



RTEP
REVISTA ISSN: 2316-1493
TURISMO
ESTUDOS & PRÁTICAS

**HOSPITALIDADE URBANA E MOBILIDADE NO CAMPUS DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA**

*URBAN HOSPITALITY AND MOBILITY ON FEDERAL UNIVERSITY OF JUIZ DE FORA
CAMPUS*

Raphaella de Lima Alvarenga Tone¹
Pâmella Stefanie do Nascimento²
Mariana Pereira Chaves Pimentel³

RESUMO: Os espaços urbanos e seus usos condicionam as experiências dos habitantes ou visitantes. Aqui as condições de mobilidade são tomadas como parâmetro da hospitalidade urbana, e permitem avaliar o quão bem espaços urbanos recebem e acolhem os indivíduos na cidade. O objetivo do trabalho foi analisar as condições de mobilidade e hospitalidade urbana do campus da Universidade Federal de Juiz de Fora. Deste modo, 345 alunos responderam um questionário semiestruturado avaliando sua satisfação com relação ao transporte público, segurança, iluminação e informações de sinalização urbana do campus. A pesquisa apresenta amostra de 94% de confiança, com margem de erro de 6%. Conclui-se que as condições de mobilidade desfavorecem a hospitalidade nesse espaço público da cidade. **Palavras-chave:** Espaço Urbano; Transporte Público; Hospitalidade Urbana; Mobilidade; Universidade Federal de Juiz de Fora.

¹ Bacharel em Ciências Humanas e Graduanda em Turismo, ambos pela Universidade Federal de Juiz de Fora, e-mail: raphaellalima31@yahoo.com.br, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7552-9206>.

² Bacharel em Ciências Humanas e Graduanda em Turismo, ambos pela Universidade Federal de Juiz de Fora, e-mail: pamelastefaniejf@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5806-8225>

³ Bacharel em Turismo, Mestre em Administração e Doutora em Ciências Sociais. Professora do Departamento de Turismo da Universidade Federal de Juiz de Fora, e-mail: marianachaves82@yahoo.com.br.



ABSTRACT: Urban spaces and their uses condition the experiences of inhabitants or visitors, here the conditions of mobility are taken as a parameter of urban hospitality, and allow us to evaluate how well urban spaces receive and welcome individuals in the city. The objective of the work was to analyze the conditions of mobility and urban hospitality on the campus Federal University of Juiz de Fora, 345 students answered a semi-structured questionnaire assessing their satisfaction with public transport, safety, lighting and information on campus urban signage the survey shows a 94% confidence sample with a 6% error margin. It is concluded that the conditions of mobility favor hospitality in this public space of the city. **Keywords:** Urban Space; Public Transportation; Urban Hospitality; Mobility; Federal University of Juiz de Fora.

INTRODUÇÃO

Com a crescente urbanização, muitas mudanças estão sendo impressas nos espaços públicos e, conseqüentemente, na vida cotidiana. É nítido que os centros das cidades estão cada vez com maiores concentrações de pessoas e que as lotações de locais públicos são mais recorrentes, processo este desencadeado desde a industrialização e do êxodo rural e que afeta a qualidade de vida diária de todos que habitam as cidades. Para Grinover (2009), essas transformações sinalizam que a maneira como a hospitalidade é conduzida nas cidades deve ser modificada. Nesse cenário, defende o autor, a hospitalidade urbana depende da integração e da adequação de vários sistemas, como o ordenamento territorial, as políticas ambientais, a mobilidade, o uso do solo, a habitação, a infraestrutura e equipamentos urbanos.

A definição de hospitalidade urbana envolve aspectos como identidade, legibilidade, acessibilidade, qualidade de vida, urbanidade e cidadania. Grinover (2013) ressalta que este tipo de hospitalidade só acontece quando se considera a relação do humano com o lugar e com outros indivíduos. Ao apontar a importância destas seis vertentes para o estudo da hospitalidade urbana, ele entende que cada uma possui um significado que pode corroborar com seu desenvolvimento em dado meio social. Por identidade, entende-se as particularidades do espaço urbano, que possui legibilidade no sentido de ser um espaço de fácil associação mental e reconhecimento, e que possa ser acessível ao ponto de todo cidadão não se sentir inseguro ou possuir dificuldade de deslocamento a ponto de afetar sua qualidade de vida e a própria cidadania dos usuários desse espaço.

Grinover (2013) aponta que um dos grandes sustentadores da hospitalidade urbana é a qualidade de vida e a urbanidade, considerada como o conjunto de propriedades que distinguem um espaço urbano de outro, pois segundo o autor, tais propriedades implicam questões como planejamento governamental e disponibilização de equipamentos urbanos para que o cidadão possa ter uma vida digna onde suas necessidades básicas possam ser atendidas. Estes fatores associados distinguem os lugares (Wassall e Salles, 2016) e definem o espaço urbano como lugar de bem-estar e acolhimento.

A hospitalidade urbana e a mobilidade são fatores que interligados podem promover o estado de pertencimento e bem estar social nos indivíduos. De acordo com Camargo (2004), a hospitalidade urbana é um recorte da hospitalidade, inserido em um espaço urbano, e a mobilidade permite com que pessoas e bens tenham facilidade de



deslocamento dentro de um espaço, garantindo uma melhor qualidade de vida à população (Polis, 2005).

A mobilidade urbana no Brasil apresenta dados de necessidade de melhoria evidente, principalmente quanto à qualidade, de acordo com o IPEA (2011). Infraestruturas precárias, serviços de baixa qualidade, congestionamentos, dentre outros, tanto nas metrópoles como em cidades médias e pequenas, afetam a qualidade de vida dos habitantes dessas cidades.

Tais situações se acentuam nos chamados Pólos Geradores de Viagens (PGVs), que atraem uma grande demanda de pessoas e produzem impactos significativos em seu entorno, especialmente quando localizados em áreas urbanas adensadas. Esse é o caso do campus da Universidade Federal de Juiz de Fora, localizado no bairro São Pedro, que, em 2017, ofertava 93 cursos de graduação, 36 de mestrado e 17 de doutorado, em diversas áreas do conhecimento, e por onde transitavam diariamente cerca de 20 mil alunos.

Tendo em mente essas questões, o presente trabalho possui o objetivo de analisar a hospitalidade urbana, principalmente nos aspectos relacionados às condições de mobilidade dos estudantes de graduação da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), no campus universitário. A relevância do estudo está em conseguir um diagnóstico da atual situação vivenciada pelos usuários desse importante espaço urbano da cidade, e por meio disso buscar uma melhoria nos equipamentos e serviços atualmente disponíveis.

