



VISÃO INTEGRADA DE TRANSPORTES E TURISMO PARA O MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ

Frederico Cascardo Alexandre e Silva

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientadora: Milena Bodmer

Rio de Janeiro

Agosto de 2011

VISÃO INTEGRADA DE TRANSPORTES E TURISMO PARA O MUNICÍPIO DE
QUISSAMÃ

Frederico Cascardo Alexandre e Silva

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO
LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA
(COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE
DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE
EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

Profª. Milena Bodmer, D. Sc.

Prof. Rômulo Dante Orrico Filho, Dr. Ing.

Prof. Marcello de Barros Tomé Machado, D. Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL

AGOSTO DE 2011

Silva, Frederico Cascardo Alexandre e

Visão Integrada de Transportes e Turismo para o Município de Quissamã/ Frederico Cascardo Alexandre e Silva. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

X, 65 p.: il.; 29,7 cm.

Orientadora: Milena Bodmer

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2011.

Referências Bibliográficas: p. 62-65.

1. Transportes e Turismo. 2. Visão Integrada. 3. Rede de Negócios. I. Bodmer, Milena. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

À Lea Cascardo (*in memoriam*)

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Professora Milena Bodmer, pelos momentos de aprendizado, cuidado e carinho.

À CAPES pela cessão da bolsa de estudo.

Ao corpo docente do PET, em especial aos professores Rômulo Orrico e Walter Porto.

À equipe administrativa do PET: Jane, Helena, Alberto, André, Ieda e Lúcia.

Aos colegas de turma em especial ao Richard William e à Daniela Mathias.

À grande amiga Flavinha.

Aos colegas da UFF, especialmente ao professor Marcello Tomé.

Agradecimentos especiais à minha mulher Patrícia, à minha querida mãe Ana e a todos da família (Tio Paulo, Vô Geraldo, Emília, Geraldinho, Vitória e Yago).

Agradecimento final ao meu filhinho, ainda pequeno, Davi.

Mas os dias que estes homens passam nas montanhas, são os
dias em que realmente vivem.
Quando as cabeças se limpam das teias de aranha, e o sangue
corre com força pelas veias.
Quando os cinco sentidos recobram a vitalidade, e o homem
completo se torna mais sensível, e então já pode ouvir as vozes
da natureza, e ver as belezas que só estavam ao alcance dos mais
ousados.

Reinhold Messner

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.).

VISÃO INTEGRADA DE TRANSPORTES E TURISMO PARA O MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ

Frederico Cascardo Alexandre e Silva

Agosto/2011

Orientadora: Milena Bodmer

Programa: Engenharia de Transportes

As redes de negócios traduzem-se na realização de trabalhos conjuntos em prol do estabelecimento de estratégias que possam alavancar tanto o negócio das empresas transportadoras como das demais empresas participantes. O turismo, uma das principais indústrias deste século, permite o que chamamos de visão integrada. Esta visão advém das premissas do turismo nas quais o deslocamento está sempre inserido. Assim, a divisão modal dos transportes, em seus diversificados sistemas de integração e diante da multimodalidade existente, serve como elemento base nas diretrizes turísticas das cidades que possuem e investem no desenvolvimento do turismo. Para este trabalho optou-se por conhecer de perto essa realidade aplicada aos modelos de transporte que podem ser vistos em cidades de pequeno porte, neste caso o município de Quissamã. Modelos simplificados, muitas vezes, mas de extrema relevância em cenários histórico-turísticos como em nosso estudo de caso. Cabe, dessa forma, demonstrar uma proposta de gerenciamento de mudança com base nas leituras existentes que tratam de temas como redes, alianças e negócios. Esta proposta, por sua vez, permite que as cidades, nesta escala, possam integrar todas as frentes diretas e indiretamente ligadas aos transportes e ao turismo através do que aqui chamamos de Centrais de Negócios. Não cabe neste trabalho ir além, nem demonstrar resultados de testes aplicados com a utilização da metodologia proposta. Cabe simplesmente despertar e induzir gestores para futuras aplicações de rede de negócios.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.).

VISION INTEGRATED TRANSPORT AND TOURISM FOR THE CITY OF
QUISSAMÃ

Frederico Cascardo Alexandre e Silva

August/2011

Advisor: Milena Bodmer

Department: Transportation Engineering

Business networks result in the execution of joint projects in favor of a wider strategy to leverage both transport companies business as of other participating companies. Tourism, one of the main industries of this century, allows what we call integrated view. This view stems from the promises of tourism in which the displacement is always inserted. Thus, the modal split of transport, in their diverse systems integration and in the face of existing multimodality, serves as an element based on the guidelines of the tourist cities that own and invest in tourism development. For this work it was decided to get closer to that reality applied to transport models that can be seen in small towns, in this case the city of Quissamã. Simplified models, many times, but extremely important in historic-tourism as in our case study. It is thus proposed to demonstrate a change management based on existing readings that deal with topics such as networks, alliances and business. This proposal, in turn, allows the cities on this scale to integrate all fronts directly and indirectly related to transport and tourism through what we call here the Central Business. It is not to go beyond this work, or to show results of tests performed using the methodology proposed. It just awakens and leads managers for future applications of the integrated network business.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
1.1 APRESENTAÇÃO	1
1.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA.....	1
1.3 OBJETIVO DO ESTUDO	7
1.4 JUSTIFICATIVA	7
1.5 METODOLOGIA	8
1.6 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	9
2 TRANSPORTES E TURISMO.....	10
2.1 ANÁLISE SETORIAL DOS TRANSPORTES E DO TURISMO.....	10
2.1.1 Sistema de Transportes	10
2.1.2 Turismo e suas perspectivas.....	14
2.2 GESTÃO DE SERVIÇOS	18
2.2.1 Transportes Públicos	19
2.2.2 Serviços Turísticos	21
2.3 VISÃO INTEGRADA DE TRANSPORTES E TURISMO	25
2.3.1 Rede de Negócios	25
2.3.2 Alianças Estratégicas	28
3 ESTUDO DE CASO: MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ.....	30
3.1 HISTÓRICO	30
3.2 ASPECTOS DO TURISMO.....	32
3.2.1 Gestão Municipal	32
3.2.2 Iniciativas Percebidas	35
3.3 SISTEMAS DE TRANSPORTE ATUAIS	37
3.3.1 Sistemas Municipais - rede viária.....	38
3.3.2 Alcance Regional (corredores econômicos)	43
3.4 REDE DE TRANSPORTES E TURISMO – PROPOSTA ARTICULADA.....	47
3.4.1 Uso e ocupação do solo e atores relevantes	48
3.4.2 Formulação de proposta de negócio em rede	52

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
4.1 CONCLUSÕES	59
4.2 RECOMENDAÇÕES	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62

1. INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

O respectivo trabalho busca aprofundar os estudos sobre as perspectivas das redes de negócios em transportes como serviço essencial na atividade do Turismo. Dentre as Linhas de Pesquisas desenvolvidas pelo PET¹, a de Transporte Público – Gerenciamento de Transporte Sustentável, sob a orientação da professora Milena Bodmer, foi eleita para pautar este trabalho que busca novas formas de gestão de transporte público.

1.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA

Nos dias de hoje torna-se impraticável desenvolver a temática “Transportes e Turismo” sem deixar de agregar conhecimentos afins que compunham a estrutura básica desta área de estudo, posto que, pela própria essência, turismo se traduz em pessoa, espaço, tempo e, conseqüentemente, os transportes, tornam-se essenciais para a prática turismológica. Isto denota o quão necessário se faz contextualizá-la com diversas áreas do conhecimento como economia regional e urbana, geografia, sociologia, engenharias, entre outras. Nessa ótica, ainda mais em dias de preocupação globalizada com a situação ambiental do planeta, não cabe omitir o fato de que temas tão abrangentes, suscetíveis às mudanças sócio-políticas e econômicas mundiais, devem ser tratados levando-se em consideração os modelos e práticas sustentáveis impostos não somente pelo poder, mas também por aqueles que objetivam realizar e desenvolver seus trabalhos da forma menos impactante possível, a fim de proteger e preservar o legado existente. Posto isso, este trabalho tem como base preliminar aprofundar os estudos voltados para o município de Quissamã, no que tange aos aspectos essenciais dos meios de transportes, com vistas a desenvolver o turismo na região.

Retomando o conceito estabelecido pela tríade do turismo, pode-se inserir nesse contexto a concepção dos transportes como elo vital entre estes três pilares: pessoas (os agentes do turismo), o espaço (como área disponibilizada de interesse turístico) e o tempo (como a necessidade desses agentes de usufruírem do espaço destinado em tempo

¹ Programa de Engenharia de Transportes

hábil e com disponibilidade), ou seja, é fundamental que a estrutura básica e turística de transportes seja, em princípio, o principal meio articulador desta tríade.

Como forma de definir a atividade de transporte, mas especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ser tido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou o que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2003:27).

Dessa forma, para que o turismo seja um dos principais fatores de desenvolvimento de Quissamã é necessário que haja uma preocupação com a função dos transportes no âmbito municipal e intermunicipal, fundamental para o deslocamento dos visitantes, como também para o deslocamento da própria população quissamaense e entorno. Haja vista que as iniciativas no desenvolvimento dos meios de transporte no município são praticamente inexistentes, ou seja, a infra-estrutura de transportes quissamaenses, tanto no aspecto de deslocamento dos moradores, quanto no aspecto relacionado ao fornecimento de “instrumentos” base para fins turísticos está muito aquém do essencial.

Quando se trabalha com conceitos que na verdade traduzem não só uma necessidade para o desenvolvimento de uma determinada atividade, mas, além disso, uma necessidade básica, de infra-estrutura básica, no caso os transportes num dado município, torna-se evidente a urgência na implementação desses meios para se poder falar em sustentabilidade. Como tratar de um conceito amplo sem proporcionar acessibilidade e mobilidade para uma determinada população? Essa resposta se dá em razão de iniciativas provenientes do poder público aliadas às constantes cobranças exercidas pela população. A elaboração de planos diretores, analisando os aspectos relevantes e condicionantes de um dado município, a implementação e controle desses planos, o planejamento através de uma gestão participativa, ou seja, com o apoio e cooperação da comunidade, além de iniciativas privadas como colaboradores do governo no desenvolvimento, criação e manutenção do patrimônio material e imaterial. (SILVA, F. C. A, 2008).

DEREK HALL (1999) estabelece 4 funções específicas que elucidam um pouco mais as concepções acerca da conceitualização dos transportes e do turismo: (a) escolhas de mercado aliadas à localidade anfitriã; (b) fornecimento de mobilidade e acesso aos destinos; (c) *fornecimento de mobilidade e acesso às atrações turísticas*; e (d) *facilitação ao longo das rotas recreacionais aliada à experiência do turismo*.

Assumindo as funções definidas por HALL, no que tange os itens 'c' e 'd', verifica-se que estas centram suas definições na concepção básica do conceito de mobilidade em razão dos atrativos existentes e atribuem dinamismo aos percursos inerentes a atividade, em prol das possíveis sensações advindas da experiência que o turismo pode gerar ao visitante. Sendo assim, se reforça a inexistência de uma rede de transportes, ou melhor, de infra-estrutura de transportes, capaz de associar questões relativas às atividades de deslocamento a questões relativas ao transporte de turistas, demonstrando-se como uma problemática de estudo no âmbito deste tema. Uma das propostas de Bodmer e Martins (2005) traz à tona um conceito de gestão da mobilidade integrada, na qual os serviços de transporte representam valor agregado às atividades (de comércio, serviços, lazer ou de turismo) e facilitam a sua atratividade.

Se o turismo assume papel de destaque no município de Quissamã, é certo que sua importância é crucial para o desenvolvimento social e econômico das regiões no entorno, visando uma qualidade de vida adequada, a preservação do espaço e da natureza, além de promover a criação de empregos e melhoria em infra-estrutura básica através de funções urbanas como habitação, comunicação, saneamento, etc.

Dessa forma, analisar a situação atual do sistema de transportes, juntamente com a perspectiva do município em resgatar meios de deslocamento desativados, ao longo dos anos, e estudar a implementação de meios de transportes como atrativos turísticos, aliados a um estudo sobre as reais necessidades do município, hoje e para um futuro próximo, representam o passo seguinte que deve ser dado em busca da sustentabilidade e mobilidade urbana.

... transporte representa um serviço fornecido para a demanda derivada de diferentes atividades, e, portanto, não deve ser tratado isoladamente, mas sim associado a tais atividades, que representam a razão para os deslocamentos, e da importância da atividade de lazer na sociedade atual... (SOUZA 2005:6).

Endossando as observações apresentadas por SOUZA (2006), os transportes utilizados como atividade fim, ou seja, atividades em que o próprio interesse seja alcançado pelo uso do modo de transporte, tornam-se um dos principais direcionamentos dados à função dos transportes no desenvolvimento turístico de uma

região. Os cruzeiros marítimos, a título de exemplo, são ao mesmo tempo uma atividade de transporte e um atrativo turístico. (PALHARES, 2003).

Voltando o olhar para os aspectos referentes ao município de Quissamã, este, no ano de 2006, promove seu Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, com vistas a detectar o que hoje (à época) está sendo ofertado e as possibilidades existentes passíveis de identificação através desta análise.

Este plano diretor, em seu capítulo 5, estabelece uma análise da rede viária municipal, dos equipamentos e do transporte coletivo no município de Quissamã, tendo como base a premissa de que para determinar as melhores condições na operação de tráfego, num dado município, é relevante averiguar a densidade da população respectiva e sua distribuição no espaço estudado acerca das atividades geradoras de viagens provenientes dessa população e a presença de possíveis Pólos Geradores de Viagens como shoppings centers, supermercados, hospitais, entre outros. (PORTUGAL; GOLDNER, 2003). A exemplo disto pode-se ressaltar a presença do Hospital Municipal de Quissamã que, atualmente, é referência em tratamentos gerais e específicos não só para os cidadãos quissamaenses como também para moradores de municípios vizinhos. A função saúde em Quissamã desempenha um papel fundamental passível de análises específicas futuras, mas que, por hora, torna-se bastante relevante sua compreensão, tendo em vista seus impactos no sistema de transportes e, por conseqüência, no turismo.

Analisando o Estudo Socioeconômico do ano de 2007 realizado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, pode-se observar, em sua página 62, que ao longo dos primeiros anos do novo milênio, houve uma manutenção do número de internações na rede hospitalar pública de Quissamã. A partir do ano de 2005 houve um crescimento na ordem de aproximadamente 25% o que demonstra ser, a função saúde no município, referência na região, justificando o que foi exposto no parágrafo anterior.

Assim, o plano diretor aponta que a situação encontrada no sistema de transportes em Quissamã, hoje e futuramente, dependerá de planos e ações específicas

relacionadas às engenharias e relacionadas também ao ordenamento territorial, proposto no respectivo plano; com ênfases neste último.

A primeira finalidade (na política de transportes) exige um sistema adequado de planificação no tempo e no espaço, baseado no conhecimento prévio do setor e de seu mercado. Este conhecimento de adquire estudando a demanda global e setorial de transporte e sua evolução futura. (Escuela Interamericana de Administración Pública, FGV², 1979:24; tradução do autor).

Na página 92, item 2.12 do referido plano diretor, há um direcionamento analítico dos principais corredores turísticos de Quissamã, a saber: estrada caminho do açúcar, estrada para o Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba e a Hidrovia Canal Campos Macaé. Aos quais se atribuem dados técnicos como quilometragem, largura, pavimentação; atribuem-se representações gráficas por meio de mapas; atribuem-se informações imprescindíveis para o entendimento de quais seriam as melhores utilizações das respectivas áreas, na concepção de uma rede de transportes integrada, proporcionando um reordenamento desses corredores.

Evidenciam-se no parágrafo anterior as possibilidades de iniciativas no desenvolvimento do sistema de transportes quissamaense para o turismo, reforçando o potencial do município acerca das questões referentes à função do turismo como recurso integrador, proporcionado pelo desenvolvimento dos meios de transportes também como atrativos turísticos.

Além do aspecto turístico, o plano diretor aponta outras questões referentes à rede viária municipal e urbana, por hora apenas citadas, como: uma proposta de hierarquização viária, questões referentes aos equipamentos que influenciam na dinâmica dos transportes no município e uma análise dos transportes coletivos: intermunicipal e municipal. Ao final é apresentado um quadro referente à frota de veículos no município, em que se destaca o quantitativo de aproximadamente 60% referente ao número de automóveis.

O crescimento automobilístico nas cidades brasileiras, assim como nas outras cidades do mundo, torna-se atualmente um dos grandes problemas enfrentados pelo

² Fundação Getúlio Vargas;

setor de transportes responsável, nessas cidades, pela dinamização do trânsito urbano. Não muito diferente nas cidades de pequeno porte, assim como Quissamã, a crescente inserção de veículos automotores de caráter particular e individual, em sua maioria, indica o crescimento populacional exacerbado e a crescente busca pela individualidade nos transportes aliada às facilidades de compra de automóveis nos últimos anos. É sabido que os problemas no trânsito das pequenas, médias e grandes cidades, não se resolvem apenas com possíveis restrições à circulação de veículos. A escassez, no caso brasileiro, de fomento (coordenação) em modos de transportes públicos, integrados, eficientes e eficazes, corroboram para o caos urbano. (EIAP³, FGV, 1979).

