



UFRJ

O Turismo redesenhando o Território
Correlações Infra-estruturais

Rodrigo Rinaldi de Mattos

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Orientadora:

Dr^a. Rachel Coutinho Marques Silva

Rio de Janeiro, 2008

O Turismo redesenhando o Território

Correlações infra-estruturais

Rodrigo Rinaldi de Mattos

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Aprovada por:

Dra. Rachel Coutinho Marques Silva (orientadora)
(PROURB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UFRJ)

Dra. Lilian Fessler Vaz
(PROURB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UFRJ)

Dra. Luciana da Silva Andrade
(PROURB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ)

Dra. Eliane Ribeiro de Almeida da Silva Bessa
(PROURB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ)

Dr. Alexandre Barbosa Brandão da Costa
(Empresa Brasil de Comunicação)

Dr. Márcio Peixoto de Sequeira Santos
(PET – COPPE - UFRJ)

Rio de Janeiro, 2008

No trajeto
a descoberta
companheira
e amada
Roberta

AGRADECIMENTOS

Nada mais apropriado do que a fórmula comum em ocasiões como esta. Dizem quase todos os concluintes de um trabalho de pós-graduação, no momento em que registram os agradecimentos mais do que sinceros, temer deixar de mencionar alguém cuja contribuição foi significativa. Neste momento, por viver sentimento semelhante, não me ocorre dizer nada de muito diferente. Recorro à fórmula e passo aos agradecimentos. Em primeiro lugar, à minha orientadora, Professora Rachel Coutinho Marques Silva, pelo incentivo e tudo mais. Somados aos anos do mestrado, esses quatro anos de orientação do doutoramento foram anos de amadurecimento acadêmico, no qual sua participação foi fundamental, conforme o revela, certamente, o texto desta tese, cujos prováveis equívocos somente a mim devem ser creditados. À CAPES pela bolsa de doutorado. Às professoras Ana Lucia Britto e Denise Barcellos Pinheiro Machado pelas sugestões, críticas e indicações bibliográficas por ocasião do exame de qualificação deste trabalho. À equipe do PROURB e aos colegas do grupo de pesquisa por tudo que aprendemos juntos. Aos colegas do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio pelas conversas, incentivos e trocas acadêmicas, em meio aos afazeres docentes. Aos colegas e amigos da *De Fournier e Associados*, uma outra "escola". A Raquel Hemerly Tardin Coelho pelas conversas enriquecedoras e experiência compartilhada. Aos funcionários da prefeitura do Município de Parati, das pousadas e hotéis que visitei, assim como às diversas pessoas que, gentilmente, se dispuseram a responder às solicitações de dados e outras informações. E, fundamentalmente, a Selma e Ilmar, meus pais, e a Márcia e João, meus irmãos. A Roberta, minha companheira, cúmplice e parceira em nosso projeto mais importante: a de uma vida a dois, que se desdobrou em quatro com a presença de Carlos e Bruno.

Mattos, Rodrigo Rinaldi de.

M444 O turismo redesenhando o território: correlações infra-estruturais /

Rodrigo Rinaldi de Mattos. - Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2008.

vii, 290 f.: il.; 30 cm.

Orientadora: Rachel Coutinho Marques Silva.

Tese (doutorado) - UFRJ/PROURB/ Programa de Pós-Graduação em
Urbanismo, 2008.

Referências bibliográficas: f. 250-258.

. 1. Urbanismo – Angra dos Reis (RJ). 2. Turismo – Angra dos
Reis (RJ). 3. Infra-estrutura urbana. I. Silva, Rachel Coutinho Marques. II.
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. IV. Título.

CDD 711.4

Resumo

O Turismo redesenhando o Território, correlações Infra-estruturais.

Rodrigo Rinaldi de Mattos

Orientadora: Rachel Coutinho Marques Silva

Resumo da Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Este trabalho analisa a influência da atividade turística na configuração do território, a partir das correlações entre os equipamentos turísticos e as infra-estruturas, em suas funções precípua e como atrativos turísticos nas escalas do território brasileiro e do estado do Rio de Janeiro, com destaque para uma parte da zona turística de Angra dos Reis. Da conjugação da leitura crítica da literatura disponível com os dados levantados foi possível estabelecer correlações que se expressam na qualidade da fluidez, atratividade, interdependência e integração de suas infraestruturas com os equipamentos turísticos.

Palavras-chave: Turismo-Estrutura Urbanística, Infra-estruturas, Território e Equipamentos Turísticos.

Rio de Janeiro, 2008

Abstract

Tourism redesigning territory:

Infrastructure correlations

Rodrigo Rinaldi de Mattos

Faculty Advisor: Rachel Coutinho Marques Silva

Abstract of the Thesis presented to the Postgraduate Program in Urbanism (PROURB) of the School of Architecture and Urbanism of Rio de Janeiro Federal University (UFRJ) as partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Urbanism.

This work analyzes the influence of tourism on territorial configuration, based on correlations between tourist facilities and infrastructure, in their overarching function as tourist attractions in Brazil, particularly in the Angra dos Reis region of the state of Rio de Janeiro. From a combined reading of the available literature along with the data gathered, it was possible to establish correlations that express the quality of the fluidity, attractiveness, interdependence and integration of the region's tourist infrastructure and facilities.

Keywords. Tourism, urban structure, infrastructure, territory and tourist facilities

Apresentação.....	5
Para pensar a atividade turística	12
A atividade turística.....	13
1 – As partes que compõem a atividade.	19
2 - Abordagens	25
2.1 - Na abordagem de Roberto Boullón	25
2.2 - Na abordagem de John Urry.....	28
2.3 - Na abordagem de Shaw e Willians.....	31
2.3.1 - Turismo e mobilidade	32
2.3.2 - O turismo e a sociedade pós-industrial	35
2.3.3 - Turismo e impactos.....	39
2.3.4 - Turismo e espaço turístico	42
A atividade turística, o território e as estruturas de fluxo	46
3 - Território.....	47
3.1 - Escalas	51
4 - Redes e sistemas	54
4.1 - Redes turísticas.....	56
4.2 - Infra-estruturas em rede – uma abordagem histórico-geográfica segundo Grahan e Marvim.....	57
4.3 - Território-rede	60
O espaço turístico	68
5 - A construção do espaço turístico.....	68
5.1 – A valorização do local.....	70
5.1.1 – A construção simbólica do local na perspectiva de Urry	72
5.2 - Experiência e conceito, a construção do espaço turístico	75
5.3 O espaço turístico segundo Boullón	78
5.3.1 A paisagem natural apropriada pelo turismo como atrativo.....	80
A atividade turística no território	84
Categorias de Análise.....	85
As infra-estruturas.....	86
Os meios de hospedagem.....	88
Dados estatísticos, mapas, plantas, fotos, entrevistas e questionário.	89
Atividades características e correlatas.....	93

Estudo de caso.....	100
Infra-estrutura e hospedagem.....	106
Na escala nacional	107
Meios de hospedagem segundo a divisão municipal	107
Hospedagem, municípios e população:	110
Hospedagem, municípios e consumo:	111
Transporte.....	113
Transporte aéreo:	113
Transporte terrestre - rodoviário	125
Transporte terrestre - ferroviário.....	137
Transporte hidroviário	143
Resumo da seção infra-estrutura de transporte	149
Telecomunicações	155
Telefonia fixa:	156
Telefonia móvel:	158
Redes de dados:	160
TV por assinatura:	161
Energia.....	163
Saneamento	170
Na escala estadual	175
Meios de Hospedagem.....	176
Transporte:	181
Transporte aéreo:	181
Transporte rodoviário:	183
Transporte ferroviário:	184
Transporte hidroviário:	186
Telecomunicações	188
Telefonia fixa:	188
Telefonia móvel:	191
Mapa resumo de telecomunicações	194
Energia.....	195



Apresentação

A um observador atento não escaparia que, nos últimos anos, várias localidades no território nacional vêm sendo redesenhadas pela atividade turística. E este é o ponto de partida das reflexões cujo resultado é esta tese.

Em um movimento similar ao do processo histórico de ocupação do atual território brasileiro, a atividade turística vem se expandindo do litoral para o interior, seguindo os caminhos por outros abertos e já percorridos, e se apropriando de tudo com apelo turístico. O estado do Rio de Janeiro é um exemplo deste processo de redesenho do território tendo como mola propulsora um tipo de captura diversa e difusa, pela atividade turística, dos objetos, das paisagens e das experiências. Parte do litoral fluminense, entre o mar e a serra da Bocaina, vem, a esse respeito, sendo apropriada e resignificada pela atividade turística, em um movimento mediado pela

implementação de infra-estruturas e equipamentos de todo tipo. Nos últimos trinta anos, a construção naquele trecho do litoral de infra-estruturas - transporte, telecomunicações, energia e saneamento - tem possibilitado aos habitantes de dois dos maiores centros urbanos do país, Rio de Janeiro e São Paulo, o acesso a experiências turísticas baseadas em atrativos essencialmente naturais e culturais. Mesmo que as razões para a construção e implementação destas infra-estruturas não sejam a causa e o efeito da atividade turística, é possível explicar a implantação de uma diversidade de equipamentos turísticos nos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati a partir deste movimento.

O objetivo principal desta tese é identificar as correlações entre os equipamentos turísticos e as infra-estruturas em suas funções precípuas e como atrativos turísticos, tanto em uma parte do território – a zona turística de Angra dos Reis – quanto em todo o território brasileiro. Correlações estas que implicam em uma específica organização espacial do território, mais evidente no limite entre as áreas urbanas e aquelas predominantemente naturais.

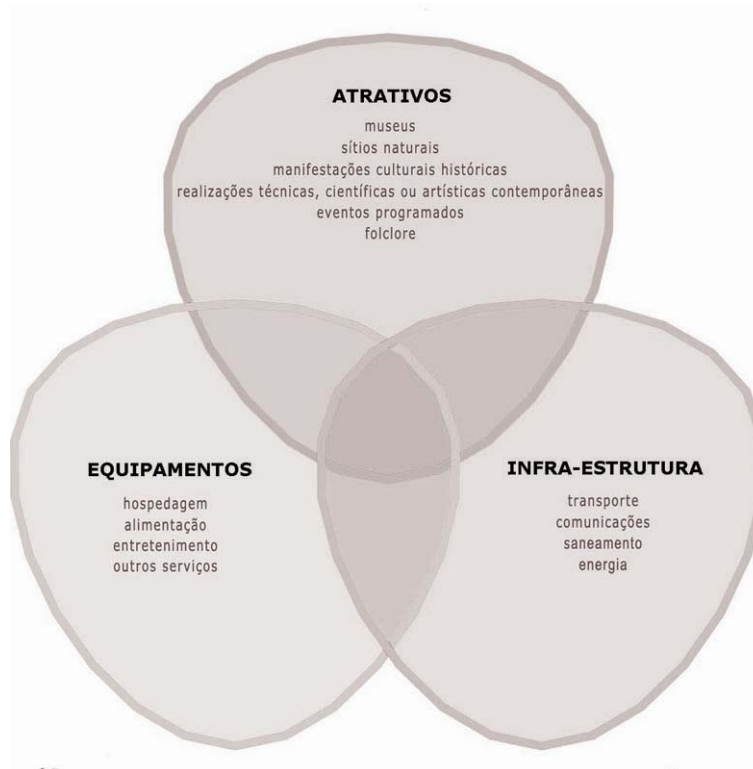
Por certo, compreender as relações entre os diversos elementos que compõem a atividade turística implica em, como metodologia de trabalho, caminhar das partes para o todo¹ e do todo para as partes, o que significa tanto identificar as partes que constituem a atividade turística e como elas se organizam no território, quanto entender como estas se relacionam, em que contexto e em que escalas, e ainda considerar o movimento que distingue cada parte e o próprio todo em suas influências recíprocas.

As infra-estruturas podem significar melhores ou piores condições para a instalação de determinados equipamentos turísticos, com maior ou menor capacidade de responder a essas condições em um determinado espaço com potencial turístico. Espaços turísticos mal providos por infra-estruturas públicas tendem a ser apropriados por equipamentos de grande porte como *resorts*, que são capazes de instalar suas próprias infra-estruturas, independentemente da oferta das mesmas pelo poder público. Espaços bem providos por infra-estruturas tendem a ser apropriados por equipamentos de

¹ Segundo Santos, o que dá unidade às partes é a visão do todo que antecede e caminha junto com a prática da análise. (SANTOS, 2006, p. 115).

menor porte que tem na complementaridade o modo de oferecer os serviços aos turistas.

O local onde se desenvolve a atividade turística, o destino turístico, pode ser descrito como um conjunto constituído por atrativos turísticos, equipamentos turísticos e infra-estruturas, conforme representado no diagrama abaixo.



Os atrativos turísticos são o espelho de um desejo turístico complexo, expressão da contemporaneidade pós-moderna. Se circunscrever os atrativos turísticos em categorias é uma das mais recorrentes formas de abordar a atividade, tal nem sempre se apresenta como algo profícuo para o entendimento da sua organização espacial. Tudo é potencialmente objeto de usufruto turístico, sendo que até mesmo as experiências vividas em determinadas situações são oferecidas como atrativo turístico. Os atrativos são uma variável fundamental para a atividade, mas variando no tempo e sujeitas a toda sorte de circunstâncias são de difícil quantificação. Por outro lado, os equipamentos e as infra-estruturas turísticas são variáveis mensuráveis e com constância maior no território e no tempo.

Os atrativos são o mote para a atividade turística, mas não são eles que viabilizam a realização da mesma. De outra parte, dados demonstram que a maior parte das receitas das atividades econômicas características do

turismo resultam dos serviços de transporte e alimentação, os quais, evidentemente, não devem ser considerados como atrativos turísticos, de um modo geral. Deste modo, da correlação entre infra-estrutura e equipamentos turísticos decorrem determinados padrões recorrentes na atividade turística.

Mas este trabalho também resulta de algumas inquietações, intimamente relacionadas à minha experiência pessoal. Inquietações referentes ao modo, à forma e à prática como outras parcelas do território são incorporadas ao urbano, por influência da atividade turística, surgiram durante o meu exercício profissional como urbanista e se desdobraram em uma dissertação de Mestrado, intitulada *Um olhar sobre o turismo e seu papel na estrutura, forma e desenho urbano da Região de Angra dos Reis, RJ*, defendida nesta instituição no ano de 2003. Inquietações que, agora, se apresentam sob a forma das questões referentes à relação entre a atividade turística e as infra-estruturas, que dão sentido a este trabalho.

Opção e inquietações que não deixam de expressar também a recorrência de publicações que, lançando mão de dados numéricos, justificam a relevância do turismo como tema de reflexão pondo em destaque o fato de ele constituir uma das principais atividades econômicas do mundo, estando atrás, por vezes, da indústria do petróleo, dependendo da variação da cotação do barril. Mas não reside somente nesta argumentação, por vezes carregada de ufanismo, o que também permite destacar a relevância do tema. Em um mundo em permanente mutação, onde os fluxos são mais significativos do que o que se apresenta como fixo e estável, o olhar turístico está cada vez mais presente no cotidiano. O turismo e o olhar turístico influenciam nossas posturas, mesmo que de forma subliminar. Neste sentido, torna-se relevante, e até mesmo urgente, estudar o assunto como possibilidade de conhecê-lo e compreendê-lo, e não o relegar a uma inevitabilidade ou a algo que está vinculado ao imponderável e ao destino².

Muito se tem produzido sobre o tema turismo na atualidade, em diferentes campos disciplinares. Todavia, ainda está em construção o consenso a respeito do tema como um todo. Existem, por exemplo, trabalhos mais

² Questão trabalhada por Giulio Carlo Argan em seu texto *Projeto e destino*, (ARGAN, 2000).

específicos que tratam da relação entre transporte aéreo e turismo³, mas o enfoque aqui apresentado deles difere.

Da já alentada produção bibliográfica, a revisão realizada buscou identificar marcos teóricos que possibilitassem correlacionar o papel da atividade turística na estruturação do território, ou seja, a constituição do território turístico, tendo em vista as infra-estruturas dadas e aquelas por ela demandadas pela mesma, aqui também denominadas como estruturas de fluxo.

O texto da tese apresenta-se organizado em duas grandes partes. A primeira parte – Para pensar a atividade turística - está dividida em três seções: a primeira trata da atividade turística; a segunda discorre sobre as estruturas de fluxo e o seu rebatimento no território; e a terceira versa sobre o espaço turístico.

Na primeira seção é feita uma apresentação crítica dos principais autores, a qual permite identificar, sobretudo, os marcos teóricos que orientam seus trabalhos. Desenvolvi uma breve revisão conceitual da atividade turística para depois associá-la à mobilidade, à globalização, aos impactos por ela gerados e, por fim, ao espaço turístico. Nela são analisados os textos dos principais autores abordados na primeira seção que são Roberto Boullón, John Urry, e Gareth Shaw & Allan M. Williams. Boullón é um dos poucos autores que se propõe a categorizar o espaço turístico de acordo com os elementos que o compõem, realizando uma abordagem clara e pragmática sobre o assunto. John Urry desenvolve uma abordagem sociológica das questões da contemporaneidade sob o viés da atividade turística, sua maior contribuição para este trabalho residindo na constatação de que o turismo tem a capacidade de transformar tudo em objeto de usufruto turístico. Shaw & Williams tratam da atividade a partir de um ponto de vista da experiência do turista e da sua apropriação econômica, sem deixar de reconhecer a importância da abordagem cultural e, em especial, as questões da globalização e os efeitos da mobilidade nas sociedades contemporâneas.

Na segunda seção – território e estruturas de fluxo –, os principais autores trabalhados no que se refere ao território são Milton Santos e Ramon Folch,

3 Algumas dissertações e teses com temas próximos ao aqui trabalhados foram publicados durante o período de realização desta tese, como por exemplo o trabalho sobre a relação entre turismo e transporte aéreo no Braisl (EDRA, 2005).

e, no que se refere às estruturas de fluxo, Manuel Castells, Stephen Graham e Simon Marvin. Muito embora os cinco autores tratem com desenvoltura de ambos os temas, Santos, Folch e Graham & Marvin apresentam em seus trabalhos temas mais próximos ao objeto aqui estudado, principalmente no que concerne ao recorte geográfico e à dinâmica infra-estrutural contemporânea.

Na terceira seção trago questões relativas ao espaço turístico, em particular ao que será apresentado como atrativo turístico. Esta é uma reflexão central para o tema, e para desenvolvê-la utilizarei fundamentalmente Boullón e Shaw & Williams. Objetivamente, para Boullón os atrativos são a principal motivação para a prática turística e, na maioria das vezes, têm expressão física no território. Por sua vez, Shaw & Williams observam que esses também são construções culturais, planejadas deliberadamente ou não, o que abre perspectivas tanto para a escolha do projeto turístico e de seus atrativos quanto para a sua implantação.

Na segunda parte da tese – A atividade turística no território – identifico como a atividade turística se organiza espacialmente no território brasileiro, no Estado do Rio de Janeiro e na Zona Turística de Angra, correlacionando-as com as infra-estruturas. Defino as escalas de abordagem, quais bases de dados utilizados e as categorias de análise das infra-estruturas.

As categorias de análise escolhidas objetivam identificar como as infra-estruturas são organizadas no espaço turístico, como interferem nas características ecológico-paisagísticas do sítio, como promovem a mobilidade e os fluxos, e quais demandas sofrem por parte dos equipamentos turísticos. A pesquisa de campo foi realizada por meio de levantamentos fotográficos de campo, a partir de experiências turísticas anteriores, pesquisa cartográfica, entrevistas e aplicação de questionários aos principais agentes envolvidos, em especial representantes dos meios de hospedagem.

Durante a realização do trabalho transitei entre as três escalas - nacional, estadual e municipal -, tendendo ao todo e ao específico. Dessas três escalas abordadas, as duas primeiras e mais abrangentes, apresentaram padrões próximos, situação esta diferente da escala municipal da Zona Turística de Angra. Em termos de rigor metodológico vale adiantar ao leitor que as escalas mais amplas apresentaram resultados mais significativos e coerentes no que se refere as relações entre a atividade turística e as infra-estruturas.

Muito embora a menor escala analisada, aqui apresentada como estudo de caso, reforce a idéia da diferença e da especificidade, foi apartir da mesma que pude ter acesso a pormenores na localização do objeto mais tangível e fixo da atividade, os meios de hospedagem. Com isso tive elementos mais precisos para referendar as correlações identificadas nas escalas mais amplas. Sendo assim, o que por algum tempo, neste caso durante o processo de sistematização do material levantado, tenha se apresentado como mudança de foco, ao fim mostrou-se válido por colaborar na conclusão do trabalho.

Neste sentido, a escala nacional e a escala estadual, apresentam correlações entre infra-estrutura e atividade turística, de onde é possível destacar e organizar quatro padrões de recorrência. A escala da Zona Turística de Angra apresenta-se como um exemplo de como cada caso tem suas especificidades e padrões de relação entre infra-estruturas e atividade turística. Sendo assim, ficam evidentes as variações de acordo com as condições topológicas, geopolíticas e culturais que referendam as conclusões apresentadas nesta trabalho.

Para pensar a atividade turística

A atividade turística

A palavra “turismo” aparece no fim do século XVIII e início do XIX em um guia denominado *The grand tour*, de autoria de Thomas Nugent, elaborado para atender à demanda de jovens aristocratas ingleses que viajavam pelo continente europeu, a fim de preparar e aperfeiçoar seus conhecimentos e formação cultural. Entretanto, é possível identificar formas de turismo desde os tempos mais remotos, como no período do Império Romano quando os aristocratas viajavam para os balneários de Pompéia e Herculano, fugindo do intenso verão romano.

A disponibilidade progressiva de tempo e renda de alguns grupos da sociedade, questões de formação cultural e diferenciação, *status* social, e a necessidade de se deslocar para realizar atividades comerciais daquele momento, deram origem a diferentes fluxos, interferindo no processo de ocupação do espaço.

Segundo Evanice Silva do Carmo (2006, p. 22), o homem sempre se deslocou, isto é, viajou de um local para outro; entretanto, “viagem” e “turismo” não são sinônimos. Viajar nem sempre foi uma experiência prazerosa, muitas vezes era por necessidade de subsistência, por motivos religiosos, para descobrir, para dominar o outro ou para realizar negócios. O homem nômade ou fixo sempre esteve em movimento em busca de alimentos ou pastagens, em peregrinações, em navegações, em expedições científicas, em busca de realizações econômicas em viagens de toda ordem e contemporaneamente também por turismo. O que diferencia o viajante do turista, segundo Carmo, são a quebra da rotina, o usufruto de coisas novas e o prazer que este ato representa o que significa que as motivações anteriores tenham sido superadas, ao contrário permanecem muitas vezes misturadas. Entretanto esta distinção é suficiente para caracterizar o turismo como um fenômeno contemporâneo.

John Urry (1996, p. 185), por exemplo, observa na figura do *flâneur* (ver BENJAMIN, 1973, p. 219-254), em seus passeios pelas ruas da Paris de Haussmann, um precursor do turista do século XIX. Um sujeito moderno e anônimo que era capaz de viajar, chegar, contemplar e prosseguir⁴.

Constitui um consenso entre os estudiosos que, em termos históricos, dois são os momentos, relativamente recentes, em que o turismo toma impulso: logo após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e no decorrer da revolução tecnológica das últimas décadas, tornando-se, então, uma atividade acessível à maioria das pessoas dos países desenvolvidos e a uma parcela cada vez mais significativa dos países em desenvolvimento (THEOBALD, 2001, p.27). Da revolução tecnológica dois aspectos apresentaram maior relevância no desenvolvimento do turismo: os meios de transporte e as comunicações, e em ambos os casos especialmente pelo incremento na velocidade das operações.

As atividades turísticas podem ser definidas em termos de localização (envolvendo a permanência fora da residência por pelo menos um pernoite) ou de experiência (lazer recreativo e atividades empreendidas longe da

⁴ A respeito desse tema, Zygmunt Bauman (1999) em seu ensaio sobre a globalização e as conseqüências humanas sugere que o turista e o vagabundo são as duas faces da mesma moeda. Segundo Bauman (1999, p. 102) o vagabundo é o *alter ego* do turista: “Não há turistas sem vagabundos e os turistas não podem ficar à solta se os vagabundos não forem presos [...]”.

residência e da vizinhança, mas que não necessariamente precisam envolver o pernoite). O estereótipo da atividade turística é aquele que oferta acomodação exclusiva para quem viaja a um ponto distante, mas nem por isso significa que este independa dos serviços e atividades providos nos seus arredores. Em síntese, o turismo é certamente um grande conjunto de atividades de difícil quantificação, existindo, deste modo, dificuldades conceituais e empíricas para defini-lo. Segundo Shaw e Williams, em lugar de insinuar-se pelo árido campo das definições é mais útil pensar o turismo como um cenário complexo e imbricado do econômico, do político, do sociocultural e do ambiental. Para eles, tentar delimitar o turismo é um exercício de pouca utilidade e que só serve para pôr em evidência como esses limites são obscuros e de difícil delimitação.

O turismo como hoje conhecemos é antes de tudo uma *práxis*. Uma atividade diversa e de difícil conceituação, que não pertence à determinada esfera, campo, setor ou ramo de conhecimento. Provavelmente por questões conjunturais, ou ainda por influência de uma construção moderna/capitalista que dissocia o conhecimento disciplinar em campos da Lingüística, da Biologia e da Economia,⁵ com especial ênfase para este último, o turismo é recorrentemente explicado a partir de um viés econômico – administrativo – área em que se situa sua maior bibliografia específica. Mas não é pequeno o número de teóricos que trabalham com a conceituação da atividade, que a classificam como um ramo das ciências sociais, e não das ciências duras (exatas).

Essa dificuldade de conceituar a atividade turística possivelmente se deve em parte a uma aproximação do problema sob um viés metodológico moderno, sem que com isso esteja emitindo um juízo de valor. Acontece que se o fazer científico moderno primeiro diferencia em campos o conhecimento e depois procura na redução a essência, a “verdade” científica, o turismo por outro lado não tem o fazer científico como propósito. Mesmo para os que se aventuram a conceituar esta *práxis* é importante ter em vista que ela é de difícil categorização como atividade ou campo específico do conhecimento, pois envolve a dissolução dessas fronteiras, característica esta que não é

⁵ Jameson trabalha com cinco periodizações da modernidade e com as diferenciações dos campos do conhecimento em especial a partir das categorias de Michel Foucault. (JAMESON, p. 2005).

uma novidade originalmente posta pelo turismo, nas palavras de John Urry (1996, p. 116-117):

[...] certas mudanças que se deram nas sociedades ocidentais, nas duas ou três últimas décadas, solaparam seriamente uma noção tão precisa. Tem ocorrido uma inversão no processo de longo prazo da diferenciação estrutural, através da qual instituições sociais relativamente distintas passaram a se especializar em determinadas tarefas ou funções. Parte dessa inversão consiste no fato de que a "cultura" passou a ocupar uma posição mais destacada na organização das sociedades atuais, cuja cultura contemporânea pode ser caracterizada pelo menos em parte como "pós-moderna". A pós-modernidade envolve uma dissolução das fronteiras, não apenas entre a alta e a baixa cultura, mas também entre diferentes formas culturais, tais como o turismo, a arte, a educação, a fotografia, a televisão, a música, o esporte, as compras e a arquitetura. Além disso, a era da comunicação de massa transformou o olhar do turista, e muitas características da pós-modernidade já estavam prefiguradas nas práticas turísticas existentes. Aquilo que denominei o olhar do turista está cada vez mais ligado a todo tipo de outras práticas sociais e culturais e, em parte, não se distinguem delas. Isso tem por efeito, à medida que o "turismo" *per se* declina quanto a sua especificidade, universaliza o olhar do turista – as pessoas são "turistas" boa parte do tempo, quer gostem ou não. O olhar do turista é, intrinsecamente, parte da experiência contemporânea, da pós-modernidade, mas práticas turísticas que ele suscita passam por rápidas e significativas mudanças. Tais mudanças não podem ser separadas dos desenvolvimentos estruturais e culturais da sociedade contemporânea e que apresentam maior amplitude.

Precisar melhor o turismo com o objetivo de constituí-lo como campo disciplinar e não relegá-lo exclusivamente a prática, é sim uma possibilidade. Mas se esta é uma prática que não pertence especificamente a nenhum campo do conhecimento mas a todos e por outro não está na dissociação mas na associação das disciplinas o que pauta o fazer científico atual torna pouco pertinente este esforço. O turismo é sim uma prática que busca nos diferentes campos do conhecimento sustentação para sua realização o que é de fato uma característica neste sentido pós-moderna.

Conforme Boaventura de Sousa Santos (2001, p. 32), a construção do conhecimento contemporâneo é sempre contextualizada pelas condições que o tornam possível. Sendo assim, o avanço do conhecimento estaria, em larga medida, relacionado à transformação em um sentido progressista de tais condições. Em outras palavras, este trabalho só fará sentido ao se contextualizar a atividade turística e as estruturas de fluxo dentro do que

Lefebvre⁶ denomina como fenômeno urbano. Ou seja, o presente trabalho passa necessariamente por uma reflexão da interferência da atividade turística, seus fluxos e suas estruturas de fluxo⁷ no território.

O turismo é certamente uma atividade que ganha ímpeto especial na pós-modernidade e principalmente com a globalização. É no contexto pós-moderno onde novas infra-estruturas ganham evidência que a atividade ganha impulso e toma as dimensões que tem hoje exatamente por ser também expressão deste contexto.

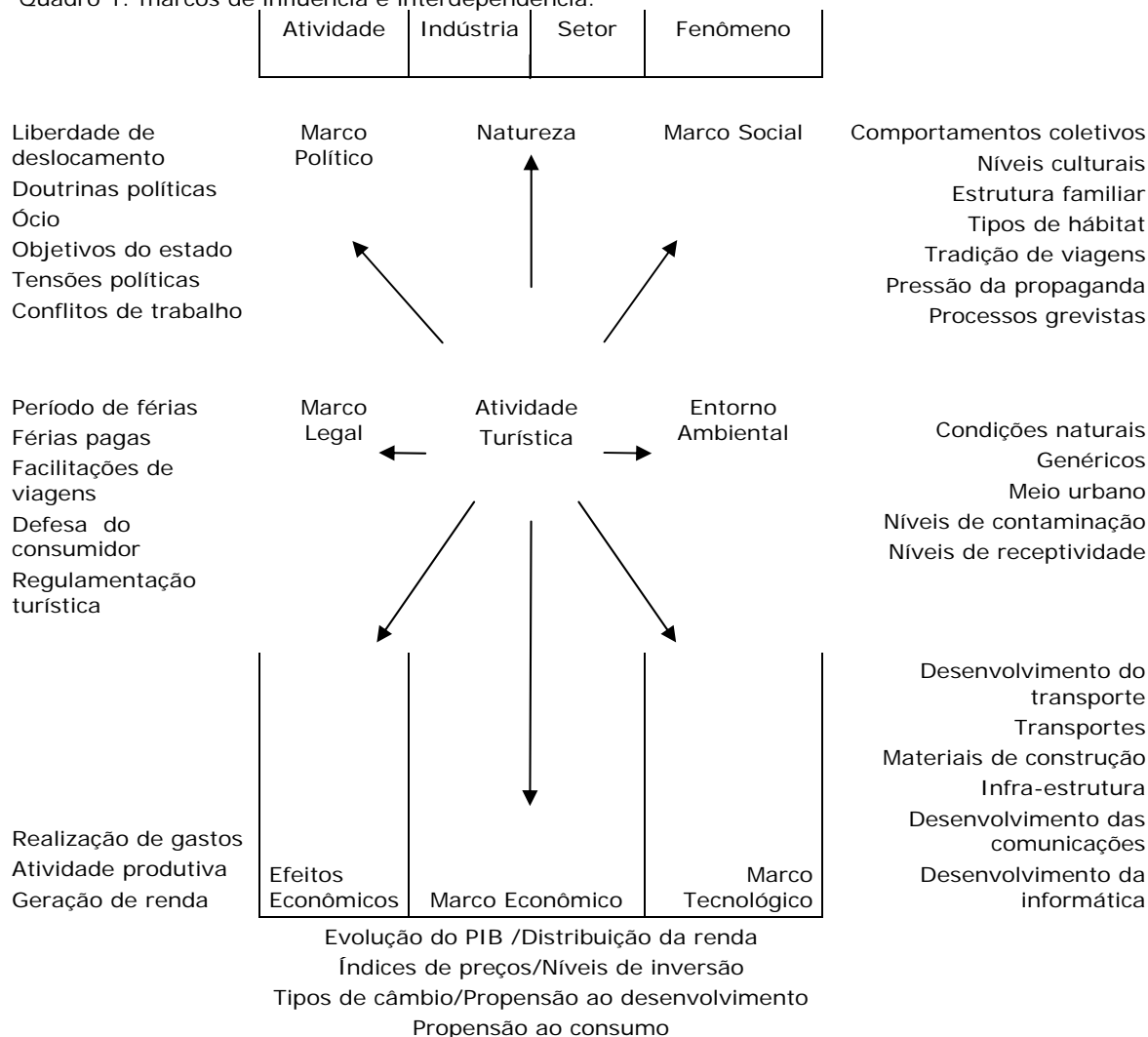
Neste sentido é possível afirmar que o turismo apresenta um caráter processual, composto por diferentes partes em permanente interação e constante mutação, o que configura, ao longo da linha do tempo, uma seqüência de novas ou outras totalidades a cada novo tempo. A questão parece ser observar como esta atividade está relacionada de modo íntimo ao mundo contemporâneo e em especial à passagem de um modo de produção industrial para um pós-industrial, como é denominado nas áreas voltadas para o conhecimento econômico; e, do moderno ao pós-moderno, no campo da cultura. Fica claro que as novas tecnologias de fluxo são parte inerente deste processo de construção cultural-ideológica e vão muito além de maniqueísmos de causa e efeito. Por tanto não faz sentido abordar a atividade turística com um olhar economicista ou administrativo, como de fato ocorre na maior parte da bibliografia referente ao assunto, e sim procurar compreender o fenômeno turístico como parte de uma nova construção cultural e, mais do que isso, pôr em evidência a forma como se relaciona com o espaço.

Figuerola (apud Carmo, 2006, p. 38) ao organizar o Quadro 1 com o que considera os marcos de influência e interdependência do fenômeno turístico, ajuda na compreensão da complexidade e da amplitude do tema.

⁶ Vale destacar a consideração de Lefebvre (2004, p. 57) quanto à complexidade do tema e à necessidade de cooperação interdisciplinar. Nos dizeres do autor, o fenômeno urbano não se esgota em nenhuma das ciências especializadas e reconhecer esta questão significa reconhecer que existem dificuldades de linguagem e entendimento entre as disciplinas.

⁷ As estruturas de fluxo são entendidas aqui como redes infra-estruturais de transporte de pessoas, carga, informação, energia e capital.

Quadro 1: marcos de influência e interdependência.



A diversidade e a complexidade dos marcos que influenciam a atividade turística, sintetizados no Quadro 1 de Figuerola, possibilitam compreender que o fenômeno turístico responde e corresponde em grande parte aos anseios e desejos de significativos setores da sociedade e que está intrinsecamente associado à construção da lógica do mundo em que vivemos. Compreender essa diversidade ajuda a redimensionar a importância das partes atuando como uma espécie de vigilância epistemológica. No entanto, recortar o Marco Tecnológico e o Entorno Ambiental, aqui expressos como estruturas de fluxo e espaços turísticos, significa, por um lado, reconhecer uma impossibilidade prática de abarcar todo esse universo relacionado à atividade turística e, por outro, desviar do objetivo específico deste trabalho (aqui já exposto) de identificar as questões – categorias – que atuam na estruturação dos espaços turísticos.

Muito embora todos os marcos sejam igualmente relevantes no estudo da atividade turística, o Quadro 1 dois marcos de influência e interdependência do fenômeno turístico se destacam como opção ao aprofundamento do tema: O Marco Tecnológico e o Entorno Ambiental.

Qualquer tentativa de compreensão da totalidade da atividade turística corresponde a uma realidade transitória e por isto de difícil apreensão. Para Milton Santos (SANTOS, 2006) todas as coisas presentes no universo formam uma unidade e “as partes que formam a Totalidade não bastam para explicá-la. Ao contrário, é a Totalidade que explica as partes.”, mas as partes variam no tempo e o todo presente é sempre diferente do todo anterior. Segundo esta idéia, esse é um processo histórico de complexificação que tenta observar a realidade em sua íntegra, ou seja, o conjunto de todas as coisas e homens, em sua realidade, relações e movimentos. A totalidade é uma realidade fugaz, que está sempre se desfazendo para voltar a se fazer. O todo é algo que está sempre buscando se renovar para se tornar, de novo, um outro todo. Sendo assim, o conhecimento da totalidade pressupõe sua divisão. Ainda segundo Santos “[...], o real é o processo de cissiparidade, subdivisão, esfacelamento. Essa é a história do mundo, do país, de uma cidade[...] Pensar a totalidade, sem pensar a sua cisão é como se a esvaziássemos de movimento.” Segundo Santos, o que dá unidade às partes é a visão do todo que antecede e caminha junto com a prática da análise. (SANTOS, 2006, p. 115).

1 – As partes que compõem a atividade.

Uma melhor compreensão da atividade turística pressupõe o conhecimento das suas partes. O turismo é uma atividade que possui as seguintes características, de acordo com Ruschmann (1997, p. 14):

- Quanto à operação: pode ocorrer em deslocamentos curtos ou muito longos, com diferentes modos de transporte; de poucos a muitos dias ou meses; com estadias em diferentes hospedagens que podem variar de *campings* a hotéis e em um ou mais locais.
- Quanto aos aspectos locacionais: podem ser urbanos ou rurais; juntos ou afastados da costa; com clima ameno ou não, em campos ou montanhas. O que diz respeito à experiência turística, pode variar do ócio ao negócio.

- Quanto à vivência: Podem ser hedonistas, existenciais, nostálgicas, solidárias, educacionais, dentre outras.

- Quanto às instalações: podem apresentar-se espacialmente dispersas em meio a outras atividades ou extremamente concentradas em grupamentos, que podem variar de um conjunto de pousadas a "*all-inclusive resorts*"⁸, altamente especializados com destinos específicos para esse fim.

Outra possibilidade de entendimento da atividade turística considera a compreensão dos impactos que possa causar, sejam eles positivos ou negativos ou de ordem econômica, social ou cultural.

Grande parte da literatura sobre o assunto conceitua equivocadamente a atividade turística como *indústria turística*⁹. Restringir o turismo ao conceito de *indústria* é limitá-lo exclusivamente ao papel de transformar o ambiente e a paisagem à condição de objeto do turismo. O turismo é uma atividade multidisciplinar que não está restrita somente a viagens de pessoas e à oferta de bens e serviços.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em seu trabalho sobre a *Economia do turismo, análise das atividades características do turismo*, traz uma importante contribuição, tanto por precisar os conceitos que relacionam uma atividade econômica à atividade turística, como por trazer dados sobre a atividade no Brasil, dados estes apresentados no decorrer do trabalho e no anexo.

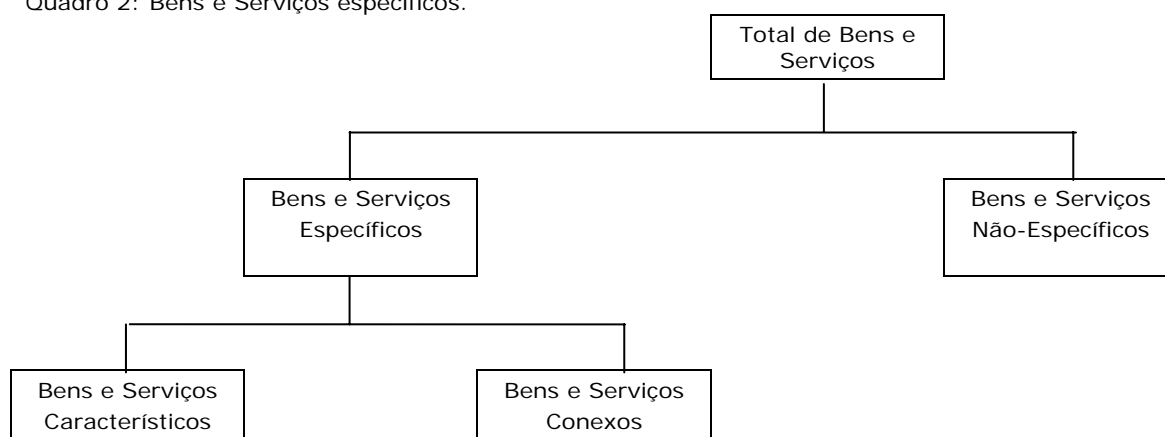
Segundo a pesquisa do IBGE a atividade turística pode ser estudada como atividade econômica enquanto resultado econômico do consumo dos visitantes. Segundo este trabalho o conjunto significativamente heterogêneo de produtos consumidos torna improvável conceituar a atividade como um processo de produção comum. Desta forma, para o propósito de quantificação econômica dos volumes monetários movimentados pela atividade turística, o trabalho delimita quais produtos são característicos do

⁸ Os "*all-inclusive resorts*" caracterizam-se pela oferta ao público de pacotes fechados, incluindo, em uma única tarifa, hospedagem, refeições, atividades de esporte e lazer, traslados e taxas de serviço. Tais *resorts* oferecem uma estrutura da qual o usuário não sente necessidade de sair durante a sua estadia. Nestes casos, os atrativos naturais do local de implantação desses empreendimentos importam mais do que a sua localização geográfica, que só influirá na questão da acessibilidade. O pacote "*all-inclusive*" tem sua popularidade entre os turistas que procuram férias sem risco.

⁹ Para Margarita Barreto (1991) a indústria de transformação pertence ao setor secundário e o turismo se serve igualmente dos três setores econômicos.

turismo,¹⁰ quais são conexos ao turismo e quais são específicos do turismo, baseando-se numa questão: quando por algum motivo cessa o turismo em uma determinada localidade, quais bens e serviços são mais, menos ou não são impactados? Os impactados são específicos do turismo, sendo que os que até deixam de existir são os característicos e os que tem reduzidas suas operações são os conexos, já os bens e serviços que não são impactados estes são não-específicos do turismo, conforme o Quadro 2.

Quadro 2: Bens e Serviços específicos.



Fonte: IBGE (2006, p. 10).

Dentro desta perspectiva metodológica os indicadores macroeconômicos alcançados pela pesquisa realizada pelo IBGE permitem mensurar de modo mais preciso quais os percentuais da atividade turística no total de bens e serviços produzidos no Brasil, conclusões estas apresentadas no anexo i.

Quanto ao planejamento da atividade turística, realizado pela esfera pública e pela iniciativa privada, podemos afirmar que costuma adotar metodologias

¹⁰ "Os produtos turísticos distribuem-se em categorias que refletem importância do consumo turístico no seu consumo total. As categorias de produtos turísticos são diferenciadas de acordo com a seguinte normatização: produtos característicos do turismo, produtos conexos ao turismo e produtos específicos do turismo. Os produtos característicos do turismo, na maioria dos países, são aqueles que deixariam de existir em quantidade significativa, ou para os quais o nível de consumo seria sensivelmente diminuído em caso de ausência de visitantes, e para os quais é possível obter informações estatísticas. Como exemplo, tem-se o transporte aéreo de passageiros. Neste tipo de transporte, observa-se o predomínio de turistas entre os seus usuários porque o deslocamento propiciado por este meio de transporte implica, em geral, um percurso bastante distinto do utilizado pelos passageiros em seu entorno habitual. Os produtos conexos ao turismo são uma categoria residual que inclui os produtos que, apesar de identificados como específicos do turismo em um dado país, não são assim reconhecidos em nível mundial. Os serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano de passageiros constituem um exemplo de produto conexo ao turismo. Os produtos específicos do turismo são a totalidade dos produtos contidos nas categorias anteriores.". (IBGE, 2006, p. 10).

organizacionais oriundas do campo disciplinar da administração e economia. Nessa perspectiva, Garrido e Dantas (2006, p. 220) afirmam que o turismo é serviço, pois é uma atividade que se caracteriza como tal ao agregar valor ao trabalho que uma pessoa faz em benefício de outra; ao tratar do que se pode oferecer a outra pessoa que não resulte na posse de um bem tangível; ao se caracterizar por serem inseparáveis sua produção, sua comercialização e seu consumo no mesmo intervalo temporal; ao não ser passível de armazenamento; ao ter na qualidade do que se oferece variação em função de quem, onde, quando e como os serviços são executados.

Margarita Barreto entende que a atividade turística pode ser dividida em três partes para facilitar seu planejamento: tipologia turística, infra-estrutura turística e recursos turísticos:

Com relação à tipologia turística, Barreto (1991, p. 50) fez uma adaptação do quadro de Arrillaga (1976), sob influência de uma sociologia do turismo originariamente espanhola:

Quadro 3: Critério e classificação.

CRITÉRIO	CLASSIFICAÇÃO
Natureza	Ativo ou emissivo/receptivo
Nacionalidade dos turistas	Nacional (interno ou externo)/estrangeiro ou internacional
Volume	De minorias/de massas
Composição social	De classes privilegiadas/de classes média/popular
Duração	Excursionismo/de fim de semana/de férias/residencial/esporádico
Objetivo	De descanso/de cura/desportivo/gastronômico/religioso/profissional
Modo de viajar	Coletivo/particular
Meio de transporte	Automobilístico/marítimo/aéreo
Permanência	Itinerante/estável
Âmbito geográfico	Litoral/ rural/de montanha/urbano
Financiamento	Autofinanciamento/social/gratuito
Faixa etária	Infanto-juvenil/adulto/terceira idade

Com relação à infra-estrutura turística, Barreto (1991, p. 50) refere-se aos bens e serviços que estão à disposição, destacadamente os equipamentos turísticos, os serviços turísticos, os equipamentos de apoio, os serviços de apoio, a infra-estrutura de acesso e a infra-estrutura básica urbana, sintetizados no Quadro 4:

Quadro 4: Infra-estrutura turística.

Infra-Estrutura		Equipamentos/Serviços	
De acesso	Básica urbana	Turísticos	De apoio

Em relação aos recursos turísticos, Barreto (1991, p. 53) os divide em um quadro: recursos naturais e recursos culturais.

Quadro 5: Classificação

Recursos Naturais	Geomorfológicos	Litoral/lagoas ou represas/correntes/vulcanismo/relevo
	Biogeográficos	Agrupamentos animais/agrupamentos vegetais
	Mistos	Combinação de geomorfológicos e biogeográficos
Recursos Culturais	Históricos	Jazidas arqueológicas/patrimônio tombado/artefatos
	Contemporâneos não-comerciais	Obras de arte/museus/instituições de ensino/ autódromos etc.
	Contemporâneos comerciais	Parques de diversões, balneários, clínicas de montanha, de cultura etc.

Outros autores têm visões diversas sobre a questão, entendendo que o turismo pode ter várias aproximações conceituais de grande complexidade, e que, em essência, elas o compreendem como: hospitalidade comercializada; agente democratizador; moderna atividade de ócio; moderna variedade de peregrinação social; expressão cultural; processo aculturativo; formas de relações étnicas; forma de colonialismo; visão holística; e, finalmente, aproximação genética. Estas aproximações conceituais são desenvolvidas por Santana e encontram-se descritas no anexoii.

O ecoturismo, uma dentre as diversas modalidades temáticas relacionadas à prática turística, ajuda a exemplificar a quantidade e variedade de definições conceituais existentes. Paulo dos Santos Pires (2002), em *Dimensões do ecoturismo*, identificou cerca de trinta diferentes conceitos de ecoturismo. Neste caso específico, parte dessa profusão de conceitos se deve à intenção de atender a pressupostos de sustentabilidade, que não é exatamente um bom exemplo de consenso conceitual. É possível afirmar que a sustentabilidade, ou seja, o que é sustentável ou o que pode se sustentar é um conceito construído simultaneamente a partir de três grandes instâncias:¹² desenvolvimento econômico, justiça social e prudência ecológica, que nada mais são do que, mais uma vez, os campos de diferenciação estrutural da lingüística, da biologia e da economia. Não só o "eco", mas todo o turismo participa desta lógica imbricada de difícil distinção dos campos de atuação.

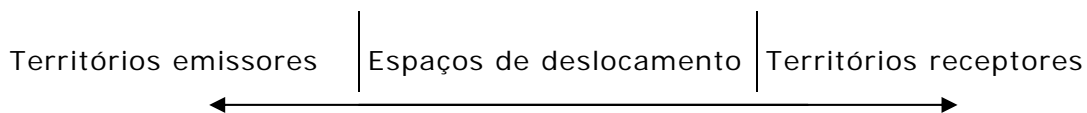
¹² Definição de Adyr Balastrieri Rodrigues, retirada da apresentação do livro *Dimensões do Ecoturismo, Op Cit.*

Um fato consensual que define a atividade turística é o deslocamento do turista de um local até outro de interesse turístico. Estes espaços podem ser categorizados¹³ como território de emissão, espaço de deslocamento e território de recepção; partida, trânsito e chegada respectivamente. Estas três delimitações espaciais são necessariamente uma redução da complexidade do assunto que permite englobar a totalidade dos espaços turísticos, quais sejam:

Os territórios emissores são essencialmente metrópoles ou regiões como a Europa Ocidental, América do Norte e Leste Asiático. O interessante destes territórios é que eles são igualmente territórios emissores e destinos turísticos e é neles que estão presentes as condições ideais para o fomento do desejo turístico.

Os espaços de deslocamento são espaços de estar turístico, estar em movimento, estar em trânsito, e são possibilitados pelas infra-estruturas logísticas de fluxo, que conectam os territórios de emissão e recepção. Dependendo de como são apropriados podem ser em si a própria atração turística ou, ao contrário, um modo de conectar localidades ignorando o que há entre os dois territórios.

Os territórios receptores são os espaços onde predominam as atividades turísticas, com paisagens que variam *grosso modo* do estereótipo do que se entende por espaço natural ou cultural. Por conseqüência são os territórios mais sujeitos ao turismo e que sofrem os maiores impactos socioespaciais.



A atividade turística provoca um impacto desigual sobre os territórios emissores e receptores, assim como sobre espaço de deslocamento. O impacto sobre os territórios emissores é inversamente proporcional ao ocorrido nas localidades eminentemente receptoras, que costumam ter o turismo como a principal atividade.

A característica essencial da atividade turística é a relação contraditória entre a sua prática transitória e os elementos fixos presentes e articulados no território. Transitório entendido como a característica de estar em

¹³ As classificações em territórios de emissão, territórios de recepção e os espaços de deslocamento foram retirados do trabalho de Rita de Cássia Ariza da Cruz (1999).

trânsito, isto é, o prazer do turista ou do cosmopolita¹⁴ de estar em permanente deslocamento, voando e ocasionalmente pousando para descansar. O que é fixo, perene, é entendido aqui como local da nostalgia, do caráter específico e do mito da coesão comunitária ou mesmo o local do autêntico, do moderno e do coletivo. Em resumo, o turismo traz em si uma contradição na sua essência, que pode ser entendida como um paradoxo, a de que o turista realiza sua fantasia ao estar em movimento, na transitoriedade da atividade turística ao passo que essa se justifica na busca e valorização do específico, do singular, do local, do que define o território, do que está ligado à terra, ao fixo.

2 - Abordagens

A produção acadêmica a respeito da prática turística vem crescendo notavelmente e mesmo durante o período de realização desta tese surgiram publicações que em parte seguem [por] caminhos similares ao deste trabalho. Não obstante, a reflexão [ou o texto] de quatro autores chamam atenção por [em seus trabalhos] por problematizarem a atividade em perspectivas que se alinham com os propósitos deste trabalho.

2.1 - NA ABORDAGEM DE ROBERTO BOULLÓN

Roberto Boullón (2002) afirma que o turismo não é indústria e nem tão pouco ciência, e critica a falta de uma linguagem consensual entre os estudiosos do assunto e a ausência de confrontos que permitam comparar as idéias em circulação, por parte do meio acadêmico que estuda a atividade turística. Segundo o autor o turismo não é indústria, pois não se enquadra no setor primário (agricultura e mineração) ou no secundário (indústria e construção), enquadrando-se como uma atividade comercial e prestadora de serviços que pertencem ao setor terciário. Ele também afirma que não é ciência, por ser antes de mais nada uma práxis e estar “situado no âmbito do conhecimento natural das coisas” (BOULLÓN, 2002, p. 23), e por não pertencer a um corpo teórico consistente. Segundo este autor, a construção do conhecimento relativo à atividade se aproxima das ciências sociais e, portanto, ele não deve ser entendido como um conhecimento autônomo.

¹⁴ Os termos cosmopolitas, voando e pousando, são utilizados neste trabalho a partir da definição de BAUMAN (2003).

Para Boullón, a atividade turística deve ser entendida como um sistema. Muito embora não exista um consenso sobre esse sistema, para o autor este pode ter sua operação entendida segundo três perspectivas: *oferta-demanda*, que se interessa pela parte comercial do turismo; *antropologia social*, que a partir da observação do indivíduo e da coletividade observa suas manifestações com o tempo livre; e, por fim, um olhar que se interessa pela comercialização, pelo lucro e pela produção em massa, denominado *turismo industrial*. Boullón participa da perspectiva que observa o turismo como um sistema de *oferta-demanda*.

Para Boullón, ao se pensar em planejar a atividade, deve-se considerar antes de mais nada o que constitui o patrimônio turístico. Segundo este autor, o patrimônio turístico é constituído por atrativos turísticos, empreendimentos turísticos, infra-estruturas e superestruturas turísticas que consistem da relação entre os atrativos turísticos em conjunto com os empreendimentos turísticos, apoiados pela infra-estrutura, todos operados por um sistema organizacional denominado por ele de superestrutura.

Os atrativos turísticos são, segundo Boullón (2002, p. 56), a matéria-prima do turismo, dos quais devem derivar os demais elementos que estruturam a produção do setor, sendo eles:

Quadro 6: Categorias

Categoria	Tipo
Sítios naturais	Montanhas; planícies; costas; lagos, lagoas e esteiros; rios e arroios; quedas d'água; grutas e cavernas; locais de observação de flora e fauna; locais de caça e pesca; caminhos pitorescos; termas; parques nacionais e reservas de flora e fauna.
Museus e manifestações culturais históricas	Museus; obras de arte e técnicas; lugares históricos; ruínas e sítios arqueológicos.
Folclore	Manifestações religiosas e crenças populares; feiras e mercados; músicas e danças; artesanato e artes populares; comidas e bebidas típicas; grupos étnicos; arquitetura popular e espontânea.
Realizações técnicas, científicas ou artísticas contemporâneas	Explorações de mineração; explorações agropecuárias; explorações industriais; obras de arte e técnica; centros científicos e técnicos.
Eventos programados	Artísticos; esportivos; feiras e exposições; concursos; festas religiosas e profanas; carnavais; outros.

Os empreendimentos turísticos são os equipamentos e suas instalações, conforme o Quadros 7 e 8 (BOULLÓN, 2002, p. 50-51):

Quadro 7: Equipamentos

Categoria	Tipo
Hospedagem	Hotéis; motéis; hospedarias e pousadas; pensões; <i>apart-hotéis</i> ; condomínios (unidades ou conjuntos); casas (unidades ou bairros); cabanas; albergues; <i>trailers parks</i> ; <i>campings</i> ; camas em casas de família.
Alimentação	Restaurantes; cafés; quiosques; restaurantes típicos.
Entretenimento	<i>Night clubs</i> ; discotecas; bares; cassinos e outros jogos de azar; cinemas e teatros; outros espetáculos públicos (touradas, brigas de galo, rodeios etc.); clubes esportivos; parques temáticos.
Outros serviços	Agências de viagem; setor de informações; guias; comércio; câmbio de moeda; recursos para congressos e convenções; transportes turísticos; primeiros socorros; módulos policiais; estacionamentos.

Quadro 8: Instalações

Categoria	Tipo
De água e praia	Marinas; espigões; molhes; caramanchões, cabanas ou alamedas; barracas ou tendas; guarda-sóis; espreguiçadeiras; observação submarina.
De montanha	Mirantes; circuitos de trilhas; abrigos; funiculares; teleféricos; <i>ski lift</i> ; <i>poma tift</i> .
Gerais	Piscinas; vestiários; parques infantis; golfe; tênis; outros esportes; passarelas, pontes.

As infra-estruturas podem ser classificadas como redes ou como sistemas, na sua expressão física; e como internas ou externas, na sua localização. Segundo Boullón, as infra-estruturas em rede caracterizam-se pela articulação, já as infra-estruturas que configuram um sistema são constituídas por elementos pontuais com localização programada como, por exemplo, as dependências para saúde. A caracterização por localização externa se distingue pelo que é entendido como infra-estruturas universalmente oferecidas, dentro do que se entende como obrigação do Estado como promotor do espaço urbano. Já a caracterização por localização interna ocorre quando as infra-estruturas são as demandadas e são arcadas pelos empreendedores particulares de cada setor específico, não dependendo diretamente da iniciativa pública.

Quadro 9: Infra-estruturas

Categoria	Tipo	Subtipo
Transporte	Terrestre	Rede de estradas; serviços para os veículos (oficinas mecânicas, postos de gasolina); serviços para o turista (sanitários, cafés, restaurantes); sinalização; serviços de transporte; terminais de ônibus; rede ferroviária; terminais ferroviários; rede de ruas.
	Aéreo	Serviços aéreos; terminais.
	Aquático	Marítimo; serviço de transporte; terminais fluvial e lacustre; serviços de transporte; terminais.
Comunicações	Postais; telegráficas; telex; telefônicas	
Saneamento	Rede de água	
	Rede de esgoto	Esgotos; pluvial.
	Coleta de lixo	
	Saúde	Primeiros socorros; hospitalização.
Energia	Rede elétrica	Iluminação pública; serviços domiciliares.
	Combustível	Gasolina; gás.

A superestrutura são instituições da iniciativa pública e privada que atuam no sistema turístico de modo a harmonizar e garantir sua otimização, organização e funcionamento.

Em resumo, Boullón traz de modo pragmático, uma classificação dos elementos que compõem a atividade, úteis para o propósito deste trabalho, pois colabora na identificação dos elementos constituintes dos atrativos turísticos. O autor ainda constrói uma categorização dos espaços turísticos – segundo ele, original –, que inicia uma problematização do assunto, conforme será visto mais à frente.

2.2 - NA ABORDAGEM DE JOHN URRY

John Urry trata de questões relativas à mobilidade na atividade turística – a presença do indivíduo no local onde se realiza a atividade – e também apresenta uma categorização do espaço turístico. Para os propósitos deste trabalho vale destacar a contribuição desse autor para o entendimento da dinâmica do tempo em que vivemos, quando ele desenvolve o conceito de *desdiferenciação* e enfatiza, a partir desse outro olhar, como grande parte dos objetos e eventos contemporâneos pode ter seu significado transformado para o consumo turístico, ou seja, nada está livre de ser transformado em atrativo turístico.

John Urry expõe em seu livro, *O olhar do turista*, a formação social do desejo de fazer turismo. Para o autor, a formação desse desejo é expressão da

construção de um novo paradigma cultural referente à pós-modernidade, e para compreendê-lo utiliza o conceito de *desdiferenciação* por ele cunhado. Segundo o autor, o processo de *desdiferenciação*¹⁵ corresponde a uma série de contingências que alteram a ordem anteriormente existente caracterizada fundamentalmente pela hierarquia, cedendo lugar a outra ordem, anti-hierárquica.

Para fazer-se melhor compreender, Urry sublinha a diferença entre os paradigmas moderno e pós-moderno. Segundo o autor, o paradigma moderno envolve a “diferenciação estrutural e utiliza a imagem de numerosas esferas institucionais e normativas da economia, família, estado, ciência, moralidade, bem como o universo da estética” (URRY, 1996, p. 121). Dentro de cada uma destas esferas, que podem ser consideradas análogas aos “marcos” do Quadro 1, existe ainda uma diferenciação vertical, que pode ser exemplificada na esfera da cultura com a diferença entre alta e baixa cultura, ou melhor, entre a erudita e a popular. De modo bastante simplificado, a modernidade deve ser compreendida como um período que tem por característica a diferenciação das atividades socioeconômicas como universos em si, assim como diferenciações verticais dentro de cada um destes universos, normalmente classificados entre dois pólos: o erudito e o popular. Por outro lado, nas sociedades contemporâneas¹⁶, a *desdiferenciação* das esferas institucionais e normativas é, de modo geral, a grande característica do mundo em que vivemos e um dos processos que dá sentido à atividade turística.

Buscando os fundamentos históricos desta explicação, pode-se dizer, ainda que correndo o risco de pouco acrescentar ao já conhecido, que a Revolução Industrial teve papel importante na configuração do mundo moderno, e que o processo de produção por ela gerado se caracterizou pela dissociação das atividades econômicas. O mundo atual – pós-industrial ou pós-moderno – é

¹⁵ “Existe uma desdiferenciação da ‘economia cultural’. Um aspecto desse fato é a ruptura de pelo menos algumas das diferenças entre o objeto cultural e o espectador, de tal modo que ocorre um encorajamento ativo em relação à participação desse mesmo espectador. [...] Outro aspecto é a dissolução das fronteiras entre aquilo que é produção artística e aquilo que é comercial. Inclui-se aqui o crescimento dos vídeos artísticos com a finalidade de venda de discos, do emprego da música *pop* em anúncios, de grandes talentos artísticos que participam da produção desses anúncios e do uso da ‘arte’ com a finalidade de vender produtos através de um patrocinador. A cultura e o comércio estão indissolivelmente interligados na pós-modernidade”. (URRY, 1996, p. 121).

¹⁶ John Urry organiza e exemplifica suas idéias tendo por base sociedades em que o setor de serviços é altamente desenvolvido, como a americana, a européia e a asiática, neste último caso com destaque para o Japão.

um mundo que se distingue pelo desdobramento e ampliação das divisões técnica e social da produção. Passa-se, cada vez mais, de uma escala de países para uma escala global, em boa parte possibilitada pelo desenvolvimento de novas tecnologias de fluxo de comunicação e transporte. O mundo fordista,¹⁷ moderno, caracterizado pela divisão do trabalho e sua organização em um mesmo espaço físico, cede lugar ao toyotista,¹⁸ pós-moderno, da mesma forma caracterizado pela divisão do trabalho, extremamente ampliada e estendida a uma escala espacial mundial.¹⁹ A Europa, os Estados Unidos e alguns países asiáticos, destacadamente o Japão, são as regiões nas quais se situam a grande maioria destas megalópoles, cidades caracterizadas pela grande oferta de serviços e de onde são gerenciadas as multinacionais espalhadas pelo mundo.

Não acidentalmente, foi nesses países que o turismo se consolidou como uma das principais atividades. Também é sintomático que nas megalópoles ocorra um processo de esvaziamento, abandono dos equipamentos industriais, muitas vezes contemplados pelos urbanistas em projetos de reforma urbana, também entendidos como espaços de reconversão.²⁰

¹⁷ Trata-se de um neologismo para sintetizar um modo de produção que, em linhas gerais, caracteriza-se, pela produção em série de automóveis, a preço baixo, sendo um aperfeiçoamento do taylorismo. Um processo centralizado de produção que gera grandes estoques, cria demanda e massa de consumo. Foi desenvolvido pelo industrial norte-americano Henry Ford (1863-1947).

¹⁸ Trata-se de um termo criado para sintetizar um modo de organização da produção capitalista que se desenvolveu a partir da década de 1980. Surgiu no Japão após a II Guerra Mundial, mas só a partir da crise capitalista da década de 1970 é que foi caracterizado como nova filosofia de produção industrial (modelo japonês), adquirindo uma projeção global. Caracteriza-se por ser um processo descentralizado de produção que produz de acordo com a demanda, minimizando estoques, *just in time*.

¹⁹ Ajudando a dar relevância ao tema em tela, cabe ressaltar que se os escritórios dos executivos antes ficavam ao lado da linha de produção, hoje estão situados em grandes cidades – megalópoles. Por outro lado, embora a produção industrial esteja espalhada por todo o globo, ela encontra-se conectada em uma grande rede de fluxo de mercadorias e comunicação. A título de curiosidade, um dos aeroportos de carga com maior intensidade de fluxo está localizado no Alaska, ponto equidistante, a menos de cinco horas da maioria das grandes cidades do circuito das bolsas de valores – EUA, Europa e Leste Asiático.

²⁰ Segundo Urry (1996, p. 147), “[...] houve um aumento ainda mais notável do interesse pelas vidas dos trabalhadores nas indústrias e nas minas. MacCannell chama a atenção para a ironia dessas mudanças: ‘O Homem Moderno [sic] está perdendo suas ligações com o mundo do trabalho, a vizinhança, a pequena cidade, a família, que outrora ele considerou ‘seus’, mas, ao mesmo tempo, está desenvolvendo um interesse pelas ‘verdadeiras vidas’ dos outros’. Esse interesse se nota principalmente no norte da Inglaterra, onde se instalou boa parte da indústria pesada. Ao que parece, são essas indústrias que apresentam mais interesse para os visitantes, particularmente devido à qualidade, aparentemente heróica, de boa parte do trabalho, sobretudo aquele exercido nas minas de carvão e nas siderúrgicas. Isso, porém, não deve ser excessivamente enfatizado, pois as pessoas também parecem se interessar por aquelas tarefas domésticas extenuantes e nada heróicas desempenhadas pelas mulheres. Esse fascínio pelo trabalho alheio liga-se à derrubada pós-moderna das barreiras, sobretudo entre o palco e os bastidores em que se desenrolam as vidas das pessoas”.

Ocorre, assim, um crescente interesse pelas fábricas, ou até mesmo pelo modo pelo qual se processavam as atividades. Todavia, é importante ter prudência ao observar esse fenômeno, pois, como afirma Urry, nas sociedades caracteristicamente pós-modernas tudo é potencialmente turístico, e o crescente interesse pelas fábricas não deve escapar a esta lógica.

Cabe ressaltar que os elementos de natureza e lógica econômicas presentes neste raciocínio não necessariamente levam a concluir que uma lógica econômica determina os aspectos culturais. Pelo contrário, o processo de *desdiferenciação* é caracterizado pelo fato de um campo interagir com o outro permanentemente – economia, cultura, ciência etc. – em diferentes escalas, sem grandes fronteiras de conhecimento e hierarquia.

O que é denominado por Urry como o olhar do turista não pode ser dissociado dos desenvolvimentos estruturais e culturais da sociedade contemporânea, o que por outro lado não significa que a escolha de um recorte de pesquisa, como, por exemplo, um dos marcos do quadro de Figuerola, seja uma escolha que desconsidere esse processo de complexificação.

2.3 - NA ABORDAGEM DE SHAW E WILLIAMS

Outra possibilidade de abordagem conceitual da atividade turística, que traz especialmente as questões da transitividade e do fixo, é a que os geógrafos Gareth Shaw e Allan M. Williams utilizam para introduzir o trabalho intitulado *Tourism and tourism spaces* (2004), que se apresenta como uma análise criteriosa, mesmo tendo por vezes um olhar demasiadamente econômico.

Para Shaw e Williams não é possível se insinuar pelas questões relativas ao turismo sem antes explicitar as relações da atividade turística com a **mobilidade**, com a **globalização**, com seus **impactos** – oportunidades, riscos e constrangimentos – e com o **espaço**. Esta preocupação passa pela construção de um senso comum relativo à atividade que vem sendo incorporada aos discursos populares e políticos. Em ambos os casos idealizando e desqualificando o turismo, como um criador e como um destruidor do meio ambiente, das práticas culturais e sociais, e de construções de riquezas. Os autores criticam o papel dos estudiosos em turismo, entendendo que estes deveriam compreender o turismo como parte

dos processos subjacentes que amoldam a paisagem e igualmente emergem da própria atividade turística. Mas, ao contrário, o que se percebe é que as pesquisas em turismo, em sua maioria, continuam sendo freqüentemente descritivas, ateóricas e com conceituações que se resumem a relações sociais sempre muito amplas.

O interessante da abordagem feita por Shaw e Williams é a distinção de quatro relações de atividades turísticas, quatro possibilidades de entrada, quatro linhas de pesquisa sobre o turismo, das quais eles elegem o espaço e sua relação com o turismo como o objeto de estudo que desenvolvem em seu livro. É importante evidenciar que a distinção feita por eles é uma organização por vezes demasiadamente linear; no entanto, é notável como colabora para o propósito da pesquisa que realizo, ao tratar das questões da mobilidade e do espaço, aqui posta sob o entendimento do estar em trânsito e do estar fixo. Em síntese o que segue é uma revisão do que foi posto por eles em seu trabalho com ênfase no recorte aqui apresentado, da contradição inerente à atividade turística, do estar fixo e do estar em trânsito, *scapes* e *flows* como trabalham os autores, aqui traduzidos como cenários e fluxos – espaço turístico e deslocamento turístico. Os outros dois pontos levantados pelos autores são: a sociedade pós-industrial (globalização) e o pertencimento da atividade neste processo, sendo contexto e sentido para a atividade turística; e os impactos causados pelo turismo, sejam eles oportunidades, riscos e/ou constrangimentos, de ordem positiva ou negativa.

2.3.1 - Turismo e mobilidade

As viagens e o turismo no mundo contemporâneo são, segundo Shaw e Williams (2004, p. 2), essenciais ao sistema de comércio e produção, assim como são um elemento dinâmico de consumo, um ícone cultural e um importante e crescente componente do capital cultural. Houve um imenso aumento na mobilidade - nas condições econômicas, culturais, políticas e ambientais – e o turismo esteve na vanguarda de tal mudançaⁱⁱⁱ.

O conceito de mobilidade trabalha com o deslocamento de bens, informações, serviços, transações financeiras e pessoas – deslocamento corpóreo – que estão necessariamente relacionados. A mobilidade do turista pelo espaço, segundo Shaw e Williams, é acompanhada inevitavelmente pela mobilidade de bens, informação sobre destinos, serviços intermediados, e

transações financeiras entre a origem e o destino. Esta mobilidade de formas relacionadas, que permeia a atividade turística, não é um fenômeno social independente e sem igual; ao contrário, é um imbricado de processos diários que envolvem vidas, comunidades, convivência social e sistemas naturais.

Em se tratando da relação entre turismo e mobilidade, a parte relativa ao deslocamento do corpo tem sofrido mudanças significativas, sejam elas na interação oriunda das prestações de serviços ou nas mudanças sociais que emergiram do desenvolvimento da *internet*. Uma indagação que surge deste processo é a que diz respeito à mobilidade virtual, o que traz à tona o potencial do turismo virtual. Shaw e Williams chamam atenção que apesar do crescimento das possibilidades de viagem virtual, pela *internet*, não há nenhuma evidência convincente que isto esteja substituindo a viagem corpórea, em especial nas de obrigações de co-presença.²² A co-presença de indivíduos é essencial para algumas formas de relacionamento social, como as que se referem ao trato da construção de laços de confiança, à observação da linguagem corporal, ao conhecer cara a cara, ao experimentar o lugar, dentre outros, e é dela que se origina a necessidade da mobilidade para uma grande variedade de atividades turísticas.**iv**

O turismo permanece, então, sendo uma das formas mais significativas de mobilidade, mas para compreender melhor este processo é preciso evidenciar as mudanças que vêm acontecendo, utilizando para isso o conceito²³ de *scapes* ou cenários e *flow* ou fluxos, compreendidos neste trabalho essencialmente como uma rede de máquinas, tecnologias, atores organizados por um texto em comum. Em síntese, são nós turísticos interconectados por arcos de comunicação organizados em rede ao longo dos quais os fluxos podem ser (re)transmitidos. Os *scapes* reconfiguram as dimensões do tempo e do espaço (URRY, 2002, p. 35), os fluxos de pessoas, informações, imagens, dinheiro etc., que por sua vez os retroalimentam renovando os *scapes* e gerando novas oportunidades para a realização das oportunidades e dos riscos. É interessante pensar a paisagem turística como um estado imbricado de cenários e fluxos. O espaço turístico é estruturado por meio dos *scapes* – rodovias, rotas aéreas, aeroportos etc. – que facilitam e direcionam o movimento. Uma das conseqüências dessas estruturas é a diluição dos

²² O conceito de co-presença está baseado no trabalho de Urry (2002, p. 255-274).

²³ Tradução livre. Por entender que a tradução de *scapes* por cenários não é sempre a mais apropriada mantenho o termo em inglês.

limites territoriais, aqui entendidos como limites nacionais. Segundo Shaw e Williams, esse esforço de compreensão é fundamental para entender o amontoado de fluxos turísticos ao longo de determinadas rotas, como no exemplo dos vôos charter do norte para o sul da Europa ou do Japão para o Havaí. Essas rotas são mais do que investimentos em transporte e outros serviços que facilitam a viagem para locais com investimentos materiais em hotéis, restaurantes etc. Também são investimentos na imaginação turística, formada não somente por imagens construídas dos destinos, mas também pelas próprias rotas em si. Em resumo, as rotas turísticas, ou melhor, as estruturas que permitem o fluxo motivado por uma construção idealizada desses roteiros, não se resumem a interstícios, são muitas vezes por si só a atração que se realiza no estar em trânsito, são um cenário turísticos.

Para os autores os *scapes* devem ser evidenciados conceitualmente, pois contribuem para o predomínio do local relativo em relação ao local absoluto. A distância direta entre potenciais locais de origem e destino não é o que importa. Ao contrário, os *scapes* relacionados com os fluxos²⁵ criam desigualdades no interesse do turista, fazendo com que ele evite algumas áreas, conectando-se, então, a outras com melhores infra-estruturas de transporte e instalações. Shaw e Williams destacam que os *scapes* são caracterizados por sua inércia, como resultado de um esforço de implementação tecnológica, de investimentos de capital e de conhecimento no local de atuação, mas nem por isso deixam de ser recorrentemente revisados e reconstruídos dentro de um contexto de globalização turística. Só para exemplificar, cidades mundiais como Barcelona estão sempre buscando, na reconfiguração dos seus *scapes*, gerar novos fluxos, mas também benefícios e custos econômicos, culturais e ambientais. Trabalhar com os conceitos de *scapes* e fluxos ajuda a realçar as relações e tensões entre estruturas e processos, e a levantar questões a respeito de como as estruturas de turismo, os *scapes*, relacionadas aos fluxos são criadas e reproduzidas. Shaw e Williams apontam várias questões como essas, mas com um enfoque voltado para a geografia política. Para apoiar teoricamente esta tese interessa investigar quais são as principais características dos

²⁵ Esse assunto foi abordado sob outro viés no até então intitulado "*O território como cidade: estruturas de fluxos em rede e a atividade turística reconfigurando o território*" com o título de "Tunnel effect" termo utilizado por Graham e Marvin (2001) em seu livro *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*.

scapes dentro do universo da atividade turística e como essas estruturas são espacialmente organizadas, e, sendo assim, como interferem no urbano.

2.3.2 - O turismo e a sociedade pós-industrial

O termo globalização é extensamente usado. Há uma retórica difundida de que os serviços financeiros, moedas correntes, corporações, mercados, governos e governanças, culturas e mobilidade corpórea já não são constrangidos/impedidos pelos espaços nacionais. As estruturas de “cenários e os fluxos” transcendem os limites nacionais, contribuindo para o aparente encolhimento e desaparecimento das geografias.²⁶ No entanto, esse não é um processo novo. Durante pelo menos os dois últimos séculos aconteceram fluxos significativos de capital que ultrapassaram as fronteiras dos territórios nacionais; com relação ao deslocamento do homem – mobilidade corpórea –, isso já acontece há ainda mais tempo. Segundo Shaw e Williams, o relevante é diferenciar a globalização de tipos mais antigos de internacionalização, uma vez que esta envolve mudanças não somente de quantidade, mas também de qualidade.

O conceito fundamental então apontado por Shaw e Williams é o de “redes e sistemas de intercâmbio” ou o de interconectividade de lugares e espaços. A globalização se distingue – de internacionalização – pelo aumento no alcance geográfico, assim como pelo aumento da intensidade de interconectividade. Harvey (1992) descreveu tal movimento como “compressão do espaço-tempo”, enquanto Urry (, p. 33) descreveu como o encolhimento do espaço-tempo resultante dos impactos das novas tecnologias que elevam as coisas a uma surpreendente fluidez em velocidade e em escala.

Castells (1999, p. 501), por exemplo, trabalha com uma teoria de espaço de fluxos que, em síntese, significa que: “*O espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos.*”. Ela também pode ser descrita por três camadas de suporte material, quais sejam: os fluxos, com destaque para *os circuitos de impulso eletrônico* (CASTELLS, 1999, p. 501); os *nós e os centros de comunicação* (CASTELLS, 1999, p. 501) que guardam alguma semelhança com o conceito de *scapes* cunhado por Urry, mas com um enfoque especial no papel das megacidades; e, por fim, a *organização espacial das elites gerenciais*

²⁶ Essa é uma abordagem desenvolvida por AMIN e THRIFT, (1997, p. 147).

dominantes (CASTELLS, 1999, p. 502). Voltarei em outra oportunidade a tratar desta teoria, sendo no momento relevante evidenciar que este processo distingue, nas palavras de Castells, o suporte material de práticas simultâneas da noção de contigüidade, ou seja, *o espaço é o suporte material de práticas sociais de tempo compartilhado* (CASTELLS, 1999, p. 500),, mas nem por isso precisa estar circunscrito a um mesmo sítio geográfico. Ao destacar essas três camadas, Castells põe em evidência um discurso dominante realizado pelas elites gerenciais, ou pelos cosmopolitas nos termos de Bauman.³⁴ Um discurso exercido pelas elites, que auspiciosamente percebem nas questões relativas à mobilidade maneiras de potencializar suas formas de domínio, o que nos termos de Milton Santos (1993, p. 113), em seu trabalho *Fixos e fluxos*, se explicaria pelo fato de que aqueles que estariam presos aos fixos da propriedade privada estariam pretendendo, cada vez mais, serem fluxos, ou espaços da rapidez (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p. 262), ao invés de espaços de lentidão.

Segundo Shaw e Williams, a compressão do espaço-tempo e a extensão nas mudanças de intensidade das interconexões não têm sido homogêneas nem trabalhado fora dos traços característicos da superfície. Ao contrário, a intensificação dos fluxos no espaço é altamente estruturada. A introdução de novas tecnologias, como a *internet* e a televisão via satélite, não eliminou as diferenças do espaço nem destruiu a tirania do local (relativo), mas criou novas desigualdades nos termos de como os indivíduos usam distintamente os lugares. Não há só diferenças no grau pelo qual os lugares são conectados a **cenários** novos ou velhos (*internet* a cabo e rotas aéreas), mas há também diferenças no como e no até que ponto essas estruturas locais podem influenciar na globalização.

O debate geral sobre globalização tem várias implicações para a compreensão do turismo. Estas ficam evidentes em termos de produção, consumo e local de poder, para controlar ou regular o turismo. Shaw e Williams (p. 7) identificam cinco aspectos-chave para o entendimento da globalização³⁷ do turismo: o comprometimento com os fluxos globais; a

³⁴ Cosmopolitas nos termos de Bauman.

³⁷ Para isso Shaw e Williams nos levam ao debate sobre o local de poder que é resumido em três teorias importantes: a dos "globalistas" que focam na erosão do poder dos Estados nacionais; a dos "tradicionalistas" que enfatizam a intensificação dos processos de internacionalização estabelecidos há tempos, mas entendendo os Estados nacionais como locais que permanecem fundamentais na regulação; e a dos "transformacionalistas" que

intensificação das interconexões; na lógica da construção do destino e na manutenção da desigualdade; o aparecimento de identidades híbridas; e, por fim, as relações locais de poder em vista da globalização. Seguem os cinco pontos mais detalhadamente:

Primeiro, o turismo é altamente comprometido com a globalização, o que fica evidente nos fluxos globais de informação e no modo como estes influenciam nas tomadas de decisão turística, criando cadeias de hotéis e atrações turísticas internacionais que se valem dos fluxos turísticos globais. O turismo também se alimenta ao ajudar a criar, divertir e distribuir imagens e objetos (*souvenirs*) ao redor do mundo.

Segundo, o turismo esteve sujeito à intensificação das interconexões em duas dimensões: houve um estiramento geográfico dos fluxos turísticos, evidente acima de tudo no aumento dos feriados nacionais, mas também na abertura de novos destinos; e também houve a intensificação das interconexões não só no volume, mas também na diversificação dos fluxos. Estes também foram intensificados por mudanças associadas aos fluxos de crédito e transações financeiras eletrônicas. Juntas, estas mudanças contribuíram com a globalização do turismo.

Terceiro, enquanto a globalização contribuiu para a criação de novas estruturas em locais novos ou distantes, para os quais os turistas fluem, estas são enxertadas sobre o que se denomina paisagens do turismo

ênfaticamente as mudanças provocadas pelo aumento das interconexões sem predizer um resultado inevitável em termos do poder dos Estados nacionais.

