

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**MODELO DE AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE
TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO
TERRITORIAL**

ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA SILVA

**ORIENTADOR: JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES
CO-ORIENTADOR: GUILHERME LOHMANN**

TESE DE DOUTORADO EM TRANSPORTES

**PUBLICAÇÃO: T.D-001A/2014
BRASÍLIA/DF: MAIO – 2014**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

**MODELO DE AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE
TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO
TERRITORIAL**

ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA SILVA

**TESE SUBMETIDA AO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E
AMBIENTAL DA FACULDADE DE TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE
BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A
OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTOR EM TRANSPORTES.**

APROVADA POR:

Prof. José Augusto Abreu Sá Fortes, Dr (ENC-UnB)
(Orientador)

Prof. Guilherme Lohmann, PhD (Griffith University/Austrália)
(Co-orientador)

Prof. Pastor Willy Gonzales Taco, Dr. (ENC-UnB)
(Examinador Interno)

Prof^a Maria de Lourdes Rollemberg Mollo, Dr^a. (FACE-UnB)
(Examinador Interno)

Prof^a Carla Conceição Lana Fraga, Dr^a. (UNIRIO)
(Examinador Externo)

Prof. Francisco Vella Ulhôa Botelho, Dr. (IESB)
(Examinador Externo)

BRASÍLIA/DF, 18 DE DEZEMBRO DE 2013

FICHA CATALOGRÁFICA

SILVA, ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA

Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial

[Distrito Federal] 2014.

xviii, 188 p. 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Doutora, Transportes, 2014).

Tese de Doutorado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Transportes

2. Turismo

3. Sistemas

4. Desenvolvimento Territorial

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

SILVA, E.A.M. (2014). **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial**

Publicação Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF. 188 p.

CESSÃO DE DIREITOS

AUTORA: Elisangela Aparecida Machado da Silva.

TÍTULO: **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial**

GRAU: Doutor

ANO: 2014

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta tese de doutorado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa tese de doutorado pode ser reproduzida sem autorização por escrito da autora.

Elisangela Aparecida Machado da Silva

Quadra SQN 411, Bloco F, Apto 206 – Asa Norte.

Brasília, DF – Brasil – CEP: 70.866-060. elisangela-machado@hotmail.com

AGRADECIMENTOS

Expressar nestas linhas meus sentimentos de gratidão poderá não refletir tudo que sinto pela conquista do título de doutora, mas é a forma que tenho de deixar registrado para a posteridade o que minha trajetória educacional representa para mim, minha família e todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para que eu alcançasse este objetivo.

Meus pais, Geraldo e Marcelina, pintor de paredes e empregada doméstica, duas figuras íntegras, comprometidas e com intensa alegria de viver, com formação educacional básica, sempre me fizeram acreditar que o futuro promissor está nos estudos e na competência com que exercemos tudo o que nos propomos na vida. Mesmo em uma base familiar de origem escrava e humilde, sujeita a todo tipo de preconceito e discriminação pela sociedade, eles, junto aos meus irmãos Gisele e Renato, proporcionaram estrutura, orientações e apoio para que eu pudesse aos poucos cumprir as etapas do meu projeto de formação.

Mas também sempre tive em meus professores uma grande base de sustentação, tanto nos ensinamentos fundamental e médio, quanto na graduação e na pós-graduação *lato senso* e *stricto senso*. Na graduação, na figura das professoras Beatriz Ribeiro e Denise Lábrea, aprendi que o ato de ensinar é sempre gratificante, nos faz ver mais longe e transforma vidas. Para mim, elas e outros professores serão sempre mestres na arte de ensinar, inspirando-me.

No mestrado e no doutorado, tive a honra de ser acolhida e orientada pelo professor José Augusto Sá Forte, um idealista quanto ao papel da universidade, ser humano generoso e que vê o melhor da vida nas relações entre as pessoas. Sou profundamente grata a ele por me conceder esta oportunidade e me orientar neste caminho acadêmico. O professor Guilherme Lohmann, um entusiasta da internacionalização da produção científica brasileira, aceitou prontamente o desafio da coorientação, contribuindo sempre com seu olhar criterioso e crítico. Aos dois, agradeço muito pela acolhida, pela convivência e pelas orientações que transcendem a elaboração do trabalho científico, contribuindo para minha trajetória e vida profissional.

Meus filhos Jefferson e Carlos Victor, meus companheiros das madrugadas sem fim. Sei que mesmo diante do meu silêncio, sempre estiveram comigo, dando-me suporte emocional e

logístico. Suportaram cada minuto de minha ausência, em prol de que todos os meus trabalhos acadêmicos fossem concluídos. E não foram poucos, passamos por duas monografias, uma dissertação e esta tese. Mesmo na pouca história de vida que têm, sempre compreenderam a importância do meu projeto de vida.

Os amigos, colegas de trabalho e chefes, sempre parceiros e compreensivos com a minha ausência, ou com o tempo exíguo para as atividades que nos envolviam. Quantos “nãos” foram proferidos para os convites de cafés, *happy hours*, viagens, reuniões etc. Grata por compreenderem meu momento de renúncia. E não posso deixar de agradecer àqueles que me ajudaram com a indicação de bibliografias, elaboração de mapas e gráficos e no trabalho de revisão.

Meus agradecimentos especiais ao Fernando e à Denise pelos anos de história e parceria na vida acadêmica, profissional e pessoal. A Viviane que perto ou distante, sempre companheira e acolheorda. Aqui também registro minha eterna gratidão à minha amada e querida Dr^a. Márcia, por todo acompanhamento físico e emocional neste período. Sem o seu profissionalismo e humanismo, dificilmente eu estaria aqui hoje escrevendo estas páginas.

Mais do que agradecer a estas pessoas, e a tantas outras que fazem e fizeram parte da minha história de vida até este momento, cabe aqui registrar que houve oportunidades e esforço pessoal, mas o mais importante foi a confiança em uma energia divina que nos move e nos faz realizar cada dia mais e melhor. Eu sempre acredito nela!

RESUMO

MODELO DE AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

A infraestrutura de transportes está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e configura-se como o principal indutor das transformações socioespaciais, o efeito do seu desempenho influencia os outros setores da economia. Esta concepção é relevante para o estudo da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento regional, em que o território passa a ser definido pelas práticas sociais estabelecidas em razão da acessibilidade conferida pelos transportes para a prática do turismo. Desta forma, admite-se, neste estudo, que os sistemas de transportes exercem relevante papel no território turístico. Contudo, pela limitação dos estudos, busca-se o desvelamento sobre os elementos dos sistemas de transporte e de turismo que quando acionados interferem nas condições do desenvolvimento territorial. Por isso, o objetivo principal desta tese é determinar e analisar os indicadores dos sistemas de transportes para o turismo que influem no desenvolvimento, a partir do estudo de caso no Litoral Sul da Bahia – Brasil. A determinação de indicadores dos transportes turísticos possibilitou avaliar sua influência no desenvolvimento territorial, indicar variáveis apropriadas para apreensão do fenômeno e delimitar com maior precisão o objeto de análise. Assim, a abordagem sistêmica proposta comprovou-se eficaz na detecção dos elementos do sistema de transporte para o turismo no desenvolvimento dos territórios, com possibilidade de análise do nível de estruturação da rede de transportes, da especialização dos destinos e na cooperação e integração entre os destinos turísticos. E estas transformações ocorrem respondendo a uma ordem sistêmica, passível de comparação entre territórios turísticos. Isso permite visualizar fatos e compreender a realidade, projetada em diferentes escalas, porém com atenção redobrada à diferenciação dos lugares.

Palavras-chave: sistema, transportes, turismo, desenvolvimento territorial.

ABSTRACT

ASSESSMENT MODEL OF TRANSPORT SYSTEMS INFLUENCE FOR TOURISM ON TERRITORIAL DEVELOPMENT

Transport infrastructure is directly related to economic development and is configured as the main driver of socio-spatial transformations; the effect of its performance affects other sectors of the economy. This concept is relevant to the study of the influence of transportation systems for tourism on regional development, in which the territory is now defined by established social practices because of the accessibility afforded by transport to the practice of tourism. Thus, it is assumed in this study that transport systems exert an important role in the tourist area. However, due to studies limitation, we seek the unveiling of the elements of transport system and tourism, which when put into action, interfere in territorial development. Therefore, the main objective of this thesis is to determine and analyze transport indicators for tourism that influence development from the case study in the South Coast of Bahia - Brazil. The determination of indicators of tourist transport made it possible for its influence on territorial development to be evaluated, indicate appropriate variables of the phenomenon apprehension and define the object of analysis more precisely. Thus, the proposed systemic approach proved effective in detecting elements of the transportation system for tourism in territories development with the possibility to analyze the level of transport network structure, destinations specialization and cooperation and integration between tourist destinations. And these changes occur in response to a systemic order open to comparison between tourist territories. This makes it possible for one to view facts and understand the reality designed in different scales, but with careful attention to places differentiation.

Keywords: system, transport, tourism, territorial development.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	iv
RESUMO	vi
ABSTRACT	vii
SUMÁRIO	viii
LISTA DE QUADROS	xi
LISTA DE TABELAS	xi
LISTA DE FIGURAS	xiii
1. INTRODUÇÃO	17
1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	17
1.2 PROBLEMA	20
1.3 JUSTIFICATIVA	21
1.4 HIPÓTESE	23
1.5 OBJETIVO	23
1.6 ESTRUTURA DA TESE	24
2. RELAÇÃO ENTRE SISTEMA DE TRANSPORTES E TURISMO: HISTÓRICO, DEFINIÇÕES E ABORDAGEM SISTÊMICA	25
2.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	25
2.2 RELAÇÃO HISTÓRICA	26
2.3 ABORDAGEM CONCEITUAL	30
2.4 ABORDAGEM SISTÊMICA	36
2.5 TÓPICO CONCLUSIVO	41
3. SISTEMAS DOS TRANSPORTES E TURISMO – RELAÇÕES E DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	42
3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	42
3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE E TURISMO	42
3.2.1 Sistema de transporte	42
3.2.2 Sistema de turismo	48
3.3 RELAÇÕES DOS TRANSPORTES E TURISMO	61
3.4 INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES E DO TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	65
3.5 TÓPICO CONCLUSIVO	73
4. SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO	75
4.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	75
4.2 MODELO DE ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS	75

4.3 COMPOSIÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS	80
4.3.1 Destino Turístico	80
4.3.2 Rota dos Fluxos Turísticos	81
4.3.3 Rede de Transportes em Territórios Turísticos	84
4.3.4 Relações Territoriais	85
4.3.5 Ambiente	86
4.4 INDICADORES E VARIÁVEIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS	87
4.5 RELAÇÃO ENTRE AS VARIÁVEIS E FEITOS SOBRE O TERRITÓRIO	89
4.6 TÓPICO CONCLUSIVO	90
5. METODOLOGIA: AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	92
5.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	92
5.2 DECISÕES METODOLÓGICAS	93
5.3 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	94
5.3.1 Litoral Sul da Bahia	99
5.3.1.1 Costa do Cacau	100
5.3.1.2 Costa do Descobrimento	103
5.3.2 Costa do Cacau e Costa do Descobrimento – território turístico	106
5.4 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO	111
5.4.1 Seleção das variáveis para Avaliação do Território Turístico	111
5.4.2 Análise das variáveis para avaliação do território turístico	114
5.4.3 Correlações e regressão das séries temporais	116
5.5 TÓPICO CONCLUSIVO	118
6. ANÁLISE DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS E TRANSPORTES PARA O TURISMO NA COSTA DO CACAU E NA COSTA DO DESCOBRIMENTO	120
6.1 – CONSIDERAÇÕES INICIAIS	120
6.2. INFLUÊNCIA DO AMBIENTE EXTERNO E DOS FLUXOS TURÍSTICOS REGIONAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS NO TERRITÓRIO	120
6.2.1 Contexto Internacional	121
6.2.2 Contexto Nacional	122
6.2.3 Contexto estadual e regional	129
6.3 – Análise DO SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NA COSTA DO CACAU E COSTA DO DESCOBRIMENTO	135
6.3.1 – Relações entre variáveis de demanda e oferta do sistema de transportes para o turismo	135
6.3.1.1 Rede multimodal de transportes, atrativos turísticos e movimento de passageiros rodoviários	135
6.3.1.2. Relação entre movimento de passageiros rodoviários e empreendimentos turísticos	139
6.3.2 - Relações entre variáveis socioeconômicas e demanda	142
6.3.2.1 Fluxos de passageiros aéreos e PIB	142
6.3.2.2 Fluxos de passageiros rodoviários e PIB	148
6.3.3 – Relações entre as variáveis socioeconômicas e demanda	149
	ix

6.3.3.1 – Características e distribuição territorial da população e empregos	149
6.3.3.2 – Relações entre empregos e fluxo de passageiros rodoviários	156
6.3.3.3 Relação entre variáveis da população, empregos, PIB e movimento nos aeroportos	159
6.3.3.4 Relação entre população, empreendimentos, movimento nos aeroportos e PIB Serviços	163
6.3.3.5 Relação entre empreendimentos e fluxos de passageiros rodoviários	164
6.3.4 - Relações entre variáveis da oferta e socioeconômicas	166
6.4 INFLUÊNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA COSTA DO CACAU E COSTA DO DESCOBRIMENTO - <i>outputs</i>	167
6.5 Análise da causalidade entre as variáveis e pertinência dos indicadores ao modelo proposto	171
6.6 Tópicos conclusivos	173
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	174
6.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS	174
7.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O MODELO DE AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL – CONTRIBUIÇÕES E LIMITES METODOLÓGICOS	175
7.3 PESQUISAS FUTURAS	177
7.4 COMENTÁRIOS FINAIS	177
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	178

LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1 – Composição do sistema	39
Quadro 3.1 – Composição do sistema de transporte	44
Quadro 3.2 – Componentes do Sistema do Transporte	47
Quadro 3.3 – Composição do sistema de turismo	51
Quadro 3.4: Elementos do sistema do turismo	62
Quadro 3.5 – Composição do sistema de transporte e turismo	64
Quadro 4.1 – Composição dos modos de transportes de passageiros	83
Quadro 4.2 – Indicadores e variáveis dos sistemas de transporte e turismo	88
Quadro 5.3 – Costa do Cacau: Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios	102
Quadro 5.5 – Costa do Descobrimento: Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios	105
Quadro 5.6 – Indicadores e variáveis do modelo de sistema de transportes para avaliação do desenvolvimento em território turístico – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento	112
Quadro 5.7 – Série temporal dos dados	113
Quadro 6.1 - PNT e Transportes	127
Quadro 6.2 - Brasil: Planos, Programas de Transportes e Turismo	128
Quadro 6.3 - Bahia: Planos, Programas de Transportes e Turismo	134

LISTA DE TABELAS

Tabela 5.1 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: distância rodoviária e tempo de voo a partir dos centros emissores de turistas	98
Tabela 5.2 – Costa do Cacau: PIB Municipal - Valor Adicionado a Preços Correntes por Setor de Atividade (R\$)	101
Tabela 5.3 – Costa do Cacau: PIB Municipal - Valor Adicionado a Preços Correntes por Setor de Atividade	104
Tabela 5.4 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: número de empreendimentos	106
Tabela 5.5 – Costa do Cacau: crescimento populacional – 2001 a 2011	108
Tabela 5.6 – Costa do Descobrimento: crescimento populacional – 2001 a 2011	109
Tabela 6.1 – Brasil: Evolução dos investimentos em infraestrutura de transporte	125
Tabela 6.2 - Bahia Investimento em Infraestrutura de Transportes – 2012/2013	132
Tabela 6.3 - Estimativas das regressões	147
Tabela 6.5 – COSTA DO CACAU: CRESCIMENTO POPULACIONAL E DE EMPREGOS 2007 a 2011 (%)	152
Tabela 6.6 – COSTA DO DESCOBRIMENTO: CRESCIMENTO POPULACIONAL E DE EMPREGOS 2007 a 2011 (%)	152
Tabela 6.4 - Número de empregos formais por subsetor de atividade econômica direta ou indireta do turismo segundo Municípios - Costa do Descobrimento e Costa do Cacau – 2007 a 2011	153
Tabela 6.7 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Correlação entre o número de empregos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais em cada município	158
Tabela 6.8: Costa do Cacau e Costa do Descobrimento – Correlação entre número de empreendimentos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais	165

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 – Estrutura da tese	24
Figura 2.1 – Interface do sistema de transportes e turismo no território	35
Figura 3.1 – Rede de transportes	45
Figura 3.2: Modelo de Sistema Turístico de Leiper	54
Figura 3.3 – Sistemas de Turismo Complexos	56
Figura 3.4 Classificação do Espaço Turístico	59
Figura 3.5 – Representação do espaço turístico	60
Figura 3.6 – Integração do Sistema de Transporte e Turismo	63
Figura 4.1 – Evolução do modelo de Sistema de Transporte Turístico	77
Figura 4.2 – Modelo de Sistema de Transportes em Territórios Turísticos	79
Figura 4.3 – Sistema de Transportes em Territórios Turísticos	91
Figura 5.1 – Brasil: Costa do Cacau e Costa do Descobrimento, na Bahia	94
Figura 5.2 –Bahia: Segmentos turísticos	96
Figura 5.3 – Brasil: Mapa da Regionalização do Turismo	96
Figura 5.4 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Regiões turísticas com delimitação dos municípios	97
Figura 5.5 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Rede Multimodal de Transporte	98
Figura 5.6 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Território turístico	110
Figura 5.7 – Procedimento de avaliação da influência dos sistema de transportes no desenvolvimento dos territórios turísticos Costa do Cacau e Costa do Descobrimento	119
Figura 6.1 – Chegadas de turistas estrangeiros ao Brasil (em milhões)	122
Figura 6.2 – Evolução da chegada de turistas ao Brasil (%)	122
Figura 6.3 - Brasil: Evolução dos investimentos no setor de transportes por modal (Milhões R\$)	125
Figura 6.4 – Bahia: fluxo emissivo rodoviário, 2011	131
Figura 6.5 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: origem e destino de transporte rodoviário interestadual	136
Figura 6.6 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Rede multimodal de transporte e atrativos turísticos	137
Figura 6.7 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: condições das rodovias na região	138

Figura 6.8 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Comparação entre a chegada de passageiros por vias aéreas e rodoviárias (2011)	140
Figura 6.9 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empreendimentos turísticos formais – 2011	140
Figura 6.10 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Densidade de atrativos turísticos e serviços turísticos na região x frequência de transporte intermunicipal	141
Figura 6.11 – Ilhéus: Viagens aéreas x PIB	143
Figura 6.12 - Costa do Cacau: Viagens aéreas x PIB	144
Figura 6.13 - Porto Seguro: Viagens aéreas x PIB	145
Figura 6.14 - Costa do Descobrimento: Viagens aéreas x PIB	146
Figura 6.15 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Fluxo de passageiros e PIB de serviços (R\$)	149
Figura 6.16 – População da Região Costa do Cacau e Costa do Descobrimento, 2001 a 2011	151
Figura 6.17 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: população 2011	152
Figura 6.18 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empregos por setor de atividade econômica – Média 2008 a 2010	155
Figura 6.19 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empregos por faixa de renda – Média 2008 a 2010	156
Figura 6.20 – Emprego e frequência de transportes	157
Figura 6.21 – Ilhéus: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos	159
Figura 6.22 – Costa do Cacau: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos	160
Figura 6.23 – Porto Seguro: Movimento aéreo, População, PIB e Emprego	161
Figura 6.24 – Costa do Descobrimento: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos	162
Figura 6.25 – Costa do Cacau: Movimento aéreo, População, PIB e Empreendimentos	163
Figura 6.26 – Costa do Descobrimento: Movimento aéreo, População, PIB e Empreendimentos	164
Figura 6.27 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: PIB Serviços (R\$), empregos por estabelecimento e renda	166

LISTA DE ABREVIATURAS

ABOTTC – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais

ABREMAR – Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos

AGERBA – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

ANTAQ – Agência Nacional dos Transportes Aquaviários

ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BIRD – Banco Mundial

BNB – Banco do Nordeste

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CODEBA – Companhia das Docas da Bahia

DERBA – Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia

DP – Destino Primário

DS – Destinos Secundários

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FIOL – Ferrovia Oeste-Leste

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

INE – Índice do Nível de Educação

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

INS – Índice do Nível de Saúde

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

IPS – Índice de Performance Social

ISB – Índice de Oferta de Serviços Básicos

OMT – Organização Mundial do Turismo

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PCR – Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia BID II

PDTIS – Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo

PIB – Produto Interno Bruto

PIL – Plano de Investimentos em Logística

PNIH – Plano Nacional de Integração Hidroviária

PNLP – Plano Nacional de Logística Portuária
PNLT – Plano Nacional de Logística de Transporte
PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT – Planos Nacionais de Turismo
PPPP – Políticas Públicas, Planos, Projetos e Programas
PREMAR – Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia
PRODETUR – Programa de Desenvolvimento do Turismo
RFT – Rota dos Fluxos Turísticos
SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura
SETUR – Secretaria de Turismo
TransCAD – Transportation Planning Software
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Desde o final do século XX, a dinâmica econômica, social e política mundial evidencia a existência de múltiplas escalas de relações de poder – o aparecimento de estratégias centro-periféricas e de arranjos espaciais que predizem o fortalecimento dos novos poderes regionais e locais como interlocutores das relações supranacionais. Isso requer dos pesquisadores um novo olhar para o território regional capaz de visualizar fatos que permitam compreender a realidade, projetada em diferentes escalas, porém com atenção redobrada para a diferenciação dos lugares, pois o espaço se torna mundial, se redefine, influenciado pelos fenômenos que são locais.

A leitura desse cenário mundial se consubstancia na ideia de que o espaço evolui com as diferentes sociedades e em relação com as forças externas, de onde mais frequentemente lhes provêm os estímulos. Milton Santos, em seus estudos sobre o espaço, aponta que todos os processos que formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são históricos e espacialmente determinados em um movimento conjunto. A possibilidade de apreensão do fenômeno em escala mundial torna-se central na análise territorial e impõe a noção de fração do espaço dentro do espaço total.

Nesta tese, região é entendida como recorte espacial, tomada para um determinado fim analítico, e como o aprofundamento das diferenciações espaciais em um mundo globalizado, afetado pelo avanço tecnológico, pela competitividade e pela aceleração dos eventos que moldam territórios e influenciam as sociedades locais. A região passa a ser definida pelas práticas sociais estabelecidas no espaço. É compreendida como o resultado das atividades sociais, econômicas e políticas exercidas pela sociedade (Raffestin, 1993, *apud* Riceto e Silva, 2008).

Diante da materialização da especialização com evidentes efeitos, nível de complexidade e extensão territorial distintos, a concepção regional adotada neste estudo implica ausência de barreiras em relação à migração e à circulação de bens, serviços e capital. Esta maior mobilidade de recursos entre regiões pode determinar que uma área exerça influência

relevante sobre as demais, em termos de atração de recursos produtivos ou de domínio de mercados, em virtude de dotações diferenciadas de recursos, insumos, infraestrutura, tamanho dos mercados consumidores e especialização da mão de obra.

A concepção é relevante para o estudo da influência dos transportes no desenvolvimento de territórios turísticos, promovido, sobretudo, pelo incremento de infraestrutura de transporte. Isso porque a especialização local é determinada pela demanda de outras regiões ou países pelos bens ali gerados e está diretamente relacionada a um conjunto de fatores que geram motivações de viagens e à escolha das áreas turísticas, a exemplo do deslocamento de indivíduos – os equipamentos de transportes ofertados ao tráfego de pessoas; o tempo de permanência na área receptora; a disponibilidade e a solicitação de equipamentos de hospedagem e de equipamentos complementares de alimentação; a recreação e o entretenimento; a fruição dos bens turísticos; o processo de produção e a distribuição desses bens e serviços.

Assim, o turismo reconhecido como uma atividade do setor de serviços, combina ampla gama de atividades econômicas e de serviços com o objetivo de atender às necessidades de lazer e de negócios dos turistas nos destinos. Emergem daí as funções primárias e inerentes à atividade que ampliam e consolidam o contexto em que se processa – transporte, alimentação e hospedagem. Em essência, o turismo é uma atividade que movimenta 52 diferentes setores da economia, dentre estes, o de transporte.

O setor de transportes é um dos mais importantes para a atividade turística, uma vez que há a locomoção dos turistas para fora de seus locais de origem e entre os destinos primários e secundários do núcleo receptor. Representa a acessibilidade, ou seja, torna o destino turístico e suas atrações acessíveis ao turista, fornece ligação entre o destino e a origem, facilita o movimento de pessoas. Ao mesmo tempo, exerce papel facilitador, condição fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino (Page, 2003; Palhares, 2006; Pearce, 2003).

As ações de intervenção no sistema de transporte – nos terminais, nas vias, nos serviços, nos tipos de veículos e nos equipamentos de apoio ao viajante – refletem-se na qualidade do turismo. Os resultados são identificados em todos os setores, sobretudo na circulação de bens, mercadorias e capitais que movimentam a economia. São benefícios que possuem amplo alcance social, uma vez que representam estímulo constante ao desenvolvimento de novas infraestruturas, de serviços e de empregos.

Contudo, há que se registrar que ainda existe amplo debate sobre o que é o turismo e ausência de definição absoluta advinda do fato de ser uma atividade recente e apresentar caráter multidisciplinar (Moesch, 1999, Beni, 2003, Lohmann e Panosso, 2008), em várias áreas do conhecimento, dentre elas a geografia, sociologia, biologia, administração, buscar identificar e definir o objeto do turismo. Neste sentido a Organização Mundial do Turismo – OMT, com o objetivo de reunir as características mais importantes dos conceitos existentes para o turismo até então, adotou uma definição que tem sido reproduzida em diversos estudos, definindo-o como “o conjunto de atividades realizadas por pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo maior que vinte e quatro horas e inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras” (OMT, 2001).

Neste estudo compreendemos o turismo como atividade econômica sistêmica constituída, basicamente, pela oferta de atrações culturais e naturais, pelo conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos (oferta), capazes de atrair para uma determinada região, durante um determinado período de tempo, um público visitante (demanda), com desejos de deslocamento variados podendo ser entre destinos dentro de uma mesma região turística.

Corroborando o conceito multidisciplinar adotado para o turismo, assume-se a definição de Magalhães (2009) sobre o transporte, compreendendo-o por meio de uma visão sistêmica:

O Sistema de Transporte - assim como o sistema de telecomunicações, de energia, de defesa etc. - são sistemas infraestruturais. Isso quer dizer que é sobre eles que os demais sistemas podem se desenvolver. Em termos comuns, a finalidade do sistema de transporte é satisfação de uma necessidade social (individual ou coletiva) que necessita do deslocamento de algo (pessoas e/ou mercadorias), e essa necessidade não se origina no próprio sistema de transporte, mas em outro sistema externo a ele.

Desta forma, admite-se neste estudo que o transporte e o turismo são dois sistemas que exercem relevante papel no desenvolvimento de territórios. São compreendidos como indutores do desenvolvimento regional, compondo o bojo de uma nova visão estratégica de investimentos por parte da esfera pública, influenciados diretamente pelas políticas adotadas.

Por este viés conceitual, o transporte para o turismo pode ser definido, de acordo com Lohmann, (2005), como um conjunto de componentes associados a determinados modos de

transporte – é o serviço que interliga a origem de uma viagem turística a determinado destino –, responsáveis por interligar vários destinos turísticos entre si. A apreensão desse conjunto pela ótica territorial institui-se como ferramenta técnica e conceitual para a concepção de políticas e de planejamento territorial, sobretudo ao possibilitar a análise das regiões turísticas quanto à dotação de infraestrutura e de serviços de transportes.

1.2 PROBLEMA

Em boa parte da literatura é reconhecida a importância do transporte para o desenvolvimento do turismo. A discussão sobre o transporte como um componente integral do sistema de turismo inicia-se nos anos 1970 (Lumsdon e Page, 2004 e Lohmann, 2006), com foco a partir de uma única perspectiva disciplinar, ou em um modo de transporte. Quando a abordagem é pelo viés geográfico, os estudos partem primordialmente da relação entre as características físicas/naturais dos destinos turísticos como determinante para a escolha do modal, tecnologia e tipo de infraestrutura de transportes (Lohmann, 2005 e 2006). Os estudos, em geral, tratam da interação espacial dos lugares, com destaque para os estudos sobre o nodos, como o estudo sobre *Hub* (Lohmann e Pearce, 2010), o turismo e a integração aos demais modos de transportes, sem ainda obter avanços na contribuição teórica e metodológica sobre sua influência no desenvolvimento dos territórios turísticos.

Portanto, falta uma abordagem interdisciplinar do tema. A análise do transporte e do turismo ainda não perpassa a compreensão em cadeia ou sistêmica, tão pouco há estudos sobre sua influência territorial. É sabido que o transporte não é o único fator determinante para o desenvolvimento regional, no entanto o desafio ao tratar dessa temática e relacioná-la ao turismo é também teórico e prático. Diante destas lacunas, como identificar uma aproximação teórica entre transporte e turismo para então estudar as consequências das relações estabelecidas no território?

Assim, neste estudo admite-se, como problema central, que várias disfunções do turismo doméstico brasileiro são agravadas pela falta de infraestrutura e de serviços de transportes adequados ao deslocamento e à acessibilidade dos turistas aos principais destinos e atrativos turísticos, principalmente ao considerar a dispersão espacial dos equipamentos, dos serviços e atrativos e as longas distâncias intra e inter-regional.

Por isso, indaga-se: quais critérios estabelecer para a definição/proposição de elementos comuns entre o sistema de transporte e o turismo com vistas a promover o desenvolvimento territorial? Quais variáveis utilizar na apreensão deste fenômeno? Quais são os elos de ligação entre transporte e turismo que contribuem para o desenvolvimento territorial?

É também conferida aos transportes a importância de facilitar o movimento dos fluxos de capitais, de pessoas e de bens entre diferentes localidades, distribuindo benefícios pelos espaços local, regional, nacional e internacional. Por influenciar espaços do local ao internacional, é compreendido como infraestrutura estratégica socioeconômica, em que a efetividade dos resultados a partir da implementação origina a efetividade operacional e estrutural. Aqui surge a necessidade de esclarecer como a infraestrutura e os serviços de transportes contribuem para o desenvolvimento do turismo.

O problema central desta tese é que, pela limitação dos estudos, falta um desvelamento sobre os elos de ligação dos sistemas de transporte e de turismo que interferem nas condições do desenvolvimento territorial.

1.3 JUSTIFICATIVA

O transporte é causa e consequência frequente da necessidade de intervenção territorial. Promove sempre interações políticas e sociais e a interface com outras estruturas econômicas nas localidades. Esta visão abrangente sobre a interface e a influência socioeconômica e espacial dos transportes evidencia a sua importância ao permitir acessos e mobilidade para fora dos locais de residência e dentro dos destinos visitados, o que remete à movimentação de turistas.

Nesse contexto, a infraestrutura de transportes está diretamente relacionada ao desenvolvimento regional e configura-se como o principal indutor das transformações socioespaciais, pois seu desempenho influi diretamente em outros setores da economia. Sua influência recai não somente sobre as decisões de localização dos investimentos por parte das instituições e dos empreendedores, como também sobre a decisão de produção e sobre os fluxos de bens, serviços e pessoas. Isto sinaliza que o setor de transportes possui papel de destaque na economia e que, por meio das políticas públicas, o governo pode estimular seu

desempenho mediante adoção de medidas de estímulo ao desenvolvimento econômico de determinada região.

O problema é que em consequência da limitação dos estudos teóricos e da efetiva integração das políticas de transportes e turismo, não se pode ainda avaliar, ou até mesmo mensurar, a influência da infraestrutura de transportes no desenvolvimento dos territórios turísticos. Há pouco conhecimento sobre a importância da infraestrutura de transportes no processo desenvolvimento dos territórios turísticos.

O Brasil é um território com grande potencial para o crescimento e desenvolvimento, por isso requer, entre outros fatores, a melhoria da acessibilidade às regiões pouco desenvolvidas, por meio de dotação, complementação, modernização e manutenção das redes de transportes. O setor de transportes, e os demais da infraestrutura econômica, deve fazer parte de uma estratégia de planejamento público de longo prazo, por meio dos investimentos em infraestrutura e da consolidação da integração competitiva dos territórios nacionais, buscando, assim, minimizar as deficiências que podem ser consideradas obstáculos à valorização das complementaridades inter-regionais e conduzir o país ao desenvolvimento. Ações que, se por um lado representam altos custos, sobretudo ao setor público, por outro, possibilitam benefícios localizados aos residentes, instituições e organizações.

O Banco Mundial (2009), no relatório sobre o desenvolvimento mundial, ressalta como elemento comum aos debates sobre urbanização, desenvolvimento e globalização a ênfase excessiva no direcionamento geográfico. A realidade do crescimento e do desenvolvimento apresentada no relatório é que a interação de lugares adiantados e atrasados é a chave para o desenvolvimento econômico. As intervenções voltadas para o espaço são apenas uma pequena parte daquilo que os governos podem fazer para ajudar lugares que não vão bem. Além dos incentivos direcionados ao lugar, os governos dispõem de instrumentos muito mais poderosos para a integração. Eles podem criar instituições que unifiquem os lugares e implantar infraestrutura que conecte alguns lugares a outros.

Diante dessa realidade e da necessidade de investimento no desenvolvimento econômico dos países, na infraestrutura de transportes, nos serviços e nos equipamentos turísticos, ao considerar os estudos existentes sobre as duas áreas e a falta de ferramentas técnicas para a gestão pública e privada, é importante conceber estudos que possam auxiliar na identificação da influência direta do transporte no desenvolvimento dos territórios turísticos.

1.4 HIPÓTESE

Os problemas e as justificativas definidas para esta tese indicam um novo olhar para o território turístico, compondo o bojo de uma nova visão estratégica, na qual os atrativos, os serviços e os equipamentos turísticos se distinguirão dos demais, impactados diretamente pela infraestrutura e pelos serviços de transporte.

Neste novo olhar, a delimitação territorial de regiões turísticas influenciadas pelos transportes, o que se questiona neste estudo é: como se consolida histórica, política, econômica e socialmente a interação dos transportes turísticos no território e como acontecem – em diferentes graus e qualidades, processos e níveis de desenvolvimento – nos destinos turísticos? As regiões são capazes de atrair turistas, de promover um processo de desenvolvimento turístico a partir da implementação de infraestrutura de transporte?

A partir destas indagações, a hipótese assumida nesta tese é que para o desenvolvimento do turismo são necessários projetos integrados de transporte e turismo para a consolidação da atividade turística nos territórios.

1.5 OBJETIVO

O objetivo é analisar a influência dos sistemas de transportes no desenvolvimento de territórios turísticos. São objetivos específicos:

- Determinar variáveis dos sistemas de transportes para o turismo, com influência no desenvolvimento do território.
- Identificar e analisar as relações entre sistema de transporte e turismo no contexto dos territórios regionais.
- Analisar a influência do sistema de transporte para o turismo no desenvolvimento territorial, utilizando como estudo de caso o Litoral Sul da Bahia - Brasil.

1.6 ESTRUTURA DA TESE

A estrutura desta tese consiste em estudar as possibilidades explicativas dos sistemas de transportes no que tange aos indicadores que influenciam no desenvolvimento dos territórios turísticos. Assim, o caminho da pesquisa foi definido em três fases: a primeira composta pela pesquisa bibliográfica; a segunda, coleta de dados e definição da metodologia de pesquisa; e a terceira, a análise do estudo de caso a partir das variáveis identificadas, conforme ilustrado na Figura 1.1.

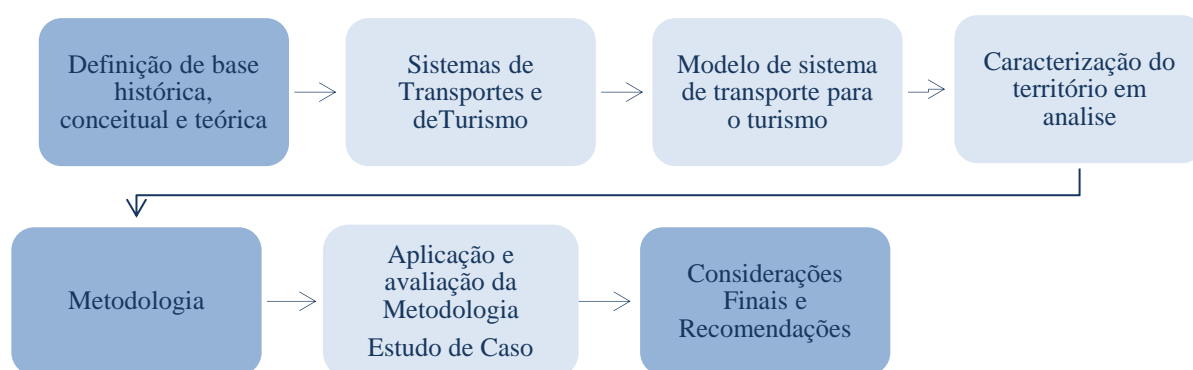


Figura 1.1 – Estrutura da tese

O documento de tese encontra-se organizado em sete Capítulos. Após o primeiro Capítulo, introdutório, apresenta-se, no segundo Capítulo, uma revisão teórica e conceitual sobre a relação entre o sistema de transportes e o turismo e a interface histórica estabelecida entre as duas atividades. O terceiro Capítulo, também de revisão teórica, é alusivo aos sistemas de transportes e à influência destes no desenvolvimento territorial. No quarto Capítulo, apresenta-se o modelo proposto para a análise do transporte para o turismo, capaz de ser aplicado na análise do estudo de caso. No quinto Capítulo é apresentada a região em estudo – Litoral Sul da Bahia e a metodologia formulada para aplicação ao estudo de caso escolhido. No sexto Capítulo encontram-se apresentadas as análises a partir do estudo de caso. E por fim, no sétimo Capítulo tem-se as considerações finais e as recomendações de futuras pesquisas.

2. RELAÇÃO ENTRE SISTEMA DE TRANSPORTES E TURISMO: HISTÓRICO, DEFINIÇÕES E ABORDAGEM SISTÊMICA

2.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Conceitualmente, ao longo das últimas três décadas, as ligações entre os transportes e o turismo foram tratadas de maneiras diferentes e em diferentes graus nos estudos sobre o desenvolvimento e a estruturação do turismo. A principal relação estabelecida entre as duas áreas, de forma básica e elementar, é a de que o setor dos transportes é um dos pilares para a existência da atividade turística, ao lado da hospedagem e da alimentação (Beni, 2001; Leiper, 1979; Boullón, 2002; Molina, 1997). Em outros casos, como no modelo de ciclo de vida de Butler (1980), que trata da evolução dos destinos turísticos, a relação com os transportes, enquanto promotor de conexões externas e de ligações internas, é ignorada. Tema recuperado por Prideaux (1998, 2000 e 2004) que propõe modelo de ciclo de vida para os produtos turísticos onde dotação de infraestrutura de transportes é uma das características preponderantes para o desenvolvimento.

O fato é que a expansão da atividade turística ocorre concomitantemente à formação de uma rede hierárquica e mais complexa de transportes, como a infraestrutura e o serviço na oferta da acessibilidade aos atrativos e equipamentos nos destinos. Os transportes para atender o turismo dependem da viabilidade e da atratividade de um destino, e um destino depende de transporte para o acesso de visitantes. A perspectiva estratégica subjacente a esta relação se manifesta em determinar se os transportes para o turismo são responsáveis por promover desenvolvimento no território.

Neste Capítulo, não se tem a pretensão de fazer um estudo da arte sobre a relação entre transportes e turismo, contudo, busca-se suporte histórico, conceitual e teórico na bibliografia publicada nos últimos dez anos para fundamentar a discussão sobre a influência dos transportes no desenvolvimento de territórios turísticos. E, por fim, lançamos mão da abordagem da Teoria Geral de Sistemas como norte para avaliar as estruturas dos transportes e do turismo.

2.2 RELAÇÃO HISTÓRICA

Desde o início dos tempos o homem se viu impulsionado a deslocar-se por diferentes motivos: subsistência, religião, comércio, guerras, conquistas, lazer, entre outros. Na idade média os romanos viajavam para vilarejos de veraneio para descansar e escapar do barulho das cidades. O turismo moderno surge após a Revolução Industrial, uma consequência do desenvolvimento tecnológico e das alterações nas relações sociais e econômicas, resultado, sobretudo, da busca por entretenimento e lazer no período de férias do trabalho (Paolillo e Rejowski, 2002; Roná, 2002; Palhares, 2002; Rodrigue, Comtois e Slack, 2006).

As primeiras viagens começaram a ser organizadas em meados do século XIX, ao passo que outros acontecimentos como o desenvolvimento dos transportes e da segurança e a reivindicação dos trabalhadores por mais tempo de lazer ocorreram concomitantemente. Até meados do século XIX, atravessar os oceanos demandava várias semanas, enquanto que atualmente é possível atravessar o Oceano Atlântico, por exemplo, em quatro horas a bordo de um avião. A redução do tempo de deslocamento entre países e continentes, graças à tecnologia, contribui para o fenômeno social que é o turismo.

A partir do século XX, aproximadamente, os meios de locomoção, o barco, o carro, o trem e o avião, por exemplo, surgiram com novas tecnologias, mais rápidos e seguros, contribuindo para transladar pessoas e objetos pelo mundo. Dentre estas tecnologias, Palhares (2002) credita principalmente ao automóvel e aos aviões a jato a intensificação e a frequência do turismo de massa que hoje existe em âmbito mundial. Enquanto os automóveis passaram a fazer parte da vida de centenas de milhares de pessoas em todo o mundo, permitindo uma grande mobilidade no dia a dia e o surgimento do turismo de curta distância, os aviões foram responsáveis por possibilitar o acesso rápido e seguro entre os continentes.

Aliado aos transportes, o desenvolvimento das comunicações foi fator determinante para ampliar as possibilidades de chegar às novas e mais distantes regiões de destino turístico. Isto favoreceu o aparecimento de um mercado padronizado, baseado na oferta de pacotes turísticos que permitiram organizar a demanda de um elevado número de turistas segundo seus interesses e necessidades.

A expansão do turismo está diretamente relacionada ao desempenho tecnológico e à integração multimodal dos transportes, concebendo, assim, uma rede de movimentação de

passageiros em âmbitos mundial, regional e local. A expansão do turismo, aliada aos avanços dos transportes, historicamente, pode ser sistematizada em quatro fases (Paolillo e Rejowski, 2002; Roná, 2002; Lohmann, 2002; Rodrigue, Comtois e Slack, 2006):

- Meados do século XIX ao início do século XX – origem do turismo organizado, surgimento das agências de viagens e do turismo marítimo transcontinental.
- Até a segunda Guerra Mundial – desenvolvimento dos cruzeiros marítimos, turismo de luxo.
- Após a segunda Guerra Mundial – desenvolvimento do transporte aéreo, do turismo internacional. Contribuição ao turismo de massa. Desenvolvimento do transporte rodoviário e do turismo doméstico.
- A partir de 1973 – as transformações nas relações sociais do trabalho, o direito às férias e como consequência a valorização do ócio e portanto, incentivo aos deslocamentos turísticos, levaram a recuperação e modernização dos transportes, a intermodalidade dos meios de transporte, a informatização e desenvolvimento tecnológico dos meios de transportes. Consolidação do turismo de massa rodoviário, ferroviário e aéreo. Retomada do desenvolvimento dos cruzeiros marítimos. Desenvolvimento do turismo aéreo de longa distância. Integração e uso de vários meios de transportes nas viagens turísticas.

Na história dos transportes no Brasil, entre o século XV e início do século XX, os avanços na produção agrícola motivaram a abertura de caminhos do litoral para o interior e a dotação de infraestrutura. A partir de meados do século XX, com o desenvolvimento da produção agropecuária, da industrialização e da formação dos núcleos urbanos de porte médio no interior do país, a estruturação do Sistema Nacional de Viação, composto pela rede de transportes terrestres, aquaviários e aéreos, foi instrumento fundamental à política pública nacional e à consolidação do processo de integração nacional (Ministério dos Transportes, 2013).

Na história dos transportes e do turismo no Brasil (Pires, 2001; Roná, 2002; Barreto, 2006 e Ministério dos Transportes, 2013), foi notória a priorização do transporte terrestre como forma de movimentação de cargas e pessoas primeiramente com a implantação de ferrovias, ligando os centros econômicos mais expressivos do interior para o litoral, e, posteriormente,

a implantação de rodovias de ligação do Distrito Federal às capitais e aos núcleos urbanos de porte médio.

A dotação de infraestrutura de transporte ocorreu no mesmo sentido da ocupação territorial do Brasil e de acordo com a lógica dos ciclos econômicos: de Oeste para Leste no período de extração de madeira, engenhos de açúcar, extração mineral e criação de gado (século XV até início do século XX); de Sul para Norte no período de expansão das fronteiras agropecuárias e da industrialização (meados do século XX ao XXI), com acentuado processo de urbanização.

Ao mesmo tempo, a formação das redes estruturantes de transportes rodoviários e aéreos foi marcante a partir da década de 1970, com o abandono das ferrovias como transporte de cargas e de pessoas e certo descanso com a implementação de infraestrutura aquaviária.

Concomitantemente, o turismo como fenômeno social no Brasil surgiu vinculado ao lazer, quando grandes contingentes de turistas passaram a viajar pelo Brasil. O turismo passou a ser estimulado a partir da década de 1930 (Barreto, 2006 e Pires, 2001), aproximadamente, enquanto atividade econômica do setor terciário, com serviços concentrados, sobretudo, em áreas urbanas.

Até a década de 1960¹, as políticas nacionais foram expressas em forma de diretrizes ou estratégias isoladas, com o objetivo de organizar e de incentivar agências de turismo, empresas de transporte e redes hoteleiras nos principais centros econômicos do país – São Paulo e Rio de Janeiro, onde viviam as classes mais abastadas do país e que também atraíam brasileiros e estrangeiros interessados nas atividades de negócios e de lazer (Beni, 2006).

A partir dos anos 1970, com as redes de transportes em franco processo de expansão, programas e projetos estruturantes, como os megaprojetos turísticos no Nordeste (décadas de 1970 e 1980) e o Programa de Desenvolvimento do Turismo – Prodetur (década de 1990), foram promovidos para estruturar o turismo, com interferência notável no território (Cruz, 2002 e Basso, 2009), apropriando-se da infraestrutura de transportes existente ou investindo

¹ Instituição do Decreto-Lei nº 55/66, que define a Política Nacional de Turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a então Empresa Brasileira de Turismo (Embratur).

na complementação para tornar o acesso e a estadia dos turistas viáveis no Nordeste e, também, em outras regiões até então inacessíveis do ponto de vista do turismo internacional.

Essa forma inicial de expressão das políticas públicas brasileiras induziu ao desenvolvimento parcial do turismo no território e estimulou diferentes formas de concentração da atividade. A concentração da atividade turística reflete a concentração da própria atividade econômica nas regiões Sul e Sudeste e no litoral Nordestino (Andrade, *et al* 2008). Dentre as cidades com os maiores PIB do turismo no Brasil – São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Campinas, Santos, Recife, Fortaleza e Vitória –, não há nenhuma da Região Amazônica. Isto evidencia uma atividade altamente concentradora em razão dos recursos técnicos, informacionais, financeiros e humanos no território. Neste caso, confirma-se a concentração da atividade turística nas metrópoles, em localidades onde há rede de transportes bem estruturada, em especial, portões aéreos de emissão e recepção de passageiros.

Por esta perspectiva histórica, fica evidente a interface existente entre o transporte e o turismo, no Brasil e no mundo. Os avanços tecnológicos dos transportes contribuíram para a diminuição do tempo de viagem, ofereceram conforto aos viajantes e agregaram valor ao apresentar novos serviços e na infraestrutura contribuíram para consolidar a rede de transporte mundial, atingindo regiões antes pouco visitadas, o que mudou sobremaneira a concepção de lazer. A ideia de viajar penetrou de tal forma nas relações sociais que se fortaleceu como uma conquista, um direito, uma possibilidade, um bem de consumo.

Pode-se afirmar, então, que a viagem é hoje um bem de consumo criado no contexto da sociedade via meios de propagação coletiva, sobretudo os meios de comunicação de massa eletrônicos (Coriollano, 1998), e em virtude das facilidades de transportes. Estes fatores foram reforçados por determinantes psicológicos na motivação por viagens (Page *et al*, 2001), dentre os quais: o desejo de escapar de um ambiente comum ou da rotina; relaxamento e recuperação; oportunidade para diversão; fortalecimento de laços de família; *status* social; interação social; oportunidades educacionais; realização de desejos e fazer compras.

Com a ampliação da oferta de infraestrutura de transportes no Brasil e no mundo, além da distribuição modal dos transportes e do desenvolvimento tecnológico, a prioridade para as viagens de férias recai sobre carros e ônibus, para as viagens de curta e média distâncias, e de avião para as de longa distância. O interesse por viagens incentivou várias regiões do mundo a

prover infraestrutura e estimular o desenvolvimento tecnológico dos transportes, o que também levou ao aprimoramento dos serviços e dos equipamentos para os usuários.

Os investimentos na implantação das redes de transportes têm resultados identificados em todos os setores, sobretudo na circulação de bens, mercadorias e capitais que movimentam a economia, vez que representam estímulo constante ao desenvolvimento de novas infraestruturas, serviços e empregos. As ações de intervenção na infraestrutura dos transportes – nos terminais, nas vias, nos serviços e nos equipamentos de apoio ao viajante – refletem-se na qualidade do turismo e nos destinos, com alcance social, uma vez que podem representar ganhos ou perdas de qualidade na prestação de serviços essenciais.

Todavia, a interface entre transporte e turismo levanta a questão do que é e o que não é transporte para o turismo. Isso porque os transportes podem ser usados tanto pelos turistas quanto por residentes. O transporte para o turismo pode ser elemento propulsor para o desenvolvimento da infraestrutura precária em algumas regiões e, também, para o crescimento econômico. Kaul (1985, *apud* Prideaux, 2000) reconheceu o papel do sistema de transporte como um componente essencial do desenvolvimento do turismo e afirmou que “transporte desempenha um papel importante na criação de sucesso e desenvolvimento de novas atrações, bem como o crescimento saudável dos já existentes. Prestação de transporte adequado transformou pontos mortos de interesse turístico em lugares ativos e prósperos, gerando o aumento da demanda.

2.3 ABORDAGEM CONCEITUAL

Nesta tese, a partir das contribuições teóricas de Beni (2003), compreendemos o turismo como atividade constituída, basicamente, pela oferta de atrações culturais e naturais, pelo conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, de alimentação, de transportes, de recreação e lazer, de caráter artístico, cultural, social ou de outros tipos (oferta) distribuídos em dado território, capazes de atrair, durante um determinado período de tempo, um público visitante (demanda).

O visitante é entendido como a pessoa que se desloca de um ponto A para um ponto B em viagem turística e está classificado em duas categorias: os turistas (visitantes que pernoitam

no destino) e os excursionistas (visitantes que não pernoitam no destino) (Palhares, 2002 e Lohmann, 2005). O que diferencia esse visitante dos demais² é o motivo da viagem: saúde, cultural, científico, negócios, ecoturismo, rural, arquitetônico, histórico, eventos, entre outros. Em princípio, utilizam a mesma infraestrutura, tanto a de transportes quanto a de alojamento, alimentação e lazer, por isso, o que diferencia esse grupo de usuários de transportes dos demais é o fato de não serem residentes.

Esta definição contribui para dirimir a dificuldade que se tem em distinguir o quanto dos fluxos de passageiros dos transportes dos destinos é demandado por turistas e está alinhada às definições de visitantes amplamente difundidas nos estudos de transportes e turismo (OMT, 2001; Palhares, 2002; Page, 2008). Por outro lado, evidencia a necessidade de pesquisas para identificar o perfil dos usuários dos sistema de transporte.

Nos estudos sobre turismo (Page, 2008; Lohmann, 2005; Page, 2009; Thompson, e Schofield, 2007; Gunn, 2002;) há o reconhecimento da influência dos transportes no turismo, em termos da sua disponibilidade e acessibilidade conferida aos visitantes. A acessibilidade torna o destino turístico e suas atrações acessíveis aos visitantes, fornece ligação essencial entre o destino e a origem, facilita o movimento de pessoas, ao passo em que exerce papel facilitador, condição fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino.

Via de regra, o turismo vem se desenvolvendo em localidades onde existem redes de transportes com disponibilidade para crescimento, uma vez no destino, os visitantes fazem uso de táxis, carros de locadoras, serviços de transporte público como ônibus, metrô, trens, *ferries*, barcos, entre outros. Contudo, há os serviços específicos destinados aos turistas, os chamados transportes turísticos, os quais podem se constituir na própria experiência do visitante, como passeios de barcos, ônibus panorâmicos, trens, bicicletas, charretes e outros.

Nesta tese os transportes turísticos são abordados como um componente do sistema de transporte para o turismo e considerado como os veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas utilizados para o deslocamento de pessoas em passeios locais, traslado e transportes especiais sem objetivo de lucro, com condições e padrões mínimos de conforto estabelecidos

² Diplomatas, trabalhadores, estudantes no exercício de suas atividades fora de sua cidade de domicílio.

por órgão oficiais³. Portanto, o que consagra o transporte como turístico é a experiência advinda com o uso pelo turista.