Assim, tornar factível uma estrutura de transporte público, aliando as iniciativas já sinalizadas em função do problema deste estudo, com outras possibilidades também entendidas como fundamentais na concepção das Cidades Sustentáveis, torna-se fator também relevante e que poderia ser apresentado como outras frentes possíveis de trabalho. A exemplo disto destaca-se os meios alternativos de transportes.

Refletindo sobre os modos alternativos, ainda mais em se tratando de cidades de pequeno porte, pode-se fazer referência ao uso das bicicletas e a prática de caminhadas como meios de deslocamento eficiente, sob o ponto de vista do processo de desenvolvimento da qualidade urbana, e eficaz, sob o ponto de vista em atender os objetivos dos cidadãos de forma satisfatória, proporcionando acessibilidade e contribuindo para a mobilidade urbana sustentável.

Em suma, para desenvolver uma determinada atividade, no caso o Turismo, não se pode esquecer a movimentação necessária em outras atividades inerentes à lógica urbana das cidades. Utilizando o exemplo dos transportes não motorizados (no caso as bicicletas e as caminhadas a pé) é de vital importância que haja investimentos em infraestruturas dessa modalidade, o que também movimenta secretaria de obras e afins. Além disso, a paisagem urbana poderá sofrer alterações; envolve-se, portanto, a secretaria de urbanismo. Enfim, demonstram-se as responsabilidades dos setores (sejam eles de transportes ou não) nas atribuições individuais, assim como nas atribuições em que a

³ Escuela Interamericana de Administración Pública;

participação de outros setores são prerrogativas para a composição do modelo sustentável almejado.

1.3 OBJETIVO DO ESTUDO

O objetivo central deste estudo é delinear uma rede de negócios com a qual os transportes sejam capazes de suportar as viagens periódicas voltadas para os atrativos turísticos do município (casarões, solares, fazendas, centros culturais, atrativos naturais, etc.) e, concomitantemente, atender às necessidades da demanda diária dos moradores dos respectivos entornos dos atrativos. Traduz-se, então, numa proposta integrada de transportes e turismo que possa compatibilizar os deslocamentos voltados para fim turístico com os deslocamentos destinados à comunidade local.

Além disso, cabe também retratar os aspectos relacionados ao desenvolvimento sustentável do turismo, agindo como elo integrador no estímulo das práticas de transportes sustentáveis, tanto na micro-acessibilidade quanto na macro-acessibilidade. Para tanto, deve-se analisar a dinâmica dos fatores intrínsecos e extrínsecos ao planejamento, implantação e controle de um sistema de transportes municipal, intermunicipal e turístico, eficiente e eficaz, para o município de Quissamã, baseados nas premissas apresentadas neste projeto.

Por último, vale ressaltar que como resultado deste trabalho, cabe ainda apontar outras possibilidades dos transportes sustentáveis e turísticos para município de pequeno porte, talvez engajadas na formulação das propostas alternativas (como o uso das bicicletas).

1.4 JUSTIFICATIVA

Numa justificativa do tema, se a gestão atual do município aposta no desenvolvimento da atividade do turismo, calcada nas possibilidades de uso dos diferentes atrativos oferecidos e apresentados por Quissamã; se, para que haja de fato uma boa prática do turismo em regiões como esta do estudo, é preciso ter como uma das

premissas a sistematização dos transportes urbanos, então, a proposta de estudo apresentada parece oportuna e relevante.

Cabe ressaltar que o turismo enquanto área de pesquisa tende a ser beneficiado com o presente trabalho, ao passo que o município em questão demonstra-se como potencial articulador de políticas públicas para o setor que, porventura, reforçam esta tese.

1.5 METODOLOGIA

Para um desenvolvimento do tema, com ênfase em estudo de caso, torna-se relevante atuar de forma teórico-investigativa, através de exame documentos, projetos, planos do município e de outrem, além de investigar, através de trabalho de campo, todos os possíveis dados não recolhidos por meio documental, fora reuniões com os gestores do município, iniciativa privada e organizações não-governamentais, caso necessário.

Pontualmente, com o intuito de atingir os objetivos previstos neste trabalho, pretende-se seguir os tópicos abaixo:

- Realizar uma revisão bibliográfica dos modelos atuais de desenvolvimento de sistema/redes de transportes turísticas;
- Identificar possíveis atores/agentes que possam influenciar direta e indiretamente no desenvolvimento deste estudo;
- No campo, coletar dados referentes ao estado atual dos meios de transportes no município e entorno, bem como dados referentes às iniciativas de governo nesta causa;
- Ainda no campo verificar os meios de transportes turísticos presentes, em desenvolvimento e inativos;
- Realizar uma análise da rede turística e dos meios de transporte disponíveis, com vistas a conceber uma proposta de rede de negócios atendidos por um sistema de transporte com funções múltiplas e complementares;

1.6 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação divide-se em 4 capítulos. O primeiro, composto por esta introdução que visa expor os objetivos, a metodologia do estudo e uma apresentação inicial do tema e um pouco do que será visto adiante através da caracterização do problema.

O segundo capítulo tem como objetivo examinar o estado da arte, ou seja, apresentar a discussão bibliográfica existente sobre o tema, num diálogo com os principais autores, dando uma visão do que o leitor terá adiante como proposta de desenvolvimento. São retratados, por conseguinte, a análise setorial dos Transportes e do Turismo através do desenvolvimento de um sistema de transportes e as perspectivas do turismo; a gestão de serviços na sua essência e na projeção dos transportes públicos e dos serviços turísticos; e uma visão integrada dos transportes com o turismo por intermédio de uma discussão conceitual sobre rede de negócios e a formação de alianças estratégicas nos negócios.

O terceiro capítulo apresenta o estudo de caso desenvolvido nesta dissertação que trata, como exemplo, do Município Norte-Fluminense de Quissamã. Nele são apresentados um breve histórico do município, os aspectos principais do turismo por meio da concepção da gestão municipal e das iniciativas percebidas nos últimos anos. É apresentado o sistema de transportes atual tanto no âmbito municipal quanto no seu alcance regional e, ao final do capítulo, é apresentada a proposta de uma Rede articulada de Transportes e Turismo através da demonstração prática de gráficos e desenhos esboçados com base no uso e ocupação do solo e nos atores relevantes que devem participar deste processo.

Por fim, no quarto e último capítulo, reserva-se o espaço usual para as considerações finais, composta pelas conclusões e algumas recomendações, ainda que baseadas nas limitações provenientes deste estudo.

2. TRANSPORTES E TURISMO

2.1 ANÁLISE SETORIAL DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

Neste capítulo será feita uma abordagem focada nos aspectos inerentes à setorização dos transportes e aos aspectos relacionados às perspectivas do turismo nos dias de hoje. Para tanto, será dado foco nos aspectos tangíveis dos transportes na movimentação socioeconômica das cidades, enfatizando aspectos que contribuam com o trabalho no que tange suas expectativas. Serão abordadas as práticas atuais no setor de transportes com foco nas pequenas cidades. Num segundo momento será feita uma análise introdutória do mercado turístico com influência neste trabalho e uma posterior análise prospectiva dessa indústria.

2.1.1 Sistema de Transportes

Conceituar o significado da palavra transporte, fazendo uso de definições corriqueiras, torna-se uma tarefa simplificada. Entretanto pesquisar e estudar os sistemas de transportes, pensando neles como “veias” e “artérias” que alimentam e movimentam o cotidiano das cidades, elucida a composição de uma definição mais complexa. Definição essa que permeia diversas outras atividades do cotidiano das cidades, das pessoas, das empresas. Traduz-se, assim, numa atividade meio desenvolvida de forma planejada para atender as expectativas dos usuários seja em seu deslocamento diário (a trabalho ou lazer), seja no deslocamento de cargas.

Nas pequenas e médias cidades não é diferente. Se complexo é planejar os transportes de metrópoles como o Rio de Janeiro e São Paulo complexo também é planejá-los nas pequenas e médias. Isso se dá em razão das necessidades e dos investimentos que são direcionados a cada realidade.

Se pensarmos que a receita e as verbas disponíveis às grandes cidades para seus diversos fins, inclusive de transportes, somam cifras com valores que ultrapassam muitas casas decimais, e que, por outro lado, as pequenas e médias cidades obtêm verbas muitas vezes compartilhadas com outros setores e, certamente, somando cifras bem menos expressivas, podemos começar a entender essa complexidade.

Focando ainda mais e voltando-se à cidade central deste trabalho, Quissamã, temos ainda outra realidade. Um município de pequeno porte, com uma receita oriunda dos royalties do petróleo e, ainda por cima, uma cidade historicamente rica. Assim, planejar os transportes de um município com essas características, cujo Turismo torna-se um dos grandes aportes complementares de receita, certamente fará com que os estudos voltados para o sistema de transportes municipal e intermunicipal seja minimamente integrador das atividades socioeconômicas, que também movimentam o município, agregando-se a essas atividades, a atividade do Turismo no ir e vir pelos cantos históricos quissamaenses aliados à paisagem natural também atrativa da cidade.

Dessa forma, na abordagem escolhida para este trabalho, serão feitas considerações a respeito dos transportes públicos turísticos como proposta de dinamização de uma rede de negócios integrada de transportes cotidianos e de turismo para o município em questão, como abordado no primeiro capítulo. Para tanto, deve-se resgatar alguns aspectos que pautam essa discussão.

Atualmente o setor de transportes herda as políticas de transportes que têm sido adotadas nas últimas décadas. Políticas essas que foram direcionadas, quase que em sua totalidade, aos incentivos dos modos rodoviários de transporte. A premissa que “governar é abrir estradas”, dita inúmeras vezes na política nacional, tornou-se matriz do que hoje é percebido principalmente no caos existente no trânsito das grandes cidades, no desbalanceamento do transporte de pessoas e nas conseqüências negativas nos campos energéticos e ambiental (ANTP⁴, 1999).

“Os conflitos de poder entre os três níveis de governo – e dentro das cidades e das áreas metropolitanas -, agravados após a constituição de 1988, estão dificultando a coordenação das ações de planejamento urbano, transporte e trânsito e a constituição de uma política nacional de transporte...” (ANTP, 1999:8)

A participação frenética dos carros particulares que circulam em meio às vias das cidades brasileiras é reflexo desta política, moldada a serviço da cadeia produtiva de petróleo. A alta produção (montagem) de automóveis e incentivos fiscais às montadoras

⁴ Associação Nacional de Transportes Públicos

multinacionais exercem um poder de atratividade muito grande tanto para as empresas em si, que lucram com esses incentivos, quanto para a própria população, que é hipnotizada pela máxima de que o transporte individual em carros proporciona um deslocamento porta-a-porta; traduzindo-se em mais conforto, segurança e status. Atualmente, possuir um carro, independente da marca, modelo, motorização, significa para grande parcela da população, mostrar ao próximo o poder de compra que possui, mesmo que para isso tenha que abrir mão de itens essenciais (como moradia própria e alimentação) somente para expor seu bem automotivo. Isto não é diferente nas pequenas cidades. Estas estão também ficando saturadas pelo crescimento automotivo mesmo tendo deslocamentos muito menos extensos que nas grandes cidades. Todavia as pequenas cidades ainda mantêm algumas tradições e hábitos hoje novamente valorizados.

Os próprios ônibus, que são vistos como meios de transporte mais sustentáveis que os automóveis, devido a sua capacidade dinâmica, também estão inseridos nessa visão do rodoviarismo. Eles ocupam a malha rodoviária, aumentam a concentração do trânsito em algumas regiões e poluem o meio ambiente (em se tratando dos modelos atuais de ônibus urbano). Mas, sem dúvida, a preferência pelo transporte coletivo, demonstra uma maior conscientização a respeito da sustentabilidade das cidades.

Nas pequenas cidades como Quissamã a preferência por meios de transportes que sejam minimamente eficazes como bicicletas e o próprio transporte não motorizado por cavalos e outros animais, fazem-nos focar essa discussão e antever que provavelmente as iniciativas mais singelas e antigas, apresentadas e mantidas por essas pequenas cidades, possam servir de exemplo a tantas outras.

Planejar um sistema de transportes eficiente e eficaz em termos de economia energética torna-se um grande viés nas pequenas cidades em razão das pequenas distâncias, do trânsito menos carregado, o que proporciona segurança aos ciclistas, pedestres e transporte não motorizado por animais.

O uso das bicicletas em países como a Holanda, por exemplo, contribui para a mobilidade das pessoas (elas não ficam presas ao trânsito), para o meio ambiente (não há poluição – sonora e do ar) e ainda favorece o estado físico de cada cidadão usuário de bicicletas no que tange sua saúde não só física, mas mental também.

O uso das bicicletas tem sido alvo de muitos trabalhos atualmente quando se trata do assunto transportes sustentáveis. Se para as grandes cidades que não possuem estrutura (ciclovias, ciclofaixas, sinalização específica) para atender esse público com segurança e conforto, pode ser de difícil implantação e adaptação, para as pequenas e médias pode ser uma boa opção, onde se encontra, ainda, como dito, pouca saturação viária, baixos índices de congestionamentos e espaço físico para as instalações.

Mais ainda se pensarmos na dinâmica deste trabalho que observa não só os modos de transportes viabilizando o deslocamento de pequenas cidades como Quissamã, mas também a integração destes modos com as atividades sócio-econômicas da cidade concentradas no turismo. Como exemplo, as antigas e eficientes charretes elucidam uma dessas possíveis integrações. Na verdade uma integração sustentável onde o turista e até mesmo o cidadão morador revivem os momentos históricos de uma época e contribuem para a redução energética já que os trajetos são reduzidos em virtude da própria geografia da cidade. O produto Turismo Histórico, no exemplo, passa a ter um valor agregado muito maior já que soma a riqueza já existente de um legado da história brasileira com as diversas possibilidades de soluções em transportes. O “transfer” do turista até o atrativo turístico deixa de ser apenas um deslocamento em ônibus ou van e passa a ser, de antemão, um complemento daquilo que ainda será visto. Ou seja, o transporte não precisa ser visto apenas como um mero meio que propicia a acessibilidade à atividade turística, mas passa a ser incorporado no pacote de produtos e serviços consumidos.

A eficiência e eficácia dos sistemas de transportes planejados para uma pequena cidade não está na grandiosidade tecnológica e invenções patenteadas. Está no resgate de meios por vezes esquecidos os subutilizados e no remodelamento das estratégias de

integração de uma atividade fim (em nosso caso o Turismo) com uma atividade fundamental para a sua realização (os transportes).

2.1.2 Turismo e suas perspectivas

Segundo ARANTES (2009) o termo “turismo” se origina no radical *tour* que, por sua vez, vem do latim, oriundo do substantivo *tornus* do verbo *tornare*. Tem como significado o sentido de giro e volta. No mundo moderno, o fenômeno turístico passa a ser entendido através da sua relação com a economia, com as viagens em si, com o reconhecimento de novas realidades e culturas, além das necessidades de descanso e lazer que ele pode proporcionar.

As primeiras interpretações e conceitos que fazem referência à atividade turística, como é entendida nos dias modernos, surgiram após o ano de 1930, na Faculdade de Economia de Berlim, quando foi criado o primeiro “Centro de Pesquisas Turísticas”. O objetivo principal deste Centro era analisar e conceituar o turismo sob a ótica da economia, através de um reconhecimento dos seus bens de consumo, serviços, dispositivos legais, normatizações e capacitação da mão-de-obra. Assim, neste aspecto, conceituou-se o turismo como:

“... a soma das operações, especialmente as de natureza econômica, diretamente relacionadas com a entrada, a permanência e o deslocamento de estrangeiros para dentro e fora de um país cidade ou região” (Herman Von Schullar, citado por Ignarra, (2002:23)).

“... uma ocupação de espaços por pessoas que afluem a determinada localidade, onde não possuem residência fixa.”(Gluscksmann & Benschaid , citado por ANDRADE, 2000:34).

Alguns anos depois, em contraposição aos conceitos defendidos pela Escola de Berlim, surgiram interpretações voltadas para dimensões sócio culturais, reconhecendo o turismo como:

“... o meio mais nobre para se conhecer, compreender e criar amizades entre os homens e os povos “ (PADILHA, 1994:15)

“O Turismo é um fenômeno social que consiste no movimento voluntário e temporal de indivíduos ou grupo de pessoas fundamentalmente por motivos

de recreação, descanso, cultura e saúde, deslocam-se do local que residem a outro no qual não exerçam nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações e importância social, econômica e cultural” (PADILHA, 1994:15).

Mais adiante, no início dos anos da década de 1990, JAFAR JAFARI, citado por Ignarra (2002), transcende o cunho simbólico atribuído até então, e apresenta uma lógica holística do turismo:

“O estudo do homem longe de seu local de residência, da indústria que satisfaz suas necessidades, e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre o ambiente físico, econômico e sócio-cultural da área receptora”

Seguindo em direção a uma análise da forma como o Turismo se organiza, ANDRADE (2000) afirma que a atividade do Turismo organizado é relativamente nova. Desde muito tempo as pessoas já viajavam. Viajar era arriscado, em razão do desconhecimento da terra, dos animais e das próprias pessoas. Mas o homem era impulsionado a ampliar seu campo de ação, fosse para aumentar seu território ou reduto familiar, ou até mesmo por pura curiosidade. Sendo assim, ele aprendeu a viajar.

Para que o desconhecimento da terra, dos animais e das pessoas não causasse medo ao homem, este passou a planejar meios e formas para viajar, sem que se preocupasse, a fim de garantir durante seu percurso o provimento de suas necessidades básicas: alimentação, segurança no repouso e a certeza de poder andar pelos caminhos pacificamente.