Os autores Held³⁷, Cochrane e Pain³⁷ constroem um quadro sintético procurando por essas três teorias em distinção, principalmente na interpretação das relações variáveis entre Estados nacionais e os fenômenos globais, como podemos ler a seguir³⁷:

Os **Globalistas** discutem em grandes linhas as mudanças econômicas, sociais e políticas que têm diminuído significativamente o poder dos Estados-nação, conduzindo a um "mundo sem fronteiras" Ohmae³⁷. Este desenvolvimento é visto positivamente por comentaristas como Ohmae, enquanto outros, como, por exemplo, Robinson,³⁷ consideram isso uma expansão do "capitalismo selvagem" destruidor de culturas, economias locais e sistemas ambientais.

Os **Tradicionalistas** reconhecem mudanças importantes, mas consideram que é a intensificação de um longo processo já estabelecido de internacionalização. Nesta visão os Estados-nação permanecem como a chave para a regulação local e para a regulamentação das economias, muito porque o capital econômico e atividades permanecem orientados para os mercados nacionais. Esta visão é tipificada por Hirst e Thompson,³⁷ que têm por trás dos argumentos análises empíricas de comércio e fluxos de investimentos dentro e fora dos limites nacionais.

Os **Transformacionistas** argumentam que a globalização conduziu para um novo quadro político, econômico e social que necessariamente transformou o Estado-nação. Porém, distinto dos outros teóricos, eles não profetizam o fim ou a continuação dos Estados nacionais. Ao contrário, argumenta-se que "os contextos socioespaciais estão sendo alterados e, junto com isto, a natureza, a forma e as operações dos estados"³⁷

existente. A globalização tem reforçado o papel de cidades mundiais – Londres, Nova Iorque, Roma e Paris – como pivôs do turismo. Além disso, o mapa dos fluxos turísticos mantém-se altamente regionalizado, com a intensificação evidente de três focos regionais principais: Europa, América do Norte/Caribe e Ásia Oriental. Os impactos do turismo, nessas macrorregiões e em países periféricos a essas regiões, permanecem altamente desiguais, focalizados e contingenciados na natureza das estruturas ao longo das quais os turistas fluem.

Quarto, a globalização não concerne só à produção e ao consumo. Ela também tem ressonância nas identidades e significados, para além de um processo de interpretação, no qual culturas distantes são crescentemente colocadas frente a frente, como é abordado por Cochrane e Pain. Giddens (1996) ao expressar que a globalização não é somente um fenômeno “para fora”, em estreita ligação com o aparecimento de sistemas mundiais, destaca que ela é também fruto de transformações da vida cotidiana. É um fenômeno “no aqui e no agora”, com profundas implicações no aparecimento de novas formas de identidade cultural local e de auto-expressão. A experiência turística – que está crescentemente globalizada – contribui na formação da identidade, mesmo que só reforçando a consciência da diferença. Mas o turismo também é um veículo para a transferência de idéias e artefatos que contribui para reformar identidades. No entanto, valores e identidades provavelmente permanecem pouco intactos como recordações (*souvenirs*) de viagens. Em graus variados – dependendo das motivações e experiências turísticas –, o turismo contribui para o aparecimento de identidades híbridas, processo este que se aplica tanto para anfitriões como para convidados, no que tange aos conceitos de autenticidade.

Quinto, Shaw e Williams colocam que a globalização modificou o local de poder e a natureza da dependência turística – entendidos aqui como “relações desiguais e controle externo” (BRITTON, 1991) – sem se opor às desigualdades fundamentais. A intensificação das interconexões criou novas oportunidades para relações de exploração do capital, em termos de onde e como os lucros são retirados dos turistas. Mas as comunidades locais e os países não são simplesmente passivos em face da globalização, contestando suas posições, embora a interpretação de suas capacidades para ação efetiva dependa de qual das teorias principais de globalização estes participam. Para Shaw e Williams, os Estados nacionais continuam sendo locais significativos por regular espaços econômicos nacionais. Na prática, é claro que há

desigualdade na regulação nacional entre os países desenvolvidos, e desigualdade maior ainda entre estes e os menos desenvolvidos.

Mesmo que os papéis dos Estados nacionais estivessem em questão, há consensos gerais de que a globalização reforçou a significação do lugar e que as localidades podem competir por seu espaço no mundo. Para Shaw e Williams, o nexos da relação do global com o local não é necessariamente uma ameaça, desde que ofereça oportunidades para combinar as potencialidades globais com opções locais apropriadas. Esses autores comentam que os processos de globalização não são abstratos, mas percebidos e institucionalizados, histórica e geograficamente em locais específicos. Os *cenários* e fluxos e os locais turísticos são parte do que há de concreto nesses processos não abstratos.

2.3.3 - Turismo e impactos

Quando se trata de pensar o turismo a partir dos impactos positivos ou negativos que gera, inevitavelmente vêm à tona duas argumentações antagônicas, mitificando a atividade ou a execrando. Por um lado, promotores do turismo, como a Organização Mundial de Turismo (OMT), utilizam estatísticas que buscam demonstrar que o turismo é a maior indústria no mundo, como também uma das que tem os maiores crescimentos. Segundo Shaw e Williams, atualmente são realizadas 600-700 milhões de viagens a cada ano, e a Organização Mundial de Turismo avalia que antes de 2020 isto terá aumentado para 1,5 bilhões. Por outro lado, os críticos da atividade turística invariavelmente a apresentam como espoliativa, de curto prazo, e destruidora de sistemas sociais e naturais. Certamente há exageros em ambos os pólos.

Pensar os impactos turísticos deve ser, antes de mais nada, uma postura processual não excludente, ou seja, os limites da atividade não são claros no que diz respeito a quem pratica ou o que é uma prática turística. O turismo é um dentre os muitos fluxos pelos quais as comunidades e os indivíduos se relacionam. Schiller, Basch e Blanc-Szanton (1992, p. 11) observam que vários e constantes fluxos de bens e atividades embutiram relações entre pessoas. Estas relações sociais assumiram significado dentro do fluxo e na construção diária da vida, como ligações entre sociedades diferentes mantidas, renovadas e reconstituídas nos contextos das famílias, das

instituições, dos investimentos econômicos, dos negócios, das finanças, das organizações políticas e nas estruturas dos Estados-nação.

Shaw e Williams lembram que o turismo empresarial está embutido nas relações entre firmas; o turismo de visita a amigos e parentes no estiramento geográfico das relações; e o turismo de lazer nos significados que as pessoas fazem, ou impõem, ao uso do tempo livre. Para eles interessa menos quantificar ou documentar os impactos específicos, sejam eles em uma determinada área, residência ou indivíduo, e mais focar na análise da natureza que os direciona – que são suas oportunidades, seus riscos e seus constrangimentos em lugares específicos^v.

Em relação as oportunidades o turismo provê crescimento e diversificação em termos econômicos, criando oportunidades e estimulando o crescimento de economias menos desenvolvidas, ao disponibilizar uma base dinâmica. Também contribui ao diversificar, diminuindo os riscos agrícolas e industriais. Em termos socioculturais, pode intensificar as interconexões entre lugares, trazer alternativas culturais e potencializar o multiculturalismo (embora esta última seja uma oportunidade recorrentemente contestada). Por fim, ainda pode trazer oportunidades ambientais, ao destinar parte do investimento em melhorias e promoção da biodiversidade, que fazem parte da atratividade turística.

Em relação aos riscos o turismo apresenta três mais significativos para os lugares: incerteza, dependência e homogeneidade. O primeiro é resultado da flutuação da demanda, sujeita a percepções de possíveis riscos;⁴² o segundo risco ocorre quando da dependência de uma única atividade; e o terceiro está relacionado à globalização do consumo. Os riscos econômicos associados à falta de previsibilidade na demanda se expressam claramente nas mudanças dos números de visitas e despesas. A homogeneidade aumenta com a tipificação do produto turístico que resulta na intensa competição, em especial a de preços, entre locais que muitas vezes provocam relações espoliativas. Os riscos socioculturais, como a falta de controle local, muitas vezes são relativos a sistemas abertos e de alta

⁴² Só para exemplificar, Paul Virilio (1993) identifica nos riscos de “contaminação terrorista” e na distinção entre *zona estéril* (partida) e *zona não estéril* (chegada) um dos mediadores das novas formas arquiteturais. O aeroporto, que segundo Virilio é a *última porta do Estado*, é um espaço de forte experimentação de controle e vigilância, e é uma das estruturas – escape – das mais importantes para a atividade turística.

mobilidade, o que é uma característica do turismo. A dependência em determinados segmentos de mercado também pode conduzir a práticas culturais inviáveis, ou passar a ser uma fonte de conflito para a comunidade anfitriã. Há também uma tendência de contribuir para a homogeneização cultural como resultado de pessoas que demandam experiências turísticas que repitam padrões por elas dominados – McDisneificação (RITZER; LISKA, 1997). Ao mesmo tempo, as demandas conduziriam as comunidades locais a uma maior uniformidade cultural, em termos de serviços providos, idiomas falados, comportamentos incorporados ou imitados. Ainda existe o risco para o meio-ambiente quando esse não tem sua utilização normatizada, e também riscos na produção da uniformidade topográfica exigidos por algumas formas de turismo (ao importar areia; construir quebra-mar, drenagem de pântanos, que em um extremo produz a “parquificação” da paisagem). Os campos de golfe voltados para a atividade turística são um bom exemplo dessa prática.

Em relação aos constrangimentos, Shaw e Williams identificam três tipos no turismo: os Ativos, os Intra-relacionados e os Inte-relacionados (entre o turismo e outros setores).

Muito por conta da dificuldade, se não da impossibilidade, de estabelecer direitos de propriedade sobre bens livres como vista para o mar, ar fresco, água limpa, assim como na dificuldade de estabelecer responsabilidade por mantê-los como cobrar por tais bens? São atrações turísticas e ativos econômicos do turismo que são oferecidos e utilizados com difícil controle e retorno econômico difuso.

Outro constrangimento acontece por conta da fragmentação da atividade turística e, como resultado, contribui para uma falta de confiança entre empresas, assim como pela fraca capacidade em construir os tipos de coalizão que caracterizam as sociedades locais, ambas necessárias para o efetivo avanço do turismo. Também pode ser difícil solucionar a competição dentro da própria atividade, o que pode reduzir a estima e dirigir a competitividade. Um ativo pode ser o sistema sociocultural local, sua receptividade aos turistas, ou práticas folclóricas, no entanto, o crescimento turístico pode arruinar esta potencialidade, conduzindo a divisões sociais entre os diferentes segmentos do turismo como da comunidade local. Em termos do ambiente, a natureza é freqüentemente uma atração principal, mas em muitos casos o ambiente natural mais atraente também é o mais frágil. Em termos de constrangimento, as práticas dos diferentes grupos que

trabalham na produção do turismo, dos turistas com os habitantes locais, podem ser mutuamente exclusivas em termos de prazer e ainda ameaçar a viabilidade do ecossistema local.

2.3.4 - TURISMO E ESPAÇO TURÍSTICO

Fazer turismo pressupõe o deslocamento do turista de um local de moradia para um local de visitação. A partir desta constatação é possível organizar espacialmente esse processo partindo de três recortes:⁴⁴ os territórios de emissão, os territórios de recepção e os espaços de deslocamento. Esses recortes são necessariamente uma redução da complexidade do assunto já parcialmente abordado até este ponto. Os territórios emissores são os expoentes dessa lógica global, megacidades ou regiões como a Europa Ocidental, América do Norte e Leste Asiático. O interessante desses territórios é que são igualmente destinos turísticos. Os espaços de deslocamento são os aqui abordados como "*cenários e fluxos*", que, com uma aproximação menos aprofundada, podem parecer ser tão somente relativos a infra-estruturas logísticas de fluxo, que conectam os territórios de emissão e de recepção. O fato é que eles também são espaços de recepção, ou melhor, espaços de estar turístico, estar em movimento, estar em trânsito, uma vez que não é o caráter fixo que os caracteriza. Os territórios receptores são o equivalente ao senso comum de um espaço onde predomina a atividade turística. Por conseqüência são os territórios mais sujeitos ao turismo e que sofrem os maiores impactos socioespaciais.

Na abordagem de Shaw e Williams, o aprofundamento teórico da relação entre o turismo e os lugares/espaços turísticos deve ter como base a economia política sem, no entanto, desconhecer a importância da dimensão cultural. Para isso utilizam Britton (1991), que é de importância seminal para quem se aventura a teorizar a economia política do turismo, por pensar a atividade como um sistema de produção, consumo e circulação que deve ser entendido dentro de um contexto essencialmente político.

⁴⁴ Apesar de ser praticamente senso comum, as classificações em territórios de emissão, territórios de recepção e os espaços de deslocamento foram retiradas do trabalho de Rita de Cássia Ariza da Cruz (1999).

Esta aproximação dos autores é influenciada pelo que se tornou conhecido como o “giro cultural”,⁴⁶ que, em essência, é o reconhecimento de que as relações econômicas estão inseridas em um processo cultural e simbólico, que se expressa de forma distinta em diferentes sistemas culturais que necessariamente têm, segundo Thrift e Olds, uma expressão territorial. É preciso levar em conta como os processos turísticos são configurados pelo lugar e pelo tempo, assim como o lugar também é reconfigurado pela atividade (em especial na relação entre o econômico e as motivações, as experiências e a autenticidade da prática turística).

Segundo Shaw e Williams, a interação entre produção e consumo é outro tema que deve ser revisto à luz do “giro cultural”. Os consumidores, neste caso os turistas, não são como objetos passivos, eles exploram e experimentam os locais de consumo, e essas práticas contribuem para os modos pelos quais os lugares são constituídos. Mais explicitamente, os turistas contribuem na experiência turística; eles criam para si e para os outros turistas a atmosfera dos locais turísticos, e são as experiências dos turistas que revelam a dependência da co-presença de outros turistas. Ao mesmo tempo, o relacionamento com comunidades anfitriãs conforma efetivamente os lugares pela busca por autenticidade e pela sua transformação em referências econômicas transnacionais – commodities turísticas.

Outra preocupação dos autores é a necessidade de conceituar como a produção e o consumo operam dialeticamente com o processo de negociação e (re)produção da atividade turística. Esta dialética fica mais clara quando se põe em evidência as atrações turísticas como centros comerciais, parques temáticos e cassinos, entre outras jurisdições turísticas, nos termos de Ritzer (RITZER; LISKA, 1997) descritas como “catedrais de consumo”, que nos encorajam, e até mesmo nos compelem, a consumir bens e serviços. Para atrair números crescentes de consumidores (turistas), essas “catedrais de consumo” precisam oferecer, ou pelo menos parecer, mágicas fantásticas e encantadas para o consumo. O consumo informa a produção, assim como a produção amolda o consumo.

Os consumidores contribuem ativamente nas experiências de consumo em tais “catedrais” onde há uma hegemonia crescente da “economia da

⁴⁶ Originalmente “cultural turn” é um termo desenvolvido por R. Lee e J. Wills (1997).

experiência”, a qual se pode considerar um dos principais meios de captura financeira da economia contemporânea. A “economia da experiência”⁴⁸ é, segundo Pine e Gilmore (1999), diferente da “economia dos serviços”, pois os consumidores têm que se engajar para produzir e experimentar o evento. Por conseqüência passa a ser necessário entender a experiência turística com ênfase na dimensão cultural, o que não significa dissociá-la das relações materiais subjacentes que as conformam. Uma terceira abordagem passa pelos processos de (re)construção da paisagem turística, em especial nos territórios predominantemente receptores. Nos termos de James Corner (1999, p. 1-26), a paisagem tem a capacidade de comprometer-se com os programas metafísicos e políticos que operam criticamente em uma determinada sociedade, em que a arquitetura da paisagem não é simplesmente uma reflexão cultural, mas um instrumento que amolda ativamente a cultura moderna. A paisagem em um recorte mais amplo, assim como a paisagem turística, pode atuar como uma combinação de nostalgia e consumismo na supressão de ambições para experimentações e invenções, em um processo alienante, ou, ao contrário, como um agente que produz e enriquece a cultura. Em outras palavras, entendendo que a construção da paisagem pode ter em uma polaridade o papel de objeto, e em outra o papel de sujeito, na atuação, na ação ou como processo, dando ênfase às atividades de designio e aos efeitos da paisagem construída no tempo. Entendendo-se paisagem como um modo contínuo de troca, um modo que evoluiu dentro das práticas imaginativas e materiais de diferentes sociedades e tempos. E que com o passar do tempo, acrescentam novas camadas de representação, e estas engrossam e enriquecem a gama de interpretações e possibilidades.

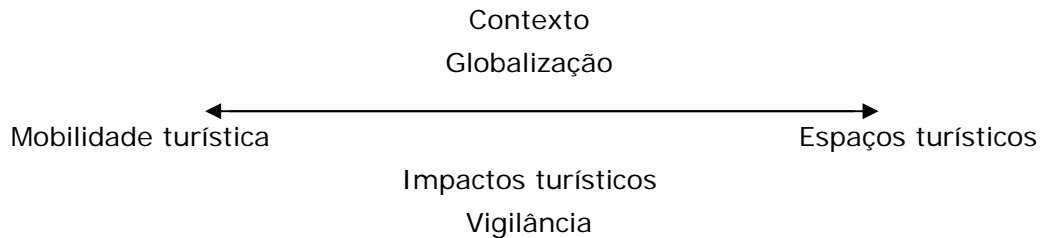
Ainda não há clareza suficiente neste trabalho para identificar recortes de análise no que diz respeito às características da paisagem turística, no entanto, Corner destaca três possíveis recortes de análise da paisagem que no meu entendimento podem ser utilizados na prática turística, quais sejam: da memória, da cultura do lugar, e do tempo; como programa social e atividade; e em termos de diversificação ecológica e sucessão.

⁴⁸ Segundo Ateljevic e Doorne (2000), “[...] reconhecer a importância da economia como não sendo analiticamente separada da cultura e do consumo, deu origem a teorias que tentam considerar a condição material do indivíduo e a sua experiência específica, ao mesmo tempo em que situam os indivíduos nas estruturas políticas e econômicas de poder, conflito e resistência.”

Concluindo, gostaria de destacar que: 1) O turismo constitui uma forma de mobilidade entrelaçada com outros tipos de mobilidade e por meio de novas tecnologias da informação; 2) As estruturas de turismo e os fluxos turísticos fazem parte da motivação e, por isso, devem ter sua implementação planejada, assim como devem ser analisadas dentro do contexto da globalização. Globalização esta compreendida como aumento no alcance geográfico, como aumento na intensidade das interconexões e como reinterpretação do papel dos Estados nacionais; 3) O impacto turístico tende a ser mitificado, mas o entendimento de como este funciona deve funcionar como um processo de vigilância epistemológica; e, por fim, 4) Os lugares/espacos turísticos são predominantemente emissores, receptores ou espacos de trânsito, e devem ser apreendidos sob um olhar de "retorno cultural", as condições materiais e culturais que amoldam o espaco turístico, com uma especial ênfase na (re)construção da paisagem.

O Quadro 13 é uma tentativa de síntese dos dois objetos de interesse, a mobilidade turística e sua paisagem, contextualizada pela globalização e recorrentemente lembrada pelos impactos por ela gerados.

Quadro 10: síntese dos objetos de interesse.



A atividade turística, o território e as estruturas de fluxo

Para Castells a sociedade contemporânea pode ser descrita como uma sociedade em rede que se caracteriza por uma transformação qualitativa da experiência humana. Segundo o autor, tendo em vista um olhar sociológico tradicional no nível mais fundamental, a ação social se pauta pela relação Natureza e Cultura. Se no primeiro período essa relação se pautou pela Natureza dominando a Cultura, no segundo período, instaurado pela era moderna e seus adventos tecnológicos, foi marcada pela inversão deste quadro. Para Castells, assim como para diversos outros autores como, por exemplo, Boaventura, Harvey⁵¹ e Lefebvre,⁵² cada qual com sua abordagem,

⁵¹ David Harvey (1998) analisa historicamente as questões ambientais, recortando o problema desde os vislumbres do período moderno, em especial do Iluminismo, por ele definido como A

iniciamos um período reflexivo, no qual a cultura se refere à cultura e a Natureza é reconstruída⁵³ como uma forma cultural idealizada⁵⁴.

Essas considerações mais amplas sobre a ação social têm uma expressão territorial que já podia ser observada e exemplificada na concepção de cidade linear de Soria e Mata. Segundo Argan (1993, p. 215), era possível perceber um deslocamento do desenvolvimento da cidade para a urbanização do território nessas concepções de cidade linear de Soria e Mata. Para Argan, a cidade não pode ser mais considerada como um espaço construído e objetivado, e sim como um sistema (rede) de serviços potencialmente imensurável.

Tendo em vista o que foi apresentado, faz-se necessário inicialmente conhecer as aceções dadas aos termos território e rede, considerando a atividade turística como promotora desses espaços para depois, então, articulá-los.

3 - Território

Segundo o *Dicionário Aurélio* (1975), o verbete território, que deriva do latim *territorium*, significa: extensão considerável de terra; torrão. Em termos administrativos e geográficos, corresponde à área de um país, ou estado, ou província, ou cidade, sobre a qual o Estado exerce a sua soberania, e que abrange o solo, rios, lagos, mares interiores, águas adjacentes, golfos, baías e portos. Juridicamente é a parte atribuída a cada Estado sobre os rios, lagos e mares contíguos, sendo este conceito extensível ao espaço aéreo, aos navios de guerra, onde quer que se encontrem, e aos navios mercantes em alto-mar ou em águas nacionais.

Dominação da Natureza, até a contemporaneidade. Da ruptura da estrutura social feudal para os diversos modos capitalistas, mercantil, industrial e pós-industrial.

⁵² Mesmo de forma diversa é possível encontrar semelhanças nos apontamentos de Lefebvre, quanto à questão levantada por Castells. Para Lefebvre, o urbano passou por duas fases críticas, sendo a primeira correspondente à inversão de sentido de dominado a dominador do agrário, e a segunda à reinversão em relação ao mundo industrial também dominado pelo urbano e no interior desta o menor de todos os níveis se torna o essencial, o *habitar*.

⁵³ Para Castells, o sentido do movimento ambiental é reconstruir a natureza como uma forma cultural ideal.

⁵⁴ Segundo Castells, (1999, p. 573): Entramos em um modelo genuinamente cultural de interação e organização social. Por isso é que a informação representa o principal ingrediente de nossa organização social, e os fluxos de mensagens e imagens entre as redes constituem o encadeamento básico de nossa estrutura social.

Em uma perspectiva urbanístico-arquitetônica, a expressão território, nos dizeres de Lamas (1993), corresponde ao espaço construído pelo homem, onde ele exerce sua ação, transforma suas condições físicas e impõe sua ordem. Por oposição ao território podemos entender o que é chamado de espaço natural,⁵⁷ isto é, o espaço não humanizado. Lamas destaca que grande parte da paisagem da terra já é resultado da ação do homem sobre o suporte físico preexistente, e que mesmo as paisagens rurais ou florestais são processos da ação humana que tendem a dominar os elementos físicos e o clima. Quase todos os espaços já sofreram a ação do homem e mesmo as paisagens consideradas naturais são em sua maioria decorrências de processos humanos. As diferenças entre espaços urbanos e rurais referem-se ao modo de utilização desses, e o que os iguala é o fato de ambos serem suporte para o homem viver, exercer atividades permeadas por um sentido estético.

Para Lamas, a construção de toda a paisagem humanizada – o território **vi** –, deve ser pensada como uma ação arquitetural. Para isso é necessário ter em mente a importância dos processos figurativos na construção das idéias de paisagem humanizada e natural, se as entendermos como fenômenos culturais.

O alargamento do entendimento da forma urbana sugere a idéia de forma do território,⁵⁸ o território como o lugar de intervenção da arquitetura. Para tanto, o campo de estudo da morfologia passa a ser todo o território como lugar de transformações produzidas pelo homem e, como efeito, ultrapassa as áreas ocupadas por edificações, demandando outros elementos morfológicos. Para Lamas, tendo em vista essas considerações, os conteúdos e os métodos são os mesmos para a produção morfológica da cidade ou do território.

Esse autor entende que o espaço pode ser recortado em partes identificáveis, sendo que o critério para tal provém do espaço produzido que está sendo analisado ou do modo como se lê esse espaço. Em grandes linhas, estes

⁵⁷ No entendimento de Lamas, o espaço natural é aquele que nunca foi alterado pelo homem. Ainda segundo ele, quase todo o globo terrestre já foi humanizado mesmo que suas transformações não tenham aparências de construções. Restando assim poucas regiões como, por exemplo, a Amazônia e os pólos.

⁵⁸ Segundo Lamas, a noção de “forma do território” foi posta em evidência pela primeira vez em um artigo de Vittorio Gregotti intitulado “La Forma Del Territorio”, nos números 87 e 88 da revista italiana *Edilizia Moderna*.

recortes compõem no geral três dimensões: setorial, urbana e territorial, as quais, em larga medida, correspondem à escala da rua, à escala do bairro e à escala da cidade.⁵⁹

Outra acepção dada ao termo território^{vii} passa pelo olhar do indivíduo e pelo espaço por ele apreendido e dominado. Souza (2002) trabalha com um entendimento essencialmente político do conceito de território. Segundo ele, o espaço tem sido reconhecido há muito tempo por sua importância fundamental enquanto recurso de perpetuação, conquista e prática de poder.

Em que pese as definições e abordagens expostas, é em Santos e Silveira que encontramos uma conceituação ampla e apropriada para os fins desta tese. Em *O Brasil, território e sociedade no início do século XXI*, Santos e Silveira (2004), o território pode ser entendido como a extensão de terra que é apropriada e usada. O senso comum aproxima ao termo a idéia de espaço, sendo a idéia de territorialidade referente à idéia de área de vivência e reprodução. Em termos políticos, território pressupõe a existência de um país. Já uma nação não supõe a existência de território, o que é improvável no que se refere a um Estado. Segundo eles, o que lhe interessa é o território usado sistematicamente e, por assim dizer, a técnica dentro dos períodos históricos, sendo mais específico, a história da fluidez do território. Segundo os autores, o território pode ser definido pelos sistemas de engenharia e pelo dinamismo da economia e da sociedade expresso na implantação das infra-estruturas, assim como no movimento dos homens, produtos, serviços, capitais, informações. Reconhecer⁶¹ isto significa compreender o contexto das bases materiais geográficas e também da própria regulação política e de mercado que conforma o território.

O turismo está, segundo eles, entre as atividades reveladoras dos níveis de vida no território, expressando ações que muitas vezes extrapolam os limites do território dito político-administrativo dos países, os níveis de consumo e exacerbação do consumo da paisagem sem o compromisso com o lugar. A

⁵⁹ Lamas pauta-se nas classificações de Tricart e Rossi.

⁶¹ Segundo o autor, é importante reconhecer as técnicas que: [...] se tornaram território, com sua incorporação ao solo (rodovias, ferrovias, hidrelétricas, telecomunicações, emissoras de rádio e TV etc.), como os objetos técnicos ligados à produção (veículos e implementos) e os insumos técnico-científicos [...] destinados a aumentar a eficácia, a divisão e a especialização do trabalho e dos lugares. (SANTOS; SILVEIRA, 2004, p. 22).

propósito, vale destacar que os territórios experimentados na prática turística não são homogêneos, até porque existem distinções entre os próprios sujeitos turistas⁶².

Do que foi exposto até o momento se conclui que o território se configura a partir do espaço e é o resultado da ação humana; espaço onde se projeta um trabalho, intelectual ou material, que revela relações de poder. Os territórios turísticos não fogem desta caracterização, sendo expressão dessas relações de poder. O território é também o local de produção e reprodução da força de trabalho e das relações sociais, segundo o enfoque marxista, assim como o local de reprodução do capital. O turismo é estruturado em rede e tem como suporte material o território. É nele que ocorrem as trocas materiais e imateriais que reconfiguram o território. É nele que está inserido a infraestrutura física que permite ao turismo dar retorno econômico. Assim, turismo e território possuem uma relação dialética e de dependência.

A contextualização deste objeto transita pela compreensão da crise da modernidade e sua relação com o surgimento da atividade turística e das tecnologias de fluxo, tais como auto-estradas, transporte aéreo e telecomunicações. Por tratar-se de um trabalho no campo do urbanismo, a abordagem do contexto social e histórico se dará a partir da análise de outros autores, ficando como meta deste trabalho buscar os elementos de análise física do território que dão suporte às estruturas de fluxo e à espacialização da atividade turística.

Dentro do que foi visto é possível formular a questão de que a atividade turística é um fenômeno que se estrutura globalmente, mas age localmente nos núcleos urbanos e no território, sendo que, nesse último, de forma predominantemente difusa. Neste sentido, contribui para uma forma de urbanização difusa do território, por se aproveitar ou por demandar estruturas de fluxos. Xabier Eizaguirre Garaitaotia (2001) afirma que novos processos de construção dispersa estão ocupando o território acessível e próximo às infra-estruturas e aos núcleos urbanos. A atividade turística com

⁶² Em se tratando da elite global, nos termos de Bauman, essa se caracteriza por estar em permanente trânsito e, por decorrência, ser extraterritorial. Não pelo cosmopolitismo que o senso comum indicaria e como se autodefinem. Essa elite na prática se comporta no limiar do estereótipo turístico, ela tem, no aspecto homogêneo dos espaços que vivencia e nos padrões de conduta incondicionalmente impostos por eles e para eles, tudo menos um caráter de diversidade cultural. O que se celebra, ainda segundo Bauman (2003,p. 54), é a irrelevância do lugar, "não importa *onde* estamos, o que importa é que *nós* estamos lá."

seus hotéis, pousadas, restaurantes, comércio e serviços de modo geral é parte desses novos processos de construção do território disperso.⁶³

Deste modo, importa saber quais são as implicações dessa forma de urbanização na ocupação do território e, em especial, com relação às demandas que está atendendo⁶⁴ e aos problemas que está gerando.⁶⁵

Durante a revisão bibliográfica tive acesso aos textos de Ramon Folch que apresentam uma interessante conceituação do que ele denomina Território e espaços livres e Territórios morfológicos e espaços articuladores. Dentro da perspectiva aqui escolhida não coube utilizar tais conceitos, entretanto apresento-os no anexoviii.

3.1 - ESCALAS

Para Folch (2002) o caráter do fenômeno que pretende estudar depende da escala de abordagem. Apesar da aparente obviedade da questão, faz-se necessário distinguir quais escalas correspondem a quais abordagens, para melhor entendimento do que se pretende. Certos fenômenos só são compreensíveis se estão mais distantes, de um local de onde é possível ter uma visão mais ampla; outros quando estão mais próximos, de onde permitem entender os pormenores. Não faz sentido analisar uma situação de implantação arquitetônica em uma escala macroterritorial. Por outro lado, se compreendermos que a escala temporal também faz parte dos processos que abordam os fenômenos, percebemos como a articulação da mesma se aproxima da idéia de totalidade, como já foi tratado aqui. Mesmo entendendo a enormidade de casos e situações possíveis, Folch (, p. 39) sugere as seguintes escalas espaciais:

⁶³ Disperso podendo ser entendido neste caso como decorrência da ocupação do território acessível próximo a infra-estruturas, mas não necessariamente contíguo a núcleos urbanos.

⁶⁴ O sociólogo inglês John Urry em seu livro *O olhar do turista: lazer e viagens nas cidades contemporâneas* propõe o conceito de *desdiferenciação* como uma característica que distingue a cultura contemporânea das anteriores. A partir desse conceito, Urry organiza o olhar do turista por meio de três dicotomias que classificam os espaços turísticos, quais sejam: romântico ou coletivo; histórico ou moderno; autêntico ou inautêntico. O conceito de *desdiferenciação*, bem como tais dicotomias, possibilitam em grandes linhas entender as motivações da ocupação turística dispersa. Mais a frente farei uma exposição mais detalhada sobre o assunto.

⁶⁵ Estruturas de fluxo geram uma série de problemas de ordem ambiental e urbanística, tais como: ocupação exagerada do solo, grandes deslocamentos, usos pouco diversos

Escala biológica	1:100
Escala arquitetônica	1:100-1:1.000
Escala urbanística/ecossistêmica	1:1.000-10.000
Escala microterritorial/ecológica	1:10.000-25.000
Escala mesoterritorial/paisagística	1:25.000-100.000
Escala macroterritorial	1:100.000

Entendendo que os fenômenos territoriais não são instantâneos, é preciso ter cuidado na hora de analisar com o intuito de projetar, uma vez que esse conceito traz a idéia de irreversibilidade. Segundo Folch, a escala temporal guarda relação com a escala espacial, uma vez que, em um exemplo do cotidiano, projetos territoriais levam recorrentemente mais tempo para serem executados do que os projetos arquitetônicos.

Ainda segundo Folch, a escala temporal e a escala espacial possuem outra leitura superposta, como o imbricar de duas coisas, a escala espaço-temporal. Segundo o autor, os municípios nascem com os espaços existenciais de suas respectivas populações, da mesma forma o território também evidencia a escala espaço-temporal distinta. O efeito dessa questão é que diferentes territorialidades têm diferentes espaços temporais, por vezes baseados na matriz biofísica, outras vezes baseados no tempo de deslocamento que se dá por transportes de alta velocidade, ou pelo contato virtual permitido pelo avanço das telecomunicações. Para o autor, a estrutura municipal de Barcelona reflete uma relação espaço-temporal da Idade Média, e a fisiologia territorial corresponde a uma relação espaço-temporal do século XXI.

Na abordagem de Font, Llop e Vilanova (1999, p. 7), a determinação das escalas adequadas não é um problema indiferente, pois implica em uma seleção criteriosa dos objetos estudados, colaborando para o entendimento do caráter estrutural, generalizável e específico do fenômeno, de acordo com o contexto. Existem processos que são observáveis em escalas diversas, *transescalares*, e formas que só são percebíveis em escalas específicas. Se o que caracteriza o território atual de Barcelona, no caso desses autores, é o seu caráter inter-relacionado e com formas de ocupação polarizadas e dispersas, demonstra-se que esse território não é só um suporte, mas uma matriz territorial. Vale dizer que o que outrora se originava das relações com os centros urbanos tradicionais, hoje se dá pelo pertencimento a uma rede, com especializações espaciais definidas por economias de localização.

Evidentemente as questões de escala aqui apresentadas destacam o que deve ser observado quanto à exeqüibilidade das análises pretendidas, não obstante se deve ter em vista o que existe de material disponível como: ortofotografias, cartografia, aéros, dentre outros; critério esse definitivo para dar prosseguimento ou não a um trabalho, e, dentro do que foi exposto, restringir a análise e, por consequência, as deduções.

4 - Redes e sistemas

Pode-se observar como a rede está substituindo o átomo como símbolo comum da ciência: enquanto o átomo representa a simplicidade, a regularidade e o fechado, a rede invoca a complexidade, a flexibilidade e a abertura. (JÖNSSON; TÄGIL; TÖRNOVIST, 2000, tradução livre).

O conceito de rede⁶⁹ pode ser abordado pelo aspecto material e pelo aspecto social Santos (2006, p. 262). As redes materiais são todas as infra-estruturas por onde fluem matéria, energia e informação. Estas são inscritas no território com seus pontos de acesso e término interconectados por seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação. N. Curien (1998)⁷⁰

As redes possibilitam o entendimento de três níveis de solidariedades e, por conseqüência, de contradições: nível mundial, nível dos territórios dos estados, e nível local. Sendo que quanto mais avançada a civilização material, mais se impõe a construção de redes.

As redes são parte de sistemas^{ix}, os quais podem ser definidos como um conjunto de elementos relacionados entre si, formando uma rede, de modo que a relação entre eles restringe seu comportamento e orienta e determina o sistema Rueda (2002, p. 269). Os ecossistemas são sistemas em que uma parte do que os constitui são seres vivos. Os sistemas urbanos são necessariamente ecossistemas. Sob um viés sistêmico as cidades podem ser consideradas espaços de contato, intercâmbio e comunicação, Rueda (2002, p. 271). Um espaço onde se estabelece um emaranhado de relações em

⁶⁹ Segundo o geógrafo O. Dollfus (2006, p. 262), o termo rede deve ser limitado aos sistemas humanos, deixando para os sistemas naturais o termo circuitos.

Segundo Santos (2006, p. 264), o desenvolvimento das redes pode ser organizado em três períodos: o do "império dos dados naturais", durante o qual as redes se formavam a partir de um largo componente de espontaneidade; um segundo que coincide com o início da modernidade, com unidade funcional com as novas formas de energia; e um terceiro, o da pós-modernidade que, segundo Milton Santos, pode ser chamado de período técnico-científico-informacional, no qual os suportes das redes se encontram parcialmente no território, tornando-se abusivo o próprio nome uma vez que, na realidade, seu suporte são pontos e nós.

⁷⁰ CURIEN, Nicolas. "D'une problématique générale des réseaux à l'analyse économique du transport des informations". In: Dupuy, Gabriel. *Réseaux territoriaux*. Caen, Paradigme, 1998, p. 212. in: SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. S.P. Edusp, 2006. p. 262.

rede, no qual as relações de contato, intercâmbio e comunicação são a essência⁷¹ e os elementos físicos, o suporte. Dentre as redes que condicionam o território de forma irreversível, estão as de mobilidade física, em especial as vias de circulação, das quais é possível analisar, a partir de seu desenho, as tendências de ordenação do território⁷².

Concretamente a característica de um nó⁷³ depende das redes em questão. As distâncias entre os nós podem variar, em tese, do nada ao infinito. E a velocidade de inclusão e exclusão das redes, assim como a velocidade de conexão entre as partes, em se tratando de troca de informação, funcionam predominantemente na velocidade da luz. A capacidade de dominar os mesmos códigos permite que as redes sejam estruturas abertas capazes de expandirem-se ilimitadamente, agregando novos nós. São, portanto, estruturas adequadas à economia capitalista baseada na inovação. Ainda segundo o autor, as conexões que ligam as redes representam ferramentas de domínio e, por pressuposto, os que dominam essas conexões detêm o poder. Ter acesso e fluência aos códigos interoperacionais torna-se fator de fundamental importância nas relações sociais e, por assim dizer, na conformação das sociedades, o que ajuda a dar forma à própria estrutura social.

As interferências ocorrem, segundo Castells, de formas diversas, como na expressão de uma nova organização do trabalho, desagregada no desempenho e reintegrada no resultado, que se baseia mais contemporaneamente nos atributos/capacidades de produção do que na anteriormente preponderante organização das tarefas. Segundo o autor, as redes de fluxo do capital financeiro estão entre as redes hegemônicas, o que permite, tecnicamente, ingerências de investimentos em todos os setores de atividade em todo o mundo, e aí está incluso o turismo.

Na conclusão do primeiro volume da sua trilogia, Castells afirma que, como tendência histórica da era da informação, vivemos uma organização das

⁷¹ Desta forma é possível, segundo Rueda, estabelecer os mecanismos instrumentais para potencializar o contato e reduzir disfunções.

⁷² Segundo Rueda, as demais redes têm papel secundário na organização do território.

⁷³ Segundo Castells (1999, p. 566), uma rede é um conjunto de nós interconectados no qual o nó é o ponto em que as curvas da rede se encontram. Estes são mercados de bolsas de valores e suas centrais de serviços auxiliares; são os conselhos das redes políticas; são campos de coca, laboratórios clandestinos na rede do narcotráfico; equipes de jornalismo nas redes de televisão; dentre outros.

funções e dos processos hegemônicos sistematizados em redes. Evidentemente sua abordagem é abrangente no que se refere ao entendimento da interferência, diversidade e amplitude das redes, o que lhe permite concluir que estas representam uma nova forma de organização social baseada em novas formas de processos produtivos que implicam em novas experiências de poder e cultura. Para o autor esta nova dinâmica implica em novas formas de dominação por aqueles que controlam os fluxos.

4.1 - REDES TURÍSTICAS

No que diz respeito à rede da atividade turística, sua operação logística passa necessariamente por uma articulação em rede, seja no que se refere ao transporte dos turistas por redes viárias de toda a sorte, seja na utilização das redes de telecomunicação para divulgação dos atrativos, ou na reserva das estadias, entre outras.

No entanto, o conceito de rede na atividade turística se confunde com formas interorganizacionais, redes ou cadeias hoteleiras, que se articulam por meio de conexões translocais. Segundo Tremblay,⁷⁴ as redes turísticas apresentam três modelos de organização, que se caracterizam por um tipo de organização horizontal na prestação de um serviço em comum; pela articulação de serviços que se complementam verticalmente; e, finalmente, por cooperações locais, ou circunscritas, que compartilham atrações e infraestrutura comum. Esse último guarda grande semelhança com o modelo de *cluster*, jargão organizacional para a idéia de grupamento de empresas, residências, e outras formas de grupamentos. Tais formas de organização são necessariamente processos de adequação logística que procuram minimizar os impactos negativos inerentes a uma atividade que atua em “ambientes voláteis”, como a experimentada pelo turismo, como frisa Garrido,⁷⁵ maximizando lucros e minimizando riscos e custos. Segundo Fadeeva e Halme,⁷⁶ o estabelecimento de uma rede turística passa necessariamente pelo reconhecimento da interdependência mútua e dos temas de interesse comum, assim como a manutenção das redes é

⁷⁴ Apud GARRIDO, Op. Cit. p. 245. TREMBLAY, Pascal. The economic organization of tourism. In: *Annals of Tourism Research*. Great Britian, v. 25, n.4 1998. p.837-59.

⁷⁵ *Idem*, p.246

⁷⁶ *Idem*, p. 247. FADEEVA, Zinaiada e HALME, Minna (eds.). *The emerging paradigm os sustainable tourist: a network perspective. Final Project Report*. Lund, Sweeden, IIIWW, fev./2001. Disponível em: URL; www.web.ndirect.co.uk/empostnet/. 4/10/2001.

dependente da distribuição de responsabilidades, do compartilhar equitativamente informações, formalismos e flexibilidade.

No que tange ao rebatimento físico e territorial dessas estruturas é importante destacar que o turismo é uma das poucas atividades que se relacionam com as periferias dos grandes aglomerados, subvertendo, até certo ponto, o que se entende como Teoria das Localidades Centrais, do geógrafo Walter Christaller (1933), pois sempre estará vinculada aos territórios emissores. Esse processo é possível, em larga medida, por ser a atividade turística um sistema aberto que se estrutura em rede podendo atuar em qualquer parte do território.

4.2 - INFRA-ESTRUTURAS EM REDE – UMA ABORDAGEM HISTÓRICO-GEOGRÁFICA SEGUNDO GRAHAN E MARVIM

Por um período de aproximadamente cem anos, de meados do século XIX a meados do século XX, ocorreu um movimento de centralização e standardização de uma até então fragmentada provisão de infra-estruturas, em especial no hemisfério norte-ocidental. Segundo Grahan e Marvim,⁷⁸ isto ocorreu principalmente pelo investimento público e privado nas redes de infra-estruturas, e pela adoção de um modelo regulador e monopolizador da oferta destes serviços. Esse movimento se concentrou principalmente nas cidades ocidentais, tendo nas redes de comunicação uma das primeiras áreas de interesse do setor privado, tais como redes de telégrafo e telefonia, além das redes de gás e energia elétrica. Não obstante, a regulação e monopolização das redes também favoreceu a difusão rápida das redes de água e esgoto e a melhoria das redes de transporte.

A construção e unificação das redes de infra-estruturas contribuíram para a formação de sociedades industriais que *vis-à-vis* correspondiam em sua essência a paradigmas baseados na organização racional, no modelo “fordista” de produção em massa de bens unificados e em métodos de administração científica. Segundo Grahan e Marvim, estes princípios demandavam coordenação, controle centralizado e, sobretudo, o suporte técnico de redes de transporte, energia e comunicação unificadas, extensas o suficiente para abarcar os territórios nacionais. Tratava-se de uma era

⁷⁸ GRAHAN e MARVIM, *Op. Cit.*: p: 72

radicalmente nova de interconexão, regulamentação no que se refere às extensões que alcançou.

Grahan e Marvim apontam que essas transformações estavam intrinsecamente associadas a mudanças culturais e filosóficas, tais como noções de espaço e tempo, velocidade, tecnologia e sociedade. Os ideais do planejamento urbano, fruto de uma racionalidade universalizante, estavam no bojo dessas mudanças. Esse se baseava nas idéias de progresso, justiça, emancipação e razão, elementos fundamentais de um projeto mais amplo de modernidade, e que constituíam os pilares de um discurso retórico que entendia o futuro como um acontecimento previsível, unitário, coerente e inclusivo.

Mesmo tendo em vista a importância simbólica destes ideais modernos, nem sempre a prática expressou esses preceitos universalizantes que se apresentavam mais como discurso. Segundo Grahan e Marvim, a cidade moderna sempre se pautou na ruptura, na contradição e na desigualdade, orientados por interesses políticos, especificidades culturais e históricas no que se refere às decisões que pautavam a implantação das redes infra-estruturais.

Em síntese, este período, entre 1850 e 1960, baseado no monopólio de infra-estruturas unificadas, caracterizou-se, segundo Grahan e Marvim, por quatro aspectos fundamentais, quais sejam: um ideário científico; o planejamento urbano moderno como uma doutrina central, no que se refere ao desenvolvimento infra-estrutural moderno; o incentivo ao consumo de massa mediado pelas infra-estruturas; e, por fim, a construção da idéia de que as municipalidades e os Estados Nação deveriam prover os monopólios infra-estruturais universalizantes.

De acordo com Grahan e Marvim, contemporaneamente vivemos renovações dramáticas nas redes infra-estruturais que apóiam e mediam as mobilidades mais diversas, sejam elas renovações físicas, sociais, políticas e ou discursivas. Como resultado se percebe uma problematização ou, até mesmo, uma reflexão sobre o que já foi problematizado, um processo que metaforicamente corresponde à abertura do que os autores chamam de “caixas-pretas” infra-estruturais, permitindo um olhar para além do que é expresso no ato de consumo das infra-estruturas. Processo esse de reproblemática, realizado em especial por um público exigente e

globalizado que, por um lado, revê como essas são configuradas, administradas e desenvolvidas, e, por outro, se apropria delas para outros desígnios impulsionados pelo desejo de segurança absoluta, privacidade e controle. Tal processo é considerado central para os autores e descrito por eles como *splintering urbanism*, termo que dá título ao trabalho e perpassa todos os capítulos do livro. Por *splintering urbanism* entende-se um urbanismo estilhaçado, lascado ou fragmentado, expressão da decadência de um discurso hegemônico da primeira metade do último século. Em outras palavras, significa a valorização intensiva de determinadas áreas por investimentos privados e até mesmo públicos, a partir da implantação de infra-estruturas extremamente sofisticadas, em detrimento de outras áreas habitadas, mas desprovidas ou ao menos com serviços infra-estruturais básicos em processo progressivo de ruína desde a década de 1960 até o tempo presente.

Trata-se de um processo que nitidamente expressa e propõe uma separação física, jurídica e social do que até então se entendia como espaço metropolitano, gerando espaços de excelência que em tese não demandam serviços públicos e, muitas vezes, têm nos seus mentores e participantes contundentes questionadores do papel do Estado e do destino das verbas públicas.

Um dos méritos do trabalho de Grahan e Marvim é a extensa lista de exemplos de espaços “prêmio” mundo a fora, muito embora os autores reconheçam que por questões metodológicas tenham optado por trazer exemplos extremos para pôr em evidência o argumento trabalhado e que, por razões logísticas e práticas, abarquem apenas parte dos exemplos existentes. No entanto, isso não desmerece o trabalho realizado, ao contrário, atesta a lucidez do que foi executado, comprovando que, de fato, estamos imersos nesse processo. Outro mérito do trabalho é pôr o *splintering urbanism* em uma perspectiva urbana e histórica mais ampla. Primeiro tendo a clarividência de que apesar de intenso, esse processo não é novo, sendo possível perceber no passado vários exemplos de cissiparidade social que se pautaram em apropriações das infra-estruturas. Em segundo lugar conseguem fugir da tentação de crer que tudo se refere à infra-estrutura; e, por fim, chamam a atenção de que devemos observar os “porquês” da não-realização prática, em sua plenitude, da retórica modernista – universalizante e inclusiva – que, ao contrário, se apresenta de

forma totalizante, centralizadora, muitas vezes apresentando práticas de subjugação.⁷⁹

4.3 - TERRITÓRIO-REDE

A utilização de termos como processo de desurbanização, contraurbanização e ou periurbanização são sínteses representativas das transformações produzidas no território nos últimos anos e contribuem para a geração de uma nova imagem, a imagem do território-rede (BRUGUÉ; GOMA; SUBIRATS, 2002). Esses termos trazem em si conotações positivas e negativas. Um aspecto relevante desse novo contexto de transformação do território é a relativização das noções de próximo e distante; em outras palavras, não é necessário estar contíguo para estar próximo. Pode-se dizer que com o advento de novas tecnologias de transporte e comunicação, novas relações⁸¹ entre lugares/cidades surgiram, diminuindo a importância da intermediação dos Estados-nações na relação entre as partes. Uma interferência objetiva que deriva desse novo tipo de relação entre cidades é sintetizado por Stephen Graham e Simon Marvin (2001) como "*tunnel effect*". Trata-se do efeito que ocorre na relação entre cidades fisicamente distantes, mas paradoxalmente aproximadas pelos efeitos das tecnologias de fluxo, estruturas de fluxo, que ocorrem em alta velocidade⁸³ de conexão e em tempo real,⁸⁴ perceptivelmente instantânea. É evidente que esta afirmação só faz sentido se relacionada a cada contexto específico de mobilidade dos

⁷⁹ Questão esta trabalhada por outros autores como Boaventura de Souza Santos. Segundo Boaventura de Sousa Santos, do projeto original da modernidade podemos distinguir o conhecimento-regulação e o conhecimento-emancipação, cujos pontos de ignorância se designam por caos na regulação e colonialismo na emancipação e o ponto de saber por ordem e solidariedade, respectivamente. Destes dois projetos inscritos na matriz da modernidade, o conhecimento-regulação foi o que prevaleceu como hegemônico. O ponto diz, como afirma Boaventura, que não existe conhecimento geral assim como não há ignorância em geral, todo o conhecimento é um conhecimento em relação a certa forma de ignorância e vice-versa. Para ele a crítica ao paradigma vigente deve se basear na crítica do conhecimento, no caso o conhecimento-regulação (eurocêntrico, ordenador e monoculturalista – individualista), tendo por base aquele que foi marginalizado e desacreditado, o conhecimento-emancipação. Ainda segundo Boaventura, o colonialismo é o reconhecimento do outro como objeto ao invés de sujeito, reconhecer o outro como sujeito é o que ele designa por solidariedade. (SANTOS, 2001).

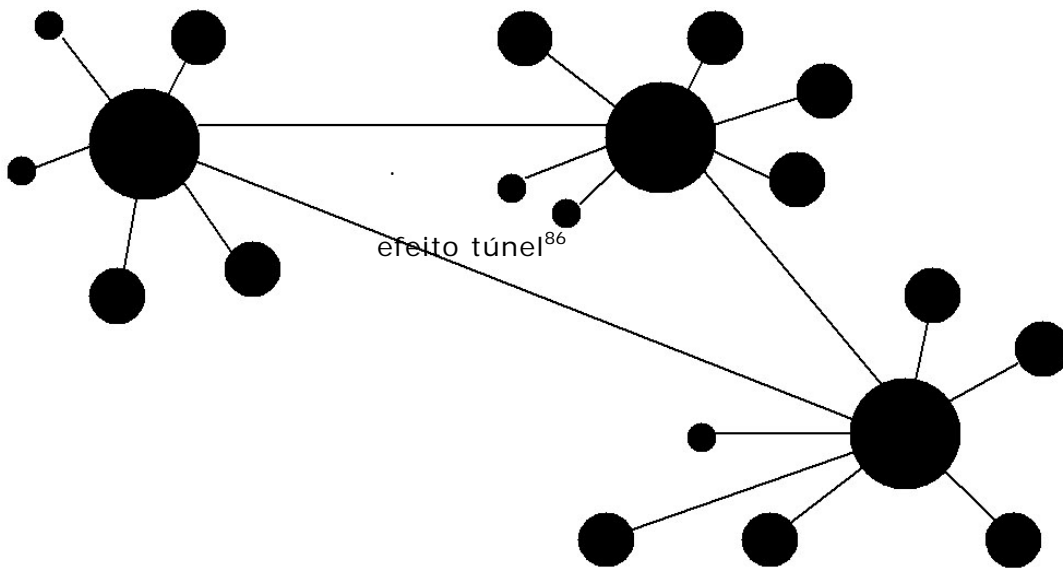
⁸¹ Entendendo relações neste caso como todas as relações institucionais e as da sociedade civil que compreendam comércio, intercâmbios de ordem financeira, administrativa e acadêmica, assim como todos os processos derivados das tecnologias da informação.

⁸³ Em Física o deslocamento de um corpo entre dois pontos distantes no espaço (distância) relacionado com o tempo (medido para percorrer esta distância) corresponde a uma velocidade.

⁸⁴ O termo "tempo real" é um neologismo que, em síntese, significa instantâneo, ou variação de tempo imperceptível ao homem. O termo é utilizado pela mídia televisiva para atestar que o evento que está sendo realizado em determinado sítio é simultâneo ao que está sendo apresentado nos aparelhos televisores. Tem no termo "ao vivo" um sinônimo.

“corpos”.⁸⁵ A ênfase neste tipo de argumentação está no fato de que os efeitos físicos da distância são diluídos quase que à insignificância, por causa da velocidade com a qual esses “corpos” transitam pelas estruturas de fluxo. Por conta desse processo, o que estava distante fica perto e o que “estava entre” tem sua relevância diminuída, ou mesmo não interessa, pois não pode ser percebido, tal como quando se passa por um túnel ou se viaja a alta velocidade em um trem, ou em um carro, e a paisagem não pode ser focada pela retina.

Imagem 1



Essas relações em rede entre atores, localidades, escalas e temporalidades diversas estruturam certamente um outro tipo de espaço. Manuel Castells (1999) afirma que o espaço é a expressão da sociedade⁸⁸ e, uma vez que esta está sendo estruturalmente alterada, é possível afirmar que novos espaços estão surgindo. Se, nas palavras de Castells (1999, p. 500), o “espaço é o suporte material de práticas sociais de tempo compartilhado” e, há algum tempo, isso significava necessariamente contigüidade territorial,

⁸⁵ Deve-se “relativizar” essas velocidades tanto em função das quantidades que transitam por essas estruturas de fluxo como em relação aos processos anteriores, ou seja, de modo geral são diferentes “corpos” materiais e imateriais, animados e inanimados, reais ou virtuais - *containers*, empresários/turistas e informação digital – que transitam por diferentes modos igualmente complexos - navios, pessoas e fibra ótica. A propósito a ecologia considera a carga genética de todo ser vivo como informação. Ao homem ainda é agregada a carga cultural.

⁸⁶ Representação esquemática da conexão entre cidades centros – hubs – que atuam como centros irradiadores para outras cidades – “spokes” –, atravessando o território sem valor – efeito-túnel. (GRAHAM e MARVIN, 2001, p. 201)

⁸⁸ Segundo Castells (1999, p. 500), “[...] o espaço não é reflexo da sociedade, é sua expressão. Em outras palavras: o espaço não é uma fotocópia da sociedade, é a sociedade. [...] Na verdade, espaço é tempo cristalizado.”

contemporaneamente, pode-se afirmar que, exatamente por conta da era da informação, tornam-se possíveis novas práticas sociais entre atores em posições fisicamente desarticuladas e, por dedução, outras relações espaciais.

Para caracterizar este conceito, Castells recorre a três camadas de suporte material que em relação constituem o espaço de fluxos, quais sejam: “um circuito de impulsos eletrônicos” (CASTELLS, 1999, p. 501) (tecnologia da informação, transporte e transmissão – incremento da velocidade); “nós e centros de informação” (CASTELLS, 1999, p. 502) (com especial destaque para as megacidades) e, por último, “a organização espacial das elites gerenciais dominantes.” (CASTELLS, 1999, p. 501). E é essa terceira camada dos fluxos que guarda uma estreita relação com a construção dos espaços turísticos. Apesar de o espaço de fluxos ser a lógica espacial dominante e a sua espacialização expressão da sociedade, isso não significa que os novos espaços sejam literalmente outros. Nas palavras de Castells (1999, p. 505):

[...] as elites são cosmopolitas, as pessoas são locais. O espaço de poder e riqueza é projetado pelo mundo, enquanto a vida e a experiência das pessoas ficam enraizadas em lugares, em sua cultura, em sua história [...].

A manifestação espacial das elites se dá por comunidades simbolicamente segregadas em que as decisões são tomadas “à moda antiga” em uma partida de golfe, em restaurantes exclusivos ou em casas de veraneio. Mas nem por isso são menos ágeis do que as feitas em escritórios convencionais, decisões instantâneas formadas por microrredes pessoais que se projetam em um conjunto global de interação, conforme observado por Castells.

Um exemplo objetivo da interferência das redes no território, especialmente relevante nas relações de poder, é feita por Graham e Marvin (2001) que apontam as redes de transportes, telecomunicações, energia e água, como as redes mediadoras do urbanismo contemporâneo. Graham e Marvin constroem seu argumento a partir do entendimento de que o alto ideal moderno baseava-se nos monopólios territoriais de ideal standardizado e universal. Entendendo este ideal como parte de uma elaboração mais ampla do Estado de bem-estar social, difundidos como divisa ideológica e retórica, referência temporal observada por Lefebvre a partir do processo de industrialização. Dentro dessa construção cultural, as redes de infraestrutura deveriam prover todos de transporte, comunicação, energia e água, como parte corriqueira de um tipo de consumo urbano. Entretanto, as

redes infra-estruturais como concebidas, estavam, em larga medida, segundo os autores, interligadas à idéia de legitimação e construção das Nações Estado. Com a construção de novas ideologias de emancipação e progresso tecnológico, em particular as intergovernamentais, criou-se espaço para uma atuação desigual do Estado de bem-estar. Segundo os autores, e aqui colocado de forma extremamente resumida e esquemática, a falta de um reconhecimento transdisciplinar da importância do tema e o fato de que este aparato sociotécnico é invisível aos usuários,⁹⁵ real ou virtualmente, em colaboração com o que foi dito acima, abriu espaço para a transição de uma era de coerência estandardizada para outra, que aponta para uma fragmentação radical do espaço urbano, por eles definido a partir do termo *splintering urbanism*.

Graham (SUBIRATS, 2002) põem em evidência, com exemplos “extremos”, três tendências de urbanização fragmentada que devem ser entendidas, no mínimo, como sintomas deste novo contexto ideológico. A primeira delas diz respeito à crescente diversificação na oferta das infra-estruturas em rede de alta qualidade, destacando as cidades globais e a construção de enclaves financeiros, como o caso dos teleportos da *City* de Londres; a infra-estrutura global e a construção de enclaves de investimento, *Foreign Direct Investment*; e a construção de enclaves turísticos nos quais se, chega ao extremo de as ligações internacionais, feitas pelos turistas para os seus países de origem, serem tarifadas como locais, enquanto para os moradores locais acontece o inverso. A segunda tendência destacada é a deterioração da planificação urbana de conjunto e a construção de novos espaços de consumo, que exemplifica com o caso dos *Business Improvement Districts* (BIDs), um equipamento urbano feito sob medida pelos governos locais e financiamento do capital local no cumprimento de funções de gestão municipal em setores “privatizados” das cidades. Segundo Graham, os BIDs mais ricos, como os de *Manhattan*, são capazes de alterar sistemas de transporte, e muitos destes BIDs têm sido caracterizados pela forma como apontam sua separação da totalidade que conforma a cidade. A terceira tendência é a construção de uma cultura de consumo infra-estrutural exemplificado, na possibilidade teórica de poder trocar de prestadores de serviços infra-estruturais a qualquer tempo, assim como nos casos da

⁹⁵ Nas palavras de David Perry (1995, p. 2): “Quanto melhor trabalham as redes de infra-estruturas, menos as percebemos.”

produção de espaços – enclaves – *Gated Communities*, como mostra essa citação:

Toda uma variedade de técnicas comuns de desenho, desenvolvimento infra-estrutural e controle de acesso estão sendo amplamente utilizados hoje em dia pelos promotores imobiliários, operadores de centros comerciais, parques temáticos e centros turísticos urbanos, para retirá-[...] los da estrutura urbana ao mesmo tempo que os conecta da melhor forma possível aos mercados de classe média mediante caminhos destinados a eles. Urbanizações novas, que olham para dentro de seus muros, estão situadas em cinturões sanitários de estacionamento, rodovias com uma arquitetura de paisagem defensiva, exagerando o sentido de separação social e espacial da ampla estrutura urbana. (SUBIRATS, 2002, p. 71)

Graham lembra que a história das cidades em desenvolvimento foi por muito tempo a história do uso da infra-estrutura personalizada como uma forma de manter enclaves socioeconômicos. E que simplesmente não poderemos compreender as cidades contemporâneas sem entendermos que estas podem ser evidentemente “programadas” por interesses de poder por meio de construção de redes de infra-estruturas e que estes espaços se adaptam amplamente ao que David Harvey (1993, p. 307) denominou “a lógica transformativa e especulativa do capital”.

No que tange aos impactos no território, vale destacar os apontamentos de Dematteis (SUBIRATS, 2002, p. 170). Segundo o autor, em um mundo dominado e controlado por redes e fluxos globais, estão ausentes muitos pressupostos que, até meados do século XX, se baseavam na idéia de região como base territorial estável de uma comunidade. A maior diferença entre esses dois momentos é a ruptura com o passado. Se antes a região era concebida como uma entidade primária, invariável, resultante de uma origem natural, constitucional, histórica etc., agora ela só pode ser concebida, ainda segundo o autor, como uma construção intencional: uma ordem local que nasce em uma turbulência dos fluxos globais e que com eles tem que interatuar para continuar existindo. Dematteis destaca que esse processo se dá em diferentes escalas, podendo ocorrer até mesmo em escala microrregional, na escala de um bairro de uma cidade. O resultado é uma fragmentação do território em unidades funcionais autônomas, de dimensões variáveis e com níveis bem distintos de pertencimento.

Já Acebillo (SUBIRATS, 2002, p. 250) é enfático ao afirmar que as redes de infra-estruturas são as responsáveis diretas pelo que chama de globalização,

com conseqüências diretas sobre a urbanística. Segundo o autor, a questão passa pelo fato de que os valores aprendidos e praticados no urbanismo se baseavam até há pouco em um conceito de espaço material, e que, contemporaneamente, a alta velocidade da comunicação a larga distância, seja física ou digital, em concomitância com outros três valores¹⁰⁰/parâmetros territoriais (projetos transnacionais, liderança do setor financeiro e capacidade terciária), são os novos valores a serem apreendidos e praticados. Apesar dessa constatação, Acebillo coloca que este quarteto de valores não se sustenta sem uma enorme qualidade de entorno, tanto de espaço público tradicional - ruas, praças e parques – quanto de nova geração – *internet*, videoconferência, teletrabalhos entre outros.

Para Acebillo, a velocidade é um efeito do mundo científico e tecnológico e deve ser considerada novo parâmetro que de fato organiza logicamente a idéia de globalização, ao contrário do que normalmente se atribui à economia e, como efeito, produz o que ele chama de desintermediação e deslocalização. Para o autor, a intermediação era o paradigma do desenvolvimento de nossa civilização até meados do século XX. O aumento da velocidade de comunicações e o maior acesso a este sistema em rede vêm capacitando e possibilitando mais autonomia aos atores envolvidos, tornando-os mais individuais. Este processo dá origem a uma cultura subjetiva extremamente forte, na qual pertencer a uma lógica desintermediada possibilita excessos de espaço e de tempo e excesso de individualismo. A deslocalização ocorre igualmente por conta dos mecanismos de acessibilidade e fluxo cada vez mais ligeiros que permitem, ao menos em tese, que tudo seja possível em qualquer sítio. Esse é para Acebillo o maior problema dessa cultura, pois obriga arquitetos e urbanistas a fazerem um exercício de questionamento sobre a relação entre os conjuntos de necessidades e a capacidade/suporte territorial. Este questionamento tem muito a ver com arquitetos e urbanistas por pulverizar aquilo de que nós necessitamos como propulsor de projeto, a identidade do lugar.

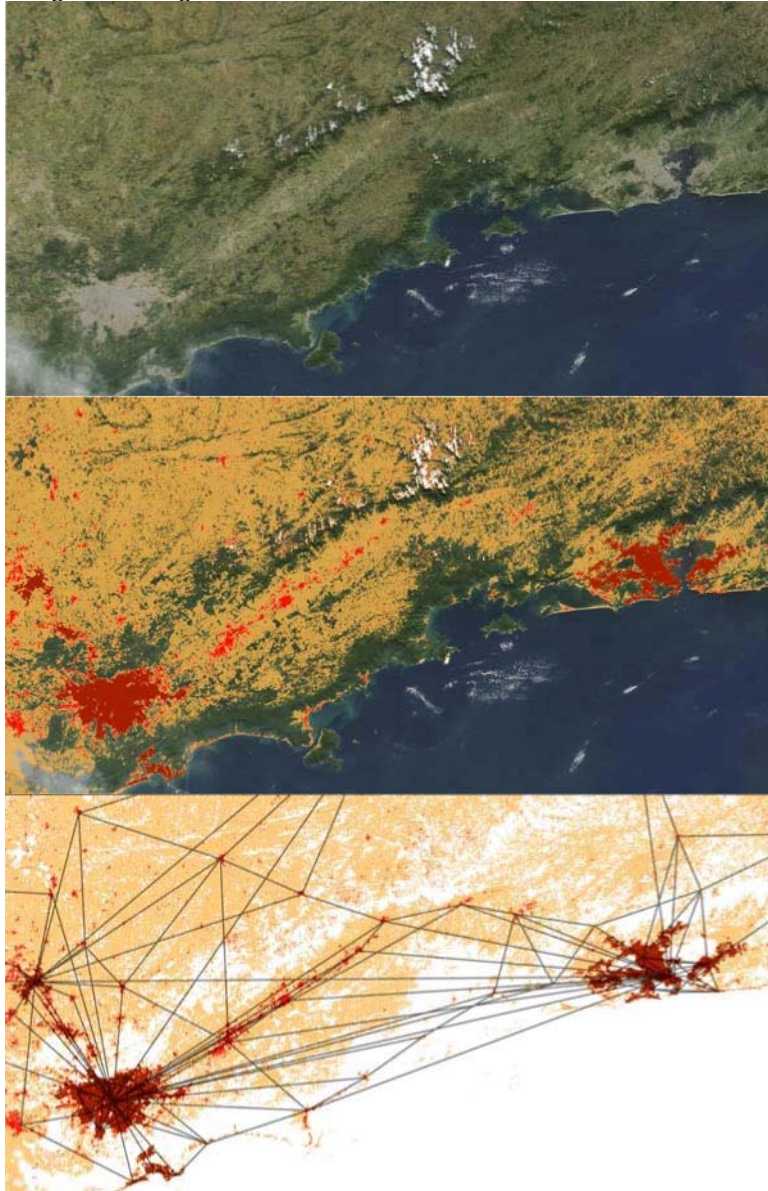
A análise de Acebillo pode ser sintetizada em duas palavras, autonomia e difusão; e as duas principais posturas/reações a esses fenômenos seriam a proposição de policentralidades e um sistema urbano de rede de cidades.

¹⁰⁰ José A. Acebillo busca, no texto *Globalization of the city*, dos autores americanos Sort e King, os novos valores territoriais.

Lefebvre (2004) desenvolve em seu livro *A Revolução urbana* a hipótese de que haverá uma urbanização completa da sociedade, que ensejará a “sociedade urbana”. Segundo o autor, a “sociedade urbana transcende a oposição, cavada pela ideologia da época industrial, entre a natureza e a cultura, e torna possível a totalidade”. As estruturas de fluxo possibilitam uma ocupação do território de forma difusa, o que até certo ponto pode ser um prelúdio do que Lefebvre chama de sociedade urbana. Desta relação surge uma variedade de questões interessantes referentes à possibilidade de desenho, tais como: a forma urbana é mais interessante em um desenho urbano difusamente homogêneo ou difusamente polinucleado?; a densidade populacional atrapalha ou beneficia a boa forma urbana?; quais seriam as economias e deseconomias geradas por formas homogêneas, centralizadoras, polinucleadas ou difusas?; quais seriam as implicações ambientais dessas escolhas?

A seqüência de Imagens 15 teve a imagem original retirada do site [http://visibleearth.nasa.gov/data/ev255/ev25568 Brazil A2003201.250m.jpg](http://visibleearth.nasa.gov/data/ev255/ev25568%20Brazil%20A2003201.250m.jpg), em 30-11-2004. Com o oceano Atlântico abaixo, a região metropolitana de São Paulo à esquerda e a região metropolitana do Rio de Janeiro à direita, represento na segunda imagem da seqüência, a partir da sugestão da análise das cores, quais as áreas que indicam a presença do homem.

Imagem 2: Diagrama das redes de Rio e de São Paulo.



Em amarelo a predominância de áreas agrícolas; em vermelho escuro, as áreas que tendem a ser mais densamente ocupadas. Na terceira imagem, uma reconstituição diagramática de como se dão os fluxos entre as duas metrópoles e como eles perpassam as áreas urbanizadas.

O espaço turístico

5 - A construção do espaço turístico

A compreensão da construção do espaço turístico na contemporaneidade passa necessariamente pelo entendimento das novas configurações sociais e espaciais e das interrelações com as novas tecnologias de comunicação. Autores como Santos, Castells, Graham & Marvin, dentre outros, elaboram um novo conceito de sociedade e espaço a partir das novas relações sociais de produção e reprodução propiciadas por novos arranjos econômicos e novas tecnologias.

O avanço nas telecomunicações e as novas redes de relações – fluxos - tiveram consequências sobre a percepção do espaço, da distância e da singularidade que perpassa um mundo cada vez mais global e sob a influência de um olhar cada vez mais turístico. Nesse contexto, observa-se

que as estruturas de fluxo transcendem os limites físicos, contribuindo para o encolhimento e o desaparecimento parcial das geografias tradicionais e para a criação de uma nova geografia, na qual a atividade turística atua com razoável desembaraço.

A revisão bibliográfica realizada sobre a atividade turística e sua configuração em rede contribuiu para destacar que a mesma opera fundamentalmente em duas escalas/polaridades, quais sejam: a global e a local. Se esta operação por sua vez está baseada nos fluxos globais, por outro lado vem gerando, em determinadas situações, outro movimento: o movimento de valorização do lugar, do específico, das características formais e culturais que podem atribuir autenticidade a novas identidades locais. A caracterização do local - destino turístico – colabora na conformação do espaço turístico seja de modo premeditado, na tematização deste espaço, seja pela construção de novas identidades fruto da interação de todos os envolvidos na atividade.

Sob a perspectiva de Boullón os espaços turísticos são fundamentalmente caracterizados pelos atrativos turísticos, que por sua vez são economicamente apropriados pela atividade conforme abordagem de Shaw e Willians. Evidentemente os atrativos são bens materiais e imateriais que permitem que o turista viva experiências no local turístico. As infra-estruturas, como elementos estruturantes do território, participam desta lógica potencializando ou não os atrativos ou sendo as próprias os atrativos turísticos.

Deste modo, esta parte do trabalho perpassa o conceito de identidade (Stuart Hall 2005) e as classificações dos espaços turísticos segundo as dicotomias de Urry, para então desenvolver a apropriação econômico-cultural do espaço turístico segundo a perspectiva de Shaw e Willians e a classificação dos espaços turísticos segundo os atrativos, em acordo com a classificação de Boullón. Por fim, destaco a importância de se ter em conta a interferência das infra-estruturas nas paisagens naturalizada, em se tratando de um dos dos principais conjuntos de atrativos nas localidades.

5.1 – A VALORIZAÇÃO DO LOCAL

O movimento de valorização do local está vinculado ao conceito de mobilidade, uma vez que a mobilidade virtual não dá conta de todas as demandas envolvidas. O conceito de mobilidade está relacionado ao deslocamento real de pessoas, bens, transações e informações, e também ao deslocamento virtual de informações.

Apesar da mobilidade virtual ser um processo recente e de crescente impacto na organização sócio-espacial, não há evidências ainda de que ela possa substituir os deslocamentos reais. Assim, o que se observa é que o aumento da mobilidade virtual vem sendo acompanhado por um aumento da mobilidade real. Ao mesmo tempo, o aumento da mobilidade vem alterando antigas concepções de espaço e tempo. Esta mobilidade de formas relacionadas não é um fenômeno social independente e sem igual. Ao contrário, é a conjugação de sistemas e processos diários, que envolvem vidas, comunidades, convivência social e sistemas naturais. Por mais que a mobilidade virtual venha a somar nesse processo, não há evidência convincente alguma de que isto esteja substituindo as obrigações de co-presença.

Outros processos além da mobilidade vem contribuindo para a valorização do local turístico. A consciência ambiental resultante dos movimentos ambientalistas vem alterando a relação da sociedade e da economia com os recursos naturais. A manutenção e o reaproveitamento de construções existentes ocupam, nesse cenário, papel de fundamental importância para qualquer política de conservação de energia dentro de uma perspectiva ambientalmente sustentável que se pretenda adotar. Em outra perspectiva, a idéia de conservação contribui também para a construção de novas identidades, uma vez que traz consigo uma série de aspectos relacionados à memória.

A relação entre os processos globais e as questões locais interferem no modo como a atividade turística se relaciona com o local turístico. No que se refere à valorização do local turístico, dependendo do equilíbrio desta relação, aspectos tais como, autenticidade, singularidade, integração com o meio ambiente, podem ser fortalecidos ou enfraquecidos. O fortalecimento dos aspectos relacionados à autenticidade, à singularidade e à integração e interação com o meio, de quem convive com a conexão e a abertura rápida,

eficaz e direta, apresenta-se como um processo a ser investigado no âmbito da atividade turística.

Com a relativização das noções de próximo e distante, outros aspectos, antes secundários, agora ocupam o principal papel na escolha de um local para determinada função. Assim, o movimento de valorização do lugar, do específico e das características formais e culturais que podem atribuir autenticidade a novas identidades (HALL, 2005) locais, surge como fator decisivo na busca do espaço idealizado, em especial no que se refere à construção do desejo de fazer turismo.

O destino turístico é uma construção em grande parte orientada pelo desejo de realização da expectativa dos turistas e daqueles que promovem a atividade turística. Mas essa relação não é unilateral, o local turístico transforma e reorienta a demanda dos turistas e dos agentes que promovem a atividade turística, envolvidos em uma imbricada construção cultural. Ou seja, o turista e aqueles que promovem a atividade turística escolhem quais locais são interessantes para a prática do turismo transformando-os, mas nesse processo, também são transformados.¹⁰¹

Evidentemente, a figura central nesse processo é o ser humano, mais especificamente um sujeito contemporâneo descentrado nos termos de Stuart Hall, sujeito este situado, geralmente, nas grandes cidades.¹⁰² A construção da expectativa e do desejo turístico emana desse novo sujeito

¹⁰¹ Não é demais observar que evidentemente o turista, ao retornar ao sítio de origem, ou seja, ao seu dia-a-dia, traz consigo os informes da experiência que viveu, os quais certamente o reorientam acabando por interferir também na conformação do espaço de origem.

¹⁰² Essa afirmação se baseia tanto na constatação de que são as grandes cidades os maiores pólos emissores de turistas como na construção teórica elaborada por John Urry, (processo de desdiferenciação, URRY, 1996, p. 121) que relaciona o espaço das grandes cidades com a construção do desejo de fazer turismo. Há de se ter cuidado com esta questão, primeiro, no que se refere aos limites destas grandes cidades e segundo, por entender que não há necessariamente uma contigüidade física do espaço da cidade, tendo sua percepção alterada pelo que é conhecido como a "compressão espaço-tempo", termo cunhado por Harvey (*Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992. p 240). Zygmunt Bauman em *Modernidade Líquida* (2001) trata desse assunto ao mostrar que historicamente não existia a dissociação entre o espaço e o tempo, que de fato essa dissociação é uma construção moderna, e que na contemporaneidade existe uma primazia do tempo sobre o espaço, ou melhor, uma emancipação do tempo sobre o espaço. Segundo Bauman, antes todos viajavam na mesma velocidade, reis e servos, o que diferenciava era o conforto. Com a revolução industrial, uns passaram a viajar mais rápido do que outros, podendo assim conquistar territórios, tomar conta deles e deixar distante os competidores. É a colocação do tempo contra o espaço como uma ferramenta tecnológica de conquista das terras.

que pertence a uma modernidade tardia¹⁰³ ou pós-moderna.¹⁰⁴ Por outro lado, essa expectativa é potencializada e tem a oportunidade de se realizar por conta do aumento dos mais variados fluxos, possibilitados pelas novas tecnologias de comunicação, mesmo que difundidas desigualmente ao longo do globo terrestre.¹⁰⁵

Em essência, o turista é a síntese de um tipo contemporâneo, um sujeito alienado ou, pelo menos, incapaz de ter ciência da totalidade do processo em que está inserido, que tem na fascinação pela diferença, que vem a ser uma das suas principais motivações para a escolha e a formatação dos espaços turísticos.

5.1.1 – A CONSTRUÇÃO SIMBÓLICA DO LOCAL NA PERSPECTIVA DE URRY

Outra possibilidade de entendimento da caracterização do espaço turístico deve considerar o que John Urry (1986) definiu como dicotomias turísticas. Os locais turísticos podem ser compreendidos a partir de três dicotomias: locais do olhar turístico romântico ou coletivo; locais históricos ou modernos; locais autênticos ou inautênticos. A compreensão destas dicotomias constitui, para Urry, a chave para o entendimento da formação dos espaços turísticos uma vez que organizam a caracterização do conjunto dos atrativos turísticos em um grande tema.

Essas dicotomias possibilitam refletir tanto a respeito dos aspectos que norteiam a constituição de novos locais turísticos quanto a respeito da formação do desejo de fazer turismo ou melhor na construção dos atrativos turísticos. Mesmo não sendo central como referência teórica esta abordagem

¹⁰³ Entendo modernidade em um contexto social mais amplo, a partir da definição de sociedade moderna de Stuart Hall em *A identidade cultural na pós-modernidade* (Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2005). Nesse livro, o autor diferencia a sociedade moderna das tradicionais pela constante, rápida e permanente mudança e também pelo seu aspecto reflexivo. Segundo Hall, as sociedades modernas têm uma aparente continuidade com as formas sociais anteriores, mas de fato este processo de mudança e reflexividade provoca uma descontinuidade da anteriormente indissociável relação espaço-tempo, processo este que tem como digno representante a tão propalada "globalização".

¹⁰⁴ Compreendo o pós-moderno como uma ruptura no que se refere às concepções de identidade, com uma clara distinção entre sujeito pós-moderno e os que o precederam, o sujeito sociológico e o sujeito do Iluminismo, nos termos de Stuart Hall (2005, p 10)

¹⁰⁵ Não está entre os propósitos deste trabalho apontar a primazia da identidade cultural pós-moderna, como apontada por Hall, ou do incremento dos fluxos na realização da expectativa do turista, mas mostrar como existe uma relação muito próxima entre esses dois processos que orientam a escolha e a apropriação de localidades para a prática turística.

reforça o fato de que as infra-estruturas também são apropriadas como atrativos.

Chama a atenção como Urry se refere aos lugares apropriados pelos turistas, definindo-os como objetos. Os objetos apropriados pelo olhar do turista, descrição dada por Urry aos espaços turísticos, não se caracterizam como centros de produção ou símbolos de poder, mas como lugares onde se realizam o prazer turístico. Urry enquadra estes objetos dentro de três dicotomias e, sobretudo, a possibilidade que abre de associar ao que se chama de “capital simbólico”¹ extrapolando os limites de categorização da atividade turística.

Vale ressaltar que o trabalho de Urry baseia-se em casos ocorridos na Inglaterra de 1990 e que, evidentemente, como ele mesmo observa, pertencem a uma cultura específica que tem na tradição uma das mais fortes influências sobre a atividade turística. Não são poucos os casos e dados qualitativos em que o autor embasa suas considerações.

Da objetivação como local romântico ou coletivo, Urry observa que um traço cultural presente no cotidiano é o da construção do mito do natural, discurso que está amplamente difundido nas grandes cidades e se baseia na construção de uma consciência alternativa de natureza.¹ A construção de um olhar romântico é feita por oposição à construção de um olhar coletivo e vice-versa. Esse tipo de olhar a respeito do turismo se baseia, portanto, em uma idéia de isolamento, individualidade e, em certa medida, de exclusividade, por um lado, e na idéia de aproximação, coletividade, pertencimento, e as que derivam da co-presença, características estas que fundamentam a dicotomia romântico *versus* coletivo.