Nos estudos sobre turismo são atribuídos aos transportes a definição de elemento funcional da viagem (Peters, 2006, Lumsdon e Page, 2004; Lohmann, 2005), como a melhor e mais rápida forma de deslocamento entre um destino e outro. O setor de transportes imbuído por uma visão sistêmica tende a definir transportes a partir de um ponto de vista de utilidade única para transportar algo através do espaço entre um lugar e outro (Tiffin e Kissling, 2007).

A área econômica define transportes por meio da relação custo-benefício no que tange à transferência de pessoas ou de mercadorias para outro local, com agregação de um valor acima daquele anterior à mudança de localização (Quinet e Vickerman, 2004; Lumsdon e Page, 2004), ou analisa a geração de produção, emprego e renda estimulados pelo setor.

Contudo, é relevante a abordagem sobre a perspectiva mais dinâmica, a partir da circulação de pessoas, bens e informações, o que indica uma vertente econômica e espacial, portanto territorial. Um fenômeno sobre a acessibilidade proporcionada às pessoas em viagem, fora de seus locais de moradia. Daí surge a definição proposta por Peters (2006), a partir do foco de redução do tempo gasto com os deslocamentos com garantias técnicas para o aumento da mobilidade e acesso mais rápido e eficiente entre os destinos turísticos. A definição consiste em abordar as viagens turísticas como uma utilidade em si mesmo e estão limitadas a contextos turísticos específicos, onde viajantes se locomovem entre diferentes localizações geográficas para qualquer finalidade e duração. Portanto, uma compreensão das viagens turísticas com foco na relação espaço, tempo e diminuição dos fatores de impedância dos transportes.

Daí compreende-se que os transportes, assim como as telecomunicações, a energia, a defesa etc., são infraestrutura e, também, serviço. É sobre essa infraestrutura que os demais sistemas podem se desenvolver. A finalidade do sistema de transportes é o atendimento à necessidade social (individual ou coletiva) de prover o deslocamento, seja de pessoas ou de mercadorias, e essa necessidade lhe é demandada por outro sistema externo a ele (Magalhães, 2009), por exemplo, o do turismo. Trata-se de uma rede de abrangência global, capaz de

³ Lei no. 11.771, de 17 de setembro de 2008. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11771.htm, Acessado em 10.03.2013.

promover a mobilidade⁴. Em essência, sua capacidade de crescimento e de atendimento é provocada pelos níveis de acessibilidade das pessoas inter e intradestinos turísticos.

Desse entendimento sobre a interface entre transporte e turismo, destaca-se um problema de ordem conceitual para fins de delimitação do objeto de estudo: abordar os transportes como “turísticos” ou como “para o turismo”. De acordo com Page (2005), essa abordagem provoca a distinção do turismo e do transporte em dois aspectos. Primeiramente, o transporte para o turismo é visto como um serviço e, portanto, a satisfação concentra-se em valores referentes à qualidade dos serviços prestados – velocidade, preço, conforto, confiabilidade, infraestrutura etc.; em segundo, o transporte permite uma experiência turística cuja avaliação concentra-se em valores subjetivos, que condizem com o perfil dos visitantes, a motivação pela viagem e a atratividade.

Ao permitir uma experiência turística, o meio de transporte é convertido em um produto comercializado para visitantes atraídos pela paisagem, localização, patrimônio, grau de interesse, novidade e potencial relacionado, compõe o bojo de uma vivência diferenciada de qualquer outra. Uma perspectiva em discussão⁵ do transporte como integrante do turismo ao invés de fornecedor somente de acesso aos atrativos turísticos. Portanto, eis a primeira constatação: a relação entre transporte e turismo não pode ser meramente intuída, mas, sim, planejada e projetada para compor uma parte essencial da experiência turística.

Sobre esta perspectiva, de acordo com Robbins (2003), o transporte enquanto produto turístico⁶ pode assumir três classificações:

- Museus e parques temáticos sobre os transportes, com exposição de veículos (originais e réplicas) e a possibilidade de demonstrar a evolução histórica e tecnológica. A título

⁴ Considera-se, de acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mobilidade a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço e acessibilidade a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados.

⁵ Pesquisadores, à luz da definição dos transportes turísticos, analisaram a experiência vivenciada por visitantes tendo como perspectiva vários meios de deslocamento: trens, barcos, navios, ônibus, bicicletas, carros, *ferries* etc. (Carril e Pazos, 2009; Cooper et al, 2008; Page, 1998; Halsall, 1992 e 2001)

⁶ O produto turístico é a amálgama de elementos tangíveis e intangíveis, centralizados em uma atividade específica e em uma determinada destinação. No sentido macroeconômico, é constituído por um conjunto de subprodutos tais como transporte, hotelaria, restaurantes, filmes, livros, diversões, *souvenirs*, seguro, roupas para férias etc. Em sentido microeconômico, cada um deles pode receber a denotação de produto turístico (Medlik & Middleton, 1994 e Beni, 2001). Nesta tese, tratamos da compreensão do produto turístico no sentido macroeconômico, no contexto geral do tema em análise, e o transporte turístico em contexto restrito.

de exemplo, tem-se o Museu Nacional Marítimo de Greenwich (Inglaterra) e a Estação de Caminhos de Ferro em Maputo (Moçambique).

- O veículo não é apenas para o deslocamento de visitantes e da população local, ele pode se constituir na própria atração turística pelas características que lhes são peculiares como a história, os componentes tecnológicos e o valor cultural agregado pela população e pelos visitantes. Os exemplos são os táxis amarelos de Nova York (Estados Unidos), os ônibus *duble deck* de Londres (Inglaterra), os elevadores de Lisboa (Portugal) e o bonde de Santa Tereza, no Rio de Janeiro (Brasil).
- O veículo é a principal motivação do visitante, no qual se encontram também agregados outros serviços tais como hospedagem e alimentação, para além de proporcionar o deslocamento entre um ponto e outro. É o caso do ônibus turísticos de Curitiba e Brasília (Brasil); do *Blue Train* (África do Sul), do *Orient Express* (Europa) e dos cruzeiros marítimos ou fluviais.

Vistos como produtos, os transportes turísticos, quando destinados exclusivamente aos visitantes, podem ou não aderir à rede de transporte local e promover efeitos significativos na organização espacial, na valorização dos aspectos socioculturais e ambientais e na inclusão social. Os transportes turísticos para além de representar experiências em si mesmos, de acordo com Carril e Pazos (2009), podem alçar representação significativa no planejamento espacial dos destinos turísticos e na expansão dos sistemas de transportes, visto que os estudos desenvolvidos sobre a “turisficação” do território (Hall, 1999; Dickinson e Robbins, 2008; Carril e Pazos, 2009) indicam uma competição entre grupos sociais pelos recursos escassos de serviços e infraestrutura de transporte.

O transporte enquanto produto da experiência turística apenas não pode ser compreendido como suficiente para promover mudanças estruturais, sobretudo quando o aspecto observado é o desenvolvimento do território, pois está inserido em um contexto maior de promoção da mobilidade e da acessibilidade às pessoas com diversos interesses e motivações. Visto por este prisma, os transportes turísticos, para fins de caracterização do objeto de estudo desta tese, são tidos como um componente do sistema de transporte, o que os consagra como um segmento dentro do setor de transportes – em que os aspectos da acessibilidade e da

conectividade⁷ são aspectos observáveis nas relações entre transporte e turismo (Duval 2007, Page 2009, Lohmann e Duval, 2011; Lumsdon e Page, 2004).

E por isso, nesta tese, a abordagem não se restringe ao tratamento dos transportes turísticos, mas dos transportes para o turismo, representados por uma série de modos em operação por meio de vastas redes que consistem em pontos (ou nós) e rotas (ou vetores), e que são operadas em âmbitos global, regional e local, conexões necessárias para promover a mobilidade e a acessibilidade dos visitantes, tendo os transportes turísticos como um segmento do sistema de transporte e um componente importante no desenvolvimento dos destinos (Duval, 2007).

Visto assim, o transporte para o turismo tende a ser caracterizado pelo seu multipropósito de mercado – funcionalidade, objetividade, velocidade, acessibilidade e conectividade –, envolve o movimento de um local para outro e um grau de atração ou, mais precisamente, a satisfação dos desejos associados ao processo real de viajar. Portanto, não tem um papel funcional, mas sim sistêmico e em constante interação com outros sistemas. Influencia e é influenciado pelo conjunto do sistema de transporte instalado em dado território. E, se um age sobre outro, modificam as estruturas existentes no tempo e no espaço (Figura 2.1).

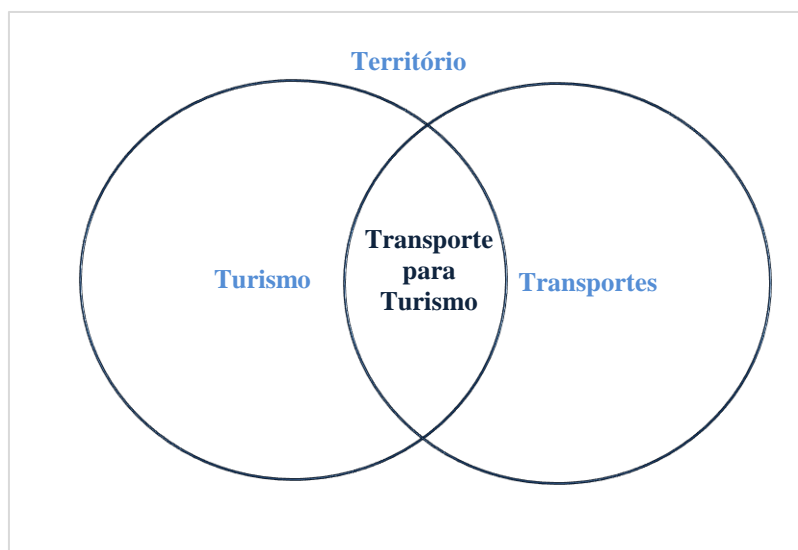


Figura 2.1 – Interface do sistema de transportes e turismo no território

⁷ A acessibilidade é uma medida comparativa geográfica de vários pontos dentro de uma rede e as conexões que são possíveis dada a oferta de transporte existente. Conectividade é uma medida similar, mas examina as limitações práticas e tecnológicas e oportunidades para maior acessibilidade (por exemplo, menor tempo de viagem ou meios de transporte mais eficientes) (Lohmann e Duval, 2011).

Nesta concepção, entende-se que as transformações no território surgem como resultado da relação entre o transporte e o turismo, cujos efeitos se concretizam à medida que ocorrem interações socioeconômicas, políticas e técnicas, seguindo uma lógica integrada e portanto sistêmica.

2.4 ABORDAGEM SISTÊMICA

Os estudos dos transportes para o turismo no momento atual envolvem uma profusão de questões sociais, políticas, econômicas, ambientais e, também, tecnológicas, conforme abordado no Capítulo anterior. Requerem a aplicação de procedimentos técnicos e teóricos que rompam com a convencional visão funcionalista que acentua a manutenção das estruturas institucionais sem considerar os aspectos históricos, os processos, as transformações socioculturais, o desenvolvimento interno, obstruindo e relegando a segundo plano o poder de transformação social (Bertalanffy, 2010).

Enquanto na abordagem funcionalista os processos de socializações existentes são entendidos como produções e reproduções das estruturas com caráter social adaptado às exigências do sistema social, a visão sistêmica agrega valor às análises ao ser capaz de dirimir conflitos, oposições, contestações etc. Porque é capaz de agregar processos de mudança e de transformações que são contraditórios e convergentes, e no entanto produzir resultados em comum.

A abordagem funcionalista traz uma noção de imparcialidade dos agentes e das subestruturas que o compõem e reconhece a dinâmica social por meio das mudanças provocadas, desde que não atentem contra o próprio sistema. Nela, cada elemento que compõe o sistema é interpretado como uma instituição em sua função, em sua contribuição à manutenção do sistema. No entanto, de acordo com Demo (1995), é onde se encontra o vício metodológico básico da abordagem funcionalista, por excluir sistematicamente certos fenômenos por deficiência de instrumental de captação de mutação, conflito, pólos contrários, superação de sistemas etc.

O funcionalismo é superficial na prática, porque somente podemos alterar o curso das coisas

manipulando seus mecanismos, o que o caracteriza como insuficiente para explicar e encontrar as causas de uma crise conjuntural ou do fenômeno turístico em sua complexidade e interdisciplinaridade metodológica (Moesch, 2004 e Bruyne, 1977). E mais, o funcionalismo estudado por Moesch (2000 e 2004) mostrou-se insuficiente para tratar o Turismo como objeto de conhecimento. Na sua utilização como suporte teórico para a construção do objeto, transparece uma superficialidade na complexidade do fenômeno turístico. Um exemplo, é a abordagem dos transportes somente como infraestrutura e serviço ofertado aos turistas entre a origem e o destino, sem concebe-lo como capaz de promover transformações que levem ao desenvolvimento territorial.

Contudo, o “sistemismo” e o funcionalismo são aparentados. Em parte, a abordagem sistêmica mantém o espírito do funcionalismo, sobretudo na tentativa de conservar a dinâmica, embora encerrada no horizonte do sistema, mas quando vislumbrada sobre a teoria dos sistemas abertos considera os fatores externos que a influenciam. A originalidade está na sua aplicabilidade utilização como instrumento técnico de regulação e controle normativo no planejamento e no desenvolvimento.

Como paradigma ao foco funcionalista e diante da necessidade científica de formalizar previamente procedimentos ordenados conforme conceitos, funções, estrutura e processos, a visão sistêmica tem por finalidade descrever o funcionamento tanto de organismos vivos quanto da sociedade, por meio do estabelecimento de uma previsão de futuro com uso de técnicas e recursos matemáticos, com o incremento do tratamento probabilístico (Maciel, 1974, Lieber, 2004 e Bertalanffy, 2010).

Os estudos sobre os sistemas como teoria remontam à Idade Média (Lieber, 2004), mas é a partir de 1930 que se amplia o conhecimento de seus fundamentos, epistemologia e aplicações, que os sistemas tomam corpo como método aplicado na Biologia, Cibernética, Engenharia e Matemática. Desde a década de 1960, o “sistemismo” é aplicado a todos os campos da ciência como forma lógica de apreensão da realidade. Seu pensamento consta aplicado nas atividades cotidianas acadêmicas, industrial, de gestão, entre outras (Bertalanffy, 2010 e Van Gigch, 1974).

Nesta tese, temos a Teoria Geral de Sistemas aplicada aos transportes para o turismo, concebida como forma lógica de apreensão da realidade, pela descrição ou destaque de traços da realidade, pois permite a percepção de uma condição de ordem e a proposição de uma

forma operativa voltada para determinado objetivo. Definido deste modo, o sistema torna-se uma coleção de elementos relacionados ou conectados de tal modo que formam um todo, ou uma unidade lógica a partir das interações estabelecidas.

A partir dos trabalhos de Van Gigch (1974), Maciel (1974), Buckley (1976), Lieber (2004) e Bertalanffy (2010), adota-se sistema, na vertente interna, como um conjunto composto essencialmente por elementos em interação, em que cada elemento relaciona-se um com o outro, direta ou indiretamente, de modo mais ou menos estável, em um determinado período de tempo. Nele se estabelece uma relação causal entre os elementos que o compõe, em interação temporária ou permanente.

Sob a ótica externa, o sistema é estabelecido por uma delimitação ou fronteira, por meio da qual é possível distinguir um conjunto de elementos em interação. Contudo, está dinamicamente relacionado e inserido ao meio ambiente e em contínuo processo de mudança, o que pressupõe uma constante transformação.

Sobre os sistemas, a partir dos estudos elaborados por Van Gigch (1974), Maciel (1974), Buckley (1976), Lieber (2004) e Bertalanffy (2010), fica definido que a estrutura dos sistemas é composta pela relação dos elementos em conjunto, pela valorização dos processos de mudança e de desenvolvimento e pela relação com o tempo, influenciados por agentes que operam mudanças em determinados objetos em processo de funcionamento conectado com o global.

Entretanto, a estrutura espacial na qual os sistemas se encontram abrigados não aparece como parte desse modelo conceitual, mas é intuída e encontra-se evidente em vários trechos dos estudos de Bertalanffy (2010) desenvolvidos entre 1930 e 1960:

As regularidades na “micro-história”, isto é, nos acontecimentos em espaços limitados, períodos reduzidos e pequenos campos de atividade humana são certamente vagos, necessitam exploração e estão longe de chegarem a ser proposições exatas.

A sociologia, com seus campos afins, é essencialmente o estudo de grupos ou sistemas humanos, desde os pequenos grupos como a família ou a equipe de trabalho, passando por inumeráveis intermediários de organizações informais e formais, até as maiores unidades, como nações, blocos de poder e relações internacionais.

A ciência natural trata de entidades físicas no tempo e no espaço, partículas, átomos e moléculas, sistemas vivos em vários níveis, conforme o caso.

A noção espacial, identificada nas citações, seja ela nas transformações históricas que ocorrem no espaço, na noção de escala geográfica, ou ainda relacionadas aos objetos fixos no espaço, revela-se como componente estrutural dos sistemas sociais.

Por este prisma, confere-se ao espaço significado importante enquanto categoria de análise dos sistemas, por poder ser interpretado pela sua totalidade composta de múltiplas dimensões. De acordo com Steinberger (2006), em análise feita pela pesquisadora a partir da teoria do espaço de Milton Santos (1979, 1988, 1992, 1994, 1996, 2000, 2005) e sobre regionalização de Haesbaert (2004), valoriza-se e estabelece-se o ordenamento do espaço urbano, rural, ambiental e regional como centro dos estudos geográficos. Espaço este composto por elementos inter-relacionados e integrantes de uma mesma realidade territorial determinada pela constituição da formação social e econômica que se manifesta através de processos e é a testemunha de uma história cuja funcionalidade depende das demandas de vários níveis, desde o local até o mundial.

Surge desta reflexão, um componente essencial do sistema, a noção de território. Compreendido como fração do espaço concebido a partir das relações sociais e políticas estabelecidas. Constituindo-se no *locus* onde as relações sociais e políticas se produzem e reproduzem. Sua delimitação e abrangência espacial se dá a partir de decisões políticas (públicas e privadas), e constitui-se num espaço influenciado por critérios técnicos e econômicos. O território não é o objeto em análise, mas é nele que se encontram os registros das transformações propostas pela sociedade e portanto, as evidências de desenvolvimento encontram-se nele registradas por estruturas e nas relações políticas, sociais e econômicas.

Assim, nesta tese, a estrutura de um sistema é composta por ambiente (interno e externo), elementos, relações, *inputs* e *outputs* e pelo território (Quadro 2.1).

O território surge como elemento que compõe o sistema, onde sua estruturação ocorre relacionado com a organização e funcionamento do sistema, regido pelos mecanismos políticos e sociais internos e externos a sua delimitação geográfica.

Quadro 2.1 – Composição do sistema

Composição	Descrição
Ambiente	Ambiente externo – aspectos ambientais, tecnológico, político, econômico e sociocultural. Ambiente interno – aspectos ambientais, tecnológico, político, econômico e sociocultural internos com influência direta sobre a infraestrutura, a estrutura produtiva, a informação e a formação.

Inputs	<i>Inputs</i> são geralmente os recursos aplicados sobre um ou vários componentes do sistema.
Outputs	<i>Outputs</i> são os resultados do processo das relações e das transformações que ocorrem no sistema e são contadas como resultados.
Componentes	Os componentes são elementos do sistema que podem se constituir, a depender do foco, em subsistemas. Constituem-se em um conjunto de elementos compatíveis ou não, que são afetados e afetam o meio no qual estão inseridos.
Estrutura	Estrutura refere-se à forma das relações estabelecidas entre os componentes em conjunto. Pode ser simples ou complexa, dependendo do número, tipo e nível das inter-relações estabelecidas no sistema.
Relações	Relações são estabelecidas entre os componentes do sistema interligados entre si e promovem a consolidação das estruturas. Os processos que são engendrados a partir das relações estabelecidas proporcionam transformações dos <i>inputs</i> e mudanças são constatadas por meio dos <i>outputs</i> observáveis e mensuráveis.
Território	Território consubstancia-se pela apropriação do espaço, por meio da ação conduzida por atores em qualquer nível hierárquico. É compreendido como o resultado das atividades sociais, econômicas e políticas exercidas pela sociedade. Processo em que há a especialização com evidentes efeitos, nível de complexidade e extensão territorial.

Elaborado a partir de: Van Gigch (1974), Maciel (1974), Buckley (1976), Lieber (2004), Steinberger (2006), Raffestin (1993, *apud* Riceto e Silva, 2008) e Bertalanffy (2010).

A partir das definições descritas no Quadro 2.1, considera-se o sistema um conjunto de componentes ou subsistemas relacionando-se entre si e com seus ambientes. Neste sentido, sistema é uma abordagem teórica e analítica útil para compreender fenômenos, por ser versátil, por levar em conta a compreensão de um fenômeno no contexto de um todo mais amplo e por retratar relacionamentos entre partes constituintes como propriedade essencial (Van Gigch, 1974). É aberto, conforme definido por Bertalanffy (2010), por permitir troca constante com seu ambiente, apresentando importação e exportação, construção e demolição dos materiais que o compõem. Os sistemas são propulsores de integração e de mudanças no território.

À luz da Teoria Geral dos Sistemas é possível analisar os transportes para o turismo de forma total, como também dividi-los em partes para facilitar a compreensão do objeto de estudo. Isto porque cada um dos elementos – dos transportes e do turismo – interage como sistema não apenas para contribuir com a existência do turismo, mas também porque é influenciado por outras características sociais, econômicas, tecnológicas e políticas, internas e externas ao território em que se encontra. Assim, os transportes e o turismo, enquanto fenômenos passíveis de observação e mensuração, serão analisados seguindo a lógica sistêmica e, posteriormente, serão estabelecidas as relações coexistentes com efeitos no território.

2.5 TÓPICO CONCLUSIVO

Por meio da perspectiva histórica fica evidente a interface existente entre o transporte e o turismo. Os avanços tecnológicos nos transportes contribuíram para a diminuição do tempo de viagem entre as regiões mundiais e possibilitaram o aumento dos fluxos turísticos. Os transportes para o turismo constituem uma rede de abrangência global capaz de promover a mobilidade. Em essência, sua capacidade de crescimento e de atendimento é provocada pelos níveis de acessibilidade das pessoas inter e intradestinos turísticos.

Assim, a abordagem deste fenômeno ocorre sob uma perspectiva dinâmica quanto à circulação de pessoas, bens e informações no território. Um fenômeno sobre a acessibilidade proporcionada às pessoas em viagem, fora de seus locais de moradia, onde as viagens têm uma utilidade em si e estão limitadas a contextos turísticos específicos, entre diferentes destinos para qualquer finalidade e duração. Em que a relação entre transporte e turismo não é intuída, mas sim deduzida, planejada e projetada para compor uma parte essencial da experiência turística.

Por isso, a título de definição conceitual para a composição do objeto em estudo nesta tese, os transportes para o turismo – representados por uma série de modos em operação por meio de vastas redes que consistem em pontos (ou nós) e rotas (ou vetores), são operadas em âmbito global, regional e local, como conexões necessárias para promover a mobilidade e a acessibilidade dos visitantes – são entendidos como um segmento do sistema de transportes e componente importante no desenvolvimento dos destinos turísticos.

Ao passo que a análise de um e de outro, com vistas a estabelecer os pontos de contatos, é feita a partir da Teoria Geral de Sistemas, podendo, assim, consubstanciar a proposição de um resumo esquemático do sistema de transporte para o turismo (Capítulo 4).

Portanto, o que se caracteriza neste estudo é a relação estabelecida entre os sistemas de transportes e o turismo para acessibilidade e conectividade dos visitantes em viagens turísticas, cuja interface sistêmica e territorial encontra-se descrita no Capítulo 3.

3. SISTEMAS DOS TRANSPORTES E TURISMO – RELAÇÕES E DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Neste Capítulo são apresentadas as definições do objeto e da composição do sistema de transportes e o turismo. Por fim, serão explicitados os efeitos sobre o território. Não se tem a pretensão de fazer um estudo da arte sobre os sistemas de transportes e o turismo, contudo buscou-se suporte teórico e conceitual, sobretudo na bibliografia nacional e internacional publicada nos últimos dez anos, para fundamentar a discussão sobre a interação destes sistemas com o desenvolvimento dos territórios turísticos.

3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE E TURISMO

O estudo do objeto do sistema de transporte, assim como do sistema de turismo, é complexo, por envolver vários modais, estar em contato com vários setores econômicos, envolver questões de níveis hierárquicos e escalas geográficas e requerer uma abordagem multidisciplinar para a apreensão das inter-relações existentes entre seus componentes. E é nesse sentido que a Teoria Geral de Sistemas, tem seu lugar. A análise dos sistemas de transporte e do turismo ocorre a partir da identificação dos componentes, ambiente, estrutura, *input*, *output*, relações e dimensão territorial.

Neste Item encontram-se definidas e conceituadas a composição desses sistemas, em um contexto territorial em que um age sobre outro, modificando as estruturas existentes no tempo e no espaço.

3.2.1 Sistema de transporte

A composição do sistema de transportes foi analisada, no que concerne aos aspectos relacionados à fixação territorial e à capacidade de interação com as demais atividades econômicas, a partir dos trabalhos de Maunhein (1979), Rodrigue, Comtois e Slack (2006) e Magalhães (2010), sintetizados no Quadro 3.1.

O ambiente dos transportes é influenciado por aspectos internos e externos, por isso é um sistema aberto, sob a interveniência das condições sociais, políticas, econômicas, ambientais, históricas. Embora nenhum dos autores destaque a tecnologia como um aspecto do componente ambiental, é importante incluí-lo, pois, conforme descrito no subtítulo 2.2, os avanços tecnológicos no setor de transportes proporcionaram a expansão e a diversificação da atividade turística no mundo.

A identificação dos *inputs* e dos *outputs* foi percebida em duas vertentes. A primeira está relacionada aos aspectos intrínsecos ao sistema de transportes – transporte de pessoas e mercadorias, gasto de energia. A segunda, quanto aos demandantes de transportes e aos efeitos gerados pelos transportes no ambiente interno e externo ao sistema, como é o caso da mobilidade e acessibilidade. Das duas vertentes obtém-se uma linha de entendimento de que o sistema de transporte age sobre si mesmo ao proporcionar movimento de pessoas e mercadorias. Quando acionado, ou quando age sobre outros sistemas, gera transformação com efeitos positivos ou negativos na medida em que é demandado.

Os componentes dos sistemas são apresentados de forma simples e direta, sendo constituídos por pessoas, veículos, vias e edificações. Contudo, é relevante destacar a complexidade do sistema de transportes retratada por Rodrigue, Comtois e Slack (2006), que se distingue de outras posições, pois destaca os “nós, ligações, locais de origem e destino e pessoas” como componentes do sistema de transportes. Abordagem importante, pois, para além de definir os componentes, indica a existência de estruturas espaciais organizadas em rede⁸ para proporcionar o deslocamento de pessoas, o que confere maior significado às ligações e aos polos de geração de fluxo (nós).

Assim, a partir desta concepção entre os componentes e a estrutura de transportes, enfatiza-se uma das características do sistema de transportes, a organização espacial, ressaltada por estabelecer ligações e nós – polos de origem e destino, com distintas hierarquias e com a formação de redes que surgem em função da mobilidade e da acessibilidade conferida (Taaffe, Gauter e O’kelly, 1996) e pela concentração de atividades sociais e econômicas.

⁸ Redes de transportes são o conjunto de ligações dos diversos modos de transportes e seus terminais de integração (Lohmann *et al*, 2013).

Quadro 3.1 – Composição do sistema de transporte

Composição do Sistema	Maunhein, 1979	Rodrigue, Comtois e Slack, 2006	Magalhães, 2010
Ambiente	Tem o sistema de transporte em estreita inter-relação com o sistema social, econômico e político.	O sistema de transporte é influenciado pelos ambientes histórico, social, político, ambiental e econômico.	Concebe o sistema de transporte em estreita relação com os sistemas econômico, político, cultural, familiar.
Inputs Entrada no sistema	Diferentes grupos, privados e públicos, atuam sobre a demanda por transportes.	Crescimento da demanda, redução de custos e expansão da infraestrutura.	Pessoas e coisas a transportar, energia, artefatos
Outputs Saída do Sistema	Impactos na taxa de crescimento econômico, nos padrões setoriais e regionais de crescimento, na distribuição da população e dos meios de produção.	Mobilidade e acessibilidade.	Transportados, lixo.
Elementos	Pessoas, veículos, terminais.	Nós, ligações, locais de origem e destino e pessoas.	Pessoas, veículos, vias, edificações.
Estrutura	Modos de transporte, rota, terminais, não somente entre origem e destino, mas também nas estruturas de transportes existentes nos destinos.	Formada pela rede de componentes instituída para a movimentação dos fluxos de pessoas e mercadorias.	Inclui todas as relações estabelecidas entre os componentes de uma sociedade e as relações entre esses com os elementos do ambiente.
Relações	Compostas pelas relações estabelecidas entre as atividades do sistema, os modos de transporte e os fluxos de pessoas e mercadorias.	São trocas que ocorrem dentro das estruturas e possibilitam conferir acessibilidade e mobilidade aos fluxos de pessoas e mercadorias.	Relações estabelecidas entre os componentes e os elementos do ambiente, classificados como relações de socialização e relações de transformação do trabalho, cultura e gestão.
Território	Não define esta categoria enquanto parte do sistema de transporte. No entanto, o espaço e o tempo são considerados dimensões do sistema de transportes em contexto social, político e econômico.	Não define esta categoria enquanto parte do sistema de transporte. Mas compreende que o sistema de transporte, por sua natureza, consome espaço e é identificado pelas características da topografia, hidrografia, clima, barreiras aos movimentos de pessoas e bens, e também pela concentração espacial das atividades.	Não define esta categoria enquanto parte do sistema de transporte. Mas situa o sistema de transporte em acordo com o ambiente espacial onde ele se desenvolve – urbano ou rural.

Elaborado a partir de: Maunhein (1979); Rodrigue, Comtois e Slack (2006); Magalhães (2010).

A partir desta abordagem, tem-se a identificação das redes de transportes (Figura 3.1), constituídas pelos componentes interligados do sistema, dispostos de forma hierárquica no território, em conformidade com a dinâmica econômica e social dos municípios que as compõem. As relações entre os componentes e a estrutura, promovidas pelos desejos de deslocamento de pessoas e circulação de bens e mercadorias, é unanimemente definida pelos autores (supracitados) como a interação necessária para a movimentação do sistema de transportes.

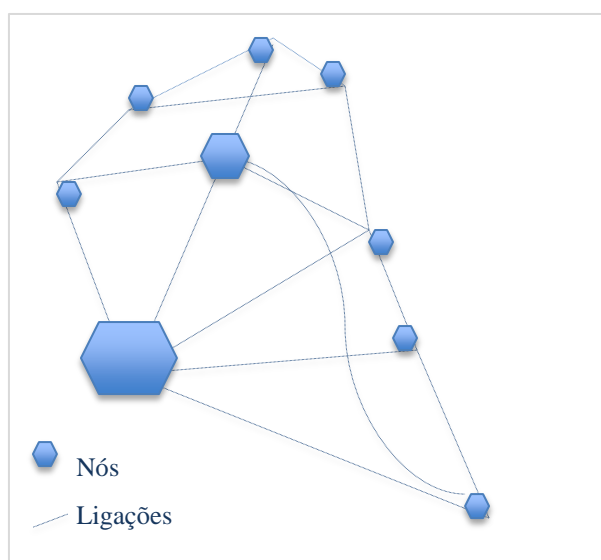


Figura 3.1 – Rede de transportes

Assim, intui-se que a finalidade do transporte seja a satisfação de uma expectativa individual ou coletiva de deslocamento em determinado local, por uma ou várias motivações. Daí nasce a relação da sociedade com o transporte e com o meio (interno e externo) e o resultado estabelecido a partir dessas relações constitui-se na acessibilidade.

Conceitualmente, a acessibilidade é abordada por vários pesquisadores⁹ como a oportunidade que um indivíduo, em dado local, possui em tomar parte de uma atividade de emprego, lazer, estudos ou de usar equipamentos públicos etc., influenciada em função tanto do uso do solo

⁹ Hansen, 1959; Sales Filho, 1996; Ingram, 1971; Jones, 1981; Davidson, 1995; Raia Jr et al, 1997; Tagore e Sikdar, 1995; da Cunha et al, 2004.

quanto das características do sistema de transportes. Em essência, a acessibilidade envolve uma combinação de dois elementos: a localização de destinos que se pretende alcançar em uma área e as características da rede de transportes que une os locais de origem e destino.

Seguindo a linha de pensamento dos estudos da geografia dos transportes (Taaffe *et al*, 1996; Rodrigue *et al*, 2006) – em que o foco dos estudos recai sobre a organização espacial dos transportes, a estrutura que a forma, os padrões de fluxo e as relações que a criam ou criaram –, nesta tese, assume-se o território como componente do sistema de transportes, em que a acessibilidade se constitui em elemento-chave deste sistema por possibilitar o alcance de diferentes localidades dentro de uma área delimitada política e economicamente.

Portanto, considera-se que a acessibilidade ocorre quando um sistema de transporte pode ser acionado para receber, transportar de um local a outro, com seus recursos à disposição. Nesse sentido, estudar o transporte é abordar seus componentes, estruturas e relações, com implicações dos fatores da distância e do tempo de viagem (espaço e tempo) (Quadro 3.2).

No sistema de transporte proposto (Quadro 3.2), dois aspectos relacionados à acessibilidade se sobressaem – a infraestrutura de transporte para ligação e o serviço oferecido, cujo nível de operação do sistema pode ser medido pela maior ou menor facilidade de alcançar as oportunidades oferecidas, podem ser auferidos a partir da avaliação da qualidade locacional e pelo nível de atendimento conferido aos usuários do sistema, levando-se em consideração as características do sistema de transporte, a quantidade de atividades que podem ser alcançadas e a localização destas.

De acordo com Silva (1996), os níveis de serviço do sistema de transporte são definidos como uma medida indicativa da qualidade da operação, compostos por um conjunto de atributos que classificam os serviços sob a perspectiva do usuário quanto às características relacionadas ao tempo de viagem (frequência, itinerário, confiabilidade); ao desempenho do sistema (tarifa, condições da frota); ao conforto do usuário (higiene, conforto, segurança); e, por fim, a outras características relacionadas ao provimento de infraestrutura e de serviços de transportes (condições da pavimentação, calçadas, estacionamentos, pontos de paradas, serviços para automóveis etc.).

Quadro 3.2 – Componentes do Sistema do Transporte

Ambiente	Território	Estímulos ao Sistema		Relações		
				Elementos		Estrutura
		Entrada	Saída	Pessoas	Artefatos	
Ambiente (interno e externo) econômico, político, social, ambiental e tecnológico que influencia ou é influenciado pelo sistema de transporte.	Espaço geográfico delimitado política ou economicamente, onde ocorre a movimentação de pessoas e mercadorias – localidades de origem e destinos de pessoas e mercadorias.	Demanda ou motivação por transportes.	Pessoas e mercadorias transportadas, resíduos etc.	Pessoas – Passageiros transportados ou fluxo de passageiros Prestadores de serviços Gestores (públicos e privados)	Veículo – Tipos de veículos para o transporte de passageiros ou modais de transporte de passageiros: aéreo, aquaviários, rodoviário e terrestre. Veículo – Tipos de veículos para o transporte de passageiros ou modais de transporte de passageiros: aéreo, aquaviários, rodoviário e terrestre. Vias – Via para o tráfego de veículos: estradas, vias aéreas, trilhos, vias fluviais, marítimas e lacustres. Terminais – Terminais de passageiros, pontos de embarque/desembarque.	É a rede de transporte instituída a partir das conexões entre os elementos do sistema para a movimentação do fluxo de pessoas e mercadorias: constituída pelos nós, construções, vias de ligação e disponibilidade dos modos de transportes.

Elaborado a partir de: Maunhein (1979); Lohmann (2005); Rodrigue, Comtois e Slack (2006); Magalhães (2010).

À guisa de conclusão, o sistema de transportes é acionado com o propósito de atender às necessidades econômicas, sociais e culturais de superar distâncias marcadas por variáveis espaciais e temporais, conforme salienta Rodrigue, Comtois e Slack (2006). Assim, se entende que demanda por transporte é derivada, ou indireta, significando que as pessoas não viajam ou deslocam suas posses por simplesmente se deslocar, mas para satisfazer determinadas motivações de ordem pessoais.

Os fenômenos de transporte são carregados de intencionalidade, o que significa dizer que acontecem por uma razão, uma vontade ou propósito, dentre eles o desejo de fazer turismo – a motivação despertada pela atratividade dos bens naturais, históricos, culturais e as condições sociais que favorecem a realização de viagens.

Magalhães (2010), Papacostas e Prevedouros (1993) reconhecem que o sistema de transportes só existe em relação a outro sistema em interação no seu ambiente. Então, conclui-se que é em essência um sistema que pode existir para o turismo em razão da motivação de visitantes para conhecer outros lugares, além do seu local de moradia. Aqui estabelecemos uma relação direta entre sistema de transporte e turismo.

3.2.2 Sistema de turismo

Nos últimos 40 anos, uma série de estudos e de ensaios sobre o turismo foram elaborados sob a ótica da teoria dos sistemas, no entanto, ao analisar alguns estudos em conformidade com a estrutura dos sistemas propostos por Bertalanffy (2010), referência teórica e conceitual utilizada nesta tese, poucos trazem uma abordagem completa e clara sobre a composição sistêmica do turismo.

Getz (1986) ao revisar os modelos de turismo detecta a predominantemente de propostas de projeto com base em processos de planejamento de resolução de problemas para o desenvolvimento, estritamente conceituais e sem abrangência espacial e temporal; e ainda, identificou ausência de ligação entre o planejamento e o desenvolvimento espacial.

A partir das análises o autor supracitado, propôs um modelo para o processo de planejamento em que os impactos do turismo podem ser avaliados e decisões tomadas com vistas ao desenvolvimento. Embora, a proposta de Getz (1983 e 1986) traga em seu bojo uma avaliação dos modelos aplicados à gestão do turismo, os mesmos tratam do planejamento,

sem contudo avaliar e discutir com detalhamento o sistema do turismo, a distinção dos elementos que o compõe, e portanto, o objeto do sistema de turismo.

Então buscou-se, nos estudos teóricos e conceituais sobre os sistemas do turismo, os estudos tomados como referência no Brasil, os quais foram analisados por Moesch (1999) e identificadas o número de vezes em que foram citados em outros documentos acadêmicos¹⁰. Embora a abordagem econômica predomine como forma epistemológica, e por vezes demonstre o fenômeno turístico apenas nessa dimensão, nesta tese buscou-se referência em estudos desenvolvidos por Leiper (1979), Sessa (1985), Beni (2001), Boullón (2002), Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013), conforme resumo apresentado no Quadro 3.3, porque a abordagem dos pesquisadores passa pela perspectiva conceitual econômica, geográfica e de gestão, conferindo ao estudo uma característica multidisciplinar, complexa e sistêmica para observar a interação de diversos atores e elementos geográficos que caracterizam o fenômeno turístico.

No Quadro 3.4, tem-se o ambiente do turismo influenciado por aspectos internos e externos, por isso, um sistema aberto sob a interveniência do ambiente cultural, ecológico, econômico, geográfico, legal, político, social, tecnológico e da paisagem. Neste contexto, é relevante destacar a evolução das conjunturas históricas e políticas que movimentam e modificam estes ambientes, proporcionando alterações substanciais no sistema turístico.

A identificação dos *inputs* e *outputs*, entre os estudos analisados, é centrada principalmente na figura humana, na motivação pela viagem e na capacidade de impulsionar a estrutura de equipamentos e de serviços para a vivência turística, ou na composição do produto turístico como resultado final, conforme salientado por Beni (2001). Neste sentido, há convergência entre os pesquisadores. Embora alguns tratem o viajante como demanda, outros como fluxo ou como sujeitos desencadeadores do ato de viajar, uma denominação ou outra para efeitos de pesquisa, planejamento e políticas públicas.

¹⁰ Goggle Acadêmico. Disponível em: http://scholar.google.com.br/schhp?hl=pt-BR&as_sdt=0,5. Acessado em: 10.01.2013. Número de citações: Beni (2001) – 1.636; Leiper (1979) – 468; Boullón (2002) – 283; Sessa (1985) – 08; Costa e Souto-maior (2006) – 01. Sessa não apresentou um número de citações expressivas, mas foi considerado pela relevância da abordagem sistêmica do turismo refletida nos estudos de Moesch, assim como o trabalho de Costa e Souto- maior foi considerado relevante por apresentar uma abordagem mais detalhada sobre as relações entre os subsistemas do turismo no destino.

Por isso, entende-se que o sistema turístico é acionado por motivações pessoais ou por parte de um grupo dos mais diversos países e idades, ou seja, pessoas que se deslocam pelos mais diversos motivos e para os mais surpreendentes lugares. Pessoas motivadas por fatores como fragmentação do período de férias, facilidade de transportes, divulgação dos destinos turísticos pela internet e necessidade de conhecimento cultural; estimuladas a ocuparem seu tempo de ócio com experiências satisfatórias que colaborem para seu equilíbrio físico e mental, com vistas ao desenvolvimento pessoal e social.

A motivação dos turistas é estimulada pela possibilidade de buscar novas e diferentes oportunidades de viagens. Há a fragmentação das viagens (tempo e espaço), a busca por atividades intensas em informação e a preferência por viagens temáticas, tudo isto aliado ao interesse pelos destinos que representam qualidade nos serviços e providência de infraestrutura.

Neste sentido, dois fatores interagem no processo motivacional pelo turismo: existe o turista em busca de experiências e a necessidade de serviços de apoio e instalações, que também são experimentais. Nesse sistema, há um espectro diversificado de elementos que garantem ao turista vivenciar essas experiências. Estes elementos são apresentados (Quadro 3.4) sob a ótica sistêmica.

Os elementos dos sistemas são constituídos basicamente pelas rotas de trânsito de turistas, as regiões de origem e destino, e pelo próprio turista. A maior contribuição ao destacar os elementos do sistema turístico ainda é o que fora proposto por Leiper, em 1979, e reproduzido pelos demais (Figura 3.2).

Porém, há que se destacar duas abordagens sobre os elementos que compõem este sistema. A primeira, proposta por Leiper (1979), Sessa (1985), Boullón (2002)¹¹ e Costa (2013), ressalta as estruturas geográficas (regiões e rotas) e o aspecto humano (turistas). A segunda, proposta por Beni (2001) e Costa e Souto-Maior (2006), tem foco na oferta e na demanda, com

¹¹ Cabe ressaltar que o modelo de Boullón (2002) é uma teoria espacial, mas o próprio autor a coloca como um modelo sistêmico do turismo, e por isso aqui é analisada sob esta perspectiva.

Quadro 3.3 – Composição do sistema de turismo

Composição do Sistema	Leiper (1979)	Sessa (1985)	Beni (2001)	Boullón (2002)	Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013)
Ambiente	Cultural, Econômico, Legal, Político, Social, Tecnológico, Etc.	Ambiente Social, Ecologia, Cultural, Funções econômicas, Geográfico, Paisagem.	Cultural, Ecológico, Econômico, Social.	Não há identificação.	Ambientais, Culturais, Legais, Macroeconômicos, Políticas, Sociais, Tecnológicos Etc.
Inputs Entrada no sistema	Demanda turística.	Fluxo turísticos.	Produção de ações que geram o produto turístico, expresso pelo mercado como bens e serviços comercializados à demanda.	Não há identificação.	Os turistas.
Outputs Saída do Sistema	Considerado o resultado qualitativo da experiência vivenciada pelo turista.	Impactos socioeconômicos e culturais.	Consumo refere-se principalmente ao processo de compra e decisão de compra do produto turístico pelos turistas.	Não há identificação.	Não há identificação.
Elementos	Os elementos do sistema turístico são representados pelo comportamento do viajante na movimentação e geração de processos típicos do ato de viajar na indústria do turismo, nas rotas de tráfego, nas regiões geradores e receptoras.	Os mesmos propostos por Leiper (1979): Indústria do turismo Rotas de tráfego, Regiões geradores de turistas, Regiões receptoras de turistas.	Não há identificação.	Oferta e demanda turística, superestrutura, produto e estrutura de produção do setor.	São os elos que compõem sua cadeia produtiva e os atores sociais ligados ao turismo no destino e fora dele que impactam, direta e indiretamente, o modo como está organizado.
Estrutura	Composta pela integração de rotas de tráfego nas regiões geradores e receptoras.	Composta por conjunto de unidades com inter-relações recíprocas:	Conjunto das relações ambientais (Ecológico, Social, Econômico e Cultural).	O produto turístico junto à infraestrutura forma a estrutura de produção do setor turístico.	Assume a estrutura proposta por Leiper (1979), mas avança ao detalhar (em conformidade com Stear, 2003 a, b)

Composição do Sistema	Leiper (1979)	Sessa (1985)	Beni (2001)	Boullón (2002)	Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013)
		o turista. O quadro intermediário - indústria turística. A oferta dos recursos turísticos. O contexto social do Turismo.	Conjunto da organização estrutural (superestrutura e infraestrutura). Conjunto das ações operacionais (Mercado, oferta e demanda).		a indústria ou cadeia produtiva do turismo e seus relacionamentos. Consequentemente, os relacionamentos criados e vivenciados pela cadeia produtiva do turismo são objetos de estudos mais aprofundados e detalhados.
Relações	Representadas pelas interações necessárias dos serviços de apoio, instalações e um espectro diversificado de recursos que possibilitam a experiência em toda a estrutura do sistema – seja na região onde se decide pela compra do turismo, ou na região de tráfego para a realização do turismo, ou mesmo na região de destino. Em outras palavras, são Inter-relacionados em conexões funcionais e espaciais.	Considera a existência de conexões e inter-relações dos fluxos de turistas e regiões visitadas por estes. Esses fluxos desencadeiam uma série de inter-relações com os serviços utilizados pelos turistas: transportes, hotéis, lazeres, restaurantes. Inter-relações estas de natureza socioeconômicas e culturais estabelecidas entre os turistas e a região que os recebe.	As relações são estabelecidas pelas combinações multifacetadas de forças e energias, sempre em movimento, dentro e entre os conjuntos que formam a estrutura do sistema, para propiciar as condições de consumo do produto turístico.	As relações são estabelecidas a partir do ponto de encontro entre oferta e demanda turística, mediante um processo de venda do chamado produto turístico.	As conexões entre estes elos e <i>stakeholders</i> , para que se possa identificar oportunidades de cooperação entre empresas dentro da cadeia produtiva do turismo, apontar ganhos potenciais das parcerias para os atores e para o destino como um todo, e compreender possíveis dificuldades/entraves para o estabelecimento das parcerias.
Território	Caracteriza os elementos geográficos do sistema de turismo como as rotas de trânsito entre as regiões de origem e destino de turistas.	A perspectiva territorial é considerada na análise regional compreendida nas inter-relações estabelecidas entre os diferentes componentes da estrutura do sistema, não apenas de	Considera o territorial como base do desenvolvimento socioeconômico e cultural das comunidades, com a finalidade de propiciar o ordenamento do espaço, circulação e implantação	Boullón, para além de classificar o turismo como sistêmico, propõe a teoria do espaço turístico em substituição ao conceito de região turística. Em que o espaço turístico é caracterizado pela	Cita a interação de diversos atores e elementos geográficos que caracterizam esse fenômeno. No entanto, não há um aprofundamento em relação a este componente.

Composição do Sistema	Leiper (1979)	Sessa (1985)	Beni (2001)	Boullón (2002)	Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013)
		maneira quantitativa, mas igualmente qualitativa, demonstrados por meio das características dos espaços regionais, representadas por suas diferentes interconexões e seus diferentes elementos. Há uma ressignificação da categoria de espaço para que este então seja assumido como região.	de infraestrutura e dos equipamentos urbanos para produção das atividades econômicas e o bem-estar da população. Para além de assumir o conceito de território, o autor evidencia a teoria do espaço turístico para descrever do ponto de vista geográfico onde ocorre o sistema turístico.	distribuição territorial dos atrativos turísticos e pela infraestrutura. Assim foi possível identificar as unidades territoriais constituídas pelo desenvolvimento da atividade turística: zona, área, complexo, centro, unidade, núcleo, conjunto, corredor de traslado e corredor de estada.	

Elaborado a partir de: Leiper (1979), Sessa (1985), Beni (2001), Boullón (2002), Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013).

destaque para estruturas mais complexas formadas pelo conjunto de relações de vários subsistemas que garantem o funcionamento do sistema turístico.

Nele, o setor pode ser visto como um sistema interligado, que se estende entre as regiões geradoras, as rotas de trânsito e os destinos, tendo nas rotas de trânsito o componente principal do sistema de turismo. Com características de sistema aberto, isso significa constatar que a organização dos elementos do turismo opera em ambientes mais amplos.

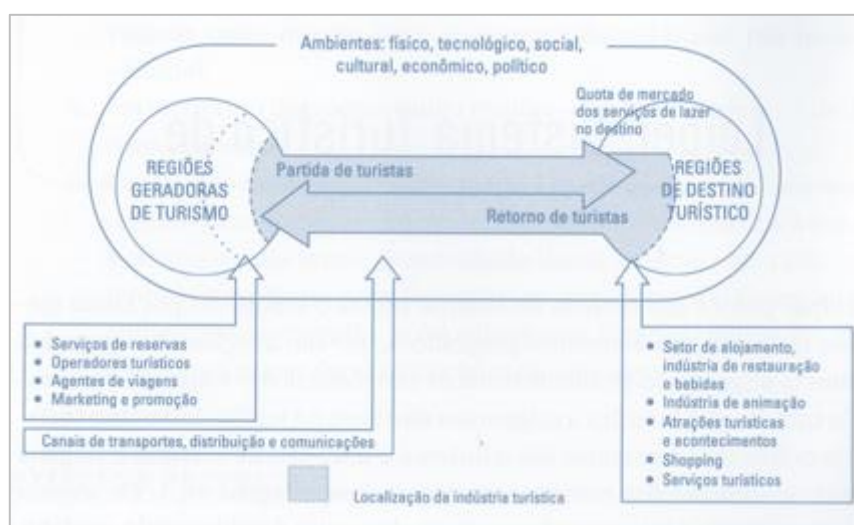


Figura 3.2: Modelo de Sistema Turístico de Leiper

Fonte: Adaptado por Lohmann e Panosso, 2008 (Leiper, 1979).

Desta compreensão é possível isolar os elementos geográficos fundamentais para o sistema: há a origem, o lugar onde as viagens começam e terminam. Existe uma localidade de destino turístico, onde os turistas permanecem temporariamente. E há uma região de trânsito ou rota que liga as duas e por meio da qual os turistas viajam.

O lugar de geração de viagens é definido como a base residencial permanente de turistas, o lugar onde a viagem começa e termina. As regiões de destino dos turistas são locais que atraem os turistas temporariamente. Em particular, as características naturais, culturais e artificiais inerentes ao lugar contribuem para a atração. As rotas de trânsito são caminhos que ligam as regiões de geração às regiões de destino turístico, juntamente com as viagens de turistas, e incluem pontos de parada que podem ser utilizados por conveniência, ou por causa da existência de atrações (Leiper, 1979; Lohmann, 2005; Pearce, 2003). As rotas são elementos vitais no sistema. Sua eficiência e características influenciam na qualidade do

acesso aos destinos, conseqüentemente, influenciam no tamanho e na direção dos fluxos turísticos.

Tomando como base esses mesmos elementos, Stear (2003a,b) e Costa e Souto-Maior (2006) avançam na proposição do modelo de Leiper e incorporam uma série de detalhamentos em termos da funcionalidade dos elementos e dos relacionamentos possíveis entre esses e o ambiente. Além disso, o modelo confere aos relacionamentos destaque equivalente ao dispensado aos elementos, assumindo as influências, as múltiplas relações possíveis entre eles e a qualificação dos fluxos existentes entre as entidades e delas com seus ambientes, características essenciais para a contextualização da atividade turística e dos transportes no território (Figura 3.3).

Costa e Souto-Maior (2006) consideram que o destino turístico abarca a maior parte da indústria do turismo, ou da cadeia produtiva do turismo, ou, simplesmente, das empresas turísticas e seus relacionamentos. Estas relações empresariais se destacam no estudo do turismo na medida em que são intencionalmente direcionadas para influenciar a decisão de um potencial turista visitar um determinado destino turístico, e, conseqüentemente, de escolher os serviços de transportes a serem utilizados. Análise muito semelhante àquela feita por Beni (2001), contudo sem evidenciar em detalhes o caráter decisivo das relações empresariais estabelecidas.

Isso sugere que os relacionamentos criados e vivenciados na cadeia produtiva do turismo são objetos de estudos mais aprofundados e detalhados que visam ao aperfeiçoamento da atividade turística em dado território. E esta visão permite abordagens multidisciplinares para seu estudo, pois indica a soma dos fenômenos e de intencionalidade no desenvolvimento do território.