Para ANDRADE (2000), a busca de comida para sobrevivência, viagens com o intuito de cura (Curismo), descobertas a serem feitas, curiosidades, eram as principais motivações existentes capazes de fazer um indivíduo se deslocar. Essas motivações foram aumentando e evoluindo de acordo com a evolução paralela de meios de transporte, meios de hospedagem, agências de viagens organizando os deslocamentos. Em suma, foi com o advento da Revolução Industrial que surgiu e foi implantando o Turismo de forma organizada.

“Além disso, as praias, que no início foram descobertas para fazer-se o “curismo”, um conceito que vinha da Europa, pois, acreditava-se que as águas do mar tinham poder curativo para diversas moléstias também começavam a ser freqüentadas”. (ADEGAS ano p. 5).

Assim sendo, podemos dizer que o Turismo é, pela própria estrutura do fenômeno.

“o complexo de atividades e serviços relacionados aos deslocamentos, transportes, alojamentos, alimentação, circulação de produtos típicos, atividades relacionadas aos movimentos culturais, visitas, lazer e entretenimento”. (ANDRADE, 2000:38).

Por outro lado, segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), Turismo pode ser definido como:

"as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros." (OMT).

Além disso, o setor do turismo, hoje, é dos que mais geram lucratividade para os destinos turísticos, é um dos que mais proporciona empregos diretos e muitos empregos indiretos, e também interfere no desenvolvimento direto das comunidades receptoras bem como em todo o entorno por ele aproveitado enquanto oferta turística. Podendo proporcionar o chamado turismo sustentável, na promoção do desenvolvimento sustentável.

Assim, direcionando essa perspectiva a uma análise da atividade do Turismo inserida num ambiente competitivo de mercado, surgem outras questões a serem também pontuadas e apresentadas.

O termo “competitividade”, bastante usual nos dias de hoje, possibilita margens de interpretação que envolvem desde os entendimentos voltados para um outro termo, “concorrência”, seja ela perfeita, imperfeita; com igualdade de disputa ou não; estejamos submetido à monopólios ou oligopólios, enfim, até outros entendimentos que enfocam um pouco mais a questão da sustentabilidade (em seu sentido mais amplo) e, inclusive, favorecem o crescimento dos “competidores” numa disputa saudável, desafiadora e que traz pontos positivos no alcance de seus objetivos e metas.

Se utilizarmos a definição mais usual de competitividade ou competitivo, poderíamos citar com bastante segurança que: trata-se de ter aptidão, ou não, para se

competir visando o sucesso (da pessoa, da marca, do setor, etc.). É um conceito usual do termo, que pode ser encontrado em qualquer dicionário da língua portuguesa.

Assim, ao direcionarmos nossos esforços à definição de competitividade em setores da economia, devemos nos ater às condicionantes que traduzem tal setor, como poder, econômico, social, ambiental e até político. Entretanto, quando se trata de trabalhos ou estudos voltados à área acadêmica, este último aspecto (político) não deve ser tratado de forma explícita, mas sim entendido, analisado e discutido para que as conclusões e diretrizes estabelecidas não estejam e nem fiquem, apenas registradas numa folha de papel.

A Competitividade, quando fundamentada em moldes teóricos, torna-se uma tendência perceptível para aqueles atentos e sensíveis ao mercado estratégico. Estes deverão procurar seguir a repercussão do conhecimento nos ambientes organizacionais, cada vez mais marcada pela velocidade das informações, além da integração globalizada do mercado e da realidade vivenciada pelos diversos atores e agentes do negócio.

Algumas correntes são analisadas e discutidas neste molde teórico. Porém, em grande parte delas, os autores abordam que em competitividade a importância está em compreender o entorno de uma realidade empresarial focando os processos de vantagem competitiva e estabelecendo as possíveis interfaces entre distintos valores. Além disso, estabelece-se que o reconhecimento desses valores da competitividade pode ser analisado conforme o caminho da vantagem competitiva.

Dessa forma, a competitividade no setor do Turismo envolve aspectos intrínsecos e extrínsecos ao próprio setor. Alguns autores como BENI (2000) analisam a ciência do turismo sobre a óptica da estratégia e do sistema, elaborando Sistemas de Turismo (SISTUR). O reconhecimento de um sistema estratégico pode ser considerado elemento do conhecimento turístico e também da determinação de competitividade de um produto turístico relativamente a outros, pois permite antever questões que exemplificam esta ótica.

O sistema do turismo proposto por BENI (2000) sugere que o ambiente do turismo é diretamente influenciado por ações interiores ao próprio ambiente, como também ações externas. Dessa forma, a partir da abordagem da Teoria Geral de Sistemas, o Turismo deve ser considerado um Sistema Aberto que, conforme definido na estrutura dos Sistemas, permite a identificação de suas características básicas, que se tornam os elementos do sistema. (TOMÉ MACHADO, 2008).

Para que o entendimento do Sistur (Sistema do Turismo) seja melhor aproveitado, cabe definir o significado de sistema:

“Conjunto de procedimentos, doutrinas, idéias ou princípios logicamente ordenados e coesos, com intenção de descrever, explicar ou dirigir o funcionamento de um todo, no caso o turismo.” (BENI, 2001:23).

Tem como objetivo geral:

“Desenvolver o plano de estudos da atividade de turismo, levando em consideração a necessidade de fundamentar as hipóteses de trabalho, justificar posturas e princípios científicos, aperfeiçoar e padronizar conceitos e definições, e consolidar condutas de investigação para instrumentar análises e ampliar a pesquisa, com consequente descoberta e desenvolvimento de novas áreas de conhecimento em turismo”. (BENI, 2000)

Posto isso, a atividade do turismo precisa ser orientada, em toda sua dimensão complexa e multicausal, e desenhada sob a ótica de um organismo dinâmico capaz de demonstrar todas as possibilidades inerentes ao setor que, influencie-o positivamente e negativamente a fim de produzir um modelo que possa ser referência para as providências e atuações necessárias. (ARANTES; SILVA, F. C. A; 2009).

2.2 GESTÃO DOS SERVIÇOS

Pretende-se aqui mostrar quais são as prerrogativas atuais que orientam as práticas decorrentes de uma Gestão de Serviços focada nas perspectivas dos transportes públicos, num primeiro momento, e em relação às práticas voltadas especificamente para os serviços turísticos, num segundo momento. Para tanto, antes de explorarmos essa questão, vale a pena entendermos o que é um serviço.

De acordo com NOGUEIRA (2008) para que a compreensão do conceito de serviço seja estabelecida, é preciso primeiro entender o conceito de um produto. Produto, segundo o autor, é tudo aquilo que foi ou é produzido por uma empresa ou organização que serve como troca livre e justa entre a empresa que o produziu e um determinado público alvo daquele produto. Não descartando a concepção de produto turístico que é, pela essência, a prestação de um serviço.

Se compararmos um automóvel, que é pela sua essência um produto comum (tangível, podemos testar e tocar - palpável) com um pacote turístico de viagem, que ao contrário do automóvel trata-se de um produto turístico, ou seja, o desenvolvimento de serviço (intangível, não podemos testar antes de adquirir), observa-se que a aplicação do conceito de produto, também pode ser aplicada ao conceito de serviço. Ou seja, ambos caracterizam-se por serem bens produzidos visando um interesse de consumo. O que os faz apresentarem características distintas, simplesmente permeia a forma ou o formato que cada um adquire e a funcionalidade que cada um terá. (adaptado de NOGUEIRA, 2008).

Essa é, também, a essência dos transportes públicos e dos serviços turísticos que serão tratados a diante, pois tanto o transporte como turismo são serviços intangíveis e ambos podem contribuir pra criação de um valor adicional, quando entendidos e gerenciados de forma articulada, aproveitando-se da sua complementariedade.

2.2.1. Transportes Públicos

Como visto anteriormente, os transportes públicos caracterizam-se pelo uso público que eles podem assumir independentemente da capacidade estática que cada modo pode apresentar que vai indicar sua coletividade ou não. Entender a essência dos meios de transportes designados a atender uma parcela da população que necessita da oferta desses serviços, orienta nossa tarefa que é apresentar como a Gestão dos Serviços de transportes públicos atualmente é trabalhada e quais as suas perspectivas de acordo com as novas tecnologias e necessidades do setor.

A responsabilidade institucional da Gestão dos Serviços de Transportes Públicos segundo a constituição brasileira, ANTP (1999), está dividida em três níveis de governo – federal, estadual e municipal – de acordo com as características inerentes a cada modo e à sua infra-estrutura. Na esfera federal, o governo assume responsabilidade pelos portos e aeroportos brasileiros, pelo sistema federal de ferrovias e rodovias inclusive os eixos interestaduais (sabe-se que parte desses sistemas ao longo dos anos tem sido passada para outras esferas; estadual, por exemplo – ANTP (1999)). As esferas estaduais, por sua vez, respondem pelas ferrovias e rodovias estaduais, pelo sistema intermunicipal de ônibus e pelo transporte público metropolitano. Por último, as esferas municipais são responsáveis pelo transporte público urbano e pelo trânsito das cidades.

Por outro lado, a responsabilidade na gestão operacional desses serviços cabe, atualmente, em sua maioria, aos concessionários-operadores privados das diversas modalidades de transporte. Entre eles: operadores de ônibus urbano, intermunicipal e interestadual; operadores do transporte ferroviário e metroviário, além dos outros modos.

Dessa forma, observando a abordagem inicial, é que encontramos os diversos problemas dos transportes públicos em todas as esferas de poder. Ressaltando que não é só o poder político, mas também a tendência de atuar em monopólio, em decorrência da tecnologia ou não, oferecendo o mínimo necessário em termos de transporte para população que não tem outra opção de deslocamento.

Pensando no conceito de gestão do serviço, como dito, que envolve a percepção do cliente sobre uma série de fatores que traduzem as expectativas destes perante o modo que utilizam, é que entramos no cerne deste conflito. Conflito este que envolve os responsáveis institucionais por cada modo de transporte e seus operadores privados.

Licitações públicas, contratos, acordos, têm sido constantes na manutenção desses convênios (empresa privada *versus* estado). Convênios estes que prevêem uma série de condicionantes para que a operação seja exercida por um dado período de tempo e que, por motivos políticos, acabam por não serem cumpridos, e pior, são

renovados após o seu vencimento e novamente as diretrizes contratuais são desobedecidas. Quando muito, há uma substituição daquilo que era previsto, por algo que normalmente atende parcialmente a necessidade do usuário. E quando falamos na necessidade do usuário atingimos diretamente o maior beneficiário dos transportes públicos: as pessoas.

Os usuários do transporte público, o fazem, em primeiro plano, por necessidade de deslocamento diário de casa para o trabalho e do trabalho para casa (movimento conhecido como pendular). Fazem uso também nos momentos de lazer e por necessidades básicas como atendimento médico, escolas e compras. Se analisarmos a ótica de que o usuário do transporte público, por estar usando um meio de transporte mais sustentável que o transporte particular, contribui para a redução das diversas formas de poluição, estes deveriam ser tratados de forma mais coerentes. Assim, seus direitos deveriam ser resguardados: segurança, conforto, regularidade, pontualidade, entre outros. Não é proposta deste trabalho, diferenciar a necessidade daqueles que utilizam o transporte público diariamente, daqueles que fazem uso misto com o seu transporte particular. O que cabe, e é foco da discussão na gestão dos serviços, é o formato de gerência que é adotado pelos órgãos responsáveis no controle e avaliação das suas obrigações diárias com a sociedade. Todos os cidadãos têm direito ao transporte público de passageiros, garantidos pela constituição federal, e os benefícios relatados devem ser oferecidos sem distinções. O que se vê, nos moldes atuais, é a inexistência de uma concepção articulada dos transportes com outros setores como urbanismo e o próprio turismo.

2.2.2. Serviços Turísticos

Quando tratamos da Gestão dos Serviços Turísticos, além de lidarmos com a essência dos serviços que, como visto, é algo intangível, lidamos diretamente com uma das atividades mais complexas no que diz respeito à operacionalização e gerenciamento. Considerada uma das maiores indústrias do novo século, a atividade do turismo tem interferência direta nos anseios das pessoas consideradas como potenciais em demanda

turística. Anseios esses traduzidos por diversos autores como sonhos. Sonhos esses que devem ser transformados em viagens. Viagens que deverão atender às necessidades dessas pessoas e, por fim, completar o ciclo previsto no gerenciamento desse tipo de serviço turístico.

O ciclo previsto para a concretização das viagens, ou seja, que determina a conclusão da gestão de um determinado serviço turístico toma, como ponto de partida, a produção da oferta turística.

“...o conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos, capaz de atrair e assentar numa determinada região, durante um período determinado de tempo, um público visitante.” (BENI, 2001:159).

Dando continuidade ao ciclo, tem-se o momento em que os perfis de turistas são esboçados de acordo com aquilo que a oferta tem a oferecer a eles. Ou seja, é o momento no qual se identificam os clientes potenciais. Identificado o público alvo deste serviço, parte-se então a etapa de venda desse produto turístico que envolve um processo detalhado conforme demonstrado na figura 1.

Processo de Vendas	
Preparação	é o início do processo. Nesta etapa o vendedor deverá adquirir o máximo de conhecimento sobre aquilo que irá vender
Abertura	nesta etapa inicia-se a abertura do canal de comunicação que irá existir entre vendedor e comprador
Sondagem	agora é o momento de descobrir quais são as necessidades do cliente
Demonstração	cabe agora o vendedor demonstrar com total propriedade aquilo que gerou interesse
Objeções	na fase das objeções, cabe ao vendedor esclarecer todas as dúvidas e desvendar mitos que possam existir
Fechamento	iniciado o processo, chega a hora de fechá-lo. Oferecer preços, formas de pagamento e fechar a venda

Figura 1 – processo de venda

Concluído o processo de venda o próximo passo é o uso fruto da viagem em si quando este, até então cliente potencial, assume papel de cliente real, ou seja, ele realmente adquiriu o serviço e está usufruindo daquilo que era previsto. Muito embora pudéssemos entender esta etapa como etapa final deste ciclo, o processo de venda,

segundo LAS CASAS (1997) nunca se encerra. Isto porque é desejo daqueles que gerenciam este serviço fazer com que o cliente real mantenha esse status, isto é, entre num processo chamado de fidelização de clientes, evitando que ele tenha que voltar a se tornar cliente potencial e novas etapas de conquistas tenham que ser reiniciadas.

Mas não é somente no processo de vendas de viagens que podemos identificar a gestão de serviços turísticos. O próprio gerenciamento cotidiano que os fornecedores do turismo (conforme figura 2) devem executar para a consecução das viagens, também pode ser apontado como práticas na gestão do turismo.

Vejamos alguns fornecedores na figura 2:

Fornecedores do Turismo	
Meios de hospedagem	oferecem e gerenciam a estada e pernoite dos turistas no destino visitado
Transportadoras	gerenciam o deslocamento do turista para o destino e em seu retorno a origem
Seguradoras	oferecem e gerenciam o seguro viagem adquirido pelo turista visando uma estada segura
Transfer in/out	gerenciam a logística de transferência do cliente do aeroporto ao hotel e vice-versa
Atrativos	oferecem e gerenciam a programação dos atrativos que serão visitados pelo turista

Figura 2 – fornecedores do Turismo

Seguindo o elenco apresentado na figura 2 observam-se, em primeiro plano, os fornecedores conhecidos como meios de hospedagem. Os hotéis, as pousadas, os albergues, entre outros, são edificações responsáveis pelo alojamento dos clientes do turismo quando estes estiverem pernoitando no destino visitado. São fornecedores que zelam pelo bem estar do hóspede/turista, visando gerenciar não só o pernoite em si, mas também todos os outros serviços agregados à hospedagem: alimentação, área de lazer, arrumação dos quartos, etc.

Como segundo fornecedor, apontam-se as empresas transportadoras. As companhias aéreas, as empresas de ônibus de turismo, os cruzeiros marítimos, entre outros, são os meios de transportes mais comuns para o deslocamento dos turistas durante a ida ao destino (núcleo receptor) e durante a volta a origem (núcleo emissor).

Além da tarefa básica de gerenciar o deslocamento em si, cabe também a esses operadores prover segurança, conforto, rapidez durante a gestão desse serviço.

Num terceiro momento, foram apresentadas as seguradoras de viagem. As empresas de seguro viagem oferecem diversos pacotes de seguro com o intuito de “proteger” e assessorar seus clientes/turistas em momentos em que haja necessidade de: atendimento médico, assistência jurídica, assistência consular, entre outros serviços. Vale salientar que o gerenciamento desse serviço é tão sério que, alguns países, atualmente, só permitem que o embarque de um visitante seja feito mediante comprovação de aquisição de um pacote de seguro viagem.

O quarto fornecedor apresentado pelas empresas de transfer. Transfer, traslado ou traslado, são sinônimos de transferência, ou seja, na medida em que o turista necessita se deslocar de um ponto ao outro (ex. aeroporto/hotel – in; hotel/aeroporto – out) ele faz uso dessas empresas de transportes que se responsabilizam por gerenciar esses deslocamentos curtos, mas que são necessários para a consecução da viagem.