Da objetivação como local histórico ou moderno, Urry observa que essa dicotomia pode ser entendida fundamentalmente a partir da idealização do passado aqui já exposto sobre diversos enfoques, em especial nas palavras de Bauman, e de um sentimento presente nos desejos de grande parte dos turistas: a nostalgia. Este desejo é formado e constituído em essência pelo caráter urbano das cidades, pelos deslocamentos simbólicos por elas causados, por idealizações e anseios utópicos. Deste modo, buscam no passado um modelo de sociedade ideal, que jamais existiu, e imaginam poder revivê-lo no presente ou no futuro. Tem-se aqui a idéia da utopia como nostalgia.

O ideal de uma sociedade bucólica apresenta-se como uma resposta aos anseios compartilhados pelos homens que habitam os grandes aglomerados urbanos, como um contraponto à sociedade fragmentada e de difícil apreensão do todo. No entanto, pode tratar-se de uma armadilha, pois o olhar nostálgico filtra, recuperando apenas aquilo que interessa rememorar, deixando de lado uma série de outras vivências, utilizando o passado a partir de uma interpretação idealizada.

A dicotomia 'histórico ou moderno' não deve necessariamente ser entendida como uma oposição entre o que se apresenta ou é interpretado como histórico ou moderno. A objetivação de uma localidade pelo turista como constituída por características históricas ou modernas – que aqui caberiam melhor como características contemporâneas – não depende do discurso que a formou, mas sim da intensidade das imagens que este espaço possa gerar e como o sujeito turista a interpreta.

A objetivação de um local turístico como autêntico ou inautêntico, segundo Urry, passa necessariamente pela idéia de experiência vivida, pela realização de uma expectativa formada anteriormente, nem que seja na realização fotográfica das paisagens apreendidas nos prospectos e revistas de viagens. Segundo o autor, esta dicotomia colabora mais na compreensão do fenômeno turístico do que propriamente na distinção entre as localidades.

Considerando o fato de que nos baseamos em sistemas cognitivos visuais, como uma prática potencializada na contemporaneidade, que as experiências turísticas são essencialmente experimentações visuais, e ainda que o visual é uma característica pós-moderna, e o turismo é, conforme destaca John Urry, prefigurativamente pós-moderno. A atividade turística caracteriza-se, segundo Urry, pela particular combinação do visual, do estético e do popular. Perceber um lugar a partir das dicotomias propostas aqui pressupõe tomar em consideração o vivenciado pelo turista, suas experiências visuais¹⁰⁶.

No essencial, é a experiência vivida em tais lugares que os tornam espaços autênticos. Nestes termos, até mesmo um espaço cenográfico pode ser

¹⁰⁶ [...] nós não 'vemos' as coisas literalmente. Sobretudo como turistas, vemos os objetos que são constituídos como signos. Eles representam algo mais. Quando olhamos como turistas, o que vemos são vários signos ou clichês turísticos. Alguns desses signos funcionam metaforicamente.¹⁰⁶ (Urry, 1986)

apreendido como um espaço autêntico, não se referindo necessariamente ao caráter construtivo dos espaços, mas sim às experiências neles vividas.

Tendo em vista esta abordagem as infra-estruturas são atrativos potenciais na medida em que colaboram na caracterização das três dicotomias conforme veremos mais a frente na parte empírica deste trabalho.

5.2 - EXPERIÊNCIA E CONCEITO, A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO TURÍSTICO

Segundo Shaw e Williams, a atividade turística é um sistema de produção, consumo e circulação que deve ser entendido em contexto essencialmente político. No entanto, esse processo não deve desconsiderar o que se tornou conhecido como “retorno à cultura” (*cultural turn*), ou seja, o reconhecimento de que as relações econômicas estão inseridas em um processo cultural e simbólico, o qual se expressa de forma distinta no território, em respeito aos diferentes sistemas culturais. É preciso levar em conta a relação entre os aspectos econômicos e as motivações turísticas, assim como as experiências turísticas e a autenticidade da prática turística. Os processos turísticos são configurados pelo lugar e pelo tempo, assim como o lugar também é reconfigurado pela atividade.

Ainda de acordo com o que já foi abordado, a interação entre produção e consumo deve ser revista, segundo Shaw e Williams, à luz do “retorno à cultura” (*cultural turn*), uma vez que os consumidores (turistas) não devem ser vistos somente como sujeitos passivos; ao contrário, eles exploram e experimentam os locais de consumo, contribuindo para a constituição dos locais turísticos. Segundo os autores, os turistas contribuem na experiência turística, eles criam, para si e para os outros turistas, a atmosfera dos locais e são suas experiências que revelam a dependência da co-presença de outros turistas. Neste processo, o relacionamento com comunidades anfitriãs conforma efetivamente os lugares turísticos. É de fato uma imbricada construção cultural, em que a produção e o consumo operam dialeticamente em um processo de negociação e (re)produção da atividade turística, esta dialética fica clara no exemplo das “catedrais de consumo”.¹⁰⁷

¹⁰⁷ RITZER, G.; e LISKA, A. .(1997) constroem o termo “catedrais de consumo” que nada mais são do que atrações turísticas como centros comerciais, parques temáticos e cassinos, entre outras jurisdições turísticas. Estes espaços nos encorajam, e até mesmo nos compelem a consumir bens e serviços. Para atrair números crescentes de consumidores (turistas), estas

O interessante dessa argumentação é a semelhança que guarda com os processos de formação de “culturas híbridas” apontados por Hall. Entretanto, vale ressaltar que se de fato os consumidores contribuem ativamente nas experiências de consumo em tais “catedrais” onde há uma hegemonia crescente da idéia de experiência e interatividade., mesmo esta aparente subversão da lógica inicial tornou-se um dos principais meios de captura financeira da economia contemporânea. Este tema é tratado por Pine e Gilmore (1999) sob o título de “economia da experiência”, que difere da “economia dos serviços”, pois os consumidores têm que se engajar para produzir e experimentar o evento. Em decorrência passa a ser necessário entender a experiência turística com ênfase na dimensão cultural¹⁰⁹.

Para Shaw e Williams a maneira pela qual o espaço é conceituado e experimentado é a chave para o entendimento da natureza e da criação dos espaços turísticos. Em essência as questões relativas à experiência são as que foram expostas até o momento, e a conceituação do espaço turístico diz respeito às relações entre os valores socioculturais dos turistas e o espaço simbólico. Ou seja, o que informa a conceituação do espaço turístico é a produção do espaço baseada no dinamismo do capital e na criação de novos símbolos para o consumo. Estes símbolos são associados com lugares particulares e “temas” específicos,¹¹⁰ sempre se diferenciando dos precedentes. Estas formas de diferenciação simbólica proporcionam à atividade turística um modo pelo qual o espaço turístico pode ser construído e reconstruído continuamente.

A tematização como uma construção simbólica coletiva é de grande importância para o espaço turístico e para o turista. A tematização possibilita informar os requisitos para a construção do espaço turístico e confere a este, entendido não somente como um conjunto de atrativos, qualidade para que o turista realize sua expectativa.

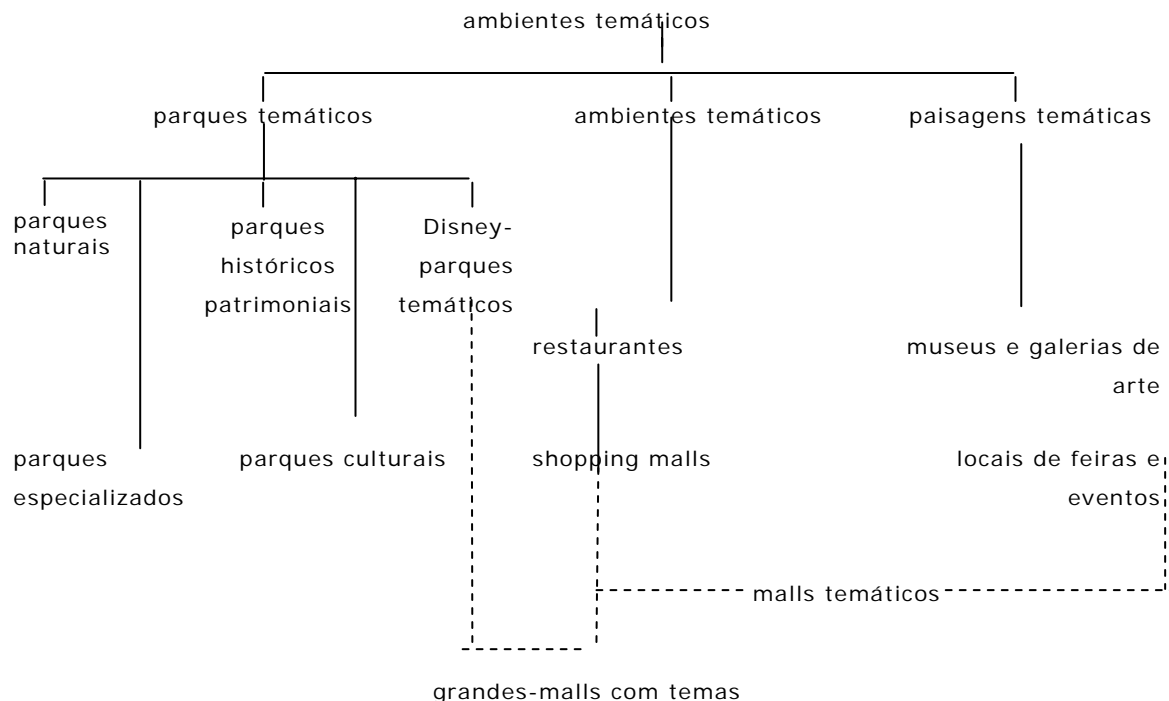
“catedrais de consumo” precisam oferecer, ou pelo menos parecer, mágicas, fantásticas, encantadas e temáticas para o consumo. O consumo informa a produção, assim como a produção amolda consumo.

¹⁰⁹ A experiência turística e a dimensão cultural não devem ser dissociadas das relações materiais. Segundo Ateljevic e Doorne (2000), “[...] reconhecer a importância da economia como não sendo analiticamente separada da cultura e do consumo deu origem a teorias que tentam considerar a condição material do indivíduo e a sua experiência específica, ao mesmo tempo em que situa os indivíduos nas estruturas políticas e econômicas de poder, conflito e resistência.”

¹¹⁰ A construção simbólica dos temas é, segundo Shaw e Williams (ANO?), um processo que permeia toda a sociedade e está presente nos mais diversos meios como, por exemplo, nas mídias mais populares, nas novelas e nas expressões culturais mais sofisticadas, os *museus heritage*.

O entendimento da relevância da tematização a partir da construção simbólica temática ajuda na identificação e classificação dos espaços turísticos, em três grandes grupos: parques temáticos (*Theme Parks*), ambientes temáticos (*Themed Environments*) e paisagens temáticas (*Themed Landscapes*), como apresentado no quadro abaixo:

Quadro 12: Ambientes temáticos



Estes temas abarcam grande parte dos símbolos que estão no imaginário dos turistas que, por suas características gerais, conceituam os novos espaços turísticos. Segundo Shaw e Williams, o processo de tematização do espaço turístico envolve especialmente os significados culturais. Se por um lado este processo contribui para a concorrência e para a diversificação das características entre os mesmos, por outro lado opera globalmente, transportando os conceitos e transformando o espaço turístico em uma mercadoria¹¹¹.

¹¹¹ Neste caso com alguma equivalência as *commodities* que operam nas bolsas de valores como por exemplo o minério de ferro, soja, petróleo, dentre outras mercadorias que tem um preço global fixado em dólar.

5.3 O ESPAÇO TURÍSTICO SEGUNDO BOULLÓN

Dos quatro componentes que constituem o patrimônio turístico, destacados nesse trabalho na parte que trata especificamente da atividade turística, só a superestrutura não apresenta uma territorialidade visual relevante. Os atrativos turísticos, os equipamentos turísticos e as infra-estruturas são os componentes fundamentais que configuram o espaço turístico natural e urbano. Uma observação relevante (Boullón, 2002, p79) é a de que, raramente, os atrativos turísticos têm uma interseção de perímetros e, mesmo no caso de países com grande número de atrativos, nota-se uma grande descontinuidade entre eles. Por conta do fato do espaço turístico ser entrecortado, não é possível lançar mão de técnicas de regionalização.

A partir de uma análise empírica dos componentes no território, Boullón chega à seguinte classificação em ordem decrescente por superfície: Zona; Área; Complexo; Centro; Unidade; Núcleo; Conjunto; Corredor; Corredor de traslado; e, por fim, o Corredor de estrada. Entendemos ser interessante expor essa classificação, por sua originalidade e para evidenciar os parâmetros adotados.

A **zona turística** é a maior de todas as unidades dentre os parâmetros definidos. Deve ter no mínimo dez atrativos turísticos de quaisquer tipos, espacialmente contíguos e com, no mínimo, dois **centros turísticos**. A interligação infra-estrutural dos atrativos é uma condição, e isso não ocorrendo, torna a zona parcialmente potencial.

A **área turística** é uma parte das zonas e deve conter, no mínimo, um **centro turístico**, que interliga, pelo menos, dez **atrativos turísticos**.

O **centro turístico** é todo espaço urbano rodeado por atrativos que por si só motivam uma viagem turística. Os atrativos devem estar dentro de uma distância aproximada de não mais de duas horas de viagem, tendo o ônibus de turismo a 60 km/h como referência da distância física que pode alcançar. Este se assemelha ao que é conhecido como pólos de desenvolvimento regional. Os **centros turísticos** podem ser de quatro tipos: de distribuição, de estada, de escala e de excursão, e, respectivamente, servem como base para os atrativos por vários dias, baseiam-se em um só atrativo também por vários dias, são centros intermediários onde o turista permanece por no máximo uma noite e, por fim, os centros de excursão onde o turista não permanece por mais de vinte e quatro horas.

Há uma relação de habitantes permanentes por turistas que varia de seis para um (6:1) e de um para sete (1:7), dependendo das especificidades dos equipamentos. Vale dizer, em **centros turísticos** com hotéis de alto padrão de serviços existe uma grande quantidade de habitantes por turistas; por outro lado, em **centros turísticos** com grande oferta de apartamentos e casas para alugar, a relação é inversa.

O **complexo turístico** é um agrupamento maior do que o centro e menor do que a zona. Ele contém pelo menos um centro e um atrativo de grande interesse, que aumenta o tempo de estada para mais de três dias, desde que este atrativo se distinga dos que caracterizam os centros de estada e se aproxime dos centros de distribuição.

A **unidade turística** caracteriza-se por ser uma concentração menor de equipamentos situados ao redor de atrativos contíguos. Aparenta-se como pequenas aldeias, empreendidas por diferentes proprietários, entremeada pelo verde e por equipamentos esportivos. Os parques temáticos, em especial os parques aquáticos, são um exemplo de unidade recentemente criado.

Os **núcleos turísticos** são todos os grupamentos com menos de dez atrativos que estão isolados. Os núcleos são necessariamente transitórios.

O **conjunto turístico** é a etapa subsequente do núcleo, uma vez que os atrativos começam a ser conectados entre si e aos equipamentos.

Os **corredores turísticos** são as vias de conexão entre os diferentes componentes do espaço turístico e as localidades emissoras de turistas.

Os **corredores turísticos de traslado** são as redes de transporte que possibilitam o fluxo de turistas por uma paisagem que possa ser desfrutada como atrativo turístico, não importando exatamente a distância a ser percorrida.

Os **corredores turísticos de estada** confundem-se com **centros turísticos**, e normalmente se localizam ao largo de um atrativo turístico, como praias, lagos e rios, não distando mais do que cinco quilômetros dos atrativos. Tendem a se aproximar de desenhos de cidades que margeiam um atrativo, denominados como cidades lineares, pois assim possibilitam o acesso fácil ao atrativo.

Os elementos turísticos ainda podem ser organizados segundo seu porte ou superfície de espraiamento grande ou pequena, e, ainda, segundo sua forma longitudinal. No grupo das grandes superfícies estão as zonas, as áreas, os complexos, os núcleos, os conjuntos e os centros de distribuição. Os grupos que abrangem superfícies pequenas são os centros de escala, de estada e as unidades. Os longitudinais são os corredores de traslado e de estada. Boullón (2002, p 105) ainda destaca outras características apresentadas no anexox.

Na concepção desse autor, estes recortes espaciais, por ele destacado como elementos que constituem o espaço turístico, são a base para o planejamento da atividade, sendo a zona o elemento com potencial para divulgação no exterior pelas superestruturas de comercialização e promoção.

5.3.1 A PAISAGEM NATURAL APROPRIADA PELO TURISMO COMO ATRATIVO.

Dentre os atrativos naturais o binômio sol e mar destaca-se como o mais badalado e corriqueiro, podendo se afirmar que, até pouco tempo, era praticamente o único em se tratando de localidades turísticas de menor porte.

O mito da natureza como paraíso perdido está amplamente difundido no ocidente através do livro bíblico Gênesis, principalmente no capítulo sobre a criação do universo. Esta é uma construção simbólica presente em muitos ocidentais e incentiva o desejo turístico por áreas naturais. Evidentemente não é só desta construção simbólica que podemos explicar o interesse pela natureza. Existem várias abordagens sobre a construção da paisagem turística. Algumas remetem para além da construção simbólica relativa ao mito do paraíso perdido; outras tratam da questão como se a paisagem fosse uma decorrência de processos sócio-econômicos, que ao fim a reduz exclusivamente a um objeto de consumo.

Uma importante contribuição ao entedimento deste tema é dada pela abordagem cultural, segundo a qual a construção da paisagem turística nasce da experiência. Considera a paisagem do espaço turístico como uma paisagem naturalizada, que é construída no imaginário do turista pela mídia e pelas estratégias de marketing das empresas turísticas. Esta paisagem

torna-se, portanto, um objeto de consumo forjado pelos centros emissores de turismo.

Os locais turísticos são, antes de mais nada, paisagens construídas pelo homem, recorrentemente apresentadas como o espelho da expectativa do turista. As paisagens (Cosgrove, 1984), de modo geral, e aí incluindo as paisagens turísticas, são, construções de natureza humana que representam historicamente um modo específico de experimentar o mundo, desenvolvido por e para certos grupos sociais. Trata-se de um olhar, no qual certas classes e pessoas imprimem seus significados de mundo em uma relação imaginada e muitas vezes ambígua de se relacionar com a natureza. Ambígua porque destaca a paisagem natural como sendo dissociada da cultura, ou seja, do próprio homem que a representa. A marca cultural do homem está presente em toda parte mesmo que só, e às vezes equivocadamente diminuída, pela forma de representá-la, pela impressão subjetiva do seu olhar.

Nos termos de Boullón, ao tratar do que ele define como espaço turístico natural, é importante ter em vista o turista como um observador, que tem dificuldade em apreender os principais atrativos deste espaço, e que necessita que haja uma prévia construção das imagens entendidas como mais relevantes para o melhor consumo das mesmas. Para tanto, é necessário que o ambiente natural, em toda a sua complexidade, seja de alguma forma sistematizado e classificado, sendo o primeiro passo distingui-lo, segundo esse autor, em estado virgem ou modificado, ou seja, com a marca do homem - antropizado - ou não.

Evidentemente, estes são aspectos relevantes. No entanto, foge ao propósito deste trabalho aprofundá-los, mesmo porque, entende-se, como já foi abordado, que a atividade turística em seu sentido mais amplo constrói e ressignifica paisagens, naturalizadas ou não, que são utilizadas como atrativos na prática e no consumo turístico nos mais diferentes contextos e para os mais diferentes públicos. No anexo **xi** apresento em maior detalhe outras abordagens para este conceito de paisagem brevemente apresentado e destaco como são organizados elementos e características que constituem

de um modo geral as paisagens turísticas.5.3.2 - Paisagem naturalizada – a infra-estrutura e sua interferência ecológica¹¹²

Entender a paisagem naturalizada¹¹³ como um sistema dinâmico de fluxos bióticos e abióticos também significa entender que qualquer atuação sobre o ambiente que a constitui implica na alteração desta paisagem.

A implementação das infra-estruturas em ambientes com pequena interferência humana, contribuem para a reconfiguração e reinterpretação da paisagem, seja pelo impacto causado nos fluxos naturais seja pela mudança do ponto de vista de quem a observa. É possível afirmar que os equipamentos causam o mesmo impacto, mas de um modo geral, devido a forma pontual que estes costumam assumir, sua interferência não tem a mesma relevância no que se refere as dinâmicas ecológicas da paisagem.

Existe uma relação entre a paisagem naturalizada como atrativo, sua capacidade de suporte e as infra-estruturas. A alteração das relações ecológicas que conformam um determinado atrativo paisagístico motivado pelos dos impactos¹¹⁴ causados pela implementação de infra-estruturas é o enfoque mais pertinente ao que tange o tema paisagismo e o presente trabalho.

O entendimento do conceito de paisagem relativo à atividade turística é um processo extremamente complexo, em especial no que se refere aos processos de construção simbólica dos atrativos turísticos. Não cabe aqui entrar no mérito de como se processa essa construção simbólica, pois significaria discutir aspectos culturais dos espaços receptores e dos espaços emissores, questões de conjuntura política que interferem no que Boullón chama de superestrutura, e todos os aspectos subjetivos referentes às formas de percepção que colaboram para a construção da imagem dos

112 Vários autores trabalham com a idéia de ecologia da paisagem, como Richard T. T. Forman, Michel Godron em *Landscape ecology* ou Ian L. McHarg em *Design with nature*, construindo categorias de análise que colaboram no estudo das relações ecológicas.

¹¹³ Também é possível trabalhar com o termo paisagem natural, vale frisar que as questões conceituais referentes a esta distinção não são abordadas neste trabalho.

¹¹⁴ Ainda caberia abordar o que alguns autores, como Boullón,¹¹⁴ denominam de capacidade psicológica da paisagem, ao tratar dos tipos de atividade turística que se diferenciam pelo tipo de interação entre os turistas como, por exemplo, na dicotomia romântico *VERSUS* coletivo, aqui já apresentada, ao rever o trabalho de J. Urry. Mas igualmente fugiria ao propósito deste trabalho, pois não representa exatamente um impedimento à atividade, mas uma qualificação quanto ao tipo de atividade turística que se alcançará tendo em vista este fator.

espaços turísticos. No entanto, considerar as relações de interferência das infra-estruturas na paisagem, em especial no que se refere à lógica ecológica da mesma, significa ter ciência sobre a capacidade de potencializar ou minimizar um conjunto de atrativos muito significativos. No anexoxii apresento conceitos relativos a ecologia da paisagem.

O espaço turístico é, sobretudo, a conjugação de infra-estrutura, equipamentos e atrativos sendo que este último é a expressão da realização da experiência turística como uma apropriação física e simbólica.

A atividade turística no território

Categorias de Análise

A atividade turística é diversa e complexa e o olhar turístico no seu entendimento mais amplo absorve tudo na sua dinâmica. Este olhar apropria qualquer coisa, tudo está sujeito a ser “turistificado”, o que pode significar a valorização ou a banalização.

Dos três componentes que compõem o espaço turístico, os atrativos são os de mais difícil delimitação uma vez que representam a principal condição para a realização da experiência turística. Os equipamentos turísticos e as infra-estruturas podem transcender a sua função precípua podendo ser atrativos turísticos, já o contrário não é verdadeiro. Tendo em vista que praticamente tudo pode ser apropriado como atrativo turístico, focar nos atrativos significa trabalhar com um número de variáveis muito aberto e em constante alteração. Neste sentido, os equipamentos e as infra-estruturas são os componentes tangíveis que conformam o espaço turístico.

Por meio da qualificação dos meios de hospedagem segundo seu porte e tendo em vista sua localização relativa às ofertas infra-estruturais em uma determinada região turística, torna-se plausível organizar concretamente essa relação. Ou seja, tendo em vista que os serviços de hospedagem podem ser classificados, em termos de qualidade, pelo que oferecem aos turistas, é de se supor a existência de uma relação entre a qualidade desse serviço e as infra-estruturas existentes fomentados pelo conjunto de atrativos. Objetivamente entendo que a partir de uma análise empírica de espaços turísticos com qualidade e quantidade distintas, torna-se possível qualificar e quantificar sua relação com a infra-estrutura instalada, e daí explicitar suas relações.

As infra-estruturas ou estruturas de fluxo e os equipamentos turísticos – meios de hospedagem – são o objeto de análise.

O suporte infra-estrutural situa-se entre duas polaridades. O ponto máximo corresponde ao acesso universal às infra-estruturas, em uma perspectiva moderna; o ponto mínimo é caracterizado por sua inexistência.

Os equipamentos turísticos, em especial os meios de hospedagem, são o ponto fixo, mensurável, que relacionam os atrativos e os territórios

emissores, no que se refere ao espaço onde se realiza a atividade e a escala global.

Vale observar a interferência das infra-estruturas e dos equipamentos turísticos nos atrativos em especial nos de ordem natural. Estes interferem na dinâmica ecológica do espaço turístico, qualificando ou não estes atrativos turísticos. Assunto este abordado no anexoxiii.

As infra-estruturas

As estruturas de fluxo confundem-se com as redes urbanas, em essência as de transporte, telecomunicações, energia e água (saneamento).¹¹⁵

As divisões das infra-estruturas estão baseadas, em especial, nos critérios utilizados por Graham e Marvin e por Boullón assim como pelos ministérios públicos federais brasileiros que elaboram as políticas públicas para as agências reguladoras e órgãos públicos nas instâncias federais, estaduais e municipais.

Vale destacar que as infra-estruturas são o suporte físico que possibilita a fruição de pessoas e objetos, bens materiais e imateriais.

Desta forma, tenho como objetivo identificar nos mapas cartográficos e topográficos as infra-estruturas como pontos, linhas e manchas.

As categorias de análise são pontos de acesso ou término, arcos de fruição e nós de bifurcação ou comunicação, em redes físicas e virtuais. Estas serão classificadas quanto a sua caracterização; quanto a territorialidade; quanto ao custo de implementação e operação; quanto a atratividade turística e quanto ao impacto no meio natural.

¹¹⁵ Sob o viés teórico de Graham e Marvin (2001).

Quadro 13: Infra-estruturas

		Infra-estrutura	Características
Transporte	Aéreo	Aeroportos	Domésticos e ou internacionais
		Pistas de pouso	Pistas curtas - turboélice; pistas longas – jatos
		Helipontos e helipontos	
	Rodoviário/terrestre	Rodovias Vias rurais Vias urbanas	Redes de estradas federais, estaduais, municipais; serviços para os veículos (oficinas mecânicas, postos de gasolina); <i>serviços</i> para o turista (sanitários, cafés, restaurantes); sinalização; serviços de transporte; terminais de ônibus; rede ferroviária; terminais ferroviários; rede de ruas
	Ferroviário		Ferrovias e estações
	Marítimo e fluvial		Portos
<hr/>			
		Infra-estrutura	Características
Telecomunicações	Telecomunicações	Telefonia fixa	Cabeamento, antenas e satélites
		Telefonia móvel	Cabeamento, antenas e satélites
		Internet	Cabeamento, antenas e satélites
	Radiodifusão	Rádio	Antenas e satélites
		Tv. aberta / tv. cabo / tv. satélite	Antenas e satélites
	Postais		Sistema de transporte
<hr/>			
		Infra-estrutura	Características
Energia	Petróleo, gás natural e combustíveis renováveis	Extração	Poços, plataformas e plantações
		Refino	Refinarias e usinas de processamento
		Distribuição	Óleo e gasoduto
	Elétrica	Geração	Usinas, hidrelétricas, termoelétricas, nucleares, eólicas e solares
		Distribuição	Redes de alta, média e baixa tensão; iluminação pública; serviços domiciliares
<hr/>			
		Infra-estrutura	Características
Saneamento	Abastecimento	Captação	Rios, lagos, represas e poços
		Tratamento	Estações
		Distribuição	Rede
	Água	Captação	Rede
		Tratamento	Estações de tratamento; fossa, filtro e sumidouro; emissários submarinos
		Destinação	Redes de alta, média e baixa tensão
	Drenagem	Captação	Vias e redes
		Destinação	Rios, lagos, lençol freático e mar
	Lixo	Coleta	Domiciliar ou industrial
		Destinação	Usinas de reciclagem; aterros

Os meios de hospedagem

Os empreendimentos turísticos são os equipamentos e suas instalações, podem ser organizados segundo categoria e tipo. Existem basicamente quatro categorias de equipamentos turísticos: de hospedagem, de alimentação, de entretenimento e de serviços de apoio. Dos quatro, os meios de hospedagem se destacam por responderem a um dos principais pré-requisitos da atividade turística, a hospedagem do turista distante do seu domicílio de origem. Outro aspecto relevante é o fato de que os meios de hospedagem muitas vezes incorporam no seu espaço físico as demais categorias que compõem o leque de equipamentos turísticos.

Os meios de hospedagem são uma fonte precisa de informação relativa às infra-estruturas e à atividade turística. Primeiro, por demandar infra-estruturas de formas diversas, dependendo do porte do estabelecimento e do tipo de serviço prestado. Segundo, por ser um equipamento fisicamente localizado, o que permite relacioná-lo às infra-estruturas instaladas e às condições bióticas e abióticas, tanto no seu entendimento vital como nas suas características ecológicas. Evidentemente a localização dos equipamentos é diretamente correlacionada aos atrativos turísticos, condição esta fundamental para o entendimento da correspondência com as infra-estruturas.

No ano de 2001, o IBGE realizou uma pesquisa especial sobre os meios de hospedagem no estado do Rio de Janeiro, com o objetivo de conhecer a estrutura do setor turístico na região. O trabalho do IBGE registra informações sobre o número de estabelecimentos, unidades habitacionais e hóspedes, pessoal ocupado na atividade, gastos com pessoal, receita, custos e despesas, equipamentos e serviços oferecidos e movimentos em hotéis, pousadas e motéis, estratificados segundo o porte do estabelecimento e a localidade.

O levantamento de dados que realizei utiliza essa pesquisa como base referencial e como critério de definição dos meios de hospedagem:

Quadro 14: Hospedagem

Hotéis e hotéis de lazer
Hotéis-fazenda
Pousadas
Motéis
Campings
Outros – estabelecimentos sem classificação específica, como hotel club, dormitório, hospedaria etc.

Nesse sentido relaciono mais à frente estas categorias de análise com os produtos característicos do turismo, conforme a lista da OMT^{xiv} (OMT, 2003 apud IBGE, 2006).

Dados estatísticos, mapas, plantas, fotos, entrevistas e questionário.

A análise empírica realizada foi orientada pelas construções teóricas – a atividade turística, seus rebatimentos no território mediados por estruturas de fluxos – por uma larga base de dados extraídos de diversas fontes com especial destaque para as produzidas pelo IBGE e pelo Guia 4 Rodas. As informações referentes a parte de telecomunicação foram obtidas do *Atlas brasileiro de telecomunicações*, publicação direcionada ao público empresarial. Estas, por sua vez, foram refinadas por meio de levantamentos fotográficos de campo, pesquisa cartográfica, entrevistas e aplicação de questionários com os principais agentes envolvidos nos meios de hospedagem. No que se refere ao meio físico das zonas e Angra e Búzios foram baseadas no Projeto Rio de Janeiro¹¹⁷ realizado pelo Serviço Geológico do Brasil – CPRM¹¹⁸ – publicado no ano 2000. Este material trata de

117 Foram escolhidos três mapas multitemáticos dentre dez que tratam da caracterização geológica do Estado. O Projeto Rio de Janeiro consiste em estudos multitemáticos de meio físico realizados por intermédio do Programa Informações para Gestão Territorial - GATE, da Diretoria de Hidrologia e Gestão Territorial do Serviço Geológico do Brasil - CPRM, em parceria com a EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, DRM-RJ - Departamento de Recursos Minerais, CIDE - Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro, SERLA - Superintendência Estadual de Rios e Lagoas, EMOP - Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro, PUC-RJ - Pontifícia Universidade Católica, UFF - Universidade Federal Fluminense, UERJ - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica, RESUB - Rede de Geotecnologia em Águas Subterrâneas e INMET - Instituto Nacional de Meteorologia. Os estudos foram integrados e representados no Mapa Geoambiental, produto básico para o desenvolvimento sustentável do Estado do Rio de Janeiro. Coordenação: Cássio Roberto da Silva, Antonio Ivo de Menezes Medina – 2.000

118 O enfoque dado pelo Serviço Geológico do Brasil – Companhia de Recursos Minerais - CPRM – enfoque este expresso na apresentação da companhia em seu site oficial - estava

declividade, precipitação, unidades geomorfológicas e, por fim, o mapa síntese geoambiental do Rio de Janeiro.

O trabalho de pesquisa de dados orientou-se por dois procedimentos: o primeiro buscou levantar informações específicas, em especial mapas e plantas referentes à área do estudo de caso; o segundo, informações relativas aos meios de hospedagem.

Todo material pesquisado acompanha a exposição do trabalho na medida da pertinência da análise empreendida, tanto na forma de mapas editados, tabelas e as conclusões referentes aos questionários e pesquisas realizadas em campo. No caso dos meios de hospedagem, elaborei um questionário dirigido aos responsáveis pelo serviço de reservas. O universo pretendido foi o conjunto total de estabelecimentos de hospedagens com endereços eletrônicos disponíveis. De um universo de três centenas de estabelecimentos na zona turística de Angra – Costa Verde –, obtive resposta de doze estabelecimentos, cerca de 4% do conjunto total, sendo que todas as respostas vieram do município de Parati, 10% das pousadas desse município. Por se tratar de percentual baixo, a resistência a este tipo de abordagem foi muito grande por parte dos entrevistados, por este motivo foi necessário ir a campo para entrevistas presenciais com uma base de questões ainda mais abrangente. O resultado do questionário eletrônico consta no anexo **xv** da tese, mas as considerações são apresentadas na parte final da tese. As perguntas utilizadas, tanto no modo virtual quanto em campo, são:

1 - Tendo em vista os meios de hospedagem apresentados abaixo, em que classificação sua empresa se enquadra?

2 - Em que município está localizado seu meio de hospedagem?

3 - Dentro do município, em que área está localizado seu meio de hospedagem?

inicialmente na sistematização do conhecimento geológico do território brasileiro para o futuro aproveitamento econômico e hoje se insere em um contexto menos empresarial e mais institucional de mapeamentos de riscos e potenciais. Evidentemente a raiz empresarial da companhia resulta em uma interpretação pragmática do aproveitamento econômico do território, em que pese as novas diretrizes ambientais expressas no período institucional atual do Serviço Geológico do Brasil. Simbiose esta interessante para quem se propõem realizar um mapa síntese do estado do Rio de Janeiro descrevendo as unidades geoambientais.

- 4 - Quantas unidades habitacionais tem seu meio de hospedagem?
- 5 - Dentre as infra-estruturas listadas, qual sua empresa entende como a mais relevante? Classifique de acordo com a importância, dando notas de 0 a 10.
- 6 - Com relação ao transporte, tendo em vista a sua percepção como prestador de serviços de hospedagem, quais são os meios mais utilizados pelos turistas?
- 7 - Com relação ao deslocamento do turista, quanto tempo em média demora de um nó viário (rodoviária, porto, ferroviária, aeroporto ou cidade próxima) até o seu meio de hospedagem?
- 8 - Na sua percepção, quanto tempo o turista se dispõe a gastar em deslocamento de um nó viário até o meio de hospedagem?
- 9 - Com base na sua experiência, quanto tempo o turista está disposto a despendar (gastar), em média, para se deslocar até os atrativos turísticos existentes nas redondezas?
- 10 – Qual o grau de dependência da sua atividade de hospedagem com as infra-estruturas apresentadas abaixo?
- 11 - Dentre as infra-estruturas que apóiam sua atividade, quais sua empresa entende como internas à atividade, ou seja, de sua responsabilidade, pertinentes ao seu negócio, e quais considera externas à mesma, ou seja, que podem ser prestadas por terceiros ou oferecidas pelo poder público?
- Com relação às entrevistas presenciais, foram utilizadas as mesmas perguntas do questionário remoto e mais quatro foram acrescentadas.
- 12 - Dentre as infra-estruturas internas, quais dependem de uma efetiva conexão com sua equivalente externa e quais não dependem para o bom funcionamento?
- 13 - Dentre as infra-estruturas internas, é possível estimar a extensão ou a área de atuação das mesmas? Exemplificando, 2.500 m de via pavimentada da porteira da propriedade até a recepção do hotel. Deixe em branco quando não for possível dimensionar.

14 - Dentre as infra-estruturas que apóiam sua atividade, quais delas sua empresa pretende incorporar ao negócio, ou seja, torná-las internas?

15 - Ainda sobre a pergunta anterior, nos casos em que a resposta for positiva, em quanto tempo você estima que essa autonomia seja alcançada?

O entendimento de que o todo da atividade turística é composto por partes e que estas são, em larga medida, interdependentes e transitórias significa uma escolha de como abordar o objeto de estudo. Situação esta que se mostrou presente nas prospecções realizadas para escolha de um estudo de caso. A necessidade de um caso significativo e exequível tornou-se por si só uma boa base analítica e expôs a necessidade de analisar outras escalas mais abrangentes que ajudassem a entender o recorte mais delimitado do estudo. Vale observar que a ordem da apresentação da análise empírica reflete em parte a ordem da pesquisa ao transitar do todo para a parte, e novamente de escalas de abordagem mais abrangentes para outras circunscritas.

Atividades características e correlatas

No ano de 2006, o IBGE publicou uma pesquisa sobre as atividades características do turismo em todo o território nacional, com dados do ano de 2003. Trata-se de uma perspectiva econômica complementar às tradicionais descrições baseadas em características, condições e motivos que levam o indivíduo a fazer turismo. Tendo em vista o critério de identificação dos serviços específicos do turismo, característicos¹¹⁹ ou correlatos, é possível classificar os serviços infra-estruturais específicos do turismo e aqueles não-específicos do turismo. Segundo o IBGE, apenas o transporte¹²⁰ se enquadra como característico do turismo, o que alça a infra-estrutura a um nível de relevância acima das demais.

A atividade turística exerce uma forte influência sobre o setor dos transportes. Os dados da pesquisa do IBGE mostram que além da renda gerada pelas empresas de transportes que operam na atividade turística, o turismo é também um grande gerador de empregos para o setor dos transportes.

A atividade turística contribui também indiretamente para o aumento da demanda de alguns setores, principalmente os de combustíveis, de alimentação e de transportes rodoviários intermunicipais.

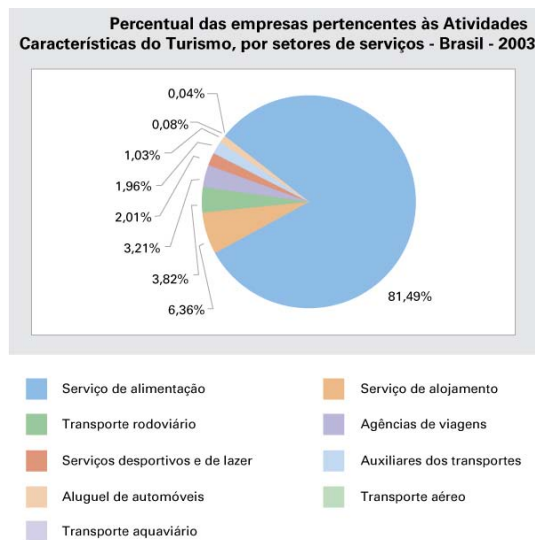
Esta pesquisa identifica também que os brasileiros preferem em geral utilizar os transportes rodoviários, seja por veículos particulares ou coletivos.

Dentre os indicadores setoriais apresentados pela pesquisa do IBGE, destacam-se alguns números dos serviços de transporte no território nacional:

119 Segundo o IBGE, um serviço é característico do turismo quando está de tal forma associado à atividade que quando essa cessa o mesmo ocorre com o serviço.

120 Anexo 2 - Lista de produtos característicos do turismo - Descrição de produtos - 1. Serviços de alojamento [...] 3. Serviços de transporte de passageiros/ 3.1. Serviços de transporte interurbano ferroviário/ 3.2. Serviços de transporte rodoviário/ 3.3. Serviços de transporte marítimo/ 3.4. Serviços de transporte aéreo/ 3.5. Serviços auxiliares ao transporte de passageiros/ 3.6. Aluguel de bens de transporte de passageiros/ 3.7. Serviços de reparação de bens e equipamentos de transporte de passageiros/ [...] Fonte: OMT. Cuenta Satélite de Turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual.

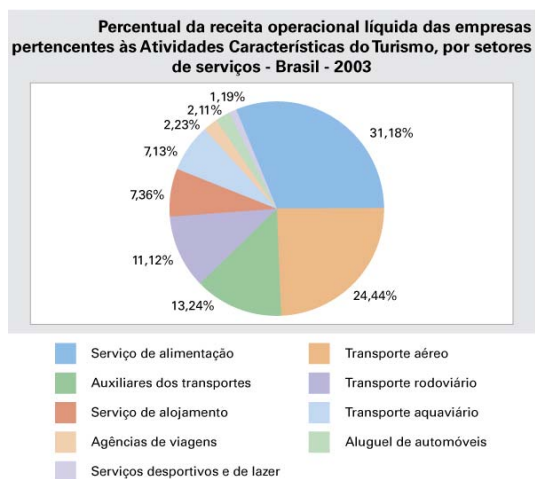
Quadro 15:



Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços 2003.

O transporte rodoviário representa 3,82% do total de 13.463 empresas, quando somados aos setores de alimentação (81,49%) e de alojamento (6,36%) representam 91,67% do total das empresas com atividade característica do turismo, quadro 15. O transporte aéreo representa 0,08% do total; o transporte hidroviário, 0,04% e o transporte ferroviário é insignificante no que se refere ao número de empresas.

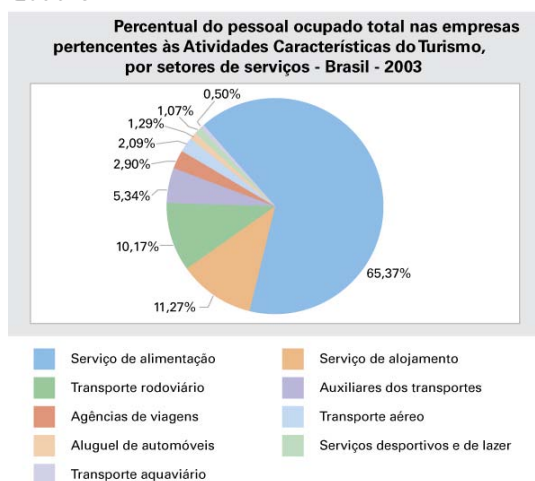
Quadro 16:



Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços 2003.

Quanto à receita operacional líquida, quadro 16, as empresas de transporte aéreo representam 24,44% do total de R\$ 18,3 bilhões; o setor auxiliar dos transportes representa 13,24%, o transporte rodoviário, 11,12% e o transporte hidroviário, 7,13% do total da receita operacional líquida das ACT. A infra-estrutura de transporte está atrás do setor de alimentação, com 31,18% do total e parêlo com o serviço de alojamento com 7,36% do total.

Quadro 17:

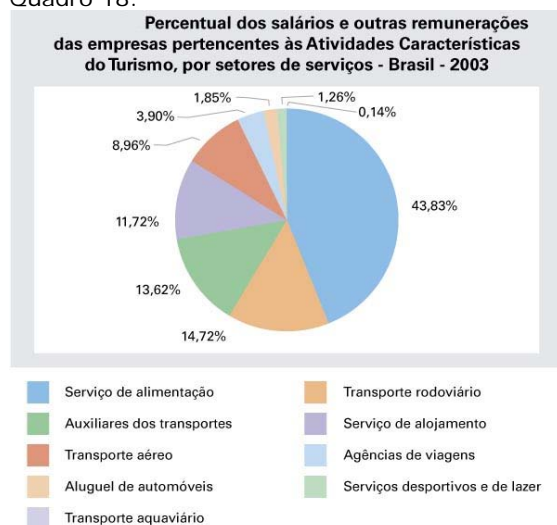


Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços 2003.

Quanto ao número de pessoas ocupadas com a atividade turística, quadro 17, 212.758 ou 10,17% do total se dedicaram ao transporte rodoviário, percentual muito próximo aos do alojamento (11,27%). Das outras atividades de transporte, 5,34% se dedicaram a serviços auxiliares dos transportes, 1,29% com transporte aéreo e 0,5% com transporte hidroviário.

Dentre os indicadores microeconômicos, 97,15% do total de empresas características são de pequeno porte com apenas 26,29% da receita operacional líquida, na sua grande maioria equipamentos turísticos que oferecem serviços de alimentação. Por outro lado, representando apenas 2,80% do total, as empresas de médio e grande porte, com 20 ou mais pessoas, obtêm 73,70% do total de R\$ 56 bilhões. As empresas de transporte aéreo participaram em 24,44% deste montante com R\$ 18,3 bilhões da receita gerada pelo total de empresas características da atividade turística.

Quadro 18:



Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços 2003.

Nota: Para as atividades de transporte aéreo, rodoviário e aquaviário o valor de salários e outras remunerações foi obtido a partir da aplicação ratio da receita de passageiros no total de salários e outras remunerações destas atividades.

Quanto ao percentual dos salários e outras remunerações das empresas, o somatório das pertencentes às atividades características do turismo, por setores de serviços de transporte, no ano de 2003, quadro 18, chegou a 42,87%, superando os 41,25% do setor de alimentação. Os seguintes valores são parciais: 14,50% transporte rodoviário, 12,82% auxiliares dos transportes, 10,14% transporte aéreo, 3,66% transporte hidroviário e 1,75% aluguel de automóveis.

Dentre os indicadores microeconômicos destacam-se os relativos às empresas de transporte aéreo e de transporte hidroviário. Ambas tiveram maior média de pessoal ocupado, 151 no transporte aéreo e 80 pessoas no transporte hidroviário, maior receita operacional líquida, maior remuneração média R\$ 2.736 e R\$ 4.135, respectivamente, maior nível de qualificação do pessoal ocupado. Outros indicadores que distanciam as empresas de transporte aéreo e de transporte hidroviário das demais são:

- 1- A relação entre a receita operacional líquida e o pessoal ocupado total;
- 2- O volume de receita muito superior;
- 3- A diferença do valor unitário dos serviços prestados por estas empresas; e

4- O fato de que estas atividades econômicas exigem maior participação do insumo capital que do insumo trabalho.

Outro indicador microeconômico das empresas de transporte refere-se ao pessoal relacionado ao transporte de passageiros e ao pessoal relacionado aos demais serviços. Os transportes rodoviário, aeroviário e hidroviário tiveram, respectivamente, 95,77%, 83,33% e 3,47% do seu pessoal trabalhando no transporte de passageiros. No transporte rodoviário é grande o número de pessoas que trabalham diretamente relacionadas ao transporte; já no transporte hidroviário é grande o número de pessoas envolvidas com os demais serviços como, por exemplo, serviço de bordo.

Dentre os indicadores de demanda, a pesquisa do IBGE destaca a participação expressiva de três produtos na estrutura dos gastos: combustível de veículo com 24,69%; alimentação com 22,03%; e passagens de ônibus intermunicipal com 10,35%, do total R\$17.095,7 milhões no ano de 2003. Três estados são responsáveis por 50,48% do total dos gastos com viagens não-rotineiras das famílias no Brasil: São Paulo com 27,78%, Minas Gerais com 12,51% e Rio de Janeiro com 10,19%.

As informações relativas aos gastos das famílias possibilitaram identificar não apenas os produtos mais consumidos pelas famílias brasileiras, quando em viagens não-rotineiras, mas também a existência de um padrão de viagens comum em todos os estados: os brasileiros deslocam-se prioritariamente por via terrestre.

Da mesma forma vale ressaltar a importância do conjunto dos diferentes modos de transporte na receita operacional líquida com 55,93% de toda a receita e, ainda, o fato de que o meio ferroviário não aparece nem como um traço percentual na pesquisa. Destaco o fato de que meios de transporte como o aeroviário e o hidroviário exigem maior participação do insumo capital e que meios de transporte como o rodoviário exigem maior participação do insumo trabalho, o que representa uma relação mais ou menos concentrada dos rendimentos obtidos pelos serviços.

Navios e aviões não dependem de vias formalmente edificadas para fluir, precisam do apoio de portos e aeroportos como bases de embarque, desembarque e apoio logístico quando necessário. Os transatlânticos são navios providos de facilidades e utilidades igualmente completas, quando comparados aos hotéis mais sofisticados; no entanto, não somam com as

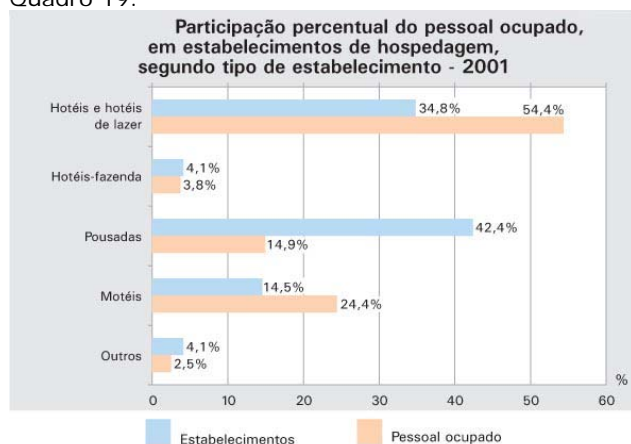
demais empresas do setor hidroviário mais do que 0,04% das empresas características da atividade turística e têm receita operacional líquida média – R\$ 41,7 milhões – por empresa, muito superior a todas as demais, só ficando abaixo das empresas aeroviárias com faturamento líquido médio de R\$ 64,4 milhões. O setor rodoviário tem faturamento total maior, entretanto, o grande número de empresas no setor expressa uma relação mais equilibrada entre os insumos capital e trabalho.

No ano de 2003 o IBGE publicou os resultados da Pesquisa Especial sobre Meios de Hospedagem (PEH) referentes ao ano-base de 2001. Trata-se de uma pesquisa piloto que constitui uma fonte ampla de dados sobre a estrutura e o funcionamento do setor hoteleiro no estado do Rio de Janeiro. Segundo a publicação o estado do Rio de Janeiro foi escolhido por ter reconhecido apelo turístico; ser um pólo de congressos, seminários e turismo de negócio; possuir uma rede hoteleira diversa, que cobre todas as áreas do estado; e ser, para os padrões brasileiros, um estado com reduzidas dimensões territoriais.

No que se refere aos meios de Hospedagem a pesquisa no estado do Rio de Janeiro apresenta alguns dados relevantes. Estes dados ganham outra dimensão quando relacionados aos relativos às características acima.

As pousadas e os hotéis somam 77,2% dos meios de hospedagem no estado, sendo que proporcionalmente os hotéis oferecem mais quartos, 53,22% contra 18,5% das pousadas.

Quadro 19:



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Departamento de Comércio e Serviços, Pesquisa Especial sobre Meios de Hospedagem 2001.

Muito embora existam mais pousadas, quadro 19, são os hotéis que ocupam um maior número de pessoal, em média 25 pessoas por estabelecimento contra 6 pessoas nas pousadas. Situação esta que pode ser explicada pela distinção do tipo de serviço oferecido.

Segundo a pesquisa o pessoal ocupado em serviços de alimentação dentro dos estabelecimentos chega a representar 8,5% do total nas pousadas contra 32,9% nos hotéis de grande porte. As pousadas são caracterizadas por só oferecer refeições no início da manhã, café da manhã, o que ajuda a explicar esta diferença. Quando relacionado aos dados referentes aos serviços de alimentação, do quadro 15 ao 17, que representam junto com o transporte aproximadamente por 84% dos salários e remunerações é possível concluir que estes complementam parte dos serviços não oferecidos pelas pousadas.

Quadro 20:

Distribuição percentual do pessoal ocupado, assalariado e não-assalariado, nos estabelecimentos de hospedagem, segundo o porte do estabelecimento - 2001

Porte do estabelecimento	Distribuição percentual do pessoal ocupado nos estabelecimentos de hospedagem (%)									
	Total	Pessoal assalariado						Pessoal não-assalariado		
		Total	Pessoal de administração	Pessoal de recepção	Restaurante e bar	Serviço de quarto	Outros empregados	Total	Proprietário ou sócios	Membro da família
Total	100,0	89,8	11,5	16,8	21,2	28,6	11,8	10,2	8,0	2,3
Até 5 unidades habitacionais	100,0	41,9	8,2	4,0	8,5	14,6	6,6	58,1	42,4	15,8
De 6 a 20 unidades habitacionais	100,0	70,2	8,7	13,1	11,8	26,5	10,2	29,8	21,5	8,3
De 21 a 50 unidades habitacionais	100,0	90,4	10,3	19,3	17,4	31,8	11,6	9,6	7,9	1,7
De 51 a 100 unidades habitacionais	100,0	94,5	10,7	18,3	22,6	31,0	11,8	5,5	4,9	0,7
De 101 a 200 unidades habitacionais	100,0	98,0	12,8	18,6	25,2	30,0	11,4	2,0	1,7	0,2
Mais de 200 unidades habitacionais	100,0	99,1	16,8	13,8	32,9	21,5	14,1	0,9	0,8	0,1

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Departamento de Comércio e Serviços, Pesquisa Especial sobre Meios de Hospedagem 2001

Quadro 21:



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Departamento de Comércio e Serviços, Pesquisa Especial sobre Meios de Hospedagem 2001.

As pousadas são em grande parte empreendimentos familiares, quadro 20, que empregam e remuneram menos que os hotéis, quadro 21.

As pousadas só atendem a parte das necessidades dos turistas, excluindo os atrativos turísticos. O que se espera como conjunto de serviços oferecidos pelos equipamentos turísticos não são oferecidos por este tipo de meio de hospedagem. Via de regra as pousadas estão vinculadas a uma malha infra-estrutural de acesso coletivo com uma situação territorial razoavelmente consolidada e difundida. Por outro lado, os hotéis podem ou não aproveitar esta condição infra-estrutural. Os casos apresentados no decorrer da tese corroboram esta afirmação.

Estudo de caso

O espaço turístico original eleito para a realização do estudo de caso coincide com os municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati, aqui denominado como zona turística de Angra dos Reis, também conhecido como Região da Costa Verde. O recorte adotado é rico em exemplos de infra-estruturas, atrativos e equipamentos turísticos em graus variados de intensidade. A Costa Verde, ou zona turística de Angra dos Reis, como está sendo denominada aqui, é um bom exemplo de espaço turístico de abrangência nacional e internacional consolidado e com fácil acesso à informação.

Muito embora o estudo de caso tenha ganho outra relevância do que a planejada originalmente, este manteve sua importância de forma diversa, ao destacar quais elementos e correlações se apresentavam na escala dos equipamentos e quais variáveis podiam ser observadas nesta escala e quais demandavam uma análise mais ampla.

Os pré-requisitos para a escolha do estudo de caso basearam-se em critérios de adequação e exequibilidade. Em termos de adequação, o estudo de caso coincide com um recorte espacial eminentemente turístico, com usos intensos e diversos e que permitem observar correlações, em maior ou menor intensidade, com as infra-estruturas locais implantadas em um destino turístico de relevância, no cenário do estado do Rio de Janeiro. Em relação à exequibilidade, o espaço turístico mostrou que a maior parte das informações era centralizada e de razoável acesso nos órgãos públicos, em concessionárias e permissionárias de serviços infra-estruturais, mas, sobretudo, na pesquisa de campo e por intermédio dos questionários remotos e presenciais.

A Companhia de Turismo do Estado (TURISRIO) divide o estado do Rio de Janeiro em sete áreas turísticas: Serrana 1, Serrana 2, Norte Fluminense, Serra-mar, Região dos Lagos (Costa do Sol), Costa Verde e Região Metropolitana.

Segundo pesquisa realizada pelo IBGE (2001), o estado do Rio de Janeiro possuía neste ano 2.132 estabelecimentos de hospedagem, com 63.798 unidades habitacionais e 148.560 acomodações. Desse total foram gastos com pessoal R\$ 292.483.000, sendo R\$ 188.127.000 com salários pagos a

33.465 pessoas. Desse total foi aferida uma receita de R\$ 1.030.250.000 em receita e 583.039 em custos e despesas. Dos de 2.132 estabelecimentos, apenas 118 pertenciam a cadeias de hotéis. No ano de 2001, 30,4% desses estabelecimentos usavam e-mail para serviços do hotel, 11,8% ofereciam e-mail para serviços de hóspedes, 27% tinham página na *web* para divulgação de serviços e 9,1% tinham página na *web* com opção de reservas. 57% dos

Quadro 15: Total de estabelecimentos de hospedagem no estado do rio de Janeiro. estabelecimentos tinham telefone como serviço oferecido pelo meio de hospedagem e 88,2% tinham televisão. Dentre os hotéis e hotéis de lazer, hotéis-fazenda e pousadas, apenas 9,2% tinham auditórios e 18,2% tinham salas de reunião.

Regiões turísticas, municípios e tipo de estabelecimento	Estabelecimentos de hospedagem						
	Total	Unidades habitacionais					
		Total	Suítes	Apartamentos	Quartos	Chalés	Acomodações
Total no estado do Rio de Janeiro	2.132	63.798	9.624	47.489	4.036	2.649	148.560

Quadro 16: Total de estabelecimentos de hospedagem na zona turística de Angra dos Reis.

A zona turística de Angra dos Reis, que se estende entre o litoral e as montanhas dos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati, é um *continuum* de espaços turísticos diversos que apresenta práticas turísticas contemporâneas e de fácil coleta de informações.

Regiões turísticas, municípios e tipo de estabelecimento	Estabelecimentos de hospedagem						
	Total	Unidades habitacionais					
		Total	Suítes	Apartamentos	Quartos	Chalés	Acomodações
Total no estado do Rio de Janeiro	2.132	63.798	9.624	47.489	4.036	2.649	148.560
Costa Verde	326	5.582	421	4.876	133	152	16.042
Angra dos Reis	160	2.881	202	2.523	54	102	8.693
Hotéis e hotéis de lazer	21	1.286	91	1.124	28	43	3.677
Hotéis-fazenda	2	15	10	5	-	-	56
Pousadas	133	1.526	72	1.373	26	55	4.814
Motéis	1	29	29	-	-	-	58
Outros (2)	3	25	-	21	-	4	88
Localidade	90	929	5	877	8	39	3.034

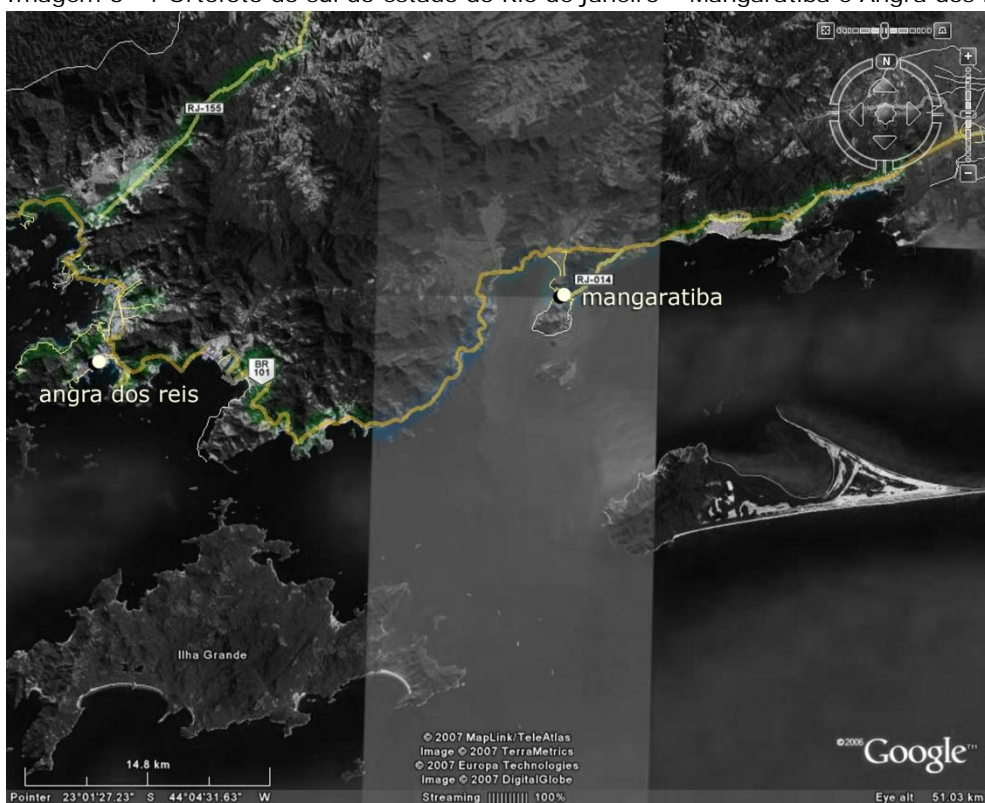
turística de Ilha Grande							
Hotéis e hotéis de lazer	1	31	-	31	-	-	74
Hotéis-fazenda	-	-	-	-	-	-	-
Pousadas	87	882	5	834	8	35	2 900
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (2)	2	16	-	12	-	4	60
Mangaratiba	17	750	65	665	20	-	2.034
Hotéis e hotéis de lazer	7	631	65	552	14	-	1 683
Hotéis-fazenda	-	-	-	-	-	-	-
Pousadas	10	119	-	113	6	-	351
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (2)	-	-	-	-	-	-	-
Parati	149	1.951	154	1.688	59	50	5.315
Hotéis e hotéis de lazer	8	211	31	172	-	8	572
Hotéis-fazenda	-	-	-	-	-	-	-
Pousadas	138	1 717	123	1.494	58	42	4.676
Motéis	1	8	-	8	-	-	16
Outros (2)	2	15	-	14	1	-	51
Localidade turística de Trindade							
Hotéis e hotéis de lazer	27	229	8	212	9	-	632
Hotéis-fazenda	-	-	-	-	-	-	-
Pousadas	27	229	8	212	9	-	632
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (1)	-	-	-	-	-	-	-

Dentre os três municípios que constituem a Costa Verde, o de Parati é o que tem na atividade turística sua principal atividade socioeconômica, sendo desta forma o que possibilitará uma análise mais próxima do que se pretende.

Na minha dissertação de mestrado, intitulada *Um olhar sobre o turismo e seu papel na estrutura, forma e desenho urbano da Região de Angra dos Reis, RJ* (2003), utilizei o mesmo recorte espacial mas com outro enfoque. Evidentemente, algumas questões então observadas, em especial as referentes à rodovia Rio-Santos, propiciaram em grande parte o desenrolar deste trabalho. A pesquisa realizada para a dissertação de Mestrado destacou, em uma perspectiva histórica, que a região de Angra dos Reis esteve marcada pelo caráter de isolamento, possuindo dois tipos predominantes de modos de acesso, o marítimo e o terrestre. Ambos os

caminhos conformaram-se ao longo de diferentes períodos históricos, tanto ao longo da costa como transversalmente a ela. Inicialmente, o acesso aos sítios hoje urbanizados dava-se diretamente por mar, por intermédio de um modo de navegação denominado cabotagem. Depois, particularmente nas cidades de Parati e Angra, foram construídos acessos terrestres transversais à costa, que adentravam o continente. Estes caminhos foram criados para o escoamento do ouro extraído de Minas Gerais, no caso da primeira, e da produção cafeeira do Vale do Paraíba, no caso de Parati. Mais recentemente, foi implantada a rodovia Rio–Santos, trecho da BR–101. Com sua construção, o dinamismo de toda a região foi alterado, o que, no entanto, não apagou o caráter de isolamento apresentado nos modos de ocupação inicial. Cabe destacar que o ocorrido na região, no que tange aos modos de fluxo e aos tipos respectivos que foram adotados, segue a mesma lógica de implementação das vias de fluxo da costa brasileira, guardando-se as devidas proporções, podendo ser compreendido como um retrato do processo histórico de ocupação do território brasileiro.

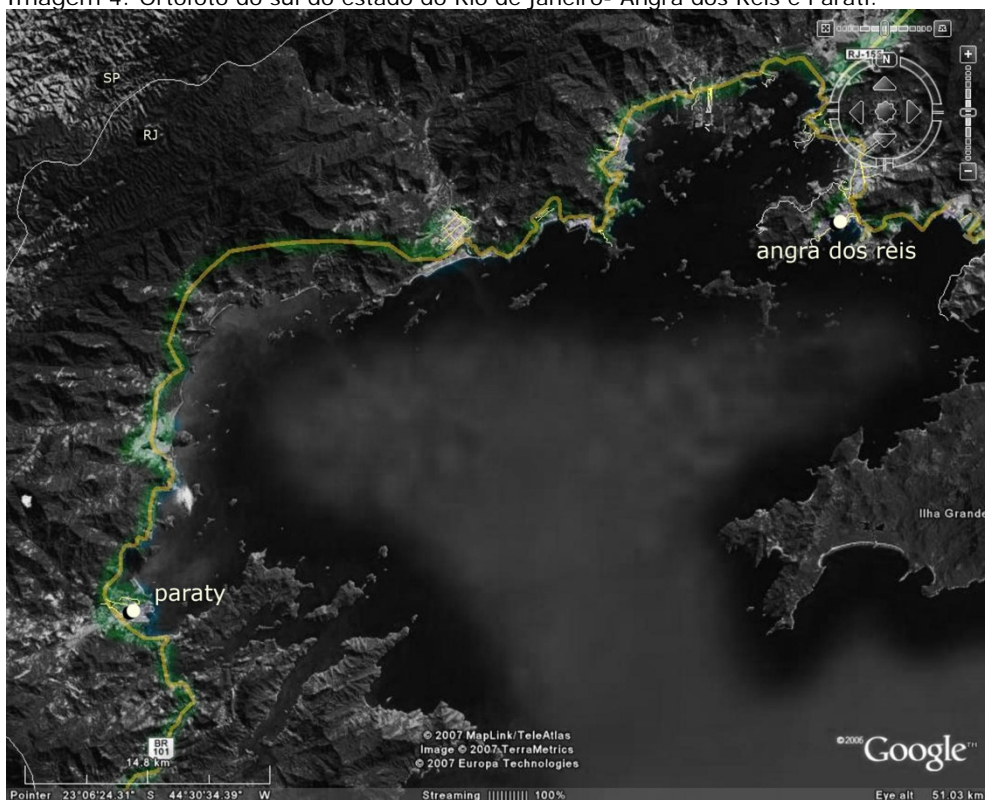
Imagem 3¹²¹: Ortofoto do sul do estado do Rio de Janeiro – Mangaratiba e Angra dos Reis.



¹²¹ As imagens que seguem foram retirada do site Google Earth no dia 17 de maio de 2007. Tem em comum a mesma altura de observação - 51 km.

As cidades de Mangaratiba, Angra e Parati inicialmente se relacionavam com o mundo através do mar. Em um segundo momento, Parati funcionou como porto de uma rota que escoava o ouro das Minas Gerais, por meio de uma estrada construída por escravos que hoje é atração turística. A perfeição da técnica empregada na construção da rota contribui para a sua manutenção até os dias de hoje e intriga especialistas em drenagem de estradas. Em um terceiro momento, Angra funcionou como porto de escoamento da produção cafeeira do Vale do Paraíba, que corria através de uma linha férrea, serpenteando pela Serra da Bocaina. Mangaratiba também foi provida de uma conexão de rede férrea responsável, ainda hoje, pelo escoamento da produção da MBR localizada no município de Nova Lima, ao lado de Belo Horizonte. Mais recentemente, na década de 70, foi aberta a Rio-Santos, BR-101, que possibilitou acesso mais intenso e extenso de veículos de passeio.

Imagem 4: Ortofoto do sul do estado do Rio de Janeiro- Angra dos Reis e Parati.



O processo de construção da BR-101 teve como justificativa o desenvolvimento da atividade turística e o desenvolvimento de outras atividades industriais. A implementação da rodovia fundamentou-se na idéia de rompimento do isolamento, por meio de uma estrutura capaz de alavancar o desenvolvimento da região. Mesmo levando em conta que a rodovia alterou a dinâmica da região, principalmente no que se refere à atividade turística, com a implementação de vários loteamentos de veraneio (condomínios), o

isolamento não foi totalmente rompido. A atividade de veraneio, segunda moradia, manteve o padrão histórico de ocupação em enclaves geográficos, relacionando-se diretamente com a capital, sem criar ou aumentar novas relações com os núcleos mais próximos existentes.

Um olhar mais atento sobre a infra-estrutura viária evidencia que a escolha do traçado priorizou o mar como atrativo turístico, o que hoje tem conseqüências na disposição dos equipamentos turísticos, informação esta que é atestada pelo Projeto Turis¹²². Outras possibilidades de análise passam pelos desígnios econômicos do traçado, mais econômico na sua implementação e antieconômico na manutenção. A questão da manutenção está diretamente relacionada aos impactos ambientais da rodovia que, por sua vez, interferem diretamente na paisagem do seu entorno, um dos atrativos do espaço turístico da Costa Verde.

Durante o período de prospecção percebemos que, no território nacional, não são poucos os exemplos que poderiam ser utilizados como estudo de caso. A percepção deste fato demonstrou a necessidade de trabalhar em outras escalas – nacional, estadual e local – aprofundando alguns exemplos que fossem emblemáticos de determinada situação específica.

No anexo **xvi** seguem alguns exemplos que ilustram as correlações entre infra-estrutura e atividade turística e que em um primeiro momento foram cogitados como estudos de caso.

¹²² O *Projeto Turis*, concebido a pedido da Empresa Brasileira de Turismo, EMBRATUR, na década de 1970, tem entre suas diretrizes de projeto a distância máxima de implantação da BR-101 a 1 km da linha do mar.

Infra-estrutura e hospedagem

As seções que seguem tratam da correlação entre as infra-estruturas e os meios de hospedagem em três escalas de abordagem: nacional, estadual e municipal. O método adotado foi o de relacionar mapas que localizam espacialmente as infra-estruturas de transporte, telecomunicações, energia e saneamento (IBGE e levantamento de campo) com a localização dos meios de hospedagem (4 Rodas, IBGE e levantamento de campo) subsidiados por exemplos locais, dados estatísticos, questionários remotos, entrevistas presenciais e levantamentos de campo. Este processo foi precedido por uma análise das partes envolvidas tanto na atividade econômica característica do turismo quanto do critério de identificação do que tem ou não destaque para o tema em tela.

Na escala nacional

As principais bases adotadas para a obtenção dos dados foram os mapas temáticos disponibilizados pelo IBGE e o *Guia 4 Rodas*. Como complementos foram utilizados dados estatísticos, imagens ortoretificadas do programa *Google Earth* e fotografias próprias.

Meios de hospedagem segundo a divisão municipal

As atividades características do turismo no Brasil, ou seja, aquelas que cessam quando diminuem os visitantes, apresentaram no ano base de 2003 um valor bruto de produção de R\$ 76 bilhões, ocupando 2.092 milhões de pessoas, com remuneração total de aproximadamente R\$15,3 bilhões. No cômputo geral das atividades características, os serviços de alojamento tiveram participação em 7,36% do total da receita operacional líquida, representando 11,27% do pessoal ocupado e foram responsáveis por 11,03% dos salários e outras remunerações. Estes números indicam que a importância econômica relativa do setor de alojamento corresponde a 10% do total do montante das atividades características. É interessante observar esse fato diante da importância estratégica que a hospedagem tem para o todo da atividade. O fato é que impossível fazer turismo sem alojamento/hospedagem. A atividade turística se caracteriza pelo deslocamento e, minimamente, por um pernoite em local diferente da residência do turista, caso contrário, trata-se de excursionismo. No entanto, esta prestação de serviço movimenta apenas 10% do dinheiro envolvido com o turismo.

Identificar os meios de hospedagem possibilita mapear onde ocorre a atividade turística. A identificação do que é um meio de hospedagem não é exatamente um problema, o ponto está em como qualificar quais contribuem e respondem a um fluxo significativo em volume de turistas e qualidade de serviço. Os guias de turismo são uma valiosa forma de se obter informação, muito embora deva ser considerado que, além do fato de mapearem o que ocorre, também funcionam na construção dos atrativos, induzindo a ocupação de determinados destinos.

No Brasil, o *Guia 4 Rodas*¹²³ cumpre esse papel desde 1965, e se auto-intitula a “*Bíblia do turismo no Brasil*”. É um guia que traça um perfil dos meios de hospedagem, segundo critérios de qualidade. Muito embora não contemple todos os meios de hospedagem, delinea um panorama quantitativo de onde se hospedar no Brasil, traçando um retrato panorâmico bastante fiel dos municípios e localidades que recebem afluxo de turistas.

Os 26 estados federados e o Distrito Federal somam 5.539 municípios. Deste total, 732 têm hospedagens catalogadas pelo *Guia 4 Rodas*.

Segundo o Censo de 2000, a área territorial do Brasil é de 8.514.876.599 km², retratando uma nova metodologia, fruto de alterações impostas por instrumentos legais.

Imagem 5: Mapa do Brasil e municípios catalogados no 4 Rodas.



A imagem 5 é uma reprodução fiel das divisões dos municípios brasileiros disponibilizada pelo IBGE em seu site no formato DGN.

Este mapa é base de muitos outros que virão a seguir. Na borda do mapa, uma referência gráfica de 200 km.

Os municípios destacados em cinza na Imagem 35 estão relacionados no *Guia 4 Rodas* com pelo menos um meio de hospedagem. A área ocupada pelos municípios destacados é de aproximadamente 1.435.300 km², 16,86% do território nacional.

¹²³ O *Guia 4 Rodas* é uma publicação da Editorial Abril S.A. usualmente utilizado pelo turista comum na escolha de roteiros, meios de hospedagens e serviços de alimentação, segundo critérios de custo e qualidade aferidos pela editora.

O município de Altamira no Pará, com 159.696 km², é o maior município do Brasil; no entanto possui apenas um hotel classificado pelo *Guia 4 Rodas*, muito embora instrumentos de navegação recentemente difundidos, como o *Google Earth*, indiquem sete meios de hospedagem. Neste município, estes estão localizados na cidade sede no extremo norte, na parte navegável do rio Xingu, a um aeroporto e à rodovia transamazônica, conforme indicado por um círculo vermelho na Imagem. A maior parte do município não é provida por meios de hospedagem. O destaque de todo esse município na Imagem 35 é uma evidente distorção, se tomarmos a delimitação administrativa de todo o município como sítio onde se desenvolve a atividade turística. No caso de Parati, no estado do Rio de Janeiro, destacado pelo quadrado vermelho, com área de 928 km², foram identificados pela *internet*, em *sites* que centralizam esse tipo de informação, 130 meios de hospedagem, em sua maioria pousadas, sendo que 104 foram contatados por *e-mail* no envio de um questionário eletrônico, material que está disponível na parte anexa. O *Guia 4 Rodas*, por exemplo, identifica 48 ocorrências de meios de hospedagem e o IBGE catalogou 149 durante uma pesquisa especial realizada em 2003.

Evidentemente o *Guia 4 Rodas* não cobre toda a oferta de hospedagem, dá apenas uma visão seletiva dos meios que oferecem serviços de qualidade.

Hospedagem, municípios e população:

Imagem 6: População

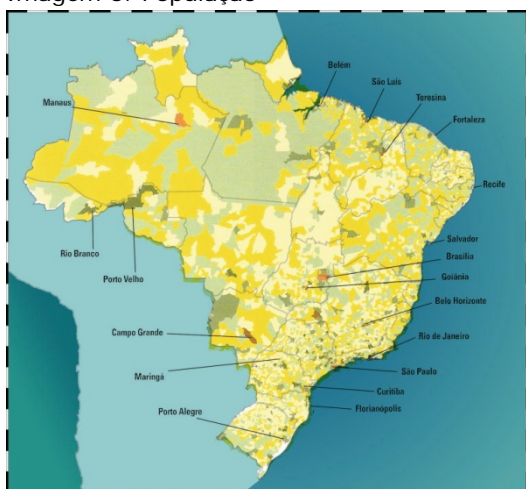


Imagem 7: População e 4 Rodas.



População

1.200.000 a 11.100.000	(13)
600.000 a 1.200.000	(17)
300.000 a 600.000	(51)
100.000 a 300.000	(195)
30.000 a 100.000	(768)
10.000 a 30.000	(1866)
0 a 10.000	(2646)

Entre parênteses o número dos municípios por faixa.

O mapa do Brasil que trata dos meios de hospedagem segundo um recorte municipal põe em evidência uma divisão municipal maior nas Regiões Sul e Sudeste quando comparadas à Região Norte, ou seja, na mesma porção de território das Regiões Sul e Sudeste existem mais divisões administrativas, municípios, do que na Região Norte.

Os mapas¹²⁴ acima apresentados, imagens 6 e 7, mostram números de população por município, sendo que o da direita correlaciona municípios e meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*. São poucos os municípios com menos de 10 mil habitantes que têm meios de hospedagem catalogados. A maioria se situa na faixa dos 100 mil aos 11 milhões de habitantes.

¹²⁴ Os mapas que tratam de população, densidade, potencial de consumo por município e *per capita* têm como base de informação os mapas encontrados no *Atlas brasileiro de telecomunicações*, da Editora Glasberg, 2008, São Paulo.

Imagem 8: Densidade.

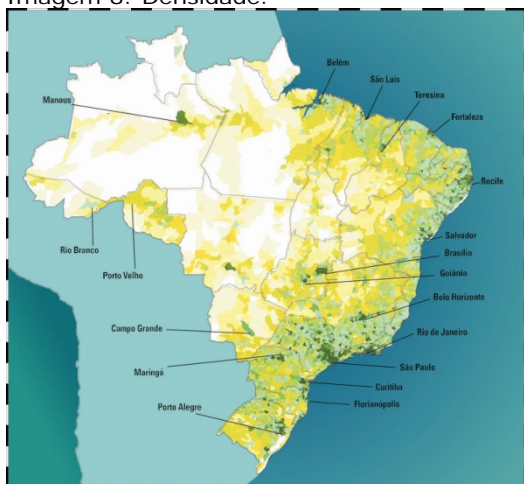
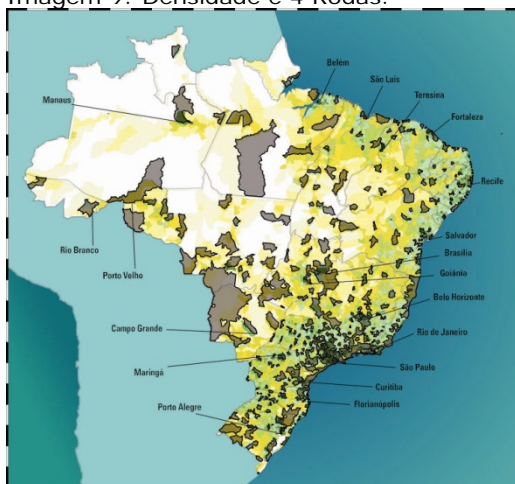


Imagem 9: Densidade e 4 Rodas.



Densidade populacional

500 a 20.000	(151)
200 a 500	(193)
150 a 200	(118)
120 a 150	(126)
100 a 120	(123)
70 a 100	(317)
50 a 70	(406)
30 a 50	(860)
20 a 30	(875)
15 a 20	(566)
10 a 15	(586)
7 a 10	(360)
5 a 7	(220)
2 a 5	(402)
0 a 2	(158)

Entre parênteses o número de municípios por faixa.

O tamanho dos municípios e a forma como se distribuem no território, relacionados à densidade populacional, remetem ao histórico de ocupação territorial brasileira, do litoral para o interior, assim como indicam relações entre densidade populacional, níveis de atividade econômica, padrão fundiário dos municípios, dentre outras relações possíveis.

Nos mapas, imagens 8 e 9, fica evidente que o maior número de municípios com hospedagem se encontra ao longo do litoral e na Região Sudeste, faixa com maior densidade populacional.

Hospedagem, municípios e consumo:

A atividade turística é, como já foi amplamente abordada na primeira parte desta tese, uma relação de consumo de serviços característicos.

Imagem 10: Potencial de consumo por município.

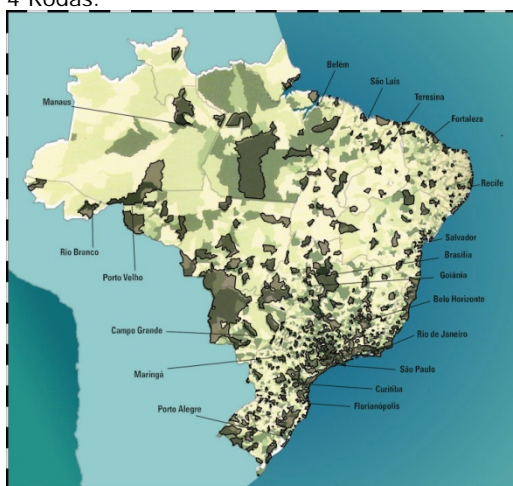


Potencial de consumo por município

0,5 a 2	(17)
0,1 a 0,5	(123)
0,01 a 0,1	(938)
0,008 a 0,01	(210)
0,003 a 0,008	(1465)
0 a 0,003	(2800)

Porcentagem do consumo nacional. Entre parênteses o número dos municípios por faixa.