O esquema apresentado na Figura 3.3, além de apresentar os elementos do turismo, traz também um imbricado de relações estabelecidas para impulsionar o ato de viajar, dentro e entre as regiões de origem ou destino, nas rotas turísticas, em permuta constante com o ambiente externo e interno. A representação é um paradigma por englobar mais características de um sistema complexo, por oferecer uma amplitude de elementos e ambientes, múltiplas relações possíveis entre eles e a qualificação dos fluxos existentes entre as entidades e delas com seus ambientes, de forma clara e objetiva, características estas essenciais para entender o

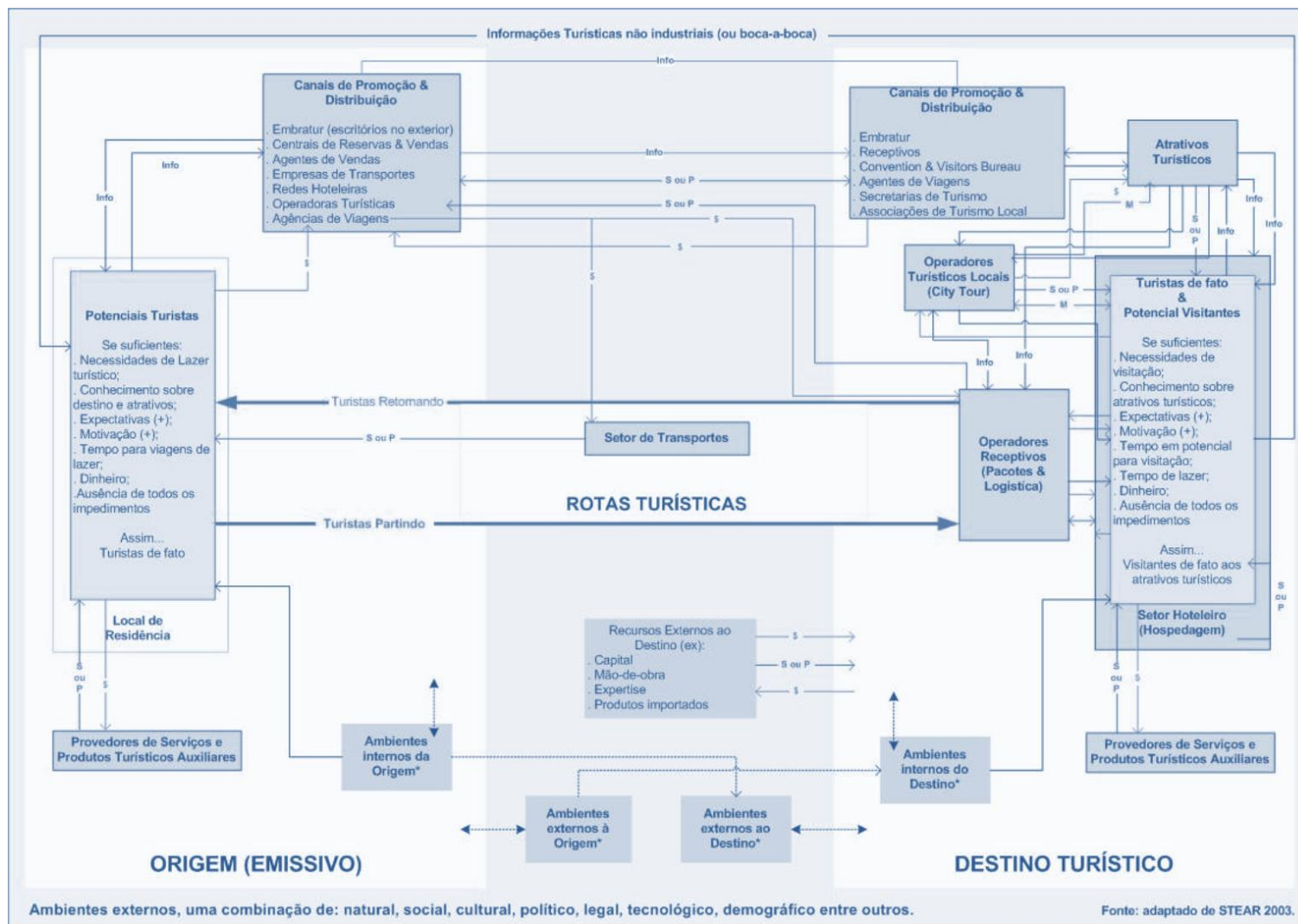


Figura 3.3 – Sistemas de Turismo Complexos
 Fonte: Costa e Souto-Maior (2006).

acionamento dos sistemas de transportes para o turismo, e, portanto, definir as características da acessibilidade.

A partir das duas abordagens sobre os elementos do sistema turístico – a geográfica e da demanda/oferta –, sobressaem conclusões relevantes para a caracterização do objeto de estudo dos transportes para o turismo. Primeiramente, a noção de que o sistema turístico produz e se reproduz no espaço; segundo, estamos diante de um sistema que proporciona relações complexas não apenas entre seus elementos e/ou subsistemas, mas também com outros sistemas externos a ele, sob influência de condições ambientais.

Desta constatação destaca-se a vertente assumida por Costa e Souto-Maior (2006) quanto à estrutura do sistema turístico composta por elos que compõem a cadeia produtiva do turismo¹², e não a indústria do turismo. As pesquisadoras posicionam a atividade turística no setor de serviços quando a assumem composta por representantes empresariais do setor de serviços, questão que foi pouco elucidada por Sessa (1985) e demais pesquisadores. Portanto, o crescimento turístico se deve ao setor terciário – ao setor de serviços.

Outro aspecto desta definição, proposta por Costa e Souto-Maior (2006), é que quanto mais inter-relações são estabelecidas entre os elementos da cadeia produtiva, mais estruturada se torna, com efeitos diretos sobre o território. As autoras entendem que os sistemas produtivos locais são denominações genéricas para as estruturas de produção geograficamente aglomeradas, compostas por diversas organizações e com relações de cooperação em torno de uma cadeia produtiva em destinos turísticos (Figura 3.5), que são aglomerações geográficas e que competem com outras aglomerações nacionais e internacionais.

Já o território enquanto um componente do sistema de turismo, é desvelado sobretudo por Leiper (1979), Sessa (1985) e Boullón (2002). Para Leiper (1979), o espaço é o elemento físico a ser desvendado junto ao tempo que se constitui como o elemento temporal consumido pela viagem e pela estada. Em seu estudo, conforme citado anteriormente e ilustrado na

¹² A cadeia produtiva é entendida como o conjunto de entes privados e públicos que compõem o setor, abrange organizações e as relações entre elas e delas com seus ambientes, prescindindo da participação de diversos atores sociais públicos, privados e do terceiro setor, para que consista em uma iniciativa compartilhada e participativa.

Figura 3.4, o autor estabelece como componente territorial do sistema turístico as rotas de trânsito, regiões de origem e destino do turista, porém sem maiores definições e conceitos que permitam caracterizar, classificar e compor o território como objeto de estudo na pesquisa e no planejamento da atividade turística.

Sessa (1985) defende que o progresso do turismo deve ser concebido como um desenvolvimento do reequilíbrio regional para as motivações econômicas ligadas à estrutura e à função desse sistema econômico macro. Isso porque o turismo é uma atividade de base no interior de uma região e a produção turística destina-se a ser exportada para fora da região, encontrando sua razão de desenvolvimento no interior graças às atividades movimentadas pelos turistas. Sua contribuição recai sobre a análise da região na ótica da geografia humana, com similaridade à análise dos economistas ao descrever o processo de reequilíbrio regional, sobretudo pelo aspecto econômico.

Moesch (2004) ressalta que o referido autor revê a categoria espaço, tão significativa na determinação do objeto do Turismo, ressignificando-o como região. Contudo, o conceito de região é ambíguo, por supor a uniformidade de características dentro da fronteira hipotética da região, e por desconsiderar a descontinuidade da localização espacial dos atrativos, equipamentos e infraestrutura do turismo. Essa definição incorre no equívoco de classificar como turísticos espaços que não o são, nem têm potencial para tal.

Boullón (2002), ao desenvolver sua teoria do espaço turístico, considera o território uma consequência da presença e da distribuição dos atrativos turísticos, dos empreendimentos e da infraestrutura, por isso, classifica-o em categorias espaciais – zona, área, complexo, centro, unidade, núcleo, conjunto, corredor de traslado e corredor de estrada. O espaço turístico é determinado pela distribuição territorial dos atrativos, dos equipamentos e da infraestrutura e, assim, pode ser identificado e classificado de acordo com o seu tamanho e características espaciais representadas em três categorias, de acordo com o formato e a abrangência territorial (Figura 3.4).

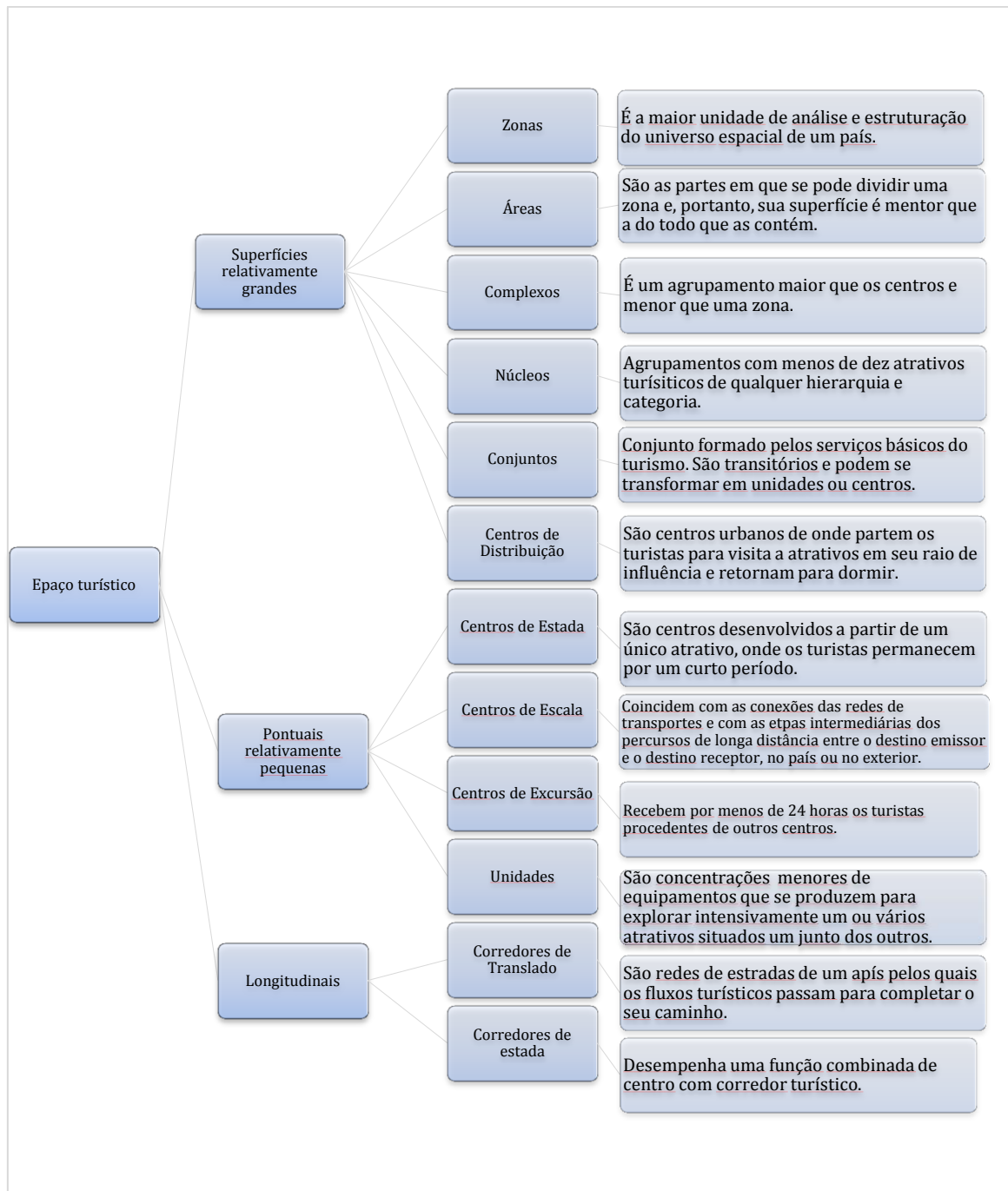


Figura 3.4 Classificação do Espaço Turístico

Fonte: Boullón, 2002.

Dessa teoria é importante destacar dois aspectos que justificam incorporar o território como um componente do sistema turístico. Primeiramente, ela evidencia e valoriza a questão da escala geográfica e da hierarquia entre os lugares; sugere uma relação de rede e de

funcionalidade entre os espaços turísticos (Figura 3.5). Segundo, sugere as bases para o entendimento e o ordenamento dos fluxos de entrada, ligados ao Turismo, e os fluxos de saída, categoria indispensável ao próprio desenvolvimento turístico.

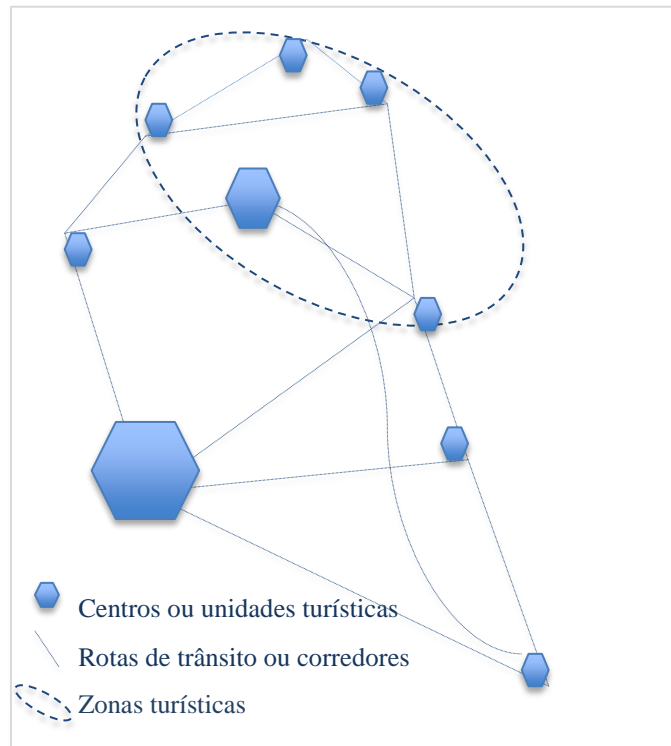


Figura 3.5 – Representação do espaço turístico

Dessa análise destaca-se como característica territorial do sistema de turismo a ocorrência de transformações e a estruturação do território na área de trânsito, na origem ou de destino, à medida que as relações sociais, políticas, econômicas e os avanços tecnológicos se consolidam.

Nessa ótica, o turismo se constitui como atividade de base dentro da área territorial delimitada. Sua produção turística influenciada pelos meios técnicos, tecnológicos, políticos e de infraestrutura disponíveis é responsável pela dinâmica das atividades e das relações induzidas pelo gênero comercial, que é urbano e também rural. E nesse sentido, essa teoria espacial afirma-se como pertinente ao conceder um maior espectro de características, não só econômicas, mas também políticas e sociais, para a discussão do desenvolvimento territorial.

No Quadro 3.4, encontram-se indicados os componentes do sistema de turismo, selecionados

a partir da abordagem teórica e conceitual discutida neste subitem, os quais possibilitam uma visão mais objetiva sobre o sistema de turismo. Assim como o sistema de transporte, o sistema de turismo não existe por si só. Seu funcionamento ocorre, só e somente só, quando outros sistemas são acionados simultaneamente – transporte, alimentação e hospedagem –, juntamente aos demais serviços e infraestruturas da cadeia produtiva do turismo.

Portanto, sua consolidação enquanto produto e estrutura espacial se dá quando as relações entre os sistemas e subsistemas estão estabelecidas, com efeitos sobre o território e a qualidade de vida da população. E o fundamental: este sistema, junto aos seus subsistemas ou sistemas externos, é acionado à medida que há motivação por parte dos turistas para se deslocarem a determinados destinos, atraídos por bens naturais, históricos, culturais, condições sociais e de infraestrutura que favorecem a realização de viagens.

3.3 RELAÇÕES DOS TRANSPORTES E TURISMO

Da síntese sobre os elementos que compõem o sistema de transportes e o turismo destaca-se a importância de dois fatores que interagem no processo. Primeiro, existe o turista em busca de experiências e precisando de serviços, equipamentos e infraestrutura. No sistema turístico há um espectro diversificado de recursos que garantem ao turista vivenciar experiências, por exemplo, de transportes (tanto o serviço quanto a infraestrutura). Segundo, todo o espectro de recursos e elementos encontra-se concretizado em uma base territorial (Quadro 3.5).

A relação do transporte e do turismo sobre o território está explícita em sua composição. Enquanto os atrativos turísticos encontram-se dispersos pelo território e tornam-se produto turístico à medida que os serviços, os equipamentos e a infraestrutura os integram na forma de roteiros para visitas e de espaço de contemplação, o sistema de transporte é a infraestrutura e o serviço de ligação nos destinos e entre os atrativos. A relação de proximidade entre transporte e turismo também é explícita na identificação das pessoas e dos artefatos que compõem o sistema (Quadro 3.5).

As relações são influenciadas por ambientes externos e também internos econômicos, políticos, sociais, ambientais, culturais, tecnológicos e legais; e são elas que determinam as transformações e, portanto, o desenvolvimento territorial (Quadro 3.5).

Quadro 3.4: Elementos do sistema do turismo

Ambiente	Território	Estímulos ao Sistema		Relações		
				Elementos		Estrutura
		Entrada	Saída	Pessoas	Artefatos	
Ambiente (interno e externo) Econômico Político Social Ambiental Cultural Tecnológico Legal Que influenciam ou são influenciados pelo sistema de turismo.	Espaço geográfico delimitado política ou economicamente, onde ocorre a movimentação de pessoas e de mercadorias para a produção da atividade turística, caracterizada pela integração de atrativos, equipamentos e infraestrutura.	Fluxos turísticos	Transformações, estruturação e reestruturação de territórios turísticos.	Turistas Comunidade Prestadores de serviços Gestores (públicos e privados)	Atrativos Culturais Atrativos Naturais Serviços Equipamentos Infraestrutura	Região de Origem Região de Destino Destino primário Destinos secundários Região de Trânsito Região de trânsito ao destino Região de trânsito entre destinos Região de trânsito de retorno

Adaptação: Leiper (1979), Sessa (1985), Beni (2001), Boullón (2002), Costa e Souto-Maior (2006) e Costa (2013).

A interação dos transportes para o turismo não é meramente intuída, mas reconhecida pela constatação da interação gradual que ocorre entre eles na medida em que há o aumento dos fluxos turísticos em dado território, não como uma estrutura funcional, mas como uma rede sistêmica que atende concomitantemente às necessidades de deslocamento por motivações diversas – motivações cotidianas da população local e os deslocamentos realizados pelos visitantes (Figura 3.6)

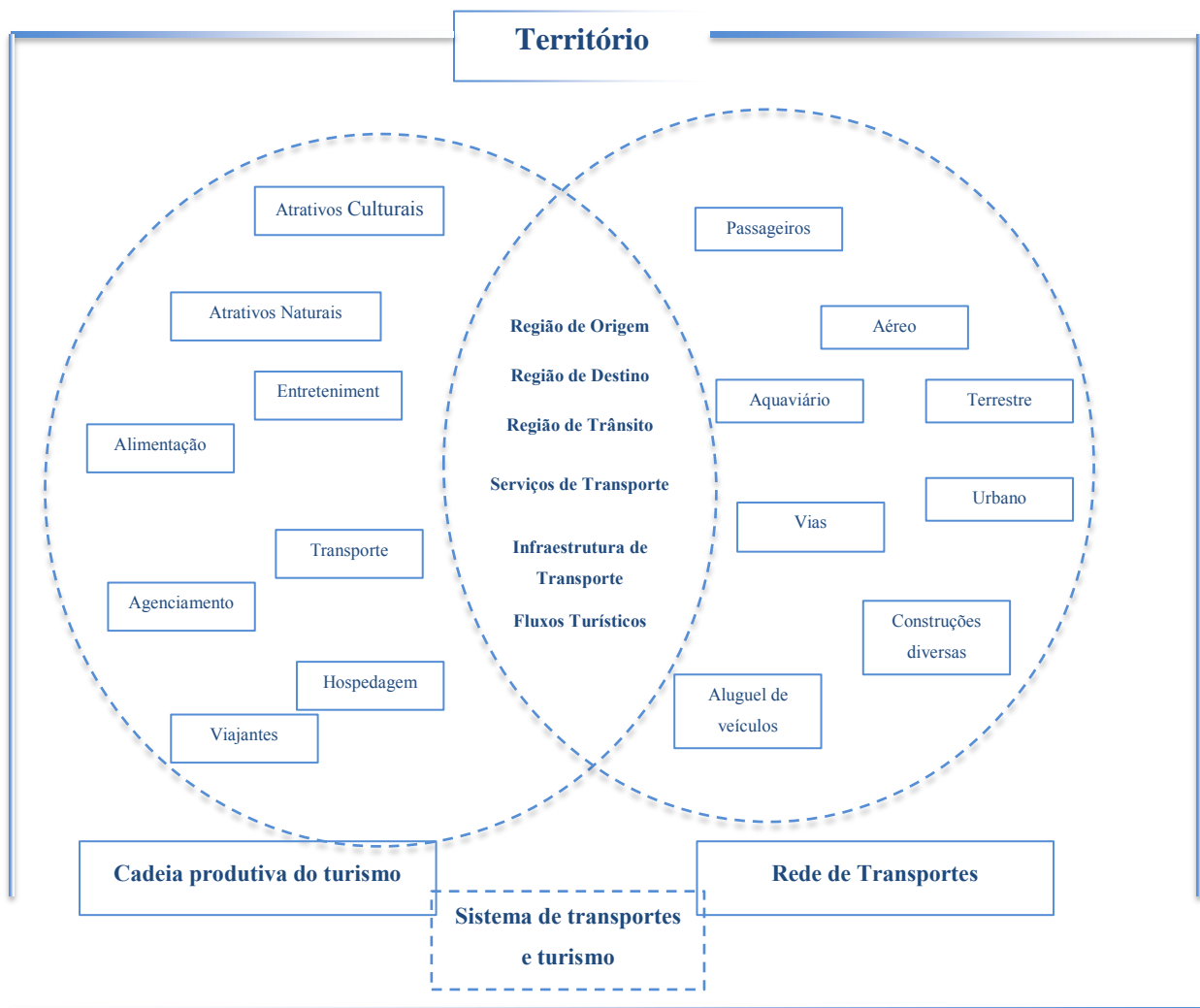


Figura 3.6 – Integração do Sistema de Transporte e Turismo

Fonte: a autora.

A combinação entre sistemas de transporte e turismo forma uma estrutura estável, mas em constante transformação: modifica-se, evolui continuamente em relação às modificações estruturais e funcionais, e é ligada a uma corrente de relações que pertencem a outras escalas

geográficas – regional, nacional e internacional. Constitui-se em um sistema de caráter dinâmico espacial, influenciado principalmente pelos fluxos turísticos.

Quadro 3.5 – Composição do sistema de transporte e turismo

Sistemas Componentes		Transporte	Turismo
Ambiente		Ambiente (interno e externo) econômico, político, social, ambiental e tecnológico que influencia ou é influenciado pelo sistema de transportes.	Ambiente (interno e externo) Econômico Político Social Ambiental Cultural Tecnológico Legal Que influenciam ou são influenciados pelo sistema de turismo.
Território		Espaço geográfico delimitado política ou economicamente, onde ocorre a movimentação de pessoas e mercadorias – localidades de origem e destinos de pessoas e mercadorias.	Espaço geográfico delimitado política ou economicamente, onde ocorre a movimentação de pessoas e mercadorias para produção da atividade turística, caracterizada pela integração de atrativos, equipamentos e infraestrutura.
Estímulos ao Sistema		Entrada	Fluxos turísticos.
		Saída	Transformações, estruturação e reestruturação de territórios turísticos.
Relações	Elementos	Pessoas	Pessoas – Turistas ou fluxo de turistas Comunidade Prestadores de serviços de transportes turísticos Gestores (públicos e privados)
		Artefatos	Atrativos Culturais Atrativos Naturais Serviços Equipamentos Infraestrutura
	Estrutura	É a rede de transporte instituída a partir das conexões entre os elementos do sistema para a movimentação do fluxo de pessoas e mercadorias: constituída pelos nós, construções, vias de ligação e disponibilidade dos modos de transportes.	Região de origem Região de destino Destino primário Destinos secundários Região de trânsito Região de trânsito ao destino Região de trânsito entre destinos Região de trânsito de retorno

Adaptado de: Leiper (1979), Maunhein (1979); Sessa (1985), Beni (2001), Boullón (2002), Lohmann (2005); Rodrigue, Comtois e Slack (2006); Costa e Souto-Maior (2006); Magalhães (2010); Costa (2013).

3.4 INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES E DO TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

O território é produto do processo histórico e pode ser delimitado por contornos preestabelecidos, resultado da apropriação dos recursos, da mobilização de conhecimentos, das tecnologias, da comunicação e da infraestrutura de transportes para a conexão com outras regiões, onde o desenvolvimento é resultado dos processos de produção ali instalados. E das forças das relações no espaço. O território é um conjunto de todas as coisas arranjadas em sistema, formando a configuração, cuja realidade e extensão se transformam diante das permanentes (re)definições dos processos de produção. Portanto, um território construído histórica e socialmente, marcado culturalmente e delimitado institucionalmente.

Confere-se ao território a especificidade de ser composto por múltiplas dimensões, característica espacial comumente inexpressiva ou desconsiderada nos processos de institucionalização das políticas públicas, de acordo com Steinberger (2006). A análise feita pela pesquisadora, a partir da teoria do espaço de Milton Santos (1979, 1988, 1992, 1994, 1996, 2000, 2005) e da regionalização de Haesbaert (2004), valoriza e coloca no centro dos estudos geográficos o ordenamento dos espaços urbano, rural, ambiental e regional como elemento inter-relacionado e integrante de uma mesma realidade territorial determinada pela formação social e econômica que se manifesta por meio de processos e é testemunho histórico, cuja funcionalidade depende das demandas de vários níveis, desde o local até o mundial.

Milton Santos (1979) aponta que todos os processos que juntos formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são históricos e espacialmente determinados em um movimento conjunto. A possibilidade de apreensão do fenômeno em escala mundial se impõe à noção de fração do espaço, pois o

acontecer próprio a um lugar não é indiferente ao acontecer próprio a outro lugar, exatamente pelo fato de que qualquer que seja o acontecer é um produto do movimento da sociedade total. Lugares e áreas, regiões e subespaços são, pois, unicamente áreas funcionais, cuja escala real depende dos processos (Santos, 1979).

Assim, o território conforme a visão de Raffestin (1993, *apud* Riceto; Silva, 2008) é compreendido como o resultado das atividades sociais, econômicas e políticas exercidas por

atores em qualquer nível hierárquico. Processo em que há a especialização com evidentes efeitos, nível de complexidade e extensão territorial distintos.

Neste sentido, a Teoria dos Polos de crescimento de Perroux (*apud* Silva, 2008), àquela segundo a qual os polos industriais de crescimento surgem em torno de um aglomerado ou ao longo das grandes fontes de matérias primas ou em locais de passagem e de fluxos comerciais. Surgem aí porque há demanda e suprimento de insumos próximos e podem se transformar em polos de desenvolvimento se provocarem mudanças estruturais expandindo a produção e o emprego.

Outra conceituação, referenciada para a compreensão da economia regional, de acordo com Pires (2001), parte da hipótese básica da Teoria dos Lugares Centrais, desenvolvida inicialmente por Walter Christaller nos anos 1930 do século XX, em que se entende que os espaços econômicos tendem a se organizar segundo o princípio da centralidade. Segundo esta abordagem teórica um lugar central fornece um conjunto de bens e serviços para a região ao redor (região de influência ou complementar), diferente entre um local e outro, fazendo com que surja uma hierarquia de lugares que decresce conforme se afastam do lugar central.

Desta forma, a partir da capacidade de cada destino em ofertar bens e serviços centrais, pode-se estabelecer uma hierarquia dos lugares, ou seja, a característica dos produtos turísticos ofertados por cada localidade permite situá-la comparativamente às demais. Assim, a concentração da oferta de bens e serviços determina-se não apenas em função de fatores geográficos. Mais importante que a distância geográfica é a distância econômica entre os centros, representada, no caso, pelos custos relacionados ao transporte, tempo de viagem e qualidade associada ao deslocamento de pessoas.

Os transportes em geral podem ampliar o efeito dos polos estimulando regiões e podem atenuar a hierarquia dos lugares centrais facilitando a vida de atores localizados longe dos destinos primários. Uma rede de transporte densa e eficiente pode nivelar em importância e em nível de serviço os destinos primários e secundários.

Por meio destes modelos teóricos, de Christaller e Perroux, é possível determinar o grau de centralidade de uma região e a rede funcional que a interliga a outra região. A partir das populações atendidas pelos núcleos menos centrais e das proporções de residentes e não residentes no atendimento total, procura-se definir a hierarquização das cidades. Contudo, a

teoria dos lugares centrais e a teoria dos polos de crescimentos não bastam para explicar o desenvolvimento territorial, devido ao seu caráter eminentemente econômico e por desconsiderar a relação espaço tempo utilizada na maioria das vezes para explicar a concentração de serviços, equipamentos e atrativos turísticos como forma de redução dos custos com transportes. E, também, por desconsiderar a especialização dos locais que elevam sua importância a partir da formação em rede no território.

Neste contexto, a concepção de regiões nesses modelos teóricos é determinada por critérios físicos, econômicos e pela tentativa de criar uma homogeneidade entre os lugares, enquanto que o território consiste em um espaço marcado pelas relações socioambientais, econômicas, políticas e culturais (Beni e Cury, 2012) e, principalmente, pela descontinuidade espacial das estruturas. Por esta razão, a concepção territorial adotada nesta tese admite que a maior mobilidade de recursos entre lugares pode determinar que uma área exerça influência relevante sobre as demais, em termos de atração de recursos produtivos ou de domínio de mercados, em virtude de dotações diferenciadas de recursos, insumos, tamanho dos mercados consumidores e especialização da mão de obra, e, por consequência, maior especialização dos aglomerados, a partir da capacidade de cada local ofertar bens e serviços centrais. Dessa forma, pode-se estabelecer uma hierarquia dos lugares, ou seja, as características dos produtos turísticos ofertados por cada localidade permite situá-la comparativamente às demais.

Assim, a concentração da oferta de bens e serviços é determinada não apenas por fatores geográficos, pelos custos relacionados ao transporte, pelo tempo de viagem e pela qualidade associada ao deslocamento de pessoas. É pelo grau de centralidade de uma localidade na rede funcional à qual pertence, a partir da direção dos fluxos de populações residentes e não residentes que se procura definir a hierarquização das cidades e, portanto, dos destinos turísticos.

Esta concepção indica que, para além das relações estabelecidas entre os elementos do sistema de turismo e os do sistema de transportes, há uma relação estabelecida entre as várias localidades que formam o território, interligadas pela dotação de infraestrutura de transportes e de comunicação e também pelas relações de cooperação empresariais, políticas e sociais (Silva, 2006; Beni e Cury, 2012; Costa e Souto-Maior, 2006).

Entende-se que a atividade turística ocorre em território compreendido como um espaço socialmente construído e organizado, elemento-chave e norteador do processo de

planejamento, e, portanto, objeto de estudo nesta tese, onde busca-se privilegiar os aspectos condizentes com o desenvolvimento territorial: a população, a capacidade empresarial, a tecnologia, a estrutura produtiva, a infraestrutura, o capital e os agentes públicos, enfim, o conjunto dos recursos localizados no qual se efetiva o turismo. De acordo com Silva (2006), a noção de território se manifesta, explicitamente, na existência de uma organização social, política e econômica que organiza e ordena o espaço e se fortalece nas relações estabelecidas entre todos estes elementos.

Nesse sentido, para elaborar o mapa que define a organização da rede é preciso determinar os tipos de cidades, e portanto de destinos, que o território encerra e delimitar as zonas de influência das cidades grandes e das cidades médias que constituem os dois primeiros escalões dessa hierarquia (Beni e Cury, 2012). Esta definição corrobora com a noção de hierarquia territorial, onde estão uma série de ligações que podem existir entre origens e destinos, com lugares sendo ligados diretamente e até mesmo formar parte de um circuito (Pearce, 2003). Na constituição da rede territorial do turismo, a hierarquia espacial é central e definida sobretudo pela distribuição de oferta e demandas entre os diferentes níveis de destinos.

Esta perspectiva conceitual e teórica encontra-se em consonância com a teoria do espaço geográfico proposta por Boullón (2002) e com a distribuição espacial dos sistemas de transportes definida por Maunhein (1979), Taafé, Gauthier e O'Kelly (1996) e Rodrigue, Comtois e Slack (2006). Neste caso, por tratar-se de interações para fins turísticos, adota-se a classificação proposta por Boullón (Figura 3.4), no que corresponde aos espaços turísticos formados por corredores, unidades, áreas e centros turísticos.

Este referencial teórico sobre território e a superação da noção de regiões pressupõe (Silva, 2006) a abordagem territorial como mais adequada que o modelo de polo de crescimento ou lugares centrais para efeito de análise espacial das relações entre turismo e transportes no desenvolvimento. A delimitação das áreas de destino se realiza a partir de uma função turística, de sua especialização com evidentes efeitos territoriais e sociais, em que seu grau de complexidade e extensão são distintos e em acordo com as unidades espaciais e nível das inter-relações que possibilita.

Nos espaços de destino a função turística não é a única, embora possa ser a predominante. A oferta turística se nutre de uma diversidade de componentes de outros setores econômicos, em

que o grau de especialização turística é obtido por meio das relações de complementaridade e pela concorrência com outros setores produtivos. É o local de trocas econômicas, monetária e também de informações e culturais, onde a cidade constitui-se em lugar de inter-relações, cujo crescimento provoca a concentração e a (re)distribuição dos fluxos econômicos, financeiros, de bens e de pessoas.

Nesta concepção entende-se que o desenvolvimento surge da capacidade dos sistemas de transportes e do turismo interagirem no território para possibilitar os fluxos, que têm como cerne principal a garantia de acessibilidade dos turistas dentro e entre os destinos de um mesmo território, cujos efeitos se concretizam à medida que ocorrem interações socioeconômicas e políticas. Portanto, o objeto de análise são as relações estabelecidas e os resultados destas no território, se proporcionam ou não desenvolvimento.

Os modelos teóricos e conceituais apresentados no item 3.3 fornecem quadros úteis para analisar o desenvolvimento dos territórios sob a influência dos sistemas de transportes e do turismo, por considerar as características específicas dos destinos, tais como localização ou tamanho. Em que se encontra também enfatizada a necessidade de diferenciar lugares em termos das funções que podem desempenhar, conforme o grau de especialidade técnica e nível das relações socioeconômicas e políticas estabelecidas que podem ou não levar ao desenvolvimento.

Desenvolvimento, na concepção dos principais dicionários da língua portuguesa¹³, significa ação ou efeito de desenvolver; desenvolvimento, crescimento, progresso, adiantamento, extensão, ampliação, incremento, propagação. Expansão gradual, passagem de um estágio inferior a um estágio mais aperfeiçoado. Crescimento econômico, social e político de um país, regiões, comunidade; aumento dos atributos físicos. E, ainda, desenvolvimento econômico, quando acompanhado por modificações na estrutura produtiva do país ou região.

Os significados encontrados nos dicionários para o termo desenvolvimento indicam três linhas distintas de compreensão. A primeira, no sentido de passagem de um estágio a outro. A segunda, ligada ao aumento de determinados atributos, o crescimento, e, por fim, o estabelecimento da relação entre crescimento e mudanças estruturais, o desenvolvimento.

¹³ Dicionários Houaiss (2009), Aurélio (2009), Michaelis (2010) e Priberan (2011).

O debate acerca do conceito de desenvolvimento é bastante rico no meio acadêmico, principalmente quanto à distinção entre desenvolvimento e crescimento econômico. Embora haja concepções diferentes e às vezes divergentes, os temas são tratados pelos pesquisadores de modo complementar. Para Furtado (2004), o crescimento é o aumento da produção, ou seja, do fluxo de renda, em nível de um subconjunto especializado; e o desenvolvimento é o mesmo fenômeno do ponto de vista de suas repercussões no conjunto econômico de estrutura complexa e que inclui o anterior. Neste caso, desenvolvimento econômico implicaria distribuição. Essas proposições supõem que o aumento dos padrões médios de vida, que sempre ocorre com o aumento da produtividade ou desenvolvimento econômico, deva ser acompanhado pela consecução de outros objetivos políticos, sociais, econômicos e ambientais.

Entretanto, desde a década de 1990, de acordo com Becker (2010), identifica-se um importante embate entre o modelo de desenvolvimento vigente e o modelo de desenvolvimento sustentável, que questiona as raízes históricas das desigualdades nas e entre as nações. O primeiro modelo, propulsor de discontinuidades territoriais, é frontalmente contestado pelo segundo modelo, propulsor de uma possível transição do industrialismo e da modernização conservadora das nações para outra forma de desenvolvimento. O primeiro implica tipicamente concentração de investimentos industriais em dada área, um processo de desenvolvimento expresso no modelo centro-periferia, pautado no modelo de polo de crescimento ou lugares centrais.

Os modelos descritos contemplam a relação de desenvolvimento dos territórios e revelam suas contradições ao elucidar formas e níveis desiguais de desenvolvimento, ou melhor, de crescimento. Ressalva-se nesse processo, evidenciado por estudos desenvolvidos por organizações e pesquisadores (Becker 2010, Pires 2001, Boiser, Filho 1996, Llorens 2002, Simões 1993, Tomazzoni 2007, IELPS 2007), que, para obter o grau de desenvolvimento desejado, satisfatório à maioria, não basta se inspirar em modelos pautados unicamente pelos aspectos econômicos e quantitativos.

O paradigma do desenvolvimento traz em seu bojo de princípios a necessidade de compatibilizar o desenvolvimento econômico com a diminuição das desigualdades sociais e territoriais e com a preservação dos recursos e dos equilíbrios naturais. O desenvolvimento

ora proposto diz respeito ao delineamento de estratégias e de instrumentos para elevar os níveis de qualidade de vida da população local, com:

- geração de emprego e renda;
- aumento da escolaridade da população local;
- provimento de infraestrutura básica e de saneamento;
- garantia de espaços de lazer e acesso à atividades culturais;
- investimentos em pesquisa e desenvolvimento;
- garantia de acesso a bens e serviços essenciais à vida social cotidiana;
- entre outros.

E neste sentido, assume-se os princípios indicados Kaul (1985 *apud* Prideaux, 2000) sobre o papel desempenhado pelos sistemas de transportes no desenvolvimento dos destinos turísticos:

O desenvolvimento do turismo é influenciado pelo desenvolvimento tecnológico dos transportes.

A movimentação de viajantes a turismo requer a disponibilidade de serviços e de infraestrutura tanto para o transporte individual, particular ou público, quanto para o transporte público de massa.

A operação dos sistemas de transportes, portanto, sua qualidade e eficiência, influencia a motivação dos turistas por um destino e, conseqüentemente, os tipos de fluxos.

A infraestrutura de transporte é essencial para a operação nos destinos turísticos e também é relevante para a expansão ou limitação dos fluxos de viagem.

A integração das redes de transportes local, regional nacional e internacional é importante para facilitar os fluxos de turistas com benefício para o crescimento do setor.

Estes são, em essência, processos sociais que se refletem no território. São, portanto, resultantes dos acordos sociopolíticos pactuados que irão fundamentar e estruturar o território com infraestrutura e serviços, mais ou menos concentrados, com alto nível de eficiência ou não. Neste novo paradigma sobre o conceito de desenvolvimento nos territórios, há um imperativo da razoabilidade ética, técnica e política para que cada sociedade se estruture em

termos de especificidades próprias, segundo suas tradições culturais, seus próprios parâmetros, seus recursos naturais e técnicos e composição étnica específica.

O enfoque do desenvolvimento, assumido nesta tese, está voltado para o estudo e para a valorização territorial, da identidade local, da diversidade e também das formas de produção baseadas nas dimensões e características de um território determinado. Contudo há, frequentemente, uma ordem universal apresentada como irresistível e, todavia, defrontada e afrontada, na prática, por uma onda local, que é a sede de um sentido e aponta um destino, uma transformação, uma mudança. Evidencia-se a influência dos ambientes externos sobre o nível do desenvolvimento nos locais.

Assume-se, nesta tese, que o fenômeno da territorialização pelo turismo implica especialização particular de cada espaço, influenciados por certas características da competição internacional e nacional. A dinamização territorial turística passa a ser direcionada pela capacidade local e rápida de responder ao ambiente externo competitivo, aliando velocidade, flexibilidade e maleabilidade à cultura, produtora de identidade de autorreferência, facilitando, assim, a introdução do aspecto diferencial nos mercados turísticos.

Nessa perspectiva, destaca-se o território ao qual pertencem as empresas, assim como as economias externas geradoras de inter-relações locais, as quais constituem uma cadeia produtiva e, portanto, instauram uma relação de competitividade entre os entes internos e externos (Figura 3.3). Este enfoque de desenvolvimento implica ênfase nas várias dimensões do processo de acumulação, entre as quais são relevantes as atividades de inovação e sua incorporação pelos agentes produtivos e também pelas instituições e pela sociedade, por meio da busca de novas formas de desenvolvimento; e a participação dos grupos sociais e dos agentes econômicos, os investimentos na capacitação de recursos humanos, a institucionalização, a qualidade de vida e a auto-organização dos recursos locais, além da melhoria da produtividade e da competitividade.

Este desenvolvimento pode ser entendido como resultado da interação de três forças: alocação de recursos, política econômica e ativação social, em interdependência recíproca, consolidando-se territorialmente, no médio e no longo prazos (Boisier, 1999). O desenvolvimento está sob a influência de um ambiente mais amplo e complexo, com implicações nas diferentes escalas territoriais.

O desenvolvimento depende da ativação social da população local, ou seja, da capacidade regional de integrar um conjunto de elementos políticos, institucionais e sociais capazes de direcionar o crescimento desencadeado por forças exógenas. Portanto, está-se diante de forças exógenas e endógenas à região, as quais estão associadas: à autonomia de decisão local; à capacidade regional para reter e reinvestir o excedente gerado pelo processo de crescimento; à permanente e crescente melhoria das condições de vida; e à conservação do meio ambiente.

Por fim, pode-se constatar na bibliografia utilizada que não há um padrão de desenvolvimento único, não há um padrão referencial. O comportamento dos agentes dos processos de transformações territoriais dá a conotação necessária aos processos que culminarão em desenvolvimentos.

Ao considerar as tendências na gestão pública quanto ao modo de administrar o desenvolvimento territorial, em que o poder político assume função indutora dos investimentos, da dotação de infraestrutura e de melhorias na qualidade de vida dos residentes, com inclusão social e uso racional dos recursos naturais e culturais, conclui-se que o poder político é indissociável da organização social local – o que contrasta com as visões economicistas e puramente industriais, regidas pelos modelos de polo de crescimento ou lugares centrais.

Desta forma, na presente tese assume-se o paradigma conceitual do desenvolvimento de base territorial, atingido a partir da mobilização integral dos recursos para satisfação prioritária das necessidades das respectivas populações, sem acentuar as disparidades sociais e econômicas características do desenvolvimento polarizado e desigual.

3.5 TÓPICO CONCLUSIVO

Constatou-se que os sistemas de transportes e o turismo operam de forma integrada nos destinos e a sua interface envolve a operação conjunta com outros subsistemas espaciais, socioeconômicos e políticos. A composição sistêmica não foi identificada a partir de um único modelo, mas a partir da interpretação e da integração de vários modelos, evidenciando a interdisciplinaridade do fenômeno e o quanto novos estudos são necessários para desvelá-los. Destacou-se, também, o papel que os sistemas possuem como propulsores de

desenvolvimento territorial e que, principalmente no setor de turismo, ainda muitos avanços são necessários para consolidar o conhecimento teórico de seu objeto e natureza, enquanto nos transportes, uma maior convergência entre os autores foi encontrada a respeito de sua composição sistêmica.

Conclui-se que o transporte e o turismo são duas atividades econômicas que exercem relevante papel no território, são compreendidos como indutores do desenvolvimento, compondo, por parte da esfera pública e privada, o bojo de uma estratégia na qual os atrativos, serviços e equipamentos turísticos podem se distinguir dos demais, influenciados diretamente pelas políticas adotadas. A apreensão desse processo pela teoria de sistemas institui-se como um importante suporte técnico e conceitual para o estudo do território, sobretudo ao possibilitar a análise de destinos turísticos no que se refere à dotação de infraestrutura e de serviços de transportes.

A teoria sistêmica reveste-se da possibilidade de analisar os transportes para o turismo no seu aspecto estrutural e funcional, sendo um e outro complementares entre si, apresentados sobre a perspectiva da acessibilidade no próximo Capítulo. No que tange ao aspeto estrutural, o sistema apresenta uma fronteira. Neste caso, a fronteira do território abriga os componentes identificados como estruturas e descritos no seu aspeto funcional, demonstrado sob a ação das inter-relações que representaram a dinâmica do sistema: fluxos de pessoas, de serviços, de bens, de informações que circulam ao longo dos diferentes canais do sistema, estando ligados aos centros de decisões, que podem ser os centros políticos ou econômicos, ou os dois, e que permitem, via controle da gestão pública ou privada, a ocorrência de processos de mudança, de desenvolvimento.

Desta maneira no Capítulo 4 encontra-se apresentado um modelo sistêmico para interpretar a influencia do sistema de transportes para no turismo no desenvolvimento territorial.

4. SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO

4.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Proposições metodológicas com base em modelos são uma tentativa de estabelecer uma lógica racional e metodológica nos estudos acadêmicos e rompem com as visões meramente empíricas, a partir da qual muitos estudos, como o dos transportes para o turismo, são abordados. Foi demonstrado, nos Capítulos 2 e 3, que a Teoria Geral de Sistemas está relacionada à noção de modelo, que permite a representação da realidade e determina, por conseguinte, a representação do fenômeno com uma série de características, preparando para o futuro.

Com esta concepção, neste Capítulo é apresentado o modelo do sistema de transporte em territórios turísticos e definidos seus componentes, indicadores e variáveis.

4.2 MODELO DE ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS

Os modelos dos sistemas de transportes para o turismo, com abordagem a partir do aspecto espacial, foram classificados por Pearce (2003 apud Lohmann *et al*, 2013) em quatro tipos:

Viagens turísticas – realçam o componente ligação, denominado transporte, representando essencialmente as viagens por meio das noções de rotas, direções do tráfego turístico, volumes de tráfego e natureza da viagem. Esse grupo de modelo é útil para a análise preliminar das relações espaciais e de fluxos turísticos existentes.

Origem-destino – esses modelos são amplamente utilizados nos estudos de planejamento de transportes, uma vez que o estabelecimento de zonas de atração (destino) e produção (origem) de transporte é um dos primeiros passos para planejar os transportes. Nesse sentido, a abordagem multidisciplinar envolvendo transporte, turismo e geografia pode ser útil para a elaboração de novos métodos que visam mensurar a indução ao desenvolvimento que pode ocorrer entre transporte e destinos turísticos.

Estruturais – o objetivo é explorar de que forma as relações espaciais ocorrem em um determinado ambiente e tempo histórico. No modelo, há a possibilidade de estudo específico sobre como ocorrem as relações espaciais (e de fluxos turísticos) entre mercado de metrópole e produto de nação periférica em dado tempo histórico, marcado por condicionantes políticas, culturais, econômicas e sociais.

Evolucionários – estes modelos visam demonstrar as mudanças que podem ocorrer ao longo de um determinado tempo, caracterizando estágios e tipos de turismo, e por isso são essenciais para a compreensão da possível relação de indução/limitação ao desenvolvimento entre transporte e turismo.

O modelo origem-destino proporciona a análise dos fluxos turísticos no território a partir dos destinos em que são gerados e consideram sua distribuição espacial de acordo com as características do uso e ocupação do solo e, também, pela motivação dos viajantes. Integra-se à perspectiva multidisciplinar assumida para o sistema de transportes em território turísticos, envolvendo as áreas do conhecimento da geografia, turismo e transportes, e também mostra-se em consonância com os modelos sistêmicos de Leiper (1979) e Lohmann (2005) utilizados como referência nesta tese.

A concepção do modelo de sistema de transporte para o turismo, proposta nesta tese, parte do sistema de Leiper (1979) (Figura 3.4), no que tange ao seu fundamento de ordem geográfica, e tem enfoque no deslocamento de pessoas entre regiões – há a origem, o lugar onde as viagens começam e terminam. Existe uma localidade de destino turístico, onde os turistas permanecem temporariamente. E há uma região de trânsito ou rota que liga as duas e por meio da qual os turistas viajam.

A partir destas características do modelo sistêmico de Leiper, Lohmann (2005) atribuiu os elementos deste e combinou com o modelo de viagens turísticas proposto por Mariot (1969, apud Lohmann *et al* 2013). No modelo, são destacados os componentes de ligação entre destinos, os transportes, representados pelas viagens, rotas, direções de tráfego dos fluxos turísticos, volume do tráfego e natureza da viagem. Um modelo que tem como fundamento a análise preliminar das relações espaciais e dos fluxos turísticos (Figura 4.1).

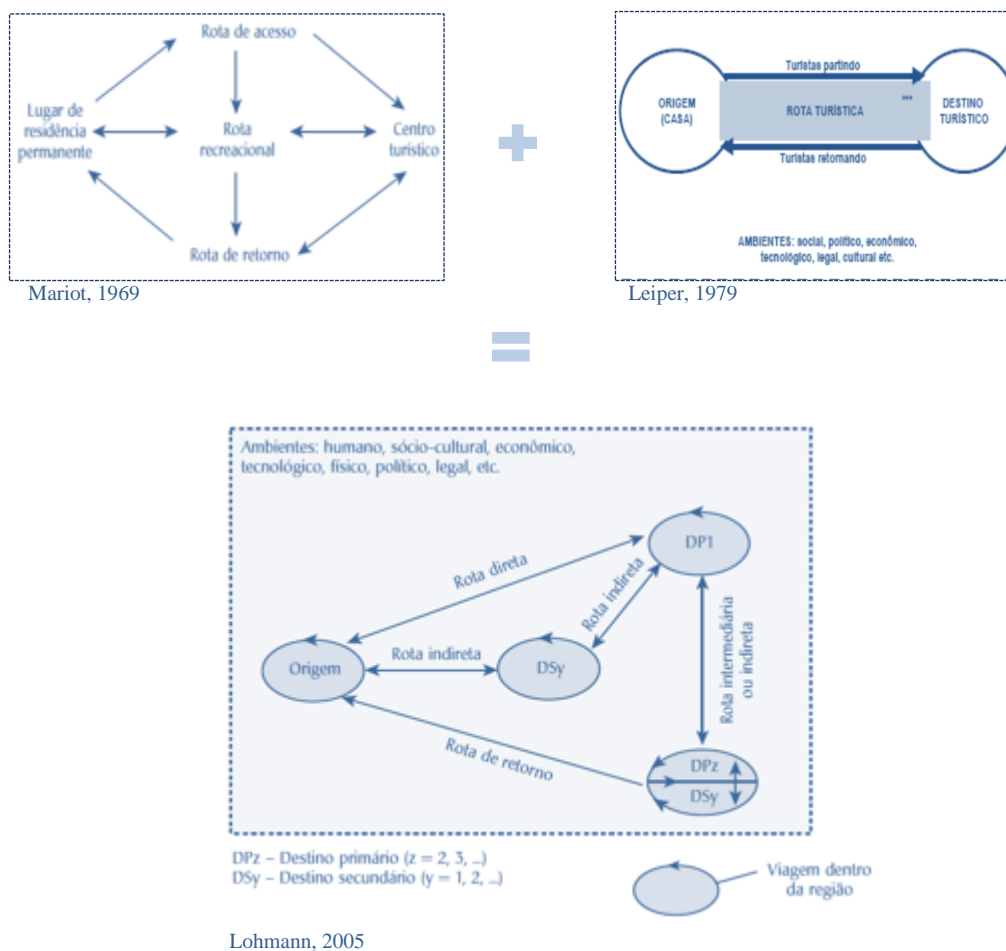


Figura 4.1 – Evolução do modelo de Sistema de Transporte Turístico

Fonte: Leiper (1979) e Lohmann (2005).

O modelo de sistema de transportes turísticos proposto por Lohmann (2005) contribui e avança em relação aos anteriores ao apresentar uma série de padrões de fluxos entre a origem e o destino de uma viagem, mas, sobretudo, ao apresentar padrões de viagens nos destinos. Classificadas como (Lohmann *et al* 2013):

- Fluxo de Origem-Destino
 - A partir da origem, através da rota direta, o viajante alcança o primeiro destino primário (DP₁).
 - A partir da origem, pela rota indireta, o viajante alcança o(s) destino(s) secundário(s) (DS_y, sendo Y= 1,2 etc.), antes de alcançar o destino primário (DP₁).
 - Fluxo Destino(s)-Origem

- A partir de DP_1 – destino primário 1, o viajante retorna em rota direta para a sua origem.
- A partir de DP_1 , o viajante, pela rota intermediária ou indireta, acessa outros destinos primários (DP_Z , sendo $Z= 2, 3$ etc.) e destinos secundários (DS_y , sendo $Y= 1, 2$ etc.) antes de retornar para a sua origem. É ainda possível conceber viagens circulares entre destinos primários e secundários DP_Z e DS_y .