Por último, foram elencados os atrativos. Como atrativos turísticos temos atrativos naturais (parques nacionais, reservas ambientais, etc.) e atrativos artificiais (shows, parques temáticos, museus, etc.). Tanto os naturais como os artificiais são, na maior parte das vezes, os grandes responsáveis em despertar o interesse do turista em viajar para tal região. Assim, a gestão dos serviços oferecidos nesses atrativos é de suma importância já que vão traduzir a viagem em excelente, boa, regular ou ruim. Agregados à própria programação de cada atrativo, um conjunto de serviços também pode ser oferecido: alimentação, venda de produtos típicos, entre outros. Observa-se então a complexidade na gestão desse serviço.

Com isso, tem-se retratado alguns exemplos que se apresentam como principais dentro de uma análise da gestão de serviços turísticos. Outros exemplos de gestão em turismo poderiam ser citados, porém, visando o foco do trabalho, estes contribuem satisfatoriamente o pleito. Não cabe aqui desenvolver os aspectos do planejamento em si que a gestão de cada serviço destes deve prever durante um período designado.

Entretanto vale ressaltar que uma visão estratégica, que envolve um planejamento estratégico, deve ser sempre alvo para ordenamento das mais diversas tarefas que cada processo de gerenciamento exige em sua essência. (PETROCCHI, 2002). Isto, se uma abordagem intersetorial que demanda atendimento articulado, contemplando diferentes negócios, entre outras estruturas estiver sendo contemplada.

2.3 VISÃO INTEGRADA DE TRANSPORTES E TURISMO

Agora cabe aqui, apresentar os meandros da concepção de uma rede de negócios, na qual se estabeleçam diretrizes que possam gerar uma visão integrada entre transportes e turismo. Complementando a abordagem, num segundo momento serão explorados os conceitos de alianças estratégicas, corroborando para a visão almejada.

2.3.1 Redes de Negócios

A interpretação do conceito de Redes de Negócios para o gerenciamento de mobilidade (Mobility Management – MM) de acordo com Bodmer e Martins (2005) trata-se de um conjunto de estratégias direcionadas à integração de diversos atores participantes de um processo de reestruturação de um sistema de transportes. Através de algumas estratégias como a implantação de centros de mobilidade de caráter informativo e de serviços de transportes voltados para finalidades específicas de viagens, o MM tende a ser uma das tendências no que tange as expectativas de transformação e evolução significativas, das inúmeras propostas latentes da sustentabilidade no transporte.

Como exemplo prático das estratégias acima relatadas, pode-se observar as viagens de possíveis empregados/colaboradores de uma organização como atores que dependem das estratégias de integração permitindo maior mobilidade diária nas viagens pendulares, encaradas como problema habitual. Este problema, segundo BODMER e MARTINS, (2005), “gera a necessidade de estabelecimento de parcerias entre diferentes

empresas...”. O que os autores em questão pretendem mostrar, trata-se de uma visão, também estratégica, de um programa de marketing de relacionamento com escopo no fortalecimento da vida comunitária (BODMER;MARTINS, 2005).

Nesse interim, a atividade do turismo, numa proposta integrada de transformação de uma atividade meio (os transportes), visando à viabilidade de visitação de novos destinos turísticos, como Quissamã, vem a reboque no conceito de gerenciamento da mobilidade apresentado, haja vista a proximidade dos temas (transporte e turismo) no fortalecimento deste último; o deslocamento é a essência do turismo.

Entretanto numa perspectiva holística do conceito, o foco das redes de negócios numa proposta integrada de transportes e atividade de turismo, deve transcender as viagens à trabalho, indo além: deve-se considerar também as diversas possibilidades de consumo de todas as atividades urbanas diante das suas funções sócio-econômicas, direcionando e ampliando estas, a uma nova abordagem gerencial/mercadológica. A figura 3 nos permite observar a correspondência entre essas dimensões.

Dimensão sócio-econômica	Dimensão gerencial/mercadológica
Economia de localização	Cadeia de relacionamento
Economia de aglomeração	Oferta ampliada de produtos e serviços
Valorização do cidadão	Atendimento ao cliente
Acesso à educação e à informação	Comunicação com cliente
Constituição de comunidade	Fidelização dos clientes

Figura 3 – correspondência entre as duas abordagens.

Fonte: Bodmer e Martins, 2005.

Assim, se desenharmos possíveis esboços sobre as diversas possibilidades de adequação de parcerias em rede entre empresas/organizações, ora do mercado turístico, ora do mercado dos transportes, poderemos constatar que:

“Quando as organizações associam-se em função da cadeia de atividades da comunidade que pretende fidelizar, com facilidades de circulação, passam a ter e oferecer acesso não só aos produtos e serviços de interesse comercial,

mas também à educação, à informação e a serviços públicos”. (BODMER; MARTINS, 2005).

Ainda na perspectiva da concepção das parcerias em rede, SOUZA (2007) considera a formulação de uma Central de Negócios⁵ como uma das formas básicas de Aliança de Negócios na estruturação da administração numa rede de negócios.

As Centrais de negócios oriundam-se das Centrais de Compras por onde as empresas reuniam-se com o propósito de juntar esforços na compra conjunta obtendo vantagens significativas. Entretanto, adicionando a integração de serviços ao marketing, à logística, à distribuição, à orientação financeira, entre outros pontos, consolidou-se o que hoje se conhece como Central de Negócios. (SOUZA, 2007)

“O cenário competitivo se transformou no grande impulsionador de alternativas de criação de Alianças de Negócios, agregando operadores independentes entre si ou a patrocinadores dessas alternativas, como corporações varejistas, atacadistas ou mesmo indústrias”. (SOUZA, 2007:35)

Esta abordagem de SOUZA (2007) corrobora um dos primeiros documentos, de dimensão internacional, a criar uma base comum de conhecimento sobre as Centrais de Negócios: o Livro Verde da Associação Nacional das Centrais de Negócios e de Serviços (Anceco), da Espanha, oriundo do ano de 2000.

Num aspecto complementar, vale lembrar que na concepção do planejamento turístico de um espaço de interesse público/privado a percepção dos valores comunitários e de seus serviços públicos balizadores, representam a plataforma de lançamento de idéias e concepções diretamente focadas ao turismo. Isto porque, assim como os transportes, outras funções como as já citadas educação e informação, são de caráter essencial para o desenvolvimento da comunidade receptora, fazendo com que esta, não se torne “refém” economicamente apenas do turismo. Mas sim, possa aumentar seu alcance financeiro através de outras frentes de trabalho não sazonais, o que é facilitado por meio do acesso à esses serviços. O que pode ser atendido de forma mais eficiente se concebida uma rede.

⁵ Uma adaptação deste conceito será feita no próximo capítulo na apresentação da proposta.

2.3.2 Alianças Estratégicas

Nas alianças estratégicas as empresas tendem a cooperar umas às outras mantendo como foco as necessidades mútuas, além de compartilharem, também, os riscos, visando um mesmo objetivo. (LEWIS, 1992:1).

Na mesma perspectiva, segundo LEWIS (1992), quando não existe uma necessidade mútua entre as empresas participantes de uma mesma aliança, elas podem permanecer com os mesmos objetivos, sendo cada uma responsável em atingir o seu.

“As alianças estratégicas provêm o acesso a muito mais recursos do que qualquer empresa isolada possui ou pode comprar. Elas podem expandir grandemente a capacidade de uma empresa para criar produtos, reduzir custos, incorporar novas tecnologias, antecipar-se aos concorrentes, atingir a escala necessária à sua sobrevivência nos mercados mundiais e gerar mais recursos para investir em suas competências básicas”. (LEWIS, 1992:1)

Além dos objetivos comuns, como foco das atribuições numa aliança estratégica, estabelecerem o cenário ideal para ambas ou mais organizações, o compromisso gerado pela necessidade mútua também torna-se bastante importante para a devida compreensão da ótica de uma aliança, pois, *“quando uma relação é construída sobre uma necessidade mútua, ela ajuda os parceiros na conquista de apoio interno e a ultrapassar o emaranhado da solução dos problemas do dia-a-dia, dos interesses parcialmente conflitantes e das culturas contrastantes”*. (LEWIS, 1992:2)

Completando o vínculo entre os aliados, existe a divisão dos riscos. Ou seja, quando uma das empresas, no momento, não tende a perder sequer alguma coisa, ao passo que sua parceira está à beira de uma exposição inevitável, esta inclina-se a não desenvolver motivos visando esforçar-se em nome de um objetivo comum; ela simplesmente se retira.

Essa introdução sobre o panorama de alianças estratégicas corrobora com nossa percepção estruturada de uma rede de negócios voltada para o gerenciamento da mobilidade conforme BODMER e MARTINS (2005) afirmam em seu trabalho. Ou seja, se a visão de uma integração entre sistemas de transportes e a percepção turística

de um dado município dependem da constituição de uma rede de negócios capaz de suprir os hiatos existentes, vale entender a importância dos objetivos e benefícios comuns adquiridos por meio de uma aliança estratégica de negócios.

3. ESTUDO DE CASO: MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ

3.1 HISTÓRICO

Situado no contexto do Norte Fluminense, o município de Quissamã (Figura 4) está localizado entre os municípios de Campos dos Goytacazes e Carapebus.

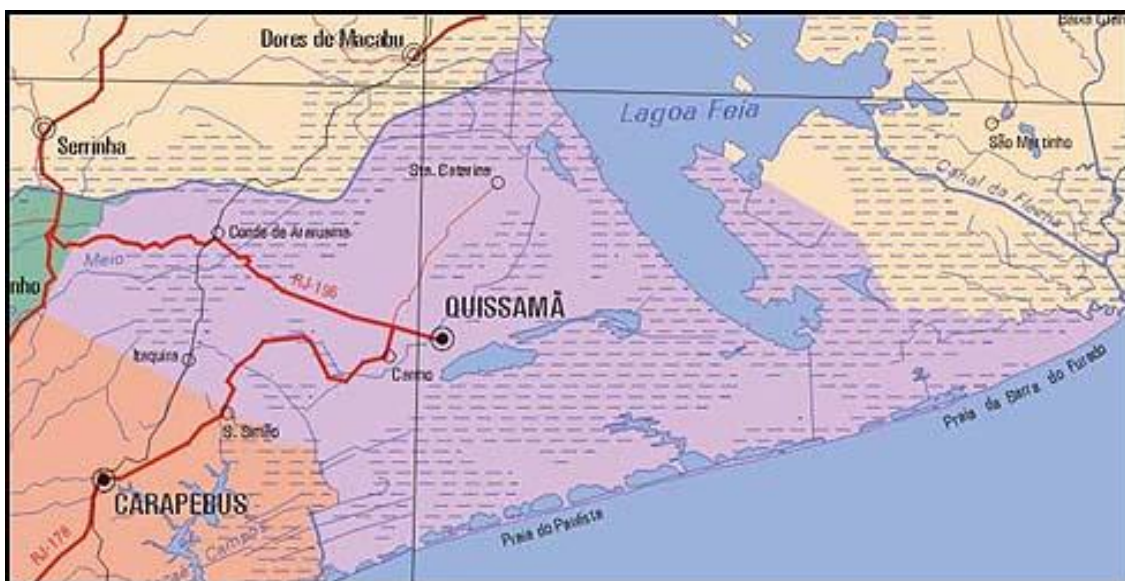


Figura 4 – Mapa de Localização Geográfica de Quissamã
Fonte: <http://www.governo.rj.gov.br/municipal.asp?M=18>

Quissamã, cidade histórica que apresenta hoje, após 22 anos de emancipação, uma estrutura promissora, sendo o maior produtor de coco do estado, abrigo grande parte do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, e diversas iniciativas em prol das atividades do Turismo, passou por diversas etapas de construção da sua imagem e economia ao longo desses anos.

Até o início do século passado, o município Quissamã passou por um estágio de desenvolvimento considerável que, após a Crise de 1929 com a quebra da Bolsa de Nova Iorque, diversos fazendeiros da região se endividaram em razão do monopólio econômico do Engenho Central. Essa situação crítica durou até meados da década de 1970, com a criação do programa Pro álcool e com a descoberta do petróleo na Bacia de Campos.

“... a longa letargia de Quissamã foi quebrada em 1975 com a criação do PROÁLCOOL. A grande disponibilidade de incentivos fiscais e financeiros impulsionou uma busca pela inovação e pelo desenvolvimento tecnológico, característico de sua etapa inicial”. (RUA, 2000:34).

Prevendo um crescimento econômico sem mais depender da existência do Engenho, os cidadãos quissamaenses cogitaram, em 12 de junho de 1988, uma possível emancipação, decidindo-se por se separar do município de Macaé. Somente um ano depois, em 4 de junho de 1989, foi criado o município de Quissamã.

“Quissamã, com o processo de emancipação, insere-se mais efetivamente nos fluxos capitalistas (do setor financeiro, planejamento e criação de tecnologias, comércio, etc.) traduzidos pelos ”royalties“ pela presença bancária, desenvolvimento da telefonia ...” (RUA, 2000:40).

Nesses últimos anos, como dito anteriormente, o município passou a vivenciar uma nova fase de sua história, desta vez não mais em razão dos engenhos de açúcar ou em razão do próalcool. Este recomeço se deu em função do petróleo. A descoberta do “ouro negro” possibilitou o recebimento de “royalties” o que transformou este novo ciclo, no mais rentável ciclo econômico até então presenciado. Diminuição das desigualdades sociais, a melhoria na educação, na saúde, enfim, o aumento da expectativa de vida da população fez com que Quissamã pudesse galgar novos rumos, em busca do desenvolvimento sustentável através da agricultura e do investimento nas atividades do turismo.(RUA, 2000)

“A descoberta do petróleo na bacia de Campos e a possibilidade de contar com os ”royalties“ fornecidos pela Petrobrás anunciam, no final dos anos 80, a perspectiva de crescimento econômico sem a dependência exclusiva ao Engenho”. (RUA, 2000:37).

Hoje, por análise de dados coletados em estudo socioeconômico realizado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (Secretaria Geral de Planejamento, 2008), o município apresenta a distribuição do seu Produto Interno Bruto (PIB) conforme figura 5.

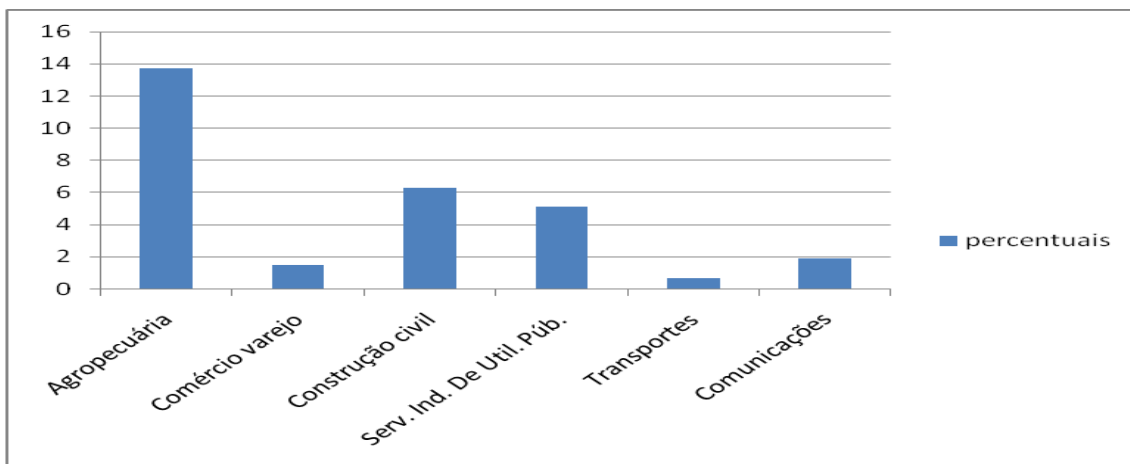


Figura 5 – Distribuição resumida do PIB em Quissamã
 Fonte: adaptado pelo autor

Dessa forma, numa primeira análise, podemos constatar algumas realidades acerca da distribuição do PIB de Quissamã: a função transportes apresenta-se em números percentuais extremamente baixos, se for levada em consideração a importância desta função urbana para o desenvolvimento do turismo; e, com percentuais mais elevados, observa-se a atividade agropecuária, o que denota o enraizamento do município em atividades do setor primário, e a construção civil, em virtude do crescimento (de forma geral) do município; possivelmente em razão das facilidades de compra e futura valorização dos imóveis em função da criação do Porto em Barra do Furado.

3.2 ASPECTOS DO TURISMO

O Turismo em Quissamã, analisado sob a ótica das funções urbanas que devem ser desenvolvidas por um dado município, oferece e transforma Quissamã num complexo de atividades e serviços, como prioridade para o município.

3.2.1 Gestão Municipal

A Gestão Pública de um município deve ser baseada na interpretação das funções urbanas desempenhadas pela cidade e suas possíveis interconexões.

As chamadas funções urbanas de um dado município são os aspectos básicos para o entendimento do processo de desenvolvimento (abordagem local) sob a ótica da dimensão funcional dos mesmos. A importância de análises como estas se tornam claras ao passo em que se observa que no cotidiano urbano é que a população exerce suas atividades diárias de habitação, saúde, educação, etc.

A análise da evolução do desenvolvimento das funções urbanas, ou seja, das principais mudanças estruturais no perfil funcional da unidade municipal deve revelar os padrões de assentamentos face à dinâmica de sua base técnica que dita, ao mesmo tempo, a distribuição espacial das atividades e a natureza da diversificação das funções urbanas. (FONSECA NETTO, 1991:10).