Imagem 11: Potencial de consumo por município e 4 Rodas.



As Imagens 10 e 11 relacionam os municípios com hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas* com o potencial de consumo por município em relação ao todo do país, muito embora tratem também do consumo de bens, e não somente do consumo de serviços. Praticamente todos os municípios catalogados pelo *Guia* estão na casa do décimo de percentual.

Imagem 12: Potencial de consumo per capita.



Potencial de consumo per capita

0,8 a 1,5	(31)
0,48 a 0,8	(1200)
0,37 a 0,48	(1007)
0,28 a 0,37	(901)
0,21 a 0,28	(1026)
0,15 a 0,21	(974)
0 a 0,15	(417)

IPC para cada milhão de habitantes. Entre parênteses o número dos municípios por faixa

Imagem 13: potencial de consumo per capita e 4 Rodas.



Quando relacionado ao potencial de consumo *per capita*, identificam-se dois arcos de crescimento do potencial de consumo que se desenvolvem para a Região Centro-Oeste do Brasil, o que em certa medida não segue fielmente o mesmo padrão de organização dos municípios com meios de hospedagem.

Transporte

A pesquisa realizada pelo IBGE (2006) mostra que, em termos de relevância econômica, o transporte tem uma participação até mais significativa do que o alojamento. O transporte é um elemento-chave não somente por sua relevância econômica, mas principalmente por estar articulado a aspectos que ajudam a distinguir a atividade turística das demais atividades, ou seja, está articulado com o deslocamento dos turistas ao local de usufruto e é também um elemento de desfrute turístico. De todas as infra-estruturas, a de transporte é a que apresenta relação mais intensa de interdependência com a atividade turística, relação esta muito bem expressa no território, seja em grandes arcos rodoviários ou ferroviários, seja em nós portuários e aeroviários.

Na parte que se segue, faço a descrição das infra-estruturas de transporte que, de algum modo, participam da atividade turística. Aproveitando as descrições já apresentadas, diferencio o meio de transporte e as características infra-estruturais que esse apresenta. Conceituo e descrevo os nós e os arcos que compõem a rede e analiso como colaboram para o funcionamento do sistema, como podem ser apropriados como atrativos e como interferem na dinâmica ecológica. Vale esclarecer que o enfoque é aprofundado no que considero condizente com a relação da infra-estrutura de transporte e seus aspectos turísticos e na sua relação com o espaço turístico.

Transporte aéreo:

No mundo inteiro o transporte aéreo representa mais de 50% do meio de transporte utilizado para o turismo doméstico e internacional. Estes dados foram computados da década de 1970 para cá, sendo que em países como Austrália, Nova Zelândia e Japão o transporte aéreo é hoje responsável por mais de 90% das entradas de turistas estrangeiros (PALHARES, 2001).

A infra-estrutura aérea é composta por nós em terra, arcos de circulação e um sistema de normas e procedimentos internacionais com controle coordenado por rádio e radar de alguns pontos preestabelecidos. Os nós são plataformas físicas, em geral em terra, que variam de grandes e complexos

aeroportos a pistas de pouso e heliportos gramados e sem maior complexidade. Os arcos são aerovias preestabelecidas e normatizadas, controladas no Brasil, em primeira instância, pelo Ministério e operacionalizada pela Aeronáutica. O espaço aéreo é dividido em espaço aéreo controlado e espaço aéreo não controlado. Em ambos os casos, o piloto tem a responsabilidade final. No espaço controlado, entretanto, o piloto recebe informações a respeito das condições de voo ou instruções que deve seguir.

No Brasil os aeroportos são classificados pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) em quatro categorias, vide anexo **xvii**. O objetivo desta classificação é hierarquizar-los para fins específicos de cobrança de tarifas aeroportuárias. São 13 os aeroportos de 1ª categoria, 40 de 2ª categoria, 39 de 3ª categoria e 95 de 4ª categoria, conforme descritos na lista relacionada pelo DAC. O tipo de operação aeroviária não está exatamente relacionado à categoria do aeroporto. De modo geral, os aeroportos de primeira categoria correspondem aos com capacidade para operar vôos internacionais, com operação mais sofisticada e recebem aeronaves que dependem de uma pista mais longa para operar. Da primeira categoria à quarta, variam o porte das aeronaves, o comprimento da pista e o porte das instalações.

Em termos conceituais é possível reduzir o transporte aéreo ao deslocamento de pessoas e bens materiais com a utilização de aeronaves, principalmente aviões e helicópteros. A velocidade de conexão entre os pontos de deslocamento distingue essencialmente este meio dos demais meios de transporte.

Os meios de transporte aéreo podem ser classificados por serem ou não mais leves do que o ar e por seu uso civil ou militar. Dentre os mais leves que o ar estão os balões e os dirigíveis, e entre os mais pesados que o ar estão os aviões a pistão e turboélices, os aviões a jato e os aviões supersônicos; os helicópteros e, por fim, os planadores.

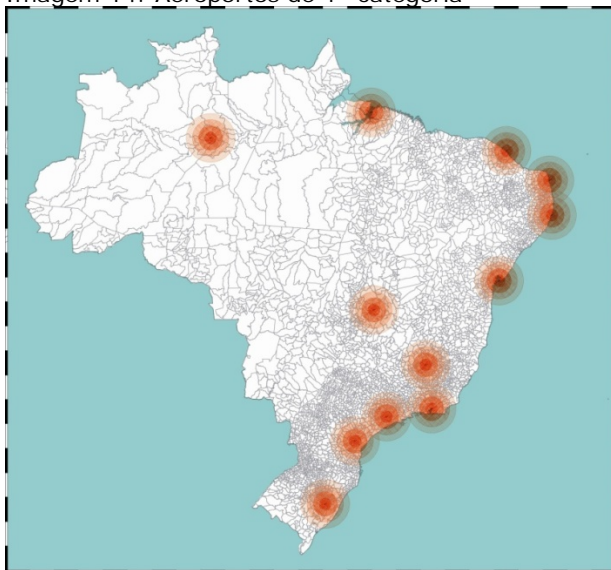
Em se tratando do uso civil, todas as classes de aeronaves podem ser utilizadas como meio logístico para a realização de outra atividade ou com um fim em si, como ocorre nas atividades de lazer. Os aviões caracterizam-se fundamentalmente pelo transporte de carga e de pessoas; os helicópteros e aviões de pequeno porte também funcionam como opções de lazer; já os balões, os dirigíveis e os planadores têm como função principal o lazer, sem esquecer as asas delta e parapentes enquadrados nos esportes radicais.

No que se refere à autonomia de vôo, o avião é o principal meio de transporte aéreo para longas e curtas distâncias; os helicópteros e os ultraleves são utilizados em distâncias mais curtas e, de modo geral, são sujeitos às condições do tempo e restritos ao período diurno. A capacidade de carga e de número de passageiros é maior nos aviões. Dentre os transportes aéreos, os aviões se enquadram como meios de transporte de massa.

A capacidade de transporte da aeronave demanda no seu suporte em terra uma base operacional equivalente. Grandes aeronaves requerem grandes pistas de pouso e sofisticadas operações logísticas; pequenas aeronaves podem operar em bases menos sofisticadas. Grandes aeronaves necessitam de uma tripulação específica para esse fim; pequenas aeronaves muitas vezes têm tripulação e passageiro como a mesma pessoa. Os custos e a manutenção dos aviões também variam de acordo com o tipo de tecnologia empregado (ex.: jato ou turboélice). Os custos operacionais por passageiro nos helicópteros são, de modo geral, mais altos do que nos aviões; os ultraleves têm o custo mais baixo, sendo o mais próximo do custo rodoviário.

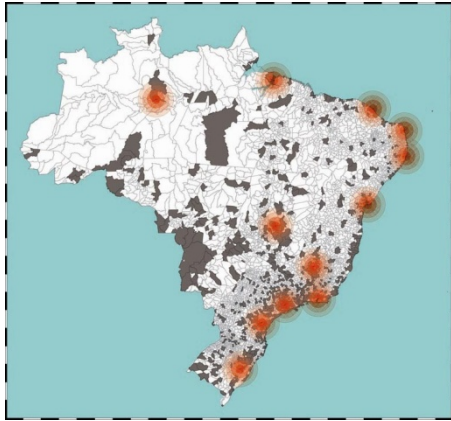
Aeroportos internacionais: são a principal porta de entrada dos turistas estrangeiros que chegam em aeronaves de grande capacidade, as quais necessitam de pistas de pouso de até 3 km de extensão. O alto custo operacional e questões relativas à alfândega, segurança sanitária e imigração colaboram para justificar a localização e concentração dessas infraestruturas em metrópoles como o Rio de Janeiro e São Paulo. No Brasil são 12 aeroportos internacionais como indicados na imagem 14.

Imagem 14: Aeroportos de 1ª categoria



Ao lado do mapa do Brasil com os principais aeroportos internacionais no centro das circunferências. Com raios concêntricos de 50 em 50 km, este mapa indica as áreas sob influência dos aeroportos com até 4 horas de deslocamento rodoviário – 200 km –, utilizando como parâmetro uma velocidade máxima de 60 km/h.

Imagem 15: Aeroportos de 1ª categoria e 4 rodas.



Os 12 aeroportos, imagem 14, e seus respectivos raios de abrangência estão a 4 horas de deslocamento rodoviário de somente 11,62% do território nacional. Entretanto, quando relacionados aos municípios destacados em cinza, os aeroportos de 1ª categoria atendem neste critério a 59,01% dos municípios com pelo menos um meio de hospedagem, ou seja, 432 do total de 732 municípios.

Esses aeroportos funcionam como centros de distribuição para outros aeroportos regionais, para outros modos de transporte e para uma demanda localizada nas suas imediações. O afluxo de turistas internacionais por essas portas de entrada é o mais significante em números absolutos.

Imagem 16: Região metropolitana do Rio de Janeiro e aeroporto internacional.

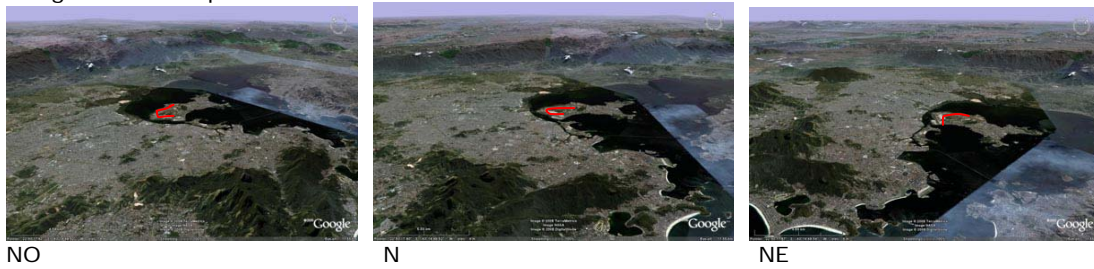


Outra característica que deve ser ressaltada é sua condição geográfica, como evidenciam as imagens 16¹²⁵ e 17.¹²⁶ Aeroportos deste porte recebem

¹²⁵ Esta imagem corresponde a uma ortofoto da região metropolitana do Rio de Janeiro, destacado em vermelho o "v" formado pelas duas pistas de pouso. Imagem salva do site Google Earth no dia 17 de abril de 2008, tendo como referência técnica de comparação a uma

aeronaves que exigem cones de aproximação suaves, o que restringe sua localização a gabaritos de edificações e desníveis nos relevos nas proximidades.

Imagem 17: Aeroporto e entorno.



Aeroportos como o Antonio Carlos Jobim, no Rio de Janeiro, antigo Galeão, e Cumbica, em São Paulo, chegam a ocupar mais de 1.500 ha, destacado em vermelho na Imagem 18.

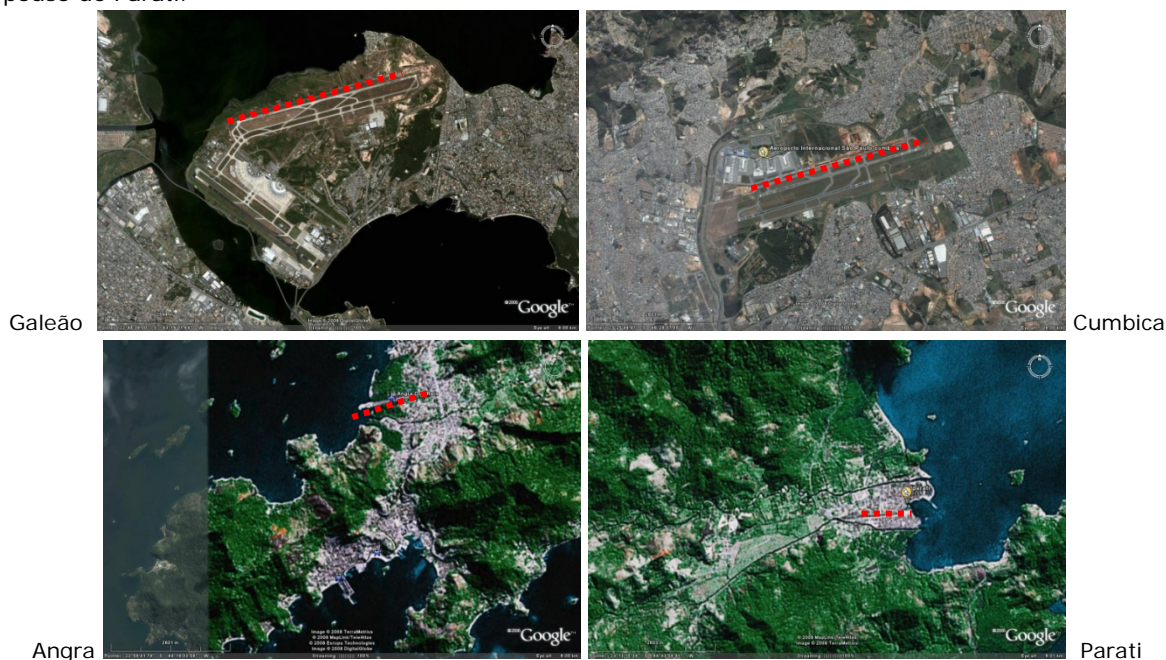
Imagem 18: Aeroporto internacional Antonio Carlos Jobim.



altura do "olho" de 92 km. Para efeito de comparação, as próximas imagens nesta abordagem territorial utilizarão os mesmos parâmetros.

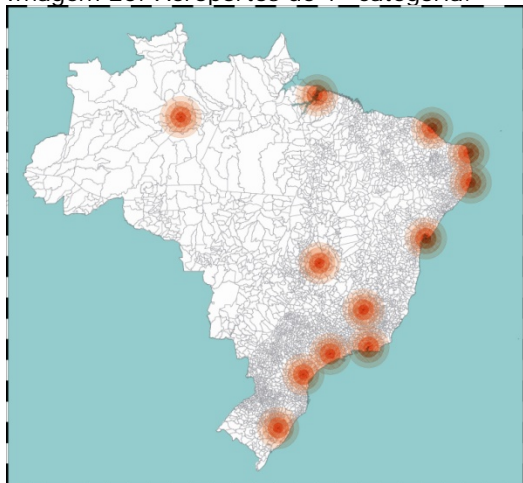
¹²⁶ As perspectivas acima apresentadas foram salvas do site *Google Earth* no dia 17 de abril de 2008, tendo como referência técnica de comparação a uma altura do "olho" de 11,5 km em ângulos nordeste, norte e noroeste, respectivamente.

Imagem 19: Aeroportos internacionais do Rio e de São Paulo Aeroporto local de Angra e pistas de pouso de Parati.



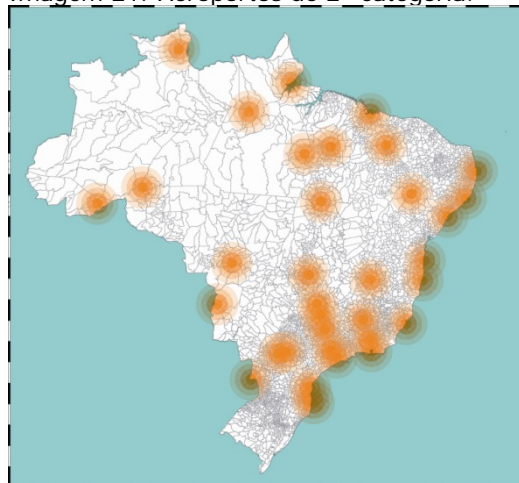
A extensão de terra de aeroportos como o do Rio de Janeiro chegam a superar a área urbanizada de cidades como Parati e Angra dos Reis, incluindo nestas imagens o aeroporto local de Angra e a pista de pouso de Parati, como pode ser evidenciado nas Imagens 19.¹²⁷

Imagem 20: Aeroportos de 1ª categoria.



A área de influência dos aeroportos de primeira categoria é de 989.495 km², o que corresponde a 11,62% do território nacional.

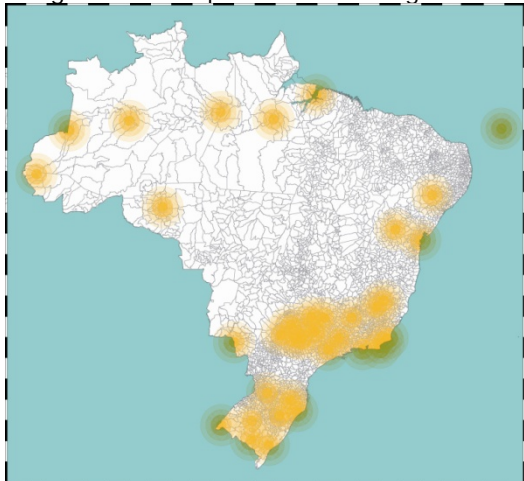
Imagem 21: Aeroportos de 2ª categoria.



A área de influência dos aeroportos de segunda categoria é de 2.677.075 km², o que corresponde a 31,44% do território nacional.

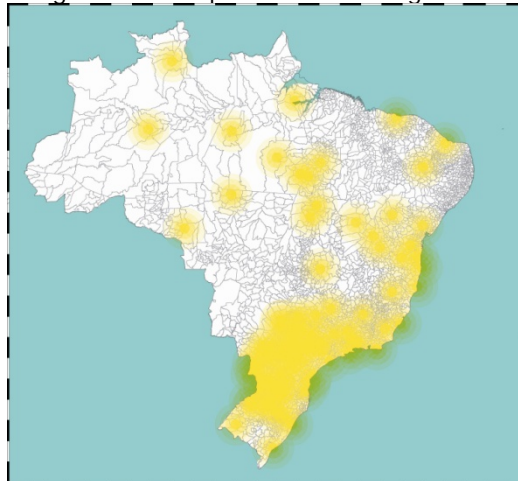
¹²⁷ Imagem retirada do site Google Earth no dia 16 de janeiro de 2008. Tendo como referência técnica de comparação a uma altura do "olho" de 8,2 km.

Imagem 22: Aeroportos de 3ª categoria.



A área de influência dos aeroportos de terceira categoria é de 2.227.129 km², o que corresponde a 26,16% do território nacional.

Imagem 23: Aeroportos de 4ª categoria.



A área de influência dos aeroportos de quarta categoria é de 3.511.154 km², o que corresponde a 41,24% do território nacional.

Aeroportos regionais (domésticos): os estados brasileiros não providos por aeroportos internacionais estão conectados à malha aeroviária brasileira por meio de aeroportos regionais. Alguns estados, como o Rio de Janeiro e São Paulo, têm todas as categorias de aeroportos, destacadamente os internacionais e os regionais. Os aeroportos regionais cumprem função fundamental como pontos de destino ou como nós de conexão interna nas rotas para os destinos com apelo internacional. Para fluxo de turistas brasileiros, turismo interno, funcionam prioritariamente como destino, uma vez que São Paulo é a principal fonte emissora de turistas internos.

Aeroportos locais: são a principal base de apoio para jatos executivos, turboélice, monomotores, helicópteros e ultraleves. Estes aeroportos recebem aeronaves que operam em pistas reduzidas, com autonomia de voo menor – exceção aos jatos executivos – e que ocupam extensões de terra proporcionalmente menores. As condições do entorno podem ser menos favoráveis, se comparadas aos demais aeroportos. Se nos casos anteriores estas infra-estruturas são de propriedade e gestão pública, neste caso só o acesso permanece público.

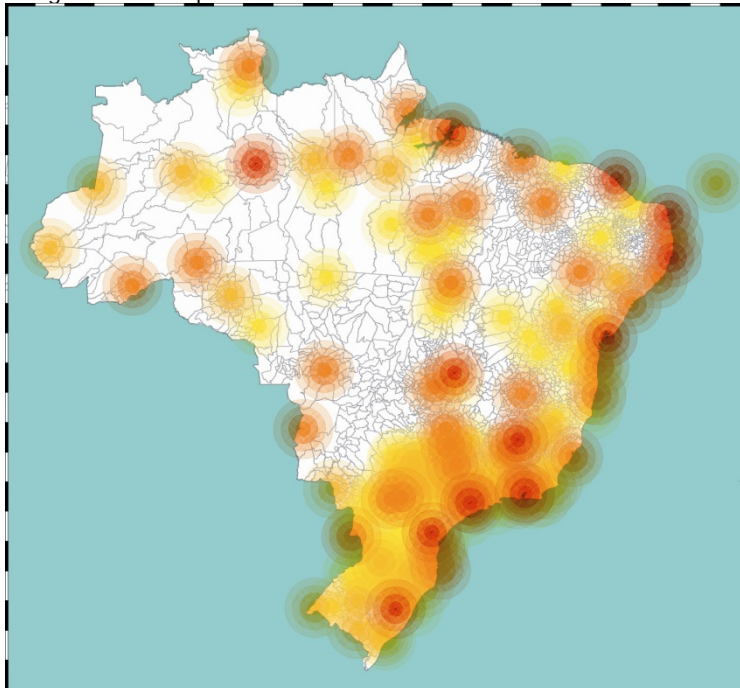
Neste critério os aeroportos influenciam até 200 km no seu entorno, assim temos 64,75% do território atendido pela malha aeroviária de acesso público, conforme mapa e quadro resumo dos aeroportos de 1ª a 4ª

categorias, Imagem 24, respectivamente, aeroportos internacionais, aeroportos regionais e aeroportos locais.

Quadro 17: Área não coberta por raios de 200km.

	km ²	%	% do território que está a mais de 4 horas desses aeroportos
Área territorial brasileira	8.514.876	100,00%	
Área de influência dos aeroportos de primeira categoria (raios de 200 km)	989.495	11,62%	88,38%
Área de influência dos aeroportos de segunda categoria (raios de 200 km)	2.677.075	31,44%	68,56%
Área de influência dos aeroportos de terceira categoria (raios de 200 km)	2.227.129	26,16%	73,84%
Área de influência dos aeroportos de quarta categoria (raios de 200 km)	3.511.154	41,24%	58,76%
Área de influência dos aeroportos sobrepostas (raios de 200 km)	5.498.057	64,57%	35,43%

Imagem 24: Aeroportos e raios de influência de 200km.



Mapa síntese com a localização de todos os aeroportos de 1^a a 4^a categorias e seus respectivos raios de até 4 hs de deslocamento rodoviário ou 4 raios concêntricos que somam 200 km.

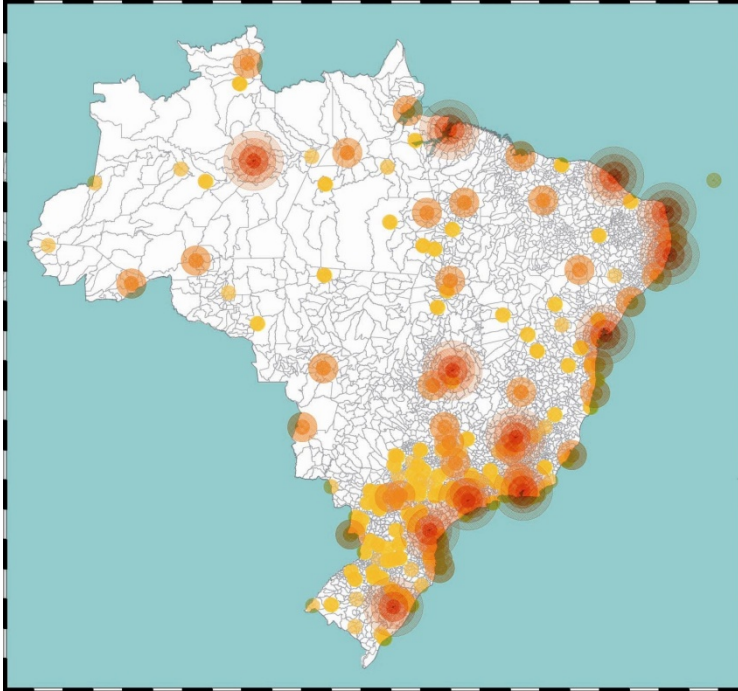
Imagem 25: Aeroportos e raios de influência de 200km e 4 Rodas. Tendo os 200km como parâmetro, são apenas 18 os municípios com meios de hospedagens cadastrados pelo *Guia 4 Rodas* que estão a mais de 4 horas de um aeroporto de 1ª a 4ª categoria.

No entanto, a influência dos aeroportos varia de acordo com a localização em relação à malha aeroviária, à geografia física do entorno dos aeroportos, à capacidade operacional dos aeroportos – tamanho da pista e o tipo de aeronaves que podem operar –, a outros meios de transporte que conectam os aeroportos ao restante das atividades, e a uma série de outros fatores menos objetivos, mas que têm real influência no raio de abrangência. Os 200 km de raio podem ser 220 km ou 450 km, como é o caso da distância direta dos aeroportos internacionais de Confins, em Minas Gerais, e Galeão, no Rio de Janeiro, em relação a Governador Valadares, cidade localizada no nordeste de Minas Gerais. O Santos Dumont, no município do Rio de Janeiro, aeroporto de segunda categoria, atende efetivamente a cidades em raios de 45 km como Petrópolis, de 96 km como Nova Friburgo, e de 120 km como Angra dos Reis. Há, Angra dos Reis, um aeroporto de 4ª categoria que não opera vôos comerciais regulares nem comporta aviões como o Boeing 737, aeronave mais comumente utilizada em rotas comerciais de turismo no Brasil, mas opera vôos fretados e pequenos jatos executivos usados em táxi-aéreo.

No que se refere efetivamente à atividade turística, devemos levar em consideração variações nas modalidades de atividade turísticas, por exemplo: o turismo de negócio e convenções efetiva-se em deslocamentos terrestres mais curtos, próximos a 50 km, em geral para pessoas do ramo de

serviços oriundos das áreas metropolitanas. Por outro lado, quando o conjunto de atrativos de um determinado espaço turístico é significativo, essas distâncias são relevadas, como é o caso do destino turístico da Chapada da Diamantina¹²⁸ no interior da Bahia, a 320 km em linha reta do aeroporto internacional de Salvador.

Imagem 26: Aeroportos e raios de influência de 50 a 200km.

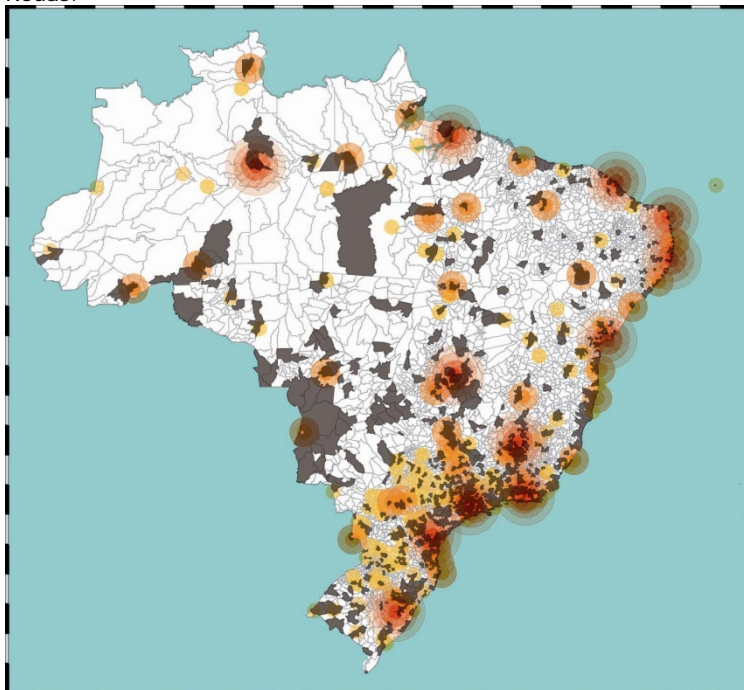


Tendo tais elementos em consideração, a imagem 26 apresenta os aeroportos de 1ª a 4ª categoria com raios de 200, 100, 50 e 50 km, mais adequados às abrangências efetivas dos aeroportos.

De acordo com tais critérios, 24,73% da área territorial brasileira apresenta potencial turístico sob a perspectiva da aviação comercial de carreira.

¹²⁸ Mesmo neste caso existe um aeroporto de 3ª categoria com capacidade de receber aviões como o 737 da Boing .

Imagem 27: Aeroportos e raios de influência de 50 a 200km e 4 Rodas.



Tomando esse critério como parâmetro, são 88 os municípios com meios de hospedagens cadastrados pelo *Guia 4 Rodas* que estão fora dos raios de abrangência dos aeroportos de 1ª a 4ª categoria.

Destaca-se neste mapa, imagem 25, o fato de que existem alguns aeroportos de 4ª categoria em municípios não relacionados pelo *Guia 4 Rodas*.

A malha aeroviária brasileira tem relação estreita com a atividade turística, do que podemos inferir que o potencial turístico relacionado a esta infraestrutura é subutilizado. São vários os municípios servidos pela malha aérea sem registro no *Guia*.

Entretanto, existem outros nós aéreos que complementam a malha aeroviária de 1ª a 4ª categoria: são as pistas de pouso, os heliportos e os helipontos. Neste caso, torna-se inviável mapear esses nós na escala que está sendo abordada.

Pistas de pouso: as condições gerais de entorno e dimensões lineares das pistas de pouso variam de acordo com o tipo de aeronave que pretendem operar. Podem ser gramadas, no caso de ultraleves, ou devem ser asfaltadas e com mais de 1.300 metros de extensão, no caso de alguns jatos executivos. A propriedade, gestão e o acesso dessas infra-estruturas costumam ser privados, e no que se refere especificamente à atividade turística estas costumam ocorrer junto a meios de hospedagem.

Heliportos e helipontos: os helipontos são pontos homologados de embarque e desembarque de passageiros, ao passo que os heliportos são locais onde os

helicópteros estacionam, reabastecem, realizam operações de manutenção e todas as atividades afins. Os heliportos são implementados, via de regra, junto com aeroportos e demandam uma superfície maior do que os heliportos. As maiores observações para esse tipo de infra-estrutura restringem-se aos cones de aproximação.

No que se refere à condição dessa infra-estrutura como atrativo turístico, os aeroportos de grande porte, de modo geral, são por si só atrativos. Os aeroportos e as próprias aeronaves exercem um fascínio, uma espécie de assombro tecnológico; por outro lado, encontra-se, nas perspectivas aéreas originadas dos vôos, outro atrativo relevante. No caso dos aviões de grande porte, este aspecto só é efetivo nas manobras de decolagem e pouso; aviões de pequeno porte e, sobretudo, helicópteros são em si atrativos e meios de observar, na paisagem externa os atrativos naturais e construídos.

As interferências ecológicas geradas pela infra-estrutura aeroviária estão concentradas principalmente nos aeroportos e nos seus arredores. Grande parte dos impactos são do mesmo monte de equipamentos urbanos com porte similar, problemas de esgotamento sanitário, lixo, entre outros. O que distingue o impacto de nós de transporte como esse é a operação das aeronaves, por três razões especiais: emissão de gases da combustão dos motores, ruídos e conflito com aves. Os impactos ocorrem nos pousos e principalmente nas decolagens. Os helicópteros, por terem uma maior agilidade na condição de navegação, têm menor conflito com aves.

Quadro 18: Resumo do transporte aéreo.

Caracterização	Arcos	livres – responsabilidade do piloto, no máximo são orientados por normas internacionais e controle dos espaços aéreos nacionais.
	Nós	bem caracterizados – aeroportos e heliportos, aeródromos, pistas de pouso e helipontos.
Territorialidade		alta porém concentrada – somente nos locais (aeroportos, heliportos...) onde possa empreender operações logísticas e de carga e descarga de suprimentos e passageiros; entretanto gera fortes laços de interdependência com a atividade turística, contribuindo fortemente na constituição do espaço turístico.
Custo operacional		alto , para pistas de pouso de pequenas aeronaves e muito alto na operação de grandes aeroportos.
Atratividade turística		alta - tanto pela perspectivas não usuais que propicia quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera.
Impacto		alto , concentrado e difuso – poluição sonora nas imediações e emissão de poluentes na atmosfera.

Transporte terrestre - rodoviário

Dentre todos os meios de transporte, o rodoviário é o mais antigo, o mais difundido e utilizado em todo o mundo para a maioria das atividades econômicas e sociais. Mesmo muito antes do advento dos automotivos, o que alguns autores consideram como os primórdios da atividade turística, os aristocratas romanos já utilizavam as estradas como infra-estrutura para levá-los aos balneários nas suas imediações.

Evidentemente a utilização deste meio nas transações entre nações e principalmente entre continentes é menos eficiente quando comparado aos demais meios. A capacidade reduzida de transporte de carga por veículo automotor é suprida pela flexibilidade deste meio para ser adaptado às mais

diversas condições circunstanciais. Por mais que os outros meios de transporte sejam mais eficientes em outros aspectos, como volume transportado, por exemplo, dificilmente tem nos seus nós de conexão o fim do trajeto pretendido pelo sujeito viajante, pela carga, informação, ou seja, o que couber ser transportado. Na maioria dos casos, o transporte é completo com um trecho rodoviário.

O que caracteriza o sistema viário terrestre é, antes de mais nada, uma padronização e nivelamento do leito carroçável de modo que os veículos de transporte tenham mínimas condições para trafegar. Em tese a rede do sistema viário tem ao longo de todos os seus arcos a possibilidade de infinitos nós de conexão. Esta condição permite que cada indivíduo tenha a possibilidade de escolher seu trajeto e executá-lo da forma que lhe convier. Esse aspecto distingue radicalmente esse meio de transporte dos demais e, dentro das expectativas inerentes à atividade turística, tem campo fértil.

A necessidade de padronização do transporte terrestre é também, por sua vez, uma das condições de alteração do meio natural. A necessidade de adequar inclinações, conduzir as águas superficiais, impermeabilizar o solo somadas às emissões de gases geradas pelos combustíveis fósseis, interfere na dinâmica ecológica local e em outras escalas mais abrangentes de forma diversa. Por outro lado, soluções técnicas como pontes e túneis são elementos que podem mitigar impactos ecológicos, assim como podem ser apropriados como atrativos turísticos.

Em termos teóricos, o transporte rodoviário não tem a liberdade de traçar o próprio trajeto, como o transporte aéreo e o hidroviário, pois, na prática, este meio concede mais liberdade de movimento aos seus usuários, em virtude da profusão de vias existentes na maior parte do território brasileiro. Veículos coletivos têm, de modo geral dentre os veículos que circulam pelas rodovias, menos liberdade de eleger outros nós ao longo dos arcos da rede rodoviária que não sejam os pontos preestabelecidos e regulamentados. Veículos de passeio e motocicletas seguem o trajeto e param nos locais eleitos por seus ocupantes.

O deslocamento dos turistas dos centros emissores para os destinos turísticos ocorre, na sua maioria, por meio de transporte automotivo rodoviário, e nos destinos turísticos essa característica pode tomar outros contornos. Meios de transporte sem propulsão mecânica, como a bicicleta,

devem ser considerados como alternativa ao transporte tradicional, principalmente por permitir uma liberdade de conexão que se aproxima do experimentado pelo deslocamento a pé. A velocidade reduzida do deslocamento de bicicleta e a visibilidade panorâmica que esta permite torna este meio de transporte propício à apreensão da paisagem turística. Por outro lado, o transporte rodoviário de ônibus de passageiros, por exemplo, tem uma condição que se aproxima dos demais meios de transporte como avião e trem, pois tem que obedecer a pontos predeterminados para entrada e saída de passageiros.

Segundo o caderno de Infra-Estruturas número 17¹²⁹ – As concessões rodoviárias – do BNDES, no ano de 1.999, 63% TKU (produto da quantidade de toneladas úteis transportada pela distância de transporte, em km) passaram pela malha rodoviária brasileira com uma extensão total de 1.658.7 mil quilômetros. Desse total apenas 9% eram de rodovias asfaltadas, 150mil km, sendo que 35% localizadas na Região Sudeste.

Segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT),¹³⁰ o transporte rodoviário é responsável por uma movimentação superior a 140 milhões de passageiros em viagens interestaduais e internacionais, sendo o transporte rodoviário por ônibus a principal modalidade na movimentação coletiva de usuários com 95% dos deslocamentos, R\$ 2,5 bilhões de faturamento de uma frota de 13.400 ônibus. Segundo a ANTT, estes ônibus circulam no Brasil em 146 mil quilômetros de rodovias federais e estaduais asfaltadas de uma malha rodoviária total com aproximadamente 1,8 milhões de quilômetros.

A regulamentação e fiscalização do transporte de passageiros dentro das cidades é de responsabilidade municipal; o transporte entre municípios fica sob os cuidados dos governos estaduais; e o Governo Federal trata do transporte interestadual e internacional.

Segundo o IBGE, o transporte rodoviário é a principal infra-estrutura de transporte turístico. Na maior parte dos casos, este transporte passa pelas principais rodovias do país para chegar até as localidades turísticas. De

¹²⁹ Informação disponível em: <<http://www.bndes.gov.br/conhecimento/cadernos/cad-17.pdf>>. Acesso em: 25/02/08.

¹³⁰ Informação disponível em: <<http://www.antt.gov.br/passageiro/apresentacaopas.asp>>. Acesso em: 22/02/08.

modo geral do entroncamento das rodovias com as estradas vicinais até o sítio turístico, seja alojamento ou atrativo, gasta-se pouco tempo de deslocamento. É razoável inferir que neste caso a distância máxima de abrangência fica por volta de 1 hora de deslocamento, ou seja, 50 km.

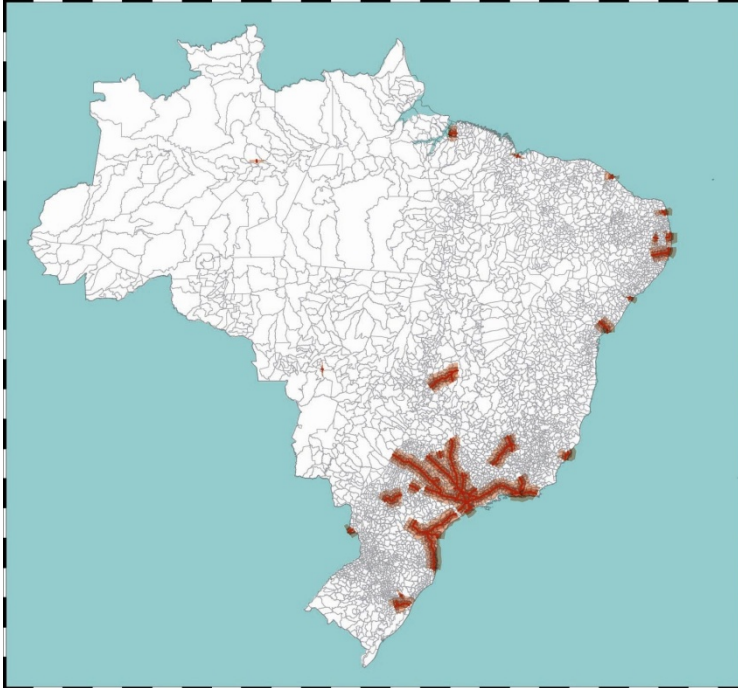
Imagem 28: Malha rodoviária federal.



Na imagem 28¹³¹ estão representadas as principais rodovias da malha rodoviária brasileira. Notadamente a malha tem um número maior de conexões nas regiões com maior quantidade de municípios que, por exemplo, os da Região Amazônica.

¹³¹ Baseado no mapa de infra-estrutura de transporte – 2005 - brasil_infra_estrutura_transp.pdf, disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home>.

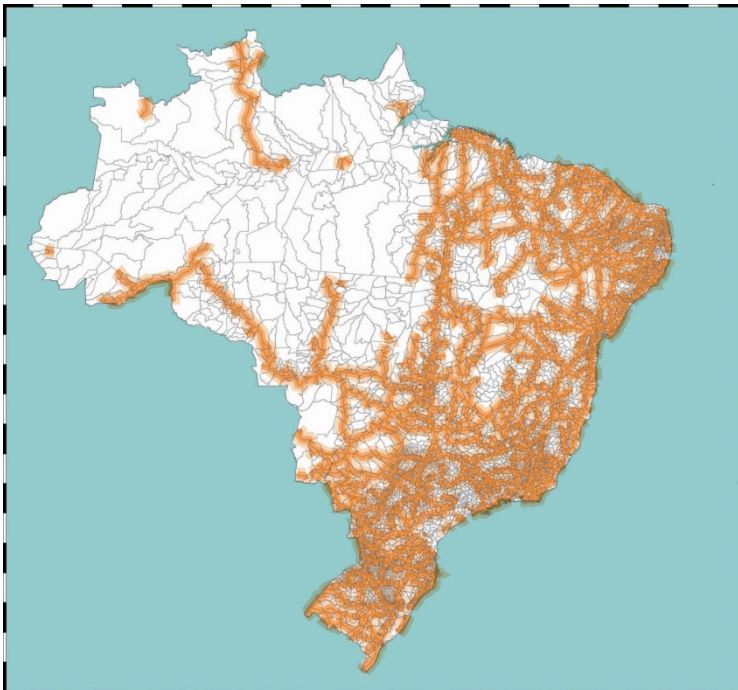
Imagem 29: Rodovias federais com duas pistas de mão única.



Na Imagem 29, há, em vermelho escuro, uma faixa de 50 km e, em vermelho mais claro e transparente, duas outras faixas que completam 100 km de áreas de domínio das rodovias duplicadas no país.

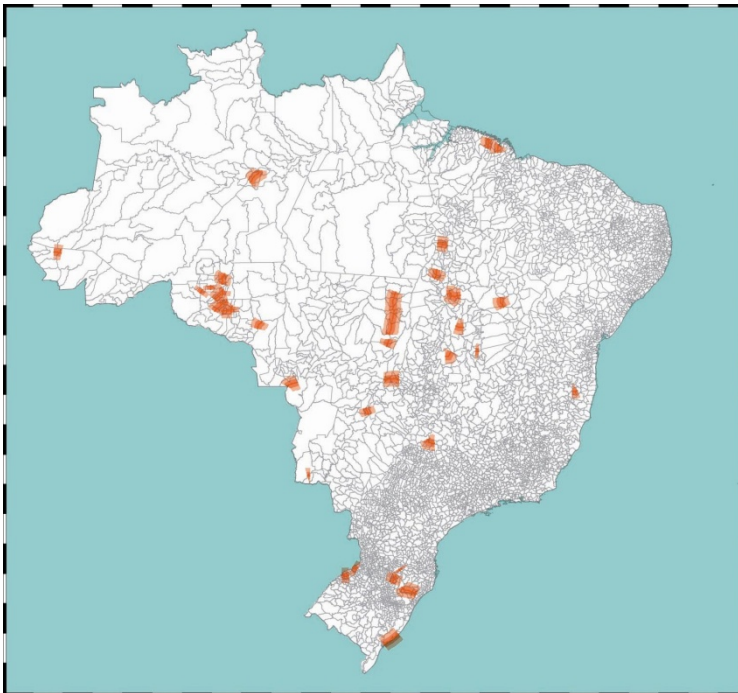
O estado de São Paulo é o que concentra a maioria dessas rodovias.

Imagem 30: Rodovias federais de mão dupla.



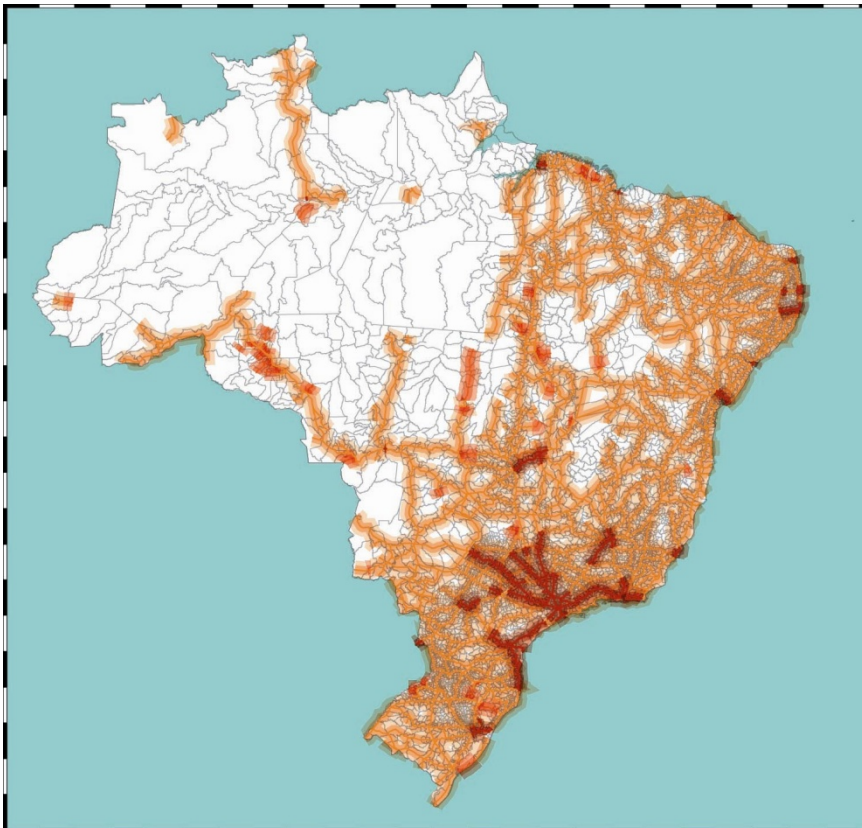
Na Imagem 30, as rodovias de mão dupla com faixas repetindo o critério já apresentado de 30 e 60 minutos de deslocamento a 60 km/h em vias vicinais transversais ao eixo rodoviário principal.

Imagem 31: Rodovias federais em implantação.



Na Imagem 61 as principais rodovias que estão em pavimentação seguindo o mesmo critério de faixas de domínio. Concentração maior nas Regiões Norte, Centro-Oeste e Sul. O mapa não leva em consideração os projetos do Programa de Aceleração do Crescimento, PAC, lançados no ano de 2007.

Imagem 32: Rodovias federais e áreas de influência.



A Imagem 32 representa o conjunto de rodovias e suas áreas de influência. Na Imagem 33 a mancha verde corresponde a 39% do território sem rodovias.

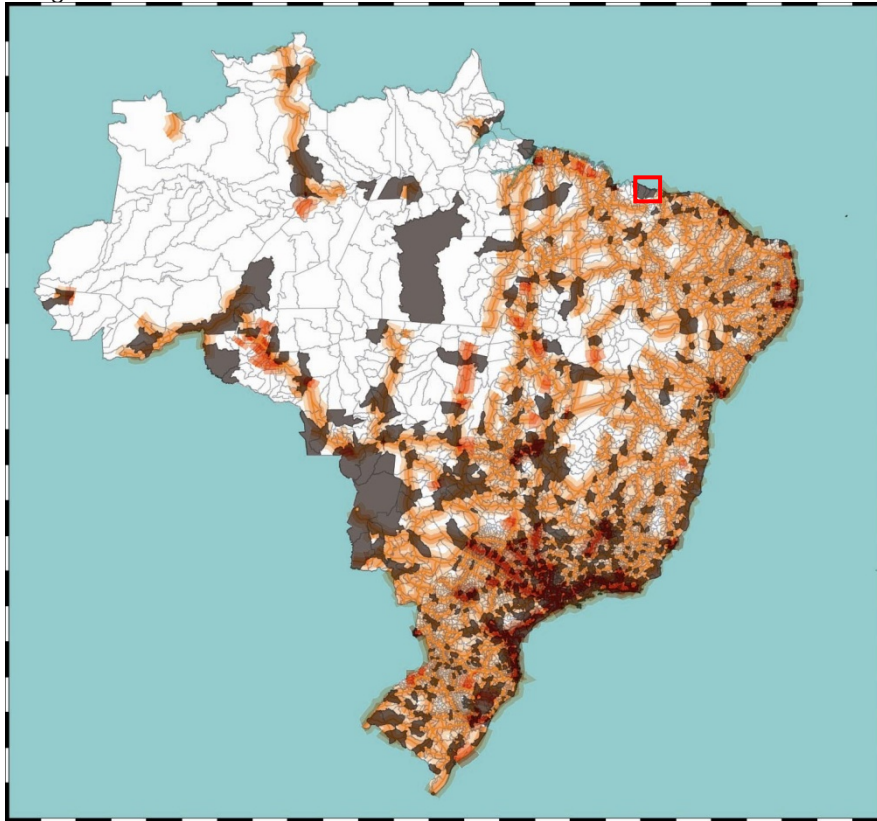
Imagem 33:



Quadro 19: resumo do transporte rodoviário

Caracterização	Arcos	Rígido – trilhas, vias rurais, ruas, estradas e rodovias. A difusão desses arcos imprime a idéia de liberdade de circulação, que de fato não ocorre. São poucos os sítios naturais propícios à circulação de veículos automotores sem uma intervenção prévia.
	Nós	Livres – praticamente toda a extensão dos arcos são nós efetivos ou potenciais.
Territorialidade	Alta – atua fortemente na construção do território de forma concentrada e também difusa. Gera fortes laços de interdependência com a atividade turística, contribuindo fortemente na constituição do espaço turístico.	
Custo operacional	Baixo , efetivamente vias podem ser construídas com baixa qualidade e baixo custo. Dependendo dos padrões que se pretende atingir, pode-se chegar a valores mais altos.	
Atratividade turística	Intermediária – por causa das perspectivas que propicia no trajeto.	
Impacto	Alto e difuso – na construção dos arcos, que na maioria dos casos segmenta a matriz natural, e no ruído e volatilização de gás carbônico produzido pela circulação dos automóveis.	

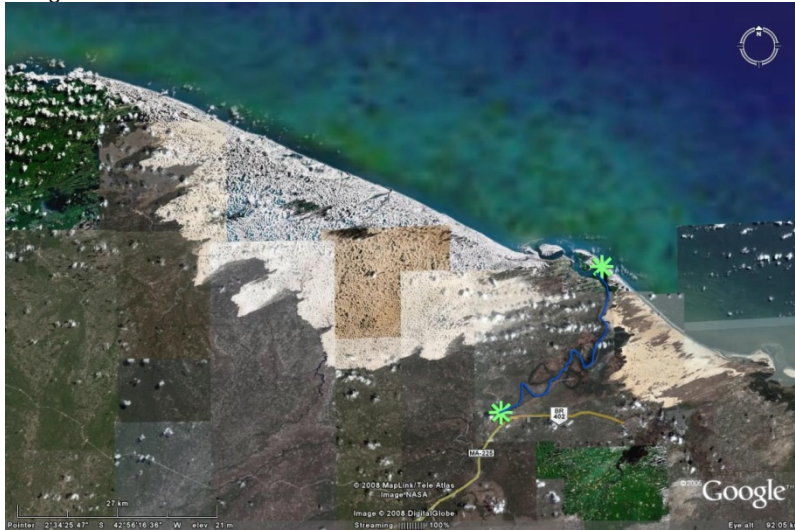
Imagem 33: Rodovias federais e 4 Rodas.



Feita a sobreposição do mapa com municípios identificados pelo *Guia 4 Rodas* e a malha rodoviária, temos 24 municípios fora do alcance da faixa de 50 km e 6 fora da faixa de 100 km.

No litoral do estado do Maranhão, no limite com o Piauí, destacam-se 4 municípios, indicados na imagem 33 pelo quadrado vermelho, presentes no *Guia 4 Rodas* sem a presença de uma malha rodoviária significativa. Trata-se do parque nacional dos Lençóis Maranhenses, atrativo de grande beleza cênica e de difícil acesso. De fato a informação é precisa para a base do IBGE utilizada, mas consta nos mapas mais atuais do estado do Maranhão a informação de que estes municípios já são atendidos pela BR-402, recentemente implementada.

Imagem 34.



Na Imagem 34, a grande mancha branca corresponde aos grandes lençóis e, a menor, à direita da imagem, corresponde ao pequenos lençóis.

Destacado com asteriscos verdes, a cidade de Barreirinhas, junto à

Imagem 35

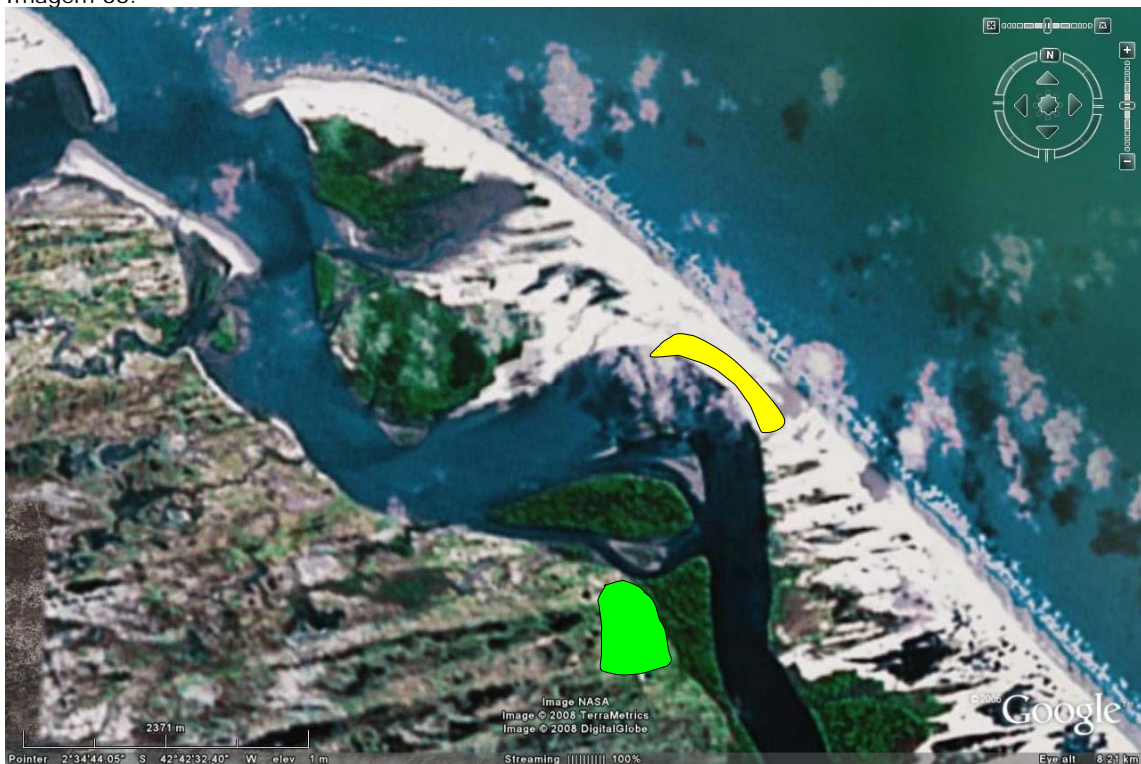


Br-402 e ao fim da parte navegável do rio Preguiça. Com o mesmo símbolo, a localidade de Caburé, na foz do rio. Na Imagem 66, a ampliação da cidade de Barreirinhas com destaque para as duas pistas de pouso em cinza claro.

O interessante deste exemplo é que, a despeito da quase inexistência infra-estrutural, firmou-se na localidade de Caburé um pequeno núcleo de pousadas que contribuem para o destino turístico dos Lençóis Maranhenses. No ano de 2002, não havia telecomunicações na área das pousadas; estas

funcionavam sem rede de saneamento (utilizavam soluções individualizadas), sem rede elétrica (utilizavam geradores) e sem rede viária. As três únicas formas de acesso na época eram por barcos de alumínio (motor de popa – “voadeiras”) desde Barreirinhas; em veículos com tração nas quatro rodas até Mandacaru para depois cruzar o rio Preguiça até Caburé; ou em veículos “tracionados”, como são conhecidos os 4x4, pelo litoral nos momentos de maré vazante, desde cidades próximas ao delta do Parnaíba. Vale destacar que o trajeto de São Luis a Barreirinhas até pouco tempo era feito em aviões monomotores ou veículos tipo caminhonetes adaptados, também conhecidos como “pau-de-arara”.

Imagem 36.



Na Imagem 36 está demarcada em amarelo a faixa correspondente à localização das pousadas em Caburé, entre o rio Preguiça e o oceano Atlântico e em verde a localidade de Mandacaru, esta na mesma escala da imagem da cidade de Barreirinhas.

Imagem 37.



Imagem 38.



Nas Imagens 37 e 38, à esquerda, um retrato das condições de acesso pelo litoral desde Parnaíba, no Piauí. À direita, uma unidade de hospedagem com piso de cimento batido, tijolo aparente e telhado de sapê sem forro. O vento que sopra constantemente acumula a areia no entorno da edícula e deve ser retirado, sob pena de soterrá-la.

Imagem 39.



Imagem 40.



Nas Imagens 39 e 40 um retrato feito do leito do rio Preguiça, tendo ao fundo o farol de Mandacaru. Ao lado, a vila de Mandacaru em condições infra-estruturais muito superiores à localidade de Caburé.

Evidentemente o caso de Caburé é uma exceção estimulada por um atrativo natural de grande apelo turístico, que vem forçando a implementação de redes infra-estruturais pelo poder público. De fato o transporte fluvial somado ao precário sistema de transporte com veículos tracionados permitem a realização da atividade, mas a inexistência de meios de maior capacidade de transporte condiciona o porte do núcleo de pousadas de Caburé. Trata-se de um caso extremo onde a natureza impõe sua força. A ponta de Caburé, na foz do rio Preguiça, está em permanente mutação, e existe a expectativa de que em alguns anos o rio mude sua foz exatamente para o trecho em que estão localizados os meios de hospedagem. Olhando essa questão à luz dos padrões ambientais exigidos na legalização de

empreendimentos turísticos urbanisticamente formalizados, no restante do país, entendendo a informalidade fundiária desta área específica e somando a isto a precariedade da infra-estrutura na localidade, é de se perguntar se faz sentido incrementar o acesso turístico em Caburé com a construção de rodovias.

As rodovias contribuem efetivamente para o desenvolvimento da atividade turística, funcionando como o principal sistema de transporte de turistas dos centros emissores para as áreas receptoras. No que tange à dinâmica de deslocamento do turismo doméstico, essa é sem dúvida a principal infra-estrutura de transporte.

Nos raros casos de destinos turísticos que não podem ser acessados por rodovias desde cidades como São Paulo, o transporte aéreo e hidroviário cumprem a função de deslocamento das grandes distâncias, o que não significa a inexistência de uma rede rodoviária que funcione como um sistema isolado, como ocorre no caso extremo de Fernando de Noronha.

Imagem 41.



Fernando de Noronha possui basicamente o aeroporto e o porto, em cinza e azul na Imagem 41, como principais portas de entrada.

Internamente, a ilha é organizada a partir de uma rede viária, a qual é estruturada a partir da menor rodovia federal, a BR-363, em vermelho, com

aproximadamente 7,5 km de extensão. Desta rodovia asfaltada derivam vias pavimentadas e vias em leito natural, todas esquematicamente destacadas em amarelo na Imagem 41.

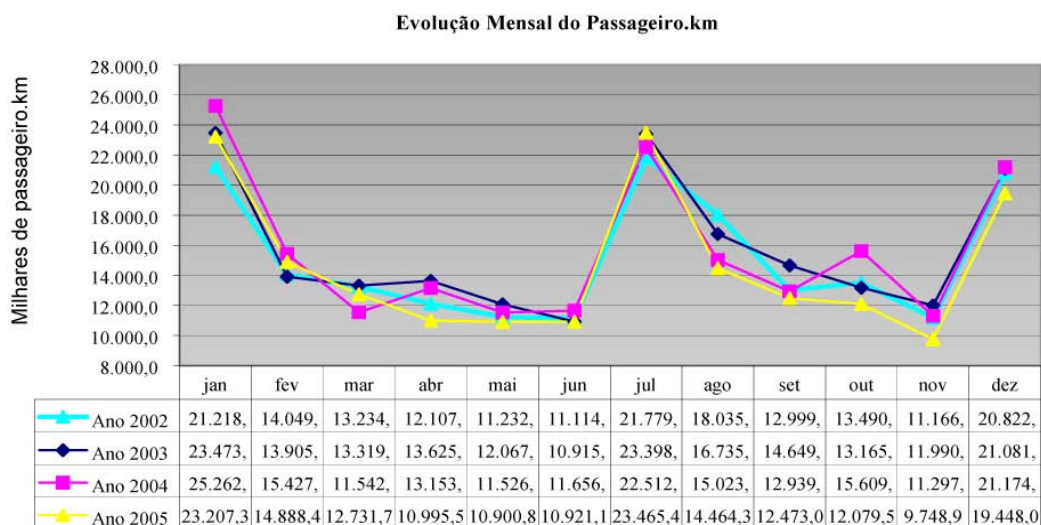
Transporte terrestre - ferroviário

O transporte ferroviário no Brasil é particularmente desenvolvido para cargas, em especial *commodities*, como o minério de ferro e grãos, como a soja. Em grandes metrópoles, como o Rio de Janeiro e São Paulo, é utilizado no transporte urbano de passageiros. Todavia o transporte de passageiros entre estados pode ser considerado insignificante e até mesmo inexistente atualmente. Notadamente a linha mais expressiva de transporte ferroviário entre capitais foi a Rio-São Paulo, com o Trem de Prata, que fazia esse trajeto com certa regularidade até o ano de 1996.

São somente duas as empresas particulares que transportam regularmente passageiros em longas distâncias, fora das regiões metropolitanas: a Estrada de Ferro Vitória Minas – EFVM – e a Estrada de Ferro Carajás – EFC. No ano de 2006, a EFVM transportou 1,14 milhões de passageiros entre Vitória, no Espírito Santo, e Itabira, em Minas Gerais, cidade a aproximadamente 100 km a leste de Belo Horizonte, e a EFC 340 mil passageiros pelos 892 km entre Carajás no Pará e São Luis, no Maranhão.

O gráfico da Imagem 42 demonstra como no período entre 2002 e 2005 a ferrovia EFC teve picos de utilização para o transporte de passageiros nos meses de dezembro, janeiro e julho, meses que coincidem com os períodos de férias.

Imagem 42: Produção do Transporte de Passageiros (em milhares de passageiros km)



No que tange à atividade turística, o transporte de passageiros entre centros emissores e centros receptores é muito pouco significativo, estando esta infra-estrutura de transporte na maior parte das vezes atrelada à atividade como atrativo propriamente dito, ou seja, como objeto de consumo turístico. O que ocorre no país é a existência de 26 pequenos trechos de ferrovias que são utilizados como atrativo turístico em si, sem o propósito específico de transporte regular de passageiros.

Esses trechos são operados sob o regime de autorização de transporte não regular de passageiros com o fim de preservar e estimular as finalidades turísticas, histórico-cultural e comemorativa.¹³² Esses serviços são em grande parte regulados pela Lei 10.233/2001, não têm a obrigação da regularidade ficando em função das condições locais e da demanda turística.

¹³² Segundo a ANTT, estão autorizados a operar os seguintes serviços:

Turístico/Cultural regular: Curitiba / Morretes / Paranaguá / Curitiba - (PR) 110 km;

Turístico/Cultural não regular: São João del Rei/Tiradentes - (MG) 12 km; Bento Gonçalves/Carlos Barbosa/Jaboticaba - (RS) 48 km - (Trem da Uva); Paraíba do Sul/Cavaru - (RJ) 14 km; Campo Grande/Corumbá - (MS) 459,58 km (Trem do Pantanal); Rio Pardo/Cachoeira do Sul - (RS) 56 km; Tubarão/Imbituba/Urussanga - (SC) 159 km; Brás/Moóca - (SP) 3 km; Ouro Preto/Mariana - (MG) 18 km (Trem da Vale); Morretes/Antonina - (PR) 17 km; Rio Negrino/Rio Natal - (SC) 42 km; Campinas/Jaguariúna - (SP) 23,5 km; Piratuba/Marcelino Ramos - (SC/RS); Prolongamento Campinas/Jaguariúna - (SP) 1,5 km; Corcovado/Cosme Velho - (RJ) 3,8 km;

Comemorativos: Campina Grande/Galante - (PB) 25 km (Trem do Forró); Recife/Cabo de Santo Agostinho - (PE) 36,5 km (Trem do Forró/Trem do Frevo); Pátio de Edgard Werneck/Praça do Marco Zero - (PE) 18 km (Trem do Frevo/Trem do Matuto); Marco Zero/Cabo de Santo Agostinho (PE) 30 km (Trem da Criança/Trem do Forró/Trem do Frevo); Caçador - km 623/630 - (SC) 7 km (Trem do Contestado) Várzea da Conceição/Cedro - (CE) 19 km (Trem Ferroviário); Tangará - km 722,28/729,75 - (SC) 8 km (Trem da Cidade); Capinzal - km 807,52/813,00 - (SC) 6 km (Trem do Contestado); Laranjeiras do Sul/Cascavel - (PR) 124 km (Trem de Cascavel); Guarapuava/Distrito de Jordão - (PR) 17 km; Curitiba/Guarapuava/Cascavel - (PR) 628 km.

Nos mapas que seguem, imagens 43,44 e 45, não foram evidenciadas as ferrovias com atividade exclusiva para transporte de carga por estarem vinculadas a processos logísticos complexos, que envolvem grandes volumes de cargas operados por poucas empresas, com inexpressiva possibilidade de que iniciativas individuais no setor de turismo possam ter efetivamente êxito de ser implementadas. Também não foram consideradas as ferrovias que operam somente nas áreas metropolitanas, por não contribuírem no trânsito dos turistas dos territórios emissores até os territórios receptores.

Imagem 43: Ferrovias com transporte regular.



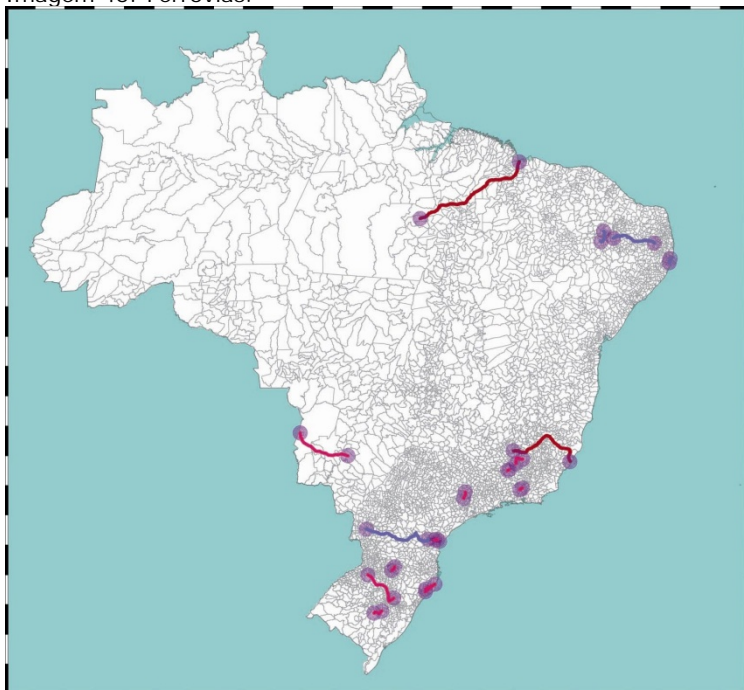
Na Imagem 43 estão destacadas as ferrovias com transporte regular de passageiros. Ao sul, a única de cunho turístico que opera regularmente, Curitiba – Paranaguá.

Imagem 44: Ferrovias com transporte não regular.



Na Imagem 44, estão destacadas as ferrovias com transporte não regular de passageiros. Em azul, as de cunho comemorativo e em vinho, as de cunho turístico.

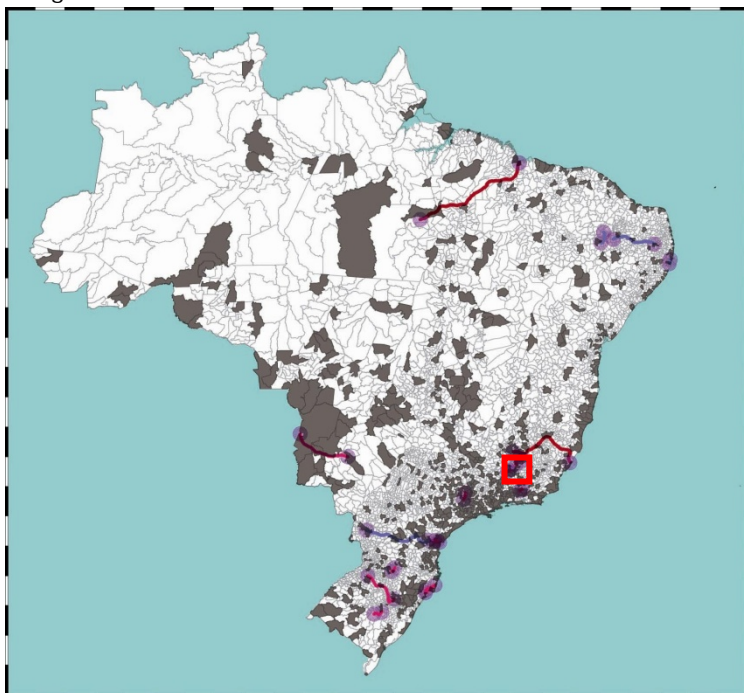
Imagem 45: Ferrovias.



Considerando apenas as estações de partida e chegada das ferrovias e tendo como critério raios de influência de 50 km, aproximadamente 1h de deslocamento rodoviário a 60 km/h, apenas 187.400 km² do território brasileiro são atendidos por essas ferrovias, ou seja, 2,2% do território.

Um aspecto importante a ser destacado, evidenciado na Imagem 45, é a total desconexão dos segmentos de linha férrea no território nacional. A exceção ocorre no estado do Paraná e em Minas Gerais ocorre algo parecido, levando em conta o transporte rodoviário como modo conector de um possível sistema de transporte turístico ferroviário.

Imagem 46: Ferrovias e 4 Rodas.



Quando comparado a rede férrea ao mapa com municípios identificados pelo *Guia 4 Rodas*, a rede férrea por onde circulam trens de passageiros passa por 56 municípios com meios de hospedagem cadastrados no Guia e por 90 municípios sem cadastro deste tipo, de um total de 146 municípios.

Todas as ferrovias têm no seu raio de abrangência municípios com meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*. O percentual relativo ao total dos 732 municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas* no Brasil é 7,6%, que por sua vez correspondem a 13,2% do total de 5.539 municípios brasileiros. Ter um terço dos municípios cortados por linhas férreas, com meios de hospedagem no *Guia 4 Rodas* é um percentual significativo. As ferrovias são excelentes atrativos turísticos, um exemplo categórico da relevância dessa infra-estrutura para a consolidação de um destino turístico é a ferrovia histórica entre Tiradentes e São João del Rei, em Minas Gerais, conforme destacado pelo quadrado vermelho na Imagem 46.

Na Imagem 47, as áreas urbanas dos municípios de Tiradentes e São João del Rei estão interconectadas por uma linha férrea destacada em vermelho. No extremo direito da foto, está a estação de Tiradentes e, no esquerdo, a de São João del Rei, ambas destacadas por quadrados vermelhos.

Imagem 47.



Nos retratos que seguem, a locomotiva a vapor, também conhecida como “Maria Fumaça”, percorre o trajeto entre as duas cidades, na Imagem 48, e manobra na estação de São João del Rei, na Imagem 49. O percurso ferroviário tem como atrativo a paisagem da Serra de São José, mas sem dúvida o passeio de “Maria Fumaça” em si é o maior atrativo.

Imagem 48.



Imagem 49.



Quadro 20: resumo transporte ferroviário

Caracterização	Arcos	Rígidos – dentre todos os meios de transporte é o que tem as condições mais rígidas para trafegar ao longo dos arcos da malha ferroviária.
	Nós	Rígidos – praticamente toda a extensão dos arcos são nós efetivos ou potenciais.
Territorialidade	Alta – atua fortemente na construção do território de forma concentrada junto às estações e seccionando ao longo dos arcos, condição esta que é mais evidente quando o fluxo é muito intenso e a velocidade das composições é muito alta, o que não permite que outros meios cruzem em nível os arcos ferroviários. Gera fortes laços de interdependência com a atividade turística, contribuindo fortemente na constituição do espaço turístico.	
Custo operacional	Baixo – o custo de implementação é alto em virtude das exigências de inclinação das rampas e a carga pontual das rodas sobre os trilhos, que demandam obras de arte como pontes e túneis para superar os acidentes geográficos. No entanto, uma vez implantado, tem um custo operacional baixo, só ficando atrás do modo hidroviário.	

Atratividade turística	Alta – tanto pelas paisagens quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera quanto pelo modo distinto como realiza a operação com grandes máquinas e procedimentos.
Impacto	Baixo – em virtude de suas características técnicas, que demandam pontes e túneis para vencer acidentes geográficos, em alguns casos não secciona corredores ecológicos. O ruído produzido por locomotivas mais antigas e a volatilização de gás carbônico são seus maiores problemas.

Transporte hidroviário

O transporte hidroviário caracteriza-se por um custo operacional muito baixo, grande eficiência na relação custo *versus* tonelada por quilômetro transportado. Sinteticamente, o sistema de transporte hidroviário se resume à dependência de infra-estruturas portuárias (nós) para manutenção e operações de carga e descarga; os trajetos (arcos), por sua vez, são livres, no máximo orientados pelas bordas de rios e de canais; e, assim como o transporte aeroviário, tem nas condições meteorológicas e de correntes, no caso marítimas, as principais condições a não-opção a linha reta como trajeto entre dois pontos. No que se refere à atratividade turística, este meio de transporte tem grande apelo, tanto pelas perspectivas não usuais que propicia para seus usuários quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera. O impacto dessas embarcações é proporcionalmente baixo, só chamando a atenção quando ocorrem acidentes com cargas poluentes. Por causa da grande capacidade de carga, todo acidente tende a ser de grande impacto. No que se refere à atividade turística, esta atividade varia do transporte de passageiros propriamente dito ao transporte associado ao alojamento, serviços de alimentação e entretenimento.

As características intrínsecas desse meio como, capacidade de carga, espaços generosos e baixo custo operacional, permite que uma embarcação tenha autonomia na maior parte do tempo em que se desloca, podendo oferecer sofisticados serviços e atividades a bordo. Navios de passageiros necessitam ancorar em portos junto a áreas urbanas para o abastecimento

Imagem 50: Rios navegáveis e portos fluviais e marítimos.



Na Imagem 50, estão indicados os corpos hídricos com significativa capacidade de navegação e todos os portos que têm papel significativo no volume de carga transportada no Brasil. Informação retirada do mapa do IBGE. Chama a atenção o grande número de portos fluviais.

Imagem 51: Portos.



São cinco portos com movimento entre 53 e 84 milhões de toneladas/ano, com Rio e São Paulo exportando produtos de maior valor agregado e Espírito Santo e Maranhão exportando minério de ferro.

Imagem 52: Portos.



Segundo o IBGE, são onze portos com movimento entre 11 e 32 milhões de toneladas/ano.

Destaque para o porto fluvial de Manaus.

Imagem 53: Portos.



São catorze portos com movimento entre 2 e 9 milhões de toneladas/ano, sendo 8 no nordeste.

Imagem 54: Portos.



São oitenta portos com movimento de até 2 milhões de toneladas/ano, bem distribuídos pelos sistemas hidroviários.

Somados, são 110 portos com movimento de carga significativo, no entanto, alguns portos, como o de Fernando de Noronha com papel significativo neste importante destino turístico brasileiro, não aparecem neste levantamento. O fato das embarcações terem a capacidade incorporar a maioria das suas necessidades, só necessitando de portos melhor infra-estruturados para serviços de carga e descarga faz com que elas tenham uma liberdade incrível de deslocamento e uma autonomia muito grande. Fora as especificidades geográficas toda a margem de rio ou mar é potencialmente um porto.

Diferentemente do que ocorreu com o critério de análise das ferrovias, só incluindo as de transporte de passageiros, destacamos na parte que seguiu infra-estruturas hidroviárias que funcionam quase que exclusivamente para transporte de carga. Ocorre que por mais que existam conflitos logísticos potenciais entre atividades tão dispares, transporte de carga e transporte de passageiros com enfoque turístico, os portos dimensionados para transporte de carga são, de modo geral, propícios a operações logísticas necessárias a embarcações do tipo transatlântico. As áreas de embarque e desembarque de passageiros, mesmo com operações de fronteira – alfândega e polícia federal – demandam proporcionalmente pouca área. No que se refere ao trajeto, arcos hidroviários são flexíveis quando comparados aos ferroviários, a movimentação dos navios não é rigidamente condicionada a um trajeto como o que ocorre com as ferrovias.

Quando relacionados os portos com significativa movimentação de carga com o mapa dos municípios com meios de hospedagem classificados pelo *Guia 4 Rodas*, 85% dos portos apresentam pelo menos um município com um hotel no raio de abrangência de 50 quilômetros, conforme evidenciado na imagem 55.

Imagem 55: Portos e 4 Rodas.



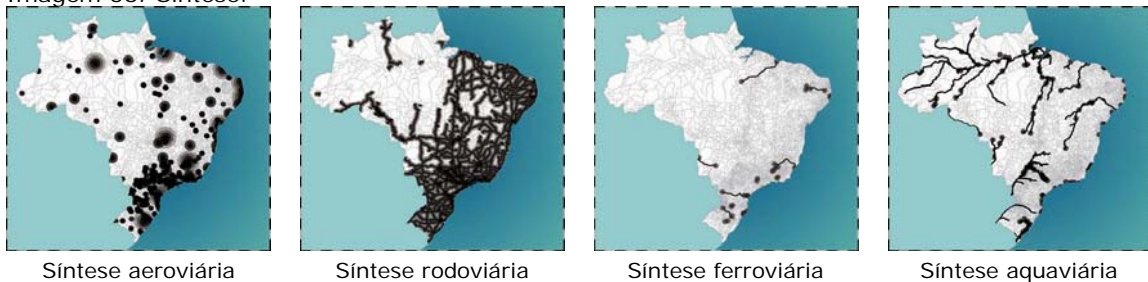
Alguns dos sistemas fluviais são isolados e não têm conexão direta com o oceano Atlântico, como é o caso do rio Tietê, em São Paulo; outros, como Parnaíba entre o Piauí e o Maranhão, não permitem que embarcações de grande porte adentrem o território, mas, por outro lado, rios com características como as do Amazonas permitem que transatlânticos cheguem até cidades como Manaus, a mais de 600 km da foz.

Quadro 21: resumo transporte hidroviário

Caracterização	Arcos	Livres - no máximo orientados pelas bordas, no caso de rios e canais.
	Nós	Bem caracterizados - portos, píeres e dispersos – ancoradouros.
Territorialidade	Alta, porém concentrada – somente nos locais (portos) onde possa empreender operações logísticas e de carga e descarga de suprimentos e passageiros. Gera fortes laços de interdependência com a atividade turística, contribuindo fortemente na constituição do espaço turístico.	
Custo operacional	Muito baixo , quando só para o transporte de cargas ou passageiros e muito alto quando traz em si todas as facilidades e utilidades que um equipamento turístico pode trazer – transatlânticos.	
Atratividade turística	Alta - tanto pelas perspectivas não usuais que propicia quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera, dependendo do tipo de embarcação – ex. transatlânticos.	
Impacto	Baixo – quando respeitadas normas e condutas – problemas mais sérios na ocorrência de acidentes.	

Resumo da seção infra-estrutura de transporte

Imagem 56: Síntese.



Síntese aeroviária:

A - Dos 5.539 municípios brasileiros, aproximadamente 4.200 estão na faixa de influência dos aeroportos – 76% dos municípios.

B - Dos 732 municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas*, 644 estão na faixa de influência dos aeroportos – 88% dos municípios.