O modelo permite incorporar diferentes motivações por viagens turísticas, a tipologia e a hierarquia dos destinos, valoriza aspectos da multimodalidade dos transportes, portanto, sua natureza compreende um aspecto da flexibilidade e permite o estudo das inter-relações dos vários elementos estruturais do turismo e dos transportes presentes no território. O sistema de transporte e turismo proposto por Lohmann (2005) é o serviço e também a infraestrutura que interliga a origem de uma viagem turística a determinado destino (e vice-versa), interligando vários destinos turísticos entre si (primário e secundário), fazendo com que os visitantes se desloquem dentro do destino.

O conceito formulado que define o modelo de sistemas de transporte e turismo – “como o serviço que interliga a origem de uma viagem a determinado destino” Lohmann (2005) – ressalta o serviço de transporte e suprime a infraestrutura. Outra questão muito evidente no conceito é o destino, e, assim, o modelo estabelece a relação entre os transportes e o turismo no território. A característica espacial do modelo, e portanto do território, é definida pela apresentação dos Destinos Primários e Secundários (DP_Z e DS_y), que recebem ou geram fluxos turísticos.

Entretanto, no modelo, a escala temporal e as distâncias são subestimadas enquanto variáveis de impedância operacionais que facilitam ou comprometem o deslocamento dos viajantes pelo território turístico. Assim como a infraestrutura não consta como componente essencial ao desenvolvimento territorial, nem mesmo foi incorporado ao modelo o apontamento das variáveis necessárias à pesquisa, as quais se encontram em evidência no modelo ora em elaboração.

Nesta tese, considera-se objeto de estudo a região de destino do viajante (Figura 4.2), onde encontram-se o portão de entrada (Destino Primário – DP), a circulação (Rota dos Fluxos Turísticos – RFT) e a dispersão para outros destinos (Destinos Secundários – DS). Portanto, o

objeto de estudo são os elementos dos transportes que garantem a acessibilidade dos turistas dentro do destino turístico, representado pelos serviços e infraestrutura de transporte e pelos atrativos, serviços, equipamentos e infraestrutura de turismo, em constante interface para garantir a acessibilidade.

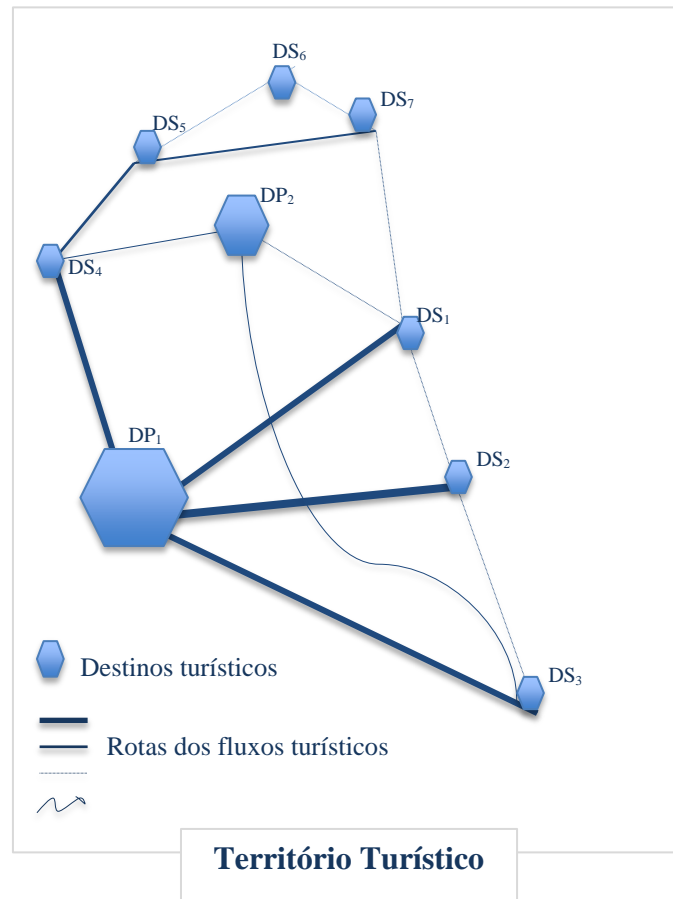


Figura 4.2 – Modelo de Sistema de Transportes em Territórios Turísticos

Os fatores identificados do transporte e do turismo encontram-se imbricados e inter-relacionados, como engrenagem para o funcionamento do turismo, e ocorrem com efeito no espaço regional. O estudo das relações históricas estabelecidas e a identificação das transformações ocorrem a partir de relações socioculturais desencadeadas no território, as quais apontam para um desenvolvimento.

4.3 COMPOSIÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS

4.3.1 Destino Turístico

Em conformidade com as definições e teorias do espaço turístico e territórios, abordados respectivamente nos subitens 3.2.2 e 3.3.2, o destino turístico é uma unidade territorial delimitada a partir de uma função turística e de sua especialização, com evidentes influências espacial e sociais. Seu grau de complexidade e sua extensão são distintos e estão em acordo com as unidades espaciais e com o nível das inter-relações que possibilita entre os transportes e o turismo, e também com outros setores econômicos e estruturas produtivas.

O grau de centralidade de um destino turístico na rede é definido a partir da origem e da direção dos fluxos dos viajantes, da concentração de serviços, equipamentos e infraestrutura de turismo e de transportes. Em que podemos identificar, pelas características dos fluxos, dois níveis de destinos (Figura 4.2):

Destinos primários (DP_1) – São identificados pela existência das funções dos nodos da rede de transportes, como portões de entrada, *hub* e escalas dos fluxos turísticos, para onde os visitantes convergem de diferentes rotas para ter acesso por meio de um certo ponto, e a partir de onde se dispersam ou não. Podem ser também bases operacionais – *hub*, principalmente dos transportes aéreos, onde há a convergência de várias linhas e a transferência de passageiros ou a permanência destes no destino. Os destinos primários têm múltiplas funções nodais devido ao seu porte, à disponibilidade de infraestrutura e à elevada importância na hierarquia urbana. Podem ser classificados como zona, complexo, centro de distribuição, conforme classificação de Boullón (2002), na Figura 3.6.

Destinos secundários (DS_1) – São identificados pela baixa integração das redes de transportes, configuram-se como área de destinos dos fluxos turísticos ou de simples transferência entre os modos de transporte. São destinos com razoável dinâmica econômica e social e, geralmente, com baixa concentração de atrativos, equipamentos e serviços turísticos. Podem ser classificados como área, núcleo, conjunto, centro de estada, centro de excursão e unidades, conforme classificação de Boullón (2002), na Figura 3.6.

Embora estas sejam classificações relacionadas às características turísticas, o modelo comporta e prevê a existência de cidades com outras funções econômicas e sociais importantes no território pelo fornecimento de serviços especializados, serviços públicos, produção industrial e artesanal, suprimento de equipamentos e habitação, assim como prevê a relação destes destinos com as áreas rurais no que tange à produção e à visitação turística.

Assim, a hierarquia dos destinos é identificada a partir do nível de concentração e de distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos; da segmentação dos atrativos turísticos; da disponibilidade dos serviços e da infraestrutura de transportes; da presença de indústrias, comércios e serviços complementares à realização da atividade turística e, também, necessários às demais atividades cotidianas dos centros urbanos e áreas rurais. Colocam-se, então, em evidência as características de uso e ocupação do solo que influenciaram a dotação de infraestrutura de acesso e de circulação dos viajantes pelo território.

Assim, as principais variáveis que cooperam para definir o tipo de destino turístico em um território são: distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos; segmentação dos atrativos; distância entre os destinos turísticos; tempo de deslocamento; equipamentos da rede estrutural de transporte (vias, terminais; outras edificações e número de viagens atraídas por um destino).

4.3.2 Rota dos Fluxos Turísticos

Os fluxos turísticos são determinados pela demanda de viajantes atraídos pelas características das destinações e por fatores de contingência como dinheiro, saúde e tempo, pelo comportamento dos turistas na escolha e também pelas condições dos serviços oferecidos, como os transportes. A demanda turística é representada pela soma das intenções comportamentais de visitar um destino e é expressa por meio de dados estatísticos de movimento dos viajantes.

De modo geral, a motivação da demanda por um destino, e conseqüentemente por um modo de transporte, é influenciada por atributos como (Manhein, 1979):

- Tempo – tempo total de viagem; tempo de transferência nos pontos; frequência do serviço; programação de horários.

- Custo – custos de transporte diretos como tarifas, pedágio, combustível e estacionamento; outros custos operacionais diretos como o transporte de bagagem e a exigência de documentação; custos indiretos tais como o custo de aquisição, manutenção e seguro de um automóvel, ou de mercadorias, armazenagem, juros e seguro.
- Segurança – probabilidade de acidente de qualquer tipo e nível de segurança percebido pelos viajantes.
- Conforto e conveniência para o usuário – curta distância; número necessário de mudanças de veículos; conforto físico (temperatura, umidade, limpeza, qualidade de condução, exposição a intempéries); conforto psicológico (*status*, privacidade; nível de satisfação com a viagem; experiências estéticas e paisagísticas, outras amenidades).
- Serviços de expedição - privilégios divisão e reexpedição; seguro e garantias.

Estes atributos são operacionais, os quais compõem os critérios de escolhas dos viajantes pelos modos de transportes disponibilizados ao longo das rotas. Especialmente, as rotas se constituem em linhas de carregamento dos fluxos turísticos pelas vias de ligação, com interconecção nos destinos ou em pontos de transbordo, e são dotadas de infraestrutura para atendimento dos passageiros, de acordo com o modo de transporte escolhido (Quadro 4.1). E também, pela concepção teórica de espaço turístico, podem ser classificadas como corredores de estada e corredores de traslado (Boullón, 2002).

Os fluxos turísticos são medidos e analisados a partir da declaração do motivo da viagem; do número de passageiros ou movimentação – fluxos de passageiros; do número de linhas disponíveis, número de veículos disponíveis/capacidade; dos modais disponíveis para acesso aos destinos; das condições das vias de acesso; das condições dos terminais; dos serviços de transportes disponíveis (ex.: locação de veículos); do custo dos serviços de transporte aos turistas (e comunidade); da qualificação profissional dos trabalhadores e empresários do setor.

Quadro 4.1 – Composição dos modos de transportes de passageiros

Modal	Infraestrutura	Equipamentos	Serviços
Transporte Rodoviário	<p>Vias</p> <ul style="list-style-type: none"> – Acostamento – Calçadas – Caminhos – Ciclovias – Estradas – Mirantes – Passarelas – Pontes – Trilhas – Túneis – Viadutos <p>Terminais</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bicicletários – Estacionamentos – Estações – Pontos de ônibus – Rodoviárias <p>Sinalização</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vertical: Placas de sinalização – Horizontal: Pinturas de sinalização no leito da via 	<p>Veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> – Animais – Bicicletas – Carroças/charretes – Carros – Micro-ônibus – Motos – Ônibus – Vans 	<ul style="list-style-type: none"> – Áreas para descanso e recepção de passageiros – Banheiros – Bares, restaurantes e lanchonetes – Hospedagem – Hotéis e motéis – Lojas de conveniências – Postos de combustível – Postos de informações turísticas – Postos de socorro – Socorro mecânico e atendimento médico – Telefone – Venda de passagens
Transporte Ferroviário	<p>Vias</p> <ul style="list-style-type: none"> – Trilhos (<i>par de carries</i>) <p>Terminais</p> <ul style="list-style-type: none"> – Estações <p>Sinalização</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fixas: sistema baseado em sinais ao longo das vias para garantir a operação dos veículos – Móveis: enviados por meios eletrônicos diretamente à cabine dos trens. 	<p>Veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bonde – Locomotiva – Metrô <ul style="list-style-type: none"> – TGV (train à grande vitesse) – Trem – VLT 	
Transporte Aéreo	<p>Vias</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aérea <p>Terminais</p> <ul style="list-style-type: none"> – Terminais de passageiros <p>Sinalização</p> <ul style="list-style-type: none"> – Manual e automática – Iluminação e pintura de solo – Instrumentos de navegação aérea 	<p>Veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> – Asa-delta – Aviões – Balões – Dirigíveis – Espaçonave – Helicópteros – Paraquedas 	

Transporte Aquaviário	Vias – Rios – Lagos – Mares – Oceanos – Barragens – Diques – Eclusas Terminais – Atracadouros – Terminais marítimos – Marinas Sinalização – Vertical: sinalização de margem – Horizontal: balizamento	Veículos – Balsas/ ferry boats – Barcos – Canoas – Gôndola – <i>Hovercrafts</i> – Iates – Infláveis – Jangadas – <i>Jet skis</i> – Lanchas – Navios – Submarinos – Transatlânticos – Veleiros	
------------------------------	--	--	--

Fonte: a autora.

Em resumo, as rotas dos fluxos turísticos são formadas a partir da constituição de um contingente de viajantes motivados por visitar determinado território turístico e que, a partir deste movimento, demanda o funcionamento de toda uma estrutura de serviços e de infraestrutura de transportes ao longo das vias de acesso aos destinos (DP e DS).

4.3.3 Rede de Transportes em Territórios Turísticos

O território turístico é composto por um conjunto de relações sociais e políticas, cuja delimitação e abrangência espacial se dá a partir de decisões políticas (públicas e privadas), e constitui-se num espaço influenciado por critérios técnicos e econômicos. Onde a organização das estruturas físicas e institucionais são dispersas espacialmente e, por isso, dependentes de redes de transportes que às interligue (Beni e Cury, 2013).

As redes de transportes em territórios turísticos são compostas por um conjunto de ligações de diversos modos de transportes. São estruturas que, em alguns casos, se encontram sobrepostas, ocasionando uma competição entre os modos de transportes, ao passo em que geram oportunidades de escolha aos passageiros/viajantes, constituídas por nós, construções, vias de ligação e seus terminais de integração.

As principais características das redes referem-se à sua complexidade pelo número de modais que compreendem e pelo número de conexões que são capazes de estabelecer em cada destino, ou nas proximidades dos atrativos de representativo interesse turístico. Além de que, são também definidas e classificadas pela oferta de serviços, equipamentos e infraestrutura (Quadro 4.1) ao longo das vias e em cada tipo de destino (Figura 4.2).

Nas redes de transportes em territórios turísticos, a infraestrutura e os serviços de transportes estão organizados para ligar os destinos entre si, em que arranjo e nível de conectividade são determinados pelo nível de acessibilidade conferido aos viajantes. Segundo Leiper (1979) e Lohmann (2005), o acesso, como conceito que facilita ou impede o deslocamento de turistas, está presente em duas etapas da viagem dentro dos territórios turísticos:

- a. entre o primeiro destino e os demais destinos turísticos visitados em uma viagem; e
- b. no deslocamento interno no destino turístico, a fim de que o turista possa ir para os diversos lugares e pontos turísticos de seu interesse, incluindo meios de acomodação, atrações turísticas, estabelecimentos de alimentação, serviços eventuais etc.

As redes são definidas pela importância hierárquica dos destinos e pela importância nodal, pelo nível e qualidade das rotas de conectividade entre os destinos e pela intensidade dos fluxos turísticos, pela presença de uma rede multimodal¹⁴ e, principalmente, pelo nível de relações territoriais que são capazes de prover diante da acessibilidade conferida aos viajantes e à população local.

4.3.4 Relações Territoriais

As relações são estabelecidas no sistema de transportes para o turismo, quando são empregados instrumentos e ações políticas, econômicas e sociais para promover a integração das várias localidades de interesse turístico, comercial, industrial, rural, habitacional, e outras atividades (Figura 3.6). As relações são identificadas, conforme apresentado no item 3.3.1, pela proximidade estabelecida entre as pessoas na operação dos artefatos que compõem o sistema (Quadro 3.6), provimento de infraestrutura, serviços e equipamentos dos transportes para a realização de viagens (Quadro 4.1).

Em essência, essas relações são acordos políticos, sociais, tecnológicos e econômicos, instituídos na forma de Políticas Públicas, Planos, Projetos e Programas (PPPP), organizados em uma matriz de decisões e de ações que promovem modificações e transformações estruturais e funcionais no território e estão diretamente relacionadas a outras escalas geográficas de decisão – regional, nacional e internacional. Compreendem, também, o

¹⁴ Integração dos vários modos de transportes, com transbordo de passageiros em pontos específicos ou terminais, para, com rapidez, eficiência e baixo custo, promover a acessibilidade dos viajantes aos destinos turísticos.

estabelecimento de uma logística nos territórios turísticos com vistas a garantir a eficiência e a eficácia dos fluxos de viajantes, bens e informações relacionados aos deslocamentos nos destinos (Figura 3.5).

O estabelecimento de relações territoriais consiste em um processo de gestão promovido pelo estabelecimento de programas compostos de subprojetos públicos e privados de infraestrutura, comércio, produção industrial e agropecuária e projetos comunitários com potencial para ativar a dinâmica sociocultural, ou seja, capazes de impulsionar o desenvolvimento das atividades e dos negócios locais de modo a ser percebido no uso e ocupação do solo e na qualidade na acessibilidade conferida (Mrnjavac e Ivanovic, 2007; Aragão, 2008; Dordevic e Arsié, 2010; Lohmann *et al*, 2013).

Tais relações são verificadas a partir da análise de dados quantitativos e qualitativos que demonstram mudanças no uso e ocupação do solo, alteração no valor da terra, geração de movimentos de viajantes, oferta e demanda por transportes e aumento da acessibilidade.

4.3.5 Ambiente

No item 4.3.4, foi identificado que as relações são observadas pelo nível de implementação e de interação das PPPP. Contudo, são os ambientes externos e internos, tanto econômicos quanto políticos, sociais, ambientais, culturais, tecnológicos e legais, nos quais os territórios estão inseridos, que conferem as diretrizes e condições propulsoras para que as transformações ocorram. Também são eles os responsáveis por determinar as transformações e, portanto, o desenvolvimento territorial.

Sendo o turismo um setor caracterizado pela geração de demanda que ocorre fora dos territórios turísticos, os cenários econômicos regionais, nacionais e internacionais proporcionam conjunturas que influenciam o ato de viajar e, junto às PPPP, o movimento dos fluxos de viajantes para os destinos.

4.4 INDICADORES E VARIÁVEIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE EM TERRITÓRIOS TURÍSTICOS

Indicador é uma medida em geral dotada de significado social, usado para representar quantitativamente um fenômeno social (Jannuzzi, 2001). Os indicadores fornecem informações sumarizadas sobre tendências e comportamento dos fenômenos abordados. Também ajudam a construir um quadro sobre o objeto em análise, permitindo obter informações sobre dada realidade, possibilitando comparações e avaliações dos processos de mudanças estabelecidos ao longo do tempo e mensurados para determinado território.

Na concepção de indicadores, deve-se considerar que estes tenham como princípio a abrangência, que possam ser replicados e permitam a comparabilidade (TRB, 2008), permitindo generalizações e a possibilidade de correlação de distintas variáveis, ou de diferentes contextos e temporalidade (Martinez et al., 1998).

A aplicação dos indicadores se torna viável na medida em que sua elaboração considere atributos como (OCDE, 1993): i) ser simples e fácil de interpretar; ii) fornecer um quadro representativo da situação; iii) mostrar tendências ao longo do tempo; iv) responder a mudanças do sistema; v) fornecer base para comparações; vi) ser nacional ou aplicável a regiões que tenham relevância; vii) estar associado a uma meta ou valor limite de tal modo que os usuários possam comparar e avaliar o significado dos valores observados.

Assim, o processo de concepção de um indicador envolve a indicação de um objeto a respeito do qual se quer obter mais informações. E, também, a indicação de dados que serão obtidos em fontes primárias ou secundárias e, por fim, a agregação de informações que se constituirão em um indicador.

Os indicadores são formados a partir de variáveis que se constituem em um conjunto de medidas associadas a um conceito, construto, aspecto, propriedade ou fator discernível em um objeto de estudo, como é o caso do sistema de transporte em territórios turísticos. A utilização das variáveis permite registrar, ordenar e explicar fatos observáveis por meio de dados quantitativos e qualitativos, possibilitando, assim, a realização de análises, classificações e correlações sobre as transformações ocorridas nos territórios turísticos.

Para o modelo de sistema de transportes em territórios turísticos foi identificado um conjunto de indicadores, formado pela oferta, demanda, ambientes interno e externo, com suas

respectivas subclassificações e variáveis, conforme apresentado no Quadro 4.2. A oferta compreende o conjunto de variáveis compostas pelos atrativos turísticos, pelos serviços de apoio ao turismo e, também, pela infraestrutura de serviços e equipamentos dos transportes.

Os indicadores da demanda refletem as características dos visitantes e a intensidade dos fluxos, os quais usarão a infraestrutura turística e, conseqüentemente, de transportes. Os indicadores ambientais refletem as intervenções sobre o território, as quais constituem mudanças nos aspectos socioeconômicos. E, por fim, as relações são um indicador que possibilita identificar o nível de interações no território para a acessibilidade.

Quadro 4.2 – Indicadores e variáveis dos sistemas de transporte e turismo

Indicador		Procedência	Variável
Oferta	Infraestrutura	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos - Segmentação dos atrativos - Características de uso e ocupação do solo - Distância entre os destinos turísticos
		Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo de deslocamento - Rede estrutural de transporte - Vias - Terminais - Outras edificações
Oferta	Acessibilidade	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Número de viagens atraídas por um destino - Número de linhas disponíveis - Número de veículos disponíveis/capacidade - Modais disponíveis para acesso aos destinos - Condições das vias de acesso - Condições dos terminais - Serviços de transportes disponíveis (ex. locação de veículos) - Custo dos serviços de transporte aos turistas (e comunidade) - Qualificação profissional dos trabalhadores e empresários do setor
		Transporte	

Indicador	Procedência	Variável
Demanda	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Propósito da viagem (motivação) - Número de passageiros - Fluxo de passageiros <li style="padding-left: 20px;">Rodoviários <li style="padding-left: 20px;">Aéreos <li style="padding-left: 20px;">Aquaviários
	Transporte	

Indicador	Procedência	Variável
Ambiente Externo	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Cenário econômico - Política - Programas - Planos - Projetos
	Transporte	

Indicador	Procedência	Variável
Relações	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Interação do transporte com o uso do solo - Qualidade percebida dos serviços prestados pelos turistas (e comunidade)
	Transporte	

Indicador	Procedência	Variável
Ambiente Interno	Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - PIB - Renda - Novos empreendimentos - População - Adensamento populacional - Valor dos imóveis
	Transporte	

Fonte: a autora.

As variáveis podem ser expressas por informações quantitativas e/ou qualitativas. O indicador poderá ser descritivo, consistindo na coleta e sistematização de informações, seguindo critérios lógicos e técnicas apropriadas para a reprodução do fenômeno do sistema de transportes em territórios turísticos.

4.5 RELAÇÃO ENTRE AS VARIÁVEIS E FEITOS SOBRE O TERRITÓRIO

A relação existente entre as variáveis, não é meramente intuída, mas explicada por meio de um processo lógico em consequência da implantação do sistema de transportes para o turismo. São relações causais prescindidas de efeitos que efetivamente contribuem para o de transformações no território. De acordo com a teoria da causalidade probabilística pode-se dizer que o sistema de transporte para o turismo será causa de desenvolvimento territorial se este sistema aumentar a probabilidade de ocorrer transformações territoriais. Para a ocorrência de um conjunto de causas (sistema de transporte para o turismo) estipula-se a probabilidade

de o efeito (desenvolvimento territorial) ocorrer, em um certo intervalo de tempo Δt (Pessoa Jr., 2007).

Desta forma a relação entre as variáveis que representam o sistema de transporte para o turismo é profícua quando há relevância explicativa dedutiva válida, possui características observáveis e representada por $(F.X \vee A) \Leftrightarrow C$, onde

F – causa condição (Turismo)

X – conjunto de fatores causais (Sistema de transportes para o turismo)

A – fator específico para que C ocorra

C – efeito (Desenvolvimento territorial)

Fora deste padrão lógico, se o resultado for negativo ou inválido, as variáveis não representam o sistema de transportes para o turismo.

4.6 TÓPICO CONCLUSIVO

Em resumo, o modelo do sistema de transportes em territórios turísticos é influenciado pelo ambiente externo identificado pelos cenários nacional e internacional do turismo; e pelas políticas, programas, planos e projetos que impulsionam o desenvolvimento de serviços de turismo, transportes e outros projetos estruturantes, que podem ter origem no ambiente interno ou externo. O principal impulso, o *input*, para funcionamento do sistema é a formação dos fluxos turísticos capazes de movimentar toda a estrutura que garante o acesso aos atrativos turísticos. O território turístico, por sua vez, sofre transformações desencadeadas como processos de desenvolvimento ou não, os *output* (Figura 4.3).

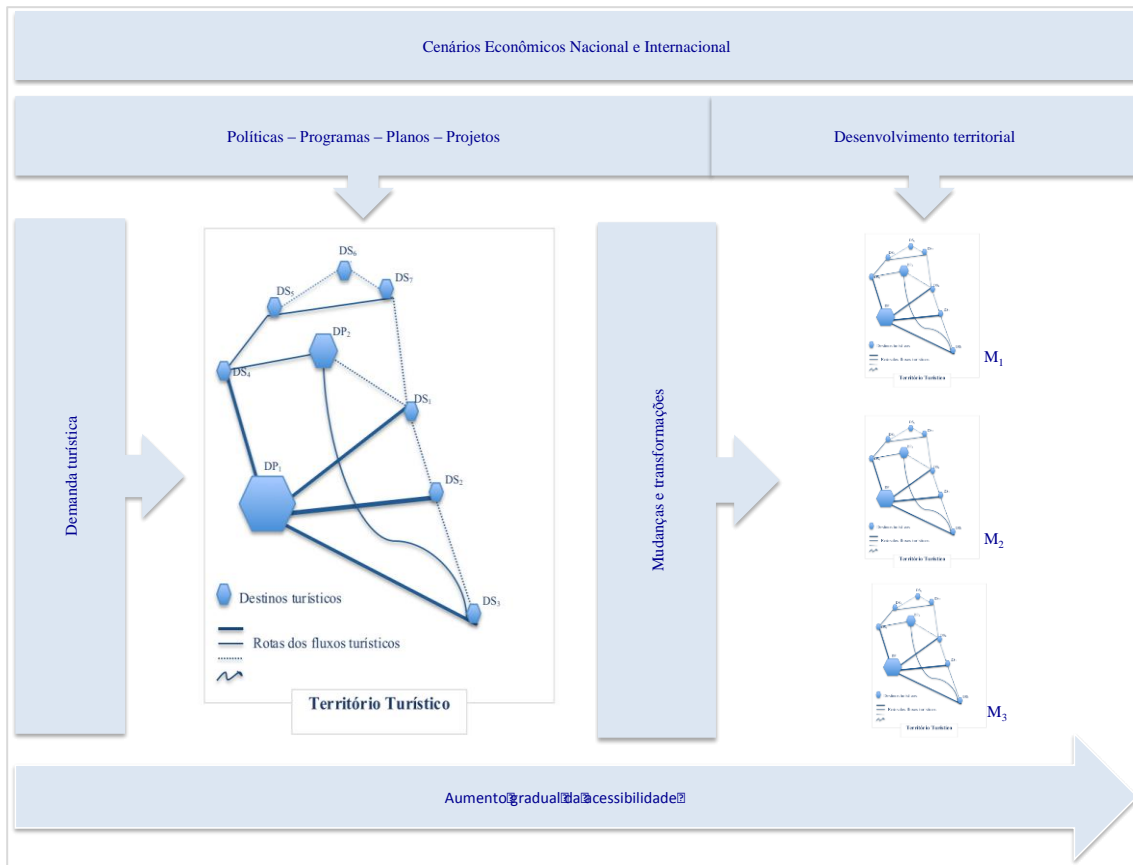


Figura 4.3 – Sistema de Transportes em Territórios Turísticos

Fonte: a autora.

As transformações territorial proporcionadas pela estruturação do sistema de transporte para o turismo são analisada a partir da relação estabelecida entre as variáveis explicativas, dedutiva e válidas e passíveis de observação num intervalo de tempo. Fora deste padrão lógico, se o resultado for negativo ou inválido, as variáveis não representam o sistema de transportes para o turismo.

Este modelo será aplicado como estudo de caso nas regiões turísticas da Costa do Descobrimento e da Costa do Cacao, localizadas no Litoral Sul da Bahia – Brasil.

5. METODOLOGIA: AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

5.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este Capítulo tem por finalidade apresentar a metodologia de análise do desenvolvimento em territórios com a aplicação do modelo de sistema de transportes para o turismo.

São apresentados três aspectos metodológicos empregados na aplicação do modelo: a identificação das características da rede turística e de transportes da área de estudo, a metodologia de coleta e análise de dados e a descrição de como será feita a avaliação do desenvolvimento dos territórios turísticos com base nos indicadores estabelecidos.

A escolha da Costa do Descobrimento e da Costa do Cacau, no Litoral Sul da Bahia, como área de estudo de caso para aplicação do modelo para avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial, justifica-se pelas características históricas, turísticas, sociais e econômicas da região, com a presença de aeroportos e rodoviárias como os principais portões de entrada de turistas, a presença de eixos rodoviários nacional e regional e a predisposição de infraestrutura para o transporte aquaviário para fins turísticos. Há, ainda, os aspectos de segmentação diferenciados entre as duas regiões e a dinâmica econômica impulsionada por investimentos nacionais e internacionais em turismo feitos nos últimos dez anos (Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Mundial – BIRD, Banco do Nordeste – BNB, Governo Estadual e Federal).

O Capítulo tem como fio condutor o procedimento metodológico adotado para aplicação do modelo ao estudo de caso – a delimitação e a caracterização da área de estudo; os critérios de seleção das variáveis; a descrição do processo de análise; e, por fim, a avaliação, por meio dos indicadores estabelecidos, do desenvolvimento ocorrido no território.

5.2 DECISÕES METODOLÓGICAS

O modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento do território, conforme a abordagem da Teoria Geral dos Sistemas (Capítulo 2), fundamenta-se no entendimento da inter-relação dos sistemas e subsistemas que promovem mudanças e transformações no espaço. A proposição do modelo, com tal base teórica, inevitavelmente deve conceber em seu processo investigativo três etapas.

A primeira etapa parte da caracterização do território turístico, com a finalidade de identificar o objeto de estudo para aplicação do modelo. A segunda, refere-se à caracterização do destino quanto aos *inputs* e ao ambiente no qual está inserido, com determinação da influência destes componentes nas transformações do território. A terceira etapa consiste na identificação, interpretação e análise do sistema para verificar as relações estabelecidas entre os sistemas de transportes para o turismo e as transformações ocorridas no território.

Assim, há dois aspectos metodológicos estruturantes para aplicação do modelo ao estudo de caso:

- Para avaliar o desenvolvimento dos territórios turísticos, sob a perspectiva da integração promovida pelos sistemas de transportes e os destinos turísticos, é preciso ter uma identificação clara do objeto. Ponto evidenciado na etapa de delimitação da área de estudo, identificação da rede e dos processos socioeconômicos e históricos que influenciaram a configuração territorial e, portanto, do objeto (Item 5.3).
- Para a caracterização dos ambientes externos dos *inputs* ao sistema é essencial a identificação das variáveis que os representam, a partir das quais é possível identificar o nível ou os aspectos que determinam o nível de influência sobre o sistema que impulsiona seu funcionamento e transformação.

Por fim, verifica-se a importância de definir estes procedimentos como padrão de uso e aplicação do modelo, sem, no entanto, estabelecer um caráter estático ou definitivo, mas uma regra à qual todo modelo está sujeito.

5.3 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área em estudo, a Costa do Descobrimento e Costa do Cacau, está localizada no Litoral Sul da Bahia (Figura 5.1), Brasil. Historicamente, a Bahia é um dos estados que reúnem notoriedade no cenário nacional por contribuir com a formação social, cultural e econômica nacional, reunindo características arquitetônicas, urbanísticas e antropológicas que conferem ao Estado grande importância turística. Exemplo é o Pelourinho, em Salvador, que recebeu o título de patrimônio da humanidade, segundo a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco). Além de ter um calendário festivo anual, com festas profanas e religiosas reconhecidas mundialmente, e a terceira colocação nacional na atração dos fluxos turísticos nacionais e internacionais.

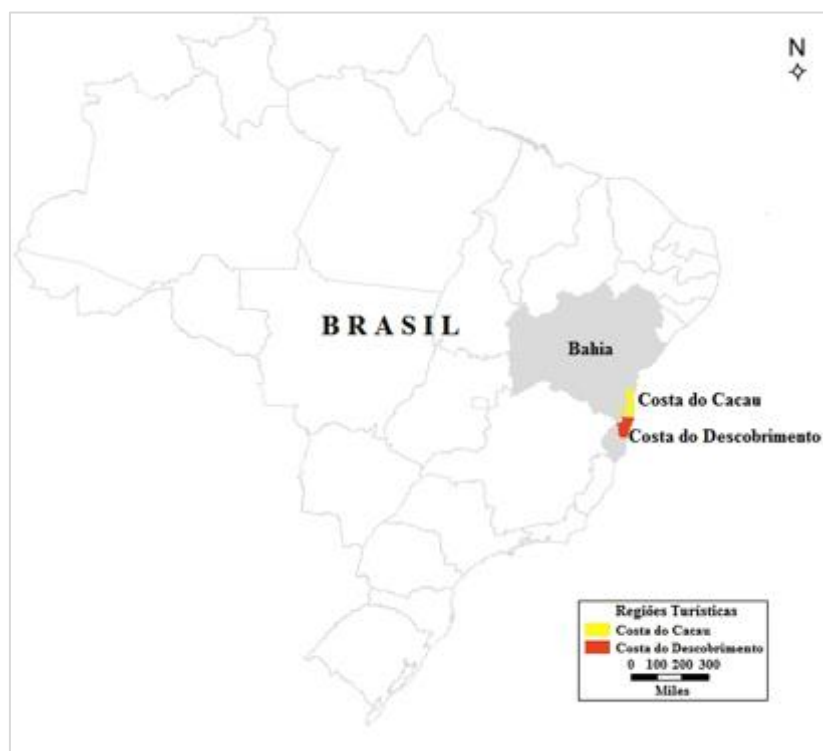


Figura 5.1 – Brasil: Costa do Cacau e Costa do Descobrimento, na Bahia

Fonte: a autora.

Economicamente, o estado é representativo. O setor industrial representa 30,7% do PIB do estado; a agropecuária, 7,3%; e o setor de serviços, 62,1% (SEI, 2013). Estes dados colocam o estado em evidência no cenário nacional, o que lhe confere a sexta colocação no *ranking* nacional do PIB e a primeira na macrorregião Nordeste. A produção industrial está

concentrada na transformação de bens intermediários, tendo como foco a atração de investimentos para o setor coureiro/calçadista e, mais recentemente, para o segmento automotivo. A agropecuária se expande pelo estado, com ampliação das fronteiras para o oeste, em virtude dos investimentos nas tecnologias da agricultura irrigada, atualmente centrada na diversificação da matriz produtiva pecuária e na produção de grãos voltados à exportação.

Contudo, o setor de serviços se sobressai aos demais devido ao dinamismo da atividade turística, que nas últimas duas décadas se consolidou, principalmente nos municípios litorâneos do estado, região na qual os gestores públicos têm canalizado investimentos em infraestrutura e priorizado programas sociais de geração de emprego e renda. A atratividade turística do estado concentra-se na possibilidade de explorar a oferta nos segmentos histórico/cultural, de natureza, de golfe, de esporte e aventura, rural, étnico, náutico, religioso, de observação e de congressos/negócios/convenções (SETUR, 2013), de interesse tanto dos viajantes, quanto dos empreendedores (Figura 5.2).

O estado conta com nove regiões turísticas classificadas em conformidades com a oferta de atrativos que as distinguem enquanto segmentos de interesse dos viajantes regionais, nacionais e internacionais. A classificação regional adotada para a área em estudo compõe as bases do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, coordenado pelo Ministério do Turismo, que indica o turismo, dentre vários setores da economia, como impulsionador do desenvolvimento sustentável das regiões.

Esta proposta de regionalização com enfoque territorial teve início em 1994, surgindo a partir da institucionalização do Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, concebido pelo Ministério da Indústria Comércio e Turismo com o intuito de dinamizar e instrumentalizar o desenvolvimento e a gestão da atividade turística em âmbito municipal. A trajetória e a evolução do programa, sob uma ótima sistêmica e integrada, levou, em 2004, à constituição do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, como política pública com foco nos resultados socioeconômicos dos territórios regionais (MTur, 2013).

Atualmente, o Programa de Regionalização do Turismo atende 219 regiões turísticas e 3.319 municípios (Figura 5.3). Portanto, são canalizadas para as regiões definidas como prioritárias no programa as políticas e os investimentos financeiros para a consolidação da atividade turística.



Figura 5.2 –Bahia: Segmentos turísticos

Fonte: SETUR - BA, 2013.

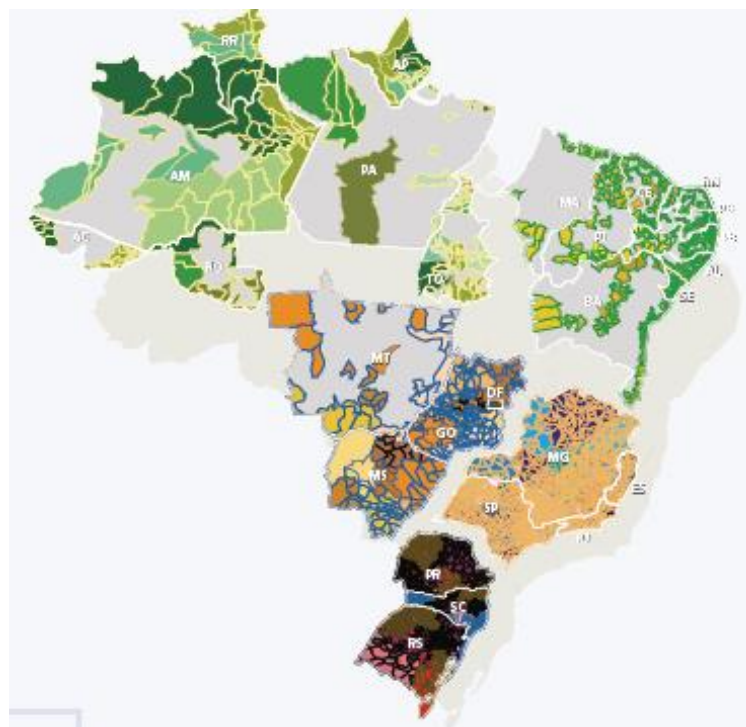


Figura 5.3 – Brasil: Mapa da Regionalização do Turismo

Fonte: Ministério do Turismo, 2009.

Dentre as regiões turísticas delimitadas pelo Ministério do Turismo e pela Secretaria de Turismo da Bahia para fins de desenvolvimento do turismo, destaca-se como território do

estudo de caso a Costa do Cacau, formada pelos municípios Canavieiras, Ilhéus, Itacaré, Santa Luzia, Una e Uruçuca; e a Costa do Descobrimento, constituída pelos municípios de Belmonte, Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália (Figura 5.4). As duas regiões em análise, no que tange aos segmentos de oferta turística, são complementares entre si, possibilitando a formação de roteiros integrados. Isto, visto pelo aspecto da similaridade entre os atrativos e seus respectivos segmentos, torna as duas regiões concorrentes, sugerindo uma competição entre si e, também, entre as demais regiões brasileiras que possuem o mesmo tipo de segmentos turísticos, conforme pode ser observado na Figura 5.2. Revelando certa concorrência, com a dispersão de recursos técnicos, políticos e financeiros.

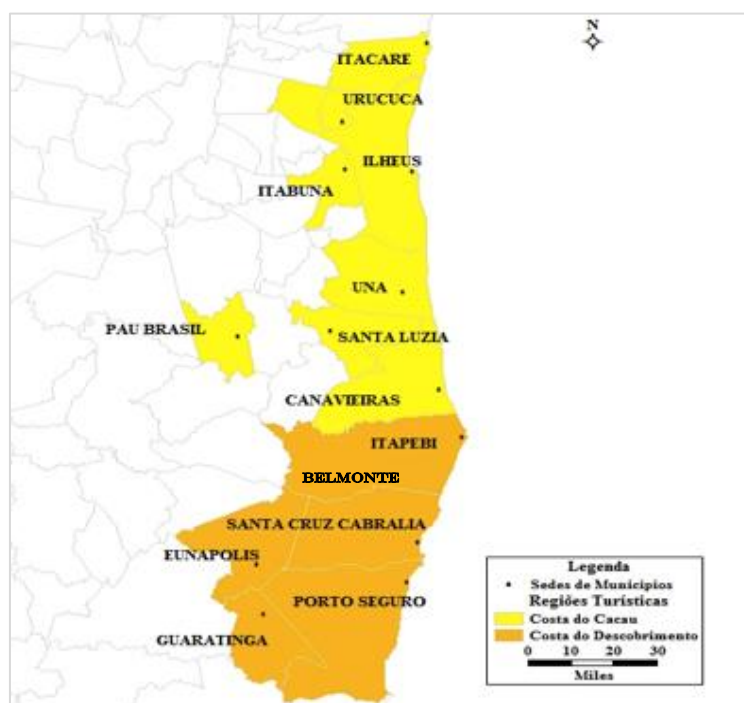


Figura 5.4 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Regiões turísticas com delimitação dos municípios

Fonte: A autora.

A Costa do Cacau e a Costa do Descobrimento encontram-se a 652 Km de Salvador, capital da Bahia e principal portão de entrada – aéreo, aquaviário e rodoviário – de turistas nacionais e internacionais no estado e na Região Nordeste. Via transporte aéreo, fica a menos de duas horas dos principais emissores de turistas no Brasil (Quadro 5.1) – São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

Tabela 5.1 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: distância rodoviária e tempo de voo a partir dos centros emissores de turistas

Receptor Emissor	Porto Seguro		Ilhéus	
	Distância (Km)	Tempo de Voo (H)	Distância (Km)	Tempo de Voo (H)
São Paulo	1.558	1:50	1.653	2:00
Brasília	1.610	1:30	1.300	1:20
Belo Horizonte	894	1:10	1.072	1:40
Rio de Janeiro	1.129	1:23	1.281	1:40
Salvador	656	00:55	460	00:40

Fonte: a autora.

A região é dotada por uma rede de transporte rodoviário – estadual e federal; aeroportos regionais (Porto Seguro e Ilhéus); ferrovias para o transporte de cargas; porto de grande porte em Ilhéus, mas que também recebe navios de cruzeiros; atracadouros e marinas de uso de embarcações turísticas de pequeno porte (Figura 5.5). Toda a rede está em conexão com o sistema de viação estadual e nacional.

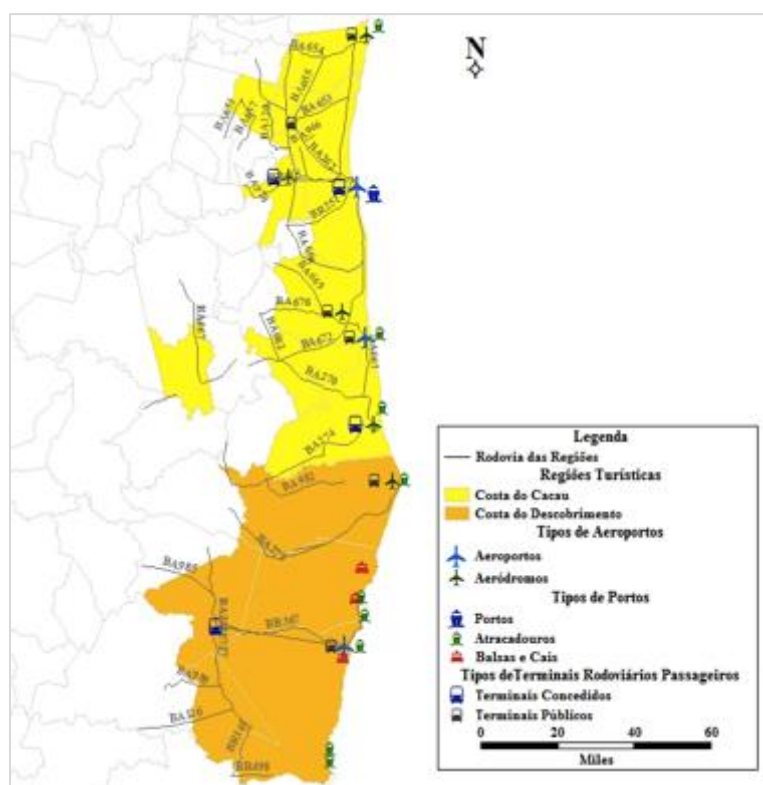


Figura 5.5 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Rede Multimodal de Transporte

Fonte: AGERBA, 2013 e Rodoferroviária, 2013.

Embora a Costa do Cacau apresente mais oportunidades de exploração dos segmentos turísticos – sol e praia, cultura, ecoturismo, eventos e negócios, rural –, a maior parte dos fluxos turísticos convergem para a Costa do Descobrimento, com os segmentos de sol e praia, cultura, eventos e negócios. É também nesta região turística que há a maior concentração de infraestrutura de transportes um aspecto que será melhor detalhado no Capítulo 6.

5.3.1 Litoral Sul da Bahia

A Costa do Descobrimento e a Costa do Cacau são duas regiões do Litoral Sul da Bahia cujas transformações espaciais são muito influenciadas pelos processos históricos e econômicos (SETUR, 2013 e BNB, 2004). No século XVI, os portugueses começaram a colonização do Brasil a partir de Porto Seguro, quando se iniciou a exploração extrativa do pau-brasil. No mesmo período, com a transformação da região em capitânia hereditária foram organizadas expedições para o interior do país em busca de pedras e metais preciosos, ao mesmo tempo em que os engenhos de açúcar se instalavam na região, mas ainda com baixo retorno financeiro para a Coroa.

A exploração do pau-brasil, no século XVI, e o breve período áureo dos engenhos de cana-de-açúcar, entre os séculos XVI e XVII, marcados por conflitos com indígenas e invasões de corsários, não foram suficientes para consolidar a região economicamente, inclusive causaram a migração da população para outras regiões do estado. Até meados do século XVIII, predominaram na região as atividades de subsistência como a pesca e a construção de embarcações, além do corte de madeira e da agricultura. As capitânicas de Porto Seguro e Ilhéus permaneceram praticamente sem atividades econômicas expressivas, já que toda a atenção da Coroa portuguesa estava voltada para a exploração de minerais no interior do país.

A pujança econômica começa a chegar à região com a produção do Cacau a partir dos municípios que formam a Costa do Cacau, o que contribuiu com o aumento da população, a instalação de algumas indústrias de transformação de produtos primários e a dotação de serviços comerciais nos centros urbanos. O cacau figurou como o principal produto econômico regional entre meados do século XIX e durou até meados do século XX como principal atividade econômica, quando as seguidas crises da cultura cacaueteira, tendo como ápice a doença conhecida por "vassoura de bruxa", comprometeu a produtividade e a manutenção das lavouras.

Esse processo histórico e econômico culminou com o arranjo espacial de uma série de construções arquitetônicas nas áreas rurais e urbanas, que, junto aos atributos da paisagem de praias e resquícios de Mata Atlântica, consagraram a região como destino turístico a partir da década de 1970, movimento impulsionado sobretudo pela construção, em 1954, da estrada Rio-Bahia, a BR-101, o que estimulou um novo ciclo econômico na região, a partir de 1980 – a atividade turística.

5.3.1.1 Costa do Cacau

Historicamente, a Costa do Cacau (Figura 5.4) constituiu-se como produtora de cacau e abriga patrimônio arquitetônico que remonta ao início do século XX, auge da lavoura cacaueira. A região também ficou eternizada na literatura brasileira por Jorge Amado, que se utilizou das paisagens da região como cenários em seus romances conhecidos mundialmente. A área também é detentora de patrimônios natural e paisagístico considerados singulares para a atratividade turística (SETUR, 2013 e BNB, 2004).

Os municípios da Costa do Cacau fazem parte de uma macrorregião economicamente caracterizada pela atividade cacaueira, pela pecuária bovina, pelas culturas agrícolas e pesqueira e pelo turismo, além do polo de informática em Ilhéus. As atividades econômicas mais significativas na região encontram-se no setor de serviços, seguidas pela indústria e pela agropecuária. Isto pode ser comprovado quando se observa que o setor de serviços representa 69,52% do PIB regional (Quadro 5.2), enquanto no estado este índice é de 62,1%. Estes dados caracterizam o nível de urbanização das cidades e o contingente de população urbana, que chega a 72% do total dos habitantes do município.

A atividade industrial representa 25,93% da produção regional, superior ao percentual de 7,3% identificado para o estado. Fato justificado por Itabuna constituir-se em principal centro regional de comércio, indústria e serviços, e caracterizar-se como entreposto regional. A cidade situada às margens da BR-101 e da BR-415 é um importante entreposto comercial, não só da região, mas também do estado, e hoje se destaca pela concentração de indústrias de grande porte como a Nestlé, a Kissex, a Produtos Padim, a Delphi Cacau, a Cambuci S/A (Penalty) e a TriFil, se consolidando como polo médico, prestador de serviços e de educação.

Tabela 5.2 – Costa do Cacau: PIB Municipal - Valor Adicionado a Preços Correntes por Setor de Atividade (R\$)

Município	Setor de Atividade		
	Agropecuária	Indústria	Serviços
Ilhéus	94.376.566	681.559.119	1.203.165.348
Itabuna	16.013.456	500.855.470	1.756.849.546
Canavieiras	31.273.359	17.561.722	109.085.835
Una	29.967.845	14.789.513	81.734.787
Itacaré	17.322.912	13.134.601	75.766.498
Uruçuca	12.918.657	15.058.720	65.881.286
Santa Luzia	9.627.213	5.953.913	38.739.727
Pau Brasil	8.441.172	4.836.442	30.018.799
Total	219.941.180	1.253.749.500	3.361.241.826
Regional	4,55%	25,93%	69,52%
Estadual	30,7%	7,3%	62,1%

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012.

A diminuição de importância do setor agropecuário em virtude do setor de serviços é identificada ao comparar a representação do setor no PIB. Enquanto no Estado é da ordem de 30,7%, na região é de 7,3%. Entretanto, na dimensão econômica, se observa que a região é formada por economias pouco produtivas, pouco rentáveis, por representar apenas 1,3% do PIB total no estado, e um crescimento médio regional do PIB em torno de 0,65%.

A população da região compreende um total de 515.139 habitantes, ou seja, 3,64% da população do estado. Na Costa do Cacau, os índices populacionais de 2000/2010 foi crescente, breve períodos de decréscimo. O IDH também passou do nível muito baixo para baixo e médio. Mesmo com o avanço, o IDH dos municípios da região continua a figurar em um intervalo de desenvolvimento humano médio (0,600 a 0,699) (Quadro 5.3). O IDH é um índice construído por indicadores de educação (alfabetização e taxa de matrícula), de esperança de vida e de renda (mensurada por meio do PIB *per capita*). Como são considerados valores médios na composição de indicadores, os dados resultantes não destacam a concentração de renda, por exemplo, mascarando algumas situações vividas na realidade. Mesmo com limitações metodológicas esse indicador possibilita uma percepção do nível de desenvolvimento humano local.

Quadro 5.3 – Costa do Cacau: Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios

Municípios	Ilhéus	Itabuna	Canavieiras	Una	Itacaré	Uruçuca	Santa Luzia	Pau Brasil
2000	↓0,521	↓0,581	↓0,439	↓0,366	↓0,384	↓0,438	↓0,378	↓0,401
2010	■0,690	↑0,712	↓0,590	↓0,560	↓0,583	■0,616	↓0,556	↓0,583

Legenda	↑Muito Alto 0,800 - 1,000	↑Alto 0,700 - 0,799	■Médio 0,600 - 0,699	↓Baixo 0,500 - 0,599	↓Muito Baixo 0,000 - 0,499
---------	------------------------------	------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------------

Fonte: PNUD/IDH, 2013.

Em 2010, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (Bahia, 2013) lançou um estudo sobre o desenvolvimento social dos municípios do estado, o Índice de Performance Social – IPS, calculado pelo método dos escores padronizados a partir do Índice do Nível de Saúde – INS, do Índice de Oferta de Serviços Básicos – ISB, do Índice do Nível de Educação – INE) e do Índice de Renda Média dos Chefes de Família, com a média do escore marcada em 5.000 pontos. Na região, Ilhéus se destaca por ter escore acima do índice obtido por todo o Litoral Sul (4.994,39) e próximo ao índice da capital Salvador (5.219, 53), na ordem de 5.116,79. Ou seja, Ilhéus não apresentou ampla disparidade em relação à região geoeconômica à qual pertence, nem mesmo em relação à capital do Estado da Bahia.

De modo geral, no estudo ficou concluído que os municípios com IPS menor que a média necessitam de uma maior atenção do poder público local, devido à falta de políticas e programas de saúde voltados à redução de doenças graves, mortalidade, falta de leitos e de profissionais de saúde. E é exatamente nesses municípios que a população depende de recursos do setor público repassados pelos programas de transferências de renda, juntamente com incentivos à agricultura familiar e de subsistência. Aqueles que apresentam IPS acima da média estabelecida se caracterizam por apresentar maior oferta no atendimento dos serviços básicos, maiores rendas e elevados indicadores de educação.