Para alcançar o objetivo proposto, procurou-se levantar referências bibliográficas que embasassem a pesquisa e permitissem identificar os elementos e métodos necessários para o levantamento de dados. Adotou-se abordagem qualitativa e questionário semiestruturado como método de coleta de dados. Os resultados apontaram que problemas de mobilidade comprometem a hospitalidade urbana no campus da UFJF, devido a diversos fatores como iluminação ruim, sensação de insegurança, sinalização insuficiente, restrita acessibilidade a portadores de deficiência e a infreqüência e baixa qualidade dos serviços de transporte público.

HOSPITALIDADE URBANA E MOBILIDADE

Espaço Urbano e Hospitalidade

Segundo Ferraz (2013), os espaços públicos são aqueles de uso comum na cidade, como as ruas, as praças, os largos, as avenidas, que estão sob a jurisdição do poder público e que são geridos em prol do bem comum. Para Corrêa (1989), o espaço urbano é fragmentado e articulado, devido ao fato de que todas as suas partes possuem relações com as demais e também com a terra. Para o autor, o modo como essas partes se apresentam e articulam é produto da sociedade, pois as estruturas sociais, sejam elas atuais ou antigas, interferem diretamente no espaço urbano, já que tudo que é produzido e alterado pelo homem se reflete no espaço urbano.

Neste sentido, Wassall e Salles (2016, p.6) apresentam a noção de urbanidade, que “refere-se a como os espaços da cidade acolhem as pessoas”. Já para Grinover (2016, p.107), “é o conjunto de qualidades boas e más que distinguem a cidade”. Ou seja, é um conceito expressamente relacionado à qualidade de vida urbana das pessoas e à receptividade. A qualidade de vida é entendida de forma geral por Grinover (2013) como o grau de bem-estar do indivíduo ou de um grupo a partir de suas necessidades e tendo como grau de satisfação o seu resultado, seria então a capacidade de satisfazer



tais necessidades com os recursos ofertados pelo espaço dentro de critérios produtivos e ecológicos, complementa Ferraz (2013, *apud*. Grinover, 2007).

A urbanização e as novas experiências urbanas que decorrem dela têm produzido novos usos, regulamentações e relacionamentos nas cidades. Por essas razões, novas hospitalidades vêm surgindo nas cidades. Camargo (2004) define hospitalidade como um ato humano exercido no contexto doméstico, público ou profissional de receber, hospedar, alimentar e entreter pessoas que estão fora do seu local de origem. Para o autor, a hospitalidade urbana é um recorte da hospitalidade, relativa às experiências no espaço urbano.

A hospitalidade clássica era amplamente atrelada ao acolhimento, para Grinover (2009), contudo, a hospitalidade nos dias atuais, com todas as características de exclusão que ainda perduram, precisou ser reinventada, sendo agora mais ampliada e transversal. Para Grinover (2009), a hospitalidade segue o comportamento fragmentado das experiências urbanas, e com isso novas hospitalidades vêm surgindo na cidade, sendo necessário ressaltar que essas são condicionadas pelas infraestruturas presentes nas cidades e suas normas de utilização.

Assim, o lugar tem a capacidade de nos tornar diferentes após passarmos por ele, a partir da experiência que esse lugar nos proporciona, seja positiva ou não. Calabrez e Cavenaghi (2017) afirmam que um espaço só se torna hospitaleiro quando existe uma interação social e reciprocidade. Os mesmos autores ainda afirmam que quando a experiência nesse espaço é positiva, o lugar adquire um significado positivo e um elo com o indivíduo, um valor emocional.

Para Dencker (2007, *apud*. Junqueira e Rejowski, 2010), a hospitalidade nos espaços urbanos deve ser pensada como virtude e valor moral, já que na sociedade todos estão interligados e almejam por melhores condições de vida. Ferraz (2013) afirma que o espaço da hospitalidade urbana envolve todos os espaços de livre acesso, de uso coletivo e alguns espaços privados de uso público. Para o autor, a hospitalidade urbana pode ser definida como:

o ato de recepcionar, hospedar, alimentar e entreter pessoas, sejam elas turistas ou moradores, no meio urbano, de forma a garantir uma somatória de sensações de bem-estar e de acolhimento provenientes de qualidades urbanísticas e sociais. A condição de cidade hospitaleira, portanto, está atrelada à implantação ou à consolidação dessas qualidades por parte dos gestores públicos. A função deles é capacitar o espaço urbano na aproximação entre as pessoas e fazê-las se “sentirem em casa” de tal modo que elas tenham vontade de permanecer e retornar, estabelecendo assim um vínculo entre indivíduo e lugar (Ferraz, 2013, p. 65).

Wassall e Sales (2016, p.5) apontam que uma cidade é hospitaleira a partir da coexistência de três características fundamentais: identidade, “algo vivo, sempre em uso, necessário e amado, lugares de confluências das memórias passadas e, sobretudo, das memórias futuras” (Grinover, 2007, p. 150 *apud*. Wassall e Salles, 2016. p. 6); legibilidade, segundo os autores como qualidade visual da cidade, a imagem mental, ou seja, uma cidade legível é aquela que pode ser reconhecida e organizada de forma coerente; e acessibilidade, de acordo com o autor seria o direito de acesso igualitário às oportunidades tangíveis por todos os cidadãos.

Posteriormente, os autores ainda acrescentaram mais três características: qualidade de vida, na qual o acesso a serviços públicos indica o grau de satisfação e é referência para que os gestores públicos promovam inclusão social e aprimoramento da



qualidade de vida dos moradores; urbanidade, que segundo o autor refere-se ao agrupamento de todas as características previamente destacadas, uma vez que “urbanidade se refere a como os espaços da cidade acolhem as pessoas (...). É o conjunto de qualidades boas e más que distinguem a cidade” (Grinover, 2016, p. 107, *apud*. Wassall e Salles, 2016, p.6); e cidadania, que seria o poder de exercer seus direitos civis (Wassall e Salles, 2016). Os autores buscam sintetizar as visões acerca da hospitalidade urbana em três eixos principais, a visão urbanista, da dádiva e da nova hospitalidade urbana, conforme quadro abaixo:

Quadro 1 – Síntese das visões sobre a hospitalidade em três eixos, de acordo com Wassall e Sales, 2016.

Autor	Teses
Grinover (2006, 2007, 2013 e 2016)	Visão urbanista; a hospitalidade urbana ocorre num conjunto de características tais como: legibilidade, identidade, acessibilidade, urbanidade, qualidade de vida e cidadania.
Severini (2014)	A manifestação da dádiva na cidade. Os agentes de hospitalidade são os hóspedes urbanos e os gestores públicos.
Bell (2007) e Latham (2003)	Nova hospitalidade urbana, em que espaços comerciais criativos e acolhedores podem estimular o convívio entre as pessoas, a comensalidade, o senso de coletivo e a solidariedade, gerando maior sentimento de pertença e promovendo a regeneração urbana.