C - Dos 4.200 municípios com acesso aeroviário, 644 têm meios de hospedagens catalogados pelo *Guia 4 Rodas* – 15% dos municípios.

D - Dos 187 aeroportos, principais nós desta rede, somente 13 não têm meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas* – 93% dos aeroportos têm, no seu raio de abrangência, meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*.

Síntese rodoviária:

A - Dos 5.539 municípios brasileiros, 5.389 estão na faixa de influência rodoviária – 97% dos municípios.

B - Dos 732 municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas*, 708 estão na faixa de influência rodoviária – 97% dos municípios com meios de hospedagem catalogados.

C - Dos 5.389 municípios com acesso rodoviário, 708 têm meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas* – 13%.

D - Nesta escala de trabalho, não é possível precisar os nós rodoviários. Entretanto, supondo que cada município tenha ao menos uma rodoviária, ou seja, um nó rodoviário, é possível inferir que apenas 13% dos nós dessa rede têm no seu raio de abrangência meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*.

Síntese ferroviária:

A - Dos 5.539 municípios brasileiros, 146 estão na faixa de influência das ferrovias que transportam passageiros – 3% dos municípios.

B - Dos 732 municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas*, 56 estão na faixa de influência das ferrovias – 8% dos municípios.

C - Dos 146 municípios com acesso ferroviário, 56 têm meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas* – 38% dos municípios.

D - Assim como na rede rodoviária, é factível afirmar que os municípios cortados pelas ferrovias tenham ao menos uma estação, um nó desta rede. Sendo assim, 38% dos nós desta rede têm no seu raio de abrangência meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*.

Síntese hidroviária:

A - Dos 5.539 municípios brasileiros, 957 estão na faixa de influência dos portos ou têm margem em rios navegáveis – 17%.

B - Dos 732 municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas*, 214 estão na faixa de influência dos portos ou têm margem em rios navegáveis – 29%.

C - Dos 957 municípios que estão na faixa de influência dos portos ou rios navegáveis, 214 têm meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas* – 22%.

D - Dos 110 portos de carga, principais nós desta rede, somente 16 não têm no seu raio de abrangência, meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*. Ou seja, 85% dos portos têm no seu raio de abrangência meios de hospedagem catalogados pelo *Guia 4 Rodas*.

Quadro 21A: Municípios na faixa de influência dos diferentes meios de transporte

Total de 5.539	Aeroviária	Rodoviária	Ferrovária	Hidroviária
Sob a faixa de influência	4.200	5.389	146	957
%	76%	97%	3%	17%

Quadro 21B: Municípios catalogados no Guia 4 Rodas na faixa de influência dos diferentes tipos de transporte.

Total de municípios catalogados no <i>Guia</i> -732	Aeroviária	Rodoviária	Ferrovária	Hidroviária
Sob a faixa de influência	644	708	56	214
%	88%	97%	8%	29%

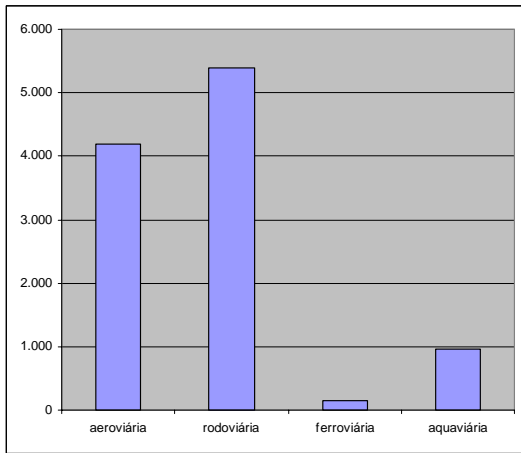
Quadro 21C: Proporção entre municípios na faixa de influência dos diferentes tipos de transporte e municípios catalogados no Guia 4 Rodas na faixa de influência dos diferentes tipos de transporte. Neste caso considerando também as bordas das ferrovias e do sistema hídrico.

	Aeroviária	Rodoviária	Ferrovária	Hidroviária
Sob a faixa de influência	4.200	5.389	146	957
Guia 4 Rodas	644	708	56	214
%	15%	13%	38%	22%

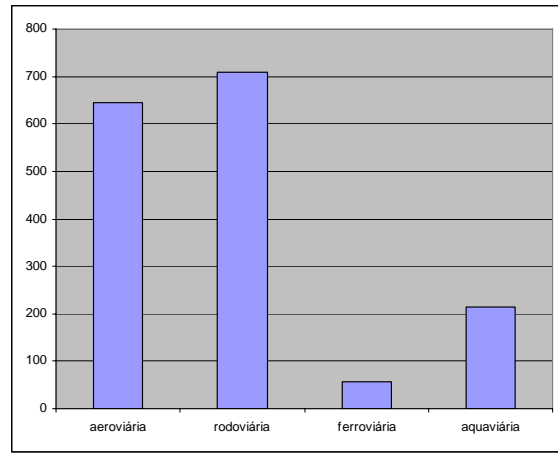
Quadro 21D: Proporção entre municípios na faixa de influência dos diferentes tipos de transporte e municípios catalogados no Guia 4 Rodas na faixa de influência dos principais nós.

	Aeroviária	Rodoviária	Ferrovária	Hidroviária
Nós de transporte	187	5.389	146	110
Guia 4 Rodas	174	708	56	94
%	93%	13%	38%	85%

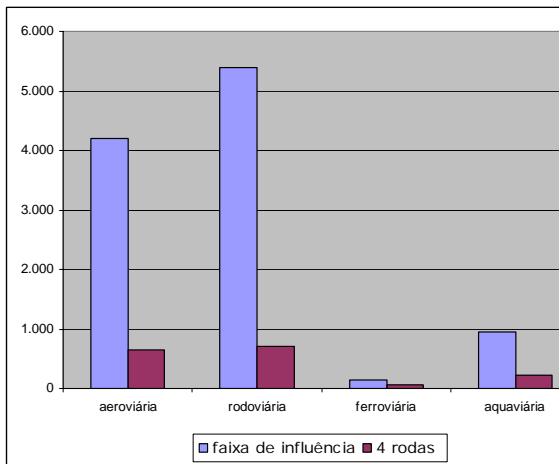
A - Total de municípios brasileiros



B - Municípios no *Guia 4 Rodas*



C - Municípios na infra-estrutura x municípios no *Guia 4 Rodas*.



D - Nós de transporte x municípios no *Guia 4 Rodas*.

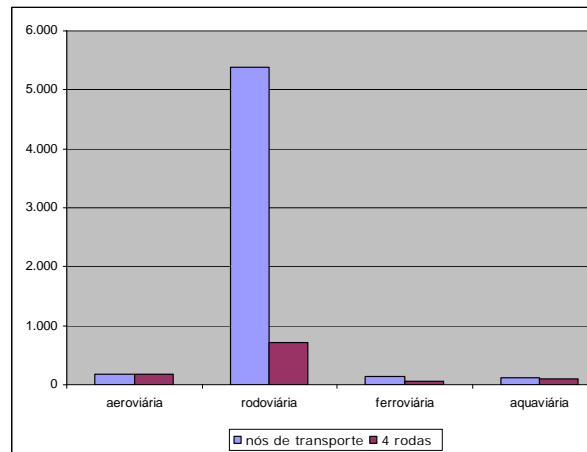


Imagem 57: Síntese de transporte.

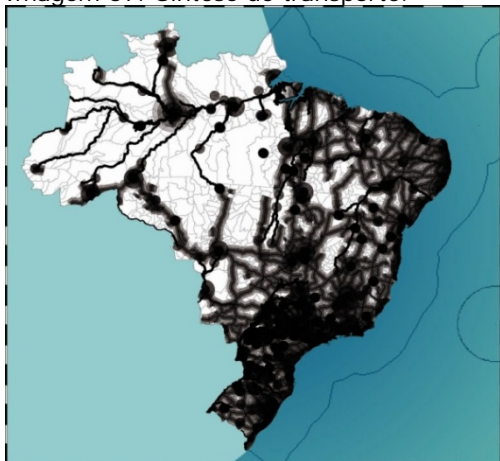
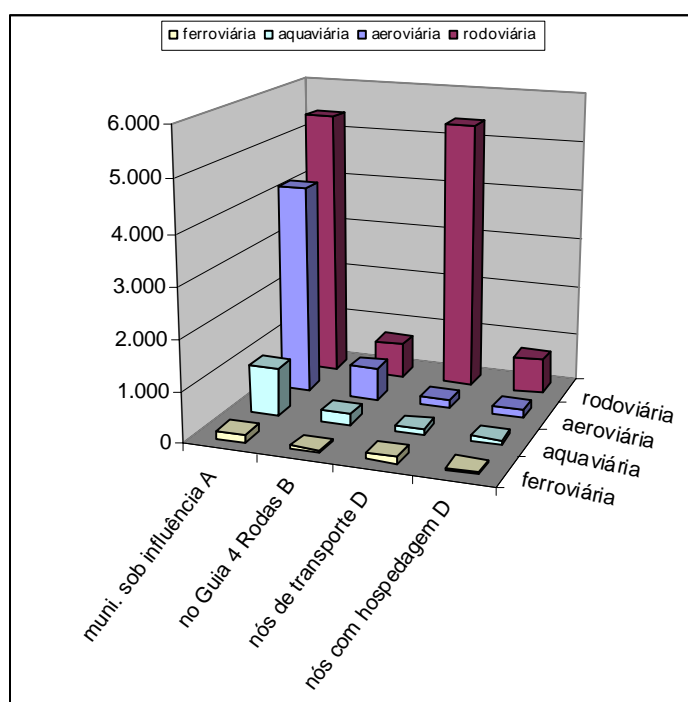


Imagem 58: Síntese de meios de hospedagem.



A partir da síntese dos dados, é possível deduzir que as redes rodoviárias e aeroviárias são as mais presentes, atendendo ao maior número de municípios. Em números absolutos, a rede de transporte rodoviário é a que atende ao maior número de municípios com meios de hospedagem, logo seguida pela rede aérea. No que se refere aos nós de conexão e a sua relação com os meios de hospedagem, esse papel se inverte, somente 13% dos municípios com infra-estrutura rodoviária, ou seja, 13% dos principais nós rodoviários têm meios de hospedagem catalogados, enquanto esse percentual sobe para 38% nas ferrovias, 85% na área de influência dos portos e 93% na área de influência dos aeroportos.

Imagem 59: Síntese transportes e meios de hospedagem.



Quando sobrepostas as infra-estruturas de transporte, percebe-se uma clara concentração nas Regiões Sudeste e Sul do país, com destaque para o litoral do nordeste brasileiro. O mesmo é possível inferir com o mapeamento dos meios de hospedagem catalogados no *Guia 4 Rodas*, com o cuidado de considerar as discrepâncias na dimensão de alguns municípios nas Regiões Norte e Centro-Oeste.

Telecomunicações

Telecomunicação é a comunicação de informações de qualquer natureza, transmitida por meio de processo eletromagnético, que não pode ser efetuada diretamente entre dois ou mais interlocutores. Esses processos podem-se dar tecnologicamente por meio de fio, radioeletricidade, meios ópticos ou qualquer outro processo eletromagnético.

Muito embora pouco perceptível a um olhar pouco atento, as infra-estruturas de telecomunicação talvez sejam as mais mimetizadas ao cotidiano contemporâneo assim como as infra-estruturas de energia. O fato é que as telecomunicações são largamente dependentes das infra-estruturas de energia.

Os arcos da rede de telecomunicação podem ser materiais ou imateriais, sendo quase sempre imperceptíveis. Só são definidos quando utilizam tecnologias que necessitam de cabos para a sua transmissão. Nos demais casos de transmissão por ondas são indefinidos e imperceptíveis. Os nós são bem caracterizados na forma de antenas e centrais de distribuição, muito embora na maioria dos casos sejam pouco perceptíveis na paisagem. Por esse motivo a territorialidade dessa rede é absolutamente difusa, porém um olhar mais atento conseguirá percebê-la, por exemplo, nos telhados repletos de parabólicas ou nas antenas transmissoras nos pontos mais altos das cidade. O custo efetivo de operação é baixo quando comparado aos volumes financeiros que esta atividade movimenta. Em se tratando de atratividade turística, os objetos constituintes desta rede geram pouca atratividade, exceções feita a algumas antenas. Mas no que se refere a sua condição precípua esse é um veículo fundamental de difusão e logística para a atividade turística. Os impactos gerados tanto pela implantação quanto pela operação de redes como essa são irrelevantes.

Pesquisas recentes¹³⁴ vêm demonstrando o incrível potencial de informação que envolve os sistemas de telefonia móvel. Hoje é virtualmente possível verificar deslocamentos nas cidades, concentrações e picos de utilização dos

¹³⁴ O arquiteto Carlo Ratti - <http://www.carloratti.com/> - desenvolve pesquisas extremamente interessantes sob esta perspectiva - <http://senseable.mit.edu/>

serviços em banco de dados ou até mesmo em tempo real. Infelizmente para essa pesquisa não foi possível ter acesso as informações das operadoras de telefonia móvel.

As informações deste trecho do trabalho foram obtidas a partir do *Atlas brasileiro de telecomunicações*, publicação direcionada a um público empresarial.

Vale também destacar a dinâmica espacial dessa infra-estrutura que segue espacialmente os padrões de consumo apresentados no mapa de potencial de consumo apresentado anteriormente.

Telefonia fixa:

Imagem 60: Linhas instaladas.

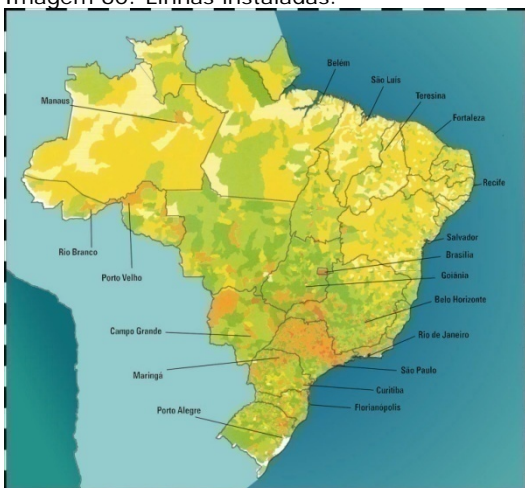
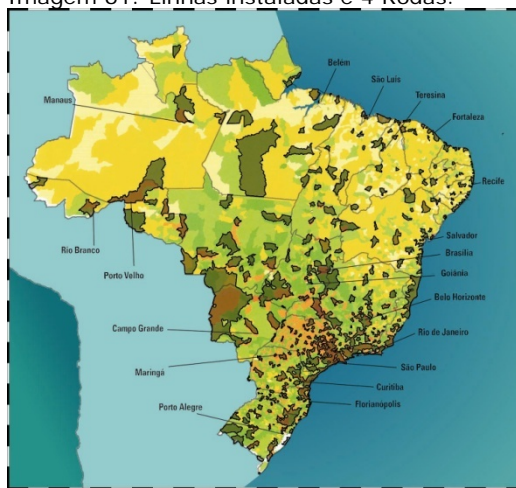


Imagem 61: Linhas instaladas e 4 Rodas.



Linhas instaladas por 100 habitantes.

33 a 200	(98)
20 a 33	(825)
13 a 20	(1154)
7 a 13	(1422)
5 a 7	(736)
3 a 5	(900)
0 a 3	(426)

Os números entre parênteses correspondem ao número de municípios com determinada densidade.

O mapa à esquerda expressa a relação de linhas instaladas por habitantes e por município. A maior densidade de linhas instaladas segue o mesmo padrão do mapa de maior potencial de consumo. O mapa ao lado mostra que os meios de hospedagem seguem um padrão parecido, pois são raros os municípios turísticos com menos de 3 linhas por 100 habitantes

Vale destacar que os municípios turísticos têm uma distribuição relativamente homogênea pelo território brasileiro quando comparado ao mapa de teledensidade¹³⁵.

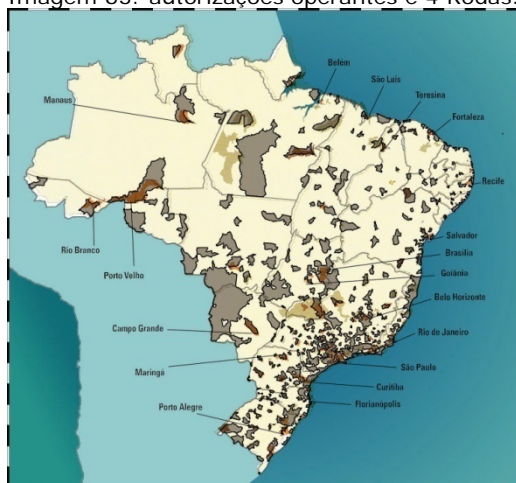
Os dois mapas apresentados a seguir seguem um padrão parecido com os dois anteriores, tratando neste caso do número de operadoras de telefonia fixa por município. A maior concentração mais uma vez está na região sudeste, seguida pela região sul, entrando pelo país pelo estado de São Paulo. Os municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas* não coincidem em grande parte com este mapa. No entanto, chama a atenção a exclusividade de uma operadora na maioria dos municípios.

Por outro lado, o *Atlas Brasileiro de Telecomunicações* aponta que o crescimento do número de linhas instaladas foi negativo, mas que, mesmo assim, aumentou a competitividade em municípios com maior potencial de consumo, notadamente no estado de São Paulo.

Imagem 62: autorizações operantes.



Imagem 63: autorizações operantes e 4 Rodas.



Total de autorizações operantes.

Acima de 4	(171)
3	(63)
2	(191)
1	(5123)

Os números entre parênteses correspondem ao número de municípios.

O mapa acima e a esquerda indica a entrada de outras operadoras que não as tradicionais operadoras de telefonia fixa, que oferecem serviços diversos com tecnologias similares que incluem entre eles os de telefonia fixa. Deste conjunto de fatos é possível inferir que as áreas com maior concorrência de operadoras são certamente os municípios com uma dinâmica econômica intensa.

135 Teledensidade é um neologismo utilizado na publicação Atlas brasileiro de telecomunicações.

Telefonia móvel:

No Brasil até o ano de 2007 basicamente três tecnologias dividem o mercado de telefonia móvel, TDMA, CDMA e GSM. A tecnologia TDMA representava 61,5% do mercado, no ano de 2002, e no ano de 2007 representava 5,2%. A CDMA representava 33,5% e, no ano passado, 19,2%. A GSM representava 2% do mercado e até 2007 estava com 75,6% do mercado, um dinamismo incrível em se tratando de mudança de tecnologia. No momento, a terceira geração de redes para celulares está sendo implantada o que em pouco tempo significará uma nova geografia para essa tecnologia.

Imagem 64: tecnologias.

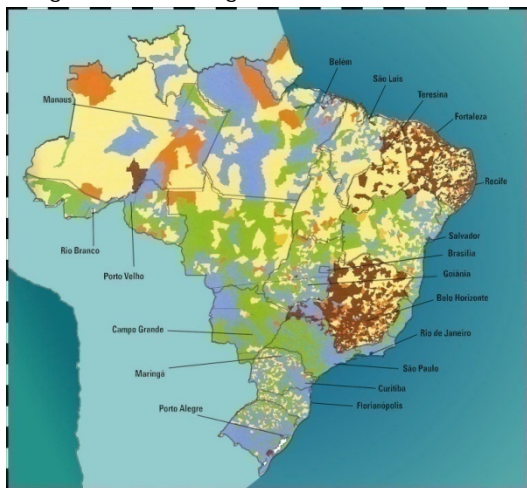


Imagem 65: autorizações operantes e 4 Rodas.



Tecnologias

CDMA	(12)
CDMA/GSM	(1233)
CDMA/TDMA/GSM	(1104)
GSM	(339)
TDMA/GSM	(669)

Os números entre parênteses correspondem ao número de municípios cobertos por tecnologia.

Quando comparados às tecnologias de telefonia móvel, percebe-se que os municípios turísticos são bem servidos pelas três tecnologias e em raríssimos casos não têm cobertura da tecnologia GSM, a mais difundida.

Imagem 66: Número de operadoras.



Imagem 67: Número de operadoras e 4 Rodas.



Número de operadoras.



Os números entre parênteses correspondem ao número de municípios.

Quando relacionado ao número de operadoras por municípios, surpreendentemente o estado de São Paulo apresenta um percentual relativamente menor de operadoras no seu todo diante da expectativa gerada pelo seu potencial de consumo. No entanto, é interessante observar que os municípios turísticos têm em média quatro operadoras concorrendo.

Imagem 68: Rádio base.



Imagem 69: Rádio base e 4 Rodas.



As Imagens 68 e 69 relacionam as estações de rádio base espalhadas pelo país sem, no entanto, indicar suas áreas de cobertura. Mais uma vez o Sudeste tem um claro destaque seguido pela região Sul e Nordeste.

Redes de dados:

As Imagens 70 e 71 relacionam as redes de fibra ótica e as estações terrestres de satélite com os municípios relacionados pelo Guia.

Imagem 70: redes de fibra ótica e estações de satélite.

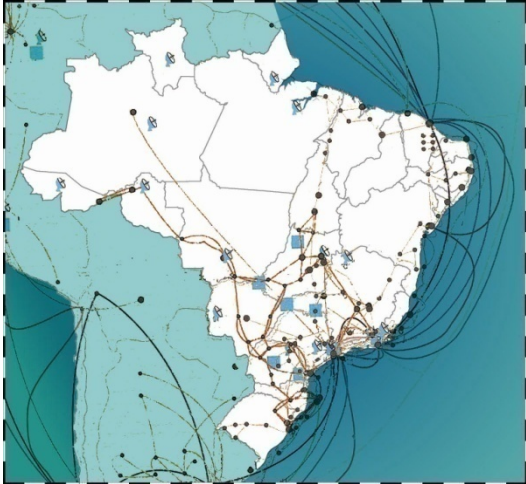
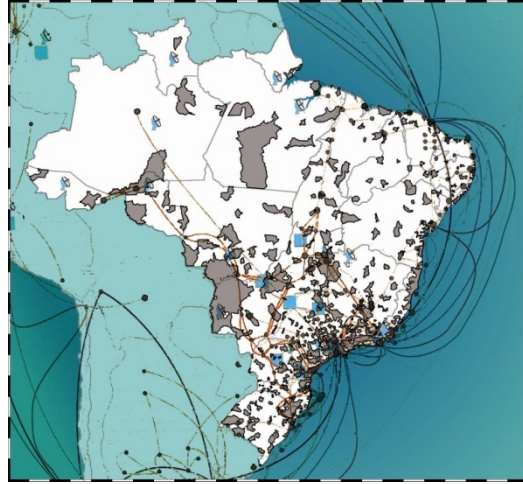


Imagem 71: redes de fibra ótica, estações de satélite e 4 Rodas.



A Imagem 70 é uma simplificação de um conjunto de mapas das principais redes e estações terrestres de satélite no território brasileiro e suas conexões com os vizinhos sul-americanos. Este mapa só reforça o que já se evidenciou ao longo desta exposição, a concentração de infra-estruturas na região sudeste, sul, ao longo do litoral brasileiro, além dos vetores de crescimento na fronteira sudoeste do país e norte, através dos estados de Goiás, Tocantins e Maranhão. O interessante é que este último coincide com municípios turísticos que ocorrem ao longo da sua trajetória.

TV por assinatura:

O mapa abaixo relaciona os municípios com serviços específicos de televisão por assinatura com os municípios relacionados pelo Guia.

Imagem 72: TVs por assinatura.



Imagem 73: TVs por assinatura e 4 Rodas.



Tecnologia

- Cabo
- Cabo + MMDS
- MMDS

Os números entre parênteses correspondem ao número de municípios com a tecnologia.

(159)
(115)
(205)

Ocorre que este se torna o menos significativo de todos os mapas de telecomunicações por estar em grande parte associado a outras tecnologias já expostas e por ter a totalidade do território coberto por satélite. De todo modo segue o padrão de distribuição espacial semelhante aos demais

Quadro 22: Resumo das Infra-estruturas de Telecomunicações.

Caracterização	Arcos	São definidos , mas quase sempre são imperceptíveis quando utilizam tecnologias com transmissão por cabos e indefinidos e imperceptíveis quando utilizam tecnologias de transmissão por ondas.
	Nós	Bem caracterizados – antenas e centrais – muito embora sejam pouco perceptíveis na paisagem.
Territorialidade		Difusa – atua sob uma demanda já existente de consumo, neste caso gerada pela atividade turística.
Custo operacional		Proporcionalmente baixo quando comparado as demais redes infra-estruturais tanto na implantação quanto na operação.
Atratividade turística		Baixa – exceção a algumas centrais de mídia televisiva.
Impacto		Baixo – impacto pequeno na implementação e quase inexistente na operação.

Energia

Segundo a pesquisa do IBGE, os serviços que ofertam energia para o consumo da atividade turística não são caracterizados como atividades correlatas ou características do turismo. Nesta parte do trabalho se observa que dentro do critério adotado de comparação das infra-estruturas e os meios de hospedagem no território nacional, todos os 732 municípios classificados pelo *Guia 4 Rodas* são providos por pelo menos uma fonte geradora de energia elétrica, sendo elas usinas hidrelétricas ou usinas térmicas de combustão de biomassa, de gás natural, de derivados do petróleo e do carvão mineral ou usinas nucleares ou outras fontes como a solar e a eólica.

No Brasil, o provimento energético aos municípios é realizado por sistemas de distribuição de várias fontes distintas ou por fontes isoladas dentro dos próprios municípios. Existe um grande sistema integrado que abrange as regiões sul, sudeste, nordeste e parte significativa do centro-oeste cobrindo 54,18% do território e quatro outros sistemas isolados espalhados pela região amazônica que cobrem 1,44% do território nacional. As demais áreas são abastecidas por usinas independentes com capacidade que variam de 1 a 30 *mega watts*, ou seja, 44,36% estão fora de qualquer sistema de distribuição.

Os sistemas têm maior capacidade de gestão de diferentes fontes de energia elétrica podendo administrar a eventual carência de uma delas e ou o crescimento na demanda de uma determinada região. O grande sistema integrado é o que melhor se beneficia dessas qualidades o que ocorre em menor intensidade nos sistemas isolados.

Na Imagem 74, a grande área em amarelo corresponde à área de abrangência do sistema integrado de energia, as outras áreas em amarelo mais claro correspondem a sistemas isolados, a grande área em branco corresponde à significativa parte do território nacional que tem sua demanda por energia elétrica provida por usinas independentes com capacidade de 1 a 30 *MW*.

Imagem 74: Sistema elétrico nacional.

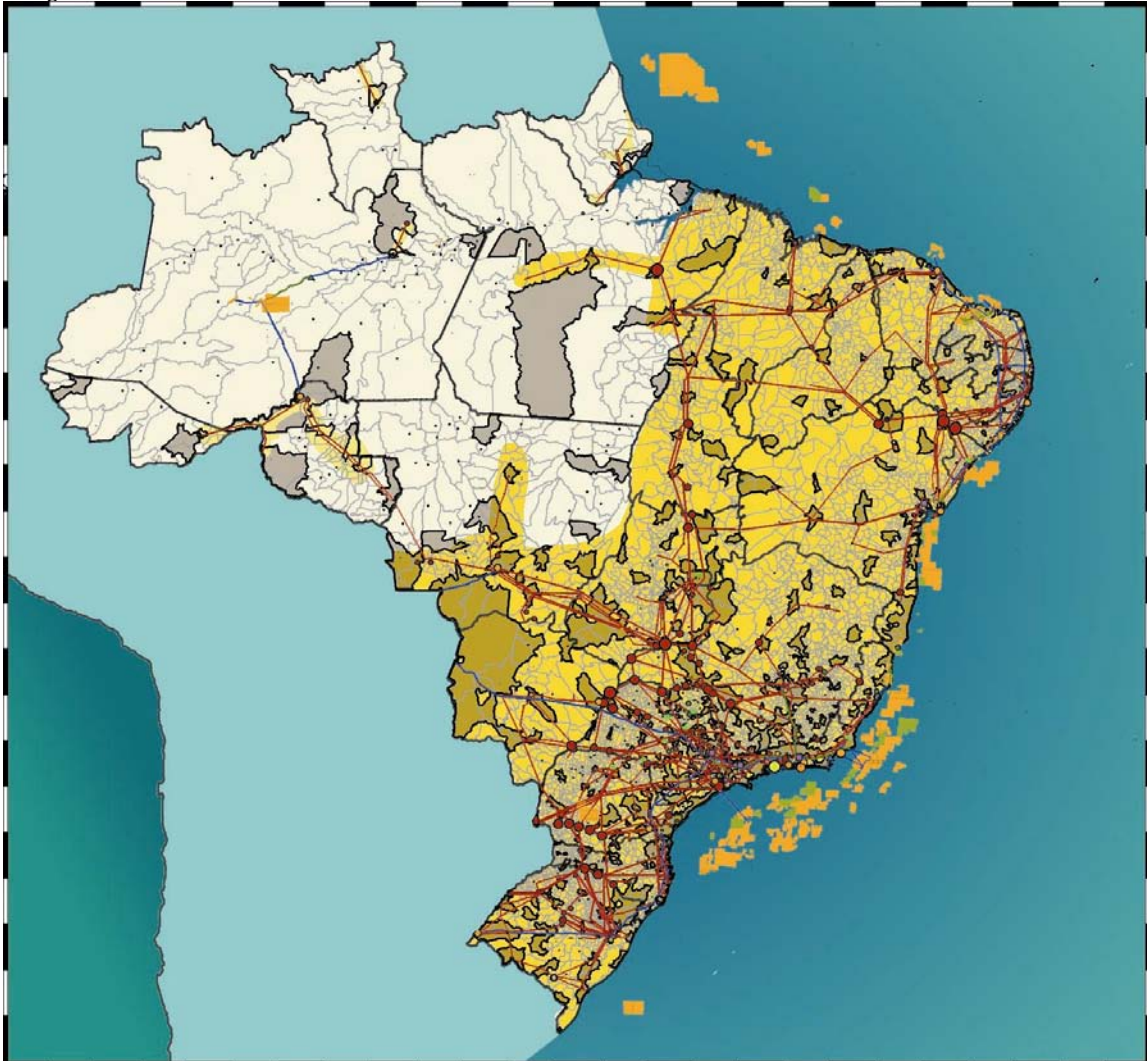


Os pontos e as áreas circulares preenchidas identificam as usinas, quanto maior o diâmetro maior a capacidade de produção. As linhas em vermelho correspondem as principais linhas de transmissão de energia elétrica e as demais identificam oleodutos e ou gasodutos.

As áreas em azul escuro ao longo da costa e em alguns pontos dentro do território representam às áreas de extração de petróleo e ou reservas do mesmo.

Ao cruzar o mapa acima apresentado com o mapa que identifica os municípios catalogados pelo Guia fica em evidência que 714 dos 732 municípios catalogados pelo Guia, localizam-se dentro do sistema integrado nacional. Apenas 10 estão dentro de sistemas isolados e oito tem fontes próprias com potência de 1 a 30 (*MW*) *mega watts* como é possível perceber na Imagem 75.

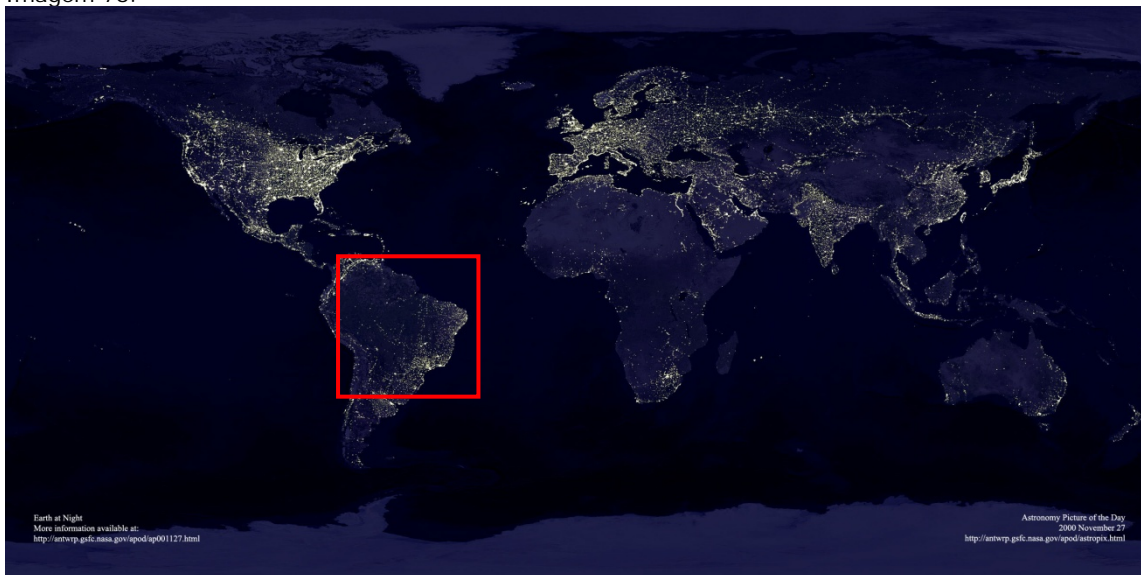
Imagem 75: Sistema elétrico nacional e 4 Rodas.



O interessante dessa sobreposição é que a grande maioria dos principais centros receptores de turistas, ou seja, aqueles reconhecidos e identificados pelo *Guia 4 Rodas*, são cortados ou estão contíguos as principais linhas de transmissão sendo as principais exceções a esta regra o destino dos Lençóis Maranhenses, aqui já apresentado, e na extensão entre Santa Cruz Cabrália ao sul da Bahia e o município de Conceição da Barra no Espírito Santo também já abordados na primeira parte deste trabalho.

A NASA disponibilizou na *internet*, já há alguns anos, uma imagem que corresponderia a uma foto noturna da terra identificando as áreas urbanizadas pela intensidade da luz emitida. Corresponderia por ser o resultado de uma montagem, uma criação de uma noite perfeita, sem nuvens, presente em todo o globo terrestre.

Imagem 76.

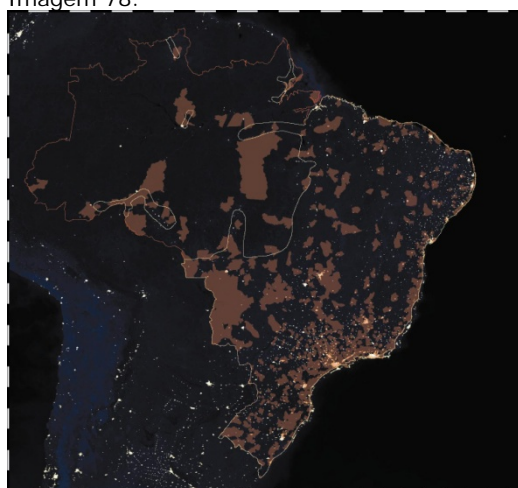


Em que pese às interpretações dos dados que a *NASA* fez na montagem e a mitificação da precisão tecnológica por trás dessa imagem resultante, ainda assim temos uma fonte interessante de comparação. Nas duas imagens abaixo temos a ampliação da área delimitada pelo quadrado vermelho, a primeira sobrepondo o limite territorial brasileiro e as linhas delimitadoras dos sistemas de distribuição e a segunda sobrepondo os municípios catalogados pelo *Guia 4 Rodas*.

Imagem 77.



Imagem 78.



Mesmo observando as distorções causadas por diferentes processos de ortorectificação das imagens, a base do IBGE não casa perfeitamente com a imagem da *NASA*, percebe-se como as áreas do mapa que estão mais claras mais claras coincidem com a concentração mais intensa de municípios com hotéis catalogados pelo Guia.

O potencial turístico das infra-estruturas relativas à logística de energia transcende as demandas operacionais dos serviços relativos a atividade turística, em muitos casos as usinas geradoras de energia também são locais de visitação turística. No Brasil temos vários casos entre eles: a usina hidrelétrica de Itaipu na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, e a de Paulo Afonso na Bahia, esta última relacionada à prática do ecoturismo.

Imagem 79.



As usinas hidrelétricas são potencialmente espaços de apelo turístico destacadamente pelos lagos que formam para armazenar o seu insumo, a água, e pela condição da paisagem original do sítio, quando esta não é totalmente submersa.

Imagem 80.



Outro aspecto que se destaca é a própria produção da energia como atrativo turístico, algo que pode ser resumido como assombro tecnológico. As usinas eletro nucleares de Angra 1 e Angra 2 no sul do estado Rio de Janeiro são um exemplo diverso da matriz energética hidráulica.

Como é possível observar nas imagens ao lado a interferência na paisagem é marcante, em casos como a das usinas termonucleares assim como nas demais usinas elétricas. Não existe meio-termo ou tentativas de mimetização na paisagem.

Os impactos gerados por infra-estruturas relativas à logística de energia são pesados em especial nos processos de implantação da mesma, mas em nem todos os casos impacta da mesma maneira durante a operação de produção e distribuição de energia. É possível inferir que a atratividade turística de infra-estruturas como essas estão diretamente relacionadas ao impacto que esta possa gerar durante a operação e não ao risco futuro que esta possa

conter. Toda a matriz energética relacionada a volatilização de carbono na atmosfera é potencialmente menos atrativa, no contexto atual, que matrizes relacionadas a potenciais renováveis como o hídrico. No entanto, os impactos não são concentrados nos nós dessas infra-estruturas, os arcos de distribuição marcam fortemente a paisagem na maioria dos casos.

Imagem 81.



Nas imagens 81 e 82 temos dois exemplos de impactos permanentes causados por arcos logísticos de energia.

Imagem 82.



Na 81 as torres de transmissão e na 80 um oleoduto soterrado da Petrobrás com acero limpo para facilitar a manutenção, ambos no município de Angra dos Reis no estado do Rio de Janeiro.

Quadro 23: resumo das infra-estruturas de energia.

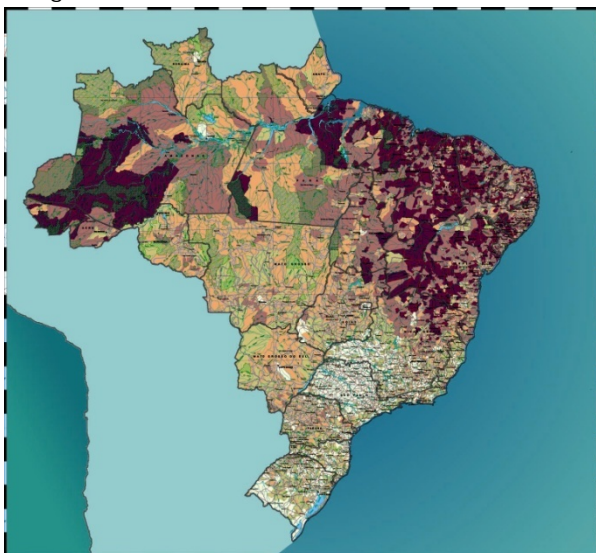
Caracterização	Arcos	São muito bem definidos e visíveis - na maioria dos casos, mesmo os oleodutos quando soterrados e as linhas de transmissão aéreas exigem aceros e faixas de domínio para manutenção e segurança da população.
	Nós	Bem caracterizados – muito embora exista uma diferença neste caso entre os nós que são pontas no sistema, represas, usinas, plataformas de extração e os nós distribuidores como refinarias e estações de distribuição e rebaixamento de tenção.
Territorialidade	Alta – está presente e visível e entrelaçada as principais atividades. Gera fortes laços de interdependência com a atividade turística, contribuindo fortemente na constituição do espaço turístico. Entretanto, por causa da possibilidade de geração própria e o advento de tecnologias eficientes na captura de fontes alternativas, com eólica ou solar, pode ser implementada para consumo individual de forma autônoma, independentemente de um sistema mais amplo e coletivo, mas esta não é a regra.	
Custo operacional	Muito alto – principalmente na implantação das fontes geradoras e linhas de transmissão.	
Atratividade turística	Alta – nos nós ponta no sistema, os processos de produção energética são de grande atratividade turística.	
Impacto	Alto – na implantação em todos os casos e alto na operação das fontes energéticas baseadas na quebra de cadeias de carbono.	

Saneamento

As redes de saneamento básico constituem o conjunto de serviços de abastecimento de água potável encanada; coleta, tratamento e destinação de esgotamento sanitário e coleta, tratamento e destinação do lixo domiciliar. Estas têm como objetivo principal oferecer o acesso à água à população e o controle de pragas, visando à saúde pública.

Efetivamente a maioria do território nacional não tem esse serviço implantado ou funciona de forma ineficiente somando-se a isso o fato de que muitas vezes funcionam individualmente sem a perspectiva sistêmica que uma rede pode oferecer.

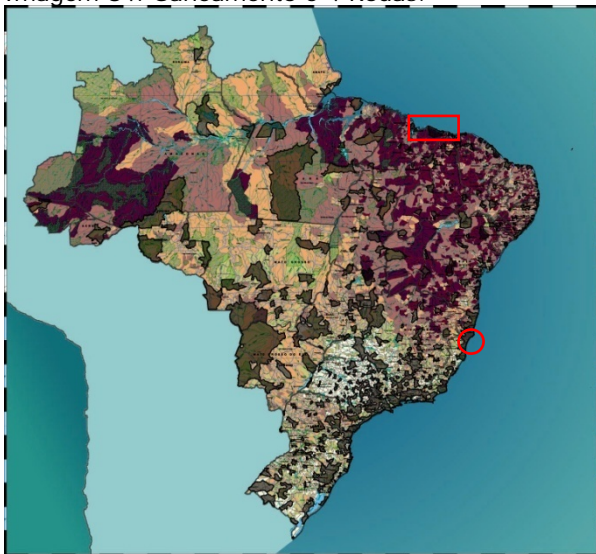
Imagem 83: Saneamento.



A Imagem 83 é uma reprodução aproximada do mapa do IBGE que trata da relação entre domicílios particulares permanentes com precariedade em pelo menos um dos serviços de saneamento e responsável sem instrução ou com pelo menos 4 anos de estudo.

As áreas mais claras do mapa representam os municípios que tem no máximo 19% dos domicílios nas condições acima descritas. Já as áreas em vinho escuro têm entre 70% e 92% dos domicílios nestas condições.

Imagem 84: Saneamento e 4 Rodas.



Quando sobrepostos com os municípios classificados pelo Guia, apenas 14 municípios estão na faixa de 70% a 92% e 58 municípios estão na faixa de 53% a 70% do total de 732 municípios catalogados.

Esta amostragem corresponde respectivamente a 2% e 8% dos municípios catalogados pelo Guia, todos localizados na região norte e nordeste do país e se estendendo um pouco além das fronteiras das regiões sudeste e centro-oeste. Somente 10% dos municípios têm mais de metade das residências com pais de família com grau mínimo de instrução e deficiências nas condições de saneamento. Um percentual pequeno quando comparado ao restante da própria região. Somando-se a isso, talvez por causa da metodologia do IBGE que classificou espacialmente segundo delimitações municipais, o dado de que muitos municípios turísticos estão encravados em regiões com péssima condição sanitária, sendo estes uma exceção as condições dos municípios do entorno.

Imagem 85: Com rede coletora.



Imagem 84: Com rede coletora sem tratamento.



Imagem 85: Com rede coletora e \$ Rodas.



Na Imagem 85 estão indicados em pontos azuis os municípios e distritos com rede coletora de esgoto. Os principais pontos se concentram ao longo do litoral das regiões sul, sudeste, nordeste com maior presença na região sudeste, em especial nas regiões metropolitanas de Porto Alegre, São Paulo, interior de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo horizonte voltando a concentrar com maior intensidade no entorno da região metropolitana do Recife.

No mapa ao lado estão evidenciadas, em pontos vermelhos, as mesmas redes do mapa acima que, no entanto, não sofrem qualquer tratamento dos efluentes que são despejados nos corpos hídricos. É possível perceber uma pequena diminuição dos pontos com destaque maior para o estado do Paraná e o interior de São Paulo.

Ao sobrepor os municípios destacados pelo Guia com os pontos em azul que identificam a presença de redes coletoras de esgoto, a relação entre municípios turísticos e redes de esgotamento sanitário não fica tão clara assim.

O retângulo e o círculo vermelhos sobrepostos às imagens que identificam os municípios turísticos são, respectivamente, os destinos de Lençóis Maranhenses e o destino turístico de Porto Seguro na Bahia. O primeiro encontra-se em uma situação de saneamento que pode ser classificada como crítica, baseado nos dados acima apresentados, e o segundo regular/boa sem, no entanto, contar com uma rede de esgoto implantada. O destino de Lençóis Maranhenses é uma exceção, pois 90% dos municípios turísticos estão em condições ao menos regulares de saneamento. O destino de Porto Seguro permite deduzir por um lado que as redes de esgotos não implicam necessariamente em uma relação direta com a qualidade sanitária do destino turístico existindo outras soluções pontuais, individuais e locais de lidar com o problema, por outro permite inferir que a densidade populacional não é suficientemente alta para desqualificar os atrativos naturais.

Quadro 24: resumo das infra-estruturas de saneamento

Caracterização	Arcos	Na grande maioria dos casos não são visíveis – tanto na adução de água potável quanto na destinação do esgotamento sanitário. Em muitos casos são mesmo inexistentes quando optam por soluções individuais como fossa, filtro e sumidouro.
	Nós	Bem caracterizados – represas para abastecimento, estações de tratamento de água e estações de tratamento de esgoto.
Territorialidade	Intermediária – está presente e visível e entrelaçado às principais localidades, principalmente nas estações de abastecimento. Gera laços de interdependência com a atividade turística, e mais do que isso significa uma condição para atividade uma vez que o mau funcionamento do serviço pode significar a deterioração do atrativo turístico. Entretanto, por causa da possibilidade de soluções pontuais, como adução de fontes hídricas locais e destinação do esgotamento por meio de sistemas isolados - ex.: fossa, filtro e sumidouro - e o advento de tecnologias eficientes e independentes na depuração de efluentes - ex. estações de tratamento de esgoto compactas - podem atuar de forma independente de um sistema mais amplo e coletivo.	
Custo operacional	Intermediário – diante da abundancia do recurso hídrico no Brasil.	
Atratividade turística	Baixa – exceção as represas criadas para adução.	
Impacto	Potencialmente alto – na operação de sistemas incompletos.	

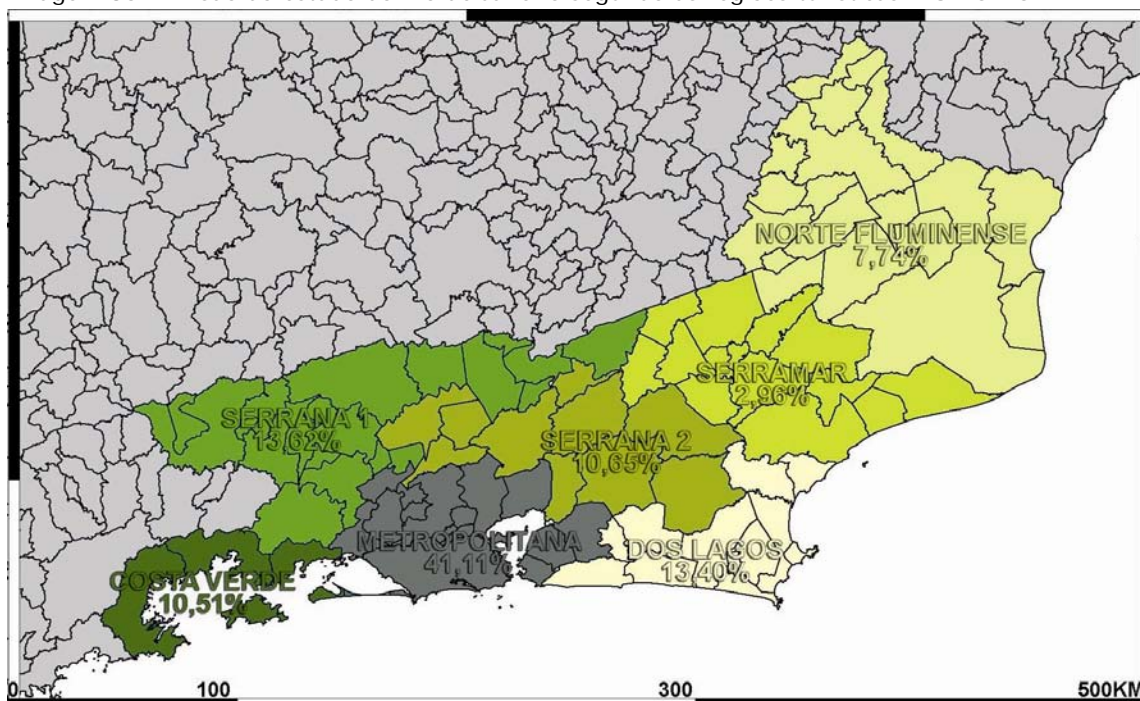
Na escala estadual

Seguindo a metodologia adotada na seção anterior, aprofundo a análise da relação entre a atividade turística e infra-estruturas dadas tendo como recorte territorial o estado do Rio de Janeiro. A diferença fundamental na correlação é a introdução de outras bases de dados, sobretudo do IBGE e da fundação CIDE.

Meios de Hospedagem

As definições dos meios de hospedagem pela Pesquisa Especial sobre Meios de Hospedagem (PEH) foram realizadas tendo como base a caracterização da atividade de alojamento, exploração ou a administração de um hotel, pousada, motel, pensão de hospedagem, albergue, dormitório, hospedaria, hotel-clube, camping etc., desde que não fossem unidades administrativas de empresas, estabelecimentos com fins filantrópicos, casas de veraneio, hotéis-clubes exclusivos para sócios e apart-hotéis que funcionam como condomínios.

Imagem 86: Divisão do estado do Rio de Janeiro segundo as regiões turísticas- TURISRIO



A unidade de investigação da PEH, os meios de hospedagem, tinham que cumprir alguns requisitos básicos: oferece o serviço no local ser identificado através do Cadastro Central de Empresas – CEMPRE – do IBGE e pelo cadastro Companhia de Turismo do Rio de Janeiro – TURISRIO – do ano de 1999. O cadastro final totalizou 3.459 estabelecimentos sendo que somente 64% foram considerados na pesquisa, uma vez que os 26% restantes incorriam em situações como mudança de endereço dentre outros motivos.

O estado do Rio de Janeiro é dividido em sete regiões Turísticas, Imagem 86 e detalhado na Tabela. Estas sete regiões totalizam aproximadamente 160.000 hospedagens.

O município do Rio de Janeiro corresponde a um terço da capacidade total de hospedagem, com capacidade para 51 mil hóspedes, ou seja, 34% do total do estado, seguido pelos municípios de Angra dos Reis com 5,85% e Armação dos Búzios com 4,88%.

Estes três municípios com área territorial de aproximadamente 2.051 km² comportam 43,00% da capacidade de hospedagem, com 33,28% dos estabelecimentos e com 48,55% das unidades habitacionais. Por outro lado, 60 dos 92 municípios que compõem o estado do Rio de Janeiro com área territorial de aproximadamente 22.350 km² não passam de 9% da capacidade total de hospedagem com 11% dos estabelecimentos. Sendo que estes 60 municípios não comportam individualmente mais que 800 hóspedes, algo como um hotel de 300 quartos, número de quartos recorrentemente utilizados em hotéis que oferecem convenções. Destes 60 municípios, 6 não foram considerados pelos critérios da pesquisa do IBGE ou mesmo não têm capacidade de hospedagem. Trata-se, evidentemente, de uma concentração significativa dos meios de hospedagem no estado onde 46,82% da capacidade de hospedagem concentra-se em 5% do território estadual¹³⁶ enquanto 52% do território não comporta mais que 9% da capacidade total de hospedagem. Os quadros a baixo classificam os municípios de acordo com a capacidade de hospedagem.

Quadro 24: Hospede por faixa de capacidade.

Capacidade total de hóspedes	hóspedes		estabelecimentos		unidades		n° de municípios	
sem capacidade	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	6	6,52%
de 16 até 800	14.219	9,57%	287	13,49%	5.506	8,66%	54	58,70%
de 801 até 1.600	12.247	8,24%	184	8,65%	4.729	7,43%	10	10,87%
de 1.601 até 4.000	40.165	20,52%	607	28,52%	16.418	25,81%	16	17,39%
de 4.001 até 6.000	15.078	13,83%	344	16,17%	5.361	8,43%	3	3,26%
de 6.001 até 9.000	15.941	13,57%	309	14,52%	5.759	9,05%	2	2,17%
mais que 9.001	50.910	34,27%	397	18,66%	25.835	40,62%	1	1,09%

¹³⁶ O Rio de Janeiro tem aproximadamente 43.696 km².

Quadro 25: Hospede por faixa de capacidade por município.

região	município	hospedes	%	estabelecim entos	unidades	%	
Serrana 1	Areal	88	0,06%	3	32	11,09%	
	Barra Mansa	1 718	1,16%	22	809		
	Barra do Pirai	1 199	0,81%	18	513		
	Comendador Levy Gasparian	0	0,00%	-	-		
	Engenheiro Paulo de Frontin	684	0,46%	8	207		
	Itatiba	4 214	2,84%	121	1 556		
	Mendes	148	0,10%	5	67		
	Paraíba do Sul	639	0,43%	12	240		
	Pinheral	0	0,00%	-	-		
	Pirai	701	0,47%	7	221		
	Porto Real	115	0,08%	4	49		
	Quatis	267	0,18%	5	74		
	Resende	2 124	1,43%	36	861		
	Rio Claro	160	0,11%	10	60		
	Rio das Flores	40	0,03%	2	16		
	Sapucaia	228	0,15%	5	95		
	Três Rios	826	0,56%	15	333		
	Valença	1 859	1,25%	34	639		
	Volta Redonda	1 463	0,98%	14	761		
	Serrana 2	Cachoeiras de Macacu	700	0,47%	14		279
Guapimirim		430	0,29%	7	141		
Miguel Pereira		1 060	0,71%	12	351		
Nova Friburgo		3 853	2,59%	84	1 512		
Paty do Alferes		697	0,47%	8	225		
Petrópolis		3 203	2,16%	83	1 341		
Rio Bonito		478	0,32%	6	167		
São José do Vale do Rio Preto		197	0,13%	5	70		
Silva Jardim		439	0,30%	6	95		
Teresópolis		2 876	1,94%	44	1 096		
Norte Fluminense	Vassouras	504	0,34%	9	226	7,20%	
	Aperibé	60	0,04%	2	28		
	Bom Jesus do Itabapoana	249	0,17%	4	126		
	Cambuci	85	0,06%	3	43		
	Campos dos Goytacazes	2 792	1,88%	49	1 257		
	Cardoso Moreira	70	0,05%	2	31		
	Italva	118	0,08%	3	52		
	Itaocara	283	0,19%	7	107		
	Itaperuna	2 619	1,76%	25	907		
	Laje do Muriaé	0	0,00%	-	-		
	Macuco	0	0,00%	-	-		
	Miracema	193	0,13%	6	95		
	Natividade	100	0,07%	2	51		
	Porciuncula	111	0,07%	3	33		
	Santa Maria Madalena	85	0,06%	2	40		
	Santo Antônio de Pádua	548	0,37%	11	270		
	São Fidélis	262	0,18%	5	104		
São Francisco de Itabapoana	421	0,28%	11	156			
São João da Barra	2 622	1,76%	12	590			
São José de Ubá	16	0,01%	1	8			
Varre-Sai	65	0,04%	2	20			
Serramar	Bom Jardim	245	0,16%	4	88	2,95%	
	Cantagalo	450	0,30%	7	153		
	Carapebus	32	0,02%	1	12		
	Carmo	112	0,08%	3	46		
	Conceição de Macabu	258	0,17%	4	89		
	Cordeiro	158	0,11%	5	63		
	Duas Barras	65	0,04%	5	33		
	Macaé	2 688	1,81%	46	1 212		
	Quissamã	201	0,14%	4	79		
	São Sebastião do Alto	53	0,04%	3	24		
	Sumidouro	59	0,04%	1	24		
	Trajano de Moraes	62	0,04%	2	31		
	Araruama	1 157	0,78%	17	397		14,32%
	Armação dos Búzios	7 248	4,88%	149	2 878		
Arraial do Cabo	1 564	1,05%	33	557			
Cabo Frio	5 549	3,74%	74	1 854			
Casimiro de Abreu	679	0,46%	18	245			
Iguaba Grande	239	0,16%	4	77			
Maricá	441	0,30%	17	189			
Rio das Ostras	2 031	1,37%	44	659			
São Pedro da Aldeia	1 082	0,73%	21	335			
Saquarema	1 283	0,86%	21	335			
C. Verde	Angra dos Reis	8 693	5,85%	160	2 881	10,80%	
	Mangaratiba	2 034	1,37%	17	750		
	Parati	5 315	3,58%	149	1 951		
Região dos Lagos	Belford Roxo	338	0,23%	4	169	43,92%	
	Duque de Caxias	2 227	1,50%	24	1 118		
	Itaboraí	366	0,25%	5	161		
	Itaguaí	895	0,60%	11	338		
	Japeri	0	0,00%	-	-		
	Magé	249	0,17%	8	106		
	Mesquita	0	0,00%	-	-		
	Nilópolis	724	0,49%	7	362		
	Niterói	2 861	1,93%	40	1 335		
	Nova Iguaçu	1 979	1,33%	22	948		
Região Metropolitana do Rio de Janeiro	Paracambi	48	0,03%	1	18	43,92%	
	Queimados	84	0,06%	1	42		
	Rio de Janeiro	50 910	34,27%	397	25 835		
	São Gonçalo	2 215	1,49%	25	1 102		
	São João de Meriti	2 182	1,47%	22	1 091		
	Seropédica	153	0,10%	2	56		
	Tanguá	22	0,01%	1	11		

Quando os dados do quadro 25 são localizados em um mapa com a divisão municipal, percebemos outros aspectos imagem 87.

Imagem 87: Capacidade de hospedagem (CH).

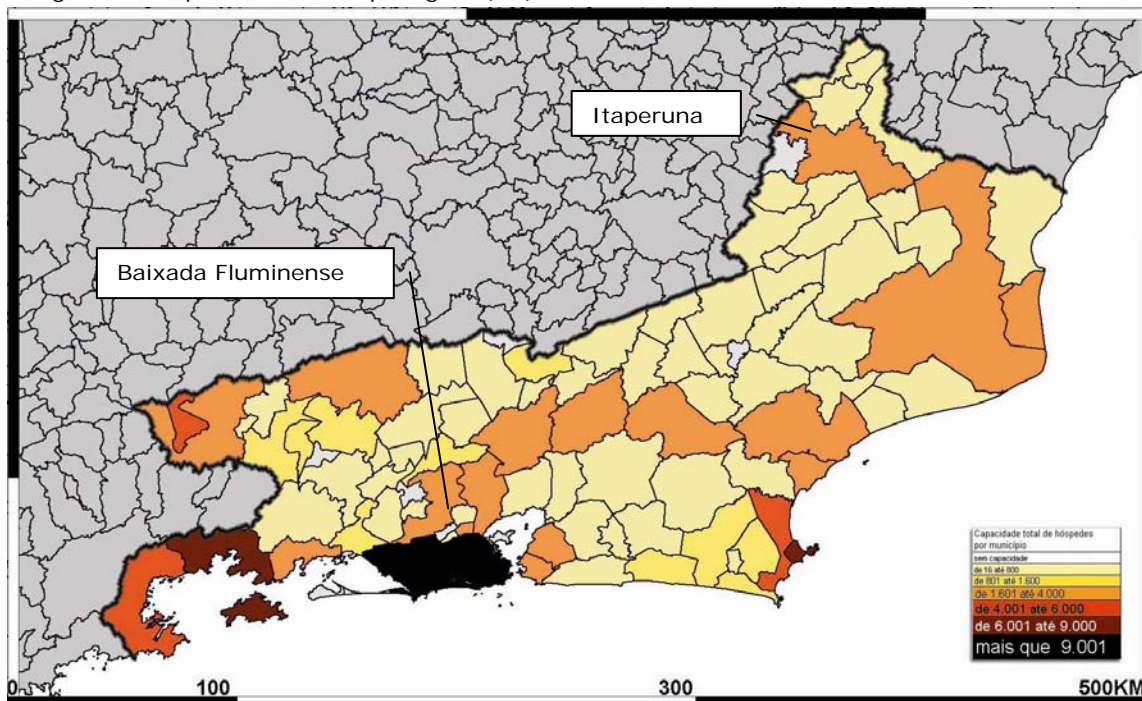


Imagem 88: CH e 4 Rodas.

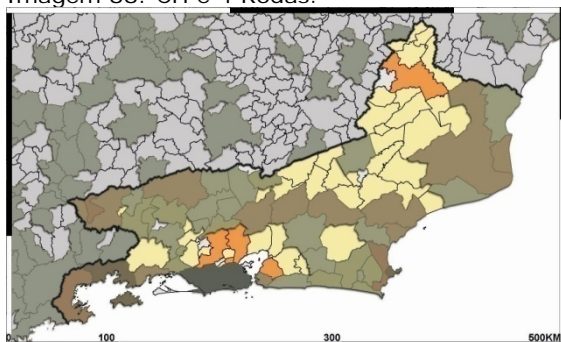
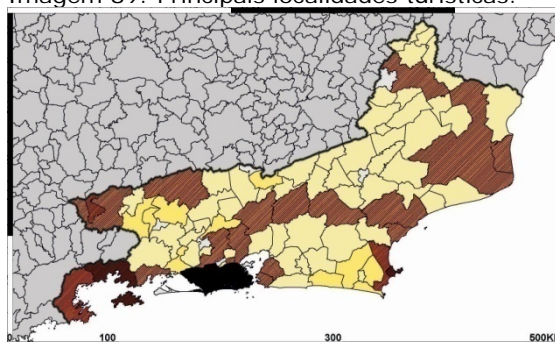


Imagem 89: Principais localidades turísticas.



A sobreposição do cadastro do *Guia 4 Rodas* sobre a capacidade de hospedagem, Imagem 88, reforçam o argumento de que o Guia é uma boa fonte de informação. Entretanto, vale observar que o município de Itaperuna com capacidade para 2.619 hóspedes no norte fluminense e três municípios na baixada fluminense - de que chegam a ter a capacidade de hospedar até 6.400 hóspedes - não aparecem no Guia. No caso dos municípios da Baixada Fluminense a maioria dos meios de hospedagem são motéis – 61 de um total de 68 estabelecimentos – tipo de hospedagem que não é considerada pelo *Guia*, entretanto, no caso de Itaperuna são 32 hotéis, hotéis de lazer e hotéis fazenda para 3 motéis.

A utilização do *Guia 4 Rodas* como referência neste caso significa que o município oferta, em alguma medida, uma atividade turística com qualidade turística reconhecida pelo mercado. Um critério sujeito a distorções, mas que nem por isso deve ser desconsiderado.

As imagens que seguem são alguns dos mapas temáticos produzidos pela pesquisa especial do IBGE. Estes ajudam a perceber a predominância de estabelecimentos com mais de 20 unidades habitacionais na região metropolitana a passo que este quadro se inverte nas zonas turísticas de Angra, Costa Verde e Zona de Búzios, Lagos.

Imagem 90: Mapa temático do número de acomodações por região e por porte.

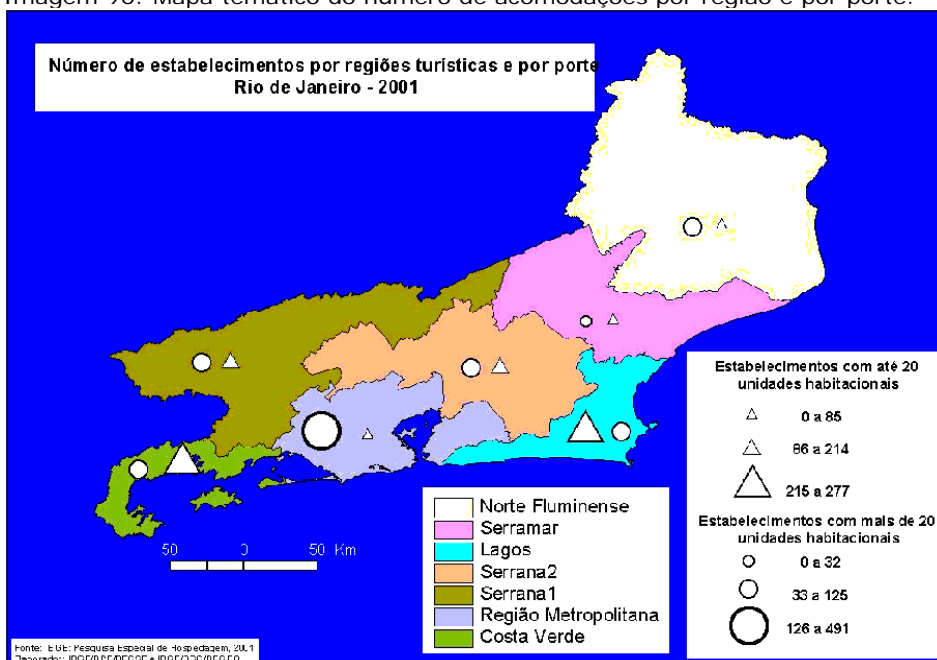
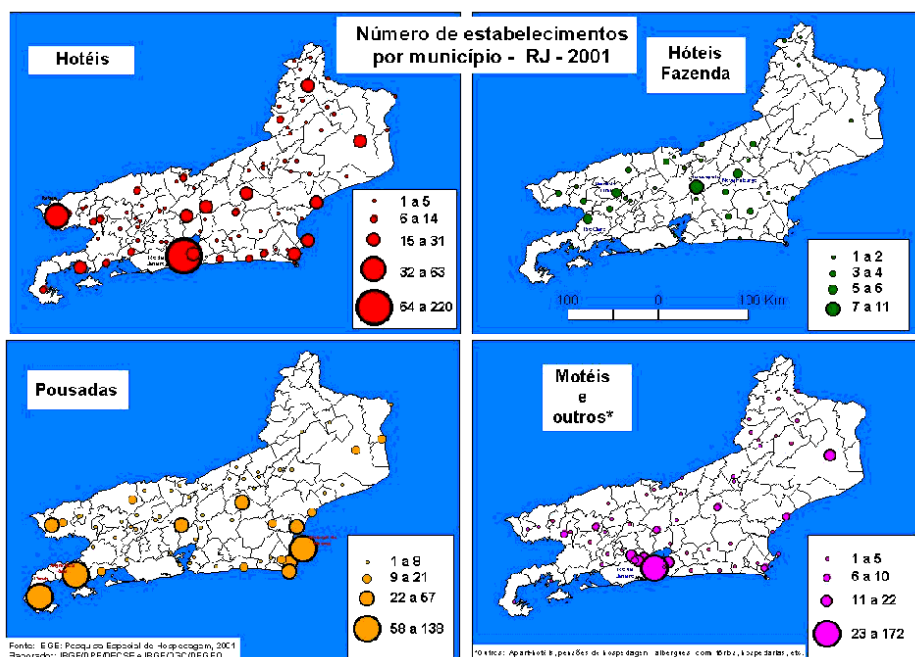


Imagem 91: Mapa temático do número de acomodações por tipo de estabelecimento.



Transporte:

O estado do Rio de Janeiro e em especial sua capital são bem servidos em termos de infra-estrutura de transporte, ficando apenas atrás do estado de São Paulo. Este trecho do litoral brasileiro vem sendo favorecido neste aspecto desde o período colonial em virtude da sua transformação em sede da Coroa portuguesa assim como sede do Estado nacional no período republicano. Este processo de centralização de poder reforçou a centralização política, econômica e cultural elevando esta parte do território nacional à porta de acesso do Brasil com o mundo externo. Mesmo existindo um período de relativa imobilização em meados do século XX, fruto da transferência da capital federal para Brasília, é possível afirmar que este processo centralizador ajudou a tornar o Rio de Janeiro um centro de serviços que tem na atividade turística uma das suas mais importantes atividades. Outras cidades, vilas na época, como Angra e Parati, a oeste da capital, e Cabo Frio e Arraial do Cabo, a leste, são fruto de portos e vias que armazenavam e escoavam ouro, açúcar e café a oeste e pau Brasil a leste da capital. Hoje estas cidades têm o turismo como uma das suas principais atividades.

TRANSPORTE AÉREO:

Conforme observado anteriormente o transporte aéreo tem especial importância na dinâmica turística. Muitas vezes este movimento ocorre com a implementação de pistas de pouso que são homologadas e dependendo da demanda ou de condições técnicas e políticas pode vir a ser transformada em um aeroporto.

Imagem 92: aeroporto de 1ª categoria SBGL (RJ) Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim.

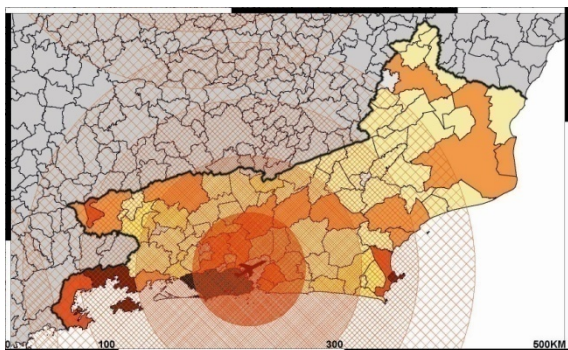


Imagem 93: 2ª categoria Santos Dumont – SBRJ e o aeroporto de Juiz de Fora SBJF (MG), este fora do estado mais com influência neste.

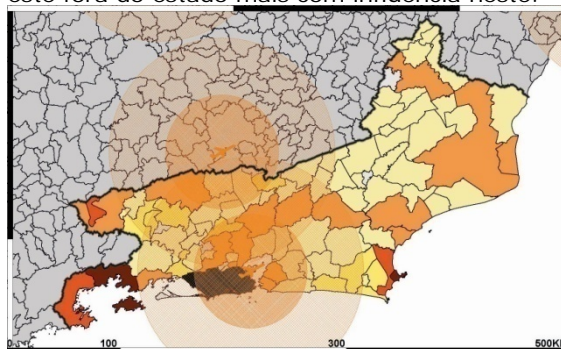


Imagem 94: 3ª categoria - CABO FRIO SBCB (RJ) Cabo Frio - Campos Dos Goitacazes Sbcpc (RJ) Bartolomeu Lisandro - Macaé Sbmec (RJ) Macaé Rio De Janeiro Sbjr (RJ) Jacarepaguá.

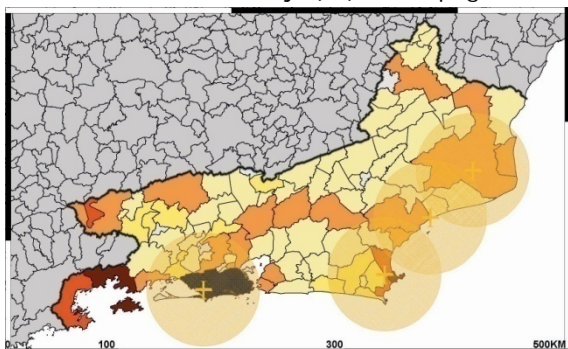
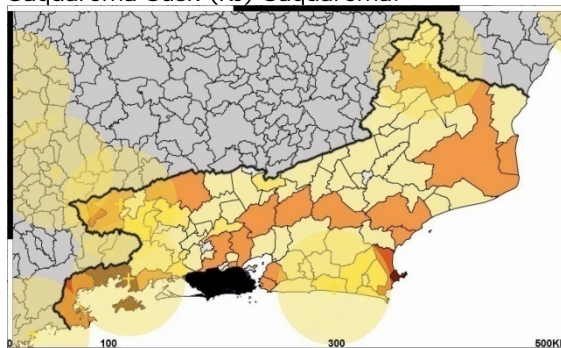
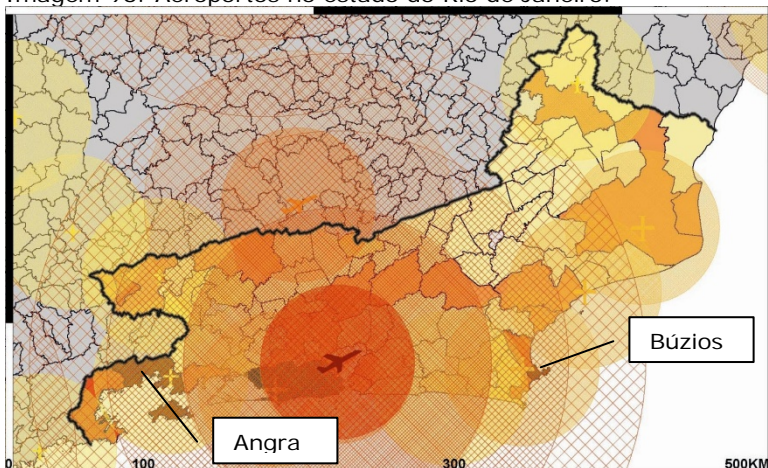


Imagem 95: 4ª Categoria - Angra Dos Reis Sdag (RJ) Angra Dos Reis - Itaperuna Sdun (RJ) Itaperuna - Resende Sdrs (RJ) Resende - Saquarema Sdsk (RJ) Saquarema.



Nenhum município está fora do alcance dos aeroportos no estado conforme evidenciado no mapa abaixo n° 131. Os municípios com maior número de hospedagem estão no raio de abrangência do principal aeroporto internacional.

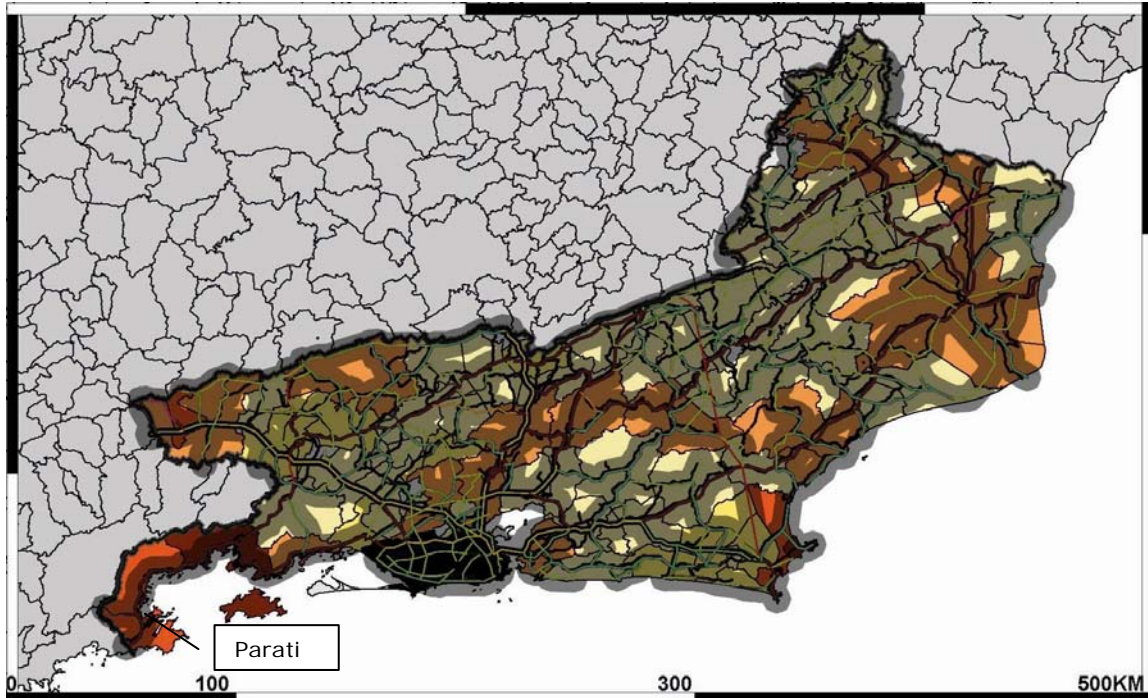
Imagem 96: Aeroportos no estado do Rio de Janeiro.



Os de Angra e Búzios estão entre 100 e 150 km do aeroporto internacional e contam com aeroportos locais de terceira e quarta categorias dentro dos próprios municípios.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO:

Imagem 97: Mapa do estado do Rio de Janeiro com as principais estradas e suas faixas de influência¹³⁷.



Na grande maioria dos casos a infra-estrutura rodoviária é a infra-estrutura que começa e termina a conexão, além de espaço de deslocamento turístico propriamente dito, a infra-estrutura é o principal modo de conexão entre os territórios emissores e os receptores. Excluindo os casos em que os meios de hospedagem são os próprios meios de transporte, como os transatlânticos, são raros os casos de meios de hospedagem relevantes próximos a arcos ou nós viários de outras modalidades, quase sempre é necessário transitar por meio rodoviário até o hotel. A infra-estrutura de transporte mais presente na atividade turística é o meio rodoviário.

Potencialmente todo o perímetro das vias é propício à atividade turística e à instalação de equipamentos hoteleiros. Entretanto naturalmente existem outras restrições que interferem na localização dos equipamentos turísticos e meios de hospedagem tais como zoneamento (uso do solo, faixas de proteção, etc.), condicionantes de natureza econômica e logística. Em outros

¹³⁷ Estas faixas de influência, com 25 km de largura total, representam as vias locais que derivam da malha rodoviária principal. Em segundo plano estão os municípios coloridos de acordo com a sua capacidade de hospedagem. Nem todos os municípios têm todo o seu território sombreado pelas rodovias por diferentes motivos como, por exemplo, relevo escarpado, como é o caso da seqüência Mangaratiba, Angra e Parati, esta última em destaque no mapa

termos, não há como prescindir do sistema viário, mas não está nesta relação o contexto fundamental para a locação dos equipamentos.

No estado do Rio de Janeiro, todos os municípios do estado são servidos por rodovias de forma homogênea, mesmo sabendo que em condições de volume de tráfego, velocidade e manutenção são bastante variados.

No caso de Angra dos Reis a maioria dos hotéis localiza-se ao longo da rodovia Rio-Santos – BR-101. No caso de Armação dos Búzios os meios de hospedagem estão espalhados pela malha urbana formada pelas vias que compõem a cidade. Em ambos os casos o atrativo natural sol e praia é que tem o maior apelo sendo que o tipo de estabelecimento predominante em Angra oferece todas as facilidades e utilidades para o turista, orientando-o a usufruir todas as atividades de lazer dentro do próprio complexo, enquanto o tipo de estabelecimento de Búzios, pousada, tem no espaço livre público seu principal atrativo.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO:

Imagem 98: A malha ferroviária sobre o mapa de capacidade de hospedagem turística e o potencial desta para o desenvolvimento da atividade turística.

Apesar de parte da malha já ter sido utilizada para o transporte de passageiros, portanto, possíveis turistas, hoje elas encontram-se com uso exclusivo para o transporte de cargas quando não subutilizadas ou mesmo fora de operação.

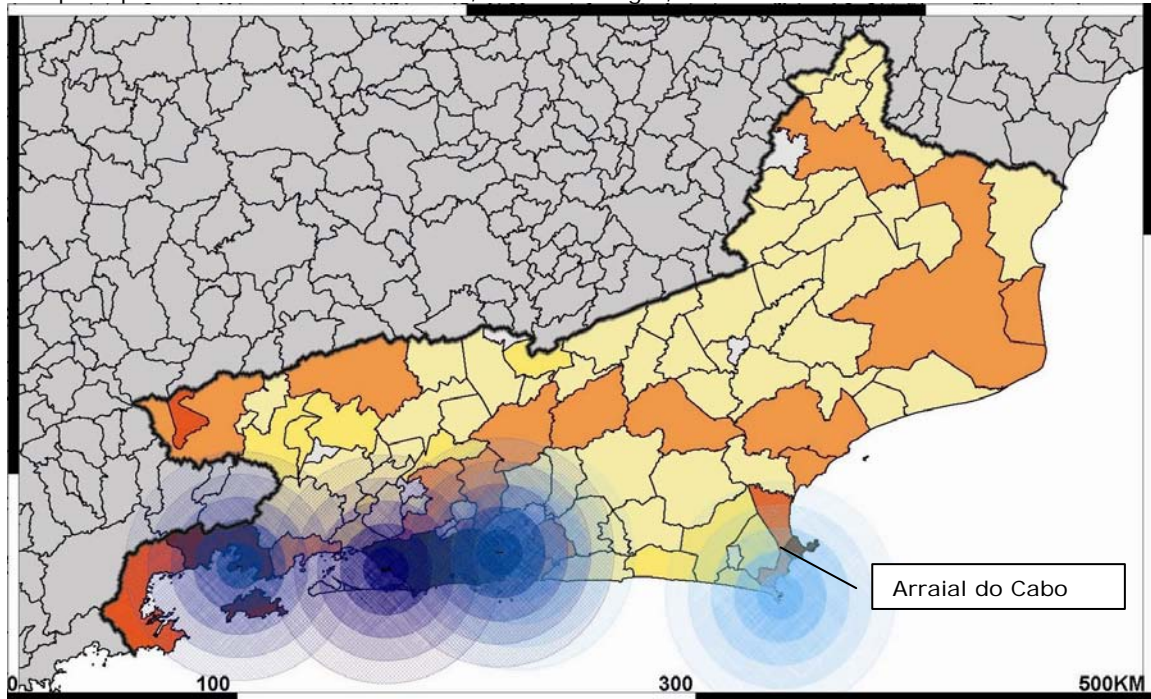
No que tange a relação entre capacidade de hospedagem e malha ferroviária existente, é possível perceber que vários municípios com baixa capacidade de hospedagem ou até mesmo sem capacidade são cortados ou estão na zona de influência destas ferrovias, neste caso com 50 km de largura total.