Como visto, nos dados do IDH e do IPS, os ciclos econômicos ocorridos na região da Costa do Cacau não foram suficientes para conferir melhorias nas condições de vida da população. O turismo surge como um novo ciclo e com a intencionalidade de gerar renda, com inclusão social e garantia de sustentabilidade ambiental, conforme divulgado no Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo – PDTIS e órgãos oficiais do estado (SETUR, 2013 e BNB, 2004). Algumas mudanças são observadas no período comparado entre 2000 e 2010, contudo ainda é preciso identificar quais os aspectos dos sistemas de transportes para o turismo contribuíram para isto e em que medida promovem desenvolvimento.

5.3.1.2 Costa do Descobrimento

A história da Costa do Descobrimento (Figura 5.4) remonta ao período da chegada dos grandes navegadores ao Brasil, em Monte Pascoal, onde Pero Vaz de Caminha anunciou ter descoberto o Brasil, no século XVI. Até meados do século XX, a economia da região era baseada em sistemas tradicionais de produção rural, na qual os trabalhadores rurais e suas famílias exploravam a terra, que pertencia invariavelmente a poucos proprietários, em um regime de meia ou terça. Esta forma de produção remonta ao período colonial, até que houve a abertura da BR 101 (na década de 1950), e teve início o processo de ocupação socioeconômica com a silvicultura, a agricultura, a pecuária extensiva e o turismo, que sugeriram como uma nova vertente econômica e de transformação da região, com destaque progressivo ao setor de serviços em detrimento do setor agrícola.

O conjunto arquitetônico e histórico, as manifestações culturais de origem indígena, africana e europeia e as paisagens de praias, falésias e resquícios de Mata Atlântica favoreceram o desenvolvimento do turismo como principal prática econômica nas últimas duas décadas, com destaque para as cidade de Porto Seguro (Trancoso e Arraial da Ajuda) e ainda Eunápolis, com concentração de serviços, comércio, indústria e extrativismo, compondo uma rede urbana mais sólida e mais dinâmica.

Na perspectiva econômica, sobretudo na indústria e no setor de serviços, a região é considerada a segunda no Estado da Bahia com maior atração de investimentos. Fato constatado por meio da representatividade do PIB industrial, de 22,98%, enquanto no Estado é de apenas 7,3%. Uma discrepância justificada pela concentração e produção de celulose no estado. A silvicultura tem importante papel na economia da região, com empresas que atuam no ramo da produção de celulose e carvão de uso siderúrgico.

O setor industrial (Quadro 5.4) conta com a implantação de empreendimentos de processamento de frutas (concentrados, néctares e geleias), do setor mineral (mármore e granitos), do segmento metal-mecânico (retífica e manutenção de máquinas) e de celulose.

No setor agropecuário, com 12,08% do PIB regional, destaca-se a criação de gado e o cultivo de mamão, cacau, café, coco-da-baía, abacaxi, melancia, mandioca e eucalipto. E ainda configuram-se como gêneros industriais emergentes os setores alimentício, de vestuário, de calçados e de artefatos de tecidos. Em destaque, a implantação de empreendimentos de

grande, médio e pequeno porte voltados à produção de óleo de dendê. Embora a extração madeireira seja significativa, estatísticas indicam que o Estado da Bahia fabrica apenas 17% de sua demanda de móveis (SETUR, 2013 e BNB, 2004), o que demonstra que há ainda um baixo nível de industrialização na região mediante o potencial extrativista que possuiu.

Desta forma, o setor de serviços, assim como na Costa do Cacau, possui maior importância na composição do PIB regional, representando 64,93%, seguido pela indústria, com 22,98%, e pela agropecuária, com 12,08% (Quadro 5.4). Quanto ao setor agropecuário, a representatividade (12,08%) é menor que a estadual (30,7%), o que reforça a maior importância econômica do setor de serviços, seguido pelo setor industrial.

Tabela 5.3 – Costa do Cacau: PIB Municipal - Valor Adicionado a Preços Correntes por Setor de Atividade

Município	Setor de Atividade		
	Agropecuária	Indústria	Serviços
Belmonte	55.622.962	14.135.367	82.809.618
Eunápolis	48.554.927	401.099.418	696.530.428
Porto Seguro	94.029.811	115.335.899	674.684.942
Santa Cruz Cabralia	92.028.552	21.460.389	105.416.697
Total	290.236.252	552.031.073	1.559.441.685
Regional	12,08%	22,98%	64,93%
Estadual	30,7%	7,3%	62,1%

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012.

No que tange à dinâmica econômica regional, Eunápolis se destaca na região pelo crescimento de setores como o do comércio, serviços, indústria madeireira e outros (Eunápolis, 2013¹⁵). A cidade era um povoado pertencente aos municípios de Porto Seguro (20%) e de Santa Cruz Cabralia (80%), até 1988. O início da povoação ocorreu na década de 1950, por ocasião da chegada dos primeiros trabalhadores à região para a construção de estradas (BR 101 e 367) e para atuar no processo madeireiro extrativista. O povoado prosperou mais que os municípios a que pertencia, levando à sua emancipação. Hoje, representa um dos polos econômicos mais significativos da rede de cidades do Litoral Sul da Bahia.

¹⁵ Eunápolis. Disponível em: <http://eunapolis.ba.gov.br/>. Acessado em 15.06.2013.

A população na região é de 484.423 habitantes (IBGE, Censo 2010) e representa 3,42% da população do Estado. Assim como na Costa do Cacao, a população é formada por mestiços descendentes de indígenas, europeus e africanos, traços étnicos marcantes na constituição das expressões culturais – na música, na dança, na gastronomia e nas artes. Houve melhoras no IDH da Costa do Descobrimento na comparação entre os anos de 2000 e 2010, passando do nível muito baixo para baixo e médio. Mas mesmo com o avanço, o IDH dos municípios da região continua a figurar em um intervalo de desenvolvimento humano médio (0,600 a 0,699) (Quadro 5.5).

Quadro 5.5 – Costa do Descobrimento: Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios

Municípios	Eunápolis	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabrália	Belmonte	Caraívas
2000	↓0,540	↓0,495	↓0,486	↓0,441	↓0,322
2010	■0,677	■0,676	■0,654	↓0,598	↓0,555

Legenda	↑ Muito Alto 0,800 - 1,000	↑ Alto 0,700 - 0,799	■ Médio 0,600 - 0,699	↓ Baixo 0,500 - 0,599	↓ Muito Baixo 0,000 - 0,499
---------	-------------------------------	-------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------------

Fonte: PNUD/IDH, 2013.

Na Costa do Descobrimento, os resultados de IDH, na comparação entre os anos de 2000 e 2010, são mais favoráveis que os dados apresentados para a Costa do Cacao. A diversificação das atividades econômicas, com acentuada concentração na atividade de serviços, em especial do turismo, pode ser um fato que explica o alcance de melhores índices para os municípios. Enquanto na Costa do Cacao apenas dois municípios atingiram os níveis médio ou acima da média, na Costa do Descobrimento três municípios encontram-se no limite e nenhum superou esta delimitação.

Esses são também explicados, ou melhor, evidenciados na análise da performance social. No Índice de Performance Social – IPS, todos os municípios encontram-se acima da média marcada em 5.000 pontos, exceto Caraívas. O destaque é Eunápolis (5.095,74), seguida de Porto Seguro (5.072,45). Mas nenhum dos municípios da Costa do Descobrimento possui índice semelhante ao da capital Salvador (5.219,53). Os índices das duas cidades, no entanto, estão acima da média da região geoeconômica à qual pertencem (4.994,39), apresentando uma performance social com o nível mais elevado de toda a região, no que se refere a serviços de saúde e educação, serviços básicos e geração de renda.

Tanto o IDH quanto o IPS na Costa do Descobrimento evidenciam uma situação de baixa condição de vida na região. No entanto, ao comparar estes resultados com os da Costa do Cacau se percebe que os padrões sociais são melhores e que as cidades, em maior proporção, se encontram um nível acima da média para os dois índices, fato atribuído à diversificação econômica nos setores de serviços, indústria e agropecuária, com destaque para o crescimento econômico ocorrido em Eunápolis nos últimos 30 anos, e em Porto Seguro, com a dinamização da atividade turística, nos últimos 20 anos.

Contudo, assim como na conclusão do item 5.3.1, para a Costa do Cacau ainda é preciso identificar quais aspectos dos sistemas de transportes para o turismo contribuíram para este resultado e em que medida promovem o desenvolvimento.

5.3.2 Costa do Cacau e Costa do Descobrimento – território turístico

É consenso entre especialistas e gestores públicos (SETUR, 2013) que o território formado pela Costa do Cacau e pela Costa do Descobrimento possui um alto nível de atratividade, em função do potencial turístico que detém. Entende-se como potencial o conjunto dos atributos de um destino turístico, em um determinado contexto, que possam promover a destinação a um outro patamar de competitividade, desde que trabalhados para se tornarem efetivos (BNB, 2004).

Relativo ao potencial na Costa do Descobrimento, identificaram-se 1.397 empreendimentos estruturados para visitação turística. Representam 45,97% dos empreendimentos turísticos inventariados no território. Na Costa do Cacau há 1.642 empreendimentos turísticos inventariados, ou seja, 54,03% do total (3.039) (Tabela 5.4).

Tabela 5.4 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: número de empreendimentos

Regiões	Alimentos e bebidas	Serviços alojamento e alimentação	Transportes e comunicações	Espaços de lazer	Equipamentos de eventos	Atrativos culturais	Atrativos naturais	Total
Costa do Descobrimento	77	1.065	165	13	0	35	42	1.397
Costa do Cacau	176	1.124	260	33	2	12	35	1.642
Total	253	2.189	425	46	2	47	77	3.039

Fonte: SEI-BA, MTE-Rais, Geoturismo – BA e Cadastur, MTur 2013.

Estes novos territórios são compostos por municípios que concentram atrativos naturais e culturais, serviços e equipamentos turísticos, infraestrutura de transportes aéreo, rodoviário e aquaviário, linhas regulares de transporte aéreo e rodoviário, portos para atracagem de navios

de cruzeiros, e que no processo de constituição dos centros urbanos canalizaram fluxos de capitais do setor agropecuário e industrial para instalação e oferta de serviços nos centros urbanos. Neles a rede urbana é um elemento fundamental e não respeita os limites administrativos de cada estado, transcende as delimitações regionais e nacionais ao estabelecer a movimentação econômica e atrair os fluxos de viajantes.

Como pode ser observado nas Figuras 5.1 e 5.4, a rede urbana da Costa do Cacau e da Costa do Descobrimento tem como característica a concentração ao longo do eixo litorâneo, resultado das ocupações econômicas desde o período colonial até a segunda metade do século XX, e acentuada a partir dos anos 1950 com a implantação da BR 101. Por esta razão, que é histórica e também marcada pelas relações comerciais tidas com o exterior durante séculos, a rede urbana é mais densa ao longo desses eixos. Tendência que não se alterou nos últimos anos, mesmo com a diversificação e substituição por novas atividades econômicas.

A dinâmica social e econômica na Costa do Cacau e Costa do Descobrimento é marcada pela perda de grandes projetos industriais e também, em certa medida, dos projetos agropecuários para outras regiões mais competitivas, dentro e fora do Estado da Bahia, com disponibilidade de infraestrutura logística e mão de obra qualificada, dando margem ao aparecimento de novos processos territoriais marcados sobretudo pelo desenvolvimento da atividade turística.

A crise econômica que se abateu na região em função da devastação das lavouras de cacau – em decorrência de pragas como a mencionada (Item 5.3) –, cujo plantio foi o responsável pelo povoamento no século XX, culminou com a migração da população para outras regiões mais dinâmicas do estado ou do Brasil (Tabela 5.5). As cidades passaram por um processo de crescimento populacional negativo, registrado em dois momentos, no início dos anos 2000 e depois de 2008. O primeiro período, conforme registrado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA (2002), teve uma perda populacional mais acentuada nos anos 1990 até meados dos anos 2000, em decorrência da crise na lavoura cacauzeira. O segundo período veio no final dos anos 2000, quando a situação foi agravada pela crise econômica mundial.

O território turístico representa um elemento de organização espacial urbana, em que cada destino assume importância de acordo com as características da organização produtiva na qual se insere (IPEA, 2002). A partir dos dados apresentados na Tabela 5.5 foi possível inferir que as cidades na Costa do Cacau são de porte pequeno e médio (conforme classificação do IPEA

e IBGE), onde as cidades de porte médio, àquelas com população superior à 90 mil habitantes.

Contudo estes dados não demonstram a importância das cidades nas redes, mas denotam a influência para fixação das pessoas nestas cidades ou até mesmo para a atração de fluxos migratórios, por possuir maior capacidade de concentrar atividades produtivas e geração de empregos, ou seja, do ponto de vista social e econômico, a Costa do Cacaú é pouco atrativa, uma vez que o crescimento populacional é inferior a média Estadual (7,28%) e em alguns casos negativo.

Tabela 5.5 – Costa do Cacaú: crescimento populacional – 2001 a 2011

Município	Ano										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Canavieiras	35.395	35.807	36.031	36.504	36.765	37.018	35.743	36.911	37.041	32.336	32.115
		1,16%	0,63%	1,31%	0,71%	0,69%	-3,44%	3,27%	0,35%	-12,70%	-0,68%
Ihéus	221.654	221.786	221.627	221.294	221.110	220.932	220.144	219.710	219.266	184.236	185.801
		0,06%	-0,07%	-0,15%	-0,08%	-0,08%	-0,36%	-0,20%	-0,20%	-15,98%	0,85%
Itabuna	197.829	199.073	200.186	202.523	203.816	205.070	210.604	212.245	213.656	204.667	205.286
		0,63%	0,56%	1,17%	0,64%	0,62%	2,70%	0,78%	0,66%	-4,21%	0,30%
Itacaré	18.065	18.055	18.024	17.960	17.925	17.891	24.720	26.348	27.170	24.318	24.794
		-0,06%	-0,17%	-0,36%	-0,19%	-0,19%	38,17%	6,59%	3,12%	-10,50%	1,96%
Pau Brasil	12.664	12.389	12.083	11.442	11.086	10.742	12.155	12.418	12.342	10.852	10.683
		-2,17%	-2,47%	-5,30%	-3,11%	-3,10%	13,15%	2,16%	-0,61%	-12,07%	-1,56%
Santa Luzia	15.378	15.331	15.252	15.084	14.992	14.902	15.184	15.615	15.613	13.344	13.181
		-0,31%	-0,52%	-1,10%	-0,61%	-0,60%	1,89%	2,84%	-0,01%	-14,53%	-1,22%
Una	32.187	32.840	33.573	35.111	35.962	36.788	25.277	25.287	24.650	24.110	23.541
		2,03%	2,23%	4,58%	2,42%	2,30%	-31,29%	0,04%	-2,52%	-2,19%	-2,36%
Uruçuca	19.015	18.126	17.107	14.967	13.782	12.634	22.070	22.984	23.237	19.837	19.738
		-4,68%	-5,62%	-12,51%	-7,92%	-8,33%	74,69%	4,14%	1,10%	-14,63%	-0,50%
Total	552.187	553.407	553.883	554.885	555.438	555.977	565.897	571.518	572.975	513.700	515.139

Fontes: 2001 - 2011, Ano - IBGE / Contagem da População.

Em cinco dos oito municípios da Costa do Cacaú a população caiu e em apenas três aumentou, e a população agregada caiu. Isso conforme já mencionado acha-se relacionado com a praga que atingiu a lavoura cacaueira e com a crise recente. Na Costa do Descobrimento, ao contrário, a população cresce e todos os municípios e no agregado (Tabela 5.5 e 5.6).

Tabela 5.6 – Costa do Descobrimento: crescimento populacional – 2001 a 2011

Município	Ano										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Belmonte	19.711	19.603	19.404	18.986	18.755	18.531	21.479	22.336	22.553	21.798	21.935
		-0,55%	-1,02%	-2,15%	-1,22%	-1,19%	15,91%	3,99%	0,97%	-3,35%	0,63%
Eunápolis	86.115	86.976	88.302	91.085	92.625	94.118	93.984	98.194	99.553	100.196	101.432
		1,00%	1,52%	3,15%	1,69%	1,61%	-0,14%	4,48%	1,38%	0,65%	1,23%
Porto Seguro	103.155	108.568	114.531	127.048	133.976	140.692	114.459	120.460	122.896	126.929	129.324
		5,25%	5,49%	10,93%	5,45%	5,01%	-18,65%	5,24%	2,02%	3,28%	1,89%
Santa Cruz Cabrália	26.010	27.539	29.234	32.791	34.760	36.669	25.110	26.051	26.443	26.264	26.446
		5,88%	6,15%	12,17%	6,00%	5,49%	-31,52%	3,75%	1,50%	-0,68%	0,69%
Total	234.991	242.686	251.471	269.910	280.116	290.010	255.032	267.041	271.445	275.187	279.137

Fontes: IBGE - 2001 - 2011 / Contagem da População.

A população pode classificar as cidades em pequena, média e grande. De acordo com este dado, conjuntamente à concentração do PIB de serviços (Tabelas 5.2 e 5.3), Porto Seguro e Eunápolis, na Costa do Descobrimento, e Ilhéus e Itabuna, na Costa do Cacau, são cidades de porte médio. Também são classificadas como destinos turísticos primários, conforme as definições descritas no Item 4.3.1, pois têm a função de recepção e distribuição dos fluxos turísticos nos aeroportos e rodoviárias. E é nessas cidades que se concentram os equipamentos essenciais ao turismo – hospedagem, alimentação, entretenimento, agenciamento, locação de veículos, dentre outros. Porém, precisam se conectar a outros destinos secundários, uma vez que os atrativos naturais e culturais se encontram dispersos por todo o território (Figura 5.5).

Eunápolis é um caso de centro urbano regional, não só para os municípios da Costa do Descobrimento, mas também para aqueles que se encontram na porção oeste do Estado da Bahia. Não se caracteriza como destino turístico, mas possui relevância industrial e comercial, na silvicultura de eucalipto e na produção de celulose. A cidade é fundamental na rede turística formada naquele território, pois garante o suprimento de serviços complementares ao funcionamento dos destinos turísticos primários e secundários (Figura 5.5).

As demais cidades são aqui classificadas como destinos secundários, em conformidade com o pequeno porte populacional, concentração do PIB de serviços, concentração de serviços e equipamentos turísticos. As suas dinâmicas territoriais as colocam como centro de estada e centro de excursão, ou unidades (Figura 3.6 e 5.6).

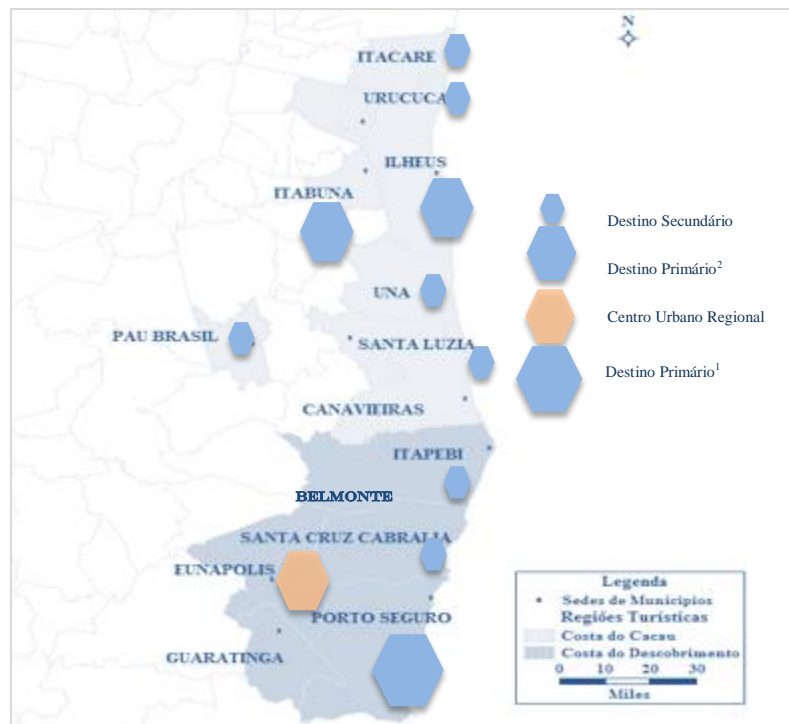


Figura 5.6 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Território turístico

Fonte: A autora.

Um exemplo significativo é Una, na Costa do Cacau. Localizada a cerca de 60 quilômetros de Ilhéus, era primitivamente habitada pelos índios Pataxós e possui como principal atrativo a Ilha de Comandatuba, com hotéis de luxo e um aeroporto particular. No mais, em seu entorno tudo é apenas potencial para o desenvolvimento da atividade turística, com baixa concentração de equipamentos e serviços turísticos que se configurem em maior dinamização econômica.

Como é também o caso de Canavieiras, destino reconhecido mundialmente no segmento de alto padrão de pesca esportiva do marlim-azul, no entanto com baixa dinâmica econômica e social. São localidades com a presença de *resorts* de alto padrão, situados fora do centro urbano, voltados especialmente para atividades de lazer e entretenimento do hóspede, sem maiores interações com as redes produtivas locais. Dos 12 *resorts* cadastrados na associação *Resorts Brasil* no Estado da Bahia, cinco encontram-se na Costa do Descobrimento e na Costa

do Cacau¹⁶. Este tipo de empreendimento turístico não estimula a circulação de renda e a oferta diversificada de serviços aos turistas nas localidades onde são instalados.

Apesar da situação social, econômica e demográfica encontrada nesse território, é evidente a atração dos fluxos turísticos, como será melhor detalhado no Capítulo 6, proporcionando um adensamento de empresas e de infraestrutura de transportes, com o foco em atender às demandas nos destinos primários. Os demais municípios, destinos secundários, também despertam interesses de visitantes por seus atrativos naturais e culturais. Contudo, possuem infraestrutura pouco desenvolvida e empresas insuficientemente especializadas para atender os visitantes.

5.4 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

5.4.1 Seleção das variáveis para Avaliação do Território Turístico

A seleção das variáveis para avaliação da influência dos sistemas de transportes no desenvolvimento territorial foi feita após considerados dois aspectos: a disponibilidade de dados secundários em fontes oficiais e a possibilidade de analisar cada uma das estruturas do sistema conforme o modelo proposto.

Primeiramente, o processo metodológico consistiu na seleção, coleta e sistematização de dados para as variáveis indicadas no Quadro 4.2. No entanto, em consequência da carência de levantamento de dados sistemáticos sobre o turismo, e em alguns casos sobre os transportes, nem todos os dados estavam atualizados e disponíveis nos prazos definidos nos cronogramas de pesquisa. No mais, a maior parte dos dados refere-se à escala estadual. Em poucos casos há dados microrregionais e municipais, e quando há, o recorte territorial é diferente daquele indicado pelo Ministério e Secretaria de Turismo, o que dificulta a utilização de determinados dados na análise de territórios turísticos.

Assim, as variáveis selecionadas para a avaliação do desenvolvimento no território compreendido pela Costa do Cacau e Costa do Descobrimento são as demonstradas no Quadro 5.6, uma seleção a partir daquelas indicadas no Quadro 4.2.

¹⁶ Resorts Brasil. Disponível em: <http://www.resortsbrasil.com.br/> Acessado em: 20/06/2013

Quadro 5.6 – Indicadores e variáveis do modelo de sistema de transportes para avaliação do desenvolvimento em território turístico – Costa do Cacao e Costa do Descobrimento

Indicador		Variável
Oferta	Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> – Distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos – Segmentação dos atrativos – Características do uso e ocupação do solo – Rede estrutural de transporte – Vias – Terminais
	Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> – Número de linhas disponíveis – Número de veículos disponíveis/capacidade – Modais disponíveis para acesso aos destinos – Condições das vias de acesso – Serviços de transportes disponíveis (ex. locação de veículos)
Demanda		<ul style="list-style-type: none"> – Propósito da viagem (motivação) – Fluxo de passageiros <ul style="list-style-type: none"> Rodoviários Aéreos Aquaviários (Cruzeiros)
Ambiente Externo		<ul style="list-style-type: none"> – Cenário econômico – Política – Programas – Planos – Projetos
Relações		<ul style="list-style-type: none"> – Interação do transporte e do uso do solo
Socioeconômico		<ul style="list-style-type: none"> – PIB – Salários – Empreendimentos – População

Fonte: a autora.

Aliado à escolha das variáveis, definiu-se como período de investigação os anos compreendidos entre 2000 e 2012, um dos parâmetros de análise do território (Quadro 5.7). No período da avaliação houve a implantação de programas de turismo e transportes

nacionais e internacionais de significativa importância para os processos de mudança que ocorreram na Costa do Descobrimento e na Costa do Cacau.

Quadro 5.7 – Série temporal dos dados

Variáveis		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Qualitativos	PPPP																					
	Transportes: Políticas, Programas, Planos e Projetos														■			■			■	
	Turismo: Políticas, Programas, Planos e Projetos	■							■	■					■			■			■	
	Relações																					
	Interação entre transporte e o uso do solo turístico																				■	
	Oferta																					
	Distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos																					■
Segmentação dos atrativos																			■			
Modais disponíveis para acesso aos destinos																					■	
Frequência das linhas de transportes intermunicipais																					■	
Quantitativo	Rede estrutural de transporte																			■		
	Condições das vias de acesso																			■		
	Demanda																					
	Fluxo de passageiros aéreos internacionais						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Fluxo de passageiros aéreos nacionais						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Fluxo de passageiros nos cruzeiros marítimos															■	■	■	■	■		
	Fluxo de passageiros rodoviários nacionais																		■			
	Socioeconômicos																					
	PIB						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	População						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Salários														■	■	■	■	■	■	■		
Empregos														■	■	■	■	■	■	■		
Empreendimentos														■	■	■	■	■	■	■		

A coleta de dados ocorreu, essencialmente, em fontes secundárias nos órgãos federais: Ministério do Turismo, Ministério dos Transportes, Ministério do Trabalho e Emprego, Secretaria de Portos, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT, Agência Nacional dos Transportes Aquaviários - ANTAQ, Confederação Nacional dos Transportes - CNT, Valec, Banco do Nordeste – BNB, em órgãos estaduais: Observatório do Turismo da Bahia, Secretaria de Turismo - SETUR, Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI, Companhia das Docas da Bahia - CODEBA, Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia,

Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA e Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia - DERBA.

Contudo, mesmo depois da seleção das variáveis (Quadro 5.6), com dados e informações disponíveis nas fontes oficiais, ao analisar a base de dados foi identificado que nem todos os dados dispunham de coleta sistemática e contínua para o período estabelecido (Quadro 5.7). Por esta razão, ficou inviabilizado o uso da técnica estatística, ou econométrica, neste procedimento metodológico. Deste modo, optou-se por fazer uma análise da relação existente entre as variáveis e avaliar qualitativamente a influência do sistema de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial, conforme descrito no item a seguir.

5.4.2 Análise das variáveis para avaliação do território turístico

A análise foi realizada tomando-se por base duas técnicas. A primeira, por meio da utilização de séries temporais, registradas em gráficos, para detectar as relações existentes ao longo dos anos e as causas decorrentes desta relação no período entre 2000 e 2012. A segunda, via cartogramas, ou mapas temáticos, elaborados em *software* de sistemas de informações geográficas (TransCAD – Transportation Planning Software), com vistas a identificar a influência dos sistemas de transportes para o turismo no território.

As duas técnicas conduzem a uma avaliação qualitativa sobre a relação estabelecida entre os transportes e o turismo no território, uma vez que todas as variáveis são comuns aos dois sistemas, como um conjunto de causa e efeito.

Assim, as variáveis testadas entre si ocorreram primeiramente com relação aos *inputs* determinados pela demanda às regiões turísticas da Costa do Cacau e Costa do Descobrimento. Segundo, pela influência dos PPPP nacionais e internacionais que interferem na estruturação territorial para o turismo e os transportes, como indicadores do ambiente externo. Terceiro, pelas relações de causalidade estabelecidas entre os indicadores da “Demanda”, “Oferta” e “Socioeconômicos” (Quadro 5.6) no ambiente interno e, portanto, no território. Teste feito por meio de análise descritiva e crítica.

A análise descritiva constitui-se no processo de estudo dos dados coletados e organizados na forma de gráficos, tabelas e mapas, com a finalidade de descrever as características das duplas de variáveis e compara-las entre si. A descrição também teve como objetivo identificar a tendência e influência das variáveis no desenvolvimento do território turístico

Após a análise descritiva de cada conjunto de dados selecionados foi feita a análise crítica capaz de identificar as flutuações, mudanças de variações como determinantes no processo de desenvolvimento do território.

Desta forma, metodologicamente se estabeleceu que a estruturação do sistema de transportes para o turismo é uma causa impulsionada pelo crescente fluxo de turistas em direção à região, gerando, como consequência, transformações territoriais observáveis ao longo de um período temporal, cujos resultados podem ser identificados e monitorados. Foi possível sobrepor séries temporais de variáveis diferentes nos mesmos gráficos e avaliar as relações e as consequentes influências, ou não, sobre a constituição territorial, a partir das seguintes relações:

- PIB Serviços e movimento de passageiros aéreo;
- Frequência de transporte intermunicipal e PIB;
- Emprego e PIB e salários;
- Emprego e Frequência de transporte intermunicipal;
- Movimentação de passageiros e PIB e Emprego;
- Empreendimentos e Rede de Transportes.

Porquanto, foi possível sobrepor séries temporais diferentes nos mesmos gráficos para facilitar o estabelecimento de relações de causalidade entre as variáveis, considerando-se a disponibilidade temporal dos dados. A partir disso, foi realizada primeiramente a análise descritiva dos dados, visando descrever o perfil da região e, posteriormente foram feitas comparações entre as variáveis referentes a Costa do Cacau e Costa do Descobrimento, entre os destinos turísticos - Ilhéus e Porto Seguro, e por fim entre o destino e região turística, com a finalidade de identificar tendências e influência sobre o território.

A partir da variável movimento de passageiros aéreo, correspondente aos municípios de Porto Seguro e Ilhéus, pode-se estabelecer as cidades de Ilhéus e Porto Seguro como portões aéreos de entrada dos fluxos turísticos na região da Costa do Descobrimento e da Costa do Cacau, e por conseguinte, como destinos turísticos primários, conforme apontado no modelo ora proposto.

5.4.3 Correlações e regressão das séries temporais

Inicialmente, a metodologia proposta para a tese seria realizada por meio do estabelecimento de correlações entre as variáveis que compõem os indicadores de “Demanda”, ‘Oferta” e “Socioeconômicos”, o que se mostrou inviável diante da inexistência de uma série de coleta de dados no período em avaliação. Contudo, a análise foi realizada a partir dos dados disponíveis com o objetivo de aferir o nível de confiança possível na utilização das variáveis identificadas.

Assim, o índice de correlação utilizado foi a correlação de *Pearson* (Bussab e Morettin, 2011). Por meio do índice foi possível calcular a correlação entre duas variáveis quantitativas

X e Y, sendo dado por $Correlação(X,Y) = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{x_i - \bar{x}}{\sigma_x}\right) \left(\frac{y_i - \bar{y}}{\sigma_y}\right)}{n}$, onde

\bar{x} e \bar{y} são as médias de X e Y,

σ_x e σ_y são os desvios-padrão de X e Y,

n é o número de observações e

i é o índice que identifica cada observação em particular.

Esse índice de correlação varia entre -1 e 1. A interpretação do sinal é direta: sinais positivos indicam correlação positiva, sinais negativos indicam correlação negativa. Correlação positiva é o caso em que valores maiores de X estão associados a valores maiores de Y. Correlação negativa é o contrário. Quanto mais próximo dos extremos (-1 ou 1), mais forte é a correlação. Índices de correlação próximos de 0 indicam correlação fraca, ou seja, não há associação entre X e Y.

Nas análises, para facilitar a interpretação, as correlações foram apresentadas como porcentagem, ao invés de utilizar valores decimais. Assim, ao invés de colocar 0,93, por exemplo, foi utilizado 93%.

Posteriormente, considerando-se o conjunto de dados como uma amostra de um universo maior, então pode-se calcular intervalos de confiança para a estimativa. Dessa forma, calculou-se também a probabilidade de que não exista correlação entre as variáveis, o p-valor. Onde, se p-valor é superior a 5% (0,05), não há correlação.

Assim, foram calculadas as correlações entre o número de chegadas rodoviárias interestaduais em cada município e variáveis relativas ao salário, emprego e número de empreendimentos. Os dados disponíveis sobre os salários pagos por empregos formais não são intervalares, não permitindo uma análise direta de correlação. Desta forma, os dados de salários e emprego foram transformados em uma variável intervalar por meio do cálculo do salário médio pago pelos empregos formais em cada município. Essa média foi calculada ponderando-se as frequências absolutas pelos limites inferiores de cada categoria (por exemplo, a categoria de 2 a 3 salários mínimos foi ponderada por 2).

Para os dados com disponibilidade de séries temporais, como o movimento de passageiros nos aeroportos, foi feita regressão com as série de tempo. A movimentação de passageiros nos aeroportos de Porto Seguro e Ilhéus, no período entre 2000 e 2012, foi utilizada como variável independente em regressões explicativas do PIB desses municípios.

Foram também estimadas regressões explicativas tanto do PIB total quanto do PIB Serviços. No caso de Porto Seguro, foram estimadas regressões baseadas tanto no número total de passageiros aéreos. Ao invés de utilizar os totais absolutos de cada variável em cada ano, as regressões estimadas utilizaram a variação de um ano ao seguinte, evitando problemas de regressão espúria, conforme apresentado na equação $\Delta Y_i = \beta_0 + \beta_1 \Delta X_i + u_i$, onde:

- ΔY é a variação absoluta anual da variável explicada,
- ΔX é a variação absoluta anual da variável explicativa,
- β_0 é o intercepto da regressão,
- β_1 é o coeficiente da variável explicativa,
- u é o termo de erro estocástico e
- i é o índice que identifica cada observação.
- Portanto, foi possível verificar qual a probabilidade de correlação existente entre as variáveis PIB e passageiros do transporte aéreo.

A análise dos indicadores do modelo de transportes para avaliação do desenvolvimento em territórios turísticos – Oferta, Demanda, Ambiente externo, Relações, Socioeconômico (Quadro 5.6) – assume neste tese um caráter descritivo, podendo em outras versões e em estudos posteriores ser desenvolvido a criação de índices e representada quantitativamente.

5.5 TÓPICO CONCLUSIVO

O território em estudo, Costa do Descobrimento e Costa do Cacau, está localizado no Litoral Sul da Bahia, no Brasil, cujo dinamismo econômico nas últimas duas décadas é resultado do desenvolvimento da atividade turística. A consolidação da rede urbana local tem configuração linear, resultado da concentração habitacional, industrial, comercial e de infraestrutura ao longo do eixo litorâneo, das ocupações econômicas desde o período colonial até a segunda metade do século XX, e acentuada a partir dos anos 1950 com a implantação da BR 101. Por isso, a rede urbana é mais densa ao longo desses eixos. Tendência que não se alterou nos últimos anos, mesmo com a diversificação e substituição por novas atividades econômicas.

As características históricas e naturais do território, aliadas à disponibilidade de serviços, equipamentos e infraestrutura de transportes, geram fluxos nos destinos primários. Os demais municípios, destinos secundários, também despertam interesses de visitantes por seus atrativos naturais e culturais. Contudo, possuem infraestrutura pouco desenvolvida, empresas ainda pouco especializadas para atendimento a visitantes e provimento desigual de infraestrutura de transportes.

Neste sentido, a avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento dos territórios possui como principais caminhos metodológicos a identificação das relações estabelecidas e a análise das transformações observáveis entre os anos de 2000 e 2012.

A aplicação do modelo conceitual, ilustrado na Figura 4.3, encontra-se no Capítulos 6, e consiste nas seguintes etapas de implementação (Figura 5.7), primeiramente, foi demonstrada a influência do ambiente externo e dos fluxos turísticos sobre o território e, posteriormente, foram analisados todos os aspectos que implicam em processos de mudança e transformações territoriais na Costa do Cacau e a Costa do Descobrimento e, portanto, que são consideradas sobre o prisma do desenvolvimento. Por fim, foram avaliadas a validade e pertinência das variáveis e indicadores propostos.

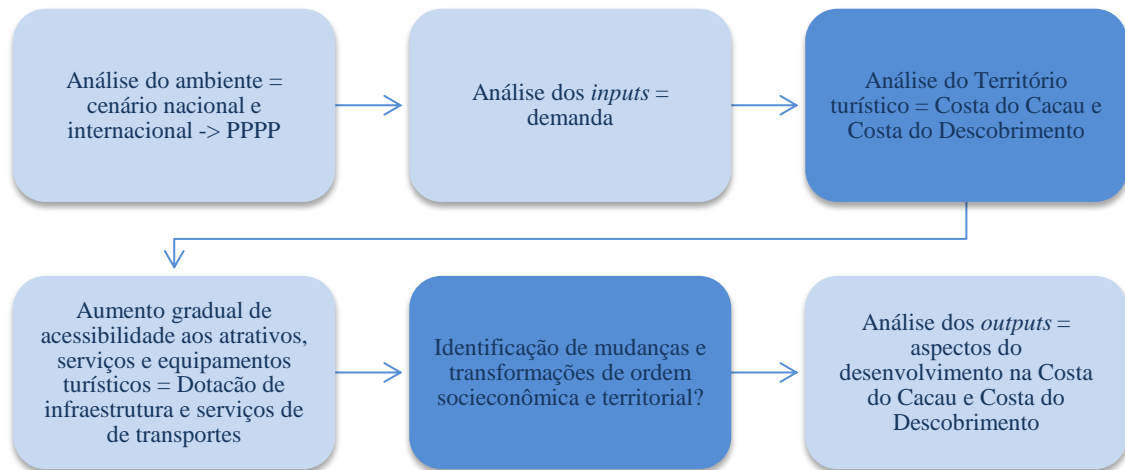


Figura 5.7 – Procedimento de avaliação da influência dos sistema de transportes no desenvolvimento dos territórios turísticos Costa do Cacau e Costa do Descobrimento

Fonte: a autora.

6. ANÁLISE DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS E TRANSPORTES PARA O TURISMO NA COSTA DO CACAU E NA COSTA DO DESCOBRIMENTO

6.1 – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este capítulo constitui-se na aplicação do modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento. Primeiramente, foi analisada a influência do ambiente externo internacional, nacional, estadual e regional sobre o território, marcada pela concretização das Políticas, Planos, Programas e Projetos (PPPP). E também pela identificação e avaliação dos fluxos turísticos tratados como *inputs* ao sistema.

Após constatada a influência dos fluxos turísticos e do ambiente externo, o território turístico foi analisado por meio das relações estabelecidas entre os componentes do sistema, representados pelas variáveis identificadas e descritas no Capítulo 5. A metodologia de análise, basicamente se constituiu na análise descritiva com a finalidade de descrever as características das duplas de variáveis e compara-las entre si, identificar a tendência e influência das variáveis no desenvolvimento do território turístico e, por fim, a análise crítica capaz de identificar as flutuações, mudanças de variações como determinantes no processo de desenvolvimento do território, os *output*.

O último item deste capítulo descreve e avalia as variáveis, indicadores e o modelo metodológico para detecção da influência do sistema de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial.

6.2. INFLUÊNCIA DO AMBIENTE EXTERNO E DOS FLUXOS TURÍSTICOS REGIONAIS, NACIONAIS E INTERNACIONAIS NO TERRITÓRIO

Neste item são analisadas a influências dos contextos turísticos internacionais, nacionais e regionais sobre o território formado pela Costa do Cacau e pela Costa do Descobrimento.

6.2.1 Contexto Internacional

O cenário turístico mundial desde o início dos anos 2000 tem se consolidado com o aumento dos fluxos de viagens intercontinentais, com crescimento médio anual de 3,5%. Com maior concentração de chegadas de turistas na Europa. Contudo, as regiões que vêm apresentando maior crescimento nas chegadas de turistas é a África, seguida pela Ásia e pelo Pacífico, respectivamente com 6,3% e 5,9%, um crescimento maior que a média mundial (OMT, 2012). O que representa uma inversão da ordem, em que o crescimento do fluxo turístico orientava-se para a Europa e para a América do Norte, uma tendência influenciada pela ordem política, econômica e social.

Tradicionalmente, a Europa é a maior região emissora de turistas do mundo, com 52,5% do total, seguida pela Ásia e Pacífico (22%), Américas (16,5%), Oriente Médio (4%) e África (3%), com 77% das viagens realizadas dentro da mesma região de origem. A média de crescimento de emissão de turistas no mundo registrou 3,3%, a Ásia, África e Oriente Médio registraram, respectivamente, 5,9%, 7,2% e 8,1% e a Europa, 1,9% (OMT, 2012). Estes dados mostram que o crescimento médio anual dos fluxos das regiões onde se encontram os países emergentes foi maior que a média de crescimento mundial e europeu.

Os dados mostram um cenário turístico influenciado pelas questões de ordem política e econômica que marcaram as regiões mundiais entre os anos 2000 e 2012 – terrorismo na Europa, América e Ásia; desastres naturais na Europa, América e Pacífico; epidemias e pandemias com início na Ásia e posterior expansão para os demais continentes; conflitos no Oriente Médio, África, Ásia e Leste Europeu; crise econômica em 2008 e 2009 com redução no nível de consumo das principais regiões emissoras de turistas – América do Norte e Europa, com maior participação no mercado de viagens dos países emergentes – China e Índia.

O mercado de viagens turísticas, mesmo sob os reflexos da crise econômica que diminuiu o ritmo de crescimento de vários países, continua em processo de crescimento ininterrupto, com a participação da população dos países emergentes como Rússia, China, Índia e Brasil. Colocando em evidência novos destinos em detrimento dos tradicionais – Europa e América do Norte. Este cenário apresenta e determina algumas características dos fluxos turísticos internacionais na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento, formados sobretudo por viajantes europeus e norte-americanos.

6.2.2 Contexto Nacional

A participação do Brasil nos fluxos receptivos mundiais é da ordem de 0,57% e, no continente americano representa 3,63%, o que representou a recepção de 5,7 milhões de turistas, em 2012. Entre 2011 e 2012, o Brasil somou um crescimento de 5,56% (MTur, 2012), taxa que se mantém constante desde 2000, com variação anual média de 0,68%, em consequência do decréscimo de passageiros nos anos de 2001, 2002, 2006 e 2009 (Figura 6.1 e 6.2). Ou seja, mesmo com toda a valorização do setor do turismo nas esferas política e econômica do país, e com investimentos em divulgação no exterior, o crescimento dos fluxos turísticos internacionais vem se mantendo constante e pouco expressivo.

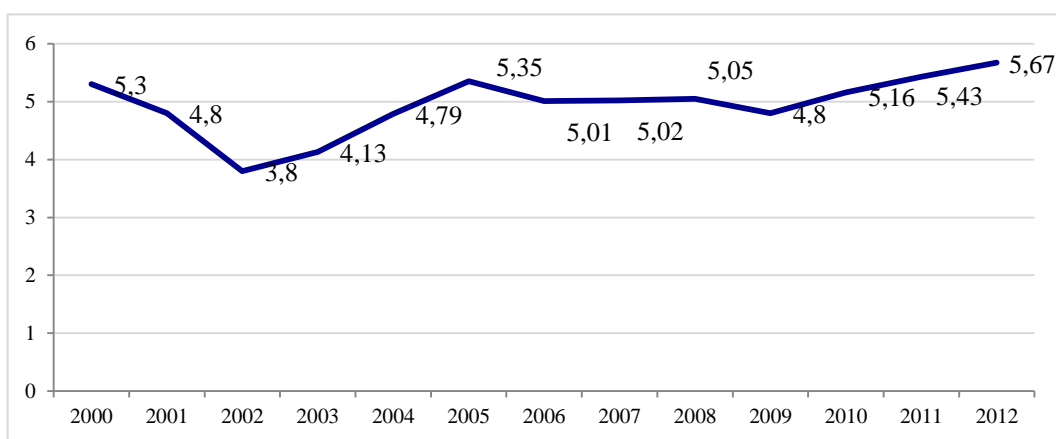


Figura 6.1 – Chegadas de turistas estrangeiros ao Brasil (em milhões)

Fonte: MTur, 2013.

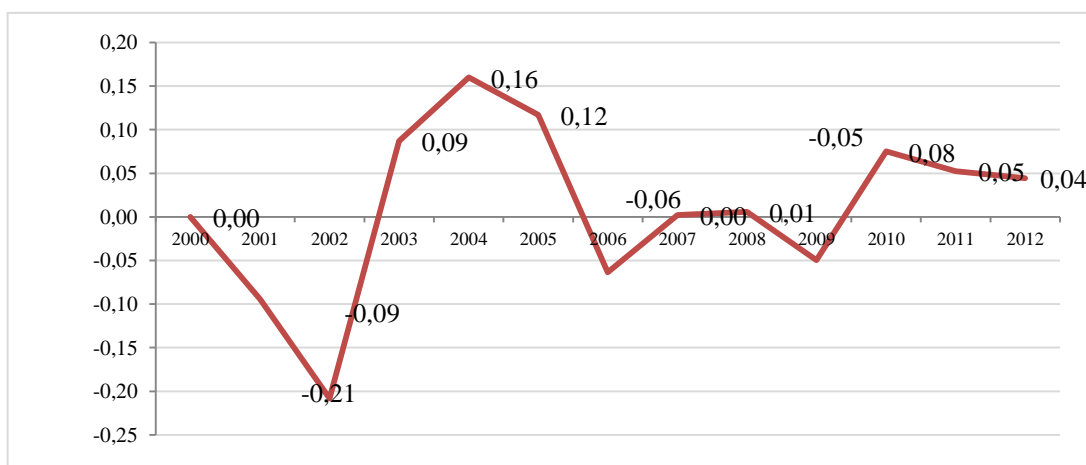


Figura 6.2 – Evolução da chegada de turistas ao Brasil (%)

Fonte: MTur, 2013.

Entretanto, a movimentação de passageiros domésticos no Brasil, em 2012, foi de 84 milhões de desembarques domésticos nos aeroportos, com crescimento de 7,09% em relação a 2011. A tendência do crescimento do número de passageiros se mantém constante e contínua, um setor em plena expansão, e aponta para investimentos e incentivos ao crescimento do turismo de base local e regional.

Esta constatação se faz a partir da comparação entre a movimentação da chegada internacional de passageiros ao Brasil e a movimentação dos passageiros nacionais nos aeroportos. Contudo, pesquisa realizada com turistas brasileiros, em 2002 e 2009, mostrou que os meios de transportes mais frequentes em viagens no país foram os veículos particulares, utilizados em 45,1% delas. As viagens de ônibus corresponderam a 30,4% e as de avião, 11,3%. Portanto, o transporte rodoviário representa a maior parte dos deslocamentos dos turistas pelo Brasil, o que intensifica a importância das viagens de curta distância, ou a menos de cinco horas dos locais de origem, reforçando os destinos regionais como opção de lazer dos brasileiros.

A medição da movimentação de turistas no Brasil, somente pelo portão de entrada aéreo, indica que o transporte aéreo assume função fundamental na consolidação do processo de integração nacional. Trata-se de um modal caracterizado pela existência de 2.597 aeroportos e aeródromos oficiais, com a movimentação de 19.401 aeronaves cadastradas (CNT, 2013). Esta estrutura garante a movimentação de passageiros e cargas pelas mais de 276 regiões classificadas como turísticas (MTur, 2009) no território brasileiro.

Contudo, o maior aporte de infraestrutura de transporte no Brasil é destinado ao transporte rodoviário, tendo sua maior parte sido implantada entre as décadas de 1950 e 1980 – com uma extensão total de 1.584.402 Km, frota para transporte de passageiros¹⁷ composta por 202.798 veículos e um total de 173 terminais rodoviários de passageiros (CNT, 2013). Estrutura em que as rodovias federais assumem importante função no sistema nacional de transportes, pois são elas que asseguram a interligação das diversas partes do país e permitem que a movimentação de cargas entre os principais polos produtores e os grandes mercados consumidores da economia brasileira seja feita de maneira contínua e segura. E da mesma maneira, garantem a circulação de turistas entre os destinos emissores e receptores.

¹⁷ Ônibus intermunicipais, interestaduais, internacionais, de fretamento e urbanos.

A malha ferroviária brasileira conta com uma extensão aproximada de 30.129 km e foi, em sua maior parte, construída há mais de cinquenta anos. As deficientes condições estruturais da maior parte dos trechos ferroviários brasileiros foram ocasionadas pelo baixo nível de investimento realizado no setor ao longo de todo um período que teve início a partir da segunda metade do século XX. Apenas 1.829 km de novas linhas foram construídos nos últimos 25 anos, com o objetivo de atender às necessidades de transportar a carga proveniente de novos polos de produção agrícola ou mineral localizados em áreas de expansão da fronteira econômica brasileira.

No que tange ao turismo, mesmo a privatização de 95,23% da extensão ferroviária não foi suficiente para estimular a ampliação da oferta de transporte de passageiros e turístico. Atualmente, o Brasil possui 24 linhas de trens turísticos, distribuídos por dez estados (ABOTTC, 2013), números muito aquém do potencial paisagístico e de infraestrutura que o país possui e insignificantes quando comparados com a extensão ferroviária dos três primeiros colocados no *ranking* de turismo receptivo do mundo – 29.901, 226.427 e 98.000 Km, respectivamente em França, Estados Unidos e China.

O território brasileiro é drenado por imensa rede hidrográfica, agrupada em oito grandes bacias fluviais e 42 mil km de vias navegáveis, dos quais cerca de 8.500 km são utilizados como hidrovias para o transporte de cargas, transporte intermunicipal e turístico. Há no Brasil 168 terminais aquaviários e são 21 os portos aptos a receber os navios de cruzeiros (CNT, 2013 e ABREMAR/FGV, 2012). Faltam dados consolidados sobre o número de marinas e atracadouros que atendem turistas.

Destaca-se, a partir do cenário apresentado, um setor robusto, com ampla cobertura do território nacional. Contudo, o grau de participação relativa dos investimentos no setor de transportes decresceu de forma contínua ao longo dos últimos 30 anos. No conjunto, foram investidos, em média, 2% do Produto Interno Bruto (PIB) na década de 1970, 1,5% na de 1980 e menos de 0,7% na de 1990, chegando aos anos 2000 com menos de 1% do percentual do PIB investido na infraestrutura de transporte (Tabela 6.1).

Na última década, mais de 50% dos recursos para o setor foram destinados ao modal rodoviário (Figura 6.3), em obras de pavimentação, recuperação e duplicação de estradas, ou seja, recursos destinados à manutenção da infraestrutura rodoviária.

Tabela 6.1 – Brasil: Evolução dos investimentos em infraestrutura de transporte

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PIB (Trilhões R\$)	1.320	1.556	1.769	2.148	2.370	2.558	3.032	3.143	3.675	4.143	4.403
Recursos disponíveis (Milhões R\$)	4.489	3.888	4.032	7.560	7.619	13.169	14.763	15.559	19.130	19.767	26.754
%	0,34	0,25	0,23	0,35	0,32	0,51	0,49	0,50	0,52	0,48	0,61

Fonte: Boletim Econômico CNT, Maio/2013 e IBGE, 2013.

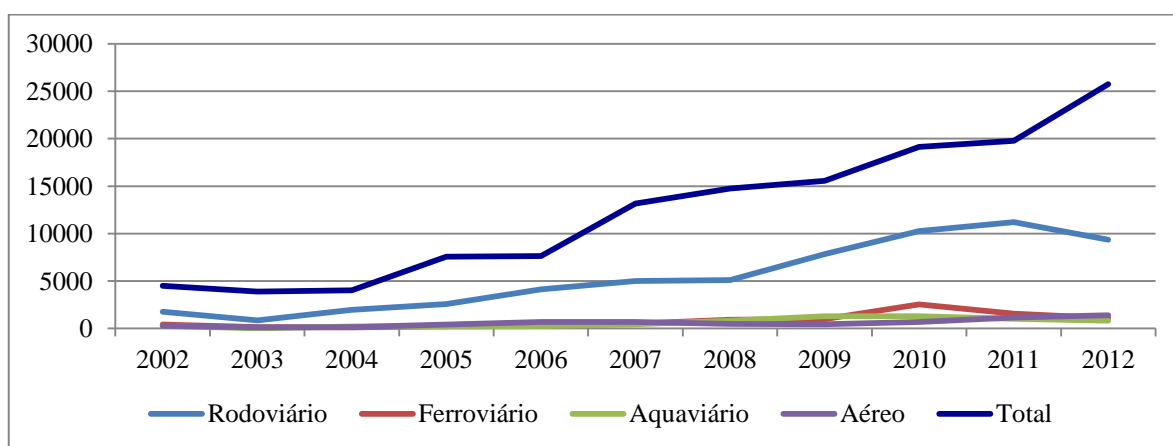


Figura 6.3 - Brasil: Evolução dos investimentos no setor de transportes por modal (Milhões R\$)

Fonte: CNT, 2013.

Como resultado, o desenvolvimento da infraestrutura setorial não foi suficiente para responder de maneira adequada às necessidades advindas do processo de expansão da economia, o que foi agravado pelo aumento dos fluxos de passageiros e pelo crescimento do setor turístico no país, o qual acompanhou a tendência mundial.