Assim, os estudos relacionados aos padrões de assentamentos das funções urbanas proporcionam e reforçam as relações de interdependência dos mercados por meio de adensamentos (a concentração propriamente dita) ou então, por efeito de proximidade, em razão de benefícios colaterais estabelecidos. A exemplo dos adensamentos, pode-se atrelar alguns complexos comerciais como os shoppings centers (pólos geradores de viagens por essência)⁶ além de supermercados, entre outros; já a exemplo do efeito de proximidade, pode-se enunciar os casos típicos de concentração de mão de obra qualificada e de fornecedores que reduzem os riscos inerentes aos empreendimentos. (FONSECA NETTO, 1991).

Cabe ressaltar que quanto maior for o porte urbano de um dado município, maior será o volume de atividades industriais, bancárias, ensino e por conseqüência, maior será a importância do processo evolutivo delas. Por isso torna-se vital na produção de estudos direcionados aos municípios, estabelecer o porte efetivo da comunidade em questão, resguardando suas proporções.

Além das análises direcionadas pontualmente às funções urbanas, deve ser dada ênfase também às possíveis inter-relações funcionais, reduzindo a visão fracionada dos problemas, favorecendo então um direcionamento holístico dos mesmos. Essas relações se dão de forma qualitativa, quantitativa, operacional, etc.

⁶ PGV's – Pólos Geradores de Viagens, ou seja, locais que possuem alta atratividade de pessoas que por sua vez realizam viagens para alcançá-los.

Segundo o Professor Henrique Fonseca Netto (1991), algumas questões gerais têm o dever de nortear os trabalhos de análise, para que haja uma compreensão funcional da municipalidade, a saber⁷:

1. Quais são as atividades líderes da economia local, em termos de distribuição de renda e de geração de riquezas?
2. Qual a natureza de suas atividades em termos funcionais para com a comunidade local?
3. Existem fatores externos à municipalidade que condicionam o funcionamento dos setores líderes⁸?
4. Como se apresentam as relações de interdependência produtivas e comerciais, face ao funcionamento das atividades presentes na economia local?
5. Como se tem apresentado as relações de influência dos setores líderes em termos locais para com as outras atividades existentes no município? Quais as formas de assentamentos?
6. Qual a influência exercida pelas atividades líderes sobre as demais atividades locais quanto aos aspectos qualitativos em suas respectivas organizações internas?

Assim, Quissamã, hoje, segundo dados da Prefeitura Municipal, é gerida da seguinte forma (figura 6).

⁷ Tópicos apresentados extraídos do Caderno Didático de Economia Regional e Urbana (UFRJ, 1991).

⁸ Demanda Internacional preponderante, política da sociedade matriz, etc.

Cargo público
Prefeito
Vice-prefeito
Procuradora Geral
Controladora Geral
Secretaria de Ação Social
Secretaria de Administração
Secretaria de Agricultura e Meio Ambiente
Secretaria de Comunicação Social
Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo
Secretaria de Educação
Secretaria de Esportes
Secretaria da Fazenda
Secretaria de Governo
Secretaria de Obras, Urbanismo e Serviços Públicos
Secretaria de Saúde
Secretaria de Transporte
Coordenadoria Especial de Guarda Municipal e Trânsito
Empresa Pública Municipal de Habitação
Fundação Municipal de Cultura e Lazer

Figura 6 – Cargos Públicos municipais

Fonte: adaptado segundo dados da PMQ (site oficial 2010).

Numa leitura diagonal da figura anterior observa-se a inexistência de uma Secretaria específica destinada aos assuntos ligados e intermediados pelo turismo no município, já que Quissamã enquadra-se como um destino que possui um potencial turístico incrível como já anunciado e consolidado adiante. Ela apresenta-se (grifada) compartilhada com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico.

3.2.2 Iniciativas Percebidas

Como iniciativas para o turismo, percebidas em Quissamã nos dias de hoje, podemos destacar: as pousadas como meios de hospedagem principal, os casarões enfatizando o turismo histórico-cultural e o ecoturismo por intermédio da criação do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba.

Mesmo possuindo cinco pousadas, 20 casarões centenários e fomentando o ecoturismo através do Parque, novas propostas de trabalho devem ser traçadas, posto

que a visão de hotelaria presente na região, por exemplo, deve ser mais promissora, assim como outras questões expostas no conteúdo desse tópico.

“O conjunto das atividades próprias ou específicas do hotel denomina-se hospedagem e inclui os serviços de bem receber e o fornecimento dos bens necessários ao desempenho requerido para o cumprimento cabal de suas funções, que – embora aparentemente cordiais e amistosas – se baseiam nas leis de mercado, são essencialmente profissionais e comerciais e visam à melhor lucratividade possível” (ANDRADE, 2000:168).

Os atrativos, por exemplo, com constantes intervenções para efeito de reforma ou, ao menos, conservação do patrimônio existente, os torna pontos de referência no município. Exemplos como a Machadinho⁹ e o Solar Mandiquera¹⁰ podem ser citados. A Casa de Quissamã¹¹, após reforma completa, é um atrativo turístico obrigatório para os visitantes ao citarmos os históricos solares da cidade. Observa-se, então, a importância da preservação e conservação para que a função turismo possa ser desenvolvida.

A respeito da comunidade da Machadinho, no ano de 2007, uma equipe de professores do Curso de Turismo da Universidade Federal Fluminense (que mantém um campus de interiorização no município) formalizou um convênio com a ONG 3H's e a Prefeitura Municipal. Este convênio resultou na aplicação de módulos de cursos voltados para a formação de condutores no complexo da Machadinho. Foram aplicadas aulas teóricas e práticas para que houvesse uma capacitação mínima da comunidade, no guiamento de turistas pelo entorno. Esta iniciativa denota a relevância da função turismo servindo de exemplo base na compreensão de suas influências na vida cotidiana, no caso, de uma população de baixa renda, descendentes de escravos, proporcionando a geração de empregos e renda, além da manutenção do legado cultural presente.

O sistema de transportes municipal e intermunicipal, assim como os meios de deslocamento de acesso, também deveria sofrer novas intervenções, tendo em vista a

⁹ Comunidade descendente de escravos e antiga fazenda da região;

¹⁰ Um dos casarões mais imponentes da cidade onde foi gravada a minissérie “O Coronel e o Lobisomem”;

¹¹ Também conhecido por ter sido moradia de Barões influentes à época de construção e por apresentar em seu jardim uma árvore de Baobá;

grande expectativa com o desenvolvimento do Parque de Jurubatiba. Os meios de transportes e o seu desenvolvimento estão diretamente ligados e são assuntos de extrema pertinência para as atividades turísticas, essenciais para uma boa prática.

No campo da alimentação, seria interessante oferecer aos visitantes um pouco da gastronomia quissamaense. Para isso, uma possibilidade seria a utilização, por exemplo, de produtos tradicionalmente cultivados como a cana-de-açúcar e o coco, entre outros pratos típicos de Quissamã, ou seja, resgatar a culinária típica local para que novas frentes de atratividade turística possam ser aplicadas e como dito, esta função, esteja sendo beneficiada.

A cultura popular, ou seja, o cotidiano dos moradores da cidade, deve se adequar cada vez mais às necessidades do turismo. Hábitos noturnos, opções de lazer independente de horário, restaurantes abertos num período mais extenso, são iniciativas que podem partir dos próprios habitantes através do próprio comércio já existente.

“No século XIX, a corrente artística denominada Romantismo criou a idéia de tradição popular ou o que os artistas românticos denominavam de *espírito de um povo*, cuja manifestação constituía folclore. Em outras palavras, com o Romantismo surgiram as idéias de arte popular e cultura popular como manifestações da tradição ou espírito de um povo, isto é, como folclore. (CHAUI, 2005:288)”.

3.3 SISTEMAS DE TRANSPORTES ATUAIS

Segundo o relatório final da Parte I – Estudos de Diagnósticos – em seu capítulo 5 – Rede viárias, grandes equipamentos e transporte coletivo – do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Quissamã (PD), realizado em março de 2006, a rede viária da cidade, para fins de avaliação, foi dividida em rede viária municipal e rede viária urbana. A malha rodoviária do Município, de acordo com o Plano, “*atinge extensão total de 276,75 Km, sendo apenas 4,50 Km de extensão em Rodovia Federal (BR-101), 85,85 Km em Rodovias Estaduais e 186,40 Km em Rodovias Municipais.*”

Para este trabalho nos interessa principalmente os aspectos viários gerais e os corredores turísticos, já que, no referido plano diretor também são apontados os corredores econômicos municipais apontados posteriormente como aqueles que possibilitam ainda um sistema de alcance regional através do relacionamento econômico advindo, possivelmente, com outros municípios.

3.3.1 Sistemas Municipais – rede viária

Segundo o Plano Diretor de Quissamã, a rede viária denominada municipal é integrada pelas rodovias e estradas que têm um papel fundamental de interligar pólos econômicos e industriais, assim como os pontos de interesse turístico presentes no município e suas respectivas áreas de lazer e também os assentamentos populacionais ou ainda uma conexão intermunicipal. Nessa perspectiva de classificação viária municipal, observa-se a inserção da hidrovia Canal Campos-Macaé.

Ademais, esta estrutura viária também abrange aspectos concernentes à hierarquia de funções.

“Se considerarmos a estrutura urbana como um ecossistema vivo, um corpo vivo, a rede viária equivale ao sistema sanguíneo. Cada eixo viário desta rede deverá ter diretrizes legais que fixarão características físicas próprias e definidas conforme sua função de tráfego e transportes: pistas, passeios, sinalização, mobiliário, tipo de pavimento e iluminação, paisagismo.” (PLANO DIRETOR, 2006:84).

A rede viária urbana, por outro lado, é composta pelas avenidas e ruas polinucleadas em Quissamã (da própria cidade, e das proximidades – Santa Catarina, Barra do Furado, João Francisco Visgueiro. A classificação, agora, foi feita pela vocação funcional das mesmas como: tipo de tráfego, largura das faixas de rolamento, largura dos passeios, pavimentação, iluminação e arborização. (PLANO DIRETOR, 2006).

Esta proposta tem por objetivo a consolidação de uma estrutura urbana capaz de suportar as demandas atuais de viagens da comunidade bem como atender às demandas turísticas presentes e futuras visadas para o município e entorno. Na perspectiva de uma rede de negócios, esta consolidação viária dinamiza a mobilidade possibilitando uma

visão integrada dos meios de transportes com o turismo. Posto isto, podemos caracterizar esses aspectos como fonte indutora do crescimento urbano.

Neste viés, os deslocamentos por meio de transportes não-motorizados (no caso as bicicletas) equivale, em 2006, à 1(uma) bicicleta para cada 3,42 domicílios (PLANO DIRETOR, 2006) o que enfatiza a importância que os meios desta natureza podem prover em níveis econômicos e sustentáveis.

“O deslocamento para Santa Catarina, Penha entre outras localidades hoje é realizado em faixa de acostamento de rodovias, quando não em seu leito principal, em condições inadequadas de segurança, com registro de acidentes. A consolidação de um Sistema Cicloviário de Quissamã deverá ser feita através de um projeto específico e a partir das diretrizes traçadas no Plano Diretor, onde já são definidas algumas vias que deverão ser dotadas de ciclovias ou ciclofaixas de circulação compartilhada, conforme o caso. Estas ciclovias ocorrem tanto ao longo da rede viária de abrangência municipal quanto urbana. A ciclovia para Santa Catarina está projetada para o Programa de Ações Imediatas do Plano Diretor e Penha, deverá ser contemplada com ciclovias nas vias coletoras e arteriais que compõem o perímetro da localidade”. (PLANO DIRETOR, 2006:85)

O capítulo em questão do Plano Diretor de Quissamã, no tocante à rede viária municipal, ainda prevê 7 (sete) corredores de tráfego especiais (ou temáticos) considerados estratégicos na percepção de acessibilidades que podem promover. Eles são elencados por meio de duas categorias: os corredores econômicos (quatro corredores) e os corredores turísticos (3 corredores) que, em alguns trechos, se cruzam evidenciando as possibilidades de integrações turísticas e econômicas, numa percepção de rede de negócios.

“Cada um desses corredores deverá ser planejado e urbanizado segundo um dimensionamento tal que garanta a eficiência dos deslocamentos de tráfego e transportes, no futuro. Para tanto devem ser ampliadas as dimensões legais atuais de faixas de domínio (ou de servidão) para evitar construções ao longo das margens e a necessidade posterior de maior número de desapropriações para as obras de urbanização, reforma e/ou ampliação, onerando os cofres públicos e a comunidade pela imprevidência atual. A salvaguarda da faixa de domínio pela Lei do Plano Diretor não obriga necessariamente a sua desapropriação atual, apenas impõe normas de ocupação do solo. A oportunidade de implantação dos corredores especiais será em parte balizada pela confirmação das estimativas de cenários futuros, que podem inclusive não se viabilizarem, a exemplo da implantação de um pólo petroquímico no norte fluminense.” (PLANO DIRETOR, 2006:87)

Os corredores econômicos perpassam sobremaneira os principais eixos rodoviários intermunicipais. Assim, trataremos dele no próximo item abordando o respectivo alcance regional que eles proveem. Por outro lado, neste momento, devemos focar os corredores turísticos em Quissamã.

Os corredores turísticos compostos pela a Estrada Mandiquera-Machadinha ou Caminho do Açúcar, a Estrada para o Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba e a Hidrovia Canal Campos-Macaé, já foram citados no primeiro capítulo deste trabalho, cabendo neste item, um detalhamento pormenorizado visando os principais eixos turísticos e nos encaminhando para uma proposta futura que este trabalho busca mostrar, de integração dos negócios aos possíveis eixos e atrativos turísticos quissamaenses.

O corredor turístico Caminho do Açúcar (figura 7), segundo o PD visa dar apoio estratégico na formação de um roteiro de turismo cultural diante da vasta história que Quissamã possui no cenário nacional e internacional do açúcar. Este percurso, de acordo com o Plano Diretor, possui 12,75 km asfaltados iniciando-se na sede da Fazenda Mandiquera e findando-o no complexo histórico da Fazenda Machadina, esta tombada pelo INEPAC¹². A comprovação que o caracteriza como essencialmente histórico-cultural se dá diante da presença de um grande número de antigos casarões e suas extensões canaviais. Ele atravessa dois corredores econômicos e acessa a localidade de Santa Catarina (área de interesse social do plano diretor por ter a maior concentração populacional depois da própria sede). Complementando os aspectos do transporte não motorizado, sugere-se, de acordo com o PD, uma faixa de rolamento exclusivo para o transporte alternativo de charretes/carruagens cênicas e/ou trilhos para a implementação de trens turísticos.

¹² Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

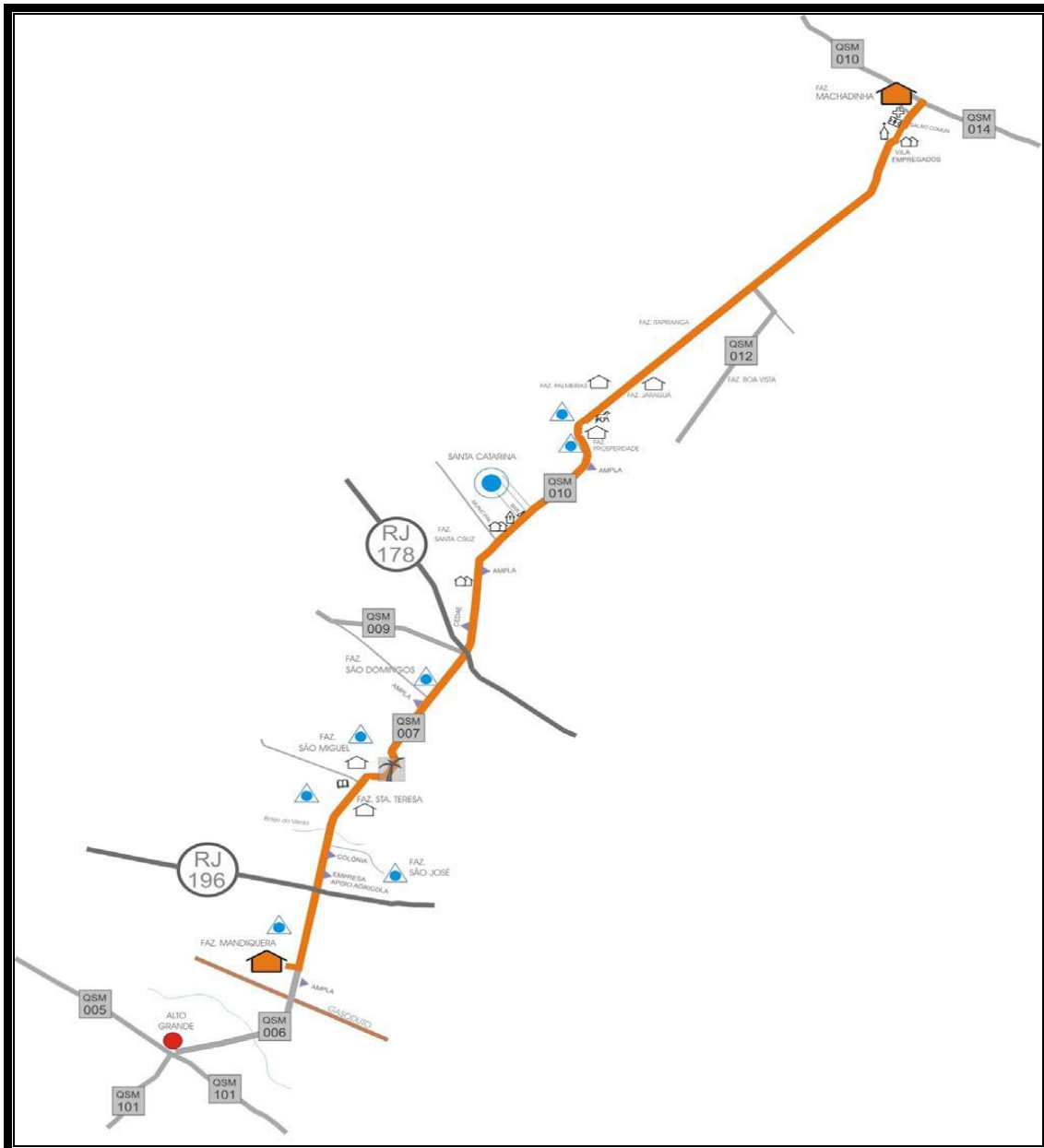


Figura 7 – Corredor turístico Caminho do Açúcar.
Fonte: Plano diretor de Quissamã, 2006.