A Imagem 98 permite inferir que a obsolescência desta infra-estrutura caminha junto com o desinteresse turístico, seja na não efetivação deste como meio de transporte efetivo, seja no não aproveitamento como atrativo turístico histórico, como por exemplo, a “Maria Fumaça” que liga São João a Tiradentes.

Por outro lado, a obsolescência ferroviária para transporte de passageiros ou para turismo mostra-se muitas vezes uma questão política (*lobby* da indústria automobilística) e econômica (é um meio de transporte altamente subsidiado em muitos países) fora o fato de que tem de ter uma demanda muito alta para ser viável economicamente. O trem é um meio de transporte altamente subsidiado em muitos países. Naqueles onde o trem é um meio de transporte interurbano, ele tem uma estratégia de diferenciação grande – ou oferece mais conforto, ou mais rapidez – e normalmente liga pólos urbanos com grandes concentrações populacionais.

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO:

Imagem 99: Os cinco principais portos de carga no estado do Rio de Janeiro, da esquerda para a direita, Angra, Sepetiba, Rio de Janeiro, Niterói e dos Anjos em Arraial do Cabo, coincidem com as três principais zonas turísticas do estado, Zonas de Angra, Rio de Janeiro e Búzios.



A principal atividade destes portos é o transporte de carga, mas retirando deste grupo os portos de Sepetiba e Niterói, todos recebem com regularidade navios de turismo tipo transatlânticos. O porto do rio é o que realiza esta operação com maior intensidade, como visto anteriormente este dobrou seu movimento nos últimos cinco anos.

Quadro 26: Chegadas de navios e turistas no Pier Mauá - 2003-2007 RIOTUR

Atracações / Passageiros	Ano			
	2003 / 2004	2004 / 2005	2005 / 2006	Previsão / 2007
Atracações	78	83	109	149
Passageiros	92 832	136 662	193 011	234 131

A atividade de navios turísticos na costa brasileira vem crescendo a taxas próximas a 30% ao ano. Um dos sintomas deste crescimento para o estado do Rio de Janeiro é que alguns navios começam a operar partidas desde o porto do Rio de Janeiro. Situações como essas são significativas, pois os navios transatlânticos concentram todas as operações na própria embarcação. Assim como já foi abordado na seção que trata do território nacional as empresas que operam os transatlânticos tem a maior taxa de

captura dos recursos gastos pelos turistas, sendo assim, só trazem retorno para as cidades costeiras nas operações de embarque e desembarque sendo mais efetivo nos locais onde operam as partidas.

Alguns navios transatlânticos atuais têm capacidade de hospedar até 5.400 hóspedes sendo que no litoral brasileiro os com maior capacidade chegam a comportar 3.500 hóspedes. Oferecer atrações para que navios desse porte aportem em cidades poder significar grandes oportunidades de negócio assim como saturação dos equipamentos e infra-estruturas turísticas instaladas.

Os portos de Angra e Mangaratiba são dos poucos com transporte regular de passageiros na ligação do continente como a Ilha Grande, um dos poucos exemplos de embarcações com função exclusiva de transporte náutico eminentemente turístico, que operam no litoral do estado.

Telecomunicações

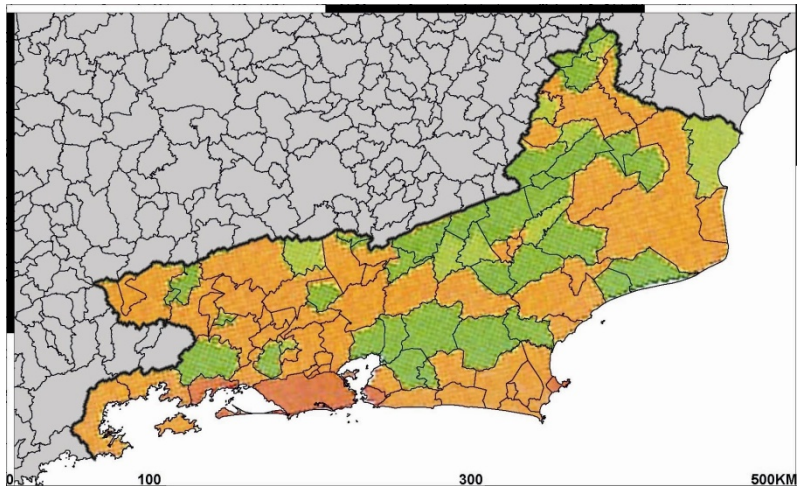
Os mapas que seguem trabalham com uma lógica distinta dos apresentados na análise estadual das infra-estruturas de transporte. Como os mapas de transporte apresentam uma distribuição espacial pontual e vetorial (nós e arcos), foi possível correlacioná-los com as manchas de densidade turística por municípios no estado. Como os mapas que seguem trazem manchas de densidade por infra-estruturas, optei por selecionar os municípios com maior capacidade de hospedagem para cruzar os dados territorialmente locados. São seqüências de 3 mapas que apresentam a infra-estrutura no estado, esta correlacionada com os principais municípios turísticos segundo o IBGE e, por fim, esta correlacionada com a base do *Guia 4 Rodas*. O *Guia 4 Rodas* é, como já foi colocado, uma referência de qualidade turística reconhecida pelo mercado.

TELEFONIA FIXA:

Os mapas que seguem expressam a relação de linhas instaladas por habitantes e por município.

O estado do Rio de Janeiro uma alta densidade de linhas instaladas, comparado com o resto do país. Todos os 21 municípios turísticos com capacidade de hospedagem superior a 1.600 hóspedes têm densidade superior a 20 linhas para cada 100 habitantes, Imagem 101. Mesmo considerando a pouca mobilidade física dessa infra-estrutura quando comparada às demais tecnologias de telecomunicações, fica evidente a adequação desta a quantidade de hospedagens. A correlação da telefonia fixa com o *Guia 4 Rodas*, Imagem 102, demonstra outra condição. Um quarto dos municípios, ou seja, 8 municípios classificados pelo Guia estão localizados em densidades mais baixas de linhas instaladas.

Imagem 100: Linhas instaladas por habitantes (LIH).



Linhas instaladas por 100 habitantes.

- 33 a 200
- 20 a 33
- 13 a 20
- 7 a 13
- 5 a 7
- 3 a 5
- 0 a 3

Tendo em vista os critérios do Guia é possível desdobrar esta relação em duas hipóteses.

A existência de hotéis que independem do contexto geral do município tendo a oferecer no estabelecimento tudo o que o turista demanda ou o fato de que são destinos turísticos em processo de consolidação.

São respectivamente o caso dos hotéis fazenda nos municípios do Vale do Paraíba e os municípios do Norte Fluminense a reboque a atividade petrolífera.

Imagem 101: LIH e Capacidade de Hospedagem (CH).

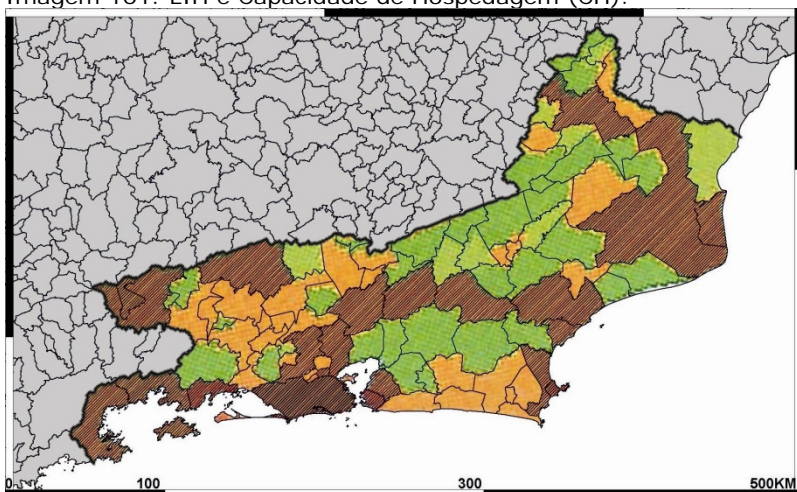


Imagem 102: LIH e Guia 4 Rodas (G4R)

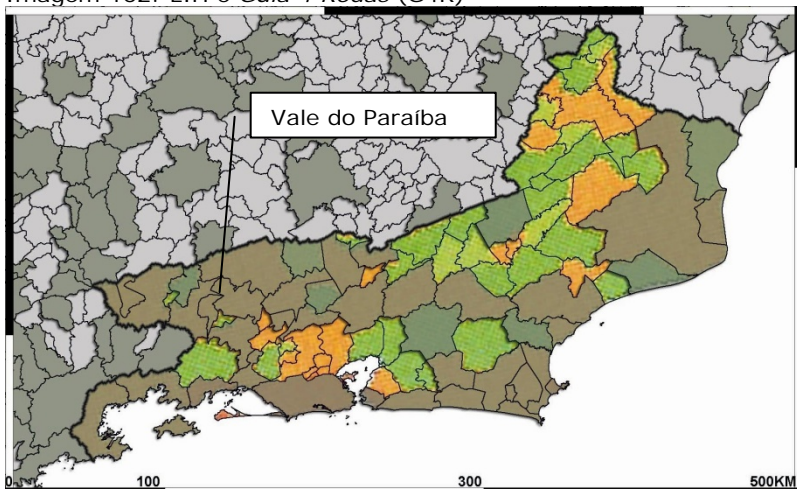
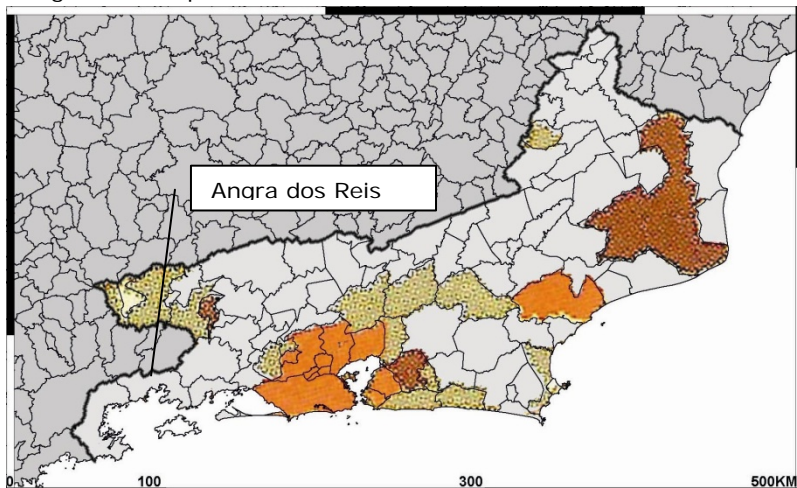


Imagem 103: Operantes.

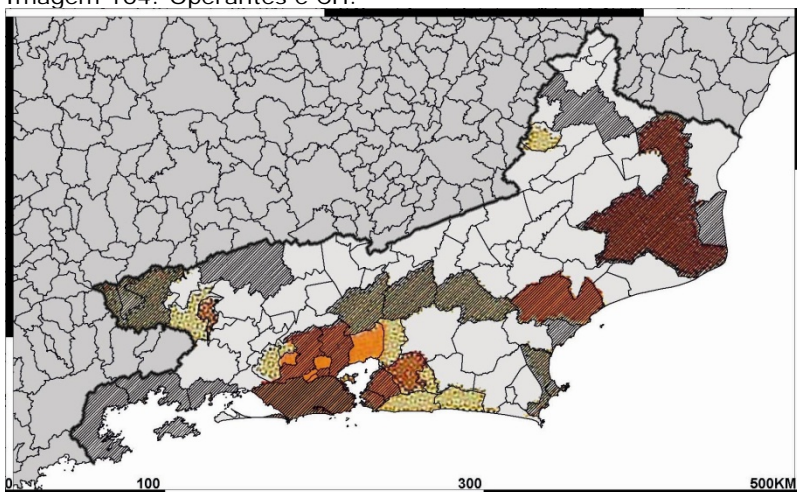


Total de autorizações operantes.

- Acima de 4
- 3
- 2
- 1

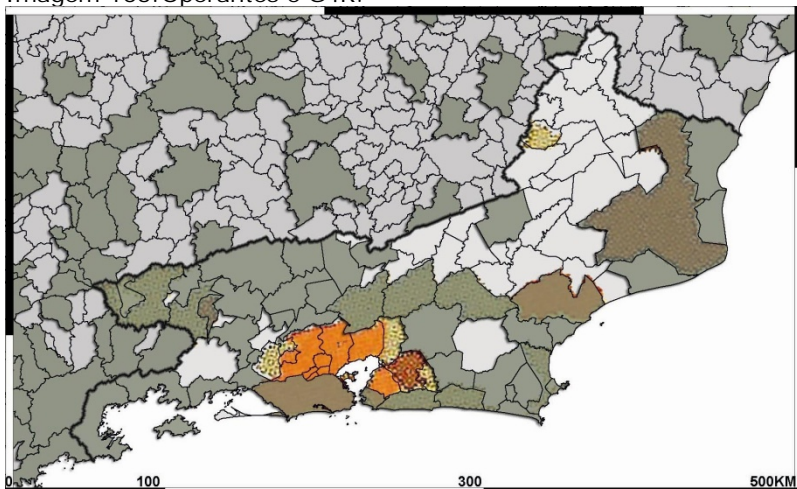
Refletindo a densidade de linhas existentes no estado e, por consequência, a capacidade de consumo no mesmo, o estado do Rio de Janeiro é proporcionalmente o com maior autorização de operantes no seu território.

Imagem 104: Operantes e CH.



Com relação à atividade turística destaque para a inexistência desta concorrência na zona turística de Angra. No mais este mapa segue o padrão apresentado na análise da densidade da telefonia fixa.

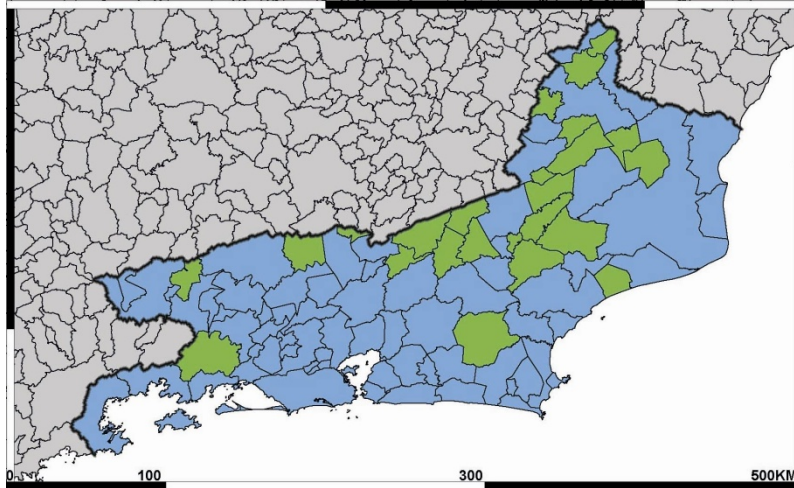
Imagem 105: Operantes e G4R.



TELEFONIA MÓVEL:

A telefonia móvel é altamente dinâmica e com capacidade de responder a demandas rapidamente, fato este evidenciado pela oferta de novas tecnologias que vem substituindo ocupando o espaço de tecnologias antigas.

Imagem 106: Tecnologias.



Tecnologias

- CDMA
- CDMA/GSM
- CDMA/TDMA/GSM
- GSM
- TDMA/GSM

No estado do Rio de Janeiro todos os municípios tem cobertura GSM, sendo que somente 25 dos 98 não tem cobertura da tecnologias TDMA.

Imagem 107: Tecnologias e CH.

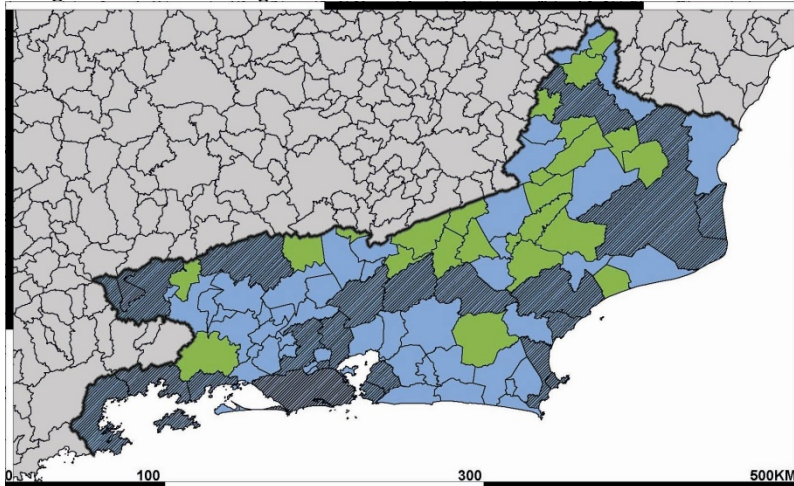
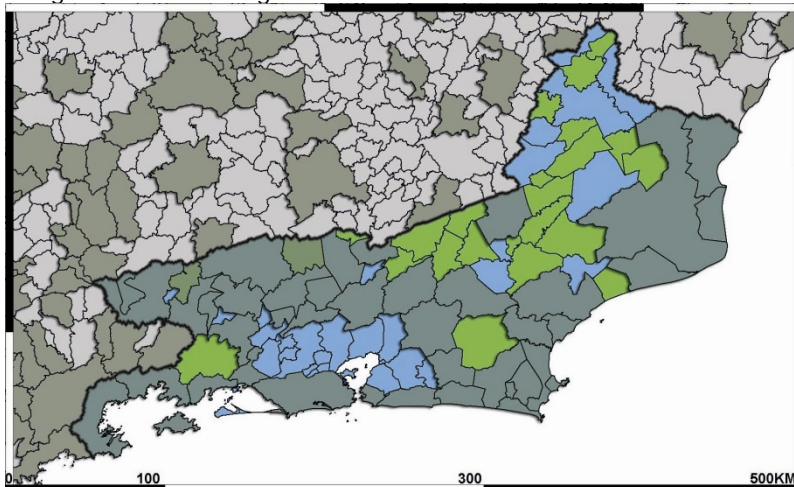
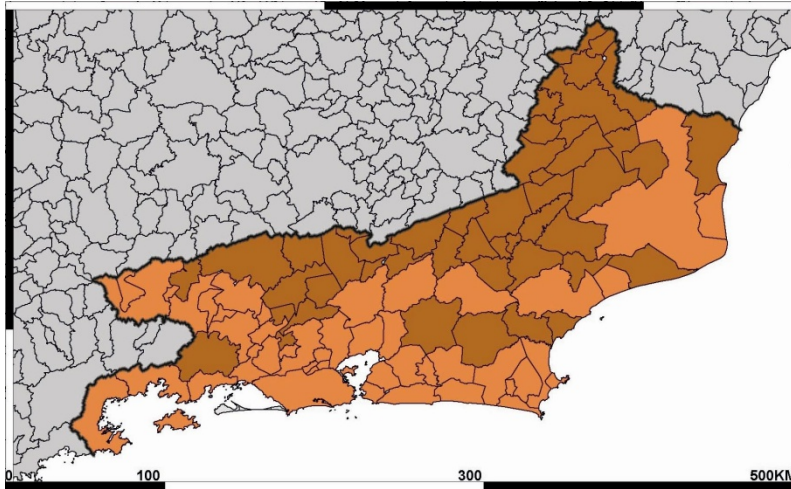


Imagem 108: Tecnologias G4R.



Quando comparado com os dois mapas fica evidente a correlação, somente 2 municípios dos relacionados pelo *Guia 4 Rodas* não tem a tecnologias TDMA. Quanto as hipóteses levantadas na análise de densidade de telefonia fixa é possível inferir a segunda, novos destinos turísticos, pode estar sendo atendida pela telefonia móvel.

Imagem 109: Operadoras.

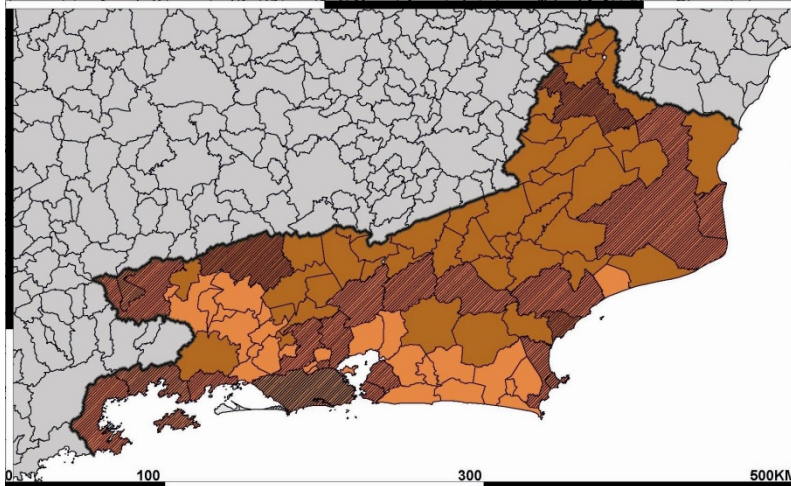


Número de operadoras.



O número de operadoras é mais uma evidência das questões postas acima. Em ambos os mapas de correlação a grande maioria de municípios turísticos tem a presença das cinco operadoras.

Imagem 110: Operadoras e CH.



O caso do monopólio de autorização operante na zona de Angra pode ser explicado pela presença de todas as tecnologias e todas as operadoras de telefonia móvel, o fato de ser uma zona turística relativamente recente, três décadas, e o fato da pequena presença de veraneio, segunda moradia, na zona, que de modo geral demandam telefonia fixa.

Imagem 111: Operadoras e G4R.

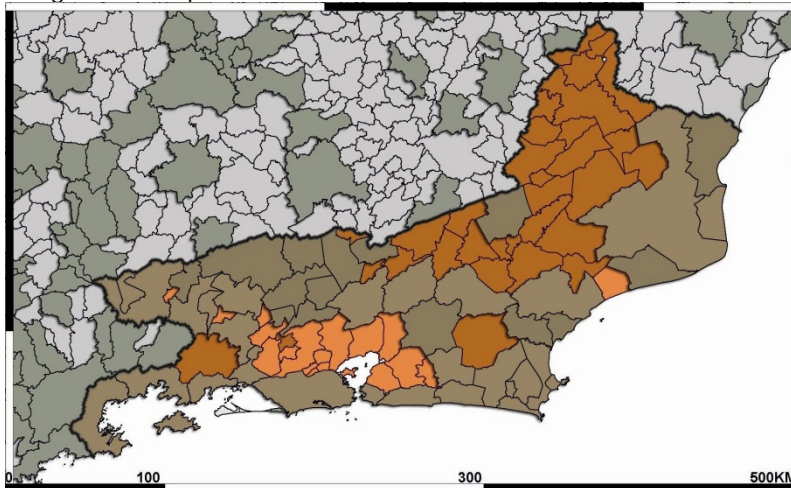


Imagem 112: Estações de rádio base (ERB).

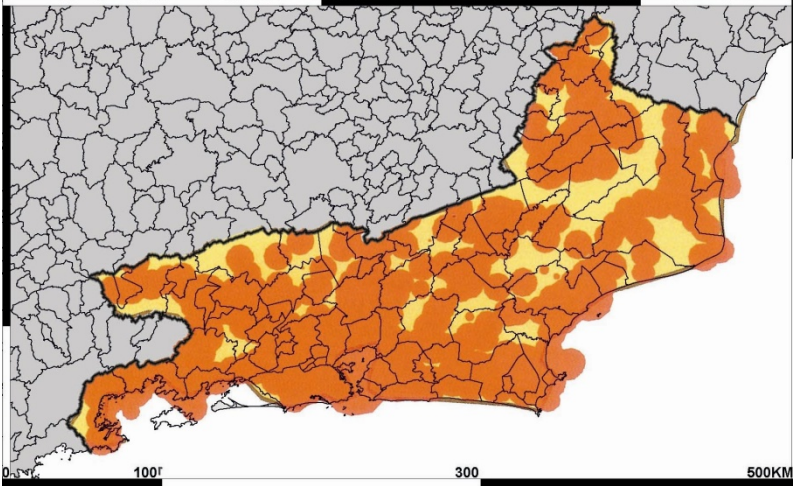


Imagem 113: ERB e CH.

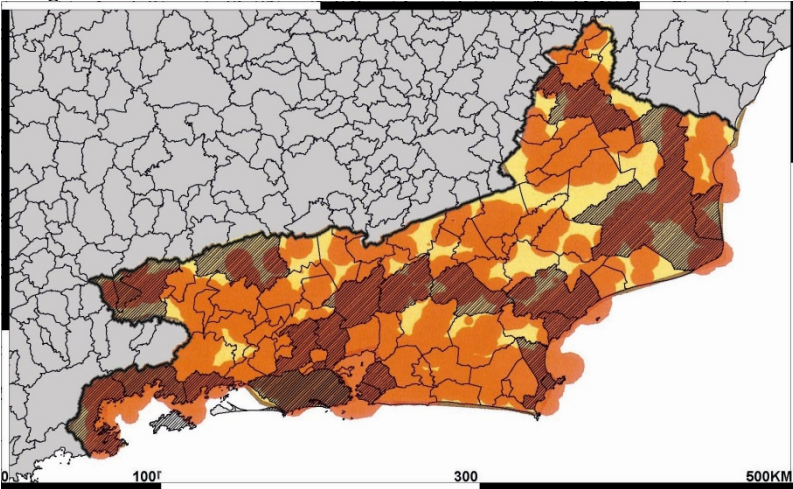
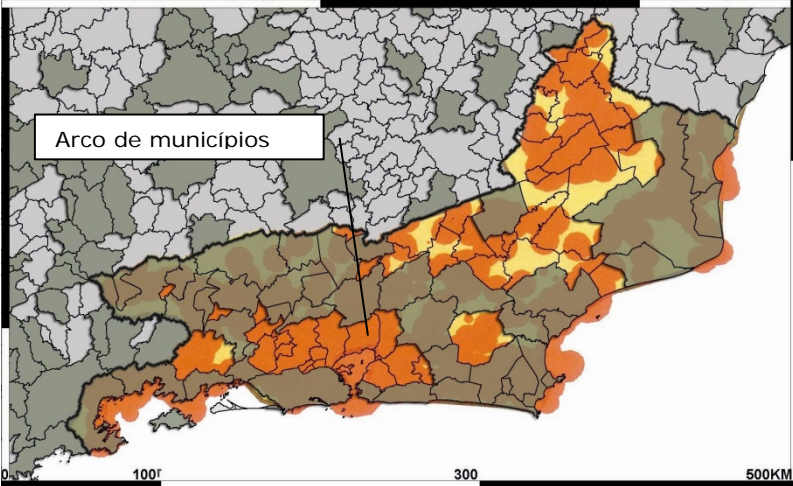


Imagem 114: ERB e CH.

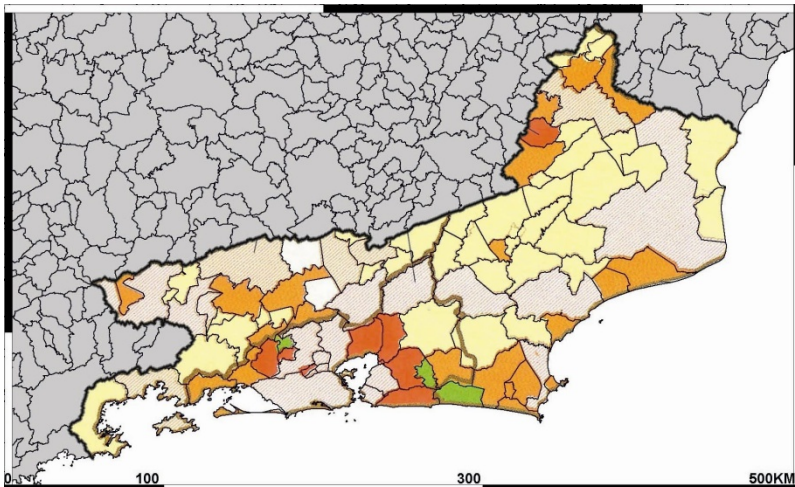


Os círculos de 20 km de diâmetro demonstram aproximadamente a cobertura das estações de rádio base no estado. Em grandes linhas representa um mapa de onde o consumidor deste serviço transita. Pode significar também zonas excluídas de consumo por conta de situações de geografia física peculiar, como locais escarpados, assim como locais com a predominância econômica de uma atividade como a monocultura da cana no norte do estado.

Em destaque o arco ao fundo da Baía da Guanabara, conjunto de municípios bem servido de infraestrutura mal provido de hospedagem.

MAPA RESUMO DE TELECOMUNICAÇÕES

Imagem 115: Telecomunicações.



Considerando telefonia fixa em todos os municípios e TV por assinatura e banda larga via satélite. Hachurados são todas as tecnologias mais TV por assinatura.

- BANDA LARGA
- CELULAR
- CELULAR + BANDA LARGA
- CELULAR + ESPELHO
- ESPELHO + CELULAR + BANDA LARGA

O estado do Rio de Janeiro é bem servido de infra-estruturas de telecomunicações,

estas coincidem por sua vez com os municípios turísticos, no entanto sua presença está relacionada a demanda de consumo e não a atividade turística. Não se trata de uma pré-condição

principalmente pela característica dinâmica que o conjunto maior das tecnologias de telecomunicações tem de se adaptar as demandas de consumo.

Imagem 116: Telecomunicações e CH.

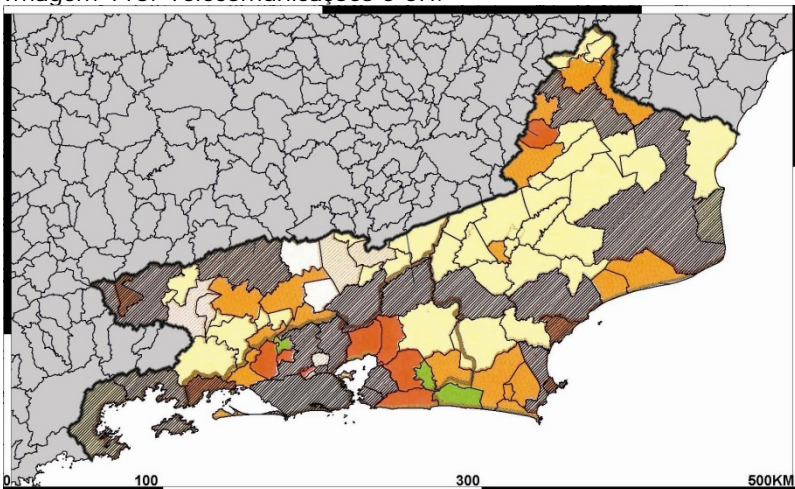
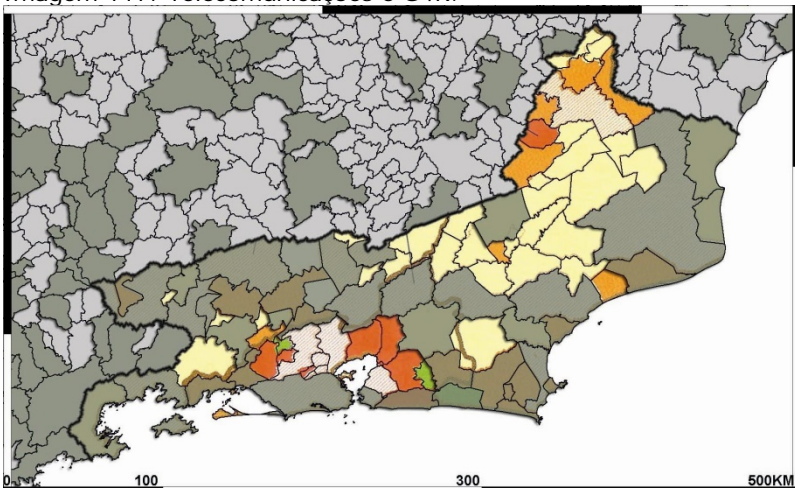


Imagem 117: Telecomunicações e G4R.



Energia

Imagem 118: Energia.

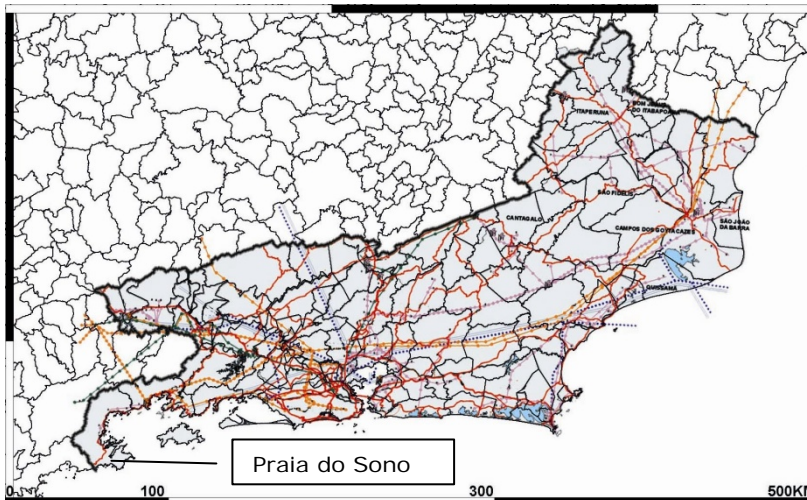


Imagem 119: Energia e CH.

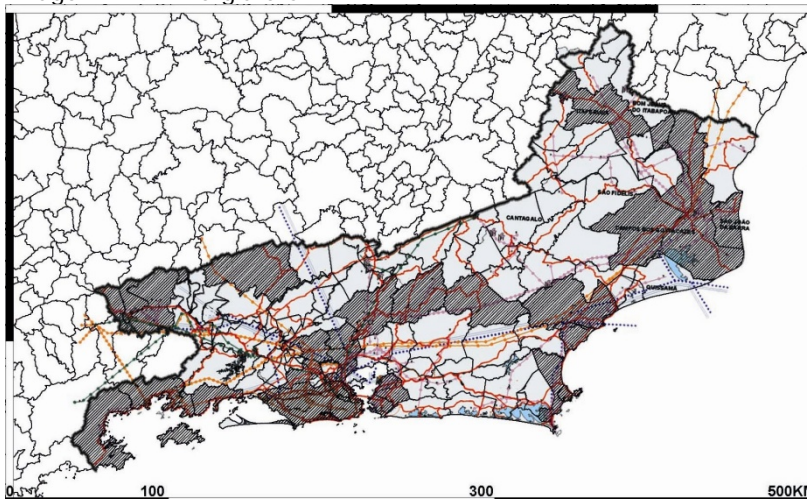
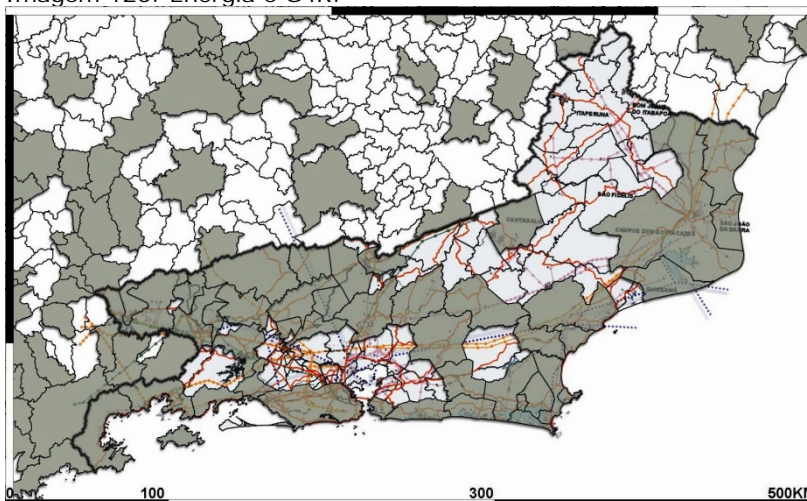


Imagem 120: Energia e G4R.

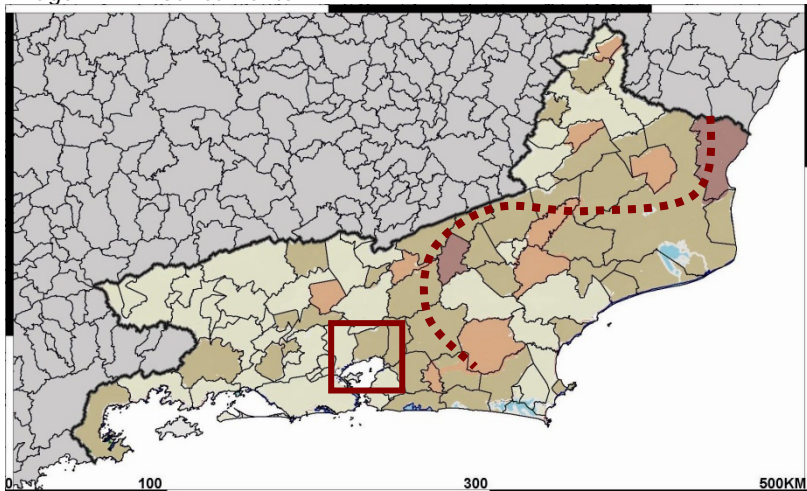


São poucas as localidades no estado do Rio de Janeiro sem acesso a energia elétrica. Nos locais onde isso ocorre, como é o caso da praia do Sono, localidade de Trindade, no município de Parati, isso se deve a uma situação geográfica que impõem o isolamento as comunidades caiçaras locais. Esta condição acaba por condicionar o turismo nestas localidades a informalidade. Por outro lado, a presença de infra-estruturas de grande porte desqualifica o espaço para a atividade turística.

É o caso do arco composto pelos municípios ao norte da Baía da Guanabara.

Saneamento

Imagem 121: Saneamento.

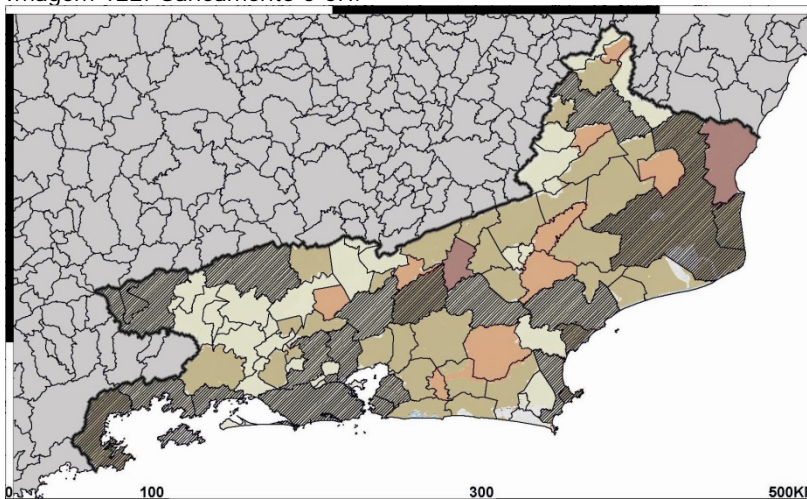


Proporção de domicílios particulares permanentes com precariedade de acesso a pelo menos um dos serviços adequados de saneamento e responsável sem instrução e menos de 4 anos estudados.

	0,16 a 19,38
	19,39 a 36,38
	36,39 a 53,21
	53,22 a 69,11

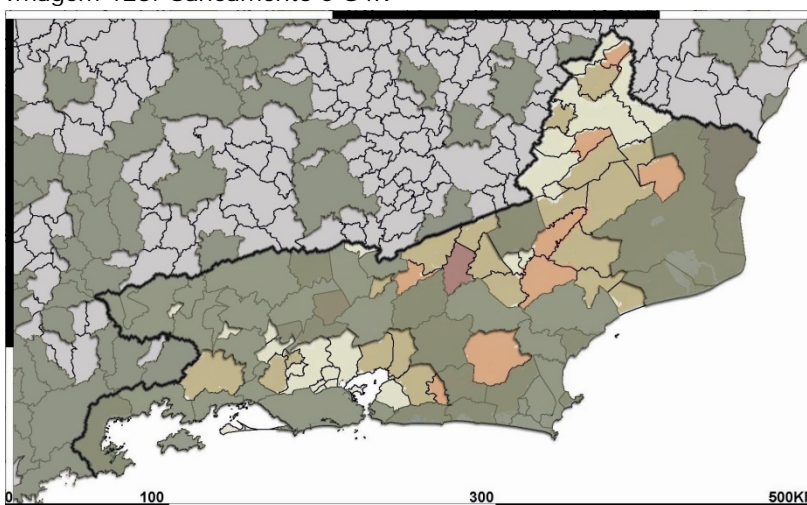
Segundo o mapa do IBGE é possível identificar uma seqüência de municípios do norte fluminense a região dos lagos com uma situação precária de saneamento básico, pontilhado na Imagem 121.

Imagem 122: Saneamento e CH.



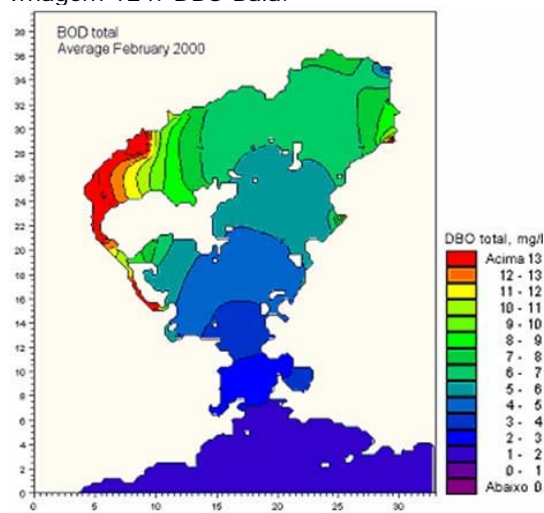
Correlacionar o percentual da população com baixo nível de escolaridade com deficiência no acesso a infraestrutura saneamento permite inferir tendências de permanência ou não do quadro de precariedade dos serviços de saneamento.

Imagem 123: Saneamento e G4R



As imagens correlacionando os dados de saneamento do IBGE com os municípios com apelos turísticos, seqüência de Imagens 121,122 e 123, trazem algumas controvérsias, como é caso de Parati e da baixada fluminense. O município de Parati, que tem no turismo sua principal atividade e apresenta atualmente uma densidade média de 35 habitantes/Km², tem entre 20% e 36% da sua população com baixo nível de instrução e saneamento precário, enquanto municípios como Duque de Caxias têm uma densidade média de 1.664 habitantes/Km² ou o município do Rio de Janeiro com mais de 5 mil pessoas/km² por estão na melhor condição relativa.

Imagem 124: DBO Baía.

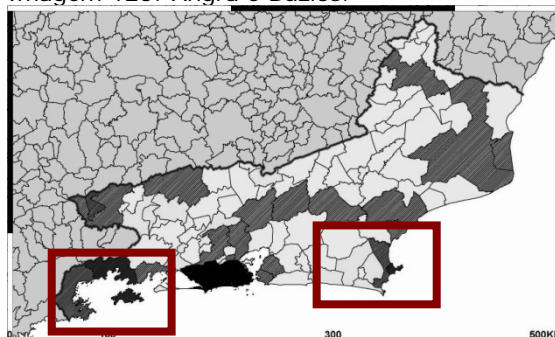


Mesmo tendo uma condição favorável no que tange os critérios do IBGE, a densidade de municípios como Duque de Caxias tem um impacto negativo sobre os corpos d'água. A Imagem produzida pelo Portal da Baía da Guanabara indica como a densidade populacional do entorno da Baía somado ao não-tratamento dos efluentes antes da sua destinação final tem um efeito negativo na qualidade da água.

(www.portalbaiadeguanabara.org.br/portalexibe_sub.aspx?id_sub=50.jpg)

Zonas de Angra e Búzios

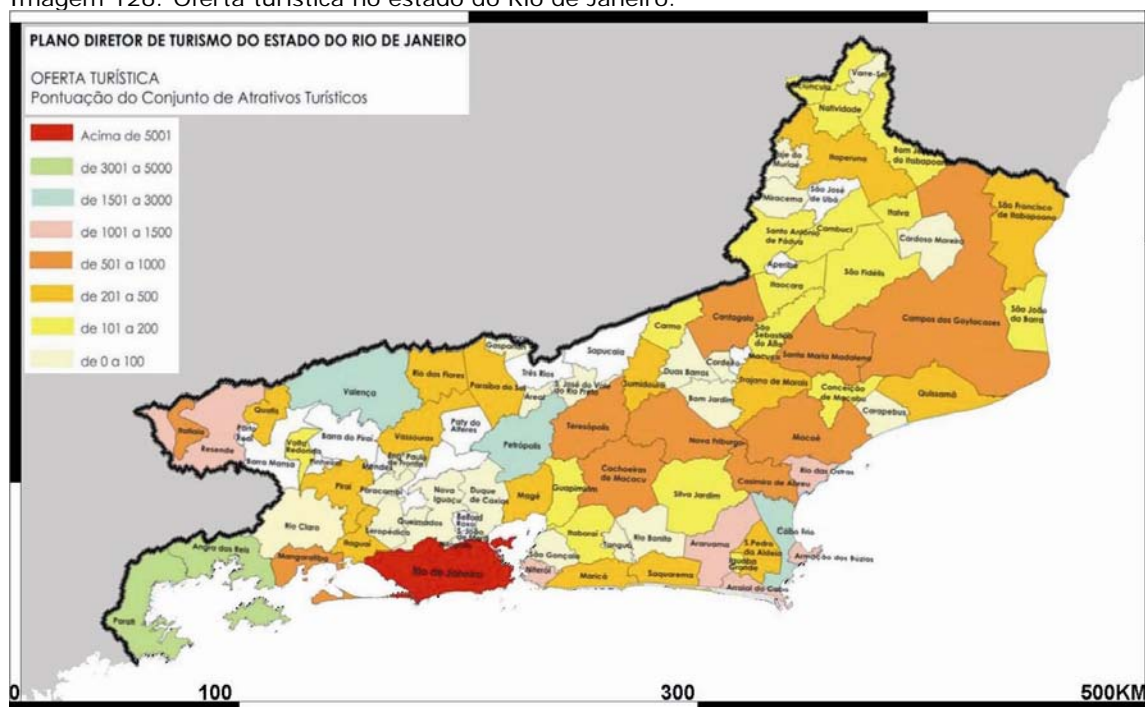
Imagem 125: Angra e Búzios.



No estado do Rio de Janeiro é possível encontrar, segundo a classificação de Boullón, duas zonas¹³⁸ turísticas além da capital do estado, Angra e Búzios.

Os municípios de Angra dos Reis e Armação dos Búzios podem ser considerados como zonas turísticas desde que completos pelos municípios de Mangaratiba e Parati, no caso do primeiro e Cabo Frio e Arraial do Cabo no caso do segundo. A

Imagem 126: Oferta turística no estado do Rio de Janeiro.



Fonte: TURISRIO 2001

138 A zona turística é a maior de todas as unidades dentro os parâmetros definidos. Deve ter no mínimo dez atrativos turísticos de quaisquer tipos, especialmente contíguos e com no mínimo dois centros turísticos. A interligação infra-estrutural dos atrativos é uma condição, e isso não ocorrendo torna a zona parcialmente potencial;

O Plano Diretor de Turismo do Estado Rio de Janeiro, publicado e realizado pela Turisrio em parceria com a Sepdet, no ano de 2001 atesta esta condição. A Imagem 126, edição realizada a partir do material original, faz parte de um conjunto maior de mapas temáticos editados para o Plano Diretor, estes seguem no CD em anexo.

Imagem 127: Zonas de Búzios e Angra.



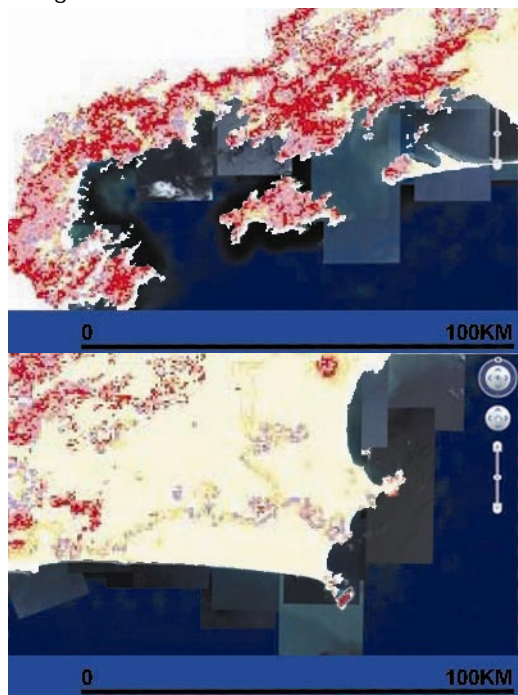
Os primeiros relatos de ocupação destas zonas datam de meados do século XVI e tiveram origem nas condições favoráveis para atracar e reabastecer. Permanência esta que se efetivou na forma das infra-estruturas portuárias de Angra dos Reis e Arraial do Cabo.

As condições geográficas bem distintas associadas às políticas do período colonial, imperial e republicano e aos diversos ciclos econômicos, extrativistas, de mineração e monoculturas tornaram o processo de ocupação destas áreas distinto.

Ambas as zonas foram descobertas para a atividade turística na década de 70 do século XX com a implementação da BR-101 Rio-Santos e com a estadia de celebridades do cinema na então aldeia de Armação dos Búzios.

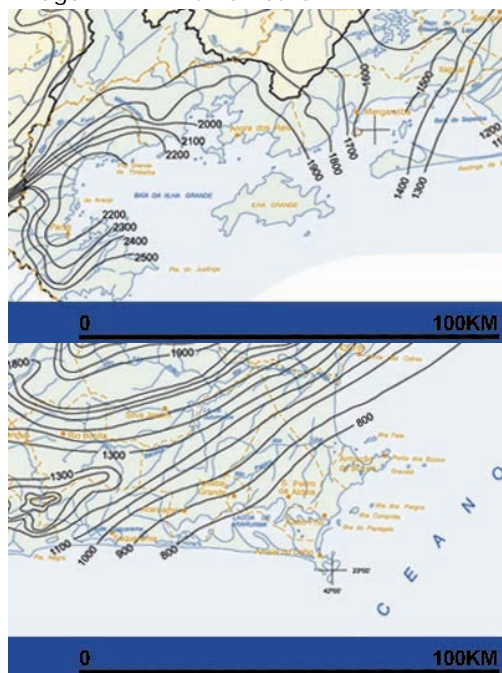
MAPAS TEMÁTICOS

Imagem 128: Declividade.



Quando comparadas às duas Zonas, a Zona de Angra, imagem superior, tem uma geografia física mais acidentada com uma grande parte do seu território com inclinação média acima dos 43%, como demonstra o trabalho realizado pelo CPRM. Já a zona de Búzios é predominantemente plana com exceção dos recortes geográficos que avançam sobre o mar, onde estão localizadas as partes urbanas das cidades.

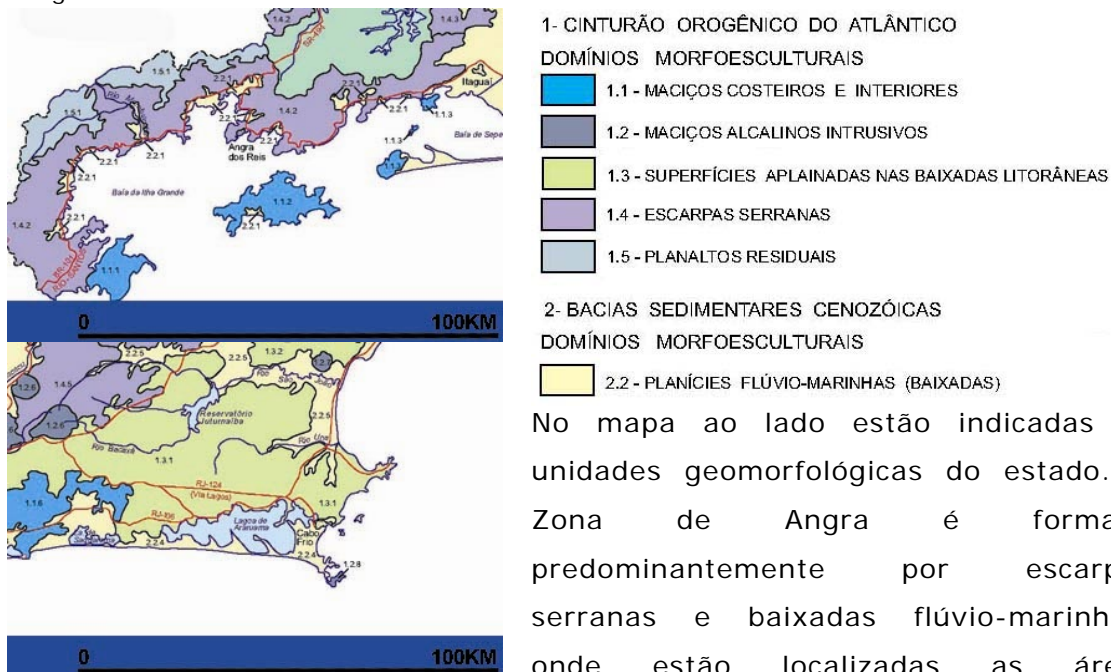
Imagem 129: Pluviometria.



No que se refere à precipitação a zona de Angra chega a receber 2.500 milímetros de chuva ao ano enquanto a Zona de Búzios não passa dos 900 milímetros anuais. Com relação à temperatura média Zona de Angra tem temperatura média um pouco mais baixa que a de Búzios.

São zonas tropical úmida e seca respectivamente.

Imagem 130: Morfoesculturais.



No mapa ao lado estão indicadas as unidades geomorfológicas do estado. A Zona de Angra é formada predominantemente por escarpas serranas e baixadas flúvio-marinhas, onde estão localizadas as áreas urbanizadas, por onde passa inclusive a principal estrada da Zona, Br 101.

No caso da Zona de Búzios as unidades geomorfológicas predominantes são as baixadas aplainadas e flúvio-marinhas com algumas colinas isoladas.

Ambas as zonas estão inseridas dentro do bioma da Mata Atlântica sendo que predomina a Mata Atlântica nas escarpas serranas e manguezais nas baixadas flúvio-marinhas da Zona de Angra. Na Zona de Búzios predominam as restingas nas baixadas flúvio-marinhas e nos cordões marinhos, nas colinas isoladas predomina a floresta caducifólia intermediária para caatinga hipoxerófila por causa do tipo de solo e baixa precipitação.

MAPA SÍNTESE - GEOAMBIENTAL

Como síntese do Projeto Rio de Janeiro, o CPRM produziu um mapa com um quadro que descreve as unidades geoambientais, aponta as limitações de uso e indica potencialidades e recomendações. Dentre as potencialidades o trabalho indica desde preservação ambiental de áreas mais sensíveis, passando pelo uso agropecuário até a indicação de áreas a urbanizar, destaque para o uso turístico de baixa densidade indicado em áreas ambientalmente mais sensíveis em ambas as Zonas turísticas.

Nas imagens seguintes estão a descrição das principais unidades geoambientais das Zonas de Angra e Búzios segundo a análise do CPRM. Na

Zona de Angra as principais unidades geoambientais são a 1; 3b1; 5a; 10a1; 13b1; 15a1 e 16a1. Na Zona de Búzios as principais Zonas são a 5a; 5b; 5c; 7c; 8a; 8d; 10c; 14a. A legenda contendo a descrição do Serviço Geológico Brasileiro para cada uma das unidades geoambientais segue na parte anexa desta tese.

Imagem 131: Unidades geoambientais da zona turística de Angra.

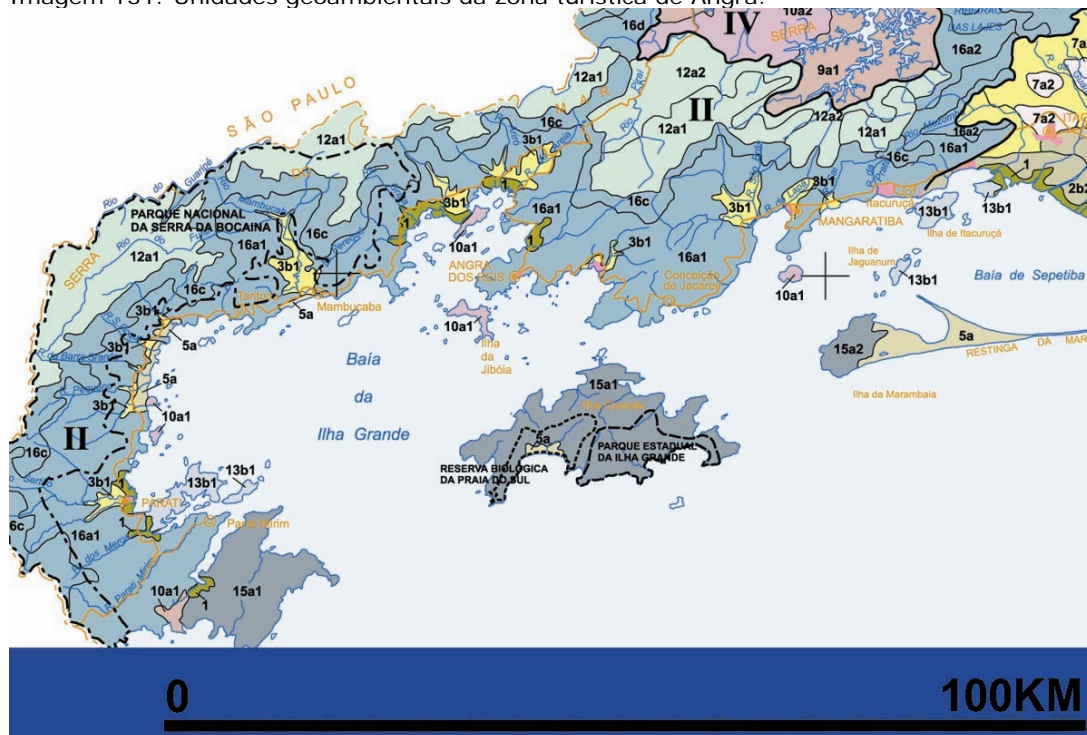
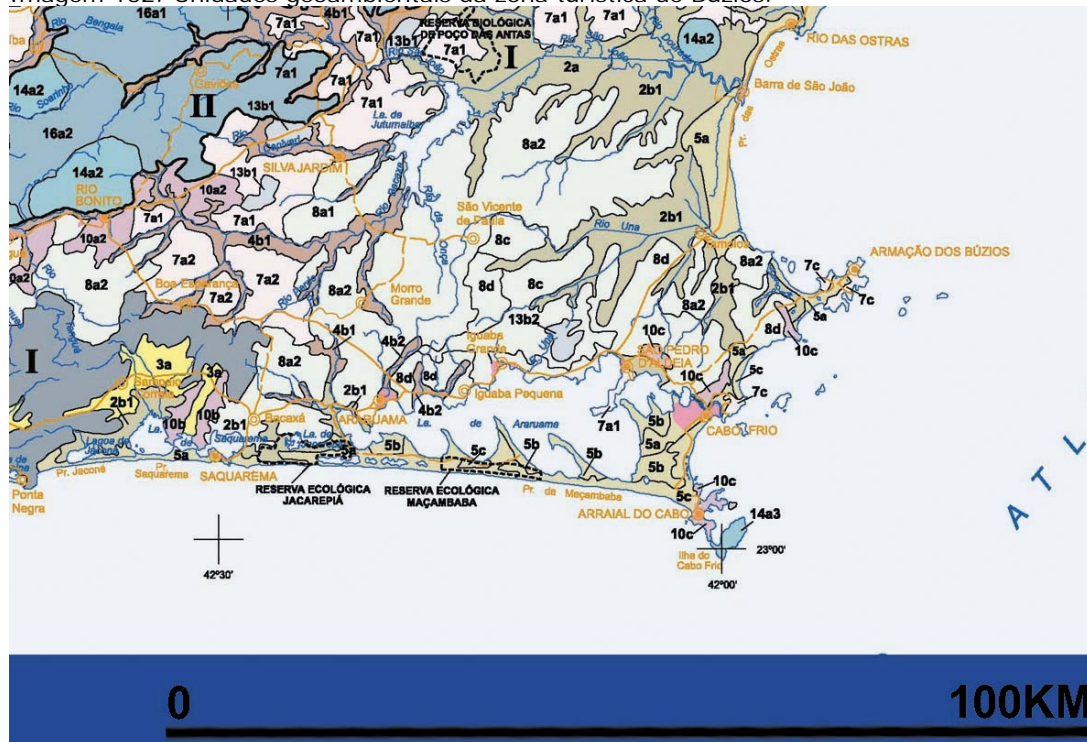


Imagem 132: Unidades geoambientais da zona turística de Búzios.



Alguns contrastes surgem na comparação entre Zonas com unidades geoambientais tão distintas. A zona de Angra tem as hospedagens concentradas em planícies flúvio-marinhas e baixadas litorâneas, tendo ao seu redor um arco de escarpas serranas. Por outro lado, as principais áreas ocupadas na Zona de Búzios estão localizadas em morrotes e morros baixos, tendo ao seu redor planícies costeiras amplamente ocupadas por loteamentos destinados a segunda moradia, como exemplificados nos cortes diagramáticos abaixo.

Angra



Búzios



As nucleações urbanas e áreas ocupadas na zona de Angra estão conectadas pela BR-101 - rodovia federal que margeia o litoral de Mangaratiba a Parati, com uma estrada no município de Angra, e algumas poucas vias locais que rompem transversalmente o arco formado pela rodovia. A zona de Angra tem a presença mais marcante de residências de segunda moradia em Mangaratiba, município mais próximo da capital do estado, situação essa que é alterada à medida que se encaminha para Parati. Não é esta a situação da zona de Búzios, as nucleações têm centralidades bem caracterizadas nas sedes dos municípios que são conectadas por uma malha rodoviária, mas a área urbanizada é esparsa. A quantidade de residências de segunda moradia é bem mais significativa quando comparada com Angra, conforme exemplificado no diagrama abaixo.

Angra



Búzios



Mesmo sendo zonas equidistantes da região central da capital do estado, o tempo despendido no deslocamento para a Zona de Angra é maior que o para Zona de Búzios, em condições de tráfego equivalentes. São três opções de acesso rodoviário para a Zona de Búzios sendo que para Zona de Angra

este se restringe efetivamente a BR-101. Soma se a falta de alternativas o traçado sinuoso decorrente da geografia acidentada da região.

Em ambos os casos, as zonas de Angra e Búzios têm no binômio sol e mar o principal atrativo. Mas com contextos de ocupação que em síntese podem ser expressos pela figura de arcos côncavos e convexos, voltados para dentro e voltados para fora respectivamente.

Cruzando os dados apresentados pelo anuário estatístico de 2007, produzido pela Fundação CIDE, as duas zonas apresentam populações totais com a mesma ordem de grandeza, mas com densidades populacionais bem diferentes, em virtude das diferenças de área dos municípios. As duas zonas apresentam números de estabelecimentos hoteleiros semelhantes, mas com crescimentos bem distintos.

Quadro 27: Densidade

POPULAÇÃO/ÁREA	Área (km)	População			Densidade		
		2.000	2.007	cresci.	2.000	2.007	Cresci.
Mangaratiba	352	24.901	29.253	17,48%	71	83	17,48%
Angra dos Reis	800	119.247	148.476	24,51%	149	186	24,51%
Parati	928	29.544	32.838	11,15%	32	35	11,15%
Total	2.080	173.692	210.567	21,23%	83	101	20,84%
Cabo Frio	401	126.828	162.229	27,91%	316	405	27,91%
Armação dos Búzios	69	18.204	24.560	34,92%	264	356	34,92%
Arraial do Cabo	152	23.877	25.248	5,74%	157	166	5,74%
total	622	168.909	212.037	25,53%	271	340	25,69%

Quando comparados os números de estabelecimentos com o número de pessoal empregado esta diferença fica ainda maior, tanto em números absolutos quanto em relação ao percentual de crescimento no período. A zona de Angra tem praticamente a mesma população, com uma densidade três vezes menor que a zona de Búzios, tem três quartos dos estabelecimentos da zona de Búzios, mas emprega mais pessoal na atividade turística.

Considerando a base estatística contabilizada pela Fundação CIDE, com uma pequena divergência em relação ao mesmo levantamento feito pelo IBGE. Os estabelecimentos hoteleiros na zona de Angra têm a capacidade média de hospedar 80 hóspedes por hotel, enquanto os da zona de Búzios têm a capacidade média de 52 hóspedes por hotel. Essa diferença seria ainda mais marcante não fossem as localidades de Ilha Grande, Trindade e a cidade Parati, que tem um grande número de estabelecimentos do tipo pousadas

com pequena capacidade individual de hospedagem conforme é possível observar no quadro abaixo.

Quadro 28: Hospedagem e emprego.

HOSPEDAGEM/EMPREGO	Estabelecimentos Hoteleiros			Nº de Empregados		
	2.000	2.005	Cresci.	2.001	2.005	Cresci.
Mangaratiba	10	15	50,00%	823	921	11,91%
Angra dos Reis	78	105	34,62%	1.925	3.038	57,82%
Parati	60	82	36,67%	754	976	29,44%
Total	148	202	36,49%	3.502	4.935	40,92%
Cabo Frio	73	68	-6,85%	1.948	1.867	-4,16%
Armação dos Búzios	128	170	32,81%	1.584	2.447	54,48%
Arraial do Cabo	23	35	52,17%	170	254	49,41%
Total	224	273	21,88%	3.702	4.568	23,39%

No que se refere à infra-estrutura de transporte é possível comparar os seguintes dados de pessoal empregado, por atividade econômica dentro da atividade turística, segundo a Fundação CIDE.

Quadro 29: Empregados em transporte.

EMPREGADOS EM TRANSPORTE	Aluguel de automóveis			Aluguel de embarcações			Rodov. passageiros, regular, não urb.		
	2.001	2.005	cresci.	2.001	2.005	cresci.	2.001	2.005	cresci.
Mangaratiba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Angra dos Reis	-	9	-	2	-	-	73	100	36,99%
Parati	-	-	-	-	-	-	4	4	0,00%
total	-	9	-	2	-	-	77	104	35,06%
Cabo Frio	6	7	16,67%	-	-	-	81	48	-40,74%
Armação dos Búzios	7	5	-28,57%	-	-	-	-	10	-
Arraial do Cabo	-	-	-	2	2	0,00%	-	6	-
total	13	12	-7,69%	2	2	0,00%	81	64	-20,99%

EMPREGADOS EM TRANSPORTE	auxiliares transportes aéreos			auxiliares transportes hidroviários			auxiliares transportes terrestres		
	2.001	2.005	cresci.	2.001	2.005	cresci.	2.001	2.005	cresci.
Mangaratiba	-	-	-	23	42	82,61%	-	1	-
Angra dos Reis	-	3	-	41	55	34,15%	24	54	125,00%
Parati	-	-	-	-	22	-	-	-	-
total	-	3	-	64	119	85,94%	24	55	129,17%
Cabo Frio	8	-	-	-	8	-	9	3	-66,67%
Armação dos Búzios	2	-	-	-	-	-	-	28	-
Arraial do Cabo	-	-	-	10	47	370,00%	-	-	-
total	10	-	-	10	55	450,00%	9	31	244,44%

A irregularidade dos dados no aluguel de automóveis e embarcações não permite maiores deduções que não passem por suposições como oferta do serviço na capital, no caso do aluguel de carros assim como não notificação do serviço. No caso do transporte rodoviário não urbano somado aos auxiliares de transportes terrestres, e dos auxiliares de transporte hidroviário fica evidente o crescimento da atividade e a importância dessas duas atividades para o turismo.

No que se refere às infra-estruturas de comunicações na parte de correio não há se quer uma alteração, mantém em um período de três anos o mesmo número de agencias, entretanto no que se refere a parte de telefonia fixa ambas as zonas tiveram um crescimento significativo. O destaque é o município de Parati que teve as maiores taxas na implantação de telefones públicos e fixos, município eminentemente turístico com grande número de pousadas e poucas residências de segunda moradia.

Quadro 30: Comunicação.

COMUNICAÇÃO	correios - agencias próprias			telefones públicos			terminais telefonicos instalados		
	2.003	2.006	cresci.	2.000	2.006	cresci.	2.000	2.006	cresci.
Mangaratiba	2	2	0,00%	228	281	23,25%	6.445	10.607	64,58%
Angra dos Reis	3	3	0,00%	761	1.171	53,88%	17.966	32.333	79,97%
Parati	1	1	0,00%	144	271	88,19%	2.322	10.675	359,73%
total	6	6	0,00%	1.133	1.723	52,07%	26.733	53.615	100,56%
Cabo Frio	1	1	0,00%	1.032	1.296	25,58%	29.928	41.477	38,59%
Armação dos Búzios	1	1	0,00%	168	308	83,33%	4.934	6.477	31,27%
Arraial do Cabo	1	1	0,00%	230	268	16,52%	2.502	6.929	176,94%
total	3	3	0,00%	1.430	1.872	30,91%	37.364	54.883	46,89%

No que se refere aos dados de consumo de energia é bastante significativo o crescimento total de consumidores e o consumo total de energia que, no entanto, não cresce na mesma proporção do primeiro. Crescimento este que acompanha a curva dos dados relativos a telefonia fixa, como demonstra o Quadro 31.

Quadro 31: Energia

ENERGIA	Energia consumidores total			Energia MWh total			Energia MWh comercial e outros		
	2.000	2.006	cresci.	2.000	2.006	cresci.	2.000	2.006	cresci.
Mangaratiba	18.059	27.188	50,55%	80.372	112.317	39,75%	21.207	20.577	-2,97%
Angra dos Reis	46.937	71.414	52,15%	206.182	255.501	23,92%	75.501	84.986	12,56%
Parati	8.561	14.160	65,40%	37.820	45.851	21,23%	12.696	16.406	29,22%
Total	73.557	112.762	53,30%	324.374	413.669	27,53%	109.404	121.969	11,48%
Cabo Frio	63.267	93.326	47,51%	199.581	253.754	27,14%	75.367	107.941	43,22%
Armação dos Búzios	9.794	16.999	73,57%	58.060	74.459	28,24%	26.238	34.646	32,05%
Arraial do Cabo	10.652	16.990	59,50%	44.348	47.386	6,85%	12.604	13.461	6,80%
Total	83.713	127.315	52,09%	301.989	375.599	24,38%	114.209	156.048	36,63%

No que se refere aos dados de consumo faturado de água as duas zonas tem uma situação bem distinta. Na zona de Angra este não é nem mesmo computado no município de Parati e têm crescimento negativo nos outros dois municípios. Na zona de Búzios este indica uma maior formalização deste serviço na medida em que se percebe o seu crescimento. A oferta de água doce na zona de Angra pode explicar a opção por captações informais ou fora

da rede coletiva, assim como a diferença do tipo de ocupação das duas zonas. Por outro lado, o crescimento do número de toneladas de lixo geradas por dia é semelhante tendo uma taxa de crescimento baixo dos dois dígitos.

Quadro 32: Saneamento.

SANEAMENTO	Água - consumo faturado			Saneamento/Lixo (t/dia)		
	2.001	2.006	cresci.	2.005	2.007	cresci.
Mangaratiba	2.173.221	2.080.405	-4,27%	15	15	6,11%
Angra dos Reis	2.968.356	2.175.309	-26,72%	98	104	6,12%
Parati				18	19	4,30%
Total	5.141.577	4.255.714	-17,23%	131	138	5,87%
Cabo Frio	7.125.911	8.712.024	22,26%	118	128	8,16%
Armação dos Búzios	1.043.271	2.086.285	99,98%	12	13	10,15%
Arraial do Cabo	1.053.924	1.130.111	7,23%	14	15	3,94%
Total	9.223.106	11.928.420	29,33%	145	156	7,90%

A zona turística de Búzios tem forte presença de casas de segunda moradia o que nos períodos de maior movimento, férias escolares de verão, significam um aumento considerável da população, e, por consequência, a dificuldade de abastecer todas as casas de veraneio. Esta situação que se repete desde a década de 1970 contribuiu para desqualificar a imagem desta zona turística mesmo com a melhoria progressiva na oferta deste serviço.

As zonas de Angra e Búzios têm um histórico de ocupação distinto, geografia distinta e predominâncias de tipo de hospedagem turística distintas. Na zona de Angra predominam Hotéis de maior porte do tipo *resort*, enquanto na zona de Búzios predominam as Pousadas. Por outro, ambas as áreas distam duas horas e pouco da capital do estado e da segunda principal entrada aeroviária do país: o aeroporto internacional do Rio de Janeiro além de terem no binômio sol e mar o atrativo principal. A oferta infra-estrutural é bem distinta no que se refere à disposição no território, da mesma forma são bem distintas as densidades populacionais entre as zonas.

Não há como vincular diretamente como causa e consequência a disposição infra-estrutural e o tipo de equipamento de hospedagem. Mas é possível inferir que existe uma tendência em espaços que têm uma disposição infra-estrutural linear e distendida – o caso da infra-estrutura de transporte rodoviário –, a serem apropriados por hotéis de maior porte. Infra-estruturas em rede com distância entre suas articulações na dimensão do passo do turista, que permitem dispensar veículos automotivos, são mais apropriados por meios de hospedagem de menor porte do tipo pousada.

Não é difícil encontrar no restante do território nacional, outros exemplos que comprovam esta dedução. Este é o caso da linha verde na Bahia uma rodovia nova e com postos de pedágio.

Aspectos da história e da memória como atrativo turístico.

Pierre Nora mostrou como a distinção radical entre memória e história foi favorecida pela sociedade contemporânea. Memória seria vida, em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, passível de dormir por longos períodos e ser periodicamente revivida. História seria a reconstrução, problemática e incompleta, do que não é mais. Memória seria um fenômeno sempre atual; história, uma representação do passado. A memória é mágica e afetiva; a história crítica e analítica. A memória se funda no concreto, nos gestos no espaço, em imagens em objetos; a história, em continuidades temporais, na progressão e na relação entre as coisas. A memória é absoluta enquanto a história pode conceber apenas o relativo. (Souza p211, 1994).

A zona turística de Angra é fortemente marcada por sua história e pelos traços de memória remanescentes. Dos três municípios Parati é o que tem essa construção simbólica, a memória do que foi, mais presente na atividade

turística. Essa construção associada ao recorte físico bem delimitado do que fora vila colonial ajuda a entender o meio de hospedagem do tipo pousada que ocorre na cidade.

Historicamente esta zona tem como característica marcante o isolamento. As reentrâncias geradas pelo debruçar da Serra da Bocaina sobre o litoral foram utilizadas, desde o Brasil Colônia, como local de refúgio de piratas e porto de desembarque clandestino do tráfico negreiro. A zona de Angra era, portanto, local de refúgio propício para piratas, contrabandistas e aqueles que, por algum motivo, discordassem do regime vigente. Até em tempos não tão distantes, essa região proporcionava boas condições às atividades do corso e pirataria, pelas características de excelente navegabilidade e inúmeras enseadas resguardadas dos ventos de tempestades.

Tal característica de isolamento da zona de Angra dos Reis pode ser compreendida originalmente como uma imposição da geografia física da região, entretanto, mesmo com a implantação da BR-101 e dos avanços das tecnologias de comunicação, não é possível afirmar que houve uma ruptura no caráter isolado da região, muito embora este isolamento ocorra em outras condições que de outrora, o que se percebe é que esta parte do território permanece marcada por padrões de ocupação baseados na poça comunicação. Somando-se as condições geográficas que propiciavam o seu isolamento o fato da terra ser povoada por índios bravios, nem sombra dos que hoje lá habitam, o que até certo ponto a tornavam hostil a colonização. A história de Hans Staden, artilheiro e mercenário alemão que esteve por nove meses cativo dos índios tupinambás, em 1554, constitui um exemplo de que aquele espaço não era inabitado.

Hans Staden foi capturado em Bertioga pelos tupinambás, quando servia aos portugueses, e levado de aldeia em aldeia exibido como um troféu. Em seu relato sobre sua passagem pela baía da Ribeira, conforme apresentado em minha dissertação de mestrado (Mattos, 2003):

Alguns dias depois, levaram-me para uma outra aldeia que eles chama Arirab, para um rei, de nome Konyan-Bébe, que era o principal rei de todos. Chegando perto das cabanas, ouvi um grande rumor de cantos e trombetas, e diante das cabanas havia umas quinze cabeças espetadas; eram de gente sua inimiga, chamada Markaias, e que tinha sido devorada. (Borges, p3, 1992)

Os chamados “índios bravos” habitavam o interior do território, designado pelos portugueses de sertão, e, ao longo dos séculos, aterrorizaram os

habitantes dos engenhos e vilas coloniais. No ano de 1719, por exemplo, o então governador das Minas Conde de Assumar escrevia ao rei português pedindo que tomasse providências em relação aos *“gentios bárbaros [que] têm cometido vários excessos pelos sertões, com repentinos assaltos que dão em muitas povoações, roubando os moradores delas, suas fazendas e matando-lhes os escravos”* (Grossi, p174, 1999).

As excelentes condições de abrigo, os navios europeus que seguiam a rota das Índias Orientais aos mares do sul, a proximidade em relação à cidade do Rio de Janeiro, que, no ano de 1763, era a capital da colônia e, em 1822, capital do Império, somada ao papel que desempenhava como caminho marítimo obrigatório para o ouro que descia de Minas Gerais, tornava a região de Angra terreno fértil para corsários ingleses, franceses e americanos. A presença destes naquela baía era facilitada pela geografia local, possibilitando um jogo de esconde-esconde e causando grandes preocupações às autoridades coloniais e imperiais. Em fins do século XVI, já temos registros de queixas contra os navios franceses naquela costa. No ano de 1699, o governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, concedia uma autorização a uma esquadra francesa saída de la Rochelle em direção ao Pacífico para ancorar na Ilha Grande. O capitão do navio resolveu, no entanto, permanecer ali atracado durante todo o inverno, obrigando o governador a ordenar-lhe que partisse imediatamente. Em uma carta que escreveu Artur de Sá e Meneses *“afirmava que a presença de estrangeiros causava grandes prejuízos aos habitantes de Angra dos Reis, obrigando-os a abandonar seus afazeres na lavoura e no comércio e a montar rondas e guardas ininterruptas. A intenção era impedir, por ordem do governador, a livre circulação de pessoas estranhas na região, para que não tomassem ciência das minas recém-descobertas, nem desertassem em busca de seu caminho”* (Souza e Bicalho, p 42-43, 2000)¹³⁹.

Os bucaneiros que navegavam sempre em esquadras, sendo quase todos estrangeiros muitas vezes trocavam mercadorias com comerciantes locais e, em alguns casos, tinham alianças com os índios, como foi o caso dos franceses com os tupinambás.

Imagem 133: Vila histórica de Mambucaba.



Imagem 134: Google Earth, altura 0,71 km.



Imagem 135: Google Earth, altura 2,17 km.



Imagem 136: Google Earth, altura 3,77 km.



Na zona turística de Angra, um dos locais de destaque era Mambucaba, pela abundância de caça, mel, frutas e peixes que podiam ser encontrados ali. O mel provinha de um tipo de abelha denominada "Mambucas", grandes produtoras de mel, de onde se derivou o nome Mambucaba, dado pelos guianazes. Em meados do século XVII, por ali, começaram a aparecer os franceses que passaram a praticar escambo com Cunhambebe, chefe dos guianazes. Mambucaba foi antigo porto e centro de comércio cafeeiro.

O relato de Hans Staden ajuda a ilustrar o caráter isolado da zona turística que conhecemos hoje, o que, em certa medida, reforça um caráter fantasioso do que foi o seu passado. Tal aspecto costuma ser explorado como atrativo turístico pela indústria do turismo na atualidade. Um bom exemplo disso é o *shopping center* temático localizado logo na entrada de Angra, denominado *Pirata's Mall*. Sintomaticamente, o *shopping* está implantado de frente para a Baía da Ilha Grande e de costas para a entrada da cidade.

Desde o descobrimento desta parte do território no início do século XVI, o acesso é realizado, sobretudo, pelo mar a partir de três entradas. A primeira para quem observa desde a capital do estado, localiza-se ao sul da mesma

entre o continente e a restinga da Marambaia. A segunda entre a Ilha de Marambaia e a Ilha Grande, e, por fim, a terceira entre a Ilha Grande e a Ponta de Joatinga, já no continente na altura de Parati conforme apresentado na Imagem 137.