Este cenário aponta para a necessária intervenção pública no que concerne aos investimentos em infraestrutura de transporte para estimular o crescimento do turismo. No que concerne à política pública federal de turismo, os três planos nacionais de turismo concebidos até o momento descrevem os transportes como essenciais ao desenvolvimento do turismo, mas é só no segundo PNT (2007/2010) que o tema ganha o *status* de Macroprograma para Logística de Transportes, com ações, metas e estratégias bem-delineadas. Dentre as estratégias, destaca-se a promoção de mecanismos de integração logística para o desenvolvimento do turismo regional e interiorização do turismo no país (Quadro 6.1).

Além da institucionalização de planos como forma de direcionar as políticas de turismo no país, foram concebidos programas de financiamento. Em 2010, o Prodetur Nacional foi implantado com o apoio do BID como um “programa guarda-chuva” que compreende operações de crédito federais, estaduais ou municipais e incluem desenvolvimento de produto turístico, comercialização, infraestrutura e serviços básicos, gestão ambiental e fortalecimento institucional (MTur, 2013). Um programa destinado exclusivamente aos destinos consolidados como turísticos, com forte aporte de recursos na área de infraestrutura de transportes.

Há registros de outros programas regionalizados nos quais consta em seus componentes apoio para a dotação de infraestrutura de transporte, como o Prodetur/NE e o Proecotur, na Amazônia, ambos com financiamento do BID. O primeiro é executado nos estados nordestinos pelo Banco do Nordeste – BNB em parceria com o MTur, com forte incidência sobre a Costa do Cacau e a Costa do Descobrimento.

Os Planos Nacionais de Turismo – PNT são uma conquista na efetivação das políticas públicas do setor. No entanto, ao avaliar a perspectiva dos transportes, enquanto indutores de desenvolvimento e garantidores da infraestrutura de movimentação de passageiros e cargas nos territórios turísticos, o tema é tratado de forma superficial e pouco concreta. A integração e a interface com os projetos de infraestrutura e de mobilidade em execução pelo governo federal, e quiçá com os estaduais, são baixas. E não há articulação alguma para consolidar a rede de transportes em prol do atendimento dos fluxos turísticos.

Esta baixa articulação entre as políticas de transportes e de turismo nos planos federais é também constatada na análise dos planos elaborados pelo setor de transportes (Quadro 6.2). De modo geral, os planos e programas estão centrados na dotação de infraestrutura de transportes para escoamento da produção de bens primários e industriais ao exterior, com forte foco na duplicação de rodovias, modernização dos portos e estruturação dos aeroportos regionais. Com exceção do PNLT, em que se encontra contemplada a análise do fluxos turísticos no dimensionamento da demanda em regiões onde o turismo tem relevante papel econômico.

Quadro 6.1 - PNT e Transportes

2003-2007	2007-2010	2013-2016
Reconhece a deficiência crônica na gestão e operacionalização de toda a infraestrutura básica (saneamento, água, energia, transportes) e turística, neste caso, inclusive a de transporte.	Articulado com programas do governo federal PAC – no eixo construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Propõe melhorias na qualidade do turismo com ajustes nos aspectos da logística, infraestrutura aérea, viária e aquaviária para os deslocamentos, em particular entre os destinos das regiões turísticas.	Não há metas específicas para os transportes, setor tratado no bojo da infraestrutura (transporte aéreo, transporte terrestre, infraestrutura turística e telecomunicações), incorporado a um critério do índice que mede a competitividade dos destinos turísticos brasileiros.

Fonte: Ministério do Turismo, Plano Nacional de Turismo – 2003, 2007 e 2013.

Quadro 6.2 - Brasil: Planos, Programas de Transportes e Turismo

PNLT 2007	PAC 2007 e 2010	PNLP 2010	PIL 2012	PNIH 2013
<p>Na concepção do plano, atores do turismo participaram das discussões.</p> <p>Os fluxos turísticos são considerados uma variável na modelagem econométrica para estimativa geral da demanda agregada em regiões onde o turismo tem relevante papel econômico.</p>	<p>O Programa de Aceleração do Crescimento, instituído em 2007 como um marco do governo federal na retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento, geração de emprego e renda, tem foco nas principais regiões econômicas do Brasil, inclusive naquelas que são turísticas. Neste contexto, os investimentos são destinados à área de transportes como dotação de infraestrutura portuária, rodoviária, aérea e hidroviária. Neste programa consta o maior volume de investimentos destinados ao transporte aéreo, inclusive nos aeroportos regionais.</p>	<p>Nos planos mestres consta a indicação de melhoria nos portos onde o fluxo de embarcações turísticas de grande porte, como os cruzeiros, é expressivo, com a indicação de adequação da infraestrutura de atracagem, construção e melhoria de terminais nos portos de Manaus (AM), Natal (RN), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Mucuripe (MA), Recife (PE), Salvador (BA).</p>	<p>O programa abarca um conjunto de projetos de infraestrutura, dentre eles há os de transportes, com vistas a fortalecer e melhorar a estrutura da rede de transportes no Brasil com a promoção de articulação das cadeias produtivas. Prevê a provisão de transportes modernos e eficientes, implantados por meio de parcerias públicas e privadas, promovendo sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. O objetivo principal do programa é melhorar a integração logística dos diversos modais de transporte de forma a trazer ganhos de competitividade ao Brasil. Por meio da implantação do programa é esperado que os investimentos em infraestrutura impulsionem o crescimento econômico e promovam o desenvolvimento sustentável do País.</p>	<p>Sem menção ao turismo.</p>

PNLP – Plano Nacional de Logística Portuária

PNLT – Plano Nacional de Logística de Transporte

PNIH – Plano Nacional de Integração Hidroviária

PIL – Plano de Investimentos em Logística

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

Assim, o turismo é tido como um setor secundário para impulsionar o provisionamento de investimento na infraestrutura de transportes. Sua relevância para dimensionamento de uma infraestrutura de transportes que leve ao crescimento econômico, quiçá ao desenvolvimento, é garantida em função da importância econômica de outras atividades. Relação pouco amadurecida e, portanto, pouco evidente nas políticas públicas nacionais relacionadas aos destinos turísticos. De onde surge a necessidade de relacionar o turismo quanto ao impacto que proporciona ao movimentar e impulsionar outras atividades econômicas nos territórios.

Os fluxos de turistas domésticos e a movimentação destes pelo Brasil, aliados às políticas de melhorias das vias rodoviárias e dos aeroportos regionais, apontam para o estabelecimento de ações programáticas e de investimento a partir da visão integrada dos setores de transporte e turismo com influência na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento. Ganham relevância a interiorização da infraestrutura de transportes e a dinamização por meio desta nos territórios regionais, onde há destinos turísticos consolidados e com potencial natural e cultural, favorecendo novas dinâmicas de crescimento e desenvolvimento nos territórios.

Contudo, com o turismo sendo tratado como um setor secundário na definição dos investimentos em infraestrutura em transportes, o tema perde importância nos principais programas pautados pelo governo federal nos últimos anos. Um contrassenso, pois os transportes, tido como um dos setores fundamentais para a existência das atividades turísticas, configura-se em baixa relevância nos PNL.

6.2.3 Contexto estadual e regional

No que tange ao contexto estadual, a Bahia atrai 8,3% dos fluxos turísticos nacionais, ocupando a quarta colocação entre os estados que mais recebem turistas no país, depois de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. No fluxo internacional, a participação da Bahia é de 11,6%, ocupando a quinta posição entre estados que mais recebem turistas estrangeiros. Entretanto, na macrorregião Nordeste do Brasil, a Bahia é o estado que mais recebe turistas nacionais e internacionais, liderando o *ranking*, à frente do Ceará e de Pernambuco (Bahia, 2013 b). O que coloca a Bahia entre os cinco principais estados receptores de turistas no Brasil e o primeiro na Região Nordeste como o principal destino nacional do segmento sol e praia.

No global, em 2011 a chegada de turistas domésticos à Bahia representou 94,9% e o internacional, 5,1%. Desse total, 49,3% são turistas de outros estados brasileiros e 50,7% são do próprio estado. Guardadas as devidas proporções de escala geográfica, esse resultado corresponde à tendência mundial identificada no item 6.2.1, por evidenciar maior intensidade e importância dos fluxos turísticos intrarregionais. A chegada dos turistas por meio rodoviário, aéreo e marítimo, com consequente movimentação destes meios no território formado pela Costa do Cacau e pela Costa do Descobrimento, influencia sobremaneira a forma como o turismo se desenvolve e se consolida como atividade econômica.

No estado destaca-se como principal região receptora de turistas a Bahia de Todos os Santos, incluindo a cidade de Salvador, com atração de 35,1%, seguida pela Costa do Descobrimento (10,8%), Caminhos do Oeste (7,0%), Costa dos Coqueiros (5,3%), Caminhos do Sertão (5,1%), Costa das Baleias (5,0%), Costa do Cacau (3,8%), Costa do Dendê (1,9%), Chapada Diamantina (1,5%), Lagos do São Francisco (1,3%), Vale do Jiquiriçá (0,4%), outras cidades (22,8%), em um total de 8.538.000 turistas (Bahia, 2011). O item “outras cidades”, com o segundo maior fluxo receptivo do estado, é representado por cidades não turísticas, mas com número elevado de viagens por motivos de visitas a amigos e parentes e negócios.

Os estados com maior número de emissão de turistas para a Bahia são Minas Gerais (14,8%) e São Paulo (14,3%). Já a emissão de turistas dos estados da Região Norte para a Bahia é pouco representativa ou quase nula. Em ordem crescente os turistas internacionais que visitam a Bahia são oriundos dos Estados Unidos (12,3%), França (10,9%), Itália (10%), Portugal (9,8%), Alemanha (8,5%), Espanha (8,4%), Argentina (7,7%), Inglaterra (5,0%), Chile (4,5%), Suíça (2,3%), Holanda (2,0%), Israel (1,9%), Canadá (1,6%), Bélgica (1,2%) Austrália (1,2) e outros (12,6%) (Bahia, 2013).

Os dados evidenciam que há certa relevância no número de turistas oriundos das duas principais regiões mundiais emissoras de turistas – Estados Unidos e Europa, ou seja, a chegada desses turistas ao estado está diretamente relacionada às questões econômicas, socioculturais e psicossociais que interferem na decisão de viajar e na escolha dos destinos e, principalmente, nas facilidades existentes de acessibilidade ao destino proporcionadas pela infraestrutura e serviços de transportes.

No período entre 2003 e 2012, o número de atracagem de cruzeiros marítimos no estado aumentou de 71 para 108, um aumento de 52.042 para 252.514 passageiros por temporada

(Bahia, 2013). Os fluxos dos transportes rodoviários para o estado, assim como nos fluxos receptivos aéreos, têm nos estados de São Paulo e Minas Gerais os maiores emissores de viajantes. Entretanto, o próprio estado destaca-se como o segundo maior emissor de viajantes (Figura 6.4).

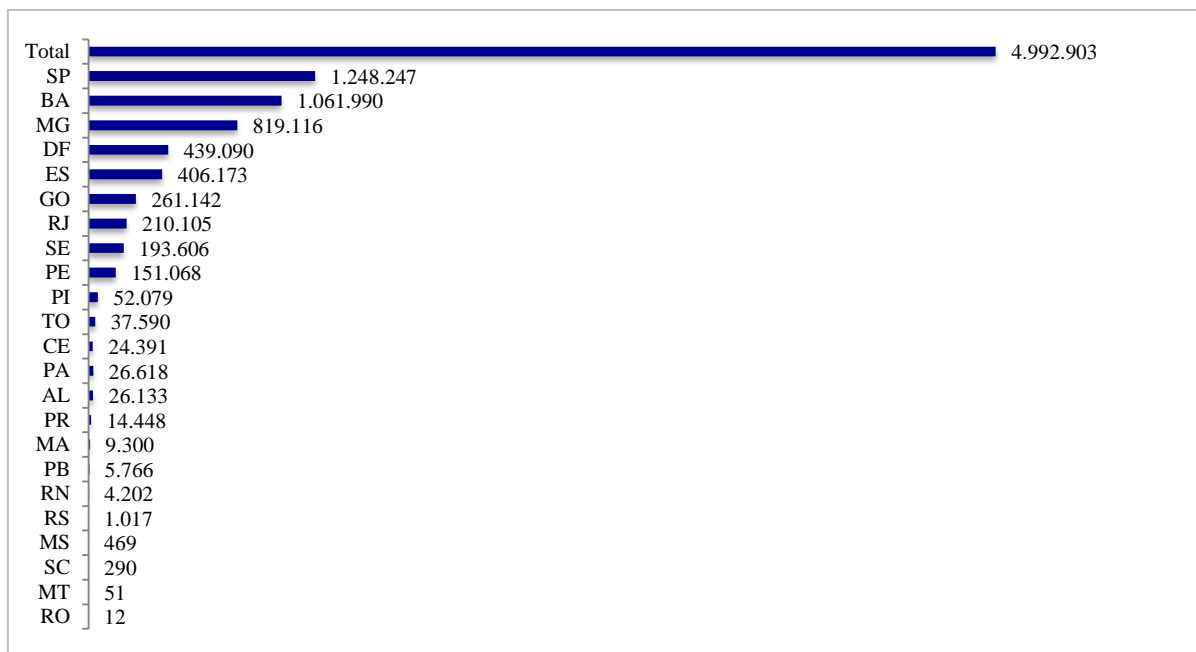


Figura 6.4 – Bahia: fluxo emissor rodoviário, 2011

Fonte: ANTT/FIPE, 2011.

Toda a movimentação de passageiros no estado, também impulsionada pelo aumento do fluxo de passageiros domésticos e internacionais, induz aos investimentos públicos na dotação de melhorias na infraestrutura e operação dos transportes, como pode ser observado na aplicação de mais de R\$ 13 bilhões oriundos do governo federal, em 2012/2013 (Tabela 6.2). Contudo, a maior soma de valores está destinada ao transporte ferroviário, com recursos concentrados, sobretudo, na construção da Ferrovia Oeste-Leste – Fiol, com o objetivo de escoar a produção agrícola do Tocantins pelo porto de Ilhéus até os mercados internacionais.

Diferentemente da tendência nacional, a maior soma de recursos está destinada ao setor ferroviário e, em segundo lugar, ao transporte rodoviário. Contudo, não significa uma maior valorização de outros modais de transportes para o deslocamento dos passageiros, pois ainda há uma valorização do modal rodoviário e aéreo para esta finalidade. E conforme avaliação

dos PPPP (Item 6.3), o transporte de passageiros, sobretudo para fins turísticos, não é uma das principais prerrogativas da política nacional.

Tabela 6.2 - Bahia Investimento em Infraestrutura de Transportes – 2012/2013

Modal	R\$	%
Portuário	4.077.947,00	0,03
Hidroviário	79.571.166,00	0,57
Aéreo	133.140.000,00	0,95
Rodoviário	4.015.167.630,26	28,70
Ferrovário	9.759.498.879,30	69,75
Total	13.991.455.622,56	100,00

Fonte: BIT, 2013.

Contudo, o governo reconhece o turismo como atividade de relevante importância econômica para a Bahia, caracterizada pelos seus valores históricos e culturais na formação do Brasil e por ser detentora de recursos naturais considerados singulares para a atração de turistas. Em 2002, o PIB do turismo para Salvador e Porto Seguro representava 8,1% e 11,9%, respectivamente, na economia dos destinos, enquanto no Brasil o percentual era de 5,6%. Portanto, tem-se uma atividade altamente representativa para o estado (Andrade *et al*, 2008 e Arbache *et al*, 2004). Daí depende-se o investimento político e financeiro para a estruturação do turismo com aporte de investimentos na infraestrutura de transportes.

No período em análise, 2000 a 2012, encontravam-se em execução três programas com recursos destinados à infraestrutura de transportes com forte impacto na estruturação dos territórios turísticos – Prodetur, PCR II, Premar. Uma questão comum a todos os programas é a concepção de eixos de transportes, com forte ênfase no modal rodoviário, para a integração regional (Quadro 6.3).

Tanto na área de transportes quanto na do turismo, os programas e projetos na Bahia ocorrem de forma transversal, o que favorece a canalização dos objetivos comuns e beneficia o desenvolvimento das atividades em âmbito territorial. Em 2013, foram identificados três eixos de articulação das políticas públicas no estado para o desenvolvimento do turismo – inovação, qualificação dos serviços e do destino e integração econômica. Destes, sobressaem nove projetos, dois direcionados à política de infraestrutura de transportes para as regiões turísticas – Prodetur II e Programa de Implantação de Infraestrutura Turística (Inpactur).

Enquanto o Prodetur, em sua segunda edição, surge a partir da aplicação de recursos do Ministério do Turismo, BID e BNB, o Inpactur é fomentado com recursos estatais. Percebe-

se, então, a influência financeira e política de quatro escalas – internacional, nacional, macrorregional e estadual, nos rumos da atividade turística da Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento.

Os fluxos turísticos que movimentam todo o sistema dos transportes para o turismo na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento são influenciados pelo movimento de turistas mundiais provenientes da Europa e América do Norte. Contudo, os fluxos turísticos mais representativos na Bahia e, conseqüentemente, no território em análise, são provenientes do próprio estado, São Paulo e Minas Gerais.

Foi constatado que os fluxos turísticos internacionais, assim como as políticas públicas nacionais, representadas aqui pelos programas em vigência até 2012, têm menor representatividade na influência exercida na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento. Os fluxos turísticos internacionais são pouco representativos e se pulverizam no território e as políticas públicas nacionais são abrangentes e não levam em consideração na sua concepção as peculiaridades locais que podem levar ao desenvolvimento.

As políticas públicas estaduais congregam aspectos territoriais relevantes, como o significado do provimento de infraestrutura de transportes para a atividade turística, concebendo, assim, políticas mais transversais e integradas para os dois setores. Ao passo que os fluxos turísticos nacionais, ao serem mais expressivos no movimento de passageiros pelo território, influenciam as transformações infraestruturais indicadas nas políticas públicas de transportes para o turismo, com conseqüente incremento dos aeroportos regionais e da rede rodoviária. Isso explica ter encontrado na análise maior convergência entre as políticas de transporte e o turismo estadual que entre as políticas nacionais.

Quadro 6.3 - Bahia: Planos, Programas de Transportes e Turismo

PRODETUR 1995 E 2010	PCR II – BID 2002	PREAMAR 2009
O programa, realizado com recursos do BID e BNB, tem como finalidade apoiar locais com potencial turístico de forma ampla e integrada. Destina recursos a quatro polos turísticos considerados prioritários pelo programa: Salvador e Costa dos Coqueiros, Polo do Descobrimento, Chapada Diamantina e Litoral Sul. Dentre outros componentes essenciais à estruturação do turismo, destina recursos a obras de pavimentação, reforma, construção e ampliação de aeroportos; ampliação de atracadouros.	O Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia BID II visa desenvolver ações para consolidar a estruturação da rede de eixos secundários do estado, reabilitar estradas cujos pavimentos apresentam níveis críticos de deterioração, reconstruir e melhorar a manutenção da rede primária interestadual, em parceria com o BID.	Programa realizado pelo Estado da Bahia em parceria com o Bird, com metas programadas de restauração, reabilitação e manutenção de rodovias, com o objetivo de melhorar a articulação física do estado e ordenar a estrutura de transportes, ações julgadas fundamentais para uma maior integração e equilíbrio espacial.

Premar - Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia

Prodetur - Programa de Desenvolvimento Turístico no Nordeste

PCR - Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia BID II

Fonte: Derba, 2013.

Há, portanto, um eixo vertical formado pela composição dos bancos internacionais e governos federal e estadual para promover mudanças e transformações no território e ativar a atividade turística. Daí percebe-se claramente que o cerne da concepção e da análise do sistema de transportes para o turismo está na base territorial e não meramente centrado no caráter quantitativo dos fluxos turísticos ou nas diretrizes genéricas da política nacional de transportes e turismo.

6.3 – ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NA COSTA DO CACAU E COSTA DO DESCOBRIMENTO

Neste item, o sistema de transportes para o turismo é avaliado por meio de variáveis que descrevem as características dos elementos que compõem o sistema, avaliadas por meio das relações que se estabelecem e se configuram em mudanças espaciais que proporcionam ou não o desenvolvimento territorial. Para tanto, serão estabelecidas correlações entre as variáveis que representam os indicadores de oferta, demanda e socioeconômicos.

6.3.1 – Relações entre variáveis de demanda e oferta do sistema de transportes para o turismo

A demanda é aqui representada pelo fluxo de passageiros rodoviários e aéreos, os quais encontram-se relacionados com a segmentação dos atrativos, as características do uso e ocupação do solo e a rede estrutural de transportes.

6.3.1.1 Rede multimodal de transportes, atrativos turísticos e movimento de passageiros rodoviários

A Costa do Cacau e a Costa do Descobrimento atraem viajantes motivados pelos segmentos sol e praia, cultura, ecoturismo, eventos/negócios e turismo rural (Figura 5.2). Em 2011, chegaram à região 710.356 passageiros por vias rodoviárias, 1.721.370 por meio aéreo e 103.184 em cruzeiros marítimos. O que significa uma movimentação de 319% de pessoas a mais em relação à população local, em uma área de aproximadamente 22 mil Km², o que requer infraestrutura de mobilidade para a população e para os turistas.

Os turistas internacionais em visita à Costa do Descobrimento são provenientes de Portugal, com 19%, Argentina, com 15%, e Itália, com 14% (Bahia, 2013). Diferentemente da característica do fluxo recebido pelo estado, na região o principal contingente de viajantes é proveniente da Europa e das américas, enquanto os turistas do estado provêm da América e da Europa.

Os turistas nacionais são oriundos de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Sergipe e Alagoas (ANTT, 2011), conforme demonstrado na Figura 6.5. As chegadas de passageiros pelas vias rodoviárias concentram-se em ordem decrescente nos municípios de Eunápolis (39%), Itabuna (31,56%), Porto Seguro (14%) e Ilhéus (10,4%), o que representa 94% das viagens à região. Observa-se que a primeira colocada na movimentação não é uma cidade com características predominantemente turísticas e as duas últimas são as únicas dotadas de serviços de transporte aéreo comercial. Há, portanto, uma nítida inversão dos fluxos de chegadas de passageiros aos destinos, em razão do tipo de modal, influenciada pelos tipos de atividades econômicas predominantes e infraestrutura disponibilizada, relacionada à importância do município e dos destinos na rede territorial.

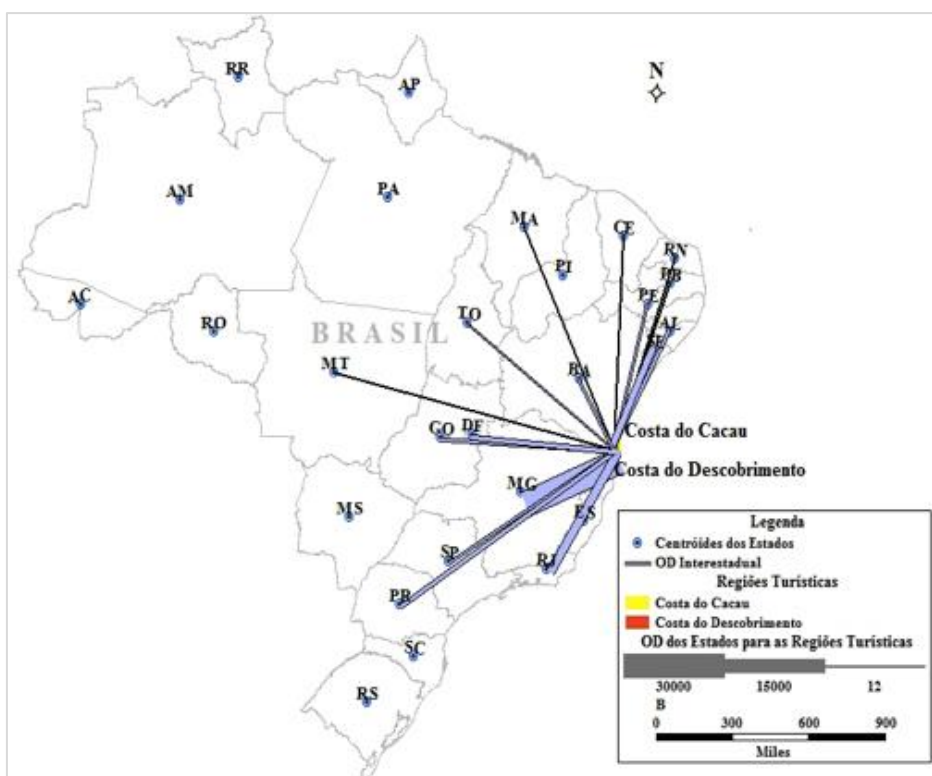


Figura 6.5 - Costa do Cacao e Costa do Descobrimento: origem e destino de transporte rodoviário interestadual

Fonte: ANTT/FIPE, 2011.

Estas informações evidenciam, principalmente, que a rede de transportes na região não foi constituída ou se constitui somente para atendimento ao turismo, a exemplo de Eunápolis, cidade com predominância da atividade industrial e comercial, com função de atendimento regional, não só à Costa do Descobrimento, mas também aos municípios localizados a oeste do estado. Isso indica o estabelecimento de relações entre a rede de cidades, o que pode culminar com o desenvolvimento territorial.

A região acolhe o segundo maior fluxo de turistas do estado, o que só é viável pela dotação de infraestrutura de transportes para garantir a acessibilidade dos viajantes entre atrativos, serviços e equipamentos turísticos, conforme descrito na análise dos programas e projetos na área de transportes (Item 6.2). Mas é evidente a concentração da oferta de infraestrutura de transportes em algumas localidades, enquanto em outras áreas, onde há mais potenciais que produtos turísticos organizados, essa infraestrutura é precária, possivelmente em razão da baixa dinamização econômica, sobretudo do turismo (Figura 6.6).

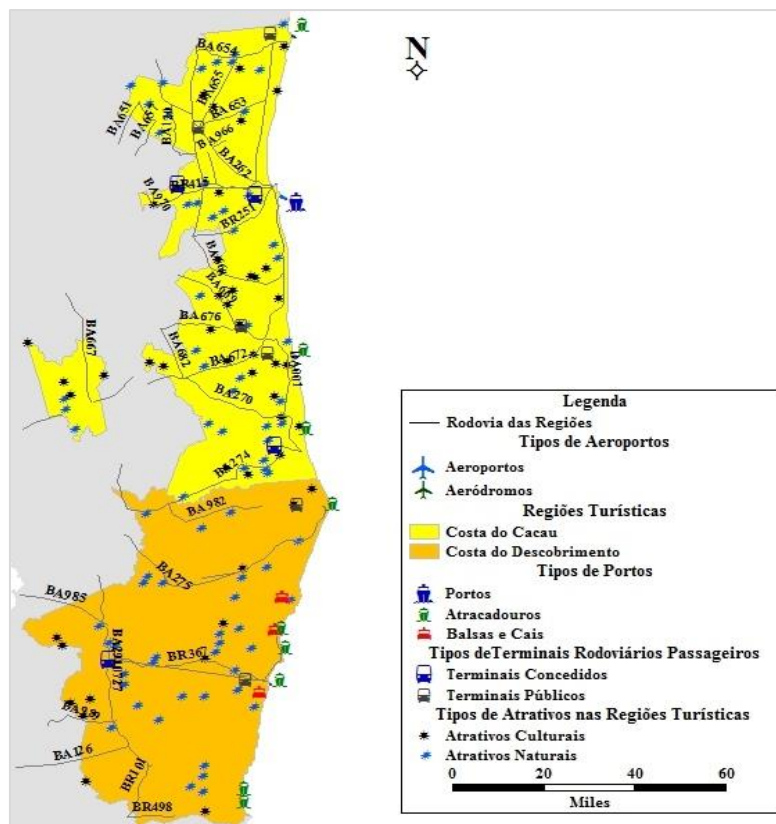


Figura 6.6 - Costa do Cacao e Costa do Descobrimento: Rede multimodal de transporte e atrativos turísticos

Fonte: Observatório do Turismo da Bahia, 2013, CADASTUR – MTur, 2013.

Os modais de transportes e sua concentração também são ou serão influenciados pela distribuição de atrativos turísticos. Os destinos que concentram a maior quantidade de atrativos e serviços (Porto Seguro, Ilhéus, Itabuna e Eunápolis) possuem a maior cobertura da rede de transportes – aquaviário, rodoviário e aéreo (Figura 6.6), em contraste com os destinos secundários com baixa dinâmica econômica e de elevado potencial turístico na região. Toda a rede de transportes (Figura 5.5) encontra-se em conexão com o sistema de viação estadual e nacional, com o eixo principal demarcado pela BR 101.

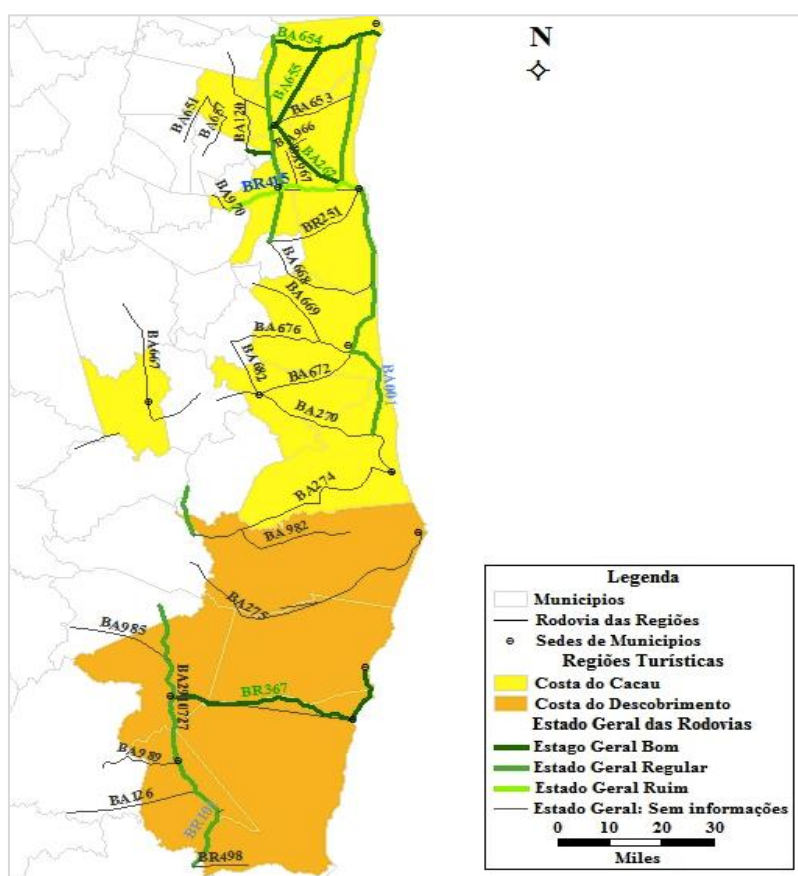


Figura 6.7 – Costa do Cacao e Costa do Descobrimento: condições das rodovias na região

Fonte: CNT, 2012; DERBA, 2013 e viajeaquil.abril.com.br.

Embora o estado de conservação da rede rodoviária seja regular principalmente nas vias estaduais (Figura 6.7), há a predominância de vias simples e de mão dupla em que, na maioria dos casos, estão misturados o tráfego urbano e o rodoviário, com intensa circulação de caminhões. Isso apesar dos projetos e programas implantados nos últimos dez anos para a

manutenção e a recuperação das vias rodoviárias (Quadro 6.3). A situação das vias compromete a qualidade dos serviços de transportes e interfere na percepção dos viajantes quando da avaliação do produto turístico.

Assim, constata-se que a relação estabelecida entre rede multimodal de transportes, atrativos turísticos e movimento de passageiros rodoviários é evidente enquanto promotor de conexões com o ambiente externo e de ligações internas (Prideaux, 2004; Boullón, 2002; Lomhann, 2005) e também que os fluxos turísticos rodoviários e aéreos são proporcionais em intensidade de acordo com o tipo de destino, se primário ou secundário. Mas a constatação de maior evidencia nesta análise é que os serviços de transportes rodoviários e aéreos são complementares e não concorrentes. Num processo de planejamento orientado para a eficiência do sistema de transportes para o turismo, esta característica deve ser mais fortalecida.

Portanto, as variáveis selecionadas são suficientes para representar a relações existente entre oferta e demanda, onde a dotação de infraestrutura de transportes é determinante na acessibilidade aos destinos turísticos.

6.3.1.2. Relação entre movimento de passageiros rodoviários e empreendimentos turísticos

A chegada de passageiros rodoviários, estimada em 2011 (ANTT/FIPE, 2011), demonstra que os movimentos na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento são semelhantes, com uma diferença de 13,74%. Na Costa do Cacau a chegada de passageiros pelas vias rodoviárias é mais representativa que pelo portão aéreo. A Costa do Descobrimento possui chegadas de passageiros aéreos seis vezes maior que a Costa do Cacau e o transporte aéreo é mais representativo (Figura 6.8 e 6.11). Isso é explicado principalmente pela existência de linhas de transportes intermunicipais estaduais e da capital Salvador, com destino a Ilhéus e Itabuna, e, em especial, ao que essas cidades representam em termos de entrepostos comerciais na região. Essas evidências corroboram para explicar a relação de complementariedade entre os modos na rede de transporte aéreo e rodoviário.

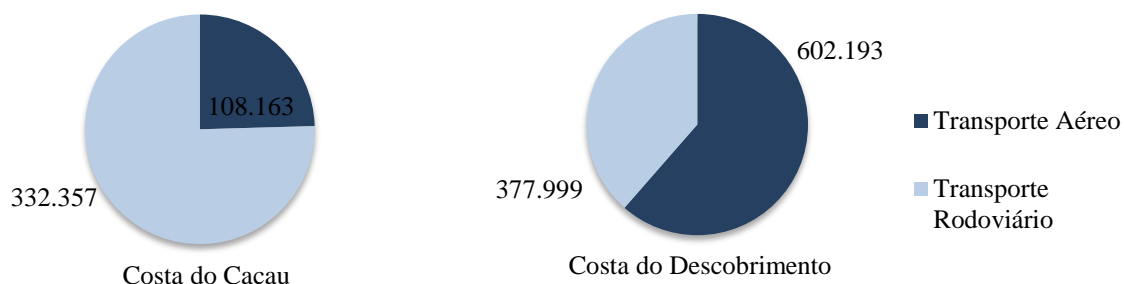


Figura 6.8 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Comparação entre a chegada de passageiros por vias aéreas e rodoviárias (2011)

Fonte: ANTT/FIPE, 2011.

A proporção do movimento de passageiros aéreos na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento é diretamente relacionada à concentração de empreendimentos turísticos (Figura 6.9 e 6.10). Seguindo a mesma linha de tendência, a frequência intermunicipal de transportes tem como destinos as cidades com maior concentração de atrativos turísticos – Porto Seguro, Ilhéus, Itacaré e Eunápolis, este último influenciado pelo maior número de empreendimentos de alimentos e bebidas (Figura 6.10).

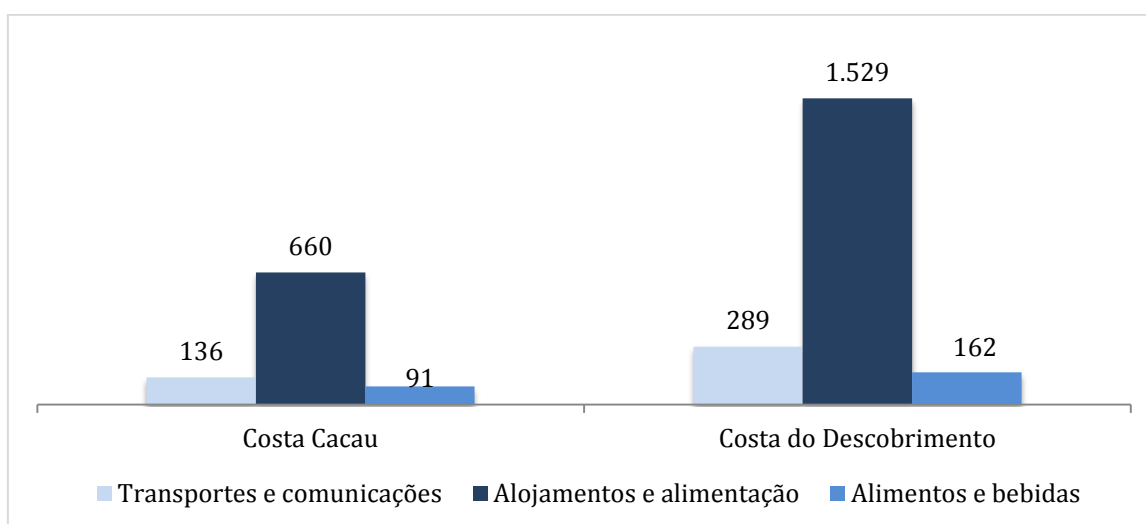


Figura 6.9 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empreendimentos turísticos formais – 2011

Fonte: SEI-BA, MTE-Rais, Geoturismo – BA, 2013.

Ao contrário das outras variáveis em análise, e atividades econômicas, os atrativos, serviços e equipamentos turísticos encontram-se distribuídos de forma mais equitativa pelo território, com baixa oferta de transporte coletivo regular nos destinos secundários (Figura 6.10), àqueles que possuem menos de mil empreendimentos turísticos cadastrados.

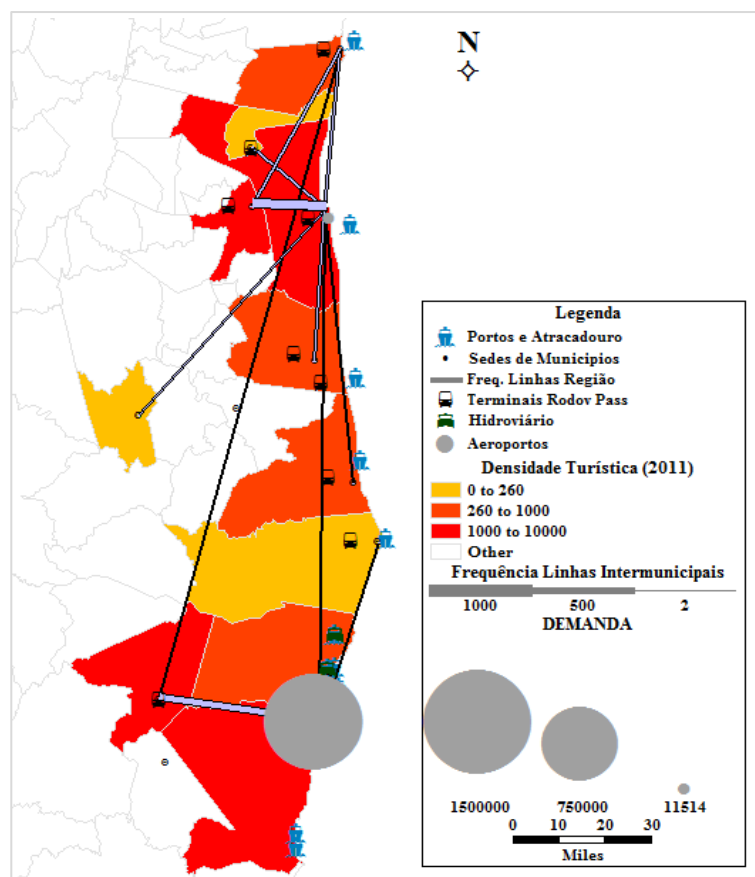


Figura 6.10 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Densidade de atrativos turísticos e serviços turísticos na região x frequência de transporte intermunicipal

Fonte: SEI-BA, MTE-Rais, Geoturismo – BA e Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, 2013.

Nos destinos primários, que são os portões de entrada aéreos, é gerada a frequência dos transportes terrestres e há melhor infraestrutura de terminais rodoviários e aquaviários. Este dado demonstra a interação dos sistemas de transportes e o uso do solo turístico, instituindo nesses locais uma maior acessibilidade aos serviços e equipamentos turísticos em condições diferentes às dos destinos secundários, que, conforme pode ser observado na Figura 6.10, têm

menos empreendimentos turísticos e se constituem em locais de passagem das linhas de transportes terrestres, embora sejam dotados de potenciais naturais e culturais.

Portanto, a relação de infraestrutura de transportes e equipamentos turísticos é direta, os fluxos turísticos se distribuem no território a partir dos destinos primários na medida que há serviços de transportes disponíveis e melhor estruturação dos produtos turísticos. Pode inferir que a dotação de infraestrutura de transportes, concomitante a estruturação de produtos turísticos nos destinos secundários, proporciona maior dinamização territorial que podem induzir processos de desenvolvimento no território.

6.3.2 - Relações entre variáveis socioeconômicas e demanda

A demanda é aqui representada pelo movimento de passageiros aéreos e pelos fluxos rodoviários, os quais encontram-se relacionados as características socioeconômicas representadas pelo PIB.

O movimento nos aeroportos representa a chegada de viajantes às regiões da Costa do Cacau e da Costa do Descobrimento. Embora seja um dado composto não só por turistas, é o que melhor representa a demanda e, portanto, a entrada de fluxos turísticos no território em análise. Neste item encontra-se apresentada a relação entre o movimento nos aeroportos, primeiro considerando-se o destino turístico primário e, em segundo, a região turística. Por fim, é analisada a influência destes no desenvolvimento territorial e a aplicabilidade da variável para análise da influencia dos sistema de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial.

6.3.2.1 Fluxos de passageiros aéreos e PIB

Em Ilhéus, destino turístico primário da Costa do Cacau, o movimento aéreo no período de 2004 a 2010 acompanhou o crescimento do PIB, exceto pela queda ocorrida em 2003, 2004 e 2009 (Figura 6.11). O PIB teve crescimento regular, exceto em 2008, dando-se destaque também ao PIB Serviços. Contudo, observa-se que o PIB Agropecuário teve uma parcela maior de participação. Isso significa que embora o destino seja caracterizado pelo setor de serviços, com especial destaque para o turismo, há uma expressiva participação do setor

agropecuário, o que dinamiza as possibilidades econômicas e também abre a possibilidade para o fortalecimento do segmento do turismo rural.

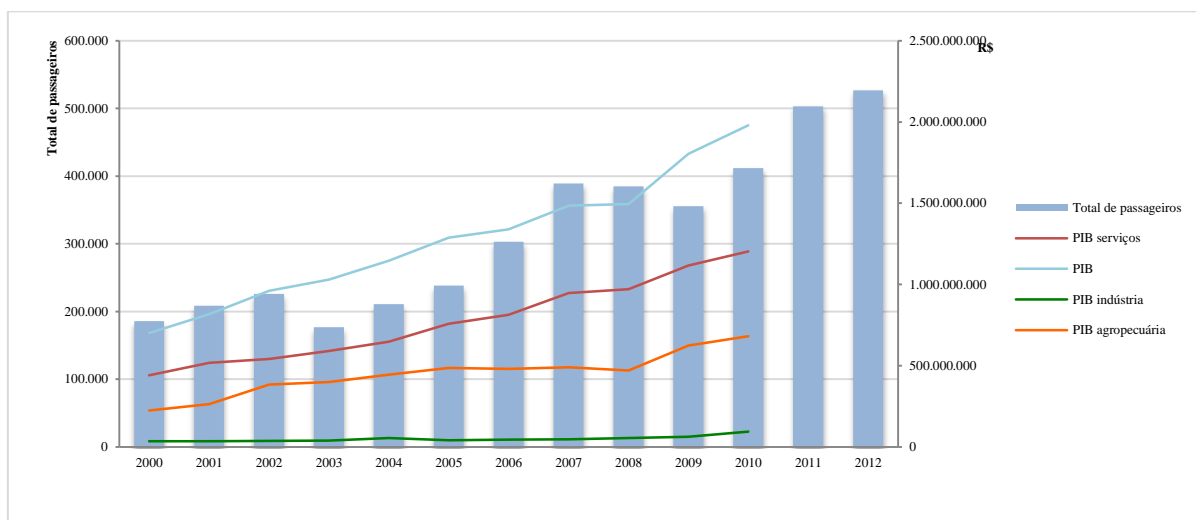


Figura 6.11 – Ilhéus: Viagens aéreas x PIB

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Em Ilhéus, se houvesse uma queda no movimento de passageiros aéreos, pouco impacto haveria sobre o PIB da cidade, pois outras atividades econômicas do setor industrial e agropecuário são representativas e capazes de manter a dinâmica econômica, independentemente do movimento relacionado aos fluxos de passageiros aéreos. Outro fator é que, conforme visto no item anterior, a cidade é mais influenciada pelos fluxos de passageiros rodoviários atraídos pela prestação de serviços ofertados.

Ilhéus foi impactada pela crise econômica mundial de 2008/2009, com queda na movimentação no aeroporto e redução do PIB Serviços (Figura 6.11), mas com recuperação do ritmo de crescimento nos anos seguintes, isso porque as atividades se mantêm sem dependência do cenário internacional, o que já foi demonstrado no Capítulo 5.

No entanto, não foi verificada uma reverberação do PIB pelas demais cidades pertencentes à região turística da Costa do Cacau, que tem Ilhéus como destino regional concentrador de serviços e equipamento turísticos e com alto potencial natural e cultural. O dado apresentado para a região é reflexo do que ocorre nas cidades de Ilhéus e Itabuna, que possuem o PIB em destaque em relação aos demais municípios, como pode ser avaliado na Tabela 5.2.

Verifica-se semelhança quanto à relação existente entre o movimento aéreo e o PIB quando se compara Ilhéus (Figura 6.11) à Costa do Cacau (Figura 6.12), fato explicado pela forte influência do destino turístico como centro regional, onde se concentra boa parte da infraestrutura e dos serviços. Isto significa, também, uma baixa distribuição dos benefícios advindos do turismo e das demais atividades econômicas pela região.

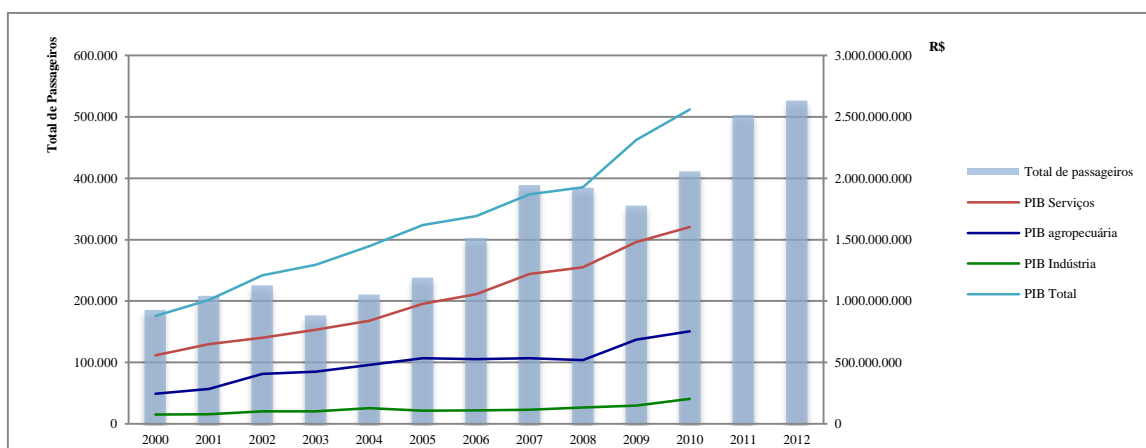


Figura 6.12 - Costa do Cacau: Viagens aéreas x PIB

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Evidencia a baixa interação entre os demais destinos secundários da região. A relação de complementaridade existente entre Ilhéus a Itabuna fica mais evidente ao observar a Figura 6.15, em que é apresentada a frequência de viagens rodoviárias entre os municípios que possuem o maior PIB de serviços no território. Os dados apontam para uma cooperação mais intensa entre esses destinos, seja na oferta de serviços à comunidade, ou na disponibilidade de vagas de emprego.

Em Porto Seguro, o destino turístico primário da Costa do Descobrimento, o movimento aéreo no período de 2004 a 2010 acompanhou o crescimento do PIB, exceto pela ligeira queda ocorrida em 2002 e 2003, em virtude do agravamento da crise agropecuária nas lavouras cacaueiras. Entre 2007 e 2010, houve um maior aumento no PIB de serviços em relação a outros períodos, e este aumento acentuado refletiu no movimento aéreo de 2010. O crescimento do PIB Serviços cresceu 311% de 2000 e 2010, enquanto os outros dois segmentos do PIB tiveram um crescimento discreto (Figura 6.13). Portanto, no comparativo estabelecido entre o PIB, sobretudo o de serviços, e a movimentação de passageiros aéreos no destino, é constatada uma relação.

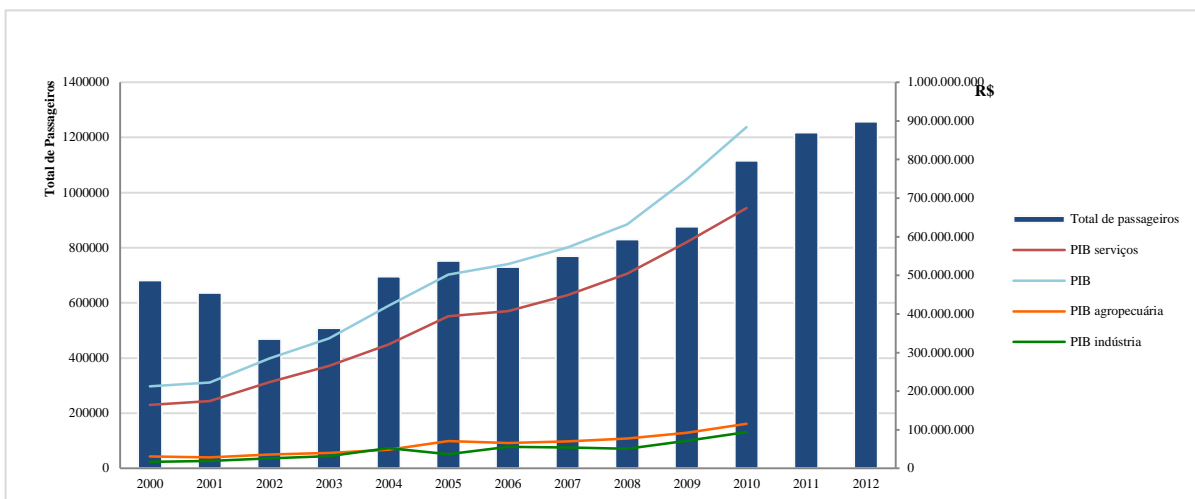


Figura 6.13 - Porto Seguro: Viagens aéreas x PIB

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Em Porto Seguro há uma oferta de empreendimentos no setor de serviços voltados ao atendimento das atividades turísticas (Figura 6.9), sendo o setor de serviços mais representativo que os setores agropecuário e industrial. Isto significa que qualquer alteração no movimento de passageiros aéreos influencia o PIB.

Quando comparados o movimento aéreo e o PIB de Porto Seguro (Figura 6.13) aos da Costa do Descobrimento (Figura 6.14), encontra-se uma relação semelhante em ambos os casos. Porém, ao analisar o território turístico, ao invés de se observar um período de queda do PIB Serviços, constata-se apenas uma ligeira redução no ritmo de crescimento neste setor de 2005 a 2008 e um crescimento do PIB Agropecuário no mesmo período. Houve, portanto, uma acentuada valorização do setor agropecuário com repercussão na produção de riqueza. Isto evidencia mais uma vez a importância da dinamização econômica e o estabelecimento de complementaridade entre os setores para a geração de crescimento e de desenvolvimento.

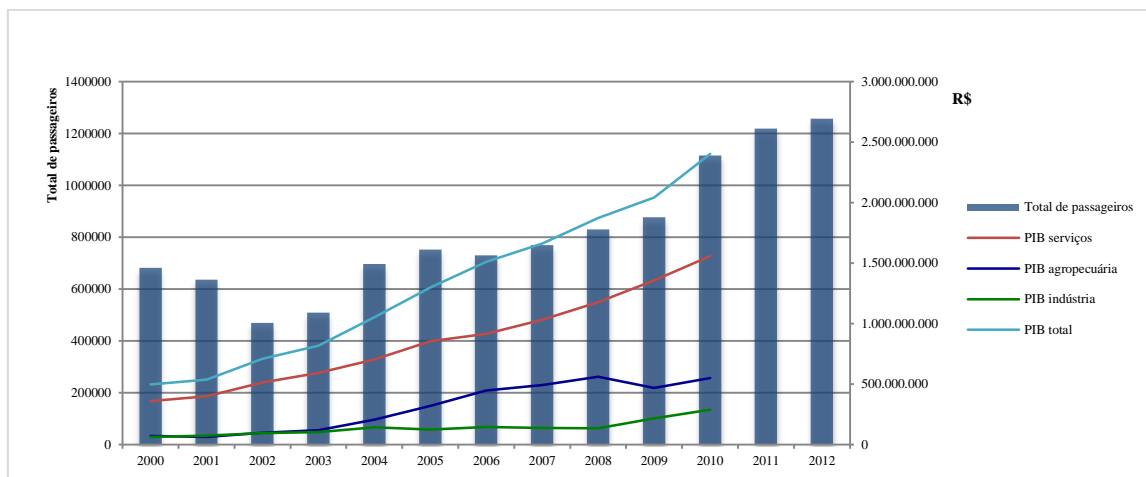


Figura 6.14 - Costa do Descobrimento: Viagens aéreas x PIB

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

A Costa do Descobrimento segue a mesma tendência de crescimento do PIB identificada para o destino de Porto Seguro. Contudo a participação expressiva de outros setores produtivos como a agropecuária amenizam os possíveis impactos externos ao setor turístico. Assim, enquanto em Porto Seguro o movimento aéreo é determinante para a dinâmica do setor de serviços, na região este movimento é menos determinante, uma vez que as atividades econômicas estão ancoradas também nos setores industriais e agropecuários. E como visto anteriormente, com forte influência das atividades desenvolvidas em Eunápolis.