Fonte: Wassall e Salles (2016, p.9)

As pesquisas sobre hospitalidade começaram a ganhar volume e se consolidar no Brasil nos anos 2000 (Junqueira e Rejowski, 2010). Diversas áreas então começaram a estudar a hospitalidade e assim evoluir nas pesquisas sobre a temática. Por seu caráter interdisciplinar, a hospitalidade passou por grandes avanços, enquanto a hospitalidade urbana, mais específica, ficou restrita a alguns estudos (Junqueira e Rejowski, 2010).

Apesar do crescimento da temática, Junqueira e Rejowski (2010) destacam a limitada produção de pesquisas acadêmicas sobre a hospitalidade urbana, contudo as autoras realçam que este tema fornece grandes contribuições para a área de planejamento e gestão de cidades, e que a partir disso a qualidade de vida (em todos os aspectos) dos indivíduos que vivem naquele espaço pode ser melhorada.

Mobilidade e Acessibilidade

Segundo Balbim (2016), a mobilidade designa o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na intenção como na própria concretização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias. Assim, para que os indivíduos consigam acessar com facilidade seus destinos, eles devem possuir as condições espaciais, econômicas, sociais, políticas e simbólicas para concretizar esse acesso.

Uma pessoa pode, por exemplo, considerar que tem baixa ou pouca mobilidade, ainda que seu índice de mobilidade – ou seja, o número de deslocamentos por dia –, seja relativamente alto. Essa sensação pode resultar da constância e da repetição dos seus deslocamentos, que, em vez de libertar essa pessoa, a encerram. Ou poderia ser o resultado de baixa renda, que impõe ao sujeito um padrão de deslocamento cotidiano e uma apreensão reduzida do espaço da cidade (BALDIM, 2016, p. 27).



Segundo o Instituto Polis (2005), mobilidade urbana se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, mas as condições de mobilidade urbana nas cidades brasileiras não são boas. Congestionamentos, oferta insuficiente de trens e metrô, ônibus cheios e muito tempo de espera, grande número de feridos e mortos no trânsito, calçadas estreitas, esburacadas, barulhentas, sem sombra, sem verde, lixeiras mal colocadas, degraus (Polis, 2015). Para Araújo *et al* (2011), a desigualdade social existente no país se reflete até mesmo nas condições de acesso ao transporte público urbano, o que acarreta no aumento de tempo gasto para realizar atividades essenciais.

Os diferentes meios de transporte disputam espaço nas cidades. Os carros ocupam muito espaço na cidade, pois precisam de muitas faixas nas vias para transitar, muito espaço para estacionar, túneis para desengarrar cruzamentos, e todo esse espaço tem um custo considerável (Polis, 2015). Já os transportes públicos, como ônibus ou metrô, não ocupam tanto espaço e transportam um número muito maior de passageiros (Polis, 2015; Araújo *et al.*, 2011; IPEA, 2011). Além disso, é um tipo de serviço essencial, já que democratiza a mobilidade, facilita a locomoção, evita congestionamentos e reduz o impacto negativo no meio ambiente (Cardoso, 2008).

De acordo com Ferraz e Torres (2004), os primeiros serviços de transportes urbanos surgiram na Inglaterra, aproximadamente nos anos de 1600, e chegaram à França por volta de 1612, onde se popularizaram por meio do uso de liteiras de aluguel, destinadas a atender ao aumento na demanda por transporte. No Brasil, o transporte urbano se inicia no século XIX, no Rio de Janeiro, com o ônibus movido à tração animal. O deslocamento sobre trilhos, inicialmente de tração animal, posteriormente a vapor, e finalmente de tração elétrica, como os bondes elétricos, deu lugar aos cada vez mais usados auto-ônibus, principalmente após a segunda grande guerra, e já na década de 1960 o Brasil adotava um modelo de mobilidade urbana que priorizava o automóvel (Ramos *et al*, 2017).

Essa priorização e o uso desenfreado do automóvel acabaram modificando a distribuição desse tipo de transporte, principalmente o público, o que ocasionou uma deterioração no mesmo (Cardoso, 2008), com isso as pessoas que mais precisavam desse tipo de transporte acabaram sendo prejudicadas e subordinadas a meios precários de locomoção, já que dependem dele. Desde os anos 1980, tendo em vista o cenário crítico dos transportes urbanos nas principais capitais brasileiras, discutem-se maneiras de se sanarem os problemas. De acordo com o IPEA (2011, p. 27), políticas de promoção ao uso do transporte individual agregado ao alto custo do transporte público coletivo promovem problemas de mobilidade como congestionamentos, poluição, acidentes de trânsito e até mesmo o reforço da exclusão social. Ainda hoje, os sistemas de transporte urbano brasileiros são ineficientes, e ainda buscamos formas de suprimento equilibrado e de qualidade para satisfazer a população, uma vez que a maioria dos municípios não consegue suprir demanda de serviço de forma adequada (Ramos *et al*, 2017).

De modo geral, os planejadores trabalham com a ideia de implantação de sistemas como o metrô, o monotrilho e o veículo leve sobre trilhos, no entanto, devido a execução lenta e ao alto custo, os ônibus têm sido mais utilizados para promover a mobilidade urbana devido ao mais baixo custo.

Fatores relacionados à mobilidade ocuparam, ao longo da história, um papel fundamental e determinante na configuração espacial das cidades (Ferreira, 2017). O processo de movimentação de pessoas em cidades, chamado mobilidade urbana, tornou-se um fator crítico nos principais conglomerados urbanos em todo o mundo, e



consequentemente originou dificuldades maiores de deslocamento em algumas regiões do Brasil (Reis, 2014). Sabe-se que as grandes transformações espaciais urbanas sempre se relacionaram ao desenvolvimento de novas infraestruturas e novas formas de articulação da mobilidade (Ferreira 2017). Para melhorar isso, Reis (2014) propõe criar planos de planejamento urbano e transporte público e trânsito, visando melhorar os equipamentos e infraestruturas, além de ao desenvolver o transporte público, poluir menos e diminuir congestionamentos.

Com isso, Cardoso (2008) afirma que a mobilidade está atrelada, também, ao uso do sistema de transporte, e que a mobilidade de uma população, seja ela atrelada ao sistema público de transporte ou privado ou até mesmo a pé, deve ser calculada dividindo o total de viagens que uma pessoa realiza pelo número de pessoas que moram na mesma área.