O corredor turístico do Parque de Jurubatiba (figura 8) é o principal acesso ao Parque Nacional homônimo e às praias de João Francisco e Visgueiro também consideradas como portas de entrada do ecoturismo em Quissamã. Sua extensão total, segundo o PD é de 7,52km. O corredor em questão ainda prevê uma estrada-parque.

...com áreas verdes em ambas as margens e em toda a sua extensão, tratadas paisagisticamente com espécies nativas arbóreas e forrageiras e cumprindo uma tripla função: demonstrar a flora típica da restinga, formar uma espécie

de barreira longitudinal de contenção de público visitante e por fim, pelo sombreamento arbóreo, a função de amenizar as temperaturas, portanto o microclima, ao longo do percurso de motoristas e ciclistas e até trilheiros (trekking). (PLANO DIRETOR, 2006:95)

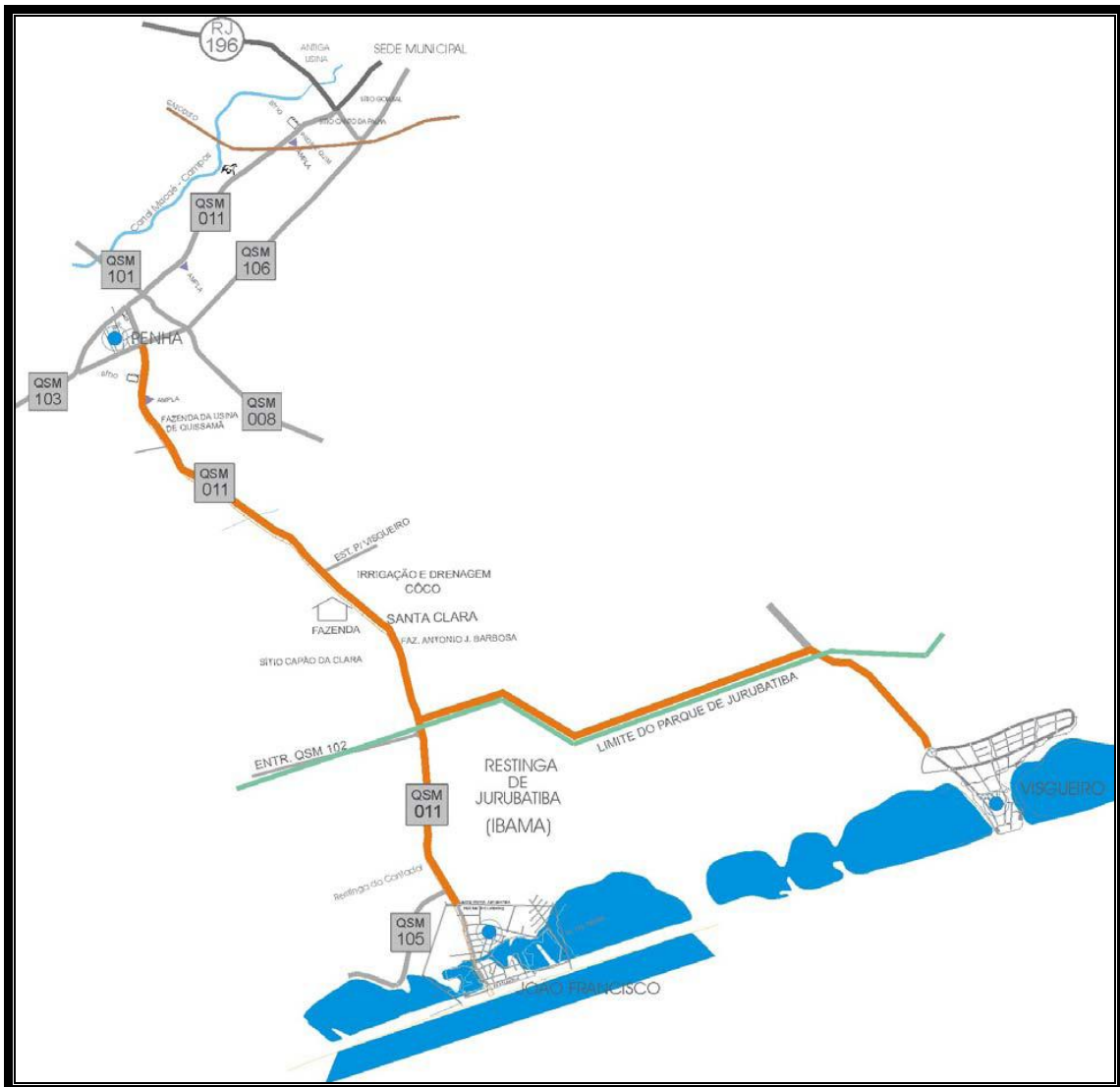


Figura 8 – Corredor Turístico do Parque de Jurubatiba.
Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

O terceiro e último, corredor turístico do Canal Campos-Macaé, (figura 9) também integra a rede viária municipal de Quissamã, entretando, trata-se de uma hidrovia capaz de abrigar o modo hidroviário de transportes na matriz turística da cidade. Isto promove, à reboque, a preservação de uma construção histórica e a valorização

paisagística-ambiental no contexto urbano da sede municipal. São, segundo o PD, aproximadamente 31,35 km de extensão dividido em 3(três) trechos¹³ à saber:

Trecho 1 - trecho urbano Cidade Histórica do Açúcar/Avenida de Contorno (a leste do Parque Quissamã), perfazendo 3,95 Km de extensão.

Trecho 2 - trecho rural Av. do Contorno/Machadinha/Lagoa Feia, com 31,35 Km de extensão.

Trecho 3 - trecho rural Av. do Contorno/Parque Jurubatiba, divisa com Carapebus, com 15,22 Km de extensão.



Figura 9 – Corredor Turístico do Canal Campos-Macaé

Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

3.3.2 Alcance Regional (corredores econômicos)

Em razão dos corredores econômicos, apontados anteriormente, embora previstos pelo plano diretor como sendo integrantes da rede viária municipal, notoriamente integram, em alguns trechos, territórios correspondentes aos municípios vizinhos. Por isso são destacados aqui como corredores de alcance regional.

¹³ Trechos recomendados pelo Plano Diretor como etapas para a consolidação do canal como corredor turístico.

O plano diretor prevê 4 corredores econômicos que são: os Corredores de Agronegócios, Macabu, Off-Shore e o Corredor dos Tabuleiros.

O primeiro deles, o de Agronegócios, configura-se pelo trecho proposto (figura 10) que destaca-se como a principal estrada de acesso ao município e a Sede de Quissamã. Seu entroncamento da RJ-196 com a BR-101 não ocorre em território quissamaense. Este entrocamento se dá em território do município de Conceição de Macabu. O que vislumbra, logo no primeiro corredor, segundo o Plano Diretor, a possibilidade dos dois municípios promoverem, juntamente com o órgão público competente uma parceria na condução de um projeto de implementação de um trevo-monumento demarcatório da entrada de Quissamã. (PLANO DIRETOR, 2006:87).

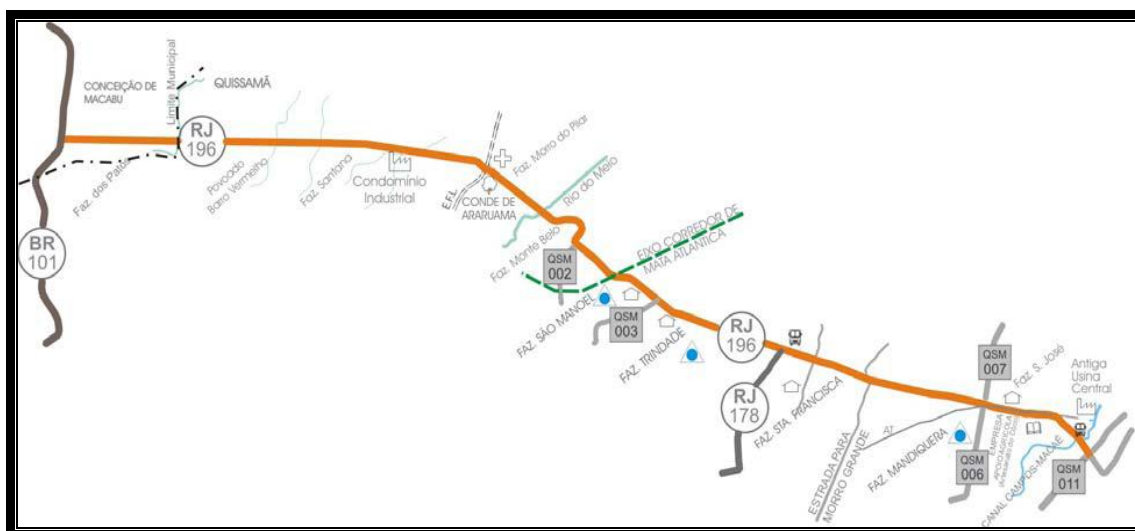


Figura 10 – Corredor Econômico de Agronegócios

Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

O segundo corredor econômico apresentado denomina-se Macabu (figura 11). Possui 11,55 Km de extensão sendo ele constituído pela RJ-178 até o Rio Macabu, fronteiro ao município de Campos dos Goytacazes.

Este corredor também evidencia o relacionamento com os municípios vizinhos já que, segundo o Plano Diretor de 2006 ele foi proposto na perspectiva de confirmação da

instalação de um pólo petroquímico em Guriri, localizado em Campos, evidenciando o alcance regional.

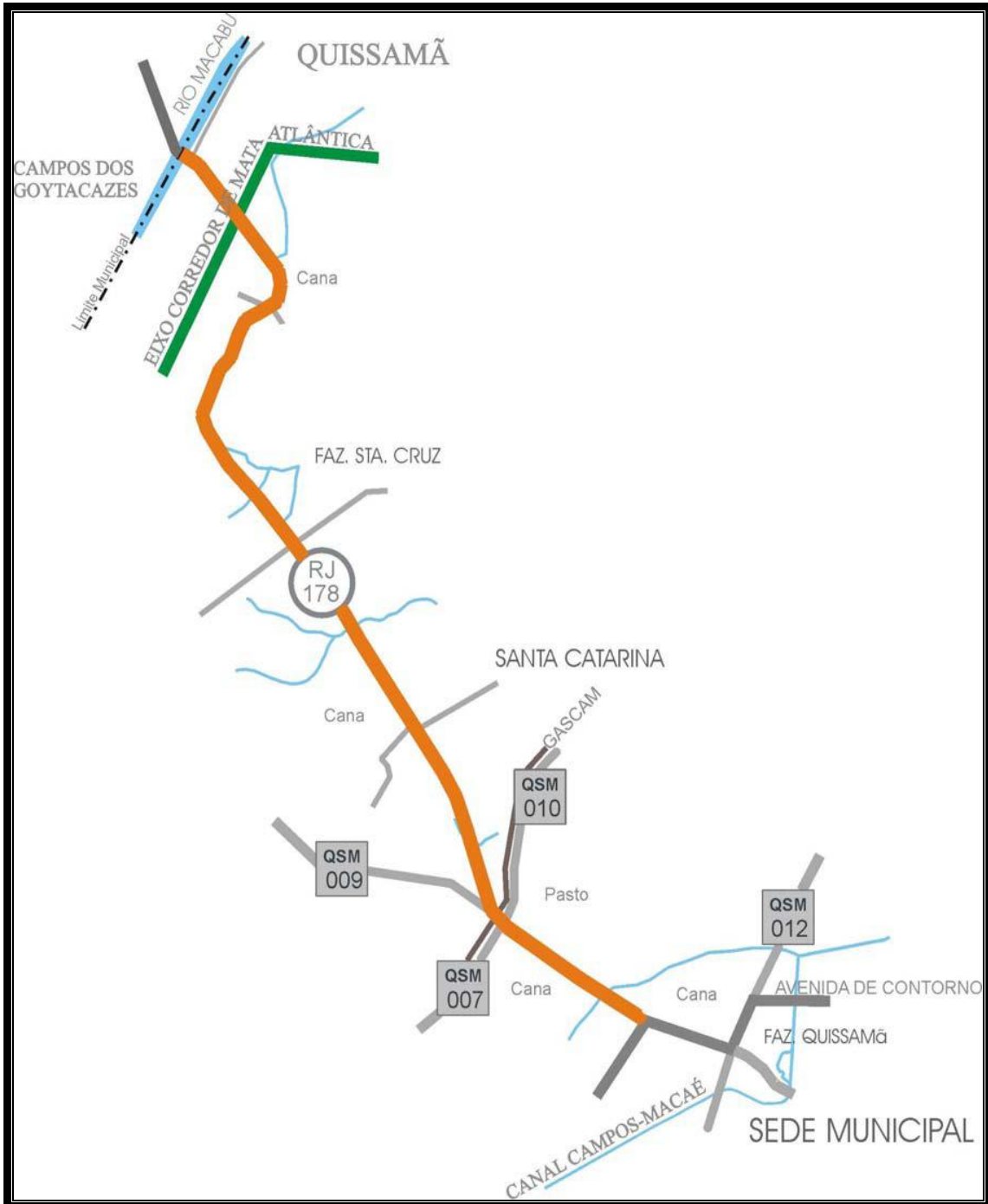


Figura 11 – Corredor Econômico Macabu.
Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

O terceiro corredor econômico (figura 12) proposto pelo PD, denominado Off-Shore, evidencia-se como um importante corredor por se tratar de alternativa

preferencial de passagem para fluxos mais pesados interligando Quissamã (através das suas estruturas de negócios) à Barra do Furado (localidade de Quissamã) e a outras localidades de Campos dos Goytacazes.



Figura 12 – Corredor Econômico Off-shore
Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

O quarto e último corredor econômico (figura 13), totalizando os 7 corredores temáticos propostos pelo PD de Quissamã em 2006 e apontados anteriormente, denomina-se Tabuleiros. Ele forma um cinturão viário provendo um circuito que conduz a uma paisagem rural bastante interessante interligando diversos agentes de negócios e agricultura, conhecidos como Núcleos Agrourbanos de Quissamã. Passa ainda pelo Horto Municipal, escolas, pontos de ônibus, etc. (PLANO DIRETOR, 2006:90).

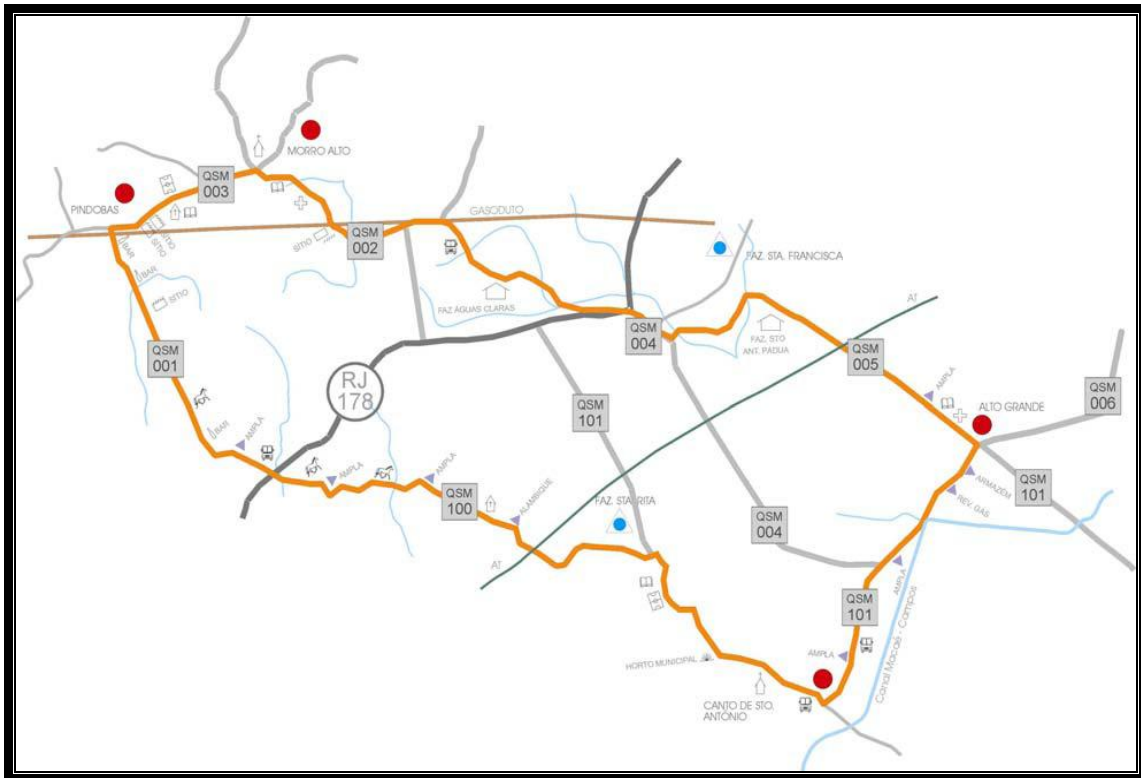


Figura 13 – Corredor Econômico Tabuleiros
 Fonte: Plano Diretor de Quissamã, 2006.