Imagem 137: Satélite Nasa.



Três bocas que permitem a entrada nas baías, sendo que a primeira só para pequenas embarcações como canoas. No mais, o acesso por terra

só foi efetivamente implantado para toda a costa continental, na década de 1970 com a construção da rodovia Rio-Santos – BR-101, muito embora existam relatos que durante o ciclo econômico do café houvesse caminhos terrestres conectando Parati a Cunha, Mangaratiba e Ubatuba. Até esse momento as povoações, hoje sedes dos municípios, foram acessadas desde a Baixada Fluminense, no caso de Mangaratiba e desde o vale do Paraíba, no caso de Angra dos Reis e Parati.

Segundo Marina de Mello e Souza (1994), na virada do século XVII, a descoberta do ouro na região das Minas Gerais, como hoje conhecemos, veio a alterar a dinâmica de quase toda a colônia. Em um primeiro momento houve nos lugares que serviam de acesso as Minas uma corrida ao ouro. A antiga trilha guaianá na serra do Facão, parte da serra da Bocaina, era o único acesso marítimo-terrestre que ligava, passando por Parati, a zona das Minas ao Rio de Janeiro. A descoberta entusiasmou a Coroa portuguesa que inicialmente chegou a estimular os que se dirigiam para a região. As narrativas da época pesquisadas por Souza descrevem as comitivas indo por terra até o porto de Mangaratiba desde o Rio de Janeiro e de lá por mar até Parati. De lá seguiam em dorso humano, escravos, e à medida que as condições das estradas foram melhorando aumentou o emprego de mulas no transporte.

Imagem 138: Parati.



Satélite engesat 2006.

Naquela época o único caminho que ligava o Rio de Janeiro à Minas Gerais era o de Parati. Neste a parte do trajeto feito por terra era muito longo e tortuoso, enquanto a parte por mar era bastante perigosa devido à pilhagem feita por bucaneiros presentes nesta parte do litoral. Estas dificuldades nos dizeres de Souza levaram a Coroa a buscar outro caminho às Minas, evitando, assim, o risco de perder as quintas partes da produção aurífera que pertenciam à Coroa. Mesmo após a abertura do chamado “Caminho Novo”, que só se tornou seguro na segunda década do século XVII, a pequena vila de Parati continuou sendo ponto de passagem para exploradores, escravos, que se dirigiam às Minas em busca das pedras preciosas, sobretudo do ouro, e que de lá vinham, trazendo relativo crescimento e prosperidade para a vila. Segundo Souza, esta prosperidade tem sido a principal marca na identidade de Parati nas narrativas orais e escritas dos envolvidos com a cidade do século XIX até os dias de hoje, mesmo que esta prosperidade tenha ocorrido por um período não muito longo e de fato não seja a responsável direta pelo florescimento da cidade.

O ponto é que a Coroa empenhou-se na abertura de um “Caminho Novo” que encurtara para dezessete e depois doze dias, uma viagem que antes era feita em quarenta e três dias pelo “Caminho Velho” passando por Parati e dois meses pelo caminho paulista que ligava ao porto de Santos. Sendo assim, Souza coloca que foi apenas pelos primeiros vinte anos do século XVIII que o ouro circulou em quantidade significativa pelo porto de Parati. Com o controle mais rígido da Coroa para evitar extravios e a abertura de outros

caminhos mais seguros para as Minas a Coroa chegou a proibir a passagem do ouro por Parati. Na triangulação entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, Parati toma então uma posição secundária na movimentação comercial da região, principalmente na produção de viveres como aguardente. O transporte de ouro pelo porto de Parati não foi muito prolífero, pois logo foi substituído pelos portos de Santos, Rio de Janeiro e Salvador. Uma evidência deste fato era segundo Souza o penoso processo de construção de suas igrejas. Nesta época os templos eram construídos por organizações leigas, de modo geral por aqueles envolvidos com a produção, extração e comércio, e enquanto Parati lutava para concluir sua única igreja, a matriz de Nossa Senhora dos Remédios, em Bertiooga já havia quatro conventos.

Imagem 139: Pista de pouso de Parati. Setembro 2007.



Entretanto, o que trazia riqueza a cidade segundo Souza, era a produção da aguardente e o comércio de mercadorias vindas do Vale do Paraíba. Deste modo, Parati manteve crescimento constante até o século XIX quando o café tornou-se o principal produto de exportação. Segundo relatos, a cidade crescera de cerca de 50 casas térreas no ano de 1711 para mais de 400 térreas e sobrados no ano de 1800. Com o novo ciclo econômico e até a construção das primeiras ferrovias em 1860, os únicos meios de transporte eram as tropas de burros que escoavam a produção pelos antigos caminhos do ouro.

Os caminhos, estradas e pontes eram conservados pelos proprietários rurais sob imposição do governo central. Do mesmo modo, Souza destaca que por volta do ano de 1831, o registro das Posturas da Câmara de Parati regulamentava a construção e conservação estabelecendo alinhamento das fachadas dentre outros sob ameaça de multa. Consta que a vila fora elevada a categoria de cidade no ano de 1844, sendo desta época as ruas que conhecemos hoje no Bairro histórico, sete na direção leste oeste e seis na

direção norte sul. O traçado da cidade era o mesmo desde o século XVIII, mas as edificações preservadas até hoje são, sobretudo, do século XIX.

O início do escoamento do café do vale do Paraíba por trem até o porto do Rio seguido pela abolição da escravidão encerrou um ciclo de prosperidade de cidades como Parati e Mangaratiba, situação esta que não ocorreu do mesmo modo com a cidade de Angra dos Reis.

A interrupção da rede de comércio colocou Parati dentro de um caso extremo de estagnação, com o fim do ciclo do café o comércio com o vale do Paraíba foi cessando. Nos últimos anos do século XIX, Parati não tinha meios de transporte rápido nem tão pouco iluminação pública ou saneamento, funcionava como no Brasil Colônia. Na década de 1930, a única forma de comunicação com o mundo exterior se dava por meio de dois lentos vapores, que por vinte anos proveram a cidade com suprimentos de primeira necessidade.

Aquilo que fora o derradeiro motivo para sua decadência passou então a ser a solução, a construção de uma ferrovia que nunca viria a acontecer, ou melhor, aconteceu sob forma de rodovia. E nos dizeres de Souza (p. 82),

A questão dos caminhos e da ligação de Parati com o seu entorno sempre permeou sua história [...] O que não podiam imaginar é que a estrada era apenas uma face do motivo de seu progresso, sendo a outra face justamente o resultado dos seus anos de esquecimento pela economia regional, pois a preservação da arquitetura e da cultura tradicional, [...] é que se tornou seu principal atrativo na nova etapa que então se iniciou.

A nova etapa fomentada pelo turismo fez com que Parati crescesse dos 12.085 habitantes em 1.960 para os 32.838 habitantes em 2.007. Com as contagens intermediárias de 16.800 habitantes em 1.970, 20.622 habitantes em 1.980 e 29.544 habitantes em 2.000. Em 1.980 existiam 18 hotéis e pensões contra os 149 meios de hospedagens catalogados pelo IBGE no ano base de 2.001, estando à maioria localizada dentro, junto ou próximo do centro histórico, na zona urbana da cidade.

Imagem 141: Parati vista do mar. Maio de 2008.



Imagem 140: aérea de Parati. Engesat 2006.



O turismo é hoje a grande fonte de renda do município em grande parte formatado pela estagnação econômica que cristalizou no tempo uma cidade com características arquitetônicas do período colonial. O que se deu em Parati não foi exclusivo desta parte do território brasileiro, outras localidades como Ouro Preto nas Minas Gerais, Lençóis na Chapada de Diamantina — interior da Bahia —, e Alcântara próximo a São Luiz no Maranhão, viveram situação semelhante.

A zona turística de Angra, infra-estruturas e meios de hospedagem.

A zona turística de Angra dos Reis, constituída pelos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati é a segunda zona no estado do Rio de Janeiro em capacidade de hospedagem e número de atrativos turísticos, só ficando atrás do município do Rio de Janeiro.

A zona turística de Angra dos Reis esteve historicamente marcada por tentativas de romper o isolamento geográfico. As principais tentativas passaram pelo estabelecimento de acessos marítimos e terrestre, e recentemente pela utilização de meios de transporte aéreo, em especial, com o emprego de helicópteros. Ambos os caminhos, por mar ou terra, conformaram-se ao longo de diferentes períodos históricos, tanto ao longo da costa como transversalmente a ela. O acesso aéreo à zona turística de Angra

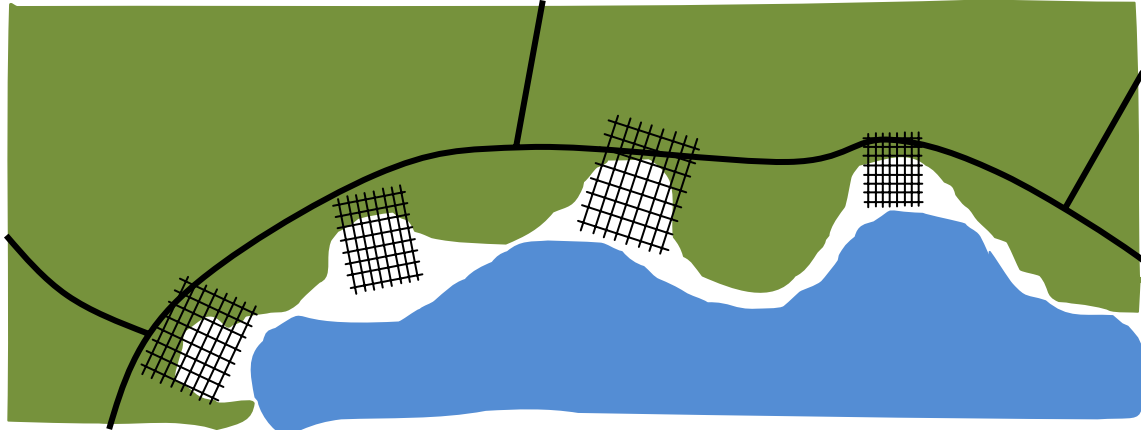
está diretamente relacionado à atividade turística recente. Inicialmente, o acesso aos sítios hoje urbanizados dava-se diretamente por mar, por intermédio de um modo de navegação denominado cabotagem. Depois, particularmente nas cidades de Parati e Angra, foram sendo construídos acessos terrestres transversais à costa, que adentravam o continente. Estes caminhos foram criados para o escoamento do ouro extraído de Minas Gerais e do comércio que o sucedeu, no caso da primeira, e da produção cafeeira do Vale do Paraíba, de forma mais efetiva com Angra dos Reis. Na década de 1970 do século XX foi implantada a Rio-Santos, trecho da BR-101 que corta o Brasil de norte a sul. Com sua construção, o dinamismo de toda a região foi alterado, o que, no entanto, não alterou completamente o caráter de isolamento apresentado nos modos de ocupação inicial.

As cidades de Mangaratiba, Angra e, em especial, Parati se relacionavam com o mundo prioritariamente através do mar. Parati funcionou como porto de uma rota que escoava o ouro das Minas Gerais, através de um caminho construído por escravos¹⁴⁰. Em um terceiro momento, Angra funcionou como porto de escoamento da produção cafeeira do Vale do Paraíba, que corria através de uma linha férrea, serpenteando pela Serra da Bocaina e hoje pertencente a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Mangaratiba também foi provida de uma conexão de rede férrea que escoava ainda hoje a produção das Minerações Brasileiras Reunidas (MBR), ferrovia que vem lá de Nova Lima, município ao lado de Belo Horizonte. A abertura da Rio-Santos, BR-101, possibilitou acesso mais intenso e extenso de veículos de passeio.

Infra-estrutura rodoviária – São cinco as possibilidades de acesso rodoviário à zona turística de Angra, pela BR-101 ou por três estradas que se conectam a ela. Os acessos são A - pela BR-101 desde Ubatuba, no estado de São Paulo, na extremidade sul da zona e na extremidade norte passando pelo município de Itaguaí; B - pela RJ-149 que liga Rio Claro a Mangaratiba; C - pela RJ-155 desde a BR-116 no Vale do Paraíba, passando por Lídice; e, por fim D - por uma estrada de terra batida que conecta Parati a Cunha no estado de São Paulo, a RJ-165. As condições de dirigibilidade da BR são regulares e das demais estradas variam de ruim a péssimo, o potencial cênico das estradas é significativo, dentro da perspectiva do aproveitamento

¹⁴⁰ Este caminho hoje é atração turística e intriga especialistas em drenagem de estradas pela perfeição da técnica lá empregada, que contribuiu para a manutenção da mesma até os dias de hoje.

turístico. Resumindo, a zona turística de Angra está articulada a partir de uma única rodovia com duas entradas e saídas principais e outras três que se dão por meio de estradas secundárias. No mais as malhas urbanas existentes ao longo da costa, são isoladas umas das outras pela geografia acidentada exceção as conexões por vias locais entre Itacuruçá e Muriqui em Mangaratiba e pela estrada de contorno na cidade de Angra.



A implementação da BR-101, Rio-Santos, foi baseada no pressuposto de que a rodovia romperia o isolamento, este de caráter histórico, e seria capaz de estimular o desenvolvimento da região. De fato a rodovia alterou a dinâmica da região, mas não é possível afirmar que o isolamento foi rompido. Os meios de hospedagem implantados junto com as residências de segunda moradia mantiveram o padrão histórico de ocupação em enclaves geográficos, relacionando-se diretamente com a capital, sem criar ou aumentar novas relações com os núcleos mais próximos existentes, tema já tratado.

Imagem 142: Obra de duplicação da BR-101 no município de Itaguaí próximo ao município a divisa com o município de Mangaratiba. Maio 2008



O transporte rodoviário é o principal meio de deslocamento empregado pela atividade turística. Segundo o levantamento realizado para relatório executivo do Plano Diretor de Turismo, no ano de 1996 a região era servida por 57 linhas de ônibus intermunicipais, com 26, 24 e 7 linhas para Mangaratiba, Angra e Parati respectivamente. Perspectiva essa que se alterou significativamente nos últimos anos.

Infra-estrutura aeroviária - Parati, Angra dos Reis e Mangaratiba têm uma situação geográfica semelhante, com poucas áreas propícias à implantação de pistas de pouso com dimensões ótimas para a operação de aviões de maior porte. A característica climática da região não é das mais favoráveis por causa da nebulosidade e do alto índice pluviométrico. A pista de pouso existente em Parati é a que reúne as melhores condições, em que pese às dimensões reduzidas, permitindo no máximo aviões turboélice. O uso de helicópteros no transporte de passageiros oriundos do Rio de Janeiro ou de São Paulo vem sendo ao longo dos últimos anos a melhor opção de transporte aéreo para o tipo de atividade turística praticado na região, um turismo que se pretende de alto padrão. Eventos recentes como a Festa Literária de Parati têm utilizado vôos fretados.

Segundo a empresa¹⁴¹ que opera a pista de pouso de Parati, esta tem hoje 840 metros de comprimento com previsão de expansão para 1050 metros, e será construído um heliponto visual noturno balizado. A pista de pouso de Parati só opera com vôos fretados e permite pousos de pequenos jatos. O Aeroporto de Angra dos Reis é considerado de pequeno porte, não opera vôos regulares, mas existem empresas de táxi aéreo que oferecem este serviço. São permitidos pousos de aeronaves particulares e de pequenos jatos. A capacidade do aeroporto é de 30 aeronaves de pequeno porte, a extensão da pista é de 980 metros com uma previsão de vôos regulares para Rio de Janeiro e São Paulo. A pista de Angra tem um cais que permite uma conexão náutica com os principais equipamentos e atrativos turísticos deste centro turístico.

¹⁴¹ Informação retirada do site: <<http://www.helpjet.com.br/>> em 20/2/08.

Imagem 143: Aeroporto de Angra dos Reis. Maio de 2008



Imagem 144: Aeroporto de Angra dos Reis. Maio de 2008



Por outro lado não é difícil encontrar ao longo da zona turística pequenas pistas de pouso para aeronaves como ultraleves. Em Mangaratiba mesmo, junto ao *resort* Porto Bello, existe um condomínio de lotes voltados para uma pista de pouso, condomínio este que está dentro de uma tipologia comercial muito comum nos Estados Unidos da América denominado *Fly-in*.

O transporte aéreo e, em especial, o que é realizado por pequenas aeronaves é fortemente utilizado pela atividade turística na zona turística de Angra, sendo que o mesmo não se pode dizer quanto ao transporte em massa.

Infra-estrutura ferroviária - Hoje o único transporte ferroviário efetivo que ocorre é o de minério de ferro extraído nos arredores de Belo Horizonte e embarcado no terminal marítimo de Mangaratiba. Há menos de 30 anos existia o transporte regular de passageiros desde a região metropolitana do Rio de Janeiro até a cidade de Mangaratiba. O mesmo ocorria com o ramal que desce desde o Vale do Paraíba, Barra Mansa, até a cidade de Angra dos Reis. No trecho entre Lídice e Angra dos Reis operou uma linha turística denominada *Trem da Mata Atlântica*, entre os anos de 1992 e 1996, esta operação terminou quando a ferrovia foi privatizada e seu uso passou a ser exclusivo para o transporte de cargas.

Imagem 145: Ponte para o terminal de carga de minério em Mangaratiba. Maio de 2008



A infra-estrutura ferroviária atual não contribui para a realização da atividade turística na zona turística de Angra, contudo, vide exemplo de Tiradentes em Minas Gerais, é sabido que sua não utilização significa o desprezo de um modo extremamente atrativo para a atividade turística.

Infra-estrutura portuária - A maior parte do litoral da zona turística de Angra é propícia à navegação, ao abrigo de embarcações de tempestades e à possibilidade de ancoragem. No mais os principais portos desta zona estão localizados nos municípios de Angra e Mangaratiba. Três grandes atividades industriais de grande porte no município de Angra e Mangaratiba estão conectadas a infra-estruturas portuárias. São elas: o Estaleiro Verolme, o terminal de transporte e armazenamento de petróleo (Gerência da Ilha Grande – Pétrobras) em Angra e o terminal portuário de embarque de minério de ferro para exportação em Mangaratiba. O porto de Angra, propriamente dito, opera muito abaixo da sua capacidade e recorrentemente motivo de projetos de requalificação portuária. As usinas termonucleares de Angra I e II usam a água do mar para resfriar indiretamente os reatores, mas não tem atividade portuária significativa.

Imagem 146: Concentração de saveiros na enseada da Praia Vermelha, Parati. Maio de 2008



Segundo o levantamento realizado para relatório executivo do Plano Diretor de Turismo, o transporte marítimo é de grande importância para os moradores das ilhas locais e para os turistas. Segundo o relatório existe um

grande número de embarcações que fazem este serviço. Itacuruçá, distrito do município de Mangaratiba, é conhecido pelos passeios de saveiros na baía de Sepetiba realizado principalmente por excursionistas. Na zona turística de Angra o único transporte regular de passageiros ocorre entre a Ilha Grande e o continente. Em 1995 foram transportados cerca de 168 mil passageiros no trajeto Angra Abraão e Mangaratiba e Abraão.

Imagem 147: Vista da cidade de Itacuruçá desde a BR-101. Maio de 2008



Imagem 148: diagramática referente às infra-estruturas de transporte sob base extraída do Google Earth - altura 87 km



As áreas portuárias e as atividades a elas relacionadas, do mesmo modo que as vilas de pescadores, engenhos e sedes de fazendas, foram e estão localizadas em sua maioria em pequenas enseadas e baixios rodeados por montanhas. A diferença é que esses espaços, comparativamente, são intensamente utilizados na produção industrial/serviços e no seu reatamento

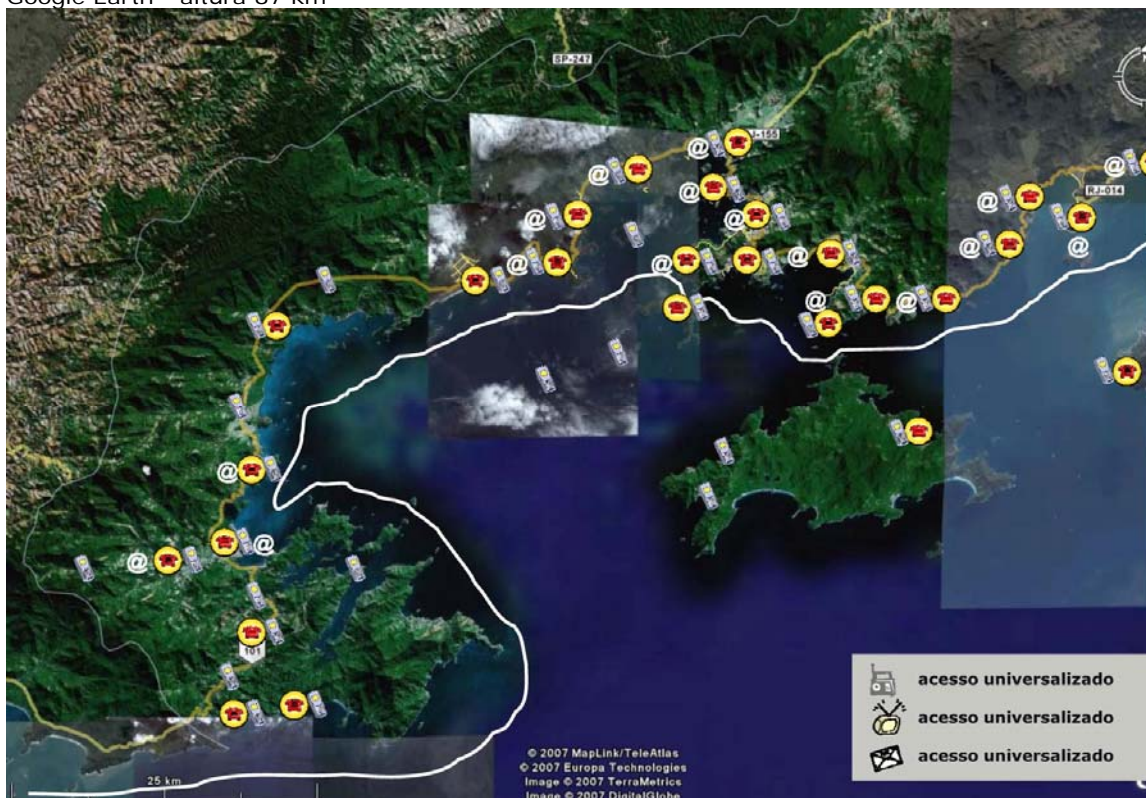
urbano – vila de funcionários. A implantação dessas atividades – Verolme, GEBIG – seguiu padrões de ocupação em comum no que tange à construção de vilas e infra-estruturas autárquicas, que, em outras palavras, significam enclaves físicos completamente independentes do restante do município. É interessante observar que, nos casos do terminal da GEBIG, construído no mesmo período da estrada Rio-Santos, e, sobretudo, Angra I, que não poderia existir sem ela, por questões de segurança, o padrão de isolamento observado anteriormente não foi alterado.

De modo geral as grandes infra-estruturas portuárias associadas a atividades secundárias pouco contribuem para a atividade turística, mas, por outro lado, por causa do tipo de ocupação territorial descontínuo, também não interferem negativamente no tipo de atividade turística ali exercida. Outros dois exemplos de situações como essas, em outras partes do território nacional, são o que ocorre na linha verde ao norte de Salvador na Bahia, com perfilamento da refinaria de Camaçari e os diversos *resorts* que a sucedem ao longo da costa, e o exemplo pernambucano do porto de Suape e os *resorts* existentes em ambos os lados do complexo industrial, em que pese os problemas ambientais decorrentes da implantação deste porto no litoral pernambucano.

Das perguntas enviadas por meio eletrônico somente os representantes dos meios de hospedagem do município de Parati participaram. No que se refere a avaliação das infra-estruturas de transporte estas tiveram a pior média das 12 respostas recebidas, 8,25, ainda assim uma média alta mas nem por isso menos surpreendente. O transporte rodoviário é destacadamente o mais utilizado sendo que o ferroviário não é utilizado. As infra-estruturas de transporte foram consideradas externas a operação do serviço de hospedagem com algumas exceções como, por exemplo, o transporte náutico e aéreo por meio de helicópteros. Com relação aos hotéis de Angra e Mangaratiba, os quais foram avaliados por entrevistas presenciais, a parte náutica assim como o transporte aéreo feito por helicópteros tem destaque como serviços de transporte que independem de uma infra-estrutura pública para o seu funcionamento.

Infra-estruturas de telecomunicações – Na zona turística de Angra, praticamente todas as áreas que são providas por energia elétrica têm acesso a telefonia fixa e móvel, radiodifusão, transmissão de dados e postais. As áreas que não estão interligadas à rede elétrica ainda assim têm

Imagem 149: Diagrama referente às infra-estruturas de telecomunicações sob base extraída do Google Earth - altura 87 km



a possibilidade de ter acesso às telecomunicações por satélite ou, para os que estão ao longo do litoral, buscando licença para conectar a um dos cabos de dados que passam pela região. O que chama a atenção é que a zona turística tem cinco operadoras de telefonia móvel que operam as três tecnologias disponíveis no mercado enquanto só uma operadora de telefonia fixa atua na zona.

É uma evolução considerável quando comparamos com os dados referentes ao meio da década de 1990 quando Parati e Mangaratiba não tinham, por exemplo, provedores de *internet* nem mesmo terminais de banco 24 h, conforme levantamento feito para o para relatório executivo do Plano Diretor de Turismo de outubro de 1998.

A capacidade das infra-estruturas de telecomunicação de responderem a demanda é muito superior as demais infra-estruturas. A princípio todas as infra-estruturas procuram atender a demandas reprimidas e, evidentemente, como demonstram Graham e Marvim, nem sempre estas seguem pressupostos de equidade. No caso das telecomunicações esse processo ocorre de forma mais intensa. O fato é que a facilidade de instalação, da minutearização dos equipamentos, a diminuição dos custos de implementação e a sofisticação dos serviços oferecidos associados ao bom

retorno financeiro das empresas que ofertam estes serviços, faz com que estas respondam rapidamente as demandas do mercado consumidor.

Imagem 150: Antenas de telecomunicação, sem o propósito de atuar como atrativo turístico. Maio 2.008.



Das perguntas enviadas por meio eletrônico aos representantes dos meios de hospedagem, no que se refere a relevância desta infra-estrutura, a telecomunicação ficou em terceiro lugar com uma média 8,58. Com relação a percepção do grau de dependência da mesma percebeu-se uma distinção muito forte com relação a parte de telefonia e transmissão de dados, completamente dependente, na comparação com as demais, rádio, TV e correios. As infra-estruturas de telecomunicação foram consideradas externas a operação do serviço de hospedagem. Com relação aos hotéis de Angra e Mangaratiba não houve como aferir esta informação, mas entende-se que principalmente a parte de telefonia e transmissão de dados é igualmente externa à operação do serviço de hospedagem.

Infra-estruturas de energia – Na zona turística de Angra existem dois nós infra-estruturais significativos: o terminal marítimo da Petrobras e as usinas termonucleares de Angra I e II. O terminal gera pouco ou nenhum fascínio para os turistas, fora a apreensão gerada pelos navios petroleiros que por lá atracam. Embora semelhante no que tange a apreensão o caso das Usinas é diferente. As usinas termonucleares de Angra I e II são abertas a visita¹⁴² de grupos previamente agendados e já constitui um atrativo turístico, embora pouco divulgado¹⁴³.

¹⁴² Segundo o centro de informações da usina são em média 2 mil pessoas por mês, mais de 25 mil pessoas ao ano, número representativo para um equipamento deste porte a mais de 2 horas da região metropolitana do Rio de Janeiro.

¹⁴³ Segundo Urry (1996) a grande parte dos turistas desconhece como a energia elétrica é produzida, e um número certamente maior desconhece o processo nuclear de produção da mesma. No entanto, é impensável viver no mundo de hoje sem energia elétrica. Já o centro de informações cumpre esse papel demonstrando sucintamente o processo de produção. Neste

Imagem 160: Portaria do terminal marítimo da Petrobras e os cilindros de armazenamento do óleo. Maio de 2.008.



Imagem 161: Usinas termonucleares. Maio de 2.008.



Imagem 162: Linhas de transmissão. Setembro de 2.007.



No que se refere ao mapeamento das áreas abastecidas por energia elétrica só foi possível indicar esquematicamente as áreas cobertas pela rede elétrica. O ponto é que boa parte do território é escarpada e coberta por mata fechada, portanto, inabitada. A parte habitada, fora algumas exceções, é toda servida pela rede elétrica. Deste modo, o Mapa que segue foi realizado tendo em vista processo de observação *in loco*, pesquisa remota e entrevistas de campo, a partir das quais foi possível identificar que a rede

sentido, as usinas termonucleares de Angra I e II são, de fato, um espaço turístico na medida em que atraí grupos agendados de visitantes.

Imagem 163: Usinas termonucleares. Maio de 2003.



Imagem 164: Google Earth, altura 0,71 km.



Imagem 165: Google Earth, altura 2,17 km



Imagem 166: Google Earth, altura 3,77 km



elétrica, destinada ao consumo residencial, e consumo comercial segue, via de regra, a malha viária existente, exceção feita as linhas de transmissão de grande capacidade. Deste modo observa-se que mesmo com a possibilidade de trabalhar com outras fontes energéticas para produção da energia elétrica, os meios de hospedagem utilizam a mesma não fazendo uso de energias alternativas. Existe então, uma associação entre meios de hospedagem, rede viária e rede elétrica.

Os equipamentos hoteleiros de maior porte possuem geradores elétricos próprios para possíveis eventualidades, os de menor porte, como casas de caiçaras na praia do Sono ao lado de Parati, nem mesmo tem rede elétrica instalada.

Imagem 167: Centro de informações das usinas termoeletricas. Maio de 2008



Imagem 168: diagrama referente às infra-estruturas de telecomunicações sob base extraída do Google Earth - altura 87 km.



Das perguntas enviadas por meio eletrônico aos representantes dos meios de hospedagem, a energia ficou em segundo lugar com uma nota média 8,83 no que se refere à relevância desta infra-estrutura. Com relação à percepção do grau de dependência, 5 das 12 respostas foram de não-dependência sendo que somente duas das doze respostas foram positivas com relação à internalização da mesma, ou seja, produzir a própria energia que demanda. Com relação aos hotéis de Angra e Mangaratiba, percebe-se que todos consomem energia ofertada pela concessionária, mas que a maior parte tem geradores para eventualidades.

Infra-estrutura de saneamento – Segundo o IBGE, os municípios de Mangaratiba e Angra dos Reis têm boa situação sanitária tendo inclusive

redes coletoras de esgotamento sanitário. Já o município de Parati não tem rede de esgoto e sua situação sanitária é considerada regular. O fato de que uma zona turística como a de Angra tem nas águas dos rios e mares seu principal atrativo, deveria ser motivo para a não utilização destas como corpos receptores de efluentes, uma vez que isto compromete a balneabilidade dos mesmos.

Segundo o levantamento realizado para relatório executivo do Plano Diretor de Turismo, as condições sanitárias da zona turística de Angra e em especial no município de Angra, estavam, no meio da década de 1990, abaixo da média estadual. Na época, 64% dos municípios da zona eram abastecidos por água enquanto a média estadual era de 81%, somente 33% dos domicílios contavam com rede de esgotamento sanitário contra 69% do estado, o município de Parati era o com pior condição, e assim permanece, apenas 8% dos domicílios eram providos por algum tipo de esgotamento sanitário. O melhor índice apresentado à época era o referente a coleta de lixo com 73% dos domicílios atendidos contra 77% do estado.

As infra-estruturas de saneamento são pouco ou nada visíveis aos turistas, tem de apelo turístico reduzido ou mesmo podem ser motivo de rejeição de um local turístico, quando tratadas de forma inadequada, produzindo o efeito contrário.

Imagem 169: diagrama referente às infra-estruturas de saneamento - Google Earth - altura 87 km



Das perguntas enviadas por meio eletrônico aos representantes dos meios de hospedagem, estes elegeram o saneamento como a mais importante das infra-estruturas, com uma nota média 9,25. Com relação à percepção do grau de dependência percebeu-se uma maior dependência em relação ao abastecimento de água e coleta de lixo situação essa inversa no que tange ao esgotamento. Com relação à percepção da absorção desta pelo meio de hospedagem, 90% das respostas foram de que esta é externa ao seu negócio. Com relação aos hotéis de Angra e Mangaratiba, percebe-se que o abastecimento pode ou não ser atendido por outorga de recursos hidrominerais internos ao empreendimento, que estes são responsáveis principalmente pelo tratamento do esgotamento sanitário, ficando a destinação do lixo por conta da municipalidade.

Meios de hospedagem - Até a década de 1970, Angra dos Reis era utilizada turisticamente de forma incipiente. O acesso difícil à região pelo Vale do Paraíba ou por via marítima só possibilitava seu usufruto por aqueles com poder aquisitivo mais elevado. O desenvolvimento imobiliário não se fazia presente a não ser na cidade sede do município e nas vilas autárquicas ou pelo incremento das atividades econômicas.

A abertura da Rio-Santos alterou essa perspectiva. O projeto de implementação da BR-101 veio acompanhado de um plano turístico desenvolvido por uma empresa privada a pedido da EMBRATUR. Este projeto, denominado Projeto Turis,¹⁴⁴ foi desenvolvido a partir do projeto da estrada e, apesar de reconhecer que a região tinha uma vocação turística inata, determinava que todo o desenvolvimento proposto deveria ser prioritariamente para o turismo, em especial para o de sol e praia.

Imagem 170: Foto do Hotel do Frade.



Imagem 171: Google Earth, altura 0,71 km



¹⁴⁴ Projeto Turis concebido a pedido da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), na década de 1970.

Imagem 172: Google Earth, altura 2,17 km



Imagem 173: Google Earth, altura 3,77 km.



Vale destacar que este plano, assim como o da BR-101, considerava a duplicação da população da região em menos de duas décadas e tomava, como referência qualitativa, dentro do binômio sol/praias, a adoção dos seguintes índices médios: A - Turismo de qualidade: 25m² por banhista; B - Turismo médio: 10m² por banhista; C - Turismo econômico: 5m² por banhista. O que, juntamente com outros critérios - como, por exemplo, não estar a mais de 15 minutos a pé da praia, ou seja, mil metros – levou-os à conclusão de que a região entre Rio-Santos teria capacidade de comportar, com qualidade, 1.777.000 leitos, assim repartidos: A – 172.000; B – 548.000; C – 1.055.600.

O Projeto Turis ainda apontava que, provavelmente, até a década de 1990, grande parte desta capacidade já deveria estar completa. Fora isso, encorajava que as praias mais populares fossem as do município de Mangaratiba, e, por meio da criação de “unidades de marca”, entre Angra e Parati, as praias para os com maior poder aquisitivo.

Esta mudança de perspectiva decorreu, sobretudo, de fatores relacionados à implementação de uma grande estrutura viária, Rio-Santos, ao incremento da atividade turística e ao declínio das outras atividades econômicas. Certamente, a conjugação desses três fatores contribuiu para a mudança do olhar sobre a região. Até a década de 1970, com as dificuldades de acesso à região, só podiam dela usufruir os moradores da região e turistas com renda suficiente para acessar a região pelo mar.

Deste modo, podemos afirmar que a rodovia Rio-Santos possibilitou um acesso terrestre longitudinal à costa, modo este que antes acontecia

prioritariamente por mar. No entanto, o transporte marítimo só se viabiliza com grandes volumes de passageiros, fato que nunca ocorrera na região no que se refere à atividade turística. Assim, tratava-se de um modo de transporte que acabava por se concentrar em datas e horários específicos. Com a abertura da Rio-Santos, apresentou-se um leque de possibilidades, entre eles, hotéis para abrigar os diversos níveis de técnicos nacionais e estrangeiros na construção da usina Angra I e loteamentos para veranistas entre a Rio-Santos e o mar. Estas atividades imobiliárias, destacadamente a dos loteamentos para veranistas, criaram uma série de problemas, como os relacionados à titularidade da terra e degradação ambiental¹⁴⁵. Além disso, não agregaram grandes benefícios econômicos ao município, seja por tributos diretos ou indiretos. Pelo contrário, como colocado por alguns entrevistados¹⁴⁶, o veranista ia a Angra com o carro já repleto de compras, não saía do “condomínio”, consumindo, no máximo, o combustível do barco pagando o caseiro e os serviçais. Em agravo, ainda degradava o meio ambiente, e contribuía para o fomento de habitações irregulares ao redor dos empreendimentos, deixando estes ônus para a esfera pública. Sob esta perspectiva, o plano diretor, instrumento obrigatório exigido pela Constituição de 1986, foi elaborado de forma a dificultar a implementação de loteamentos destinados ao veraneio – segunda moradia –; em compensação, tal plano habilitou outros instrumentos de fomento ao desenvolvimento de empreendimentos turísticos, em especial os de pequeno porte como as pousadas. Empreendimentos estes que, por serem, geralmente, de gestão familiar, contribuem efetivamente para a pulverização dos recursos deixados pelos turistas.

Ocorre que a zona turística de Angra hoje é estruturada a partir de pequenas nucleações em contato com o mar, tendo aos fundos a Serra da Bocaina. Excluindo as sedes dos municípios estas nucleações são predominantemente caracterizadas por loteamentos de segunda moradia, usos industriais específicos com suas vilas residenciais e áreas e hotéis do tipo “resorts”¹⁴⁷

145 A questão da titularidade da terra pode ser comprovada junto à Pastoral da Terra, e a questão do meio ambiente, junto à FEEMA.

146 Airton, secretário de Planejamento do município de Angra durante o governo do PT na década de 1990.

147 Segundo o Urban Land Institute em seu *Resort Development Handbook*, a definição e os tipos de resorts são diversos e com significados diferentes. Em alguns casos, cidades inteiras são consideradas resorts, como Aspen, no Colorado, EUA; em outros casos, um resort pode ser um local de segunda moradia com uma atividade de lazer predominante como o golfe ou ser tão somente um hotel de praia. Apesar dessa variedade, segundo U.L.I (Urban Land

Imagem 174: diagrama referente aos meios de hospedagem - Google Earth - altura 87 km.



com suas respectivas áreas residências de alto padrão para segunda moradias, todas essas nucleações são acompanhadas por áreas residenciais subnormais de primeira moradia.

A distribuição destas pequenas nucleações ocorre da seguinte forma: Em Mangaratiba predominam casas de segunda moradia na parte mais próxima da região metropolitana, na parte do município mais próxima de Angra, as áreas planas e as enseadas são predominantemente ocupadas por "resorts". No município de Angra dos Reis as ocupações industriais e suas áreas residenciais, os *resorts* e pequenas vilas remanescentes se sucedem com a presença inclusive de algumas aldeias indígenas, como é o caso de Bracuí. Em Parati a parte do município próxima a Angra segue o padrão do município vizinho, mas a medida que se aproxima da sede do município ainda é possível perceber áreas planas, baixios e enseadas não ocupadas por nucleações urbanas. A cidade de Parati é a única dentre as sedes de município da zona turística de Angra que tem atrativos turísticos conjugados

Institute), os resorts possuem três características primárias: São empreendimentos imobiliários desenvolvidos, planejados e geridos pela iniciativa privada. Oferecem acesso próximo e fácil a sítios com beleza natural, qualidade recreativa ou amenidades culturais. Incluem facilidades imobiliárias que permitem a acomodação dos moradores de primeira ou segunda residência, dos veranistas e dos turistas.

com a forte presença de meios de hospedagem, o mesmo não ocorre nem em Angra nem em Mangaratiba.

Com relação às perguntas enviadas por meio eletrônico para os endereços eletrônicos dos meios de hospedagem nenhum hotel de grande porte dos municípios de Angra e Mangaratiba responderam, somente em Parati e Trindade com a predominância de pousadas, conforme pode ser observado nos documentos anexos deste trabalho. Foram doze participações sendo que sete destas se auto-intitulam de áreas urbanas, quatro de áreas intermediárias e uma de área rural. Os hotéis de Angra são predominantemente fora das áreas urbanas.

Atrativos turísticos da zona turística de Angra – É significativa a quantidade de atrativos naturais e culturais da zona turística de Angra. Os atrativos naturais são bem distribuídos ao longo de toda a zona sendo o município de Angra dos Reis o mais privilegiado dos três. Com relação aos atrativos culturais, os mesmos estão concentrados nas sedes das cidades de Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati, com especial destaque para esta última, que por causa dos motivos já relatados, manteve preservado significativo patrimônio artístico e cultural.

Segundo levantamento feito para o relatório executivo do Plano Diretor de Turismo de outubro de 1998, são 27 os tipos de atrativos naturais e culturais existentes na zona turística de Angra dos Reis de um total de 287 atrativos. Segundo os critérios utilizados pelo relatório os atrativos foram hierarquizados em 4 categorias que variam de excepcional valor turístico com apelo internacional, capaz de consolidar um destino ao atrativo complementar capaz de estimular fluxo de turistas locais.

Quadro 33: Atrativos.

	Atrativos Naturais				Atrativos Culturais				total
	IV	III	II	I	IV	III	II	I	
Total da zona	7	46	26	128	12	27	7	34	287
Mangaratiba	1	8	2	23	0	0	3	7	44
Angra dos Reis	6	31	2	78	0	16	1	17	151
Parati	0	7	22	27	12	11	3	10	92

Na hierarquização dos atrativos turísticos foram considerados pelo relatório fatores como os tipos e qualidades de acesso desde a sede dos municípios, o tipo de equipamentos e serviços instalados nas imediações e a capacidade de atrair turistas das imediações regionais, nacionais e internacionais.

Angra dos Reis tem o maior número de atrativos naturais com maior apelo enquanto Parati tem atrativos culturais com maior apelo. O interessante é que os principais atrativos destes municípios tem uma disposição física no território distinta. Enquanto em Angra os atrativos são bem distribuídos por todo o território municipal em Parati os principais atrativos culturais encontram-se concentrados na parte histórica da cidade. Ocorre que o padrão de hospedagem que se destaca em Angra é o de hotéis de grande porte tipo *resorts* enquanto em Parati predominam pequenas instalações locadas em casarios históricos dentro ou próximo ao centro histórico. Mesmo nas outras localidades com predominância de pousadas como é o caso de Trindade e a Ilha Grande, percebe-se que estes se encontram junto ou mesmo dentro dos próprios atrativos naturais.

As respostas dada a questão 9, enviada por meio eletrônico, mostraram que o turista que procura Parati, está disposto a despende até uma hora do seu tempo para visitar os atrativos turísticos do município, sejam eles recursos naturais ou equipamentos culturais. A média, no entanto, fica em torno de 30 minutos. Com relação às entrevistas presenciais realizadas em Angra, percebeu-se que esta média elevava-se a 1 hora com tolerâncias de deslocamento até mais demorados.

Conclusão: correlações

O que vimos demonstrando ao longo desta tese é a existência de uma forte correlação entre a localização dos equipamentos turísticos, em especial os meios de hospedagem, e as infra-estruturas, ao mesmo tempo em que observamos que esta correlação apresenta graus de intensidade variados conforme as escalas abordadas. Os dados apresentados nos permitem concluir que existem quatro principais correlações, caracterizadas por serem mais fixas ou mais fluidas, mais manifestas ou mais atrativas, mais ou menos interdependentes e, finalmente, mais isoladas ou mais integradas às estruturas globais ou locais.

No caso das infra-estruturas de transporte aeroviário, os aeroportos são de modo geral, apropriados como atrativos turísticos, tanto por seu porte quanto pela imagem contemporânea e tecnológica que apresentam em suas formas arquitetônicas. Os trajetos aéreos entre um nó aeroviário e outro podem ser apropriados como atrativos, mas em virtude da altitude de cruzeiro dificilmente permitem ao turista esse usufruto, algo que muda de figura em aeronaves menores. Os arcos são livres, de responsabilidade do piloto, sendo no máximo orientados por normas internacionais e controle dos espaços aéreos nacionais. Os nós são bem caracterizados: aeroportos e heliportos, aeródromos, pistas de pouso e helipontos. A territorialidade é mínima, exercendo-se somente nos locais (aeroportos, heliportos...) onde possa empreender operações logísticas e de carga/descarga de suprimentos e passageiros. O custo operacional é alto para pistas de pouso de pequenas aeronaves, e muito elevado na operação de grandes aeroportos. O impacto é alto, concentrado e difuso, manifestando-se nas imediações com poluição sonora e na emissão de poluentes na atmosfera. A atratividade turística é alta tanto pelas perspectivas não usuais que propicia quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera.

Dentre as infra-estruturas de transporte, a rodoviária é aquela com mais forte presença na paisagem, tanto nos seus nós quanto em seus arcos viários. No entanto, diferentemente do que ocorre com as ferrovias brasileiras usadas para esse fim, as rodovias são o modo mais comum de transporte, o que as banaliza como atrativo. Isso não significa que não existam casos excepcionais de rodovias e rodoviárias que sejam por si só atrativos turísticos. Os arcos rodoviários são rígidos – trilhas, vias rurais, ruas, estradas e rodovias. A difusão desses arcos favorece a idéia de liberdade de circulação, o que de fato não ocorre. São poucos os sítios naturais propícios à circulação de veículos automotores sem uma intervenção prévia. Os nós são livres e praticamente toda a extensão dos arcos são nós efetivos ou potenciais. A territorialidade é alta, atuando fortemente na construção do território de forma concentrada e também difusa. O custo operacional é baixo, pois as vias podem ser construídas com baixa qualidade e baixo custo, em que pesem os custos futuros de manutenção, variável esta que dependendo dos padrões de circulação e manutenção que se pretende atingir pode resultar em valores mais altos. O impacto é alto e difuso: na construção dos arcos, que na maior parte dos casos segmenta em partes

descontínuas o meio natural, assim como na produção de barulho, volatilização de gás carbônico e poluição visual, produzidos pela circulação dos automóveis. A atratividade turística pode ser classificada como regular.

Dentre todas as infra-estruturas de transporte, a ferroviária é a que tem menor flexibilidade: seus arcos e nós são rígidos. Os arcos em toda sua extensão são propícios à implantação de nós; todavia, para serem efetivados precisam da construção de estações, nós estes que de modo geral coincidem com as áreas urbanas. Ela tem uma territorialidade alta: atua fortemente na construção do território, pois concentra nos seus nós a possibilidade de carga e descarga de grande volumes. Tem o custo de implementação elevado decorrente de exigências técnicas, como a inclinação das rampas e a carga pontual das rodas sobre os trilhos, que demandam obras de arte como pontes e túneis para superar os acidentes geográficos, mas uma vez implantados têm um custo operacional baixo, somente superior ao do hidroviário. O impacto ambiental desta infra-estrutura é baixo, em virtude de suas características técnicas, que demandam pontes e túneis para vencer acidentes geográficos; em alguns casos não secciona corredores ecológicos. O ruído produzido por locomotivas mais antigas e a volatilização de gás carbônico são seus maiores problemas. Esta infra-estrutura possui uma alta atratividade turística. Como não permite sua utilização como veículo ao longo dos arcos, não potencializa a ocupação de suas bordas, preservando as paisagens ao longo dos trajetos; por outro lado também gera grande fascínio pelo assombro tecnológico e logístico e pelo modo distinto como realiza a operação com grandes máquinas.

A infra-estrutura hidroviária tem arcos livres, no máximo orientados pelas bordas de rios e canais. Os nós são bem caracterizados e dispersos: portos, píeres e ancoradouros. Tem uma territorialidade alta, porém concentrada nas bordas, de onde é possível realizar a carga e descarga de mercadorias e passageiros. Tem um custo operacional mais baixo. Seu impacto é baixo, porém o risco é alto em virtude da capacidade de transportar grandes volumes. Os maiores riscos de impactar o meio ambiente vem de acidentes. A atratividade turística alta: no caso de transporte de passageiros, tanto pelas perspectivas não usuais que propicia quanto pelo assombro tecnológico e logístico que gera, dependendo do tipo de embarcação (é o caso dos transatlânticos); é, de modo geral, indiferente no caso de portos mais voltados para a atividade industrial.

Telecomunicações		Caráter			
		Manifesto		Atrativo	
Telefonia fixa	Nós	Sim			não
	Arcos		não		não
Telefonia móvel	Nós	Sim			não
	Arcos		não		não
Internet	Nós	Sim	não		não
	Arcos	Sim	não		não
Radiodifusão - rádio	Nós	Sim	não	em casos específicos	
	Arcos		não		não
Radiodifusão - tv	Nós	Sim	não		não
	Arcos		não	sim	
Postais	Nós	Sim		em casos específicos	
	Arcos		não		não

Os arcos das infra-estruturas de telecomunicação são definidos, mas quase sempre imperceptíveis, quando utilizam tecnologias de transmissão por meio de cabos, e indefinidos e imperceptíveis quando utilizam tecnologias de transmissão por ondas. Seus nós são bem caracterizados – antenas e centrais – muito embora sejam pouco perceptíveis na paisagem (as exceções são as antenas construídas com o propósito de marcar a paisagem, inclusive como atrativo turístico). A territorialidade é difusa estando mais a reboque da demanda do que atuando na construção da mesma. O custo operacional é proporcionalmente baixo quando comparado às demais redes infra-estruturais tanto na implantação quanto na operação. O impacto é baixo na implementação e quase inexistente na operação. A atratividade turística é baixa, exceção feita a antenas construídas com esse propósito e algumas centrais de mídia televisiva.

Energia		Caráter			
		Manifesto		atrativo	
Energia	Nós	Sim		em casos específicos	
	Arcos	na maior parte dos casos			não

Os arcos das infra-estruturas de energia são muito bem definidos e visíveis, na maioria dos casos. Mesmo os oleodutos quando soterrados e as linhas de transmissão aéreas exigem aceros e faixas de domínio para manutenção e segurança da população, deixando-os bem visíveis, sendo que a exceção a esta regra são as redes de distribuição de energia elétrica de baixa voltagem. Seus nós são bem caracterizados, muito embora exista uma diferença, neste caso, entre os nós que são pontas no sistema (represas, usinas, plataformas de extração) e os nós distribuidores, como refinarias e estações de distribuição e rebaixamento de tensão. A territorialidade é alta, presente, visível e entrelaçada às principais localidades com forte presença da atividade humana. Em alguns casos, como as redes elétricas de consumo em baixa e média voltagem, elas coincidem com o sistema viário de automóveis. O custo de implantação é muito alto, principalmente nos casos

das fontes geradoras e das linhas de transmissão. O impacto é alto, tanto na implantação quanto na operação das fontes energéticas baseadas na quebra de cadeias de carbono. A atratividade turística só é alta em alguns casos, como o das usinas de energia; nos demais pode até ser prejudicial aos atrativos turísticos, por desqualificar e poluir a paisagem.

Saneamento			Caráter			
			Manifesto		Atrativo	
Água	Abastecimento	Nós	Sim		Sim	
		arcos	Em casos específicos		Em casos específicos	
	Esgotamento	nós	Sim		em casos específicos	
		arcos		Não		não
	Drenagem	nós	Em casos específicos			não
		arcos	Na maior parte dos casos			não
Lixo	nós	Sim		Em casos específicos		
	arcos		Não	Sim	não	

Os arcos das infra-estruturas de saneamento não são visíveis na grande maioria dos casos, tanto na adução de água potável quanto na destinação do esgotamento sanitário. Exceção feita aos das cidades históricas, que expressavam no seu desenho soluções engenhosas, como, por exemplo, os aquedutos e chafarizes históricos. Em muitos casos, os arcos são mesmo inexistentes, como nos casos de soluções individuais como fossa, filtro e sumidouro. Seus nós são bem caracterizados: represas para abastecimento, estações de tratamento de água e estações de tratamento de esgoto e aterros sanitários. A territorialidade é alta no que se refere aos nós, e, por contraditório que possa parecer, fica bem perceptível quando esta é precária, pois degrada o ambiente. O custo de implantação é alto e o operacional é baixo, dependendo dos padrões de qualidade que se pretende atingir. Como se trata da infra-estrutura de difícil viabilidade financeira e quase sempre oculta à população, dificilmente gera interesse na iniciativa privada como negócio e tem pouco apelo aos olhos dos políticos. Como resultado quase sempre os sistemas relativos às infra-estruturas de saneamento são incompletos, gerando grande impacto no ambiente, em especial as águas superficiais e subterrâneas. A atratividade turística é baixa, com exceção das represas criadas para abastecimento ou estações de esgoto e usinas de beneficiamento de lixo, desde que sejam exemplares.

CARACTERÍSTICAS DAS INFRA-ESTRUTURAS EM RELAÇÃO À ATIVIDADE TURÍSTICA: CONDICIONANTE, INTERDEPENDENTE E DEMANDADA

No que se refere à correlação entre as infra-estruturas e a atividade turística, três situações foram delineadas: as infra-estruturas significam uma condição para o turismo; elas tecem uma relação de interdependência; e são demandadas e implantadas a partir da demanda turística. Evidentemente, se estas situações são próprias de todas as infra-estruturas, algumas delas são mais fortes em determinadas infra-estruturas do que em outras. Como as infra-estruturas são o suporte e não o serviço que por elas fluem, aspectos como inércia para implementação, custo de implementação e operação são importantes na definição de quais características são mais ou menos pertinentes a determinada infra-estrutura.

As infra-estruturas que representam predominantemente uma condição para a atividade turística são as infra-estruturas de saneamento. As infra-estruturas que implicam predominantemente uma relação de interdependência com a atividade turística são as de transporte e energia. E as infra-estruturas que demandam predominantemente a atividade turística para serem implantadas são as de telecomunicação.



Condicionantes - O meio turístico depende de boas condições sanitárias para o desenvolvimento e permanência da atividade turística. Idealmente, a atividade turística apresenta um melhor desempenho em locais com boas condições de saneamento, principalmente no que se refere ao meio ambiente e aos recursos naturais. Áreas com condições precárias de saneamento costumam desvalorizar atrativos naturais. Evidentemente existem exceções a esta regra, como é o caso do turismo em áreas com habitações subnormais (favelas), onde o saneamento é precário. A ausência de saneamento pode também não se apresentar como uma condição desde que correlacionada à baixa densidade populacional em meios físicos com boa capacidade de

depuração dos dejetos. Neste caso, ocorre o risco de o fortalecimento do destino turístico significar, a médio prazo, o aumento do fluxo de turistas e, por consequência, a superação da capacidade de depuração pelo meio natural.

Controlar a densidade populacional e avaliar a capacidade de depuração pelo meio natural são os contrapontos à condição imposta pelo saneamento das áreas turísticas. Por outro lado, efluentes podem ser depurados pelo meio ambiente até certos limites, que quando ultrapassados destroem progressivamente o meio natural.

A existência das demais infra-estruturas é certamente uma condição para a prática do turismo. A questão é que infra-estruturas em estado precário, como, por exemplo, uma via de terra em um período de chuvas, interfere no fluxo, na capacidade e na dinâmica da atividade turística, mas diferentemente do que ocorre com o saneamento, a precariedade destas não implica diretamente a degradação do ambiente e, por consequência, descaracterização do atrativo turístico. Mesmo os atrativos que não tenham o contato direto com o meio natural estão sujeitos ao impacto negativo da ausência de saneamento.

Interdependentes – As infra-estruturas de transporte tecem a mais evidente das relações de interdependência com a atividade turística. Se não há turismo não há transporte turístico, assim como o contrário também é verdadeiro. O meio de transporte rodoviário, essencialmente carros e ônibus, não constitui a infra-estrutura; a estrada, sim. O serviço pode cessar mas nem por isso a infra-estrutura deixa de existir. A infra-estrutura de energia também possui uma relação de interdependência: são raros os casos de localidades turísticas sem rede elétrica; dificilmente o fornecimento de energia de uma localidade cessa devido ao fim da atividade turística, mas o consumo certamente diminuirá significativamente.

Demandantes – As telecomunicações na atividade turística são evidentemente importantes para o seu desenvolvimento, mas por mais contraditório que possa parecer não há a obrigatoriedade de toda a diversidade de meios de telecomunicação estar presente nos destinos turísticos para a boa prestação de serviços turísticos. As infra-estruturas de telecomunicação demandam o consumo da atividade turística para serem implantadas. De modo geral, a maior sofisticação de tais infra-estruturas

está associada a um perfil de turista com maior poder aquisitivo. Uma característica importante é a capacidade de instalação das infra-estruturas de telecomunicação: as mesmas respondem com grande facilidade à demanda, quando comparadas com as demais infra-estruturas.

INTEGRAÇÃO

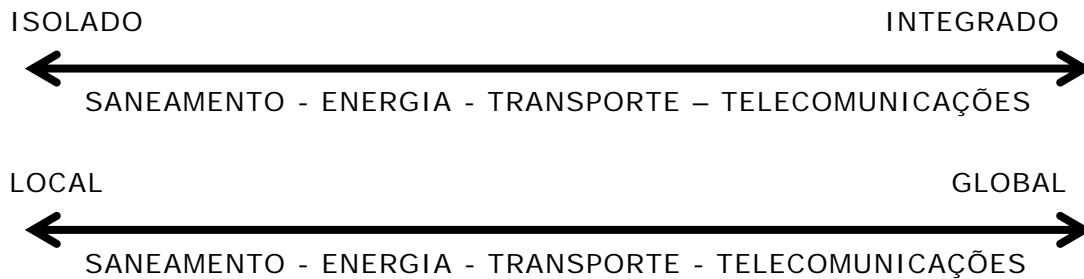
Todos os sistemas são abertos; sistemas fechados somente são possíveis de conceber teoricamente. Por outro lado, existem sistemas que tendem ao isolamento e outros mais integrados. No que se refere à correlação entre infra-estruturas e atividade turística, é possível afirmar que em todos os casos existe a possibilidade de todas as infra-estruturas atuarem junto com a atividade turística de forma integrada; já o contrário não é possível. Por sua vez, os níveis de integração podem ser locais ou globais.

As infra-estruturas de saneamento são, na maior parte dos seus aspectos, isoladas e locais. Áreas densamente ocupadas tendem a ter sistemas integrados de saneamento; quando tal não ocorre, as soluções costumam ser individualizadas. Todavia, quando comparada às demais infra-estruturas, as de saneamento apresentam-se como as mais isoladas e locais.

As infra-estruturas de energia são integradas, na maioria dos seus aspectos, sobretudo em decorrência das opções de matriz energética que preponderam hoje. Elas tecem relações abrangendo amplos espaços, mas sempre em contigüidade territorial. Entretanto, a possibilidade de geração própria e do advento de tecnologias eficientes na captura de fontes alternativas, como a energia eólica ou solar, elas podem ser implementadas para consumo individual de forma autônoma, independentemente de um sistema mais amplo e coletivo; contudo, essa não é a regra.

As infra-estruturas de transporte são, de modo geral, integradas; além de estabelecerem relação com o global e o local, elas propiciam forte conexão entre estas escalas.

As infra-estruturas de telecomunicação são, quase que por definição, integradas e globais.



Assim, este estudo ao relacionar as características das infra-estruturas com os meios de hospedagem possibilita perceber, no que se refere ao saneamento, que as pousadas tendem a se associar em sistemas integrados, enquanto os resorts tendem a sistemas isolados. No que se refere à energia, ambos são integrados; no entanto, a opção por sistemas de energia isolados apresenta-se viável apenas para grandes empreendimentos. No que se refere ao transporte, ambos os empreendimentos dependem de sistemas integrados, locais e globais, sendo que para os *resorts* é mais fácil custear transportes de alcance global. E no que se refere à infra-estrutura de telecomunicação, por fim, esta é igualmente apropriada pelas formas integrada e global; a difusão e barateamento das tecnologias tende a diminuir a diferença de conexão entre os diferentes tipos de ocupação.

De outra parte, ao longo desta tese foram apresentados diferentes dados que ajudam a compreender a atividade turística por meio da correlação entre infra-estrutura e meios de hospedagem. A análise destes dados permitiu-me identificar padrões de ocupação das áreas turísticas.

Quando as infra-estruturas são territorialmente bem distribuídas, elas tendem a contribuir para a promoção de serviços de toda ordem nas imediações dos seus nós. No tocante à atividade turística, esta situação pode-se desdobrar na pulverização de investimentos e na melhoria da renda dos habitantes das suas imediações, desde que respeitados os aspectos específicos como cada infra-estrutura interage com os equipamentos turísticos e com os atrativos turísticos à disposição.

Por sua vez, o raio de influência das infra-estruturas é bem diverso, no que se refere à atividade turística, atuando desde as suas imediações até outras localidades espalhadas pelo globo. Do mesmo modo, quando compreendidas como sistemas, estas podem ser organizadas como sistemas que tendem a ser isolados ou integrados.

É possível afirmar que a constituição dos destinos turísticos não tem relação direta com a capacidade de consumo da população local. Percebe-se que, no território nacional, os meios de hospedagem têm uma distribuição mais homogênea quando comparados ao potencial de consumo da população brasileira, hoje mais concentrado nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do país. São estas regiões que, por sua vez, concentram a maior e mais completa oferta de todas as infra-estruturas.

A mobilidade, as redes infra-estruturais e os fluxos na atividade turística exercem papéis que, muitas vezes, transcendem suas funções originais. Isto é, são apropriados de forma diversa, além do propósito original, transformados e consumidos como atrativos turísticos. As infra-estruturas transcendem sua função original quando atuam como atrativos turísticos, seja no usufruto das mesmas, como no deslocamento, seja como elementos simbólicos e/ou monumentais.

Dos meios de transporte, o aeroviário é o que apresenta maior afinidade com a atividade turística em que pese ser a malha rodoviária a infra-estrutura pela qual flui a maioria dos turistas. Todas as infra-estruturas viárias cumprem diversas funções dentro da atividade turística, atuando como suporte para a realização do serviço e como atrativo turístico.

No que se refere aos espaços turísticos, um padrão percebido é aquele em que a má provisão infra-estrutural quando associada a atrativos turísticos dispersos costumam ser melhor apropriada por meios de hospedagem de maior porte, como os *resorts*. Estes costumam oferecer dentro de sua área todos os serviços não providos pelo poder público, assim como incorporar em sua área toda a gama de equipamentos turísticos além da hospedagem, como equipamentos de lazer e alimentação, por exemplo. Os espaços bem providos por infra-estruturas, ou melhor, ao menos por infra-estruturas interdependentes, associados a atrativos contíguos, são propícios a qualquer porte de meio de hospedagem, sendo mais comum observar a presença de meios de pequeno porte assim como uma diversidade maior de outros equipamentos turísticos como restaurantes. Uma das razões para a ocorrência deste padrão diz respeito ao custo de implantação e de operação díspar entre meios de porte variado. Como o custo operacional das posadas tendem a ser menor do que o dos grandes hotéis é difícil a concorrência entre produtos em áreas turísticas com livre oferta de serviços, de onde se constata uma das razões para o isolamento dos *resorts*.

Existe, assim, uma interdependência dos meios de hospedagem, rede viária e rede elétrica. Quando ela ocorre de forma axial tende a favorecer equipamentos hoteleiros de maior porte; quando ocorre como uma malha, tende a favorecer a equipamentos hoteleiros de menor porte.

Áreas turísticas com menor variação sazonal do fluxo de turistas tendem a ser mais propícias à fixação da população empregada na atividade turística. A continuidade da atividade, de modo geral, está associada à diversidade de atrativos, equipamentos e meios de hospedagem, pois permite intercalar, por exemplo, turismo de convenções com turismo de sol e mar fora das estações. Planejar esta condição minimiza situações de constrangimento geradas por disparidades de renda entre quem serve e quem é servido, situação esta que quando extremada tende a inviabilizar a atividade.

Desta forma fica evidente que da existência de infra-estruturas, com maior ou menor intensidade de atuação, em um determinado espaço com potencial turístico, resultam melhores ou piores condições para a instalação de determinados equipamentos turísticos, com maior ou menor capacidade de responder às condições do contexto.

Bibliografia:

ACEBILLO, José A. Las redes de infraestructuras y la ordenación del territorio en el desarrollo regional. In: SUBIRATS, Joan (Coord.). *Redes, territorios y gobierno*. Nuevas puestas locales a los restos de la globalización. Diputació de Barcelona, mar. 2002.

ALEXANDER, Christopher. "The City Is Not a Tree" In: *Architectural Forum*. Vol. 122, n. 1 and 2, April/ May, 1965.

ALMEIDA, Marcelo Vilela. O ensino de planejamento turístico nos cursos superiores de turismo: reflexões e recomendações para a prática pedagógica. In *Planejamento Turístico*. São Paulo: Manole, 2006.

ANDRADE, J. *Turismo Turismo Fundamentos e dimensões*. São Paulo, Editora Ática, 1998.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

_____. *Projeto e destino*. São Paulo, Editora Ática, 2000.

ARRILLAGA, José Ignacio de. *Introdução ao estudo do turismo*. Rio de Janeiro: Editora Rio, 1976.

ASCHER, François. *Metápolis – Acerca do Futuro da Cidade*. Oeiras, Celta Editora, 1998.

ATELJEVIC, I.; DOORNE, S. Circuits of tourism: Stepping beyond the production/consumption dichotomy. *Tourism Geographies*, v. 2, 2000.

BARRETO, Margarita. *Planejamento e organização em turismo*. Campinas, São Paulo: Papirus Editora, 1991.

BAUMAN, Zygmunt. *Globalização e as conseqüências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

_____. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

_____. *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

BENI, M. *Análise Estrutural do Turismo*. 6 ed. São Paulo, SENAC São Paulo.

BENJAMIN, W. The work of art in the age of mechanical reproduction. In: _____. *Illuminations*. London: Fontana, 1973, p. 219-254.

BERMAN, Marchall. *Tudo que é sólido desmancha no ar – a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, Beatriz. *Angra dos Reis – Ilha Grande – Paraty*. Editora Marprint S.A., 1992.

BOULLÓN, R. *Planificació de Esopacios Tirísticos*. México, Trilhas1990

BRITTON, S. Tourism, capital and place: towards a critical geography of tourism. *Environment and Planning D: Society and Space* 9, 1991.

BRUGUÉ, Quím; GOMA, Ricard; SUBIRATS, Joan. La gobernabilidad de ciudades y los territorios en la sociedad de las redes. In: SUBIRATS, Joan (Coord.). *Redes, territorios y gobierno, nuevas pespuestas locales a los restos de la globalización*. Diputació de Barcelona, mar. 2002.

CARMO, Evanice Silva do. O espaço do fenômeno turístico no contexto atual. In *Planejamento Turístico*. São Paulo: Manole, 2006.

CASTELLS, Manuel. *La ciudad informacional, tecnologías de información, reestructuración económica y el processo urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial, 1989.

_____. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

Manuel Castells. O espaço dos fluxos. In: *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999

CHOAY, Françoise. *A Regra e o Modelo – Sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1985.

COCHRANE, A.; PAIN, K. A globalizing society. In: HELD, D. *A globalizing world? Culture, economics, politics*. London: Routledge, 2000.

CODETUR. *Programa de desenvolvimento turístico da Bahia: oportunidades de investimento*. Salvador: Governo do Estado da Bahia, [s.d.].

CORNER, James. Recovering landscape as a critical cultural practice. In: _____ (Ed.). *Recovering landscape – Essays in contemporary landscape architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 1999. p. 1-26.

COSGROVE, E. Denis. *Social formation and symbolic landscape*. London: Croom Helm, 1984.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Turismo, território e o mito do desenvolvimento. In: _____. *Espaço e geografia: espaço turismo e desenvolvimento*. UnB, Brasília, 1999.

CURIEN, Nicolas. D'une problématique générale des réseaux à l'analyse économique du transport des informations. In: DUPUY, Gabriel. *Réseaux territoriaux*. Caen, Paradigme, 1998, p. 212. In: SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. S.P. Edusp, 2006. p. 262.

DAVID, Perry. Introdução. In: _____. *Building the public city: the politics. Governance and finance of public Infrastructure*. London: Sage, 1995, p. 2.

DEMATTEIS, Giuseppe. De las regiones-area a las regiones-red. Formas emergentes de gobernabilidad regional. In: SUBIRATS, Joan (Coord.). *Redes, territorios y gobierno*. Nuevas propuestas locales a los restos de la globalización. Diputació de Barcelona, mar. 2002, p. 170.

EDRA, Fátima Priscila Morela. *A Relação entre Turismo e Transporte Aéreo no Braisl [Rio de Janeiro]*, Dissertação, COPPE, UFRJ, 2005.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1975.

Figuerola, apud CARMO, Evanice Silva do, O espaço do fenômeno turístico no contexto atual. In *Planejamento Turístico*. SP: Manole, 2006.

FOLCH, Ramon. Los conceptos socioecológicos de partida. In: _____ (Coord.). *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*. Diputació de Barcelona, 2002.

FONT;LLOP;VILANOVA. *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, 1999.

FORMAM, R.; GORDON, M. *Landscape ecology*. New York: John Wile e Sons, 1986.

GARRIDO, Amor e DANTAS, Inez Maria, Modelos multiorganizacionais: cadeias, *clustres* e redes. *Planejamento Turístico*. São Paulo: Manole, 2006.

GARITAGOITIA, Xabier Eizaguirre. *La construcción del território disperso – talleres de relexión sobre forma difusa*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2001.

GIDDENS, A. Affluence, poverty and the idea of a post-scarcity society. *Development and change*. 1996.

GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge, 2001.

GROSSI, Ramon Fernandes. O Medo na Capitania do Ouro: relações de poder e imaginário sobrenatural – século XVIII. Dissertação de Mestrado, UFMG, 1999.

GUANZIROLI, Carlos Henrique. Contribuição à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional – o caso de Angra dos Reis. Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1983.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Cornwall: MPG, 1998.

_____, David. "Passagem da modernidade à pós-modernidade na cultura contemporânea" In: _____. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2005. (Acho que esse livro deve vir antes do livro do David Harvey) !!!!!

HELD, D. Introduction. In: _____. *A globalizing world? Culture, economics, politics*. Routledge: London, 2000.

HIRST, P.; THOMPSON, G. *Globalization in question*. Cambridge: Polity Press. 1996.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). OMT. Cuenta Satélite de Turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual, 2003.

_____. *Economia do turismo, análise das atividades características do turismo: 2003*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

JACQUES, Paola Berenstein. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2001.

_____. [Org.]. *Apologia da Deriva – Escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

JAMESON, Fredric. *Modernidade singular, ensaio sobre a ontologia do presente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

JÖNSSON. C.; TÄGIL S.; TÖRNQVIST G. *Organizing european space*. Londres, Sage, 2000.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LEE, R.; WILLS, J. *Geographies of economies*. London: Edward Arnold, 1997.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Humanitas, 2004.

MATTOS, Rodrigo Rinaldi de. *Um olhar sobre o turismo e seu papel na estrutura, forma e desenho urbano da Região de Angra dos Reis, RJ*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 2003.

MENDONÇA JÚNIOR, Érico Pina [et al]. *Turismo e Desenvolvimento Sócio-Econômico: o caso da Costa do Descobrimento Bahia-Brasil*. Salvador: Omar G., 2000.

MILL, Robert Cristie & MORRISON, Alastair M. *The Tourism System – An Introductory Text*. New Jersey: Prentice-Hall, 1985.

OHMAE, K. *The borderless world*. London: Collins, 1990.

PALHARES, G. L., *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento econômico*. São Paulo, Aleph, 2001.

_____, *Transportes turísticos*. São Paulo, Aleph, 2002.

PINE, B. J.; GILMORE, J. H. *The experience economy: work is theatre and every business a stage*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1999.

PIRES, Paulo dos Santos. *Dimensões do ecoturismo*. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

POPE, Albert. *Ladders*. Texas, Rice University School of Architecture, 1996.

PORTAS, Nuno. "L'émergence du projet urbain" In: *Revista Urbanística*. N° 110. Roma, Giuno, 1998.

Recovering Landscape as a Critical Cultural Practice. In: CORNER, James (edited). *Recovering Landscape – Essays in: Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

RITZER, G.; LISKA, A. "McDisneyzatio" e "post tourism": complementary perspectives on a contemporary tourism. In: ROJEK, C.; Urry, J. *Touring cultures*. London: Routledge, 1997.

ROBINSON, W. Globalization: ninetheses on our epoch. *Race and Class*. 1996.

RODÀ, Ferran. La matriz del paisaje, funciones ecológicas y territoriales. In: FOLCH, Ramon (Coord.). *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación*. Diputació de Barcelona, 2002.

ROUGERIE, G.; BEROUTCHACHVILI, N. *Géosystèmes et paysages: bilan et méthodes*. Paris: Armand Colin, 1991.

ROSSI, Aldo. *Arquitetura da Cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1995.

RUEDA, Salvado. La gobernabilidad de ciudades y los territorios en la sociedad de las redes. In: SUBIRATS, Joan (Coord.). *Redes, territorios y gobierno*. Nuevas propuestas locales a los restos de la globalización. Diputació de Barcelona, mar. 2002.

RUSCHMANN, Doris. *Turismo e planejamento sustentável. A proteção do meio ambiente*. Campinas, São Paulo: Papirus Editora, 1997.

_____. *Planejamento Turístico*. SP: Manole 2006.

SAINT-ADOLPHE, J.C.R. Millet. *Diccionario Geographico, Historico e Descriptivo, Do Imperio do Brazil*. Pariz, em Casa de J.P. Aillaud, Editor 1845.

SANTANA, A. *Antropologia y turismo*. Nuevas hordas, viejas culyras? Barcelona, 1997.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Introdução a uma ciência pós-moderna*. Rio de Janeiro, Graal, 1989.

_____. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. São Paulo: Cortez Editora, 2001.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1993.

_____. *Por uma Geografia Nova – Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2006.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil, território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2004.

_____; BECKER, Bertha K. [et al.]. *Território, Territórios – Ensaio sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2006.

SCHORSKE, Gari E. *Viena Fin de Siécle - Política e Cultura*. São Paulo, Companhia das Letras, 1990.

SCHILLER, N. G.; BASCH, L.; BLANC-SZANTON, C. Transnationalism: a new analytic framework for understanding migration. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1992. SENNETT, Richard. *O declínio do homem público - as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SENNETT, Richard. *O Declínio do Homem Público - As Tiranias da Intimidade*. São Paulo, Companhia Das Letras, 1988.

SHAW, Gareth; WILLIAMS, Allan M. *Tourism and Tourism Spaces*. London: SAGE, 2004.

SILVA, Rachel Coutinho Marques da, *A Cidade Pelo Averso*. São Paulo: DPL, 2006.

_____ ; *NEW TOWNS AND REGIONAL DEVELOPMENT IN THE NORTHWESTERN FRONTIER OF THE STATE OF SÃO PAULO: 1890-1950*, Tese de Doutorado, EUA: Cornell University, 1988

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, Marina de Mello e. *Parati, a cidade e as festas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

SOUZA, Laura de Mello e & BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *1680-1720: o Império deste Mundo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

SUBIRATS, Joan. *Redesterritórios y gobierno, Nuevas respuestas locales a los retos de ta globalización*. Bracelona, Diputació Barcelona, 2002.

THEOBALD, William F. (Org.). *Turismo global*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.

THEOBALD, W. Significado, âmbito e dimensão do turismo. In: THEOBALD.W (Org.). *Turismo global*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.

THOMPSON, E. P. "Tempo, Disciplina de Trabalho e Capitalismo Industrial" In: *Costumes em Comum – Estudos sobre a Cultura Popular Tradicional*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. *Viagem na Memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil*. São Paulo, Editora SENAC São Paulo, 2002.

URRY, John. *O olhar do turista: lazer e viagens nas cidades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

URRY, John. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge. 2000.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico* – Rio de Janeiro, Editora 34, 1993.

YÁZIGI, Eduardo [Org.]. *Turismo e Paisagem*. São Paulo, Contexto, 2002.

OBRAS DE REFERÊNCIA (DICIONÁRIO, PESQUISAS E TRABALHOS):

ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2003, Embratur.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2004, Embratur.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1975. O Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa corresponde à 3ª. edição, 1ª. impressão da Editora Positivo, revista e atualizada do Aurélio Século XXI, O Dicionário da Língua Portuguesa, contendo 435 mil verbetes, locuções e definições. ©2004 by Regis Ltda.

Economia do turismo, análise das atividades características do turismo: 2003. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

Meios de hospedagem no estado do Rio de Janeiro: 2001. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

Projeto Turis, concebido a pedido da Empresa Brasileira de Turismo, EMBRATUR, na década de 1970. Mimeografado.

CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS E ICONOGRÁFICOS:

AS FOTOS E MAPAS SEM REFERÊNCIA AO LONGO DO TRABALHO SÃO DE MINHA AUTORIA, AS DEMAIS ESTÃO INDICADAS NO CORPO DO TEXTO.

Anexo

Segue anexado um CD com a pesquisa produzida.

i Segundo a pesquisa realizada pelo IBGE:

Em 2003, a Pesquisa Anual de Serviços – PAS estimou 352.224 empresas operando no Brasil com atividade principal nos segmentos definidos como característicos do turismo. Estas empresas apresentaram um valor bruto de produção de R\$ 76,0 bilhões, ocupando cerca de 2.092 mil pessoas, cujos salários e outras remunerações foram de, aproximadamente, R\$ 15,3 bilhões.

As empresas pertencentes às Atividades Características do Turismo – ACT estimadas pela PAS geraram, em 2003, um montante de R\$ 31.116 milhões de valor adicionado, o que representou 2,23% do valor adicionado da economia brasileira que, no período, totalizou R\$ 1.395. 606 milhões.

Na geração desse valor, as pessoas ocupadas representaram 2,47% do total das 84.596.294 pessoas ocupadas no Brasil, naquele ano. O montante de salários e outras remunerações, de R\$ 15,3 bilhões, estimado pela PAS, pagos às pessoas ocupadas nas ACT, correspondeu a 3,36% do total das remunerações pagas no Brasil, em 2003, que totalizaram R\$ 469.639 milhões.