Um conceito que cada vez mais se ouve em grandes pautas como as de planejamento urbano e que deve ser sempre atrelado a mobilidade é a acessibilidade, já que para que haja acessibilidade, é necessário ter mobilidade. De acordo com Grinover (2016), a acessibilidade é um componente da hospitalidade urbana. A acessibilidade, comentam Veras *et al* (2016), é uma medida de esforço de transposição espacial, que torna possível o acesso aos locais de trabalho, estudo, equipamentos públicos, entre outros. A acessibilidade não se refere, então, apenas à possibilidade de se alcançar um determinado destino, seja este um equipamento ou serviço urbano ou uma localização no espaço, mas se relaciona também com a facilidade com a qual se executa esse acesso. Se a acessibilidade se relaciona com a facilidade de movimento entre lugares, na medida em que o movimento se torna custoso (em tempo e dinheiro), a acessibilidade diminui. Por isso, a infraestrutura, a organização espacial e a capacidade da rede de transporte interferem no nível de acessibilidade dentro de determinada área. Quanto à acessibilidade por transporte público, para Santos (2005, p. 5), refere-se às "distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de embarque até o destino final".

Cardoso (2008) aponta que a acessibilidade está ligada também aos sistemas de transporte público, pois são facilitadores de deslocamento. Para o autor, quanto menos o indivíduo caminha, melhor é sua acessibilidade ao sistema de transporte público. De acordo com Araújo (2011), poderiam existir duas categorias para medir a acessibilidade ao sistema de transporte público, que seriam:

[...] a acessibilidade ao sistema de transporte (mede a facilidade de o usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho, etc.) e a acessibilidade a destinos (mede, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao destino desejado). Sendo assim, não é suficiente ter condições de fazer uso do sistema (que garante a mobilidade), se não há a possibilidade de acesso ao local de chegada (acessibilidade a destinos) e vice-versa. (CARVALHO,2008 *apud*. ARAÚJO ET AL,2011. p. 577).

Kneib e Portugal (2017) apontam que o termo acessibilidade mesmo quando é usado no setor dos transportes e planejamento urbano apresenta diferentes definições que variam de acordo com a natureza dos estudos pretendidos, sobretudo depende da articulação entre o uso do solo e os transportes. Com relação a estes dois fatores os autores afirmam que:

[...] o planejamento do uso do solo e dos transportes, de maneira interativa, envolve pensar no planejamento da acessibilidade (Cascetta et al., 2013), pois esta se refere à facilidade com que atividades urbanas podem ser alcançadas a partir de determinada origem ou por determinados indivíduos em dada localidade (LEVINSON, 2012; LITMAN, 2016 *apud*. KNEIB, PORTUGAL, 2017, p. 65).

Com isso temos que a acessibilidade está atrelada aos fatores de facilidade/dificuldade, conforto e oportunidade de deslocamento de um local ao outro (Cardoso, 2008).

Diante do panorama teórico exposto, para a análise das condições de mobilidade e hospitalidade urbana no campus universitário da UFJF, tomou-se como referência o conceito de hospitalidade urbana de Grinover, segundo o qual a mobilidade é um dos pilares. Para o autor, a hospitalidade urbana envolve aspectos como identidade, legibilidade, acessibilidade, qualidade de vida, urbanidade e cidadania. O quadro 2 apresenta a aplicação empírica dos pilares desse conceito:

Quadro 2 - Quadro síntese de orientação teórico-empírica

Autor	Pilares conceituais	Aplicação Empírica
Grinover (2009)	Identidade: a identidade pressupõe uma relação do humano com o lugar, e ocorre quando passa a existir uma interação social e reciprocidade entre ambos, e então o lugar adquire um significado para o indivíduo	Avaliação das facilidades ou restrições na interação entre indivíduos e espaço urbano, caracterizando a experiência como positiva ou negativa
	Legibilidade: a legibilidade dá-se quando o espaço permite fácil associação mental e reconhecimento	Avaliação da qualidade visual do espaço, ou seja, da capacidade dos indivíduos de organizarem de forma coerente uma imagem do espaço e se sentirem confortáveis e confiantes nele
	Acessibilidade: é acessível o espaço urbano que não impõe dificuldades de deslocamento ou sensação de insegurança	Avaliação das condições de acesso, segurança e das oportunidades tangíveis de deslocamento e uso do espaço por todos os cidadãos
	Urbanidade: a urbanidade é considerada como o conjunto de propriedades que distinguem um espaço urbano de outro	Avaliação das qualidades boas e más que distinguem o espaço
	Qualidade de vida: a qualidade de vida é entendida como o grau de bem-estar do indivíduo ou grupo a partir do grau de satisfação com o espaço urbano	Avaliação do grau de satisfação em relação ao atendimento das necessidades de acesso e uso dos recursos oferecidos no espaço urbano
	Cidadania: a cidadania no contexto da hospitalidade urbana está ligada a condições de vida digna no espaço, onde as necessidades básicas dos cidadãos possam ser atendidas sem impedimentos impostos pela infraestrutura ou equipamentos urbanos	Avaliação dos condicionantes ao exercício do direito de locomoção no espaço urbano

Fonte: elaborado pelas autoras



Mobilidade em Juiz de Fora

Os aspectos da mobilidade urbana na cidade de Juiz de Fora vêm sendo discutidos com o objetivo de traçar um novo Plano de Mobilidade Urbana que seja capaz de promover melhorias no transporte e no deslocamento pela cidade (Ferreira, 2017).

A mobilidade em Juiz de Fora não é considerada extremamente negativa, mas exige certos planejamentos específicos (Ferreira, 2017). Algumas questões que preocupam são a falta de manutenção e com isso deterioração de espaços e transportes, as retenções e congestionamentos existentes, os ônibus cheios nos horários de pico e a inconsistência nos horários dos ônibus, o que leva o passageiro a esperar por um longo tempo nos pontos. Nota-se ainda que os acidentes de trânsito vêm aumentando cada vez mais. As calçadas não apresentam boas condições para atender ao fluxo atual, são estreitas, com poucas sombras e muitos obstáculos. Vale a pena ressaltar ainda, os impactos causados ao meio ambiente, como poluição sonora e atmosférica, gasto de energia e outros (Ferreira, 2017).

O município de Juiz de Fora, Minas Gerais é a quarta cidade mais populosa do estado, com aproximadamente 563 mil habitantes (IBGE, 2017). A cidade é entrecortada pelo rio Paraibuna e pela linha férrea, ambos no sentido norte-sudeste. Com a criação da Universidade Federal de Juiz de Fora, em 1960, o crescimento populacional e urbano se intensificou, principalmente nos bairros do seu entorno.

METODOLOGIA

A pesquisa tem abordagem quanti-qualitativa, quando há parte qualitativa e parte quantitativa. A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc. Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Quanto aos seus objetivos, caracteriza-se como pesquisa explicativa, que se preocupa em identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos (Gil, 2007).