Com isso, consolidamos as diversas possibilidades já apontadas pelo estudo apresentado em 2006 através do Plano Diretor para Quissamã. A visão porposta pelos corredores apresentados corrobora para nossa proposta de rede que virá a seguir.

3.4 REDE DE TRANSPORTES E TURISMO – PROPOSTA ARTICULADA

Para este item busca-se apresentar as necessidades da população quissamaense diante das perspectivas de negócios existentes na cidade, aliadas às atividades econômicas dos municípios. O uso do solo, através da identificação dos principais atrativos turísticos bem como dos potenciais atores/empresas que possam integrar uma articulação em rede visando construir uma possível central de negócios, também será abordado aqui. Por último, será apresentada uma proposta, um esboço central, de uma possível interação entre os mais diversos atores apontados, visando essa rede de negócios.

3.4.1 Uso e ocupação do solo e atores relevantes

Ao se identificar os atores de Quissamã, primeiramente, deve-se levar em conta o perfil histórico, já abordado, que o município viveu no último século XX.

Foi mostrado que o momento antes Crise de 1929 (Crack da Bolsa de Nova Iorque) segundo RUA(2000) era promissor. Os fazendeiros dos engenhos de açúcar viviam uma época de prosperidade econômica e crescimento. O momento pós Crise marcou uma época em que esses fazendeiros começaram a se endividar, perdendo forças para o Engenho Central de Quissamã.

No início da década de 1970 um novo cenário é apresentado: o Próalcool. Cenário este que renovou as esperanças juntamente com a descoberta do petróleo na Bacia de Campos que, como constatamos hoje, continua sendo o principal provedor de recursos financeiros à Cidade através dos royalties pagos ao município.

Assim, constatado este período de altos e baixos da primeira metade e segunda metade do século passado, o que ainda encontramos, findada esta primeira década do século XXI, são descendentes diretos – segunda e terceira gerações – que, de certa forma, ainda nos remetem a este período através de suas histórias e relatos (alguns deles publicados em livros).

Descendentes estes que, por tradição familiar e cultura da sociedade em que vivem, apresentam em suas raízes empreendedoras aspectos muito aquém do que atualmente podemos identificar como estratégias inovadoras de negócios. Haja vista o potencial turístico do município e suas possibilidades de desdobramentos econômicos.

É certo que hoje, passados aproximadamente cinco anos do início das obras do Porto de Barra do Furado (distrito de Quissamã), identifica-se a valorização dos terrenos da região. Para se ter uma idéia, segundo pesquisa de campo constatada pelo autor deste trabalho ao longo desses últimos cinco anos, um terreno de pouco mais de mil metros

quadrados valorizou de 2006 à 2010 mais de 500% a um preço que antes era de 8 mil reais, hoje vendidos por até 40 mil ou mais. (Trabalho de campo, 2010)

Ou seja, esses descendentes diretos vivem uma fase de venda de terrenos e estagnação do seu desenvolvimento diante dessa valorização apresentada, o que reforça essa ausência de base empreendedora.

Ademais a base política da região foi, e ainda é, sustentada por um modelo de protecionismo exarcebado no que concerne a cessão e doação de terras e provimento de recursos às famílias ora identificadas para este fim. Tarefa, sem dúvida, digna de louvor em se tratando de cidadãos nativos oriundos de um período letárgico extremo vivido pelos antecessores, alguns ainda vivos.

Todavia, uma iniciativa paralela de provimento não de recursos, mas de qualificação profissional a esses beneficiários, deveria ter sido prevista em larga escala já que o cenário apresentava-se favorável como ainda é.

Por outro lado, ao se identificar o uso do solo no que tange às ocupações de obras turísticas, o que se vê é um cenário de extrema perspicácia e resgate cultural do maior patrimônio cultural, artístico e turístico que Quissamã herda de seu passado: a História do Brasil.

Seus casarões e solares centenários passaram e passam por reformas constantes visando a criação de museus e de um circuito cultural/histórico de rara beleza e expressão.

A Casa de Quissamã, a Fazenda Machadinha, o Solar Mandiquera, o Sobradinho, enfim, diversos monumentos de uma época, hoje encontram-se reformados por intermédio de recursos também provenientes dos royalties do petróleo. Isso demonstra que esta percepção que eleva o município a um status de referência histórica do ciclo do açúcar brasileiro no Norte-Fluminense, tende a ser promissora numa

perspectiva de inserção do município num contexto de negócios em rede, visando uma política empreendedora de inovação e resgate.

A hotelaria, fundamental para a concepção desta rede, concentra-se no centro da cidade na classificação de “pousadas”, sendo praticamente subutilizadas para a recepção dos chamados turistas de negócios que vão trabalhar na região e, diante da baixa oportunidade de deslocamento necessitam do pernoite para ir e vir. Deve-se destacar que, na oportunidade de alguns eventos rurais entre outros que a cidade recebe ao longo do ano, esses meios de hospedagem extrapolam sua arrecadação mensal necessária, o que os mantém ávidos por alguns meses até a chegada de um novo evento.

Esse exemplo destaca que a falta de percepção empreendedora desses empresários, também deixa a desejar, pois poderiam remodelar sua estrutura recebendo e mantendo na cidade aqueles turistas esporádicos que, ao visitarem a lazer a região, optam por repousar nos municípios vizinhos, como Macaé, que mesmo sem expressar vocação turística, apresenta atualmente uma hotelaria de ponta abrigando redes hoteleiras como Sheraton, Accor, Best Western, entre outras.

O turista de lazer, diferente do turista de negócios, é mais exigente em sua estada, recorrendo a bons hotéis para seus pernoites, não se importando tanto como fator preço – diárias em Macaé têm média de 150 reais (base ano de 2010). O que no turismo de negócios é diferente já que, a pontualidade, a proximidade e o preço - a hospedagem em Quissamã apresenta, em pesquisa de campo, preço médio da diária em torno dos 40 reais por pessoa (base ano de 2010) – influenciam na escolha do meio.

Macaé¹⁴, cidade vizinha, ainda apresenta outra vantagem na captação dos turistas a lazer: a redução nas tarifas das diárias de hospedagem nos finais de semana, haja vista que a procura maior pelos hotéis da cidade ocorre durante a semana.

¹⁴ Macaé é reduto dos negócios offshore. Por isso a cidade encontra-se repleta de turismo de negócios de segunda a sexta-feira.

O tipo de turista e turismo que Quissamã deve focar são os turistas e o turismo a lazer, por isso a preocupação apresentada acima na captação destes. Os turistas de negócios são também importantes, mas naturalmente procuram por suas necessidades em virtude do trabalho que exercem e a função que cumprem no seu dia-a-dia, não necessitando de grandes chamarizes.

A respeito dos atores “meios de transportes”, diante do que foi apresentado enquanto sistema viário no ítem anterior, Quissamã apresenta uma regularidade horária de transportes intermunicipais (Quissamã/Macaé – Macaé/Quissamã e Quissamã/Campos – Campos/Quissamã) sendo os dois primeiros itinerários atendidos com uma oferta maior de horários a intervalos de 1(uma) hora com suspensão dos deslocamentos às 22h e os dois segundos itinerários com uma oferta reduzida a alguns horários diários de deslocamentos. Uma empresa – Viação São Cristóvão – é a responsável por esses deslocamentos. (Trabalho de campo, 2010).

No ambiente urbano, não existe transporte público regular para dirigir-se aos diversos pontos da cidade em questão. Os distritos mais próximos, por sua vez, são atendidos por vans e transporte público financiado pela gestão municipal para as viagens de trabalhadores devidamente identificados e previamente cadastrados.

Para os estudantes matriculados em escolas e faculdades da região e entorno, a gestão municipal também oferece transporte público gratuito garantindo o deslocamento dos mesmos.

Destaca-se, como vem se fazendo neste trabalho, o uso de modalidades não-motorizadas de transportes nas viagens diárias de parte considerável dos moradores e trabalhadores do entorno rural, não atendidos pelas iniciativas acima, ou mesmo pela proximidade e facilidade que o uso não-motorizado propicia, além, claro da tradição desses meios em cidades de interior cujas distâncias são facilmente transpostas.

Faz-se para tanto necessário o envolvimento das gestões públicas e privadas, bem como a aceitação popular na geração de uma possível central de negócios onde

seus patrocinadores possam investir com segurança financeira diante do retorno que de antemão pode-se vislumbrar nos mais diversos vieses de ocupação do solo, aproveitamento de recursos e atores existentes.

3.4.2 Formulação de proposta de negócio em rede

A perspectiva de uma rede de negócios pensando numa visão integrada de transportes e turismo para a mobilidade sustentável (BODMER e MARTINS, 2005) deve ser concebida através de um projeto macroempreendedor para o município de Quissamã, que envolva, entre outras iniciativas, a previsão de programas de implementação, execução, avaliação e controle cíclicos, dos possíveis caminhos a serem alcançados nos mais diversos negócios e empresas envolvidas.

Esta concepção em rede prevê, de acordo com SOUZA (2007) – vide capítulo anterior - a providência imediata de uma Central de Negócios prevista como uma das estratégias obtidas em alianças de negócios.

Adaptando esta concepção se SOUZA (2007), em nosso cenário, esta central deveria ser composta por uma comissão intitulada aqui de Comissão Internegócios que abranja a representação mínima de um integrante de cada ramo/setor empresarial quissamaense na rede de negócios a ser composta para a cidade, além da gestão pública também presente. A central de negócios ainda deverá obter uma liderança executiva temporal, elegida por aclamação da comissão em questão, devendo exercer sua gestão por período não superior a 1(um) ano, ou seja, período ideal na ótica do turismo por abarcar todos os sazões¹⁵ do ano.

Sobre a Central de Negócios, esta tem como função básica e exclusiva canalizar e dar fluidez às propostas advindas dos respectivos setores participantes da rede (por intermédio de seus representantes legais) visando coordenar a rede de negócios, agindo como facilitadora entre empresa e consumidor final.

¹⁵ Estações do ano. Período de maturação das frutas. Sazonal, sazonalidade.

No que tange as etapas na construção deste projeto, este deverá ser contemplado por 3(três) programas de ação, sendo os dois primeiros de caráter inaugural e o terceiro de caráter permanente da rede a do período de gestão sazonal/anual. Este último tem como objetivo central a dinamização e o desenvolvimento do turismo e suas atividades meio fundamentais (transportes e suas modalidades). Na figura 14, a seguir, um esboço da estruturação dos programas.

Projeto de Estruturação da Rede de Negócio de Transportes e Turismo para Quissamã					
	etapa 0	etapa 1	etapa 2	etapa 3	etapa 4
Programa I	Encontros de formulação e redesenho das propostas em rede e seus respectivos participantes com base nesta dissertação	Apresentação do programa aos atores convidados. Captação de empresas e assinaturas de convênios e alianças.	Estratégias de Marketing de ação	Consulta e aprovação popular	Implementação dos recursos públicos e privados previstos na normatização e nos convênios.
Programa II	Reuniões prévias de ações compartilhadas de cada agente definido nas alianças formadas e suas obrigações.	Estabelecimento de GT (grupos de trabalho) com o intuito de construir propostas.	Acompanhamento constante dos integrantes envolvidos no processo e verificação de GAP's	Testes constantes por um período estabelecido previamente de oferta e demanda	Definição e desenho definitivo da Rede e da Central de Negócios que deverá ser gerida em períodos sazonais (pela central de negócios a ser definida).
Programa III - Ciclo de gestão	Aclamação do primeiro conselho gestor sazonal da rede. Conselho sazonal, anual.	Definição do cronograma de ação para o período estabelecido	Controle e avaliação dos cenários dos respectivos agentes/empresas envolvidas na rede	Novas captações	Prestação de contas e números obtidos de crescimento de demanda ao final do ciclo.

Figura 14 - Projeto de Estruturação da Rede de Negócio de Transportes e Turismo para Quissamã

A propósito do programa III é imprescindível que a Central de Negócios seja capaz de gerir o ciclo com foco central na demanda potencial e no público alvo dos atrativos turísticos de Quissamã. Este público é quem determina novas entradas no ciclo. É quem promove instintivamente uma recapacitação automática dos envolvidos na rede por meio do retorno (*feedback*) recebido pelos agentes após a estada destes consumidores na cidade. Vejamos a seguir a figura 15 para uma melhor compreensão do ciclo.

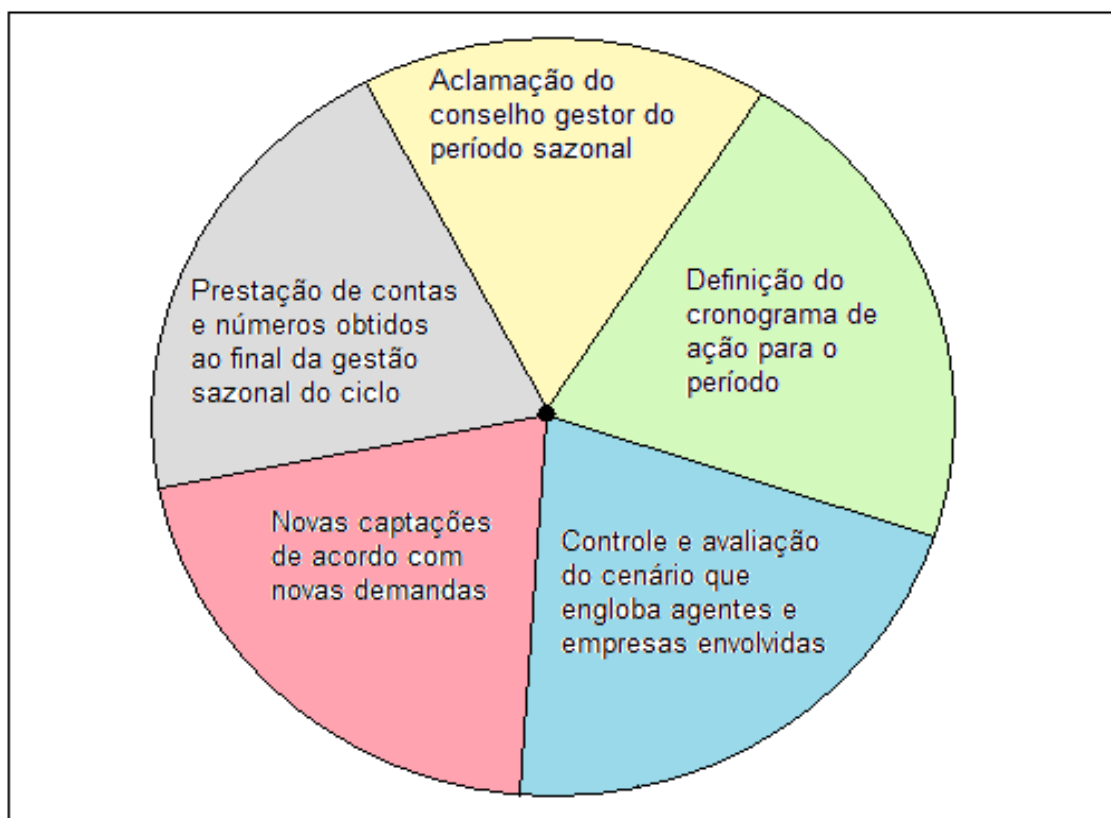


Figura 15 – Ciclo de Gestão da Central de Negócios (CN) previsto no Programa III

Nesse sentido, cabe frisar que o elemento cume da composição básica conceitual do turismo envolve as pessoas. (figura 16)