As ACT caracterizam-se por uma composição mais intensiva de mão-de-obra em sua estrutura produtiva do que a observada para o conjunto da economia brasileira. Isto se reflete na relação entre os salários e outras remunerações e o valor adicionado, quando se efetua a comparação entre as empresas pertencentes às ACT (49,17%) e as do conjunto da economia brasileira (33,63%). " (IBGE, 2006, p. 21)

Como conclusão, a pesquisa destaca a participação significativa das micro e pequenas empresas em contingente e em número de empregos por elas gerados na atividade turística. Outra característica importante destacada pela pesquisa é que a atividade turística é composta por uma estrutura produtiva diversa, informação esta igualmente percebida na distribuição do seu pessoal ocupado, segundo grupos de anos de estudo, nos quais 80% do pessoal tem de 4 a 14 anos de estudo. Em relação à infra-estrutura vale destacar o fato de que os brasileiros se deslocam prioritariamente por via terrestre para realizar turismo.

ii "Turismo como hospitalidade comercializada: propõe-se a conceber o processo turístico como uma comercialização da tradição das relações turista-anfitriões, na qual os estranhos ocupam um rol temporal e ganham um *status* de cliente na sociedade visitada. De maneira que se industrializa a hospitalidade e ela é vendida temporalmente ao turista. Essa perspectiva gera estudos sobre a evolução e sobre a dinâmica das relações entre turistas e comunidades locais e análises dos conflitos entre locais e instituições de turismo. Essa aproximação conceitual usa como referência terminológica o fenômeno; **turismo como agente democratizador:** propõe conceber o turismo como uma transformação histórica e gera assuntos sobre essa transformação, tanto nas áreas de destino como nas emissoras. Usa como referência terminológica setor ou multissetor; **turismo como moderna atividade de ócio:** o turismo refletido como uma moderna atividade de ócio e o turista como uma pessoa ociosa que viaja. Essa aproximação contempla o ócio como uma atividade livre de obrigações, informando sobre as investigações macro-sociológicas e institucionais do turismo. Como referência terminológica usa a indústria; **turismo como uma moderna variedade de peregrinação social:** identifica o turismo como uma forma de viagem sagrada "*sacred journey*", tem como terminologia a atividade; **turismo como expressão cultural:** o turismo como uma das influências modernizadoras e impulsoras da instrução, fazendo com que se modifiquem os valores e haja mudanças nas atitudes humanas; **turismo como processo aculturativo:** integra o estudo do turismo no sistema da teoria da aculturação, enfocando os efeitos do turismo sobre a cultura-local receptora; **turismo como um tipo de relações étnicas:** integra a análise do turismo no campo da etnicidade e das relações étnicas; **turismo como forma de colonialismo:** enfoca o turismo como um conjunto criador de dependências entre a metrópole (geradora do turismo) e a periferia (receptora do turismo) em uma réplica de relações coloniais ou formas imperialistas de dominação e subdesenvolvimento cultural; **turismo como uma visão holística:** conforma o turista como um processo aberto, que constitui um modelo referencial dinâmico, flexível e adaptado. Sua aproximação conceitual permite uma análise de forma transcultural, superando a limitação a um tipo específico de turistas em um momento e lugar também específicos; **turismo como aproximação genética:** centra sua atenção na natureza processual

do turismo, a qual cria uma nova causa acumulativa e, ultimamente, uma nova base econômica.” (SANTANA, 1997, p. 220).

iii As viagens turísticas são um elemento da vida social, econômica ou psicológica da sociedade na qual o viajante se inscreve. Carmo (2006, p. 29) coloca que o deslocamento representa na contemporaneidade

[...] uma metáfora de mudança pelo prazer ou necessidade de descoberta do espaço; uma experiência de privilégio social, econômico e intelectual; uma metáfora existencial (fronteiras, entre o subjetivo e o objetivo, entre o imaginário e concreto, entre a realidade e a ficção etc

o que torna o turismo um objetivo em si, uma prática organizada a partir do século XIX, baseada na exploração do ócio e na realização de um prazer. Segundo Carmo (2006, p. 29):

O deslocamento surge como um signo de diferença entre espaços e tempos e se manifesta na prática cultural, hoje definida como turismo. As viagens correspondem aos deslocamentos espaciais que demarcam suas diferenças concretas a partir das paisagens que revelam e, sobretudo, pela percepção que produzem, como: uma metáfora de mudança pelo prazer ou necessidade de descoberta do espaço; uma experiência de privilégio social, econômico e intelectual; uma metáfora existencial (fronteiras, entre o subjetivo e o objetivo, entre o imaginário e concreto, entre a realidade e a ficção, assim a viagem desdobra-se em outras viagens, não necessariamente reais). Portanto, a viagem se torna uma metáfora de conquista pelo deslocamento espacial, e o turismo é o campo de deslocamento no tempo e se faz reconhecível por meio dos signos que o representam.

iv Uma possibilidade de realização da relação de co-presença é a interpretação dada por Paul Virilio. O autor, ao articular as idéias de *A cidade superexposta*, na primeira parte de seu livro, *O espaço crítico*, identifica uma “privação de portas para as cidades” uma vez que não há mais distinção dos limites, seja por conta da insignificância presente da dicotomia campo e cidade, ou mesmo na distinção entre o dia e a noite. Processo este que foi acelerado pelas novas tecnologias que têm, entre uma das suas conseqüências, uma espécie de diminuição da necessidade da co-presença nas atividades não turísticas, nas palavras do autor: “no final do século XX é

a vez do espaço urbano perder sua realidade geopolítica em benefício único de sistemas instantâneos de deportação cuja intensidade tecnológica perturba incessantemente as estruturas sociais: deportação de pessoas no remanejamento da produção, deportação da atenção, do face a face humano, do contato urbano, para a interface homem/máquina.” (VIRILIO, 1993)

v Com alguma simplificação, Shaw e Williams (2004, p. 10) sistematizam oportunidades, riscos e constrangimentos gerados pelo turismo no Quadro:

	Econômico	Sociocultural	Ambiental
Oportunidades			
Crescimento	Dinamismo	Troca Cultural	Reserva
Diversificação	Redução do Risco	Alternativas	Biodiversidade
Riscos			
Incerteza	Imprevisibilidade	Não controlável	Não regulável
Dependência	Vulnerabilidade	Imitação	Uniformidade
Homogeneidade	Competição	McDisneificação	Parquificação
Constrangimentos			
Ativos	Bens Livres	Comunidade	Natureza
Intra-relacionados	Desconfiança	Conflitos	Inconformismo
Inte-relacionados	Competição	Irritação	Inconformismo

vi Para Lamas o ponto é saber se as questões referentes à forma urbana são extensivas a todo o território. Em outras palavras, se a construção do território humanizado é um fenômeno arquitetural e, neste caso, também paisagístico. Para o autor, a forma urbana não pode ser desligada do suporte geográfico. Em muitos casos o sítio contém a gênese das formas construídas. Para isso recorre à idéia de *locus* como a relação singular que existe entre certa situação local e as construções que estão neste lugar. Lamas vê essa relação exemplificada quando da utilização de modelos arquitetônicos idênticos, pois quando esses estão que em sítios distintos, eles adquirem um caráter próprio. Para ele a forma urbana é indissociável do seu sítio e do seu território.

Segundo Lamas, as características pelas quais a cidade e o território diferem são difíceis de determinar: a cidade é o meio geográfico e social formado por um conjunto de construções e habitantes que, em grande parte, habitam seu interior; enquanto o território é a superfície onde o homem exerce sua ação. Pensar essa distinção como construído e não construído se tornou um processo difícil uma vez que as cidades vêm transbordando esses limites

desde que a modernidade industrial suplantou os modos de produção agrários. Se antigamente a forma urbana se ligava a um sítio, hoje ela se liga ao território. A cidade deixa de ser nítida em seus limites, transformando-se em um conjunto de formas inter-relacionadas entre si e com o território-suporte. Para o autor, a mobilidade (mais a velocidade) tornou-se uma quarta dimensão na leitura e na composição espacial da cidade e do território. O limite de intervenção do arquiteto se expandiu em dimensão, na abrangência da atuação e na diversidade dos problemas. Mesmo a concepção da forma urbana mudou, assim como a concepção arquitetônica que terá que se orientar para uma concepção de paisagem como um total construído, como uma arquitetura da paisagem.

vii Sendo mais específico, o território é, na sua essência, um instrumento de exercício de poder, muito embora reconheça secundariamente que o território também é constituído por suas características geoecológicas, pelos recursos naturais circunscritos, por quem e o que produz em um dado espaço e por suas relações afetivas e de identidade entre um grupo social e seu espaço. Para o autor, o território define-se a partir do espaço e do poder.

Souza considera a idéia de poder uma idéia central, referindo-a Hannah Arendt (1969, p. 24), de acordo com o trecho abaixo:

O 'poder' corresponde à habilidade humana de não apenas agir, mas de agir em uníssono, em comum acordo. O poder jamais é propriedade de um indivíduo; pertence ele a um grupo e existe apenas enquanto o grupo se mantiver unido. Quando dizemos que alguém está 'no poder' estamos na realidade nos referindo ao fato de encontrar-se esta pessoa investida de poder por um certo número de pessoas, para atuar em seu nome. No momento em que o grupo, de onde originara-se o poder (*potestas in populo*, sem um povo ou um grupo não há poder), desaparece, 'o seu poder' também desaparece.

Para Souza é de grande relevância pôr em evidência a conotação grandiloqüente corriqueiramente atribuída ao conceito de território, epistemologicamente vinculado a um discurso científico positivista, que constrói a idéia de território nacional, grandes espaços, sentimentos patrióticos e até mesmo chauvinistas. Para o autor, o território pode variar entre uma rua e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN); pode ter escalas temporais das mais diferentes; ter um caráter permanente,

periódico ou cíclico. Entretanto, a narrativa do “território nacional” é a que tem prevalecido, uma espécie de “estadocentrismo”, uma fixação empobrecedora e com propósitos de legitimação do Estado.

Segundo o autor, a Antropologia urbana tem contribuído para a expansão desse campo do conhecimento, com os estudos de grupos sociais diversos. Mesmo a Geografia tem apresentado trabalhos renovadores. Essa expansão passa por uma forma mais rica e crítica de abordar a questão, e diz respeito à idéia de territorialidades flexíveis e territórios flutuantes ou móveis. Essa outra forma é permeada pelas idéias de *campo de força* e *rede de relações sociais*. Os exemplos mais interessantes dessas varie de territorialidades passam por estudos antropológicos de territórios de prostituição, com alternância habitual dos usos diurno e noturno. Outro exemplo é o da territorialidade do tráfico de droga, altamente pulverizado, distinto do conceito tradicional de contigüidade espacial normalmente atribuído ao território, ou seja, por oposição, um conjunto de nós conectados por fluxos de bens, pessoas e informação.

Ainda segundo Souza, a territorialidade corresponde a um tipo de interação entre o homem e o espaço, ou seja, uma interação entre humanos mediatizada pelo espaço. E deve ser observado que o território é apropriado em ideologias econômicas (ou sociológicas) do desenvolvimento, como discurso político que contribui para a legitimação do Estado.

viii TERRITÓRIO E ESPAÇOS LIVRES

Os espaços não edificados ou, como também podem ser denominados, os espaços livres são espaços que guardam estreita relação com boa parte da atividade turística, sejam percebidos como atrativos turísticos sejam como áreas potenciais para implementação de equipamentos turísticos.

Segundo Ramon Folch (2002, p. 19), o território é uma construção socioecológica, uma matriz biofísica preexistente sobre o qual o homem atua constituindo uma diversidade de paisagens percebidas por meio de diferentes olhares, de acordo com a percepção de quem observa.

Parte deste território está ocupada por infra-estruturas e edificações, e grande parte dele corresponde aos espaços livres. O processo que resulta da relação entre a parte “edificada” e a parte “livre” é, segundo Folch, questão fundamental para uma concepção funcional razoável do que se pensa por território como processo.

De fato o espaço livre vem sendo compreendido como o que sobra dos diversos tipos de espaços urbanos densamente ocupados, como algo menos nobre, ou com menor importância do que os espaços não livres, ou seja, o fundo da figura. No entanto, Folch afirma que esta concepção vem mudando bem depressa, uma vez que não é possível perceber a figura sem o fundo. Evidentemente, um espaço é categorizado como livre por ser pleno de espaço. No entanto, isso não significa vazio, nem tampouco intacto, mesmo que entendamos que, de fato, existam espaços virgens.

Segundo a experiência de Folch, o sistema urbanístico de espaços livres pode ser classificado levando-se em consideração tanto o caráter público dos mesmos – parques, jardins, zonas verdes, espaços de relaxamento, ócio e esporte ao ar livre – como uma ótica mais ecológica, na qual estariam os espaços agrícolas, florestais e hidrológicos não integrados ao espaço urbano e suas mais diversas acepções. O autor frisa que os espaços livres em escalas territoriais devem ser tratados como uma matriz de espaços livres dentro do que denomina ecologia da paisagem.

TERRITÓRIOS MORFOLÓGICOS E ESPAÇOS ARTICULADORES.

Uma das questões que devem ser tratadas neste trabalho diz respeito à identificação dos elementos que compõem o território com um viés metodológico que se assemelhe ao que se apresentou como sistema turístico. No trabalho *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, Font, Llop e Vilanova (1999) analisam a morfologia da região de Barcelona, na Espanha, a partir de uma abordagem de formação histórica. Uma forma de urbanização que, em síntese, pode ser caracterizada pelo termo cidade-território, espaço este que é composto fundamentalmente por partes denominadas de **territórios morfológicos, espaços articuladores e espaços incertos**. Segundo os autores, este processo de

construção da cidade não se caracteriza pela unidade de formas contínuas e regulares, mas por se tratar de uma colagem de formas, que se ligam tanto no espraiamento horizontal quanto na superposição de estratos. Para eles, a forma metropolitana resultante mostra-se como um fenômeno mutante, o que se deve às mudanças das formas de vida. Os espaços incertos correspondem à utilização lúdica, tematizada e recreativa de espaços com antigo uso agrícola. (FONT; LLOP; VILANOVA, 1999, p. 25) fenômeno esse que se evidencia no entorno da maioria das grandes cidades no mundo.

Os **territórios morfológicos** são subdivididos em ambientes urbanos, paisagens de baixa densidade e cenários em rede. Em grandes linhas, o primeiro corresponde à cidade contínua, de caráter compacto – aglomerados, extensões e filamentos urbanos –, e o segundo às tipologias em edificações isoladas, desagregadas ou dispersas, respectivamente. Os territórios morfológicos caracterizados por sua organização em rede são, segundo os autores, um conjunto de formas urbanas complexas, fruto da interação entre artefatos e infra-estruturas, sendo constituídos basicamente pela complementaridade de elementos arteriais e nós. Os cenários em rede estruturam-se em nós interconectados por bases físicas lineares e por elementos arteriais, pelos quais fluem os fluxos.

Os elementos arteriais são, segundo essa concepção, infra-estruturas de telecomunicação, energia e mobilidade. Já os nós são enclaves que se caracterizam por uma independência em relação ao município em que estão inseridos (delimitação administrativa), possibilitada pela alta qualidade de acesso provido pelos elementos arteriais.

Segundo Font, Llop e Vilanova, os **espaços de articulação** sugerem as seguintes categorias morfológicas: as bordas ou frentes, os espaços-rótula, os corredores e as travessias.

As bordas ou frentes são todos os lugares de encontro dos tecidos urbanos com espaços agrícolas e com grandes corpos d'água. São os que surgem da relação entre o processo de espraiamento urbano e algum tipo de resistência.

Os espaços-rótula são as correspondências atuais para as praças na cidade tradicional. São espaços projetados e funcionam como estruturas de gestão da mobilidade entre diferentes partes da cidade-território.

Os corredores são canais de conexão entre morfologias urbanas, gerados sobre o espaço livre territorial e o espaço livre urbano. São formas físicas que reconstroem a relação entre as partes dissociadas, que compõem a cidade-território. Muitas vezes os corredores funcionam como “túnel” ou espaços potenciais, evidentemente não realizados.

As travessias são os efeitos causados em assentamentos urbanos quando esses são cortados por infra-estruturas viárias, transformando e modificando para além dos tecidos urbanos adjacentes.

Os **espaços incertos** correspondem a um termo cunhado intencionalmente pelos autores para denominar o que não pode ser classificado por um conjunto fechado de categorias. São espaços de oportunidade para a intervenção projetual, como, por exemplo, nas operações urbanas de *waterfronts*, ou nos espaços de transformação ferroviária ou fabril.

Em síntese, essas categorias apresentadas configuram uma abordagem até certo ponto aberta e sujeita a uma sistematização ainda provisória e especulativa, nas palavras dos autores. Por outro lado, se entendermos que a ocupação do território é influenciada por agentes diversos que utilizam os valores de posição, de comunicação e de acessibilidade como objetivos elementares para sua função territorial, entenderemos a pertinência da análise empreendida e da construção de categorias, como expresso na citação abaixo:

Así pues, el territorio metropolitano actual, desde la perspectiva morfológica es un conjunto variado y diverso de piezas y tramas. La metrópoli de Barcelona no es un conjunto de núcleos de ciudad compacta diferenciados del suelo libre, sino una formación urbana dispersa estructurada como un sistema, de estratos de formas discontinuas, integrado por núcleos urbanos y asentamientos en formaciones arbóreas, por paquetes y bolsas territoriales de carácter fragmentario, ligados entre sí por elementos infraestructura les de muy diverso orden, y sobre un territorio geográfico que hace patente y mantiene sus rasgos fundamentales. (FONT; LLOP; VILANOVA, , p. 25).

ix A noção de sistema não está longe da noção de estrutura e da noção de totalidade. A questão segundo Santos (2002, p. 84), é que, em se tratando de espaço, esta por ter uma origem matemática, negligencia a idéia de processo e de tempo, como descrito abaixo:

Sem dúvida nenhuma, a análise de sistemas parece servir ao conhecimento da realidade já que ela se interessa pelas partes e pelas modalidades de sua interação. Aí esta sua armadilha fatal. Considerando-se as partes em relação umas com as outras, como se esse movimento não interessasse à totalidade das partes mas somente àquelas que estão em relação. [...] O conhecimento real de um espaço não é dado pelas relações e, sim, pelos processos. [...] Quando se está falando de processo, também está se falando de tempo, [...].,

x Outra característica do sistema é a flexibilidade de alguns elementos que o compõem, que podem evoluir pelo incremento do empreendimento turístico até alcançar as categorias superiores. [...] Já sabemos que quando se conecta um núcleo à rede de estradas, ele se transforma automaticamente em um conjunto. Por sua vez, o conjunto - na dependência da natureza e hierarquia de seus atrativos - pode, mediante o desenvolvimento adequado do empreendimento turístico, chegar a funcionar como unidade, como centro de escala, estada ou distribuição, ficando unicamente para este último a possibilidade de chegar a funcionar como um complexo. Por sua vez, uma unidade é capaz de transformar-se em um centro de estada.

As funções dos centros de escala, de estada, de excursão e de distribuição não são excludentes; ao contrário, às vezes um mesmo centro pode chegar a desempenhar as quatro funções, e, muito mais freqüentemente, duas delas. [...]

Os outros elementos (zona, área e corredor de estada e de traslado) não mudam sua função; o que pode acontecer é que, ao organizar o espaço turístico, sejam classificados como potenciais por terem um insuficiente ou nenhum empreendimento turístico.

xi Corner entende a paisagem como um modo contínuo de troca, um modo que evoluiu dentro das práticas imaginativas e materiais de diferentes sociedades e tempos. Com o passar do tempo, elas provêm novas camadas de representação, e estas engrossam e enriquecem a gama de interpretações e possibilidades.

A paisagem(Corner, 1999) tem a capacidade de comprometer-se com os programas metafísicos e políticos que operam criticamente em uma determinada sociedade, onde a arquitetura da paisagem não é simplesmente uma reflexão cultural, mas um instrumento que amolda ativamente a cultura moderna. A paisagem em um recorte mais amplo, assim como a paisagem turística, pode atuar de forma alienante como uma combinação de nostalgia e consumismo na supressão de ambições para experimentações e invenções ou, ao contrário, como um agente que produz e enriquece a cultura. Em outras palavras, a construção da paisagem pode ter, em uma polaridade^{xi}, o papel de objeto e, em outra, o papel de sujeito, na atuação, na ação ou como processo, dando ênfase nas atividades de desígnio e aos efeitos da paisagem construída no tempo.

A experiência turística - que está crescentemente globalizada – contribui para a formação da identidade, mesmo que só reforçando a consciência da diferença. De outro lado, o turismo é também um veículo para a transferência de idéias e artefatos que contribuem para reformar identidades. No entanto, valores e identidades sujeitos a esse processo provavelmente permanecem pouco inalterados, quando o turismo contribui para o aparecimento de identidades híbridas, processo esse que se aplica tanto aos anfitriões como aos convidados. Sendo assim, considerar que a construção da paisagem passa pelo seu entendimento como objeto, é uma possibilidade controversa, ainda mais se entendermos, como colocado por Denis E. Cosgrove (1984), que a formação da paisagem é um processo ideológico, uma forma de expressão social que atribui significado e espelha os envolvidos no processo. Este autor observa que a paisagem não é somente o mundo que vemos, mas uma construção, uma forma de ver o mundo. Ao mesmo tempo em que a paisagem turística é forma, ela também informa quem a conforma, o turista e os promotores da atividade turística, em uma relação contínua de ida e volta, ora como objeto ora como sujeito.

Olhar a paisagem turística como parte processual das novas identidades híbridas, em um contexto global e de relações desiguais, é aceitar que os espaços turísticos, em especial os pertencentes às comunidades locais, não são passivos perante a globalização e aos processos simbólicos que conceituam os temas. Eles têm e podem exercer a capacidade de interagir

criticamente com esta modernidade tardia, para que ela seja, mesmo que tardiamente, emancipada.

Segundo Boaventura de Sousa Santos (2001), a modernidade em sua origem fora concebida sobre dois pilares, da regulação e da emancipação, sendo o primeiro o que prevalecera. Entretanto, para ele a construção do conhecimento contemporâneo é sempre contextualizado pelas condições que o tornam possível. Sendo assim, o avanço do conhecimento só faz sentido se for relacionado à progressista de tais condições.

Para Boullón o entendimento do conceito de paisagem passa primeiro por um processo que identifique os elementos que compõem o ambiente natural, colaborando para a análise e qualificação dessa paisagem. A análise da paisagem turística é fundamentalmente um processo subjetivo, por causa da dificuldade de atribuir valores a diferentes aspectos da paisagem de modo que esses possam ser comparados entre si. No caso da paisagem turística, se é que faz sentido a distinção entre turística ou não turística, se dá um processo de qualificação dessa paisagem através do olhar do turista, a partir do que é visível e do que é perceptível,^{xi} processo esse extremamente subjetivo.

Segundo Figueiredo e Manhi (Ruschmann e Solha 2006) a questão está em não transferir para a subjetividade do outro, no caso o turista, o julgamento crítico desta paisagem e buscar categorias que confirmem alguma precisão a uma análise empírica e comparativa. Autores como Forman e Gordon (1986)^{xi} trabalham com metodologias que utilizam elementos como matriz, manchas e corredores nas composições que caracterizam a paisagem. Ainda segundo Griffith e Valente, apud Figueiredo e Manhi, a paisagem pode ser descrita como uma sucessão de elementos visuais recorrentes, como linha, forma, textura, complexidade e cor. Já Boullón^{xi} classifica os elementos básicos da paisagem como:

Quadro: topografia

Topografia	Relevo do terreno Morfologia do terreno
Vegetação	Original Plantada
Clima	Situações atmosféricas perceptíveis
Habitat	Efeitos da ação do homem e condições de habitabilidade do mundo biótico

Nessa primeira classificação apresentada por Boullón, estes podem ser agrupados de acordo com sua diversidade, repetição, unidade e mudança e, ainda, segundo o tipo de paisagem homogênea ou heterogênea, dentre os tipos de paisagens apontados no Quadro xxx:^{xi}

Quadro: Tipo e subtipo

Tipo	Subtipo
Montanhas	Altas montanhas; serras; vulcões; vales; despenhadeiros e desfiladeiros; mesetas; geleiras
Planas	Savanas; planícies cultivadas; planícies áridas; desertos; salinas
Onduladas	Colinas; médanos
Costas	Praias; manguezais; falésias; recifes; barreiras de coral; barras; canais; baías e calhetas
Lagos, lagoas e estuários	Com margens planas; com margens montanhosas
Águas termais	Olhos d'água; gêiseres
Rios e arroios	De planície; de montanha
Quedas d'água	Cascatas; cataratas; fontes
Grutas e cavernas	Sem formações pétreas; com formações pétreas
Locais de observação da flora e da fauna	Bosques; selvas; plantações; áreas de insetos; áreas de pássaros; áreas de animais

Sobre essa diversidade de subtipos, estes ainda podem ser subdivididos segundo características fitológicas, atmosféricas e antrópicas.

Por mais que seja um processo complicado, a descrição da paisagem pode ser simplificada, segundo Boullón,^{xi} se baseada nos aspectos mais importantes, quais sejam, **estrutura**, **forma nítida** e **diferenciação**. A **estrutura** corresponde à relação de distribuição, disposição e organização das partes, o que normalmente diz respeito aos aspectos topográficos. A **forma nítida** diz respeito ao destaque de uma ou mais formas em relação às outras, de modo a caracterizar o local. A **diferenciação** diz respeito à

intensidade com que se observa determinada paisagem, percebendo mais ou menos detalhes que a caracterizam.

Boullón organiza os diversos elementos que qualificam a paisagem no seguinte quadro:

Quadro: categoria.

Categoria	Exemplo
As formas	Das plantas, dos lagos, dos rios, dos bosques, das planícies, dos animais, das nuvens etc.
O cheiro	Das flores, das plantas, das árvores, das lavouras, da terra, do mar, do ar etc.
A cor	Das flores, das árvores, dos prados, do céu, das nuvens, dos cultivos, da terra, das rochas, da neve etc.
A luz	Os brilhos, os reflexos, as transparências, as sombras, as opacidades etc.
A textura	Do solo, da água, dos troncos, das folhas, das florestas.
Os sons	Da água, do gelo, das folhas, dos pássaros, dos insetos, dos ventos etc.
A temperatura	Do sol, do ar, da água, da areia, da neve; à sombra, sob um bosque etc.
A atmosfera	Da neblina, dos amanheceres, dos pores de sol, da umidade etc.

Neste outro quadro que segue abaixo, Rougerie e Beroutchachvili^{xi} (1991 apud FIGUEIREDO; MANHI,) expressam outro modo de qualificar a paisagem.

Quadro: categoria

Categoria	Exemplo
Estrutura	Quantos e quais elementos de paisagem existem e são perceptíveis no ecossistema.
Grau de complexidade	Alto, médio, baixo. É dado pela quantidade de elementos e sua organização na paisagem.
Quantidade de manchas visíveis na matriz	Identificação da matriz e das manchas que podem ser observadas.
Amplitude visual	Grande (180°), média (90°), pequena. Capacidade de observação da visão humana, quantidades de elementos percebidos, sempre em função da identificação da matriz/mancha ou atrativo observado.
Cor	Adjetivar: monocromática/policromática, quente/fria.
Linhas	Linhas horizontais e verticais. Fila ou seqüência, limites, margens, bordas. Quantificar e observar formas de linhas.
Formas	Resultado da articulação das linhas formando grandes e pequenas unidades de paisagem. Trabalhar com a geometrização das formas e recortes.
Textura	Vegetal, mineral, antrópica (cultural, industrial).
Sons	Existência (quantificar e qualificar) e não-existência.
Movimento	Alto, médio, baixo. De acordo com a quantidade de linhas e alternância de padrões.
Infra-estrutura e marcos referenciais	Existência ou não de elementos antrópicos na paisagem natural (sinalização, apoio, monumentos).

Luminosidade	Relação entre as cores e a incidência de luz nas paisagens, além de possibilidade de observação.
Seqüência visual	Qualidade da seqüência (quantidade de elementos e alternância).

A percepção dessas categorias e dos elementos que compõem a paisagem considera a visualização da paisagem e a imagem da paisagem. Estas, por sua vez, dependem da forma como essa paisagem é percebida, ou seja, passiva ou ativamente, como espectador e/ou ator. Todos os aspectos relativos a percepção, significação, memória, fora as bagagens culturais e os aspectos psíquicos de cada observador contribuem para essas duas possíveis posturas dos turistas. Desse processo elaborado, aqui expresso de forma simplificada, forma-se a imagem da paisagem pelo turista, que depois a transmite por conversas, fotografias e outros meios, dando outros significados e contribuindo para a construção de novas imagens, em um processo contínuo de ida e volta.

xii Vários autores trabalham com a idéia de ecologia da paisagem, como Richard T. T. Forman, Michel Godron em *Landscape ecology* ou Ian L. McHarg em *Design with nature*, construindo categorias de análise que colaboram no estudo das relações ecológicas. O modelo mosaico-corredor-matriz (*tesela-corredor-matriz*) é apontado por Ferran Rodà^{xii} como tipo de ecossistema ou de uso do solo que ocupa a maior parte do território. As infra-estruturas de transporte e abastecimento são elementos que devem ser considerados em uma perspectiva ecológica da paisagem.

Segundo Rodà, a disciplina Ecologia da Paisagem considera a paisagem como um sistema funcional, de escala quilométrica. Este sistema pode ser dividido segundo sua estrutura e seus aspectos funcionais. Quanto à estrutura, esta é caracterizada por partes distintas por tipo, extensão, forma de configuração ou disposição no espaço, que interatuam. Quanto aos aspectos funcionais, estes correspondem aos fluxos de energia, de materiais, de organismos vivos e de informação, compreendendo pessoas e carga genética. Segundo Rodà, a Ecologia da Paisagem pretende entender como a estrutura da paisagem condiciona o funcionamento do sistema.

Um dos discursos mais aceitos pressupõe que não há paisagem homogênea. Segundo esse entendimento, Forman e Gordon propõem o modelo **mancha** (ou mosaico)-**corredor-matriz**. As **manchas** correspondem às superfícies relativamente homogêneas que se distinguem das que estão ao seu redor

segundo suas características estruturais. Os **corredores** correspondem aos elementos lineares da paisagem que funcionam, em princípio, como corredores que canalizam determinados fluxos. A **matriz** corresponde ao tipo de mancha que ocupa a maior superfície como, por exemplo, paisagem agrícola, florestal, dentre outras.

A **matriz** da paisagem pode ser caracterizada segundo seu tipo, proporção de ocupação, porosidade, conectividade e permeabilidade, como mostra a citação:^{xii}

- *Tipo*. Clase de ecosistema, hábitat o uso del suelo que ocupa predominantemente la matriz. Se habla, así, de matriz forestal, matriz agrícola, matriz urbana etc.
- *Proporción del paisaje ocupado*. Es el porcentaje del territorio considerado que está ocupado por la matriz, estando el resto ocupado por teselas y corredores.
- *Porosidad*. El grado de porosidad de la matriz es el número de perforaciones que presenta en forma de teselas y corredores. Es decir, refleja la densidad de otros elementos del paisaje que hay dentro de la matriz sin tener en cuenta la medida de estos. A menudo se consideran por separado varias clases de medida o tipo de tesela y se evalúa la porosidad de la matriz para cada una. Por lo general la porosidad es un indicador del grado de efecto margen presente en una matriz, y se relaciona con la adecuación del hábitat para especies de margen (elevada porosidad) o de interior de tesela (baja porosidad).
- *Conectancia*. Hace referencia a la continuidad física existente en la matriz. Cuando la conectancia es total, la matriz se presenta en una sola mancha, y en principio se puede atravesar todo el territorio sin salir de esta mancha única. En otros casos, la matriz está partida en dos o más piezas por teselas o corredores de hábitats diferentes a los de la matriz, y que la seccionan completamente. Es, por lo tanto, imposible desplazarse por la matriz de un extremo a otro del territorio sin atravesar estas teselas o corredores. La conectancia de la matriz tiene efectos sobre el funcionamiento ecológico del paisaje influyendo sobre los flujos que se dan. Por otra parte, una matriz porosa pero totalmente conectada puede llegar a aislar otros componentes del paisaje, englobándolos.
- *Permeabilidad*. Es la facilidad con que diferentes flujos (de materiales, de organismos, etc.) pueden atravesar la matriz. Depende del flujo considerado. En el caso de los animales, una misma matriz puede ser muy permeable para unas especies y poco o nada para otras, según cuáles sean los requerimientos de cada especie. La permeabilidad de la matriz es a menudo difícil de cuantificar.

Os **corredores** são espaços de conectividade biótica por pressuposto, como também de conectividade abiótica, como o ar, a água e os sedimentos, por exemplo. Quando estes atendem tanto à conectividade biótica quanto à abiótica, passam da categoria de corredores biológicos para a categoria de conectores ecológicos. Um corredor pode ser de tal forma relevante que transcenda seu caráter de conector, funcionando também como matriz.

Considerar que a idéia de processo e, portanto, de mudança, faz parte dos pressupostos da ecologia da paisagem, possibilita entender que interferências que por ventura ocorram sobre as funções ecológicas da matriz e os aspectos de conectividade atuam na transformação do território, como mostra o texto:^{xii}

[...] a matriz del paisaje tiene un peso decisivo en el funcionamiento ecológico del territorio y en la calidad del mismo, tanto desde un punto de vista biológico como social. Por definición, la matriz acostumbra a representar la mayor parte del territorio. Por lo tanto, aquello que sucede en la matriz y la manera como la tratamos afecta a una gran superficie y reverbera también sobre los otros elementos del paisaje (teselas y corredores). La matriz sustenta la mayor parte de los servicios ecológicos que puede generar un territorio. Además, suministra o puede suministrar hábitats extensos para muchos organismos. Estos dos aspectos son cruciales y a menudo se olvidan, creyendo que los servicios ecológicos y los hábitats son cosas que nos proporcionan las teselas (a escala territorial, los espacios naturales protegidos). (Rodà, 2002, p45)

xiii Para o propósito deste trabalho, interessa considerar as relações de interferência das infra-estruturas na dinâmica ecológica do espaço turístico enquanto atrativo turístico. Estas relações são importantes, pois contribuem para conformar o espaço onde a atividade se desenrola, tanto interferindo na dinâmica ecológica como contribuindo para a construção de novos símbolos que são apropriados como atrativos turísticos.

O espaço turístico considerado como um sistema funcional de escala quilométrica pode ser classificado por:

- tipo, extensão, forma de configuração ou disposição no espaço; e
- fluxos de energia, de materiais, de organismos vivos, e de informação.

Levar em conta tal diversidade significa compreender que estes elementos constituem o suporte biofísico para a atividade turística se desenrolar.

Para tanto, mapas temáticos contendo aspectos geológicos e topológicos, bióticos e abióticos são relevantes, desde que observados sob um olhar ecológico orientado pelo modelo mosaico-corredor-matriz, modelo que tem como características principais o tipo, a proporção, a porosidade, a conectividade e a permeabilidade.

O espaço turístico entendido tanto como suporte biótico e abiótico como orientador das escolhas infra-estruturais, e também contribuindo para a conformação dos atrativos turísticos.

xiv 1. Serviços de alojamento

1.1. Hotéis e outros serviços de alojamento

1.2. Serviços de segundas residências por conta própria ou gratuitas

2. Serviço de alimentação e bebidas

3. Serviços de transporte de passageiros

3.1. Serviços de transporte interurbano ferroviário

3.2. Serviços de transporte rodoviário

3.3. Serviços de transporte marítimo

3.4. Serviços de transporte aéreo

3.5. Serviços auxiliares ao transporte de passageiros

3.6. Aluguel de bens de transporte de passageiros

3.7. Serviços de reparação de bens e equipamentos de transporte de passageiros

4. Serviços de agências de viagens, operadoras e guias de turismo 4.1. Serviços de agências de viagens

4.2. Serviços de operadoras

4.3. Serviços de informação turística e de guias de turismo

5. Serviços culturais

5.1. Representações artísticas

5.2 Museus e outros serviços culturais

6. Serviços recreativos e outros serviços de entretenimento

6.1. Serviços desportivos

6.2. Outros serviços relacionados ao lazer

7. Serviços turísticos diversos

7.1. Serviços financeiros e seguros

7.2. Outros serviços de aluguel de bens

7.3. Outros serviços turísticos

xv Mesmo sendo pequena a participação dos responsáveis pelos meios de hospedagem na Zona de Angra dos Reis e a ainda ocorrendo uma concentração das respostas no município de Parati, em especial na cidade de Parati e na localidade de Trindade, este mostrou-se bastante significativo quanto a reorientação das estratégias de pesquisa.

As respostas foram quase que exclusivamente de posadas localizadas contiguamente nos setores mais urbanizados da cidade e da localidade.

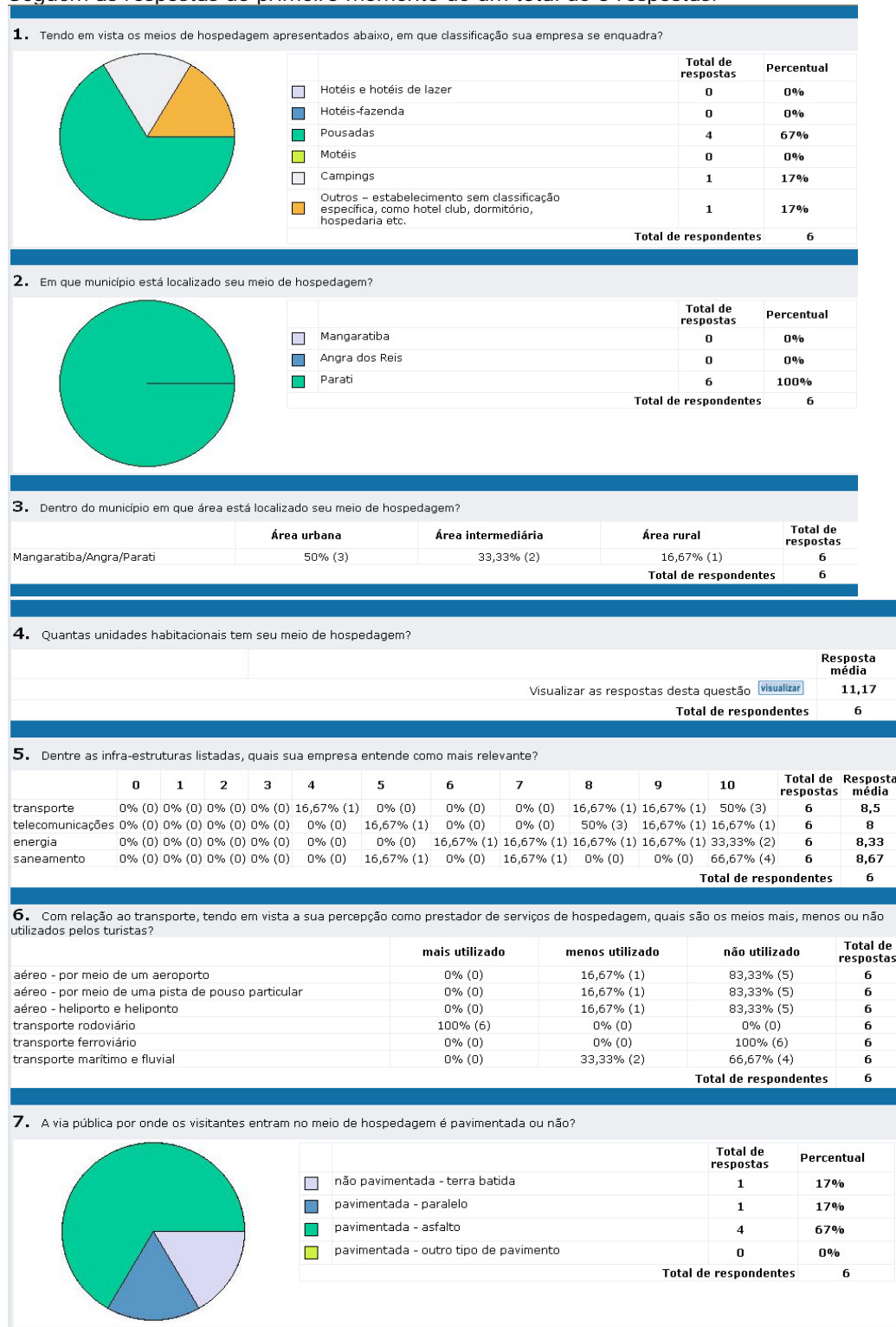
Nas entrevistas em campo foi possível perceber um maior interesse por parte dos donos de pousada em responder aos questionários assim como uma maior mobilização no que se refere aos interesses coletivos. Nos meios de hospedagem de maior porte encontramos grande dificuldade para entrevistar os proprietários ou responsáveis sendo que único caso que isto ocorreu não foi exatamente numa perspectiva de interesse de ambas as partes.

A partir das reflexões provocadas pelo questionário confirmamos a necessidade de abordar a escala nacional, e estadual, ajustar os raios de influência das infra-estruturas de transporte dentre outras decisões como apresentar os dados econômicos das duas pesquisas sobre turismo realizadas pelo IBGE.

Devido a uma pequena imprecisão na da tabulação da resposta da questão 8, as respostas da questão 8 só são validas na segunda apresentação, este teve dois momentos, com a questão 8 prejudicada e com a questão 8 tabulada

corretamente. Vale frisar que não houve repetição de respostas pois tínhamos conhecimento de quem respondia mais de uma vez.

Seguem as respostas do primeiro momento de um total de 6 respostas:



8. Com relação ao deslocamento do turista até o seu meio de hospedagem, este demora em média quanto tempo?							
	desde o aeroporto	desde o pista de pouso	desde o heliporto e heliponto	desde o transporte rodoviário / outra cidade	desde o transporte ferroviário	desde o transporte marítimo e fluvial	Total de respostas
até 30 minutos	16,67% (1)	0% (0)	0% (0)	83,33% (5)	0% (0)	0% (0)	6
de 30 a 60 minutos	0% (0)	100% (1)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	1
de 1 a 1:30 hora	100% (1)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	1
de 1:30 a 2 horas	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0
mais de 2 horas	0% (0)	0% (0)	0% (0)	100% (1)	0% (0)	0% (0)	1
não utiliza esse meio	75% (3)	0% (0)	25% (1)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	4
Total de respondentes							6

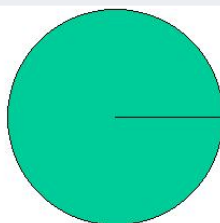
9. Com base na sua experiência quanto tempo o turista está disposto a despendar (gastar), em média, para se deslocar até os atrativos turísticos existentes nas redondezas?						
	até 30 minutos	de 30 a 60 minutos	de 1 a 1:30 hora	mais de 1:30 hora	Não se dispõem	Total de respostas
Sítios naturais - Montanhas; Planícies; Costas; Lagos, lagoas e esteiros; Rios e arroyos; Quedas d'água; Grutas e cavernas; Locais de observação de flora e fauna; Locais de caça e pesca; Caminhos pitorescos; Termas; Parques nacionais e reservas de flora e fauna.	50% (3)	16,67% (1)	16,67% (1)	16,67% (1)	0% (0)	6
Museus e manifestações culturais históricas - Museus; Obras de arte e técnica; Lugares históricos; Ruínas e sítios arqueológicos.	66,67% (4)	33,33% (2)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	6
Folclore - Manifestações religiosas e crenças populares; Feiras e mercados; Música e danças; Artesanato e artes populares; Comidas e bebidas típicas; Grupos étnicos; Arquitetura popular e espontânea.	66,67% (4)	16,67% (1)	0% (0)	16,67% (1)	0% (0)	6
Realizações técnicas, científicas ou artísticas contemporâneas - Explorações de mineração; Explorações agropecuárias; Explorações industriais; Obras de arte e técnica; Centros científicos e técnicos.	33,33% (2)	16,67% (1)	0% (0)	0% (0)	50% (3)	6
Eventos programados - Artísticos; Esportivos; Feiras e exposições; Concursos; Festas religiosas e profanas; Carnavais; Outros.	66,67% (4)	16,67% (1)	0% (0)	16,67% (1)	0% (0)	6
Total de respondentes						6

10. Qual o grau de dependência da sua atividade de hospedagem com as infra-estruturas apresentadas abaixo?				
	nenhum	parcial	total	Total de respostas
telecomunicações telefonia fixa	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações telefonia móvel	33,33% (2)	33,33% (2)	33,33% (2)	6
telecomunicações internet	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações rádio	100% (6)	0% (0)	0% (0)	6
telecomunicações tv. aberta / tv. cabo / tv. satélite	66,67% (4)	33,33% (2)	0% (0)	6
telecomunicações postais	66,67% (4)	16,67% (1)	16,67% (1)	6
energia elétrica geração	66,67% (4)	16,67% (1)	16,67% (1)	6
energia elétrica distribuição	0% (0)	0% (0)	100% (6)	6
saneamento - água - abastecimento captação	16,67% (1)	16,67% (1)	66,67% (4)	6
saneamento - água - abastecimento tratamento	16,67% (1)	0% (0)	83,33% (5)	6
saneamento - água - esgoto - captação	50% (3)	0% (0)	50% (3)	6
saneamento - água - esgoto - tratamento	66,67% (4)	0% (0)	33,33% (2)	6
saneamento - lixo - coleta	0% (0)	0% (0)	100% (6)	6
saneamento - lixo - destinação	33,33% (2)	0% (0)	66,67% (4)	6
Total de respondentes				6

11. Dentre as infra-estruturas que apóiam sua atividade, quais sua empresa entende como internas a atividade, ou seja, de sua responsabilidade, pertinentes ao seu negócio e quais considera externas à mesma, ou seja, que podem ser prestadas por terceiros ou oferecidas pelo poder público?			
	interna	externa	Total de respostas
transporte aéreo - pista de pouso	0% (0)	100% (6)	6
transporte aéreo - heliporto e heliponto	0% (0)	100% (6)	6
transporte rodoviário - vias internas	33,33% (2)	66,67% (4)	6
transporte ferroviário - estações	0% (0)	100% (6)	6
transporte marítimo e fluvial - marina ? atracadouro - pier	0% (0)	100% (6)	6
telecomunicações telefonia fixa	33,33% (2)	66,67% (4)	6
telecomunicações telefonia móvel	33,33% (2)	66,67% (4)	6
telecomunicações internet	50% (3)	50% (3)	6
telecomunicações rádio	0% (0)	100% (6)	6
telecomunicações tv. aberta / tv. cabo / tv. satélite	0% (0)	100% (6)	6
telecomunicações postais	16,67% (1)	83,33% (5)	6
energia elétrica geração	16,67% (1)	83,33% (5)	6
energia elétrica distribuição	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - abastecimento captação	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - abastecimento tratamento	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - esgoto - captação	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - esgoto - tratamento	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - lixo - coleta	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - lixo - destinação	0% (0)	100% (6)	6
Total de respondentes			6

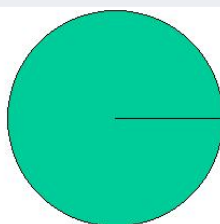
Seguem as respostas do segundo momento após a revisão de um total de 6 respostas:

1. Tendo em vista os meios de hospedagem apresentados abaixo, em que classificação sua empresa se enquadra?



	Total de respostas	Percentual
Hotéis e hotéis de lazer	0	0%
Hotéis-fazenda	0	0%
Pousadas	6	100%
Motéis	0	0%
Campings	0	0%
Outros - estabelecimento sem classificação específica, como hotel club, dormitório, hospedaria etc.	0	0%
Total de respondentes	6	

2. Em que município está localizado seu meio de hospedagem?



	Total de respostas	Percentual
Mangaratiba	0	0%
Angra dos Reis	0	0%
Parati	6	100%
Total de respondentes	6	

3. Dentro do município em que área está localizado seu meio de hospedagem?

	Área urbana	Área intermediária	Área rural	Total de respostas
Mangaratiba/Angra/Parati	66,67% (4)	33,33% (2)	0% (0)	6
Total de respondentes				6

4. Quantas unidades habitacionais tem seu meio de hospedagem?

	Resposta média
Visualizar as respostas desta questão visualizar	11,83
Total de respondentes	6

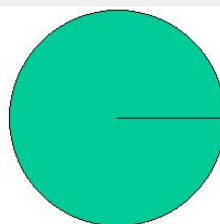
5. Dentre as infra-estruturas listadas, quais sua empresa entende como mais relevante?

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total de respostas	Resposta média
transporte	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	16,67% (1)	16,67% (1)	16,67% (1)	0% (0)	0% (0)	50% (3)	6	8
telecomunicações	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	16,67% (1)	0% (0)	33,33% (2)	50% (3)	6	9,17
energia	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	16,67% (1)	33,33% (2)	50% (3)	6	9,33
saneamento	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6	9,83
Total de respondentes												6	

6. Com relação ao transporte, tendo em vista a sua percepção como prestador de serviços de hospedagem, quais são os meios mais, menos ou não utilizados pelos turistas?

	mais utilizado	menos utilizado	não utilizado	Total de respostas
aéreo - por meio de um aeroporto	0% (0)	66,67% (4)	33,33% (2)	6
aéreo - por meio de uma pista de pouso particular	0% (0)	33,33% (2)	66,67% (4)	6
aéreo - heliporto e heliponto	0% (0)	33,33% (2)	66,67% (4)	6
transporte rodoviário	100% (6)	0% (0)	0% (0)	6
transporte ferroviário	0% (0)	0% (0)	100% (6)	6
transporte marítimo e fluvial	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
Total de respondentes				6

7. A via pública por onde os visitantes entram no meio de hospedagem é pavimentada ou não?



	Total de respostas	Percentual
não pavimentada - terra batida	0	0%
pavimentada - paralelo	0	0%
pavimentada - asfalto	6	100%
pavimentada - outro tipo de pavimento	0	0%
Total de respondentes	6	

8. Com relação ao deslocamento do turista até o seu meio de hospedagem, este demora em média quanto tempo?

	até 30 minutos	de 30 a 60 minutos	de 1 a 1:30 hora	de 1:30 a 2 horas	mais de 2 horas	Total de respostas
desde o aeroporto	50% (3)	16,67% (1)	0% (0)	0% (0)	33,33% (2)	6
desde o pista de pouso	66,67% (2)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	33,33% (1)	3
desde o heliporto e heliponto	66,67% (2)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	33,33% (1)	3
desde o transporte rodoviário / outra cidade	33,33% (2)	0% (0)	0% (0)	16,67% (1)	50% (3)	6
desde o transporte ferroviário	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	100% (1)	1
desde o transporte marítimo e fluvial	100% (1)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	1
não utiliza esse meio	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0% (0)	0
Total de respondentes						6

9. Com base na sua experiência quanto tempo o turista está disposto a despendar (gastar), em média, para se deslocar até os atrativos turísticos existentes nas redondezas?

	até 30 minutos	de 30 a 60 minutos	de 1 a 1:30 hora	mais de 1:30 hora	Não se dispõem	Total de respostas
Sítios naturais - Montanhas; Planícies; Costas; Lagos, lagoas e esteiros ; Rios e arroios ; Quedas d'água; Grutas e cavernas; Locais de observação de flora e fauna; Locais de caça e pesca; Caminhos pitorescos ; Termas; Parques nacionais e reservas de flora e fauna.	16,67% (1)	16,67% (1)	16,67% (1)	50% (3)	0% (0)	6
Museus e manifestações culturais históricas - Museus; Obras de arte e técnica; Lugares históricos; Ruínas e sítios arqueológicos.	33,33% (2)	50% (3)	16,67% (1)	0% (0)	0% (0)	6
Folclore - Manifestações religiosas e crenças populares; Feiras e mercados; Música e danças; Artesanato e artes populares; Comidas e bebidas típicas; Grupos étnicos; Arquitetura popular e espontânea.	33,33% (2)	33,33% (2)	16,67% (1)	16,67% (1)	0% (0)	6
Realizações técnicas, científicas ou artísticas contemporâneas - Explorações de mineração; Explorações agropecuárias; Explorações industriais; Obras de arte e técnica; Centros científicos e técnicos.	50% (3)	33,33% (2)	0% (0)	16,67% (1)	0% (0)	6
Eventos programados - Artísticos; Esportivos; Feiras e exposições; Concursos; Festas religiosas e profanas; Carnavais; Outros.	33,33% (2)	33,33% (2)	0% (0)	33,33% (2)	0% (0)	6
Total de respondentes						6

10. Qual o grau de dependência da sua atividade de hospedagem com as infra-estruturas apresentadas abaixo?

	nenhum	parcial	total	Total de respostas
telecomunicações telefonia fixa	0% (0)	0% (0)	100% (6)	6
telecomunicações telefonia móvel	16,67% (1)	33,33% (2)	50% (3)	6
telecomunicações internet	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações rádio	66,67% (4)	16,67% (1)	16,67% (1)	6
telecomunicações tv. aberta / tv. cabo / tv . satélite	16,67% (1)	50% (3)	33,33% (2)	6
telecomunicações postais	33,33% (2)	50% (3)	16,67% (1)	6
energia elétrica geração	16,67% (1)	16,67% (1)	66,67% (4)	6
energia elétrica distribuição	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - abastecimento captação	16,67% (1)	0% (0)	83,33% (5)	6
saneamento - água - abastecimento tratamento	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - esgoto - captação	16,67% (1)	33,33% (2)	50% (3)	6
saneamento - água - esgoto - tratamento	33,33% (2)	16,67% (1)	50% (3)	6
saneamento - lixo - coleta	0% (0)	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - lixo - destinação	16,67% (1)	16,67% (1)	66,67% (4)	6
Total de respondentes				6

11. Dentre as infra-estruturas que apóiam sua atividade, quais sua empresa entende como internas a atividade, ou seja, de sua responsabilidade, pertinentes ao seu negócio e quais considera externas à mesma, ou seja, que podem ser prestadas por terceiros ou oferecidas pelo poder público?

	interna	externa	Total de respostas
transporte aéreo - pista de pouso	0% (0)	100% (6)	6
transporte aéreo - heliporto e heliponto	0% (0)	100% (6)	6
transporte rodoviário - vias internas	16,67% (1)	83,33% (5)	6
transporte ferroviário - estações	0% (0)	100% (6)	6
transporte marítimo e fluvial - marina ? atracadouro - pier	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações telefonia fixa	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações telefonia móvel	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações internet	33,33% (2)	66,67% (4)	6
telecomunicações rádio	33,33% (2)	66,67% (4)	6
telecomunicações tv. aberta / tv. cabo / tv . satélite	16,67% (1)	83,33% (5)	6
telecomunicações postais	0% (0)	100% (6)	6
energia elétrica geração	16,67% (1)	83,33% (5)	6
energia elétrica distribuição	0% (0)	100% (6)	6
saneamento - água - abastecimento captação	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - água - abastecimento tratamento	0% (0)	100% (6)	6
saneamento - água - esgoto - captação	50% (3)	50% (3)	6
saneamento - água - esgoto - tratamento	0% (0)	100% (6)	6
saneamento - lixo - coleta	16,67% (1)	83,33% (5)	6
saneamento - lixo - destinação	33,33% (2)	66,67% (4)	6
Total de respondentes			6

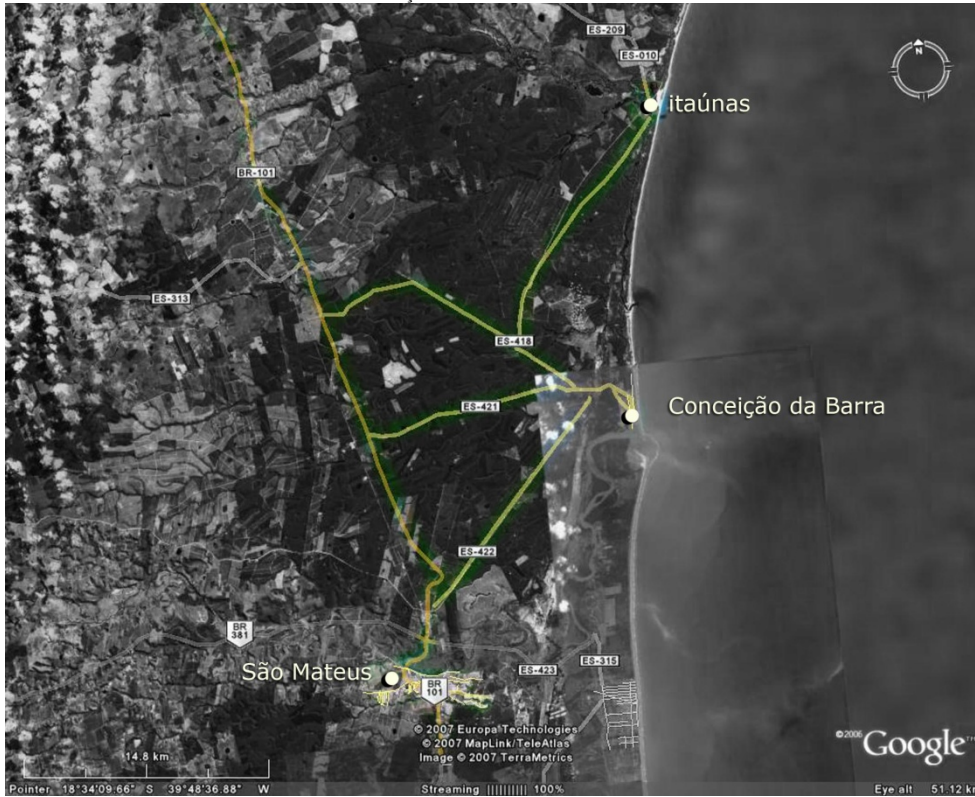
xvi É notório que na faixa litorânea do Brasil, por causa do binômio sol e mar, encontra-se a maior quantidade de exemplos significativos. Não obstante, existem exemplos interior do país, como é o caso de Bonito, em Mato Grosso do Sul, e o da Chapada da Diamantina, Bahia, que são igualmente emblemáticos.

No caso de Bonito vale destacar que se trata de um exemplo ímpar no Brasil, de grupamento de empresas turística razoavelmente niveladas nos serviços que oferecem e no entendimento da capacidade de suporte da área impactada. No caso da Chapada, trata-se de um tipo de atividade turística bastante pulverizado em diversas localidades dispersas com a predominância de investimentos familiares na forma de hospedagem pequenas, pousadas, num formato de ocupação espacial igualmente interessante.

No litoral brasileiro há muitos exemplos de ocupações realizadas pela atividade turística que se articulam a partir de cidades litorâneas principais. Cidades são oriundas do processo de formação do território, caracterizado por um ir e vir do litoral para o interior e vice-versa, desde os princípios da colonização portuguesa. No final do século XX, estas cidades foram interligadas por uma rodovia que margeia o litoral brasileiro de norte a sul, a BR-101. As cidades principais funcionam como centros polarizadores em relação às povoações e cidades vizinhas de menor porte. É o caso, por exemplo, de Itaúnas, no Espírito Santo, em relação à Conceição da Barra.

O interessante deste caso é que os públicos que freqüentam estas duas localidades turísticas são bem distintos, apesar do poder de consumo parecido, o que pode ser percebido pelo valor das diárias praticado pelos meios de habitação. Itaúnas é conhecida pelo Forró universitário, enquanto Conceição da Barra é conhecida, sobretudo, por festividades como o Carnaval, e os trios elétricos. O grupo de hoteleiros de Itaúnas, diante do perfil do seu público alvo, prefere manter o acesso viário em terra batida como modo de garantir a ambiência e manter o fluxo de turistas sob controle.

Imagem: Ortofoto do sul do estado do Espírito Santo – Itaúnas e Conceição da Barra. As três imagens que seguem foram retirada do site Google Earth no dia 17 de maio de 2007. Tem em comum a mesma altura de observação - 51 km.



Um dos exemplos mais interessantes é o da seqüência Porto Seguro, Arraial d’Ajuda, Trancoso e Caraíva, na Costa do Descobrimento. Estes núcleos urbanos, cidades ou vilas, perfilados ao longo do litoral, apresentam diferentes níveis de urbanização e intensidade da atividade turística. Pode-se dizer que o mesmo ocorre com Cabrália em relação a Porto Seguro, mas neste caso de forma mais abrupta e intensa. Em ambos os casos é necessário cruzar rios para chegar à localidade seguinte, sendo que a diferença é que Cabrália tem há mais tempo uma estrada pavimentada que a conecta a Belmonte, antigo centro do comércio cacauero, enquanto Arraial d’Ajuda, ainda hoje, tem vias precárias.

O aeroporto de Porto Seguro com seus telhados com telhas tipo capa canal, que tem forma semelhante às utilizadas no período colônia. Maio de 2008



Atracadouro e balsa utilizada para cruzar o estuário em Cabrália. Maio de 2008



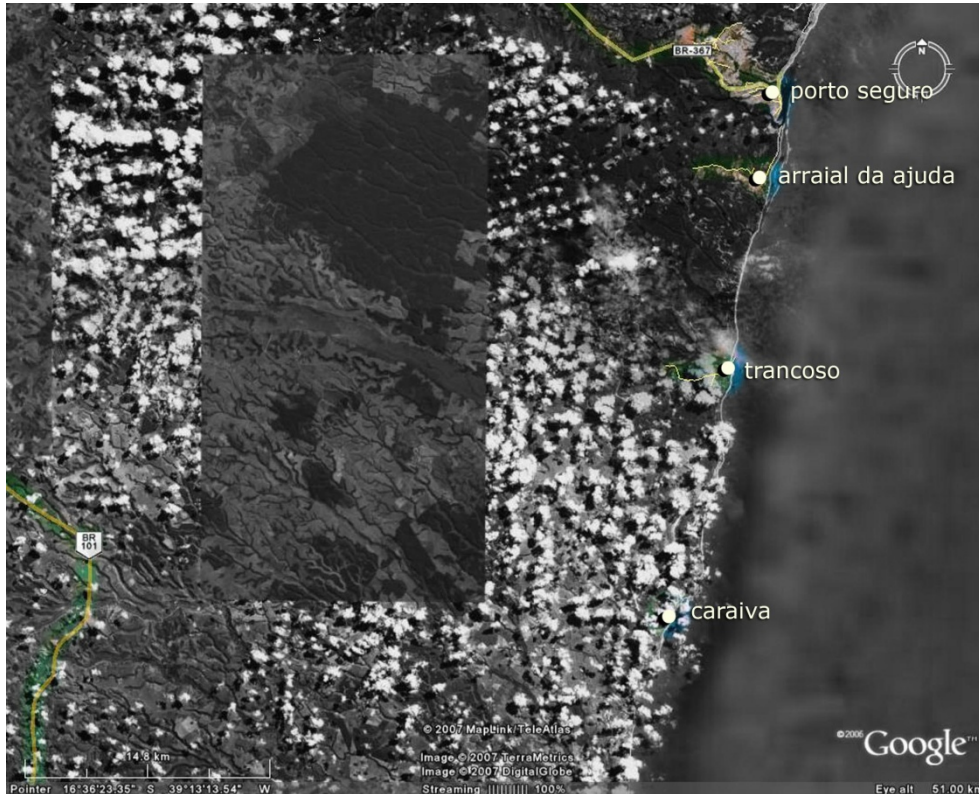
Travessia dos cabos de energia elétrica sobre o estuário em Cabrália. Maio de 2008



O acesso mais fácil a esta faixa litorânea se dá por Porto Seguro, localizado em um dos extremos de um continuum construído, com aeroporto, rodovia e porto. A cidade apresenta um estágio de urbanização intenso, onde há, inclusive, edifícios de alguns andares; no extremo oposto, está localizada Caraíva, uma vila de pescadores e aldeia de índios, ainda pouco transformada. Não por acaso os turistas que usufruem destes balneários descrevem os núcleos urbanos a partir do exemplo do outro ao lado, como se este fosse o mesmo em algum momento do passado. Deste modo, Porto Seguro já teria tido as características que Caraíva ainda preserva.^{xvi} Assim

como em Itaúnas, mas no caso de Caraíva relacionado a infra-estrutura de energia elétrica chegou recentemente com uma condição, que só realizasse a função de iluminação no interior das edificações, questão esta posta como salvaguarda a manutenção da ambiência do local. De fato, em Caraíva não existe rua pavimentada, nem se chega de automóvel à vila propriamente dita, somente ao largo, tendo que atravessar o rio Caraíva de canoa.

Imagem: Ortofoto do sul do estado da Bahia – Porto Seguro.

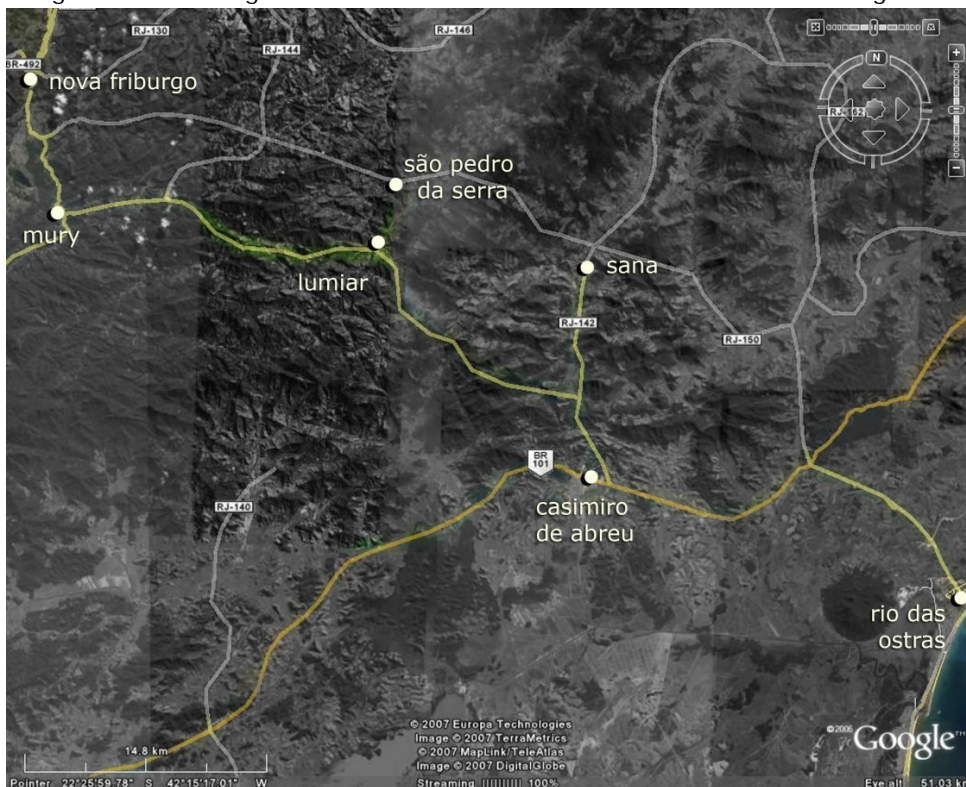


No cenário nacional, o estado da Bahia destaca-se pela variedade e diversidade de exemplos de influência da atividade turística na estruturação do território. Várias razões podem explicar essa constatação como a diversidade e beleza dos sítios naturais, os atrativos culturais expressos no patrimônio histórico, as festas populares como o carnaval, e uma política estadual de fomento à atividade turística que prossegue sistematicamente por vários anos.

Hoje, o estado, segundo o CODETUR,^{xvi} está dividido em sete zonas turísticas: Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento, onde se localiza Caraíva, Costa das Baleias e Chapada Diamantina.

Um caso recente de implementação de infra-estrutura de transporte com cunho turístico que está dinamizando dois destinos baseados em motes de serra e mar é o que conecta o município de Nova Friburgo ao de Casimiro de Abreu. Este processo se deu pela conclusão da estrada RJ-142, anteriormente um precário leito de terra batida. Esta obra criou uma conexão da serra fluminense com o litoral da região dos lagos, ligando as cidades de Friburgo e Rio das Ostras, o que viabilizou a intensificação da atividade turística. Esta rodovia é também conhecida como Estrada Parque Serra Mar, tendo 61 quilômetros de extensão, de Mury, no município de Nova Friburgo, até a BR-101, no município de Casimiro de Abreu. Seu primeiro trecho liga os distritos de Mury e Lumiar, com 35 quilômetros, ambos pertencentes a Friburgo. De Lumiar esta estrada segue por 26 quilômetros recentemente completos, passando pela APA de Macaé de Cima, até encontrar a BR-101. Ao longo desses 26 quilômetros, a estrada margeia o rio Macaé, um dos seus principais atrativos turísticos. O rio tem sua nascente no município de Friburgo e dá nome à bacia hidrográfica desta, com uma superfície de 1.765 km².

Imagem: Ortofoto região serrana do estado do Rio de Janeiro – Nova Friburgo.



Da mesma forma que a estrada foi capeada recentemente no trecho da APA, também foi instalada uma rede de drenagem ao longo de toda a rodovia, sem a qual a mesma não poderia existir. Esta infra-estrutura se faz ainda mais relevante para esta rede viária, se considerarmos as características geológicas da região com muitas encostas sujeitas a deslizamentos. Fora essas duas infra-estruturas, também foram instaladas no mesmo trecho rede elétrica que acompanha a estrada e cobertura de telefonia móvel, até então um serviço muito precário.

O impacto dessa infra-estrutura viária somada à instalação de redes de energia elétrica e de telefonia celular já são notados no aumento do fluxo de turistas e no investimento em meios de hospedagem nesta unidade turística. Não tenho dados estatísticos para realizar a comparação mas em entrevista com os operadores locais pude constatar este fato.

No quadro abaixo apresento os dados levantados pelo IBGE no ano de 2001 para comparação com a capacidade instalada atual num possível desdobramento desta pesquisa.

Quadro: Total de estabelecimentos de Hospedagem na zona turística de Friburgo.

Regiões turísticas, municípios e tipo de estabelecimento	Estabelecimentos de hospedagem						
	Total	Unidades habitacionais					Acomodações
		Total	Suítes	Apartamentos	Quartos	Chalés	
Total no estado do Rio de Janeiro	2.132	63.798	9.624	47.489	4.036	2.649	148.560
Serrana 2	278	5 503	1 129	3 353	325	696	14 437
Nova Friburgo	84	1 512	362	853	66	231	3 853
Hotéis e hotéis de lazer	27	730	123	496	39	72	1 985
Hotéis-fazenda	6	121	7	68	-	46	345
Pousadas	43	445	72	248	21	104	1 075
Motéis	7	198	160	38	-	-	396
Outros (2)	1	18	-	3	6	9	52
Localidade turística de Lumiar	16	124	21	55	8	40	312
Hotéis e hotéis de lazer	-	-	-	-	-	-	-
Hotéis-fazenda	1	11	7	-	-	4	40
Pousadas	15	113	14	55	8	36	272
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (2)	-	-	-	-	-	-	-

Localidade turística de São Pedro da Serra	14	124	16	62	2	44	319
Hotéis e hotéis de lazer	-	-	-	-	-	-	-
Hotéis-fazenda	-	-	-	-	-	-	-
Pousadas	14	124	16	62	2	44	319
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (2)	-	-	-	-	-	-	-
Cachoeiras de Macacu	14	279	104	80	23	72	700
Hotéis e hotéis de lazer	10	156	59	68	19	10	346
Hotéis-fazenda	3	111	45	4	-	62	330
Pousadas	1	12	-	8	4	-	24
Motéis	-	-	-	-	-	-	-
Outros (2)	-	-	-	-	-	-	-

xvii MINISTÉRIO DA DEFESA - COMANDO DA AERONÁUTICA - DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL - PORTARIA DAC N.º 386/SIE, DE 04 DE MAIO DE 2005. Classifica os aeroportos públicos nacionais para fins específicos de cobrança de Tarifas Aeroportuárias. [...] PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, N.º 86, S/1, P.9-10, DE 06 DE MAIO DE 2005.

xvii Relação dos aeroportos de 1ª categoria: BELÉM SBBE (PA) Internacional de Belém/Val-de-Cães - BELO HORIZONTE SBCF (MG) Internacional de Belo Horizonte/Tancredo Neves – Confins - BRASÍLIA SBBR (DF) Internacional de Brasília/Presidente Juscelino Kubitschek - CURITIBA SBCT (PR) Internacional de Curitiba/Afonso Pena - FORTALEZA SBFZ (CE) Internacional de Fortaleza/Pinto Martins- MANAUS SBEG (AM) Internacional de Manaus/Eduardo Gomes - NATAL SBNT (RN) Internacional de Natal/Augusto Severo - PORTO ALEGRE SBPA (RS) Internacional de Porto Alegre/Salgado Filho - RECIFE SBRF (PE) Internacional de Recife/Guararapes - RIO DE JANEIRO SBGL (RJ) Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim - SALVADOR SBSV (BA) Internacional de Salvador/Deputado Luís Eduardo Magalhães - SÃO PAULO SBSP (SP) Internacional de São Paulo/Congonhas - SÃO PAULO SBGR (SP) Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro.

Relação dos aeroportos de 2ª categoria: ARACAJU SBAR (SE) Santa Maria - BELO HORIZONTE SBBH (MG) Pampulha/Carlos Drummond de Andrade - BOA VISTA SBBV (RR) Internacional de Boa Vista - CALDAS NOVAS SWKN (GO) Caldas Novas - CAMPINA GRANDE SBKG (PB) João Suassuna - CAMPINAS SBKP (SP) Internacional de Campinas/Viracopos - CAMPO GRANDE SBCG (MS) Internacional de Campo Grande - CORUMBÁ SBCR (MS) Internacional de Corumbá - Folha 2/5 da Portaria DAC N.º 386/SIE, de 04 de maio de 2005. - CUIABÁ SBCY (MT) Internacional de Cuiabá/Marechal Rondon - FLORIANÓPOLIS SBFL (SC) Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz - FOZ DO IGUAÇU SBFI (PR) Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas - GOIÂNIA SBGO (GO) Santa Genoveva - ILHÉUS SBIL (BA) Ilhéus -

IMPERATRIZ SBIZ (MA) Imperatriz - JOÃO PESSOA SBJP (PB) Internacional de João Pessoa/Presidente Castro Pinto - JOINVILLE SBJV (SC) Joinville - JUIZ DE FORA SBJF (MG) Francisco de Assis - LONDRINA SBLO (PR) Londrina - MACAPÁ SBMQ (AP) Internacional de Macapá - MACEIÓ SBMO (AL) Maceió/Zumbi dos Palmares - MARABÁ SBMA (PA) Marabá - MARINGÁ SBMG (PR) Aeroporto Regional de Maringá - MONTES CLAROS SBMK (MG) Montes Claros - NAVEGANTES SBNF (SC) Internacional de Navegantes/Itajaí - PALMAS SBPJ (TO) Palmas/Tocantins - PARAUAPEBAS SBCJ (PA) Carajás - PETROLINA SBPL (PE) Petrolina/Senador Nilo Coelho - PORTO SEGURO SBPS (BA) Porto Seguro - PORTO VELHO SBPV (RO) Internacional de Porto Velho - RIBEIRÃO PRETO SBRP (SP) Leite Lopes - RIO BRANCO SBRB (AC) Internacional de Rio Branco/Presidente Médici - RIO DE JANEIRO SBRJ (RJ) Santos Dumont - SANTARÉM SBSN (PA) Santarém - SÃO JOSÉ DO RIO PRETO SBSR (SP) São José do Rio Preto - SÃO JOSÉ DOS CAMPOS SBSJ (SP) São José dos Campos/Professor Urbano Ernesto Stumpf - SÃO LUÍS SBSL (MA) Internacional de São Luís/Marechal Cunha Machado - TERESINA SBTE (PI) - Teresina/Senador Petrônio Portella - UBERABA SBUR (MG) Uberaba - UBERLÂNDIA SBUL (MG) Uberlândia - VITÓRIA SBVT (ES) Goiabeiras.

Relação dos aeroportos de 3ª categoria: ALTAMIRA SBHT (PA) Altamira - ARAÇATUBA SBAU (SP) Araçatuba - ARARAQUARA SBAQ (SP) Araraquara - BAGÉ SBBG (RS) Bagé/Comandante Gustavo Kraemer - BARRETOS SBBT (SP) Chafei Amsei - BAURU SBBU (SP) Bauru - BELÉM SBJC (PA) Júlio César - CABO FRIO SBCB (RJ) Cabo Frio - CAMPOS DOS GOITACAZES SBCP (RJ) Bartolomeu Lisandro - CASCAVEL SBCA (PR) Cascavel - CAXIAS DO SUL SBCX (RS) Campo dos Bugres - CHAPECÓ SBCH (SC) Chapecó - CRICIÚMA SBCM (SC) Forquilha - CRUZEIRO DO SUL SBCZ (AC) Internacional de Cruzeiro do Sul - CURITIBA SBBI (PR) Bacacheri - DIVINÓPOLIS SNDV (MG) Divinópolis - FERNANDO DE NORONHA SBFN (PE) Fernando de Noronha - FRANCA SIMK (SP) Franca - GOVERNADOR VALADARES SBGV (MG) Governador Valadares - IPATINGA SBIP (MG) Usiminas - JI-PARANÁ SWJI (RO) Ji-Paraná - JUNDIAÍ SDJD (SP) Jundiaí - LAGES SBLJ (SC) Lages - LENÇÓIS SBLE (BA) Lençóis/Chapada Diamantina - MACAÉ SBME (RJ) Macaé - MARÍLIA SBML (SP) Marília - PARINTINS SWPI (AM) Parintins - PAULO AFONSO SBUF (BA) Paulo Afonso - PELOTAS SBPK (RS) Internacional de Pelotas - PONTA PORÃ SBPP (MS) Internacional de Ponta Porã - POUOSO ALEGRE SNZA (MG) Pouso Alegre - PRESIDENTE PRUDENTE SBDN (SP) Presidente Prudente - RIO DE JANEIRO SBJR (RJ) Jacarepaguá - SANTA MARIA SBSM (RS) Santa Maria - SÃO PAULO SBMT (SP) Marte - TABATINGA SBTT (AM) Internacional de Tabatinga - TEFÉ SBTF (AM) Tefé - URUGUAIANA SBUG (RS) Internacional de Uruguaiana/Rubem Berta - VALENÇA SNVB (BA) Valença.

Relação dos aeroportos de 4ª categoria: ALEGRETE SSLT (RS) Alegrete Novo - ALTA FLORESTA SBAT (MT) Alta Floresta - ANDRADINA SDDN (SP) Andradina - ANGRA DOS REIS SDAG (RJ) Angra dos Reis - APUCARANA SSAP (PR) Apucarana - ARAGUAÍNA SWGN (TO) Araguaína - ARAPONGAS SSOG (PR) Arapongas - ARAPOTI SSSA (PR) Arapoti - ARAXÁ SBAX (MG) Araxá - ASSIS SBAS (SP) Assis - AVARÉ SDRR (SP) Avaré - BARIRI SDBY (SP) Bariri - BARREIRAS SNBR (BA) Barreiras - BELO HORIZONTE SBPR (MG) Carlos Prates - BLUMENAU SSBL (SC) Blumenau - Folha 4/5 da Portaria DAC N.º 386/SIE, de 04 de maio de 2005 - BOM JESUS DA LAPA SBLP (BA) Bom Jesus da Lapa - BOTUCATU SDBK (SP) Botucatu - BREVES SNVS (PA) Breves - CAMPO GRANDE SSKG (MS) Estância de Santa Maria - CAMPO MOURÃO SSKM (PR) Campo Mourão - CANAVIEIRAS SNED (BA) Canavieiras - CANELA SSCN (RS) Canela

- CARACARAÍ SWQI (RR) Caracará - CARAZINHO SSKZ (RS) Carazinho - CASTILHO SBUP (SP) Urubupungá - CIANORTE SSCT (PR) Cianorte - COARI SWKO (AM) Coari - CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA SBAA (PA) Conceição do Araguaia - CONCÓRDIA SSCK (SC) Concórdia - CORNÉLIO PROCÓPIO SSCP (PR) Cornélio Procópio - DRACENA SDDR (SP) Dracena - FEIRA DE SANTANA SNJD (BA) João Durval Carneiro - FRANCISCO BELTRÃO SSFB (PR) Francisco Beltrão - GUAÍRA SSGY (PR) Guairá - GUANAMBI SNGI (BA) Guanambi - GUARAPARI SNGA (ES) Guarapari - GUARAPUAVA SBGU (PR) Tancredo Thomaz de Faria - GUARATUBA SSGB (PR) Guaratuba - GURUPI SWGI (TO) Gurupi - IRECÊ SNIC (BA) Irecê - ITABUNA SNHA (BA) Itabuna - ITAITUBA SBIH (PA) Itaituba - ITANHAEM SDIM (SP) Itanhaem (Não é acentuada?) - ITAPERUNA SDUN (RJ) Itaperuna - JACAREZINHO SSJE (PR) Jacarezinho - JEQUIÉ SNJK (BA) Jequié - JOAÇABA SSJA (SC) Joaçaba - JUAZEIRO DO NORTE SBJU (CE) Cariri - LINS SBLN (SP) Lins - LOANDA SSLO (PR) Loanda - LUZIÂNIA SWUZ (GO) Luziânia - MARECHAL CÂNDIDO RONDON SSCR (PR) Marechal Cândido Rondon - MEDIANEIRA SSMD (PR) Medianeira - MOSSORÓ SBMS (RN) Dix Sept Rosado - OSÓRIO SSOS (RS) Osório - OURINHOS SDOU (SP) Ourinhos - PALMAS SSPS (PR) Palmas - PARANAGUÁ SSPG (PR) Paranaguá - PARANAÍ SSPI (PR) Paranaíba - PARANAÍ SSBP (PI) Parnaíba - PASSO FUNDO SBPF (RS) Lauro Kurtz - PATO BRANCO SSPB (PR) Pato Branco - PENÁPOLIS SDPN (SP) Penápolis - PIRACICABA SDPW (SP) Piracicaba - POÇOS DE CALDAS SBPC (MG) Poços de Caldas - PONTA GROSSA SSZW (PR) Ponta Grossa - PORTO NACIONAL SBPN (TO) Porto Nacional - PRADO SNRD (BA) Prado - REDENÇÃO SNDC (PA) Redenção - RESENDE SDRS (RJ) Resende - RIO GRANDE SBRG (RS) Rio Grande - SANTA ROSA SSZR (RS) Santa Rosa - SANTO ÂNGELO SBNM (RS) Santo Ângelo - SÃO FÉLIX DO XINGU SNFX (PA) São Félix do Xingu - SÃO FRANCISCO DO SUL SSSS (SC) São Francisco do Sul - SÃO LOURENÇO SNLO (MG) São Lourenço - SÃO MANUEL SDNO (SP) São Manuel - SÃO MIGUEL DO IGUAÇU SSMY (PR) São Miguel do Iguaçu - SÃO MIGUEL DO OESTE SSOE (SC) São Miguel do Oeste - SAQUAREMA SDSK (RJ) Saquarema - SARANDI SSXD (RS) Sarandi - SOROCABA SDCO (SP) Sorocaba - TELÊMACO BORBA SBTL (PR) Telêmaco Borba - TEÓFILO OTONI SNTO (MG) JK - TOLEDO SBTD (PR) Toledo - TUPÃ SDTP (SP) Tupã - UBATUBA SDUB (SP) Ubatuba - UMUARAMA SSUM (PR) Umuarama - UNIÃO DA VITÓRIA SSUV (PR) União da Vitória - VARGINHA SBVG (MG) Major Brigadeiro Trompowsky - VERANÓPOLIS SSVN (RS) Veranópolis - VIDEIRA SSVI (SC) Videira - VILHENA SBVH (RO) Vilhena - VITÓRIA DA CONQUISTA SBQV (BA) Vitória da Conquista - VOTUPORANGA SDVG (SP) Votuporanga.