Como métodos de coleta de dados foram utilizados a pesquisa bibliográfica e o *survey*. Segundo Fonseca (2002, p.32), “a pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos e páginas web”. Para aliar as abordagens quali e quantitativa utilizou-se o método *survey*, que segundo Alencar (1994), é um método de coleta que possui como características ter o propósito de produzir estatísticas sobre alguns aspectos da população (ou universo) estudada, e as informações serem coletadas por entrevista direta.

Foram utilizados questionários semiestruturados aplicados aos estudantes de graduação do campus Juiz de Fora da Universidade Federal de Juiz de Fora, nosso foco de estudo em questão. Primeiramente, foi apresentado o propósito da pesquisa aos coordenadores de cursos e então solicitado que eles enviassem os questionários aos e-mails dos estudantes. Os questionários foram formatados utilizando-se uma ferramenta gratuita de criação de formulários online. Nela o usuário pode produzir *surveys* de questões fechadas, questões discursivas, solicitar avaliações em escala numérica, entre outras opções.

Foram obtidas 345 respostas, num universo de 16.703 estudantes, totalizando 2,065% do total de alunos de graduação da Universidade. Com essa amostra, diante do



total da população estudada, o desvio padrão da amostra e estabelecendo o intervalo de confiança da pesquisa, a partir do escore z, para 95% (porcentagem que indica a certeza de que o valor pode representar o todo da população dentro da margem de erro que será encontrada), chegamos ao resultado de uma margem de erro de 5,22%; essa margem representa quantos pontos percentuais dessas respostas podem variar.

Os questionários então foram digitais, desenvolvidos pela plataforma Google formulários e enviados para os coordenadores de 13 cursos de graduação, sendo eles Direito, Ciências Exatas, Ciências Humanas, Turismo, Medicina, Administração, Biologia, Letras, Ciências Contábeis, Economia, Engenharia Civil, Artes e Design e Farmácia; esses que encaminharam aos seus alunos. Tentou-se obter respostas de estudantes de diversos pontos do campus, de diferentes áreas do conhecimento, para que a amostra fosse mais representativa possível da diversidade dos alunos de graduação presenciais da UFJF.

A pesquisa corresponde ao ano de 2017, mais exatamente ao segundo semestre deste ano. A própria plataforma originou os gráficos, os quais foram analisados em grupo ou por segmento (como renda ou sexo), quando a segmentação se mostrou pertinente. As perguntas 1 a 7 foram solicitadas com o propósito de gerar um perfil daqueles respondentes, tanto o perfil socioeconômico como o padrão de mobilidade. Já as perguntas de 8 até 17 eram sobre o uso do transporte público urbano na cidade de Juiz de Fora. De 18 a 27, as perguntas eram voltadas à mobilidade no campus da Universidade, e referiram-se a aspectos como acesso, disponibilidade, iluminação, segurança, sinalização entre outras. A partir das respostas obtidas foram analisadas a hospitalidade, acessibilidade, mobilidade e bem-estar no campus da Universidade Federal de Juiz de Fora.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Perfil da Amostra

Os questionários foram enviados para os coordenadores de 13 cursos de graduação da UFJF. Obtiveram-se 345 respostas de estudantes de graduação da UFJF. No que tange ao perfil da amostra, tem-se que 64,3% dos respondentes são mulheres. A maior parte dos respondentes têm idades entre 17 a 24 anos. 96,2% são residentes em Juiz de Fora. Quase metade dos respondentes têm renda familiar de até 2 mil reais mensais, e 40,6% têm renda de 2 a 6 mil reais mensais. Mais de 65% dos graduandos respondentes frequentam a Universidade no período diurno e 70,4 % utilizam o transporte público regularmente.

No que se refere ao tempo de deslocamento, 32,8% levam menos de 30 minutos para acessar a Universidade, e 49,9 % despedem de 30 minutos a 1 hora para isso. Esse tempo é semelhante às médias das maiores capitais brasileiras, como São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), onde se leva, em média, 43 minutos para ir de casa para o trabalho diariamente, segundo o IPEA (2013), o que demonstra, de acordo com o diretor administrativo e institucional da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Marcos Bicalho, “uma crise de mobilidade urbana que atinge a maioria das cidades brasileiras. São deficiências que vão desde a questão da infraestrutura destinada ao transporte público coletivo, como também ao crescimento vertiginoso da frota de automóveis, sem uma resposta em termos de infraestrutura para este

crescimento”⁴. Há ainda 3,2% dos respondentes que necessitam de mais de 2 horas para chegar à UFJF.

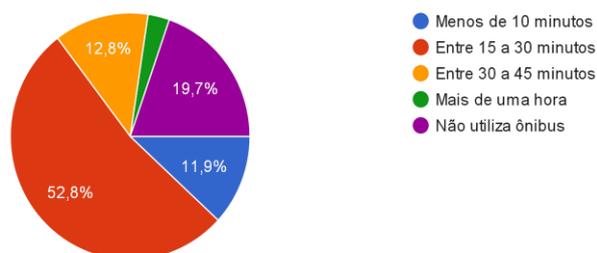
Discussão das Questões

A maior parte daqueles que usam ônibus, 60,3% dos respondentes, utilizam 1 ou 2 ônibus para ir e vir da Universidade, e 14,2% deles utilizam 4 ônibus. Mais da metade dos estudantes (52,8%) esperam entre 15 e 30 minutos no ponto pelo ônibus para a UFJF, e 12,8% esperam entre 30 e 45 minutos. Esses números, novamente, são próximos às médias das maiores capitais brasileiras, como Recife com 35 minutos em média, seguido de Salvador com 34 minutos, Rio de Janeiro com 29 minutos de espera, Brasília com 27 minutos, São Paulo e Belo Horizonte com 25 minutos de espera em média, segundo pesquisa realizada pela associação Proteste⁵. Apenas 11,9% esperam menos de 10 minutos.

Figura 1 – Tempo médio de espera pelo ônibus público para ir ao Campus (2018)

Quanto tempo você espera no ponto para conseguir pegar o ônibus que vai para UFJF?

345 respostas



Fonte: elaboração própria.

Sobre as opções de linhas disponíveis para chegar à UFJF, 27% contam com 4 ou mais linhas, 37,9% contam com apenas 2 ou 3 linhas e 15,9% possuem apenas 1 opção de linha. 19,1% não utilizam ônibus.