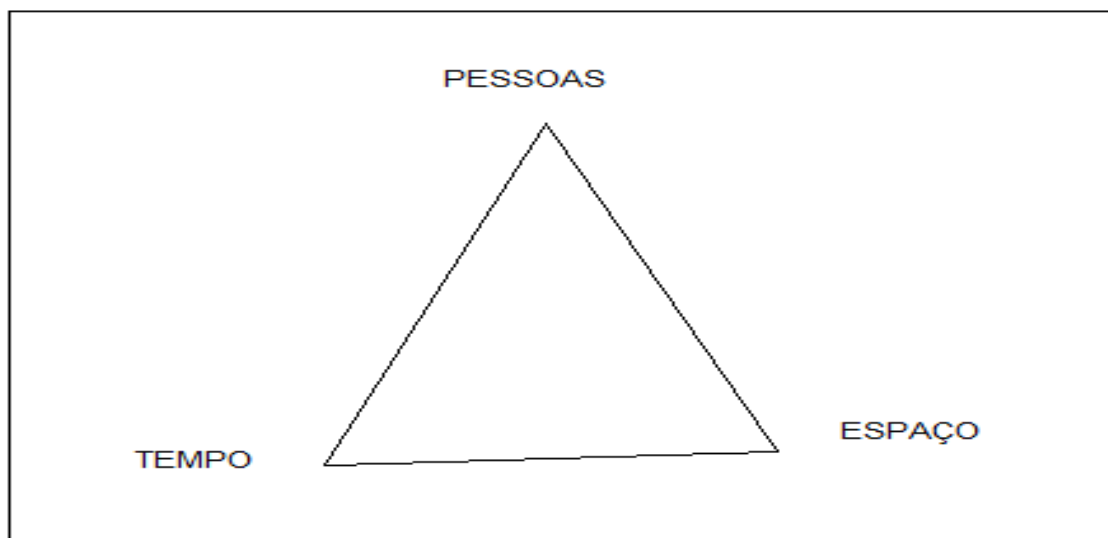


Figura 16 – Trinômio conceitual de Turismo

Ademais, ainda em análise da figura 16, os outros dois elementos (Espaço e Tempo) são também objetos de fundamental importância já que de acordo com as premissas básicas dispostas pelo desenho da rede (figura 17), verifica-se que o espraiamento da rede (figura 18), com seus respectivos “braços” e “ramificações” de alcance, serão capazes de se sobrepor em todo o espaço, em nosso caso, Quissamã. Ou seja, diante da concepção Geográfica de que Espaço turístico, segundo RODRIGUES (2001), é:

O turismo na sua enorme complexidade reveste-se de tríplice aspecto com incidências territoriais específicas em cada um deles. Trata-se de fenômeno que apresenta áreas de dispersão (emissoras), áreas de deslocamento e áreas de atração (receptoras). É nestas que se manifesta materialmente o espaço turístico ou se reformula o espaço anteriormente ocupado. É aqui também que se dá de forma mais acentuadas o consumo do espaço. (RODRIGUES, 2001:43)

Ainda segundo a mesma autora, para que se possa aprender sobre os elementos do espaço turístico, deve-se recorrer ao autor Milton Santos. Em suas palavras, a autora afirma:

É na obra Espaço e Método que Milton Santos expõe, de maneira clara e inequívoca, os elementos constitutivos do espaço – os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas (1985:6-7). Estes elementos se entrelaçam, fundem-se e se confundem, contêm-se uns aos outros e são por todos contidos, produzindo-se a totalidade, que, porque mais presente, impõe de maneira evidente, resultando mais intrincada (1985:7). (RODRIGUES, 2001:65)

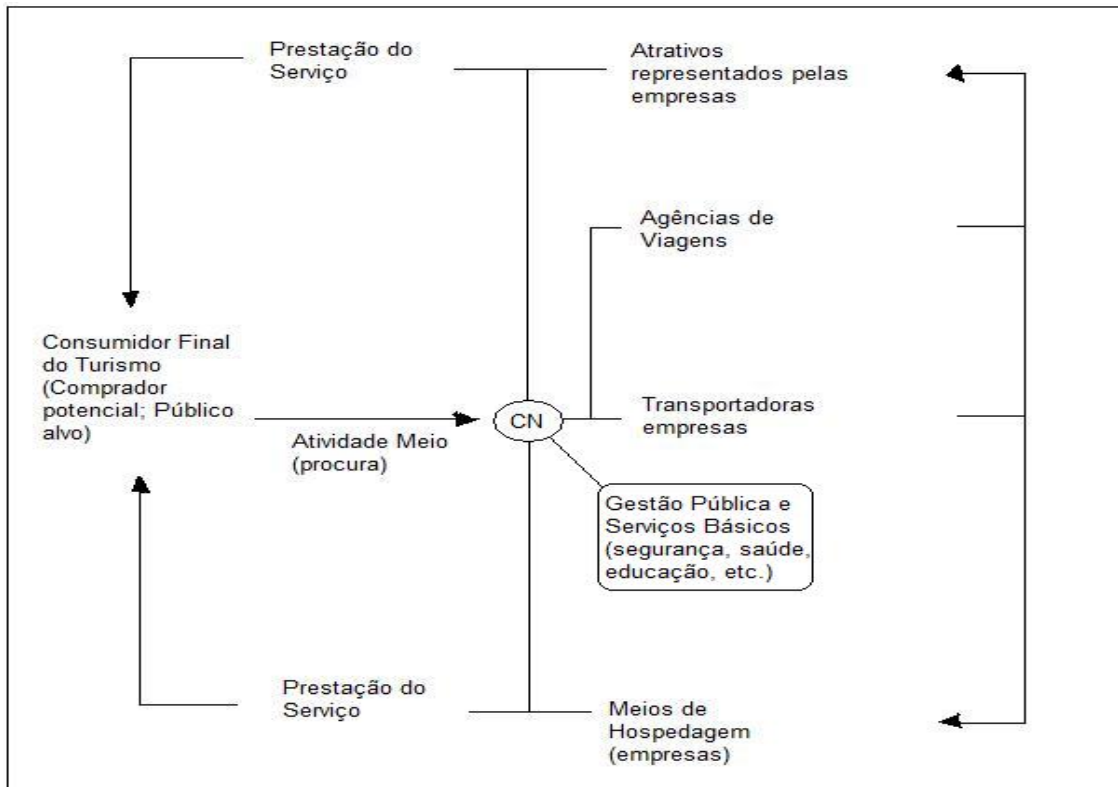


Figura 17 – Esboço da Rede de Negócios



Figura 18 – plotagem do esboço da rede no cenário urbano do mapa municipal de Quissamã.¹⁶

Fonte imagem: <http://www.quissama.rj.gov.br/wp-content/uploads/mapa-urbano.php>

E, diante da concepção turística de que as pessoas são o elemento base, o escopo situacional da atividade, cabe, portanto, conceber aos transportes e à sua divisão modal a oportunidade de dinamizar a rede absorvendo o elemento “Tempo” através da

¹⁶ Vale ressaltar que a referida figura procura favorecer uma visualização do esboço da rede retratado na fig. 17, porém com a sobreposição das ligações estabelecidas em esboço numa proximidade maior com a realidade urbana demonstrada no mapa em questão apresentado na fig. 18. Nota-se o espraiamento citado em texto. Ademais, fica subentendido que a figura das atividades meio (agências de viagens e transportadoras) é iminente na procura dos consumidores por recursos que viabilizem o acesso aos atrativos históricos (em vermelho), aos atrativos naturais (em verde), aos equipamentos turísticos (em azul) e aos serviços básicos (em preto). Demonstra ainda claramente que os dois elementos em amarelo (CN e Consumidor) estão intimamente ligados numa estrutura óbvia de possibilidade de contato para a consecução e dinamização da rede.

diminuição horária nos tempos de deslocamento em viagens, sejam elas viagens de deslocamento do Núcleo Emissor (NE) ao Núcleo Receptor (NR) (figura 19) ou mesmo os deslocamentos referentes às transferências (traslados) entre um e outro atrativo e equipamento turístico. Além, claro, da previsão dos atrativos nos quais o transporte deixa de ser interpretado como atividade meio (essencialmente deslocamento) e passa a ser vislumbrado como atividade fim (barcos cênicos, charretes históricas, trens turísticos tipo Maria Fumaça obsoletos, entre outros).

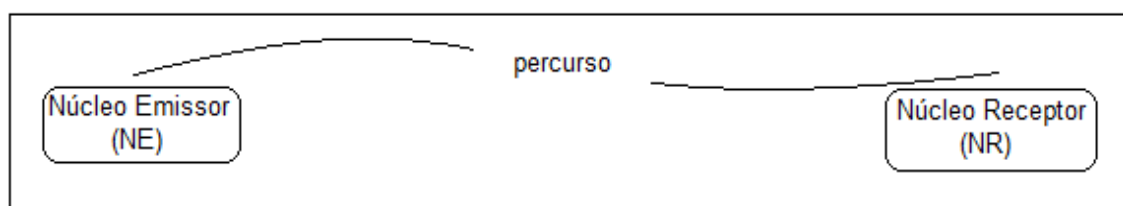


Figura 19 – Deslocamento entre Núcleo emissor e receptor

Por consequência à estruturação da rede de negócios, a dinamização referida dos deslocamentos e viagens a lazer favorece o aspecto comunitário citado por BODMER e MARTINS (2005) no que tange à facilitação do acesso aos serviços básicos (participantes da rede através das empresas e da gestão pública). Ou seja, como já visto anteriormente, o planejamento eficaz de uma rede faz com que a população residente herde os benefícios oriundos da prática voltada para o turismo. São as funções urbanas em pleno funcionamento dinâmico de acordo com as premissas do transporte público.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

4.1 CONCLUSÕES

Nos mais diversos estudos nos quais o Turismo integra a visão principal de uma atividade multidisciplinar, observa-se constantemente um destaque à concepção dos meios de transporte como instrumentos de base para o desenvolvimento de áreas de maior ou menor interesse turístico. Esta constatação se dá em função do elo vital entre as duas vertentes (Turismo e Transporte). Elo este que, para as atividades turísticas, sejam elas quais forem, a existência das mesmas, inevitavelmente, perpassam pela compreensão estrutural das modalidades de transportes existentes em suas particularidades como: viabilidade de deslocamento e acesso ao núcleo receptor (destino), dinamismo prático na operação de exportativo e receptivo de clientes, atratividade de clientes, meios de transporte sendo ao mesmo tempo atividade meio e atividade fim (quando os clientes procuram o modo pela caracterização turística do mesmo), atratividade em potencial de negócios, entre outras.

Quando os trabalhos focam estudos de caso pertinentes à infra-estrutura básica das cidades, aliando este viés à gestão dos destinos considerados potencialmente turísticos, diversas dimensões podem ser elencadas e propostas.

Na dimensão abordada neste trabalho pôde-se concluir que os municípios de pequeno porte, representados aqui pela cidade de Quissamã, possuem características essenciais para um bom dimensionamento estrutural dos aspectos gerencias públicos e privados em prol da mobilidade da população residente bem como daqueles que porventura forem usufruir de seus atrativos e possibilidades advindas do turismo.

O que se vê, atualmente, são municípios que possuem pouca arrecadação financeira ao longo dos mandatos gestacionais públicos, o que inviabiliza, em parte, a execução de tarefas mínimas para um melhor aproveitamento dos recursos básicos e essenciais para se conviver.

Aspectos estes longe de serem observados no estudo de caso apresentado. Pois Quissamã, como foi abordada, acumula esses recursos por receber os royalties da exploração do petróleo em seu entorno.

Entretanto, ainda assim carece de uma estrutura de gestão que possa instrumentalizar seus potenciais atrativos turísticos por intermédio da execução de tarefas que se constituem como condição essencial para o “ir e vir” de pessoas com motivações diversas e de origens também diversas.

Nessa ótica é que se propôs a concepção de uma rede de negócios, concebida aqui como instrumento de gestão participativa, que provêm de estratégias tradicionais nos estudos da administração moderna no que tange às percepções distintas de planejamento estratégico que envolva a participação conjunta de entidades diversas, diferentes àquelas para as quais suas obrigações de gerenciamento são nítidas e devem ser grifadas quando do seu envolvimento; a gestão pública.

Esta readaptação, através da proposta de uma Central de Negócios visa unir potenciais aliados na formação de uma estrutura sólida de recursos e mão de obra, capazes de satisfazer a condição base na formação de qualquer mercado consumidor: a adequação entre a oferta e a demanda. E é neste caminho que a percepção da atividade turística como indutora destas iniciativas surge como uma das principais aliadas neste perfil.

O turismo como visto, reúne as principais funções econômicas num espaço geográfico promovendo (se bem administrado) a atração de recursos advindos destas diferentes funções, em prol de vários objetivos. Objetivos estes que oriundam do conceito básico do Turismo de Base Local: aquele que prevê a sustentabilidade da comunidade e dos meios de subsistência da comunidade receptora. O que se identifica aqui são aportes de ideais, estratégias e recursos que fomentem esta comunidade alimentando-se também do princípio básico de que qualquer iniciativa turística, antes de tudo, depende de infra-estrutura básica. Não só para atender a concepção exposta do Turismo de Base Local, mas também para que as iniciativas que surjam, possam calcar-

se em fortes alicerces que servirão de base para a construção da oferta turística e gestão da mesma.

Percebe-se assim a importância da atividade dos transportes como elo fundamental dessa descrição. É este capaz de reunir a construção de um destino turístico, onde as pessoas possam se deslocar em viagens seguras, confortáveis, cênicas e de forma mais breve possível para que a dinâmica não cesse (ou seja interrompida) momentaneamente por impedências que, por constantes vezes, resultarão na inviabilidade da rede.

4.2 RECOMENDAÇÕES

Este estudo não pára por aqui. Coube neste momento uma discussão acerca das dinâmicas entre transportes e turismo bastante discutidas nos últimos anos por autores das duas temáticas. Coube ainda ir além. A formatação de um esboço, um desenho, um caminho, um indicativo inicial do que deverá, ou poderá ser feito como estrutura administrativa de negócios integrados entre turismo e transportes e seus possíveis interessados.

Mas cabe ir mais adiante. Cabe desenvolver uma tarefa “0”. Aquela que será o teste inicial para se confeccionar uma rede definitiva e por consequência a sua administração permanente. Isto visa a elaboração de estudos de caso menores que podem servir de exemplo, estabelecendo assim procedimentos mais eficazes confirmando o que é mais geral e genérico e aquilo que especificamente deve ser focado e trabalhado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADEGAS, Jandira. **Casas Populares e Lazer. Macuco, um bairro operário de Santos.** Ano ____.

ALVES, Magda. **Como Escrever Teses e Monografias: um roteiro passo a passo.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

ANDRADE, José Vicente de. **Turismo: Fundamentos e Dimensões.** 8. ed. São Paulo: Ática, 2000.

ANTP. **Revista dos Transportes Públicos.** Ano 21. 3 trimestre. Nº 84, 1999.

ARANTES, Andreia Maria R. J.; SILVA, F. C. A. **Análise da Competitividade do Setor de Turismo no Brasil.** Observatório de Inovação do Turismo. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2009

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo.** 6. ed. São Paulo: SENAC, 2001.

BODMER, Milena; MARTINS, Jorge A. **Eco-Mobile - European Reference on Mobility Management: Toward the Territory of EPOMM.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

BODMER, M, Martins. J. **“Transport service quality and social responsibility through relationship marketing”** in: Hensher, D. (ed.) *Competition & Ownership in Land Passenger Transport.* Elsevier Ltd., pp.659-678, 2005.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à Filosofia.** 13. ed. São Paulo: Ática, 2005.

ESCUELA Interamericana de Administración Pública. FGV. **Proyectos de Transportes: Planificación e Implementación** – Vol. 4. 1. ed. Editorial Limusa: México, 1979.

FONSECA NETTO, Henrique. **Processo de Desenvolvimento Intra-municipal: bases metodológicas para interpretação analítica**. Texto Didático N° 1. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 1991

HALL, Derek R. **Conceptualizing tourism transport: inequality and externality issues**. Journal of Transport Geography. Vol. 7. pág. 181:188, UK, 1999.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira, 2002.

LAS CASAS, Alexandre Luzzi. **Marketing: Conceitos, exercícios e casos**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1997.

LEWIS, Jordan. **Alianças Estratégicas: Estruturando e Administrando Parcerias para o Aumento da Lucratividade**. Tradução de Nivaldo Montigelli. São Paulo: Pioneira, 1992.

MARAFON, G. J. *et al.* **Regiões de Governo do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gramma, 2005

NOGUEIRA, José Francisco. (Org.). **Gestão Estratégica de Serviços: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2008.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO-OMT. **Dados essenciais**. Madrid: OMT, 1996.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PATACO, Vera; VENTURA, Magda; RESENDE, Érica. **Metodologia para Trabalhos Acadêmicos e Normas de Apresentação Gráfica**. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2004.

PETROCCHI, Mário. **Turismo: Planejamento e Gestão**. 6.ed. São Paulo: Futura, 2002.

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE QUISSAMÃ. **Rede Viária, Grandes Equipamentos e Transporte Coletivo** – Cap. 5. Quissamã, 2006.

PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. **Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes**. 1. ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE QUISSAMÃ. **Histórico do município**. Disponível em: <<http://www.quissamã.rj.org.br/>>. Acessos em 2009 e 2010.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Turismo e Espaço: Rumo a um conhecimento transdisciplinar**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

RUA, João. (Coord.). **Quissamã: em busca de novos caminhos**. Rio de Janeiro: UERJ, Departamento de Geografia, 2000.

SILVA, F. C. A. **Transportes e Turismo: reflexões sobre o município de Quissamã**. Artigo Científico. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2008

SOUZA, F. C. **Condicionantes de escolha de localidade e de modo nos deslocamentos a lazer**. Tese de M.Sc, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

SOUZA, Marcos Gouvêa de. **Alianças para o Sucesso no Varejo: a Revolução das Centrais de Negócios no Brasil e no Mundo**. 1. ed. São Paulo: Gouvêa de Souza & MD, 2007.

TOMÉ MACHADO, Marcello de Barros. **A modernidade no Rio de Janeiro: construção de um cenário para o turismo**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas. Coleção Biblioteca Carioca. v. 51, 2008.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Estudo sócioeconômico de 2007/08**. Disponível em: <<http://www.tce.rj.gov.br/>>. Acesso em 15 de outubro de 2010.

ZACCARELLI, Sérgio Baptista. *et al.* **Clusters e Redes de Negócios: uma nova visão para a gestão dos negócios**. São Paulo: Atlas, 2008.

.