Verifica-se, assim, que o movimento de passageiros nos portões de entrada dos destinos mais estruturados como Porto Seguro tem maior influência territorial sobre as atividades de serviços que em outros destinos onde os serviços e a infraestrutura encontram-se concentrados espacialmente, como é o caso de Ilhéus.

A relação entre as variáveis movimento de passageiros e PIB mostrou-se suficientes para detectar os padrões de crescimento e de desenvolvimento proporcionado nos destinos e em territórios turísticos. O número de embarques e desembarques aéreos em Porto Seguro e em Ilhéus no período entre 2000 e 2012 foi utilizado como variável independente em regressões explicativas do PIB desses destinos (Tabela 6.3). Foram estimadas regressões explicativas tanto do PIB Total quanto do PIB Serviços. No caso de Porto Seguro, foram estimadas regressões baseadas tanto no número total de passageiros aéreos, quanto exclusivamente no número de passageiros domésticos. Ao invés de utilizar os totais absolutos de cada variável

em cada ano, as regressões estimadas utilizaram a variação de um ano ao seguinte, cuja variável dependente adotada foi o PIB.

Tabela 6.3 - Estimativas das regressões

Estimativa	Porto Seguro				Ilhéus	
	PIB Total		PIB Serviços		PIB Total	PIB Serviços
	Passageiros domésticos	Passageiros totais	Passageiros domésticos	Passageiros totais	Passageiros domésticos	Passageiros domésticos
R ²	63,7%	43,7%	49,9%	32,5%	4,9%	2,7%
β_0 Coeficiente	56.612.995	63.940.351	44.562.805	49.702.885	151.758.398	80.139.055
p-valor	0,0009	0,0010	0,0018	0,0015	0,0016	0,0040
β_1 Coeficiente	335,6	222,4	226,5	146,1	-387,8	179,3
p-valor	0,0099	0,052	0,033	0,11	0,57	0,67

Legenda: R² coeficiente de determinação; β_0 é o intercepto da regressão; β_1 é o coeficiente da variável explicativa.

Fonte: INFRAERO, 2013.

Na análise de regressão feita para Porto Seguro (Tabela 6.4), a relação entre o número de passageiros aéreos domésticos e o PIB é significativa e positiva. Comprova-se que aumentos no número de passageiros estão associados ao aumento no PIB Total ou no de serviços. A regressão foi capaz de explicar que 63,7% da variação do PIB Total é 49,9% da variação do PIB Serviços. Ou seja, pelas características dos empreendimentos do destino, voltados ao atendimento dos turistas, qualquer incremento na infraestrutura de transportes, com vistas a aumentar o movimento de passageiros, surte efeitos sobre o PIB Total e o PIB Serviços, com efeitos no crescimento da atividade turística.

A partir desta conclusão duas argumentações justificam esta relação: primeiro o aeroporto é o principal portão de entrada de viajantes no destino Porto Seguro; segundo, embora o destino receba o maior fluxo de turistas internacionais do estado, a maior parcela de visitantes ainda é nacional, ou seja, a crise mundial que gerou queda na movimentação dos fluxos de turistas pelo mundo, foi menos intensa em Porto Seguro, uma vez que a maior parte de seus turistas são brasileiros. E no caso de Ilhéus, como o descrito anteriormente, devido à sua importância regional e à expressividade dos fluxos turísticos rodoviários, o destino é pouco influenciado pelo movimento dos fluxos de passageiros aéreos e, portanto, a regressão foi pouco significativa, apenas 4,9% (Tabela 6.4).

Por meio desta análise pode-se afirmar que os investimentos na infraestrutura de transportes aéreos e terrestres em Porto Seguro contribuem com maior potencial para a consolidação da

rede territorial do turismo e, portanto, para o desenvolvimento da Costa do Descobrimento. Entretanto, a mesma situação não foi verificada na Costa do Cacau (Figura 6.15). Cabe aqui afirmar que os portões de entrada aéreo em destinos mais consolidados no aspecto da oferta turística favorecem o desenvolvimento territorial, o que não ocorre onde há a implantação isolada de aeroportos regionais em locais de potencial turístico, porém com baixa dinâmica econômica e pouca infraestrutura de transportes terrestres ou aquaviários de acesso aos atrativos.

Por fim, as variáveis do movimento dos passageiros nos portões aéreos relacionadas ao PIB mostram-se válidas para a verificação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no território.

6.3.2.2 Fluxos de passageiros rodoviários e PIB

A maior troca de fluxo de passageiros rodoviário na Costa do Cacau ocorre de Ilhéus para Itabuana e Itacaré destinos que possuem maior PIB regional (Figura 6.15) e maior concentração populacional (Figura 6.17). Fato que se justifica por Ilhéus ser o destino primário e o Centro regional, onde serviços, equipamentos turísticos e oferta de empregos encontram-se concentrados. E como visto no Item anterior, o destino reúne mais recursos econômicos e sociais que os demais.

Na Costa do Descobrimento, os destinos de Porto Seguro e Eunápolis destacam-se com maior PIB Serviços, conseqüentemente o fluxo turístico é três vezes maior que àquele que ocorre com as demais cidades do território, ou seja, o dado evidencia que há uma maior dinâmica econômica e social entre os dois destinos.

Eunápolis é entre as cidades que compõem a região, é a única com PIB Industrial mais expressivo (Figura 6.15). Em toda a região predominam as atividades de serviços, em que as características econômicas de Eunápolis, em um cenário eminentemente turístico, apontam para uma divisão do trabalho entre os municípios em que as funcionalidades diferem entre si, contudo são complementares e com vistas a atender às necessidades dos processos econômicos da região. Evidencia também, a importância de estabelecer um olhar em busca do fortalecimento das complementaridades que há entre os destinos no território.

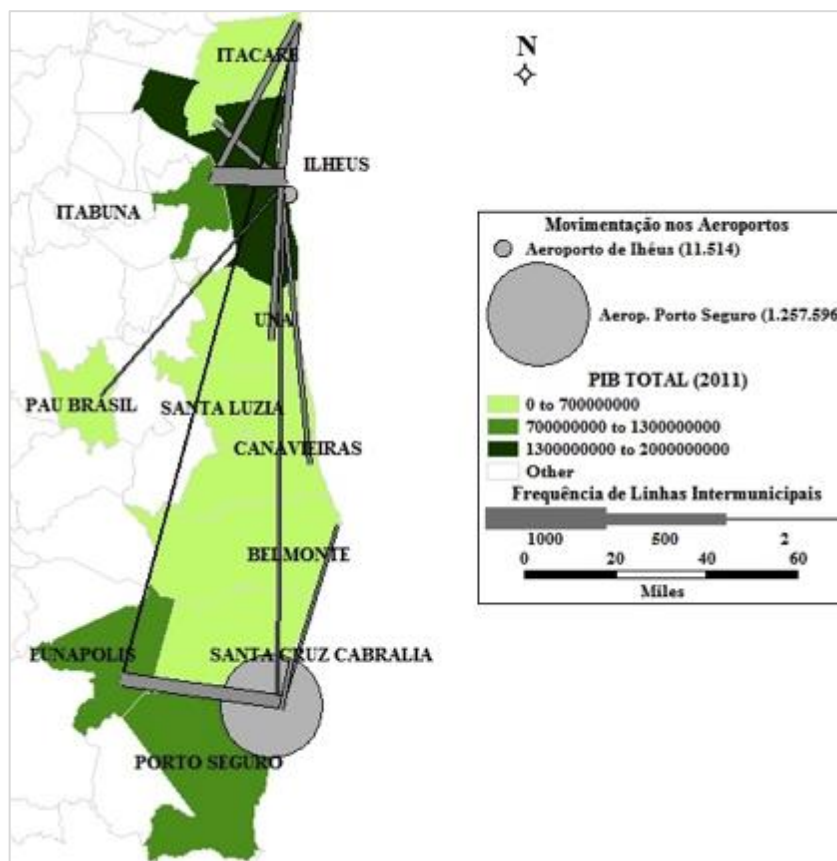


Figura 6.15 - Costa do Cacao e Costa do Descobrimento: Fluxo de passageiros e PIB de serviços (R\$)

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI – BA), 2013.

6.3.3 – Relações entre as variáveis socioeconômicas e demanda

A demanda é aqui representada pelo movimento de passageiros aéreos e pelos fluxos rodoviários, os quais encontra-se relacionados as características socioeconômicas representadas pelas características da população e empregos gerados no setor do turismo.

6.3.3.1 – Características e distribuição territorial da população e empregos

A população no território soma 794.276 pessoas com acentuado crescimento populacional entre 2001 e 2005, mas com declínio nos últimos anos (Figura 6.16), causando impactos na expansão da área urbana e levando à baixa dotação de infraestrutura básica. Este fenômeno é resultado principalmente de fluxos migratórios gerados com a expectativa do desenvolvimento do turismo, ocasionados pelos investimentos financeiros e estruturais na região. Apenas 34% da população residente na Costa do Descobrimento nasceu na região,

sendo que 30,5% é proveniente de outros municípios do Litoral Sul baiano; 13,2%, do Extremo Sul; e 11,7%, de outros estados (BNB, 2004). Frustrada a expectativa com a inserção no fenômeno da economia local, ocorreu a busca de oportunidades em outras localidades ou o retorno dos migrantes aos seus locais de origem.

Na avaliação feita por Barufi (2013) sobre o tamanho dos movimentos migratórios e a diferença entre a chegada e a saída de indivíduos, no período compreendido entre 1995/2000 e 2005/2010, a Bahia configurou-se como o estado brasileiro com maior perda populacional e de menor atração de pessoas. O fenômeno da imigração (chegada de indivíduos) está associado ao desenvolvimento local e pode indicar, por um lado, que novas oportunidades estão sendo criadas no local de destino, permitindo que indivíduos em busca de postos de trabalho, de maior remuneração ou de melhor *matching* no mercado de trabalho tomem a decisão de deixar para trás as condições de vida do local de origem e se desloquem. Por outro lado, a emigração (saída) pode estar associada ao menor dinamismo econômico relativo, ou seja, os indivíduos estão deixando o local justamente por não encontrarem as condições mais adequadas para a sua atuação profissional, para ter melhor qualidade de vida, entre outras razões.

Assim, (Figura 6.16) a população na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento entra em declínio logo após períodos de crises econômicas (2005 e 2008/2009). Em ambas as regiões, mesmo diante do aumento do movimento de passageiros nos principais portões de entrada (Porto Seguro e Ilhéus) e do crescimento do PIB Serviços, percebe-se a perda da população, primeiro com a crise da lavoura cacauzeira e, posteriormente, com a diminuição das expectativas de crescimento do turismo, o que mostra que o turismo tem ocupado papel discutível no desenvolvimento territorial.

Mesmo o turismo se constituindo como um novo ciclo de investimentos econômicos no território, a dinâmica econômica local é menos intensa e as políticas para reter os indivíduos não são favoráveis, pois estão centradas no provimento de infraestrutura e na construção de grandes empreendimentos turísticos, conforme visto no item 6.2, os quais geram empregos no primeiro momento na construção civil, mas que, posteriormente, não incorporam o vasto contingente de mão de obra de baixa qualificação técnica.

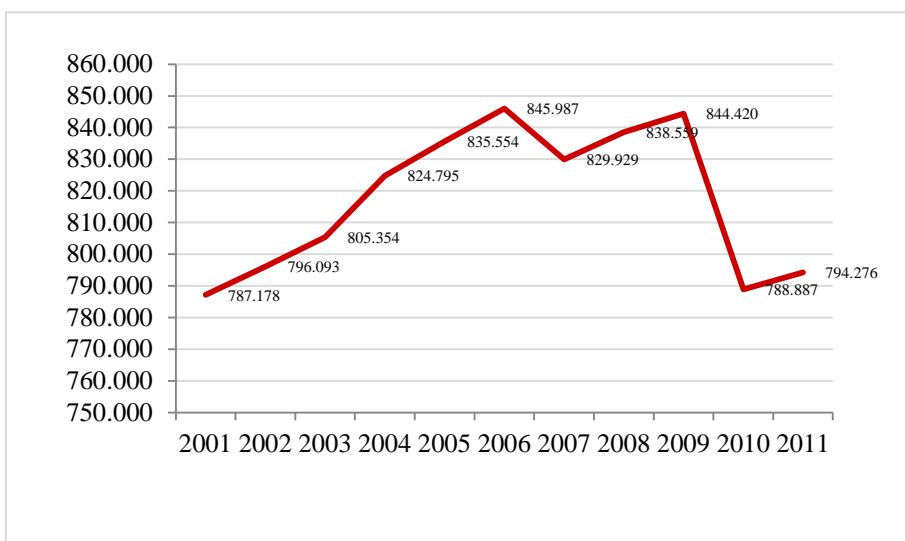


Figura 6.16 – População da Região Costa do Cacao e Costa do Descobrimento, 2001 a 2011

Fonte: 2011 - 2011, Ano - IBGE / Contagem da População.

Portanto, o movimento migratório na Costa do Cacao e na Costa do Descobrimento é um forte termômetro das condições do desenvolvimento e permite avaliar a efetividade de políticas locais para criar oportunidades e melhorar a qualidade de vida dos indivíduos (Barufi, 2013), uma vez que a população se concentra em alguns municípios (Ilhéus, Itabuna, Porto Seguro e Eunápolis), conforme ilustrado na Figura 6.17, onde também há a concentração dos atrativos, serviço, equipamentos turísticos e infraestrutura de transportes.

Esta concentração aí está pelas oportunidades de acesso aos serviços urbanos e àqueles essenciais à vida cotidiana, mas, principalmente, pelos empregos gerados pela atividade turística, direta e indiretamente (Tabela 6.5), cujo o maior número de empregos gerados encontra-se no setor de comércio varejista, serviços alojamento e alimentação.

O setor mais intensivo de geração de emprego na Costa do Cacao e na Costa do Descobrimento é o comércio varejista, seguido pelo setor de alojamento e alimentação. Embora seja o que mais empregue, o setor público não aparece entre os dados, pois as comparações mais elementares, conforme os objetivos propostos, recaem sobre a avaliação das demais atividades econômicas (Tabela 6.4), com interface direta ou indireta na produção da atividade turística.

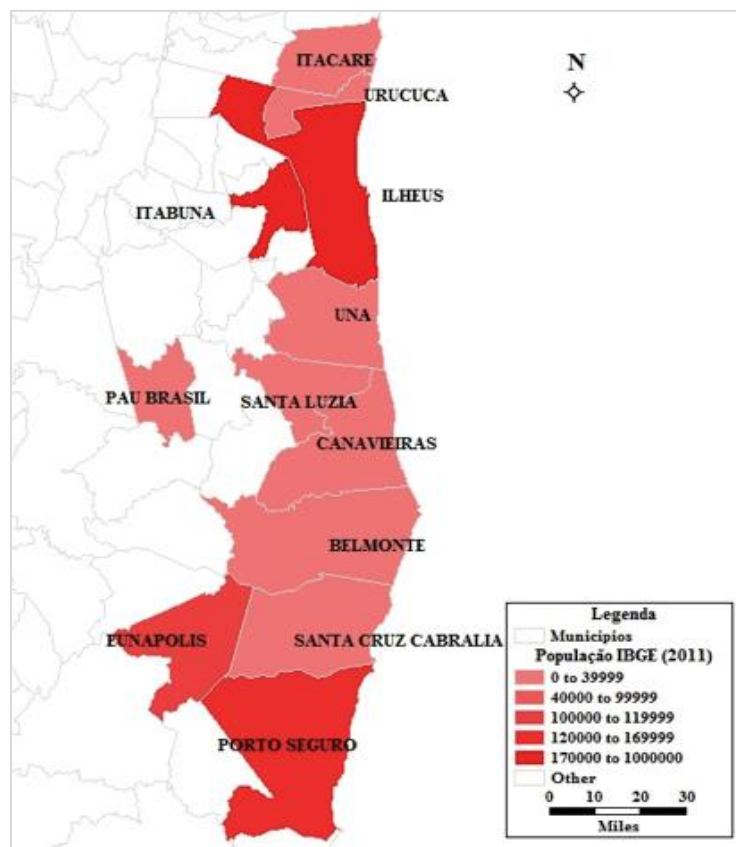


Figura 6.17 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: população 2011

Fonte: 2011 - 2011, Ano - IBGE / Contagem da População.

Proporcional ao crescimento populacional, no período de 2007 a 2011, o número de novos postos de empregos e portanto de oportunidades de trabalho teve crescimento inexpressivo ou negativo (Tabela 6.5 e 6.6), estes dados representam a baixa dinâmica econômica dos destinos da Costa do Cacau e novamente mostra o caráter discutível do turismo no desenvolvimento territorial.

Tabela 6.5 – Costa do Cacau: crescimento populacional e de empregos 2007 a 2011 (%)

Crescimento	Ilhéus	Itabuna	Canavieiras	Una	Itacaré	Uruçuca	Santa Luzia	Pau Brasil
População	-0,16	-0,03	-0,10	-0,07	0,00	-0,11	-0,13	-0,12
Empregos	0,15	0,26	0,09	0,11	-0,03	-0,08	0,22	0,85

Fonte: adaptado IBGE, 2011 – 2011 e MTE. Rais. Bahia, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011.

Tabela 6.6 – Costa do Descobrimento: crescimento populacional e de empregos 2007 a 2011 (%)

Crescimento	Eunápolis	Porto Seguro	Santa Cruz de Cabralia	Belmonte
População	0,08	0,13	0,05	0,02
Empregos	0,21	0,38	0,5	-0,63

Fonte: adaptado IBGE, 2011 – 2011 e MTE. Rais. Bahia, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011.

Tabela 6.4 - Número de empregos formais por subsetor de atividade econômica direta ou indireta do turismo segundo Municípios - Costa do Descobrimento e Costa do Cacau – 2007 a 2011

Território Turístico	Municípios	Ano	Serviços técnicos profissionais	Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	Alimentos e bebidas	Serviços alojamento e alimentação	Comércio atacadista	Comércio varejista	Construção Civil	Ensino	Serviços médicos, odontológicos e veterinários	Transportes e comunicações	Total	Taxa de crescimento no período (%)
Costa do Cacau	Canaveiras	2011	29	243	43	116	42	545	17	33	22	17	1.107	0,09
		2010	43	200	37	111	3	523	17	32	19	15	1.000	
		2009	28	197	38	88	5	468	33	34	22	14	927	
		2008	14	254	38	88	5	444	44	26	16	16	945	
		2007	16	289	49	84	5	420	35	35	68	17	1.018	
	Ihéus	2011	1.279	1.539	1.305	4.100	524	5.646	1.578	2.137	944	2.137	21.189	0,15
		2010	1.179	1.935	1.261	4.261	789	5.386	740	1.943	996	1.992	20.482	
		2009	976	2.054	1.205	4.250	579	4.990	511	1.813	964	1.529	18.871	
		2008	1.018	2.027	1.211	4.439	582	4.525	436	1.754	958	1.841	18.791	
		2007	1.017	2.085	1.245	4.250	528	4.628	332	1.630	867	1.821	18.403	
	Itabuna	2011	2.160	1.527	988	3.326	1.164	9.910	2.357	1.726	3.572	2.550	29.280	0,26
		2010	2.179	1.520	945	3.341	1.104	8.949	1.910	1.556	3.519	2.678	27.701	
		2009	1.840	1.717	938	2.840	1.089	8.473	1.087	1.564	3.524	3.031	26.103	
		2008	1.636	1.681	952	2.954	865	8.182	841	1.641	2.482	2.828	24.062	
		2007	1.356	2.041	910	2.559	905	7.916	1.126	1.201	2.756	2.438	23.208	
	Itacaré	2011	68	406	7	805	4	297	10	31	35	31	1.694	0,03
		2010	99	389	1	699	2	296	9	44	29	25	1.593	
		2009	92	328	7	825	0	256	11	17	31	43	1.610	
		2008	79	382	9	792	0	202	86	15	26	50	1.641	
		2007	89	418	10	783	0	194	169	13	27	49	1.752	
	Pau Brasil	2011	0	95	11	3	4	27	12	0	0	55	207	0,85
		2010	0	65	7	2	0	24	3	0	0	47	148	
		2009	1	46	9	2	0	25	0	0	0	23	106	
		2008	1	67	2	3	0	38	0	1	0	16	128	
		2007	4	63	2	2	0	36	0	0	0	5	112	
	Santa Luzia	2011	1	107	1	2	2	96	0	0	0	3	212	0,22
		2010	2	75	4	0	4	91	1	0	0	2	179	
		2009	1	89	0	5	1	84	0	0	6	3	189	
		2008	1	87	4	2	4	82	0	0	68	4	252	
		2007	2	96	0	3	3	68	0	0	0	2	174	
	Una	2011	31	759	33	639	8	372	34	1	15	11	1.903	0,11
2010		24	587	24	576	7	404	88	1	2	13	1.726		
2009		25	574	25	613	17	332	12	1	4	11	1.614		
2008		25	667	25	635	15	276	21	1	47	14	1.726		
2007		75	601	32	652	27	264	9	1	39	11	1.711		
Uruçuca	2011	62	470	161	52	29	224	3	56	8	18	1.083	0,08	
	2010	49	548	162	53	7	176	23	50	7	6	1.081		
	2009	48	520	132	84	5	192	7	50	6	3	1.047		

Território Turístico	Municípios	Ano	Serviços técnicos profissionais	Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	Alimentos e bebidas	Serviços alojamento e alimentação	Comércio atacadista	Comércio varejista	Construção Civil	Ensino	Serviços médicos, odontológicos e veterinários	Transportes e comunicações	Total	Taxa de crescimento no período (%)
		2008	30	589	94	41	8	165	13	57	9	6	1.012	
		2007	7	744	129	35	12	158	17	57	8	4	1.171	
		2011	2.130	1.285	261	782	1.011	4.951	420	551	477	1.655	13.523	0,21
		2010	1.564	1.919	202	870	980	5.174	689	533	438	1.516	13.885	
		2009	1.627	1.319	192	644	971	5.030	740	448	407	1.432	12.810	
		2008	1.981	1.271	221	638	871	4.792	620	444	323	1.613	12.774	
		2007	2.040	1.076	265	640	744	3.900	388	417	315	1.351	11.136	
		2011	56	290	397	353	10	416	32	64	3	38	1.659	0,50
		2010	31	255	466	277	1	329	110	53	1	37	1.560	
		2009	18	262	717	264	5	326	118	43	2	37	1.792	
		2008	40	235	289	266	88	258	88	42	0	34	1.340	
		2007	55	198	231	231	67	218	38	31	0	40	1.109	
		2011	1.753	1.050	533	6.551	249	4.733	791	442	171	1.273	17.546	0,38
		2010	1.823	738	530	6.461	198	4.294	765	405	166	1.278	16.658	
		2009	1.456	916	381	5.898	178	4.217	404	457	165	1.215	15.287	
		2008	1.215	882	340	5.477	121	3.724	526	317	82	882	13.566	
		2007	1.011	910	256	5.066	50	3.356	666	359	98	973	12.745	
		2011	5	338	19	40	14	174	41	0	7	10	648	0,06
		2010	4	309	130	28	1	188	63	0	9	9	741	
		2009	1	357	123	24	5	143	91	0	6	8	758	
		2008	1	314	146	23	5	141	96	0	7	37	770	
		2007	1	286	11	139	3	126	79	0	8	34	687	
Total de empregos			32.398	42.291	17.766	78.787	13.920	121.874	18.357	22.127	23.781	36.851	90.051	0,23

Fonte: MTE. Rais. Bahia, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 (em números absolutos).

O setor de serviços de alojamento e alimentação é o segundo mais representativo em termos de geração de emprego nas duas regiões turísticas (Figura 6.18). Contudo, os salários médios concentram-se na faixa entre um e quatro salários mínimos (Figura 6.19), o que, em geral, requer baixa escolaridade e qualificação para os serviços prestados, com pequena contribuição sobre o aumento do nível do capital intelectual e da qualidade da mão de obra da população. Assim, os salários gerados pelo setor de turismo, e pelos demais a ele relacionados, influenciam a constituição no território de uma população com características pobres e de classe média baixa. O setor paga baixos salários e gera poucas oportunidades para quem tem maior qualificação e escolaridade. Por esta razão, não retém e nem atrai parte da população que busca maiores desafios e almeja melhor qualidade de vida.

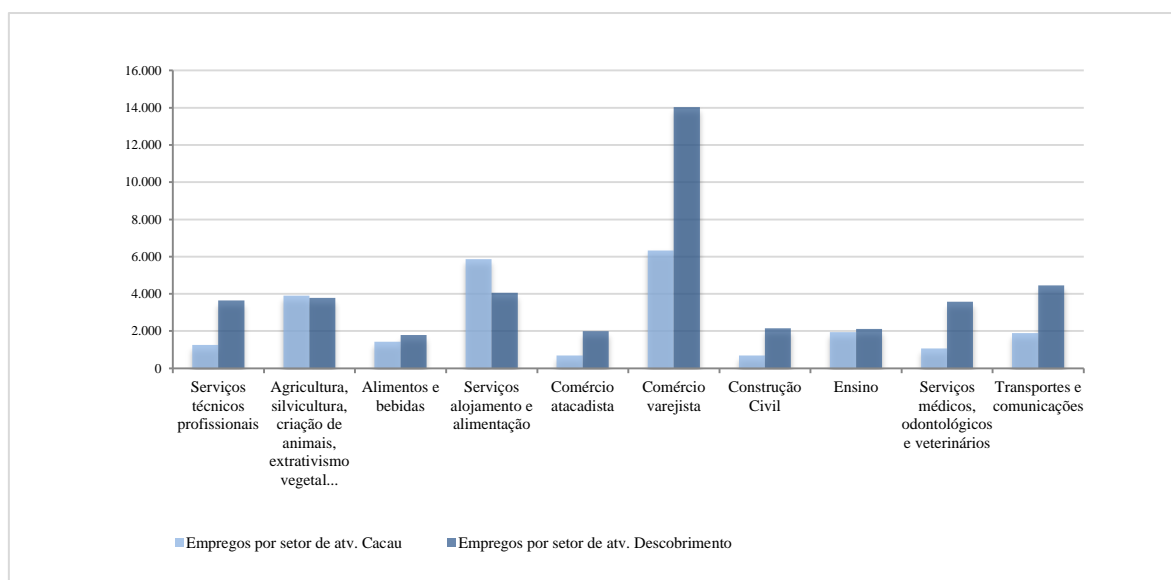


Figura 6.18 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empregos por setor de atividade econômica – Média 2008 a 2010

Fonte: MTE/ RAIS.

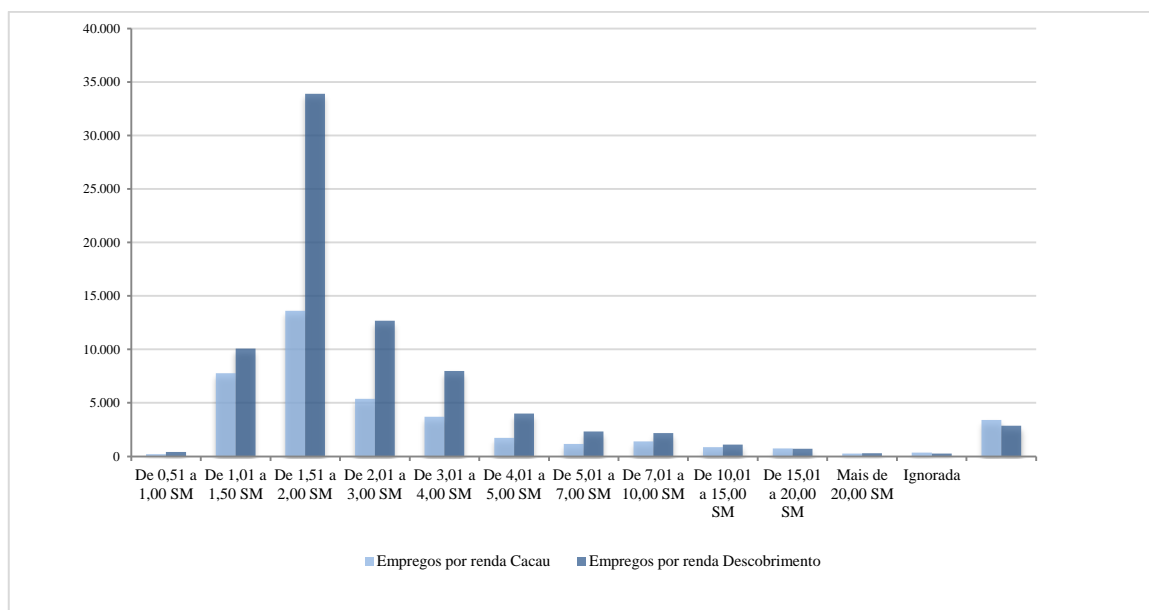


Figura 6.19 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Empregos por faixa de renda – Média 2008 a 2010

Fonte: MTE/ RAIS.

6.3.3.2 – Relações entre empregos e fluxo de passageiros rodoviários

Seguindo a mesma tendência populacional, os empregos concentram-se nas cidades de Itabuna, Ilhéus, Porto Seguro e Eunápolis (Tabela 6.5 e Figura 6.20). A concentração de empregos em Itabuna, que é um destino turístico secundário e um centro de comércio local historicamente consolidado na rede territorial nesta função, e em Eunápolis, que é um centro regional, justifica-se pela concentração de serviços não só de turismo, mas também daqueles complementares ao turismo. São cidades que, historicamente, se destacaram na industrialização e na verticalização da produção agropecuária. As cidades também detêm serviços especializados de saúde e de educação, o que as coloca em lugar de destaque na geração de empregos e também na frequência de linhas de transportes.

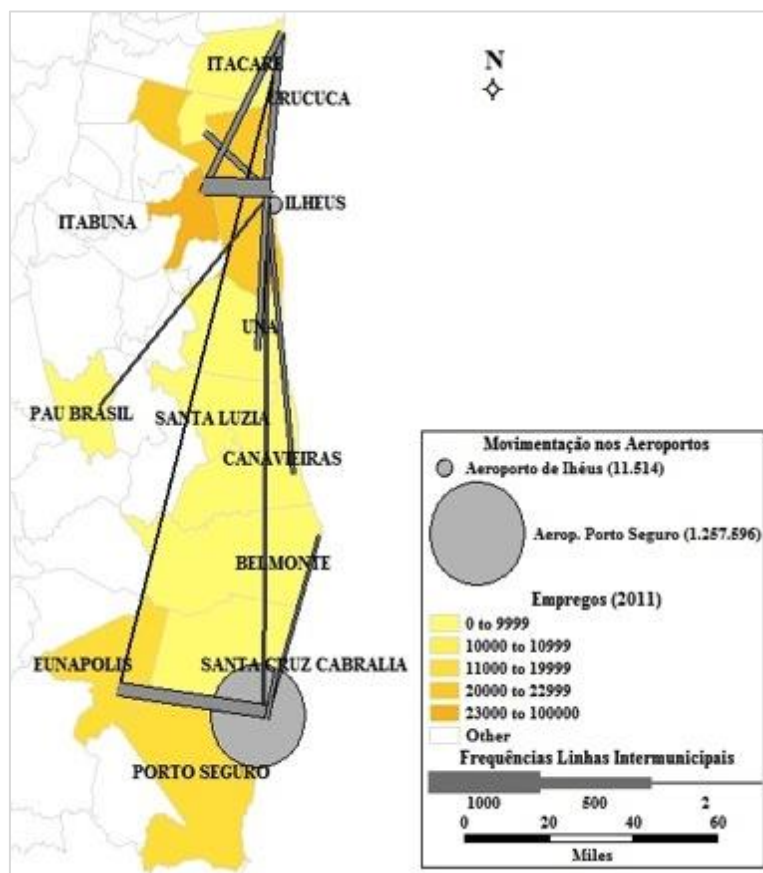


Figura 6.20 – Emprego e frequência de transportes

Fonte: MTE/ RAIS, 2011, e Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, 2013.

Assim como há uma concentração de empreendimentos e de geração de empregos nos destinos supracitados, onde há também uma maior frequência e concentração de linhas de transporte público coletivo, evidenciando a importância comercial dessas cidades. Nas demais, classificadas aqui como destinos secundários, há apenas um tráfego de passagem, na maioria das vezes sem terminais que garantam maior comodidade aos passageiros e, portanto, aos turistas.

Na relação entre o número de empregos gerados nos destinos e a frequência dos transportes públicos coletivos (Figura 6.20), é observada uma maior interação espacial entre aqueles que são portão de entrada aéreo e os que possuem maior quantidade de atrativos turísticos. Isso dentro da própria região turística. Há, portanto, uma acessibilidade promovida dentro da região para garantir a prestação de serviços pela população nos equipamentos e serviços

complementares ao turismo, mas a baixa frequência de transporte coletivo entre a Costa do Cacau e Costa do Descobrimento demonstra que há pouca interação entre elas. A dinâmica na rede territorial, no que concerne aos transportes e ao emprego, privilegia os destinos primários e os centros regionais, relegando a segundo plano os demais destinos, que, como visto anteriormente, possuem poucos produtos turísticos, baixa dinâmica econômica, baixos índices de IDH e, portanto, baixa dinamização econômica.

Na correlação entre o número de empregos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais, nota-se que todas as correlações estimadas são estatisticamente positivas ao nível de 10% de significância, com exceção daquela referente aos serviços de alojamento e alimentação. Destaca-se, ainda, que a correlação estimada para a atividade de alimentos e bebidas não é significativa, ao nível de 5% (Tabela 6.7).

Tabela 6.7 - Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: Correlação entre o número de empregos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais em cada município

Setor de Atividade	Correlação (%)	p-valor (%)
Serviços técnicos profissionais	93,3	0,0
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal	78,6	0,1
Alimentos e bebidas	50,8	7,6
Serviços de alojamento e alimentação	43,5	13,7
Comércio atacadista	96,1	0,0
Comércio varejista	84,8	0,0
Construção civil	65,9	1,4
Ensino	58,5	3,6
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	66,1	1,4
Transportes e comunicações	83,9	0,0
Empregos totais	78,5	0,1

Fonte: adaptado de MTE/ RAIS, 2011, e Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia, 2013.

Todas as correlações estimadas são positivas, indicando que quanto maior o número de passageiros rodoviários interestaduais, maior é o número de empregos. A correlação é particularmente forte para as atividades de comércio atacadista e serviços técnicos profissionais (Tabela 6.5). Portanto, a variável empregos quando relacionada aos fluxos de transportes rodoviários é significativa para representar a influencia do sistema de transportes para o turismo no desenvolvimento do território.

6.3.3.3 Relação entre variáveis da população, empregos, PIB e movimento nos aeroportos

Na relação estabelecida entre população, empregos, PIB e movimento nos aeroportos para Ilhéus (Figura 6.21), as variáveis se comportam de forma discretamente assíncronas. Enquanto no período de 2001 a 2009 a população se manteve estável em torno de 221 mil habitantes, o número de passageiros em viagens aéreas cresceu 37% em média, apesar do decréscimo em 2003 e 2004. Em 2010 e 2011, houve uma queda de 16,2% na população, enquanto o movimento aéreo apresentou acréscimos significativos, alcançando 41,5% em 2011 em relação a 2009.

Quanto aos empreendimentos de interesse turístico, em Ilhéus, no período de 2007 a 2011, o subsetor de alimentos e bebidas se manteve estável e o de transportes e comunicações sofreu um decréscimo em 2009, recuperando toda a perda e ainda se reerguendo com um crescimento de 30% em relação ao período de 2008. Os empreendimentos em alojamentos e alimentos sofreram um decréscimo de 3,5% de 2007 a 2011, destoando do crescimento de 27% no PIB Serviços ocorrido de 2007 a 2010.

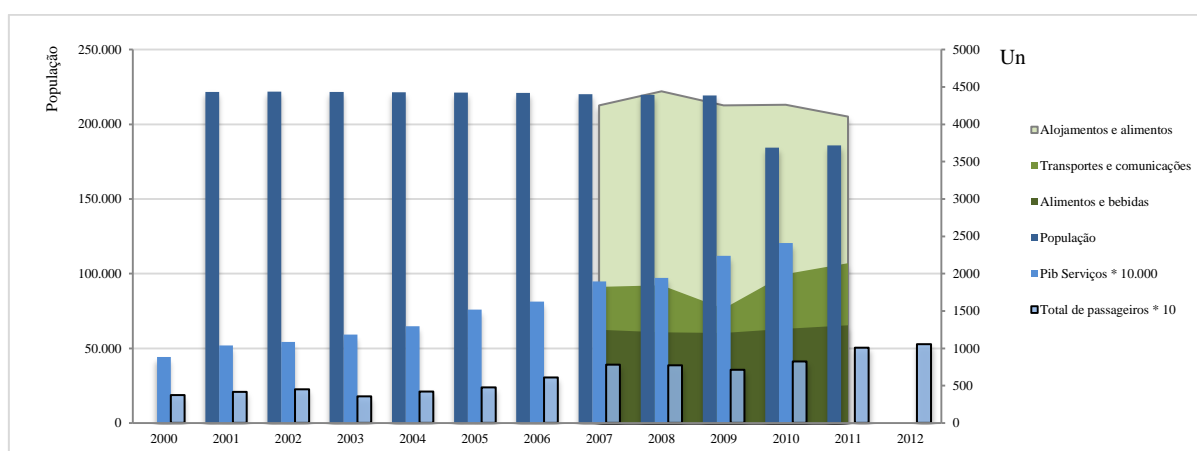


Figura 6.21 – Ilhéus: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Ampliando-se essa base de dados para todos os municípios da Costa do Cacau e mantendo-se o movimento aéreo em Ilhéus, as variáveis de população e PIB Serviços mantêm-se aproximadamente com a proporção numérica do destino primário (Figura 6.22). No entanto, há uma considerável modificação na proporção entre os números de empregos nos empreendimentos de interesse turístico, com o subsetor de alimentos e bebidas se sobrepondo ao de transportes e comunicações.

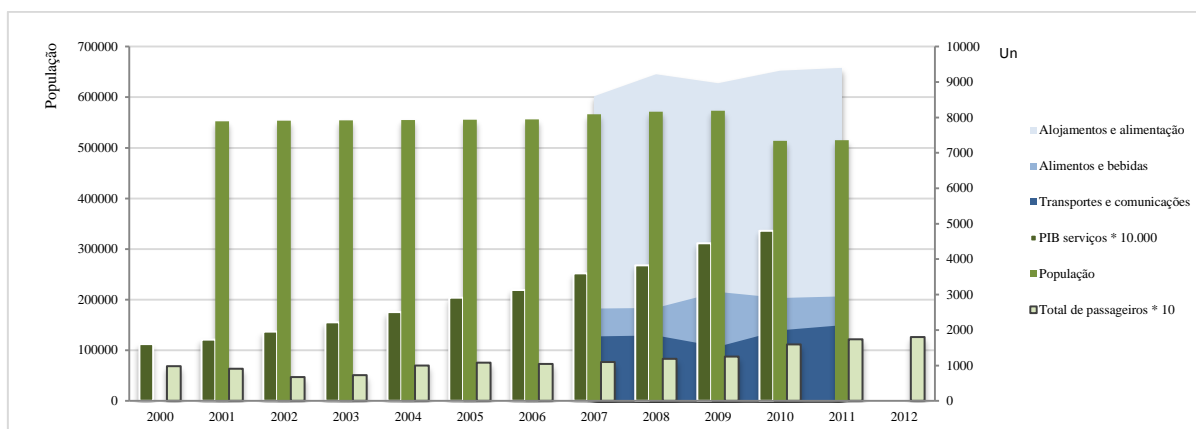


Figura 6.22 – Costa do Cacau: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

O subsetor de alimentos e bebidas obteve um crescimento médio de 13% de 2007 a 2011, enquanto o subsetor de transportes e comunicações cresceu 11% e o de alojamentos e alimentação, 9%. Em 2009, houve um decréscimo no número de empregos nos empreendimentos de alojamentos e alimentação e de transportes e comunicações, com crescimento nos de alimentos e bebidas. Fato que pode ser explicado pela maior importância do setor de alimentação fora do lar para as populações residentes, incentivado, sobretudo, pelas mudanças culturais nos hábitos de alimentação e, também, pelo aumento de renda da população de classe média observado nos últimos anos no Brasil, com reflexos na região. Portanto, este subsetor destaca-se em importância perante os subsetores que compõem o turismo.

Os reflexos desses dados no sistema de transportes para o turismo na Costa do Cacau são evidentes ao perceber a importância adquirida na geração de empregos no setor de transportes e comunicação, ao passo que em outros setores tem uma retração no crescimento. Enquanto o destino primário dotado de infraestrutura de transporte fica diante de um crescimento modesto no número de empregos no setor de transportes e comunicação, na região, ocorre um crescimento maior, o que se manifesta na forma de investimentos e na expansão das redes de infraestrutura e serviços de transporte para a acessibilidade da população aos serviços e dos turistas aos serviços e equipamentos, promovidos a partir dos planos e programas implantados na região.

Em Porto Seguro, dois momentos destoam do contínuo processo de crescimento observado (Figura 6.23). Primeiro, ocorre uma queda de 35% no movimento aéreo de 2001 para 2002, com reflexos em 2003. Segundo, ocorre uma queda de 22% no número total da população em 2007, sem influir sobre o crescimento do PIB e nem sobre o movimento aéreo. De 2007 a 2010, o PIB Serviços e o total de passageiros cresceram 50% cada, enquanto a população cresceu apenas 11%.

O PIB total de Porto Seguro também cresceu 50% nesse período, enquanto os empreendimentos de interesse turístico apresentaram comportamentos diferenciados: o subsetor de alimentos e bebidas teve um significativo acréscimo no número de empregos, da ordem de 107%, ante o subsetor de alojamentos e alimentação, que alcançou um crescimento de 28%, e o de transporte e comunicações, com 31%. Ou seja, os setores que impulsionam o funcionamento do turismo tiveram franco crescimento, junto ao aumento do movimento de passageiros no portão aéreo, enquanto a população diminuiu, ressaltando que nem mesmo o turismo em crescimento tem sido capaz de reter a população em Porto Seguro.

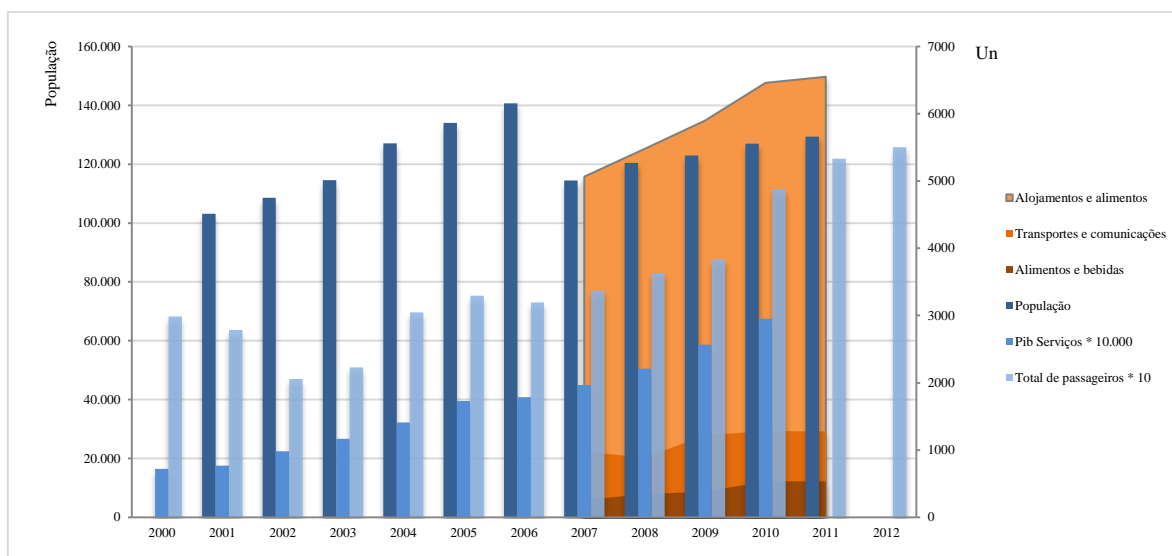


Figura 6.23 – Porto Seguro: Movimento aéreo, População, PIB e Emprego

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Ampliando-se essa base de dados para todos os municípios da Costa do Descobrimento, mantendo-se o número de voos de Porto Seguro (Figura 6.24), as variáveis ora sob observação nesta região mantêm-se aproximadamente com a proporção numérica de Porto Seguro. O subsetor de alimentos e bebidas obteve um crescimento médio de 13% de 2007 a 2011, enquanto o subsetor de transportes e comunicações cresceu 11% e o de alojamentos e

alimentação, 9%. Mantém-se a tendência de crescimento, porém em menor proporção. Por outro lado, se constata que a tendência de crescimento econômico do destino primário se reverbera pela região, motivada pela entrada de viajantes.

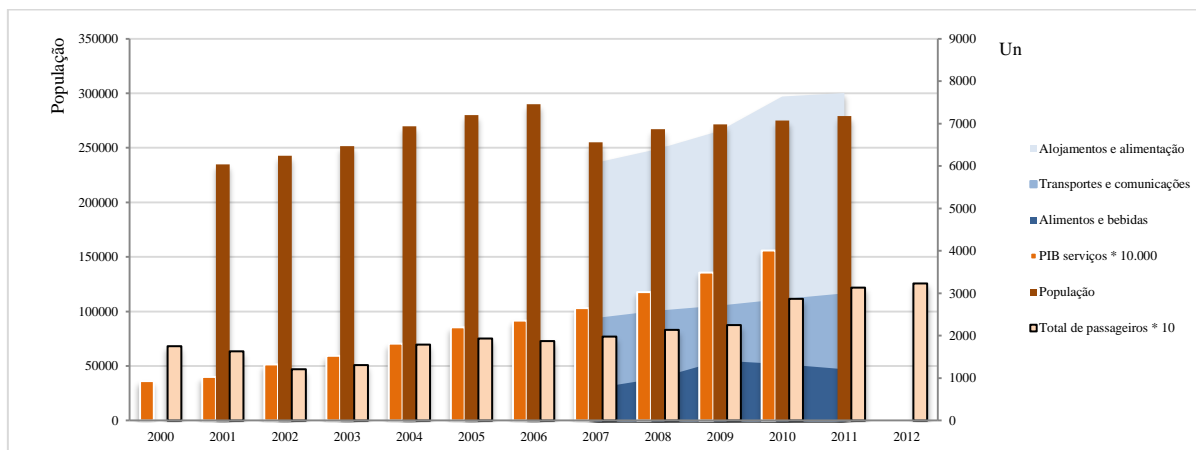


Figura 6.24 – Costa do Descobrimento: Movimento aéreo, População, PIB e Empregos
 Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

As variáveis população, empregos, PIB e movimento nos aeroportos para Porto Seguro e Costa do Descobrimento mostraram-se completamente sincrônicas para a verificação da influência do sistema de transportes para o turismo no território, por este território apresentar-se mais consolidado pelo aspecto da formação da rede de turismo e, portanto, da cadeia produtiva do turismo. Qualquer ação de incremento na movimentação de passageiros aciona o sistema, aumentando a geração de empregos. No entanto, ainda há baixa incorporação da população a este mercado, o que sugere migração para outras regiões do estado, e quiçá do país, em busca de oportunidades em outros setores econômicos.

Nesse sentido a relação dos movimento de passageiros nos portões aéreos influencia o úmero de empregos gerados no setor de turismo. Observadas do ponto de vista sistêmico estas variáveis quando relacionadas demonstram o quão a estruturação da rede de transportes nos destinos turísticos elevam a produção representada pelo PIB, e culmina com a geração de empregos e fixação da população no território.

6.3.3.4 Relação entre população, empreendimentos, movimento nos aeroportos e PIB Serviços

Na Costa do Cacau, no que concerne às variáveis população, empreendimentos, movimento nos aeroportos e PIB Serviços (Figura 6.25), o movimento aéreo cresceu 58% na região, o subsetor de alojamentos e alimentação cresceu 19% em número de empreendimentos; o de alimentos e bebidas, 6%; e o de transportes e comunicações, 27%.

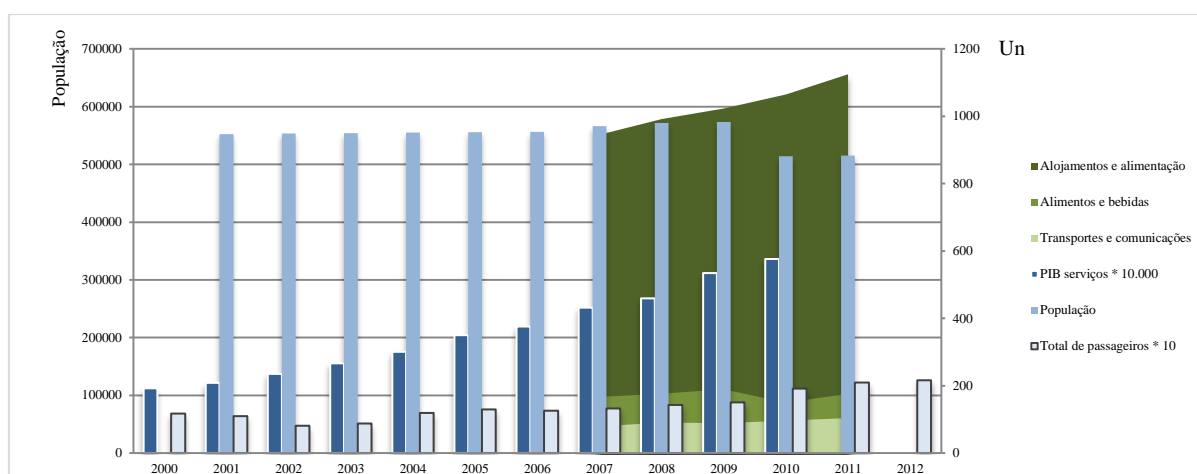


Figura 6.25 – Costa do Cacau: Movimento aéreo, População, PIB e Empreendimentos

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

No mencionado período, enquanto o número de passageiros aéreos cresceu 99% na região, o subsetor de alojamentos e alimentação cresceu 26% em número de empreendimentos; o de alimentos e bebidas, 24%; e o de transportes e comunicações, 16%. Estes dados indicam uma tendência de crescimento quando há aumento no movimento aéreo, havendo, também, ampliação do número de estabelecimentos de interesse no setor turístico (Figura 6.26).

No geral, na relação entre as variáveis PIB Serviços, População, Empreendimentos de interesse turístico e movimento nos aeroportos de Ilhéus e Porto Seguro foi estabelecida e observada uma tendência de crescimento semelhante, com reflexos na organização do território, onde a região da Costa do Descobrimento, influenciada por Porto Seguro e Eunápolis, apresenta evidente sinergia entre transportes e turismo.

Portanto, a variável empreendimentos, quando relacionada a PIB e movimento nos aeroportos mostram, relacionáveis e explicativas para a identificação da influencia dos sistemas de transportes para o turismo no território.

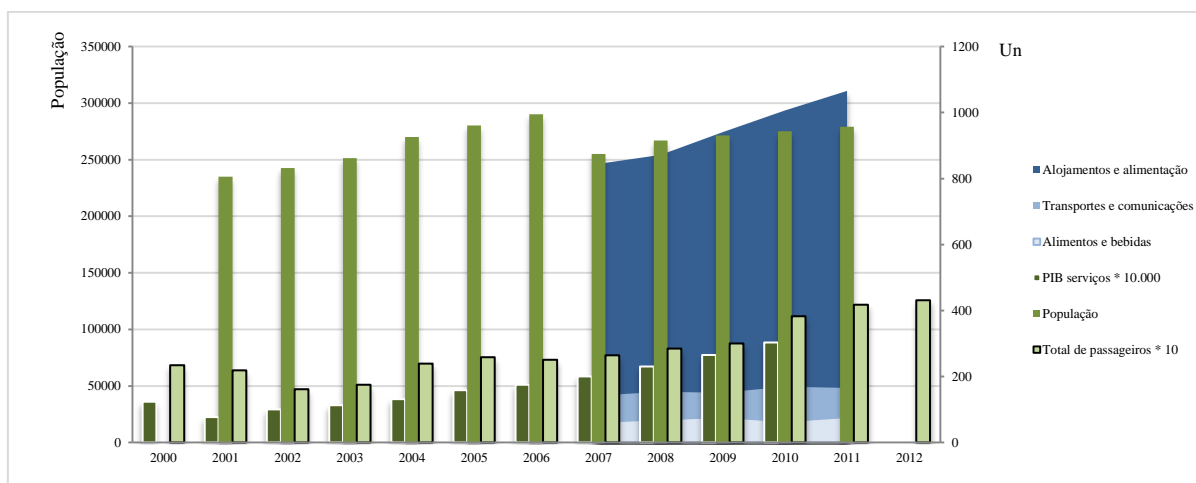


Figura 6.26 – Costa do Descobrimento: Movimento aéreo, População, PIB e Empreendimentos

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

6.3.3.5 Relação entre empreendimentos e fluxos de passageiros rodoviários

A partir da série histórica dos empreendimentos turísticos e da estimativa da chegada de passageiros interestaduais em 2011, foi possível calcular a correlação existente entre estas duas variáveis. Calculou-se a probabilidade de que não exista correlação entre as variáveis, o p-valor. Onde, se p-valor é superior a 5%, não há correlação. Considerando-se o conjunto de dados como uma amostra de um universo maior, então pode-se calcular intervalos de confiança para a correlação (Bussab e Morettin, 2011).