A maioria (35,4%) dos estudantes se desloca para a UFJF no período diurno, principalmente às 8h, outros 27% entre 18h e 19h e 20,6% se deslocam para a universidade no período vespertino entre 13h e 14h. Apenas 11,3% fazem seu deslocamento entre 9h e 12h e 5,5% entre 15h e 17h. Dentre os respondentes, 35,7% deixam a UFJF entre 17h e 18h, outros 33,6% após as 22h, 16,5% dos alunos deixam a universidade entre 19h e 21h e os demais 14,2% variam entre 9h e 16h. Quando perguntados se fazem algum trajeto a pé para acessarem seus respectivos institutos/faculdades, 64,9% responderam que sim.

Com relação ao ônibus circular disponibilizado pela Universidade aos estudantes e funcionários para mobilidade no campus, 40,3% dos entrevistados responderam

⁴ Disponível em: <https://thecityfixbrasil.com/2013/03/22/tempo-de-deslocamento-em-cidades-brasileiras-e-maior-do-que-em-outras-metropoles/>. Acesso em 30 de setembro de 2019.

⁵ Disponível em: <https://www.proteste.org.br/carros-e-mobilidade/mobilidade-urbana/noticia/transporte-publico-deixa-a-desejar>. Acesso em 30 de setembro de 2019.

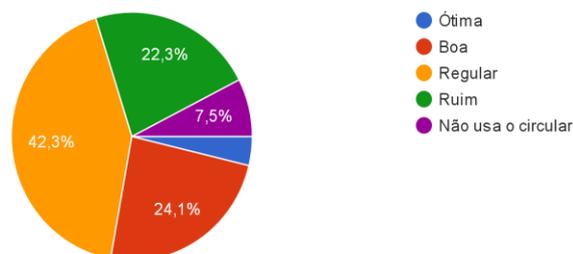


utilizar o serviço, 85,4% se sentem seguros utilizando estes meios de transporte, porém 64,6% avaliam como ruim ou regular a frequência do serviço.

Figura 2 – Frequência do circular do Campus (2018)

Sobre o circular da UFJF, como você considera a frequência dele:

345 respostas

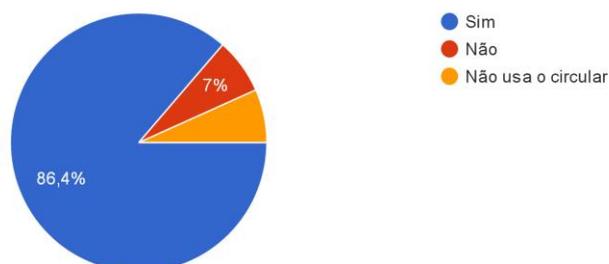


Fonte: elaboração própria.

Figura 3 – Sobre o sentimento de segurança dentro do circular do Campus (2018)

De modo geral, você se sente seguro no circular da UFJF?

345 respostas



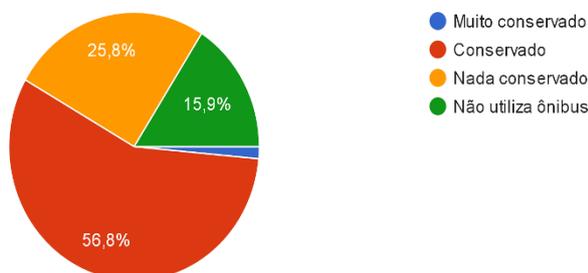
Fonte: elaboração própria.

Segundo Ferraz (2013 p.65), o ato de recepcionar está diretamente ligado à condição da cidade e à condição dos serviços oferecidos pelos setores públicos e privados. Neste sentido, a qualidade urbanística da cidade é comprometida pelo serviço de transporte público. A pesquisa demonstrou que para 58,2% dos entrevistados os ônibus utilizados para acesso à UFJF encontram-se em bom estado de conservação, e para 25,8% os veículos não estão em bom estado, e também, que o serviço de Wi-fi, segundo 60,9% dos entrevistados, não funciona.

Figura 4 - Condições de conservação do ônibus público urbano (2018)

De forma geral qual é o estado de conservação do ônibus que você usa?

345 respostas

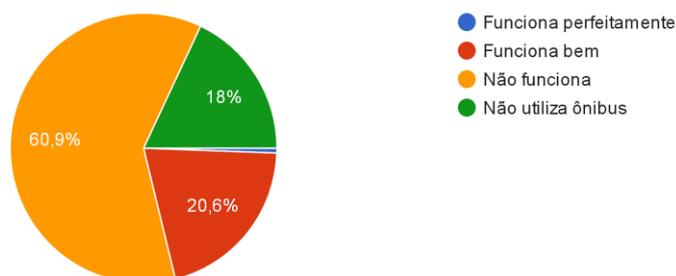


Fonte: elaboração própria.

Figura 5 – Funcionalidade do Wi-Fi dentro dos ônibus urbanos (2018)

O Wi-Fi do ônibus que você usa para acessar a UFJF, costuma:

345 respostas



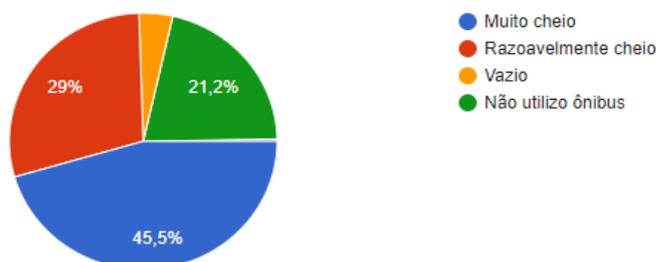
Fonte: elaboração própria.

Outro fato que também gera insatisfação, compromete a qualidade de vida urbana e, conseqüentemente, afeta negativamente a sensação de acolhimento e a hospitalidade urbana, é a superlotação dos ônibus. Quase metade dos usuários (45,5%) alegaram que os ônibus estão geralmente muito cheios.

Figura 6 – Sobre a lotação dos ônibus municipais que dão acesso ao Campus (2018)

Geralmente, o ônibus que usa para acessar deixar a Universidade está?

345 respostas



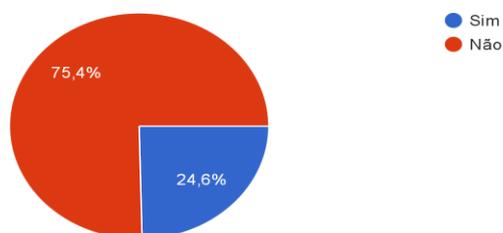
Fonte: elaboração própria.

Os espaços acolhedores capazes de estimular o convívio social são um dos eixos da visão urbanista da hospitalidade e da nova hospitalidade urbana (Bell, 2007; Latham, 2003). Na UFJF, porém, apesar de esforços para a promoção da convivência e da regeneração dos espaços do campus para usos coletivos, observaram-se que 75,4% dos estudantes entrevistados não se sentem seguros no campus universitário no período noturno. 77,1% acreditam que os espaços são mal iluminados e 76,2% acreditam que o serviço de vigilância é insuficiente.

Figura 7 – Sobre o sentimento de segurança no Campus (2018)

Você se sente seguro na Universidade durante a noite?

345 respostas

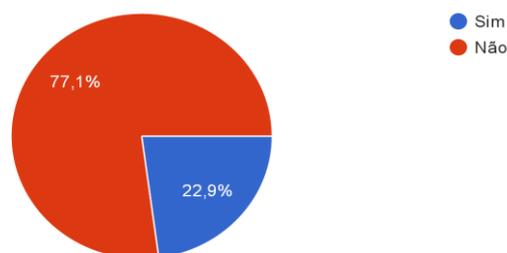


Fonte: elaboração própria.

Figura 8 - Sobre a suficiência da iluminação no Campus (2018)

A iluminação do Campus a noite é suficiente?

345 respostas



Fonte: elaboração própria.

Mesmo no período diurno, dentre aqueles que responderam não se sentirem seguros, 81,4% são do sexo feminino. De maneira semelhante, dentre os respondentes que não se sentem seguros no ônibus interno à UFJF, 70,8% destes são mulheres.

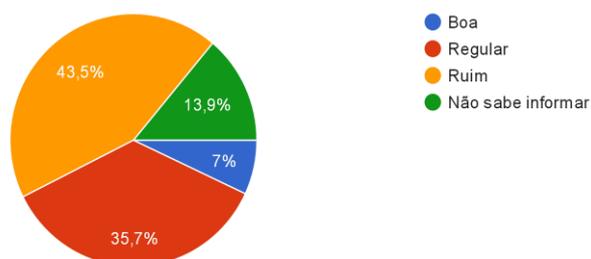
Ainda com relação ao transporte público, questionou-se aos entrevistados se já teriam sofrido ou presenciado episódios de violência nos veículos de transporte público. 25% dos respondentes afirmam terem passado por situação violenta.

A acessibilidade é um componente da hospitalidade que não se refere apenas à possibilidade de se alcançar um determinado destino, equipamento, serviço urbano ou localização no espaço, mas se refere também à facilidade de movimento entre lugares. Neste sentido, 43,5% dos alunos entrevistados consideram que a acessibilidade para deficientes físicos dentro do campus é ruim, e 63,8% dos entrevistados acreditam que a sinalização do Campus (prédios, institutos, museus, serviços em geral) é insuficiente.

Figura 9 – Sobre a acessibilidade para deficientes físicos dentro do Campus (2018)

A acessibilidade para deficientes físico dentro da UFJF pode ser considerada:

345 respostas

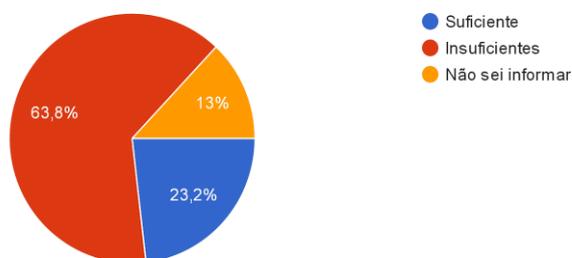


Fonte: elaboração própria.

Figura 10 - Sinalizações no Campus UFJF (2018)

As sinalizações (de prédios, institutos, projetos culturais e serviços em geral) no Campus da UFJF são...

345 respostas



Fonte: elaboração própria.

Juntos, estes fatos interferem diretamente na sensação de acolhimento e bem-estar dos usuários no campus da UFJF, principalmente para aqueles que frequentam o



campus no período noturno, ou possuem algum tipo de deficiência, ou que não conhecem o campus a ponto de dispensarem sinalização indicativa.

Em relação às perguntas abertas do questionário, 46 pessoas sugerem a ampliação dos horários de circulação dos ônibus internos, tanto diurnos como noturnos, principalmente em horários de pico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi analisar a hospitalidade urbana, principalmente nos aspectos relacionados às condições de mobilidade dos estudantes de graduação, no campus da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF). Para alcançar esse objetivo discutiram-se temas como mobilidade urbana, transporte público e hospitalidade urbana.

Visando responder ao problema levantado, foram enviados questionários semiestruturados para estudantes de 13 cursos de graduação da UFJF, de diferentes áreas de conhecimento e localização no campus, obtendo-se 345 respostas.

Como resultados tem-se que 64,3% dos respondentes são mulheres. A maior parte dos respondentes são jovens com idades entre 17 e 24 anos, e 96,2% são residentes em Juiz de Fora. Em relação ao tempo de deslocamento, 49,9 % dependem de 30 minutos a uma hora para chegar à Universidade. Quanto à segurança nos ônibus, 25,5% afirmaram já ter vivenciado alguma situação violenta nos ônibus de transporte público. Além disso, foram realizadas perguntas referentes ao ônibus circular (disponível gratuitamente a servidores e estudantes no campus), a maior parte considerou a frequência como regular e quando indagados sobre o sentimento de segurança dentro da circular, tem-se que 70,8% do sexo feminino e 29,2% do masculino não se sentem seguros. Foi possível observar também neste estudo que 75,4% dos estudantes entrevistados não se sentem seguros no campus universitário no período noturno devido a baixa iluminação e reduzido número de vigilantes, pois mais da metade dos respondentes acreditam que os serviços prestados são insuficientes.

Como visto, a acessibilidade para deficientes físicos dentro do campus é considerada ruim para 43,5% dos alunos. A acessibilidade também é um componente da hospitalidade que está ligada a facilidade de movimento entre os lugares, quanto a isso, 63,8% dos entrevistados sobre a sinalização do Campus consideram-na insuficiente, o que limita tal movimentação.

O estudo demonstrou que as condições de mobilidade no campus Juiz de Fora da UFJF afetam negativamente a hospitalidade urbana nesse espaço da cidade, pois existem dificuldades de acesso em transporte público ao campus, mas também no interior dele, relativas ao transporte público e também ao transporte disponibilizado pela Universidade, além de insuficiências em iluminação, segurança e sinalização para os deslocamentos de pedestres.

A pesquisa demonstrou alguns entraves à livre circulação de pessoas no campus. Os estudantes conseguem acessar o campus universitário, mas para muitos a acessibilidade requer longos períodos de espera e o convívio com a sensação de insegurança, principalmente considerando-se o público feminino, que se sente menos seguro que o público masculino, principalmente no turno noturno, mas também durante o dia, tanto no transporte público, como no transporte interno e no deslocamento a pé.

Assim, conclui-se que, de modo geral, as condições de acessibilidade em transporte público e de mobilidade dos estudantes no interior do campus Juiz de Fora da UFJF não favorecem o sentimento de acolhimento e de satisfação nesse espaço público.