Assim, na correlação entre o número de empreendimentos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais (Tabela 6.8), nota-se que todas as correlações estimadas são estatisticamente positivas ao nível de 10% de significância.

Ao nível de 5% de significância, a atividade de serviços de alojamento e alimentação é a única cuja correlação com o número de passageiros rodoviários interestaduais não se mostrou estatisticamente diferente de zero.

Portanto, o setor de serviços de alojamento e alimentação é pouco influenciado pelo movimento dos passageiros rodoviários. Fato explicado por esses viajantes se deslocarem pelo motivo de visita a parentes e amigos, compras e atendimento médico, como pode ser observado no alto índice de correlações apresentado na Tabela 6.3 para os serviços médicos,

odontológicos e veterinários, o que pode estar relacionado com a prestação do serviço para a população residente.

Tabela 6.8: Costa do Cacau e Costa do Descobrimento – Correlação entre número de empreendimentos formais em cada atividade econômica e o número de passageiros rodoviários interestaduais

Atividade	Correlação	p-valor
Serviços técnicos profissionais	70,8%	1,0%
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal	68,6%	1,4%
Alimentos e bebidas	68,4%	1,4%
Serviços de alojamento e alimentação	52,8%	7,8%
Comércio atacadista	78,2%	0,3%
Comércio varejista	81,2%	0,1%
Construção civil	70,1%	1,1%
Ensino	79,4%	0,2%
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	80,4%	0,2%
Transportes e comunicações	72,8%	0,7%
Total de estabelecimentos	76,2%	0,4%

Fonte: adaptado de ANTT/FIPE, 2011 e SEI-BA, MTE-Rais, Geoturismo – BA, 2013.

Todas as correlações estimadas são positivas, indicando que quanto maior o número de passageiros rodoviários interestaduais, maior é o número de empreendimentos, não só turísticos, mas também em outras atividades econômicas necessárias para o funcionamento e a produção do turismo no território. O dado também explica a importância regional de Eunápolis na rede territorial turística.

Com relação ao desenvolvimento do território, a relação entre o fluxo de passageiros rodoviários e empreendimentos demonstra o nível de importância que a rede de transporte rodoviário tem ao garantir a mobilidade de residentes e visitantes, para os deslocamentos com duração de menos de 24 horas, e também para a propulsão de desenvolvimento de atividades direta e indiretamente relacionadas ao turismo, e portanto, capazes de ampliar o nível de cooperação e de trocas entre os destinos, inclusive especializando-os quanto a sua função e importância na rede turística.

6.3.4 - Relações entre variáveis da oferta e socioeconômicas

A análise espacial e dos números que representam a população e a geração de empregos na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento aponta para a existência de relação entre concentração da população, uso do solo turístico e dotação de infraestrutura de transportes. Verificou-se que há aumento no número de empregos no setor do turismo à medida em que cresce o movimento de passageiros aéreos nos portões de entrada e, também, nos outros setores a medida que aumentam o fluxos turísticos rodoviários.

O território encontra-se organizado em função da concentração de equipamentos do setor de serviços, sobretudo do turismo e complementares a este (Figura 6.6 e 6.10), sem, contudo, promover uma dinamização econômica que leve, conseqüentemente, ao desenvolvimento dos destinos secundários que compõem a rede. Há uma evidente desigualdade, em que a dotação concentrada do sistema de transportes para o turismo acirra o desequilíbrio de cooperação entre os destinos que compõem o território turístico (Figura 6.15).

A quantidade de empregos na Costa do Descobrimento seguiu a tendência crescente do PIB Serviços (32%), tanto considerando-se a base de dados de empregos formais por faixas salariais mensais (15%), quanto de empregos por estabelecimentos formais (13%) (Figura 6.27).

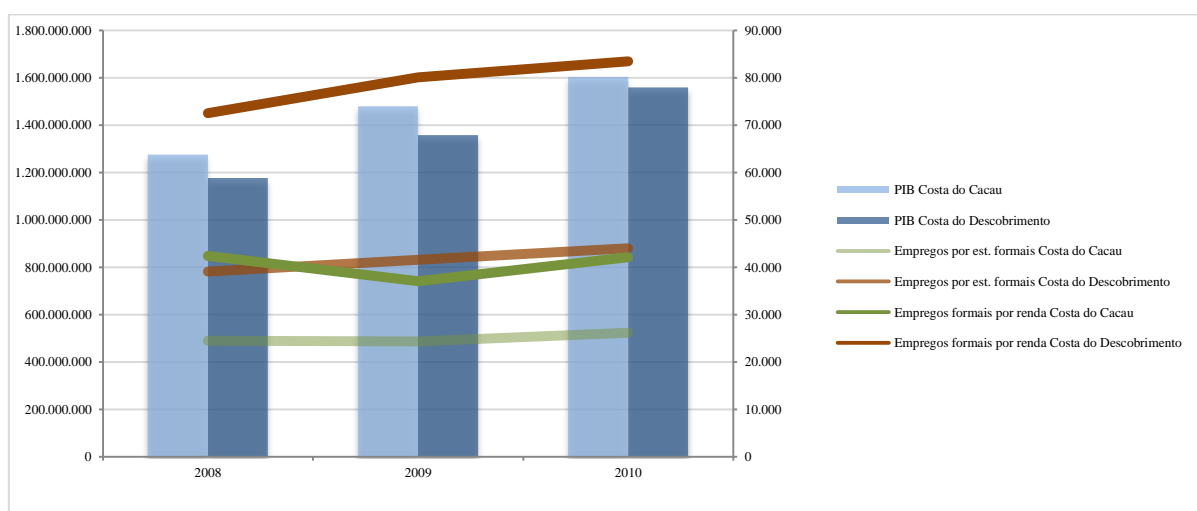


Figura 6.27 – Costa do Cacau e Costa do Descobrimento: PIB Serviços (R\$), empregos por estabelecimento e renda

Fonte: SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / IBGE, 2008, 2012 / INFRAERO, 2013.

Contudo, se observa que o quantitativo de empregos entre as duas regiões denota uma disparidade de 79% a mais na Costa do Cacau em relação à Costa do Descobrimento,

demonstrando que a primeira região é mais intensiva na geração de empregos. Como a Costa do Cacaú tem uma participação menor no turismo na economia isso indica um potencial maior de geração de emprego do próprio turismo.

Portanto, as variáveis PIB e número de empregos são as que melhor representam o componente socioeconômico do sistema de turismo, principalmente quando relacionadas entre si e aos fluxos turísticos aéreos e rodoviários.

6.4 INFLUÊNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA COSTA DO CACAÚ E COSTA DO DESCOBRIMENTO - *OUTPUTS*

As relações estabelecidas entre as variáveis representam as interpelações produzidas no território pelo sistema de transportes para o turismo, em que a movimentação de chegada dos passageiros, tanto por meio aéreo quanto rodoviário, mostra-se influente na dotação de infraestrutura, no número de empreendimentos turísticos e na frequência das linhas de transportes entre os destinos da região e o PIB Serviços.

As variáveis aqui elencadas e analisadas não se constituem em únicas para a avaliação da influência dos sistemas de transportes no território, conforme indicado no Capítulo 4. Mas devido à limitação dos bancos de dados, estas são consideradas elegíveis para os objetivos traçados para este estudo de caso.

Entretanto, a limitação dos bancos de dados em fontes secundárias impossibilitaram uma análise mais apurada das políticas municipais para o desenvolvimento territorial. Na busca de dados e informações municipais, o pesquisador é direcionado para o *site* do governo estadual ou federal. O que, primeiramente, evidencia a baixa participação dos municípios no planejamento estratégico do turismo e dos transportes. Assumindo o papel de coadjuvantes, a carga deles fica a operacionalização das políticas. E segundo, demonstra a baixa interação das políticas municipais com as estaduais e federais.

Os bancos de dados, nas escalas federal, estadual e municipal, carecem de padronização e coleta periódica. Diante da identificação da importância dos transportes rodoviários nos processos de desenvolvimento territorial, vale melhorar a coleta e a sistematização dos dados

nas bases oficiais. O mesmo deve ocorrer com a coleta de dados dos transportes aquaviários. É sabida a existência desse modal, mas não há registro sistemático da quantidade de veículos, capacidade, roteiros operados, portos e atracadouros de origem das viagens. O que inviabiliza o planejamento operacional do sistema de transportes turísticos e não garante a qualidade do sistema para os viajantes.

A estruturação territorial com concentração de serviços e equipamentos em quatro destinos – Eunápolis, Porto Seguro, Ilhéus e Itabuna –, em detrimento dos demais, caracterizados por baixa densidade populacional, baixa frequência de linhas de transportes e dinâmica econômica, reflete na baixa dotação de infraestrutura e na oferta de oportunidade de trabalho e salários para a população, principalmente nos destinos secundários da Costa do Cacaú.

Ficou também constatada, a partir da identificação de dotação desigual de infraestrutura de transportes, a baixa integração e interação da rede de cidades, surgindo, assim, crescimentos desiguais entre os destinos, com decorrente deterioração da qualidade de vida urbana, levando seus moradores a buscar alternativas de emprego e renda em outras localidades.

Fato pouco considerado nas políticas sobre transportes e turismo analisadas foi a estruturação de infraestrutura para o transporte rodoviário, com vistas à atração dos fluxos regionais. A maioria dos recursos financeiros é destinada à manutenção, recuperação e duplicação de vias, mas não há indicativos de estabelecimento de mecanismos que melhorem as condições dos terminais¹⁸. Em alguns destinos secundários não existem terminais físicos de embarque e desembarque de passageiros. Em outros, as condições são péssimas e parte das transferências de passageiros ocorre ao ar livre. Assim como a situação das rodovias, consideradas em estado regular, quando boa parte dos investimentos das políticas públicas é voltada para melhorar as condições viárias na região. Estas condições são negativas e afetam a qualidade do serviço de transporte percebido por moradores e turistas.

Mas nenhum tratamento específico para o planejamento dos transportes para o turismo é mencionado nos documentos (política, programas, planos e projetos). A constituição de um sistema de transportes para o turismo, para além da dotação da infraestrutura de transporte, implica concepção de um planejamento operacional, integração de modais, qualidade dos

¹⁸ Embora os dados das condições dos terminais não se encontrem apresentados na análise dos dados e informações, estes foram levantados pela pesquisadora, por meio de consulta a alguns moradores e viajantes da região. No entanto, a forma de coleta não foi considerada suficientemente científica para figurar nesta tese.

serviços e ampla comunicação. Nenhum desses quesitos foram identificados nos documentos analisados.

Embora fique evidente a existência de políticas e programas, a articulação para promover o transporte para o turismo ainda é baixa. Esta constatação aparece refletida na concentração espacial de infraestrutura, recursos, equipamentos turísticos, empregos e população. Nos documentos analisados, a finalidade dos projetos aponta sempre para a ampliação e a melhoria das condições da acessibilidade, sem um critério claro de como os benefícios serão distribuídos pelo território.

A concentração desigual da infraestrutura de transportes, dos equipamentos e atrativos turísticos em alguns destinos e a falta de identificação de políticas e programas municipais descaracterizam um dos princípios do desenvolvimento, que precede de participação da comunidade local para motivar processos de mudança comuns. Fica evidente, assim, uma forte influência externa nas estratégias de desenvolvimento territorial no sistema de transportes para o turismo, em detrimento do protagonismo local.

Contraditoriamente, ao invés de ter um desenvolvimento com estruturação dos destinos a partir da prática dos próprios atores locais, tem-se um planejamento centralizado, com baixo nível de coerência interna e de aderência ao local. O turismo, no território em análise, constitui-se em mais uma atividade econômica voltada para a exportação, tendendo a um movimento mundial que em nada condiz com a realidade do turismo nacional e, portanto, somente nele não pode se pautar para promover o desenvolvimento territorial.

A forma como o sistema de transportes para o turismo vem se constituindo na Costa do Descobrimento e, principalmente, na Costa do Cacao não produz efeitos que se propaguem e transformam o território em aglutinador de infraestrutura e de novas atividades econômicas relacionadas à atividade turística nos destinos secundários. Ela ocorre de forma cada vez mais centralizadora, nos destinos primários dotados dos componentes essenciais para a produção do turismo. Portanto, não há uma visão sistêmica do território e tão pouco um processo de desenvolvimento em pauta. Há, pois, um determinado território munido de elementos locais econômicos capazes de criar polos de crescimento, com concentração de recursos físicos, técnicos e econômicos, sem, no entanto, consolidar a rede territorial do turismo (conforme discussão feita no Capítulo 3).

Por isso, a partir das análises das relações entre transporte e PIB, emprego, empreendimentos e população, entende-se que há na Costa do Cacao e na Costa do Descobrimento um processo de crescimento econômico que, embora possa ser associado ao desenvolvimento, não o é necessariamente. Exatamente porque o papel desempenhado pelos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento dos territórios requer¹⁹, conforme visto no Capítulo 3, a operação dos sistemas de transportes com qualidade e eficiência para influenciar a motivação dos turistas na escolha do destino e, conseqüentemente, para determinar os tipos de fluxos. A infraestrutura de transporte para a operação nos destinos turísticos é também relevante para a expansão ou limitação dos fluxos de viagem e integração das redes de transportes local, regional, nacional e internacional, para facilitar os fluxos de turistas com benefícios para o crescimento do setor.

Então, se a infraestrutura de transportes para o turismo instalada fomenta o aumento dos fluxos turísticos e do número de empreendimentos, mas, por outro lado, os empregos gerados e as oportunidades de negócios no setor não são suficientes para manter as pessoas no local e o processo de migração se instaura, com baixos índices de IDH e de dinamização econômica, está-se diante de um processo de crescimento e não de desenvolvimento. Da mesma forma, com o crescimento do PIB concentrado nos destinos primários, enquanto os destinos secundários ficam à margem desse processo, mais uma vez constata-se o caso de crescimento, com baixo dinamismo territorial.

Por esta análise, comprova-se que concentrar infraestrutura de transportes, serviços, equipamentos e estruturação de atrativos turísticos em um único lugar promove crescimento desigual e não se constitui em fortalecimento da rede territorial. Por outro lado, o fortalecimento da especialização dos lugares, seja como destinos turísticos, ou como centros comerciais, de agronegócios ou industrial, em que haja uma real relação de complementaridade e de integração por meio de infraestrutura de transportes, torna a rede territorial mais forte e concisa para buscar o almejado desenvolvimento.

¹⁹ Outros aspectos foram observados no Capítulo 3, mas devido à limitação das bases de dados, foi possível analisar somente os aqui apresentados.

Nessa ótica, o turismo não se constitui como atividade de base no território. Sua produção turística influenciada pelos meios técnicos, tecnológicos, políticos e de infraestrutura disponíveis, junto a outras atividades econômica, é responsável pela dinâmica das atividades complementares à sua produção, dos arranjos produtivos e das relações induzidas pelo gênero comercial, que é urbano, mas também rural. E neste sentido, essa lógica territorial afirma-se pertinente ao conceder um maior espectro de características na forma de planos, programas e projetos, não só econômicos, mas também socioculturais, ambientais e políticos, para a consolidação do desenvolvimento no território. Portanto, o enfoque de desenvolvimento, o qual se assume nesta tese, voltado para o estudo e para a valorização territorial, baseado nas dimensões e características de um território determinado, não foi observado no território turístico formado pela Costa do Cacau e pela Costa do Descobrimento.

6.5 ANÁLISE DA CAUSALIDADE ENTRE AS VARIÁVEIS E PERTINÊNCIA DOS INDICADORES AO MODELO PROPOSTO

Na presente tese propôs-se analisar a influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento dos territórios. Primeiramente, por meio da determinação de variáveis dos sistemas de transportes para o turismo com influência no desenvolvimento territorial. Em segundo, analisar, por meio das variáveis identificadas, a influência dos sistemas de transportes para o turismo no Litoral Sul da Bahia.

As variáveis – Distribuição espacial dos atrativos, serviços e equipamentos turísticos; Rede estrutural de transporte, Frequência de viagens intermunicipais na região; Movimentação nos aeroportos; Condições das vias de acesso; PIB; Salários; População; Empregos; Empreendimentos–, em análise sobre a influência dos transportes no desenvolvimento do território turístico, mostraram-se relacionáveis entre si e suficientes para apontar a interação dos transportes e do turismo (Quadro 5.6).

Conseqüentemente, os indicadores – oferta e demanda, ambiente externo, socioeconômicos e relações territoriais, foram bastante representativas para a avaliação qualitativa da influência dos sistemas de transportes para o turismo Costa do Cacau e Costa do Descobrimento.

O modelo proposto é funcional, por permitir facilmente a identificação dos componentes do sistemas de transportes para o turismo nos territórios e considerado completo, quando observado sob o aspecto da Teoria Geral dos Sistema (Capítulo 3) se comparado aos demais modelos até então desenvolvidos (Capítulo 4), por incorporar o território como componente do sistema. Além de agregar valor aos estudos acadêmicos por possuir uma definição mais precisa sobre os componentes do sistema e indicar a relação existente entre o sistema de transporte e turismo no território por meio da instituição de variáveis que expressam a demanda, a oferta, as características socioeconômicas e territoriais a partir da relações propostas entre os sistema de transportes e turismo.

Os problemas e as justificativas definidas para esta tese indicam um novo olhar sobre o planejamento da consolidação dos territórios turísticos e, também, sobre a perspectiva sistêmica em que os estudiosos vêm conduzindo os estudos sobre transportes para o turismo. Tem-se como paradigma a forma como a interação dos sistemas de transportes e de turismo se processa e acontece no território com vistas ao desenvolvimento, contribuindo com critérios claros e indicadores, aqui apresentados de forma qualitativa, mas passíveis de quantificação.

Nesta perspectiva, indica-se conciliar as políticas públicas de transportes e do turismo, por meio do estabelecimento de programas compostos de subprojetos públicos e privados de infraestrutura, comércio, produção industrial e agropecuária e projetos comunitários com potencial para ativar o desenvolvimento das atividades e dos negócios locais de modo a ser percebido no uso e ocupação do solo, na qualidade da acessibilidade geral, em especial a turística (Mrnjavac e Ivanovic, 2007; Aragão, 2008; Dordevic e Arsié, 2010; Lohmann *et al*, 2013).

Isso implica reconhecimento e valorização da especialização dos municípios, seja como destinos turísticos, ou como centros comerciais, de agronegócios, industrial ou de pesquisa e tecnologia, em que haja uma real relação de complementaridade e de integração por meio da infraestrutura de transportes, em prol de uma rede territorial mais forte e concisa para buscar o almejado desenvolvimento. Trata-se da ativação dos elementos representados pela demanda e pela oferta, quando relacionados de forma sistêmica são suficientes para promover transformações socioeconômicas e estas, por sua vez promovem transformações no território.

As transformações registradas no território ficam demarcadas por meio do nível de estruturação da rede de transportes, na especialização dos destinos turísticos e na cooperação

e integração econômica entre os destinos. E estas transformações ocorrem respondendo a uma ordem sistêmica.

O procedimento metodológico é prático e flexível, reaplicável a outros destinos o que possibilita a comparação entre territórios turístico. Isso permite visualizar fatos e compreender a realidade, projetada em diferentes escalas, porém com atenção redobrada à diferenciação dos lugares. Assim, a abordagem proposta constitui-se em procedimento para a detecção dos elementos e componentes do sistema de transporte para o turismo, alvo das políticas públicas nos territórios e também dos estudos acadêmicos.

6.6 TÓPICOS CONCLUSIVOS

O modelo proposto, apresentado no Capítulo 4, sobre o sistema de transportes para o turismo é influenciado pelo ambiente externo identificado pelos cenários nacional e internacional do turismo; pelas políticas, programas, planos e projetos que impulsionam a prestação de serviços de turismo, a exemplo do funcionamento da infraestrutura e dos serviços de transportes, além da implementação de outros projetos estruturantes, cuja iniciativa pode ter origem no ambiente interno ou no externo. O principal impulso, o *input*, para o funcionamento do sistema é a formação dos fluxos turísticos (regionais, nacionais e internacionais) capazes de movimentar toda a estrutura que garante acesso aos atrativos turísticos. Este conjunto todo, por sua vez, provoca transformações no território que são desencadeadas como processos de desenvolvimento ou não, são os *output* do sistema.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

Na presente tese propôs-se analisar a influência dos sistemas de transportes no desenvolvimento de territórios turísticos, a partir da determinação de variáveis que os representassem. Embora o tema seja recorrente na literatura sobre os transportes e turismo, nas abordagens conceituais e até mesmo teóricas, o componente territorial era pouco delimitado ou definido e os elementos e componentes que compunham este sistemas eram de difícil percepção enquanto objeto resultado da relação entre transportes e turismo.

Tendo este direcionamento, propôs-se nesta tese identificar e analisar a relação entre o sistema de transportes e turismo, no contexto dos territórios, analisar sua influência no desenvolvimento. Nesse sentido, foi possível identificar o papel essencial dos sistemas de transportes para o turismo, as interfaces que existem entre as duas atividades econômicas e estruturais e, por vez, estabelecer um modelo sistêmico de análise amparada em fundamentos teóricos, conceituais e de aplicabilidade prática.

No modelo proposto, há uma estrutura mínima para se interpretar os sistemas de transportes, onde fica evidente a importância do ambiente, da composição, dos elementos e do território como estrutura e, portanto, como objeto de pesquisa, de planejamento e de definição das políticas públicas. Isto significa que nenhum conhecimento ou compreensão do sistema de transportes para o turismo é possível sem explicitar, no mínimo, esses quatro aspectos que interrelacionados promovem transformações nos territórios turísticos e podem conduzir ao desenvolvimento.

Trata-se pois de reconhecer e aprofundar o conhecimento sobre o objeto dos sistemas de transportes para o turismo. Vale ainda considerar, que o modelo proposto integra o serviço e a infraestrutura de transportes para o turismo numa visão integração aos demais usos conferidos aos transportes numa rede, e por isso, é mais completa e interrelacionada com a estruturação dos territórios.

No Capítulo 6 foi aplicado o modelo de avaliação da influência do sistema de transportes para o turismo e desenvolvimento territorial na Costa do Cacaú e na Costa do Descobrimento.

A partir desta análise foi possível avaliar a aplicabilidade do sistema e a validade dos elementos e componentes propostos para caracterizar um sistema.

Assim, foi possível corrigir um equívoco, recorrente nos modelos sistêmicos adotados para o estudo do turismo, onde os transportes são percebidos apenas como infraestrutura e serviço para acesso dos turistas aos locais de destino, e pouco referenciado como estruturas promotoras de desenvolvimento territorial nos destinos.

Buscou-se corrigir esta interpretação recorrente por meio da proposição de um modelo sistêmico que pudesse apresentar as relações existentes entre os sistemas de transportes e de turismo, com a identificação dos elementos dos dois sistemas que possuem interfaces e que quando estimulados promovem transformações significativas nos territórios onde ocorrem.

Espera-se a partir desta proposta e análise tornar o modelo aqui apresentado acessível e passível de discussão, visando a melhoria e aperfeiçoamento com outros pesquisadores e outras áreas de estudo.

7.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O MODELO DE AVALIAÇÃO DA INFLUÊNCIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES PARA O TURISMO NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL – CONTRIBUIÇÕES E LIMITES METODOLÓGICOS

Sobre o modelo, cabe ressaltar que a Teoria Geral de Sistemas indica que a análise de um sistema seja feita a partir da identificação de seus componentes, elementos, ambiente e, ainda pelo estabelecimento de relações entre estes. Contudo, no caso dos sistemas de transportes para o turismo faz-se necessário discernir e identificar os elementos e os componentes relacionais que tenham influência sobre a formação de uma rede territorial.

Assim, recomenda-se que na aplicação do modelo inevitavelmente deve conceber em seu processo investigativo três etapas:

- caracterização do território turístico, com a finalidade de identificar o objeto de estudo para aplicação do modelo;

- caracterização do destino quanto aos *inputs* e ao ambiente no qual está inserido, com determinação da influência destes componentes nas transformações do território;
- identificação, interpretação e análise do sistema para verificar as relações estabelecidas entre os sistemas de transportes para o turismo e as transformações ocorridas no território.

Assim, há dois aspectos metodológicos estruturantes para aplicação do modelo à estudos de caso:

- Para avaliar o desenvolvimento dos territórios turísticos, sob a perspectiva da integração promovida pelos sistemas de transportes e os destinos turísticos, é preciso ter uma identificação clara do objeto. Ponto evidenciado na etapa de delimitação da área de estudo, identificação da rede e dos processos socioeconômicos e históricos que influenciaram a configuração territorial;
- Para a caracterização dos ambientes externos dos *inputs* ao sistema é essencial a identificação das variáveis que os representam, a partir das quais é possível identificar o nível ou os aspectos que determinam o nível de influência sobre o sistema que impulsiona seu funcionamento e transformação.

Esse processo, apesar de não formalizado, apresentou-se razoável no estudo de caso realizado na Costa do Cacau e Costa do Descobrimento, mas outras pesquisas e aprofundamentos teóricos se fazem necessários, até mesmo para aprofundar a verificação das variáveis que representam o sistema proposto e, definir individualmente cada relação pertencente ao sistema de transportes para o turismo.

Como consequência ao modelo proposto, as relações assumem papel central na produção de novos e mais aprimorados modelos de sistemas de transportes para o turismo, bem como a proposição de indicadores capazes de indicar um parâmetro de avaliação das redes e comparação entre os territórios. Sem o estabelecimento e a compreensão destas relações de não adianta enumerar os elementos, os componentes e variáveis dos sistema de transporte para o turismo. É preciso compreender e interpretar de que forma as relações que correm no âmbito deste sistema são capazes e em que grau promovem desenvolvimento territorial.

7.3 PESQUISAS FUTURAS

A presente tese evidencia as relações entre os componentes dos sistemas de transportes e turismo que se constituem na apresentação de um modelo de avaliação sobre a influência destes no desenvolvimento dos territórios, corroborando, assim, para que novos aspectos relacionados ao tema sejam objeto de futuras pesquisas deve-se, além de produzir novos recursos tecnológicos, explorar o modelo oferecendo maior conhecimento sobre as propriedades e relações relevantes para o desenvolvimento dos territórios.

7.4 COMENTÁRIOS FINAIS

O presente estudo lançou-se a desafios e objetivos ambiciosos ao integrar duas áreas do conhecimento ainda pouco definidas teórica e conceitualmente, sendo, porém, um campo promissor de estudos na esfera das políticas públicas de turismo e de transportes. Por isso, acredita-se terem sido alcançados os objetivos lançados inicialmente – os quais foram melhor delineados no decorrer desta tese –, se não em sua totalidade, ao menos parcialmente.

E que este estudo possa, a partir de então, contribuir com a indicação de variáveis que permitam identificar a influência dos sistemas de transportes e turismo no desenvolvimento territorial. Este trabalho constitui-se, sobretudo, em um primeiro passo sujeito a questionamentos, verificação e superação.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABOTTTC. (2013). Viagem de Trem pelo Brasil. In: <http://www.abottc.com.br/mapa.htm>, acessado em 23.06.2013.

ABREMAR/FGV. (2012). Cruzeiros Marítimos: Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos.

Andrade, J. *et al.* (2008). A economia do turismo no Brasil. Brasília: SENAC.

ANTAQ. (2012). Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/plano-nacional-de-logistica-portuaria/publicacoes/pnlp>. Acessado em 14/07/2013.

ANTAQ (2013). Plano Nacional de Integração Hidroviária – PNIH. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/PNIH.asp>. Acessado em 14/07/2013.

ANTT. (2011). Dados de demanda e oferta e proposta de rede de linhas de transporte rodoviário interestadual de passageiros, com extensão superior a 75 km. Brasília. ANTT/FIPE. In: http://propass.antt.gov.br/index.php/content/view/37760/Pesquisas__Relatorios_e_Cartilhas.html#lista. Acessado em: 02/06/2013

Aragão, J. J. (2008). Fundamentos para uma Engenharia Territorial. Brasília, Distrito Federal, Brasil.

Arantes, T. G. F. E Ferreira, W. R. (2011). Considerações iniciais sobre o objeto de estudo e as diversas interfaces da geografia dos transportes. Acessado em http://www.geografiaememoria.ig.ufu.br/downloads/CONSIDERACOES_INICIAIS_SOBRE_O_OBJETO_DE_ESTUDO_E_AS.pdf, 10/09/2011.

Araújo, M. P. (2006) Infraestrutura de transporte para o desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo.

Arbache, J. *et al.* (2004). Matriz de contabilidade social para o turismo - 2002. Projeto de Pesquisa: Competitividade do Preço do Turismo no Brasil e Impactos Econômicos Intersetoriais e Políticas Públicas. Brasília.

Azeredo, L. C. L. (2004). Investimento em infra-estrutura no plano plurianual (ppa) 2004-2007 – uma visão geral. Brasília: IPEA. Texto para discussão nº 1024. Jun.

Azeredo, L. C. L. de. (2004) Investimento em infra-estrutura no plano plurianual (ppa) 2004-2007 – uma visão geral. Brasília: IPEA. Texto para discussão nº 1024. Jun.

Bahia. (2013a). Índice de Performance Econômica e Social da Bahia. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI. Salvador, maio, 2013. Disponível em:

http://www.sei.ba.gov.br/images/indicadores_especiais/pdf/ipe_ips/analise_dos_resultados.pdf. Acessado em: 15/06/2013.

Bahia. (2013b). Observatório do Turismo do Turismo – Indicadores do Turismo. Secretaria de Turismo. In: <http://observatorio.turismo.ba.gov.br/>. Acessado em 20/06/2013.

BANCO MUNDIAL. (2009). Relatório sobre o desenvolvimento mundial – 2009: A Geografia econômica em transformação. Visão Geral. Washington, DC.

Barreto, M. (2005). Manual de iniciação ao estudo do turismo. Papirus Editora.

Barufi, A. M. B. (2013). Dinâmica favorável das commodities guiou os principais fluxos migratórios interestaduais no Brasil na segunda metade da última década. Destaque Depec – Bradesco. Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos. Ano XI - Número 63 - 31 de julho de 2013.

Basso, K. G. F., Silva, E.A.M e Martins, A. M. (2011). Metodologia para Estudo de Identificação de Oportunidades de Investimentos para o Setor Turismo: uma proposta de pesquisa. Balneário Camboriú/SC, UNIVALI. VIII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, outubro de 2011.

Basso, K.G. F. (2009). Abordagens do Turismo em Zoneamentos Ecológico-Econômicos nas Cinco Regiões Brasileiras. Dissertação de Mestrado, IH/GEA.Brasília: Instituto de Ciências Humanas, Departamento de Geografia: UnB, 2009.

Becker, L. C. (2010). A questão regional e a sustentabilidade do desenvolvimento no Brasil contemporâneo pela via turística. Revista Estudos Políticos. Número 1, novembro.

Beni, M. C. (2003). Análise Estrutural do Turismo. São Paulo: Ed. Senac.

Beni, M. C. (2006). Política e planejamento de turismo no Brasil. São Paulo: Aleph.

Beni, M.C. e Cury, M.J.F. (2012). Bases territoriais e redes do cluster de turismo. In: Beni, M.C. (organizador) Turismo: Planejamento Estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e cluster. Barueri – SP: Manole, Pág. 487-516.

Bertalanffy, L. V. (2010). Teoria Geral dos Sistemas: fundamentos, desenvolvimento e aplicações. Ed. Vozes, Petrópolis- RJ.

BNB. (2004). Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável. Banco do Nordeste. Salvador. In: http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/gerados/pdits_ba.asp. Acessado em: 25/05/2013

Boisier, S. (1989). Política econômica, organização social e desenvolvimento regional. In: Haddad, P. R. (Org.). Economia regional: teorias e métodos de análise. Fortaleza: BNB/ETENE.

Boisier, S. (1994). El difícil arte de hacer región. Centros de estudios regionales andinos “Bartolomé de las Casas”. Peru, Cuzco.

Boisier, S. (1999). El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico, en Estudios Sociales, N°99, C.P.U., Santiago de Chile.

Boisier, S. (2002). Desarrollo territorial y descentralización. El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente. Seminario Descentralización de Sectores sociales Nudos Críticos y Alternativas . Lima, Peru: Ministerios de la Presidencia, de Educación, y de Salud de Perú.

Boisier, S. (2008). El lenguaje emergente en desarrollo territorial. Centro de Acción (Análisis y Acción) Territorio y Sociedad, CATS.

Boisier, S., (2000). Conversaciones sociales y desarrollo regional , Editorial de la Universidad de Talca.

Boisier, S., (2000). Desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico, Estudios Sociales, N. 99, C.P.U. Santiago de Chile, 1999 y Prisma N. 13, Universidad Católica del Uruguay, Montevideo.

Boisier, S. (2003). Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica?, Ciudad y Territorio. Estudios territoriales. Minfom, Madrid, España N.138.

Bonnefoy, C.; Armijo, M. (2005). Indicadores de desempeño em el sector público. Instituto Latinoamericano y Del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES. Santiago do Chile.

Brasil. (2008). Programa de Aceleração do Crescimento. Brasília: Presidência da Republica. Disponível em: http://www.brasil.gov.br/pac/conheca/infra_estrutura/. Acessado em: 26/12/2008.

Brasil. (2013). Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/>. Acessado em: 14/07/2013.

Brasileiro, I. G. (2008). Fundamentos da Sustentabilidade. Texto escrito para o Curso de Formação de Professores - modalidade EAD, Centro de Excelência em Turismo/Universidade de Brasília.

Buarque, S. (1999). Metodología de Planejamento do Desenvolvimento Local e Municipal Sustentável , Recife: IICA.

Buckley, W. (1967). A sociologia e a moderna teoria dos sistemas. (trad. OM. Cajado) 2ed, São Paulo, Cultrix.

Bussab, W. O. e Morettin, P. A. (2011). Estatística Básica. Rio de Janeiro. Editora Saraiva.

Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area life cycle of evolution implications for management of resources. Canadian Geographer, V. 24, N. 1, P. 5-12.

Carril, V. P. L., e Pazos, M. (2009). El transporte como producto turístico en galicia: un análisis de la oferta actual. Revista Galega de Economía, 18(2), 1.

Castro, I. E. (1993). Problemas e alternativas metodológicas para a região e para o lugar. In: Souza, M.A. et al. (Orgs.). *Natureza e sociedade hoje: uma leitura geográfica*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1993:56-63.

Castro, I. E. de. (2002). A região como problema para Milton Santos. In: *El ciudadano, la globalización y la geografía. Homenaje a Milton Santos*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 124, 30 de septiembre de 2002. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-124.htm>

Chew, J. (1987). Transport and tourism in the year 2000. *Tourism Management.*, 8(2), 1987, p. 83-85.

CNT. (2013). Boletim Econômico CNT, Confederação Nacional dos Transportes. Maio, 2013. In: <http://www.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>. Acessado em 19/06/2013.

Cooper, C. et al. (2008). *Tourism: Principles and Practices*. Harlow: Pearson.

Corrêa, R.L. (1989). *A Rede Urbana*. 2º. Ed. São Paulo: Ática. (Série Princípios)

Costa, H. A.; Souto Maior, A. (2006). Sistemas Produtivos Locais em Turismo: relacionamentos estratégicos e aglomeração territorial como vantagens competitivas. In *Revista Acadêmica do Observatório de Inovação em Turismo*. São Paulo, FGV, Ebape, n.1.

Cunha, M. J. T., et al. (2004). Acessibilidade, Transporte e reestruturação urbana. Disponível em: http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq68.pdf. Acessado em: 13/08/2013.

Davidson, K. B. (1977). Accessibility in transport / land-use modeling and assessment, *Environment and Planning A* 9(9), pp.1401-1416.

Demo, P. (1995). *Metodologia científica em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 3º Ed.

Demo, P. (2011) *Metodologias do Conhecimento Científico*. Editora Saraiva, São Paulo.

Dickinson, J.E.; Robbins, D. (2008). “Representations of Tourism Transport Problems in a Rural Destination”, *Tourism Management*, núm. 29, pp. 1110-1121.

Dordevic, M e Arsié, A. K. (2010). Tourism logistic system – conceptual considerations. 4º International Quality Conference. 19.May, p. 57-62.

Duval, D. T. (2007). *Tourism and transport: modes, networks and flows (Vol. 1)*. Channel View Publications.

Enriquez Villacorta, A. (1997). Hacia una delimitación conceptual del desarrollo regional/local, en VV.AA: *Desarrollo regional/local en El Salvador: retos estratégicos del siglo XXI*. FUNDE. San Salvador.

Filho, J. A. (1996). Desenvolvimento regional endógeno em um ambiente federalista. *Planejamento e Políticas Públicas*, Nº 14, Dez, p. 35 a 74.

- Furtado, C. (2004). Os desafios da nova geração. *Revista de Economia Política* 24(4):483-486. Discurso na cerimônia de abertura da III Conferência Internacional Celso Furtado, Rio de Janeiro, URFJ.
- Gerardi, L.H. O. e Silva, B.C.N. (1981). *Quantificação em Geografia*. São Paulo: DIFEL.
- GETZ, D. (1983). Capacity to absorb tourism: Concepts and implications for strategic planning. *Annals of Tourism Research* 10: 239-263.
- GETZ, D. (1986). Models in tourism planning. Towards integration of theory and practice. *Tourism Management*, v.7, n.1, p. 21-32, mar.
- Gunn, C.A.; Var, T. (2002). *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. 4ª ed. New York/London: Routledge.
- Haesbaert, R. (2004). Desterritorialização, multiterritorialidade e regionalização. In: Ester Limonad et alli (orgs), *Brasil século XXI – Por uma nova regionalização?*. São Paulo: Max Limonad.
- Hall, C. M. (2001). *Planejamento Turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Contexto.
- Hall, D. R. (1999). Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. *Journal of Transport Geography*, 7(3), 181-188.
- Halsall, D. A. (1992). Transport for tourism and recreation. IN Hoyle, B. S., Knowles, R. D. (Eds.) *Modern transport geography*. London, Belhaven.
- Halsall, D. A. (2001). Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik. *Journal of Transport Geography*, 9, 151-160.
- Heidemann, F. G. e SLAM, J.F. (2009). Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Henderson, J. (2009). Transport and tourism destination development: An Indonesian perspective. *Tourism and Hospitality Research*, 9(3), 199-208.
- IBGE. (2013). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. In: <http://www.ibge.gov.br/home>. Acessado em: 12/05/2013.
- IELPS. (2007). *Economía y territorio en América Latina y el Caribe: desigualdade y políticas*. Documento presentado en la XII Conferencia de ministros y Jefes de planificación de América Latina y el Caribe. Brasília, Junio de 2007.
- Ingram, D. R. (1971). The concept of accessibility: a search for an operational form. *Regional Studies* 5, pp.101-107.
- Jannuzzi, P.M. (2001). *Indicadores sociais no Brasil: conceitos, fontes de dados e aplicações para formulação e avaliação de políticas públicas, elaboração de estudos socioeconômicos*. Alínea Editora.
- Jean-Paul, R., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The geography of transport systems*.

- Jones, S. R. (1981). Accessibility measures: a literature review, Transportation and Road Research Laboratory, Laboratory Report 967.
- Keeling, D. J., & Blomley, N. (2007). Transportation geography-new regional mobilities. *Progress in Human Geography*.
- Lakatos, E. M. Marconi. M. A. (1992). Metodologia científica. 2^a ed. São Paulo: Atlas.
- Leiper, N. (1979). Tourism systems: an interdisciplinary perspective. Palmerston North: Department of Management Systems. Massey University, Nova Zelândia.
- Leiper, N. (2003). Tourism management. Australia- NSW: Pearson SprintPrint.
- Lemos, M.B. (1993). O problema da regionalização: dificuldades teóricas e uma metodologia alternativa. In: Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil. São Paulo: HUCITEC, p. 59-85.
- Lieber, R.R. (2004). Teoria de Sistemas. Acessado em: <http://renato-feg.blogspot.com.br/>. Em 30/01/2013.
- Llorens, J. L., Albuquerque, F. e Castillo, J. (2002). Estudio de Casos de Desarrollo económico local en América Latina. Banco Interamerica de Desarrollo – BID, Wshington, D.C. Serie de informes de buenas prácticas del Departamento de Desarrollo Sostenible.
- Lohmann, G. (2005). Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In Trigo, L.G.G Análises regionais e globais do turismo brasileiro. Pág. 641. São Paulo: Roca.
- Lohmann, G. (2006). Developing gateways as tourist destinations: ferry services and nodal functions in Wellington and Picton. Victoria University of Wellington. Nova Zelândia. Tese de Doutorado.
- Lohmann, G. e Panosso, A. (2008). Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph. (Série Turismo)
- Lohmann, G. e Pearce, D. G. (2012). Tourism and transport relationships: the suppliers perspective in gateway destinations in New Zealand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. Volume 17, Issue 1, pages 14-29 . Disponível em: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10941665.2011.613211#.UkC2MmTXiJM>. Acessado em: 12/02/2013.
- Lohmann, G. M., Fraga, C., & Castro, R. (2013). Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão. Coleção Eduardo Sanovicz de Turismo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- Lohmann, G., & Pearce, D. G. (2010). Conceptualizing and operationalizing nodal tourism functions. *Journal of Transport Geography*, 18(2), 266-275.
- Lohmann, G., e Duval, D. T. (2011). Critical aspects of the tourism-transport relationship. *Contemporary Tourism Review*. Oxford: Goodfellow Publishers. Disponível em: http://www.goodfellowpublishers.com/free_files/fileTransportReview.pdf. Acessado em: 10/01/2013

- Lumsdon, L. and Page, S. J. (2004). Progress in transport and tourism research: reformulating the transport-tourism interface and future research agendas. In: Lumsdon, L., Page, S. J. (Eds.) *Tourism and Transport. Issues and agenda for the new millennium*. First Edition ed. Amsterdam, Elsevier.
- Maciel, J. (1974). *Elementos de Teoria Geral dos Sistemas*. Ed. Vozes, Petrópolis- RJ.
- Magalhães, M.T.Q. (2010). *Fundamentos para a pesquisa em transporte: reflexões filosóficas e a contribuição da ontologia de Bunge*. Tese de doutorado em transportes. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. Universidade de Brasília, Brasília – DF.
- Martínez, Q. R. (2003). *Los indicadores de desarrollo sostenible: estado del arte*. Curso-Taller Indicadores de Desarrollo Sostenible para América Latina y el Caribe. Santiago, sede de CEPAL, 2 al 6 de junio 2003
- Metherbe, J.C. (1986). *Conceito de Sistemas*. In.: *Análise de sistemas*, Rio de Janeiro, Ed. Campus.
- Milone, P. C. (1998). *Crescimento e desenvolvimento econômico: teorias e evidências empíricas*. In: Montoro Filho, André Franco et alii. *Manual de economia*. São Paulo: Saraiva.
- Ministério do Turismo. (2003). *Plano Nacional de Turismo 2003-2007*. Brasília.
- Ministério do Turismo. (2004). *Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil*. Brasil: Ministério do turismo, 2004.
- Ministério do Turismo. (2007). *Plano Nacional de Turismo 2007-2010*. Brasília.
- Ministério do Turismo. (2012). *Estatísticas Básicas de Turismo – Brasil*. Ministério do Turismo.
- Ministério do Turismo. (2013). *Plano Nacional de Turismo 2013-2016*. Brasília.
- Ministério do Turismo. (2013). *Programa de Regionalização do Turismo – diretrizes*. Ministério do Turismo, Brasília.
- Ministério dos Transportes. (2013). *Histórico*. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/60924>. Acessado em: 02/03/2013.
- Moesch, M. M. (1999). *Construção Metodológica Dialética: Por uma Epistemologia do Turismo*. PUCRS/FCS. Porto Alegre – RS. Dissertação de Mestrado.
- Moesch, M.M. (2000). *A epistemologia social do turismo*. Porto Alegre: PUCRS, 2000. Dissertação (Mestrado em Turismo), Faculdade de Turismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
- Mollo, M. L. R., *et al.* (2008). *Economia Do Turismo No Brasil*, a. Senac.
- Mrnjavac E., Ivanovic S. (2007). *Logistics and logistics processes in a tourism destination*, *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 13, No. 3, pp. 531-546.

OECD - Organization for Economic Cooperation and Development. (1993). Core set of indicators for environmental performance reviews: a synthesis report by the group on the state of the environment. Paris: OECD.

Oliveira, G. B. de e Lima, J.E.S. (2003). Elementos endógenos do desenvolvimento regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável. Rev. FAE, Curitiba, v.6, n.2, p.29-37, maio/dez.

Oliveira, M. M. (2008). Como fazer pesquisa qualitativa. 2ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 187 p.

Oliveira, P. S. (1998). Metodologia das Ciências Humanas. São Paulo: Hucitec/UNESP.

OMT. (2001). Introdução ao turismo. São Paulo: Roca.

OMT. (2011). Tourism Highlights.

OMT. (2012). Panorama OMT del Turismo internacional. Organización Mundial del Turismo.

Page, S. J. (2008). Transporte e turismo: perspectivas globais. 2ª ed. Porto Alegre: Bookmann.

Page, S., Brunt, P., Busby, G., e Connell, J. (2001). Tourism: a modern synthesis. London: Thomson Learning.

Page, S.J. (1998). Transport for Recreation and Tourism, en B. Hoyle y R. Knowles [ed.]: Modern Transport Geography , pp. 217-240. 2ª ed. Chichester: Wiley.

Palhares, G. L. (2002). Transportes Turísticos, São Paulo, Aleph.

Papacostas, C.S e Prevedouros, P.D. (1993). Transportation engineering and Planning. Englewood Clifffes: Prentice Hall.

Pearce, D.G. (2003). Geografia do Turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens. São Paulo: Aleph.

Pessoa Jr, O. (2007). O que é causa. Cadernos de história da ciência do Instituto Butantan. Disponível em: <http://www.fflch.usp.br/df/opessoa/Causa-3-filo.pdf>. Acessado em 01.011.2013.

Peters, P. (2006). Time, innovation and mobilities: travel in technological cultures. London, Taylor & Francis.

Pires, M. J. (2001). Raízes do turismo no Brasil. Hóspedes, hospedeiros e viajantes no século XIX. Barueri: Manole.

Pires, M. S. (2001). Construção do modelo endógeno, sistêmico e distintivo de desenvolvimento regional e a sua validação através da elaboração e da aplicação de uma metodologia ao caso do Mercoeste. Tese de doutorado. Engenharia de Produção. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis – SC, 2001.

Prideaux, B. (1998) .The resort development spectrum: an examination of the role of the market in resort development, in: C. Tidswell & D. Weaver (Eds) Progress in Tourism and

Hospitality Research, Proceedings of the Eighth Australian Tourism and Hospitality Research Conference, Gold Coast, pp. 670–690 (Canberra: Bureau of Tourism Research).

Prideaux, B. (2000). The resort development spectrum, *Tourism Management*, 21(3), pp. 225–241.

Prideaux, B. (2004). The resort development spectrum: The case of the Gold Coast, Australia. *Tourism Geographies*, 6(1), 26-58.

Quinet, E. and Vickerman, R. (2004). *Principles of transport economics*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited.

Raffestin, C. (2000). *Por uma Geografia do Poder*. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

Raia JR, A. A. (2000). *Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informações Geográficas*. Tese de Doutorado, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP, Brasil.

Riceto, A. e Silva, V. P. (2008). O território como categoria de análise da geografia. *Caminhos de Geografia Uberlândia*, v. 9, n. 28, Dez, p. 146 - 152. Acessada em 11.09.2011. em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/10588/6303>

Robbins, D. (2003). Public Transport as a Visitor Attraction, en A. Fyall, B. Garrod y A. Leask [ed.]: *Managing Visitor Attractions: New Directions*, pp. 86-102. Londres: Butterworth-Heinemann.

Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The geography of transportation systems*. Hofstra University, Department of Global Studies and Geography, 2009; people, hofstra.edu/geotrans.

Roná, R. (2002). *Transportes no turismo*. São Paulo: Manole.

Sachs, I. (2002). *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond.

Sales Filho, L. H. (1996). *O uso de indicadores de acessibilidade na eficácia de redes estruturais de transporte urbano*. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Sanches, S. P. (1996). *Acessibilidade: Um Indicador do Desempenho dos Sistemas de Transporte nas Cidades*. In: *Anais do X Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, v. 2, pp. 199-208.

Sancho, A. (2001). *OMT. Introdução ao turismo*. Tradução de Dolores Martins Rodriguez Cornes. São Paulo: Roca.

Santos, M e Silveira, M. L. (2002). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 7ª edição – Rio de Janeiro Record.

Santos, M. (1979). *Espaço e sociedade*. Petrópolis: Vozes.

Santos, M. (1988). *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 5 ed. São Paulo: Hucitec.

- Santos, M. (1992). Espaço e Método. 3. ed. São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (1994). Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico científico informacional. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (1996). A natureza do espaço habitado. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (2000). Território e sociedade. São Paulo: Editora Perseu Abramo.
- Sepúlveda, S. (2005). Desenvolvimento microrregional sustentável: métodos para planejamento local. Tradução Daltob Guimarães. Brasília: IICA, 2005.
- Sessa, A. (1985). La Scienza dei Sistemi per lo sviluppo del turismo. Roma: Agnesotti.
- Sessa, A. (1983). Turismo e Política de Desenvolvimento. Porto Alegre: Uniontur.
- Setur (2013). Geografia do Turismo. Salvador. In: <http://www.setur.ba.gov.br/guia-do-investidor/geografia-do-turismo/Costa do Descobrimento>. Acessado em: 14.05.2013.
- Silva, E. A. M. (1996). Uberlândia: Qualidade do Transporte Coletivo por ônibus 1990 à 1994 – Análise através do jornais locais. Uberlândia, MG: UFU. Originalmente apresentada como monografia de graduação. Universidade Federal de Uberlândia.
- Silva, E.A.M e FORTES, J.A.S. (2012). A importância dos Transportes no desenvolvimento regional do turismo no Brasil: indicadores para a alocação de aeroportos. Rio de Janeiro: Conpeht.
- Silva, J. A. S. (2006). A dimensão territorial no planejamento do desenvolvimento turístico no Brasil: modelo de pólo de crescimento X modelo territorialista endógeno. In: Observatório de La Economia Latinoamericana. Nº 59.
- Simões, J.M. (1993). Um olhar sobre o Turismo e o Desenvolvimento Regional. Inforgeo. N. 6, Dezembro, Lisboa. Associação Portuguesa de Geógrafos.
- Smith, S. L. (1994). The tourism product. *Annals of tourism research*, 21(3), 582-595.
- Stear, L. (1994). Key features of the tourism industry for tourism management studies. Sydney: School of Leisure and Tourism Studies, University of Technology, 1994.
- Stear, L. (2003a). Definitions I use in tourism studies (aka Tourology). In: STEAR, L. Tourism and the industry I subject guide & seminar workbook. Sydney: School of Leisure Sport and Tourism, University of Technology.
- Stear, L. (2003b). Studying highly industrialised tourism systems. Sydney: School of Leisure Sport and Tourism, University of Technology, 2003b.
- Steinberger, M. (2006). Território, ambiente e políticas públicas espaciais. LGE Editora, Brasília.
- Storper M. (1997). The Regional World , The Guilford Press, New York.
- Taaffe, E.J. Gauter, H. L., O'Kelly, M. E. (1996). Geography of Transportation. New Jersey,

Prentice Hall, 2 edição.

Tagore, M. R., Sikdar, P. K. (1995). “A new accessibility measure accounting mobility parameters”. In: Anais do 7o WCTR, Sidney, Austrália, v. 1, p. 305-315.

Takasago, M. et al. (2010). O potencial criador de emprego e renda do turismo no Brasil. In: Pesquisa e Planejamento Econômico. PPE, V. 40, n.3, dez.

Thompson, K., & Schofield, P. (2007). An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 136-144.

Thompson, P. e Schofield, P. (2007). An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. *Journal of Transport Geographhy*, Volume 15, Issue 2, March, P. 136-144.

Tiffin, J. and Kissling, C. (2007). *Transport communications. Understanding global networks enabling transport services*. London, Kogan Page.

Tomazzoni, E.L.. (2007). *Turismo e desenvolvimento regional – modelo APLTUR aplicada à região das Hortências (Rio Grande do Sul – Brasil)*. Tese de Doutorado. Ciências da Comunicação. Universidade de São Paulo. São Paulo – SP.

TRB. (2008). *Sustainable Transportation Indicators: a Recommended Program to Define a Standard Set of Indicators for Sustainable Transportation Planning*. Transportation Research Borad (TRB). Disponível em: <http://www.vtpi.org/sustain/sti.pdf>. Acesso em: 30/06/2012.

Yin, R. K. (2005). *Estudo de caso: planejamento e métodos* / Robert K. Yin; trad. Daniel Grassi. – 3º. ed. – Porto Alegre: Bookman.