Fatores como a frequência e a qualidade do serviço de transporte, características da infraestrutura e da organização espacial do campus, como iluminação, sinalização e acessibilidade à portadores de deficiências, além do serviço de vigilância, indicam as razões de insatisfação dos estudantes em relação à mobilidade no campus.

Espera-se que o diagnóstico sobre a hospitalidade urbana no campus da UFJF, principalmente no que se refere a mobilidade, possa contribuir para a melhoria das infra estruturas e os serviços atualmente disponíveis, da mesma maneira que trazer novos insights para o desenvolvimento de novas pesquisas que relacionem a mobilidade, hospitalidade urbana e cidadania.

REFERÊNCIAS

Araújo, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, v.23, n.2, pp.574-582

IPEA (2011) Os Benefícios do Transporte Coletivo. Jonas de Oliveira Bertucci In: *Boletim regional, urbano e ambiental*. Brasília, pp.77-87.

Calabrez, F. A.; Cavenaghi, A. J. (2017): A hospitalidade nas transformações urbanas da cidade de São Paulo: o bairro do Tatuapé (São Paulo: Brasil). *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n. 22.

Camargo, L. O. (2004). *Hospitalidade* (1ª ed.). São Paulo, SP: Aleph.

Cardoso, C. E. P. (2008). Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP.

Corrêa, R. L. (1989) *O Espaço Urbano*. 1ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, pp. 7-36.

Ferraz, V. S. (2013) *Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco*. Tese de Doutorado. São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-10072013-161802/pt-br.php> Acesso em: 8 mai. 2019.

Ferreira, D. A. (2017) *Mobilidade Urbana: Um Panorama Geral e Sobre a Cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais*. Monografia. Juiz de Fora. Universidade Federal de Juiz de Fora, pp.1-98.

Garcia, F. A.; Mendes Filho, L. A. M.; Dos Santos Júnior, A. (2017) Turismo e Inovação: Uma proposição de modelo de sistema de Gestão para configuração de Destinos Turísticos Inteligentes. *CULTUR-Revista de Cultura e Turismo*, v.10 n. 2, pp.23-32.

Gomes, M.J.A; Oliveira, V.M. Transporte Coletivo Urbano:Uma Investigação Com os Usuários do Município de Juiz de Fora-MG. Trabalho de Conclusão de Curso.Centro de Ensino Superior de Juiz de Fora 2020. Disponível em:<https://seer.cesjf.br/index.php/gestao/article/viewFile/2583/1698> Acesso em: 10 ago. 2021.



Grinover, L. (2009) A hospitalidade na perspectiva do espaço urbano. São Paulo. *Revista Hospitalidade*. ano VI, n. 1, pp. 04-16, jan-jun.

Grinover, L. (2009) Hospitalidade urbana: mobilidade e acessibilidade. In ANPTUR, VI, São Paulo. Seminário Anptur, pp. 1-8

Grinover, L. (2013). Hospitalidade, qualidade de vida, cidadania, urbanidade: novas e velhas categorias para a compreensão da hospitalidade urbana. *RITUR-Revista Iberoamericana de Turismo*, 3(1), 16-24.

Gunther, H. (2006) Pesquisa Qualitativa Versus Pesquisa Quantitativa: Esta É a Questão? Brasília. *Universidade de Brasília*; v. 22 n. 2, pp. 201-210

IBGE. Diário Regional. (2017) IBGE afirma que Juiz de Fora é a quarta cidade mais populosa do estado. Disponível em: <https://diarioregionaljf.com.br/2017/08/30/ibge-afirma-que-juiz-de-fora-e-a-quarta-cidade-mais-populosa-do-estado>. Acesso em: 20 set. 2018.

IPEA. Infraestrutura social e urbana no Brasil subsídios para um agência de pesquisa e formulação de políticas públicas. A Mobilidade Urbana. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3494/1/Comunicados_n94_Mobilidade.pdf. Acesso em: 13 ago. 2021.

Junqueira, R. R. & Rejowski, M. (2010) Produção Científica sobre Hospitalidade Urbana no Brasil: Anais de Eventos Científicos de 2004 a 2009. In: ANPTUR VII, São Paulo, Brasil: Anais do Seminário da ANPTUR.

Kneib, E. C.; Portugal, L. S.. (2017) Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento. In: S. L. Portugal (org.). Transporte, Mobilidade e desenvolvimento. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. p. 65 – 87. Disponível em <https://www.researchgate.net/profile/Licinio-Portugal/publication/351765302_Caracterizacao_da_acessibilidade_e_suas_relacoes_com_a_mobilidade_e_o_desenvolvimento/links/60a819d3a6fdcc6d62663394/Caracterizacao-da-acessibilidade-e-suas-relacoes-com-a-mobilidade-e-o-desenvolvimento.pdf > Acesso em 03/06/2021

Meurer. E. C. (2011) Os Caminhos Da Mobilidade Urbana em Juiz De Fora. Mobilidade. CREA MG.

MINISTÉRIO DAS CIDADES & PÓLIS. (2005) Cartilha Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano! Brasil. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Instituto de Estudos, Formação e Assessoria de Políticas Sociais. Coord. Alexandre Gomide. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em: 8 mai 2019.

Oliveira, de G. F., Pereira, D. S. (2015) Função social da cidade e o planejamento urbano Londrina, PR. In: I Congresso internacional de política social e serviço social: desafios contemporâneos , pp.1-10.



Ramos, D.V. ; Chicati, M. L. ; Machado, A.F. ; Deimling, K.A.S. ; Mello, W.B. (2017) A evolução do transporte público de passageiros por ônibus. Synergismus Scyentifica UTFPR, v. 12, pp. 254-261.

Reis, M. A. S. (2014) Mobilidade Urbana: Um Desafio para Gestores Públicos (Cadernos FGV Projetos sobre Mobilidade Urbana). Sant'Anna, J. A. (1991) Reordenamento urbano pelo Transporte, Rio de Janeiro Texto para Discussão nº225, IPEA, pp.1-12.

Senado notícias, (2018). Mobilidade Urbana e Desafio para Melhorar Qualidade de Vida. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/08/20/mobilidade-urbana-e-desafio-para-melhorar-qualidade-de-vida-aponta-audiencia>. Acesso em: 5 dez 2018.

UFJF, Apresentação. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/ufjf/sobre/apresentacao/> Acesso em: 13 mai 2019.

Wassall, A. R. A.; Salles, M. R. R. (2016) Hospitalidade urbana: produção de artigos científicos em periódicos nacionais da área de turismo e hospitalidade (2006 – 2016). In: ANPTUR, São Paulo. Anais do Seminário da ANPTUR, pp.1-15.