



Cruzeiros marítimos e unidades de conservação na cidade do Rio de Janeiro (RJ): um estudo sobre Parque Nacional da Tijuca e o Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca

Sea cruises and protected areas in the city of Rio de Janeiro (RJ): a study of the Tijuca National Park and Natural Monument Morros do Pão de Açúcar e Urca

Cruceros marítimos y las áreas protegidas en la ciudad de Rio de Janeiro (RJ): un estudio sobre el Parque Nacional de Tijuca y el Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e Urca

Carla Fraga < carlota.fraga@gmail.com >

Professora Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Eloise Silveira Botelho < eloise.botelho@unirio.br >

Professora Assistente I Nível A do Departamento de Turismo e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Rodrigo Machado Vilani < vilani.rodrigo@gmail.com >

Professor Adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 17-jul-2015

Aceite 30-nov-2015

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

FRAGA, C.; BOTELHO, E.S.; VILANI, R.M. Cruzeiros marítimos e unidades de conservação na cidade do Rio de Janeiro (RJ): um estudo sobre Parque Nacional da Tijuca e o Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., p.317-330, dez. 2015.

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PATROCÍNIO



Resumo: Os cruzeiros marítimos e as unidades de conservação têm a oportunidade de diálogos ainda pouco explorada na literatura da área de conhecimento do Turismo e Cidades sobre este assunto. Este trabalho foca na relação entre a zona portuária do Rio de Janeiro e duas Unidades de Conservação específicas envolvendo importantes atrativos turísticos da cidade: (1) Parque Nacional da Tijuca (onde se localizam o Trem do Corcovado e o Monumento Cristo Redentor); e o (2) Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca (onde se localiza o Bondinho do Pão de Açúcar). A pesquisa é exploratória, e os resultados versam sobre as oportunidades para o planejamento da cidade do Rio de Janeiro, enquanto destino turístico para o mercado de cruzeiros marítimos.

Palavras-chave: Cruzeiros marítimos; Unidades de Conservação (UC); Rio de Janeiro.

Abstract: The sea cruises and protected area have dialogues still to explore in the literature of the Tourism and Cities area of knowledge on this subject. This work focuses on the relationship between the port area of Rio de Janeiro and two specific protected areas involving major city tourist attractions: (1) Tijuca National Park (where is located the Corcovado Train and the Christ Redeemer statue); and (2) Natural Monument Morros do Pão de Açúcar e Urca (where is the Sugar Loaf cable car.) The research is exploratory and the results deal with the opportunities for planning of the city of Rio de Janeiro while tourist destination for the cruise market.

Keywords: Sea cruises; Protected Area; Rio de Janeiro.

Resumen: Los cruceros marítimos y las áreas protegidas presentan la oportunidad de acercamientos y diálogos, todavía poco explorados en la literatura del área de Turismo y Ciudades de conocimientos sobre este tema. Este trabajo enfoca la relación entre la zona portuaria de la ciudad de Rio de Janeiro y de las áreas protegidas específicas que implican las atracciones turísticas principales de la ciudad: (1) El Parque Nacional de Tijuca (donde se ubican el Tren del Corcovado y el Monumento Cristo Redentor); y (2) el Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e Urca (donde se ubica el teleférico del Pan de Azúcar). La pesquisa es exploratoria, y los resultados abordan las oportunidades para el desarrollo de la ciudad de Rio de Janeiro como destino turístico para el mercado de cruceros marítimos.

Palavras clave: Cruceros marítimos; Areas Protegidas; Rio de Janeiro.

Introdução

É notório que o espaço turístico da cidade do Rio de Janeiro vem se transformando, sendo influenciado e influenciando as modificações relacionadas à mobilidade e aos transportes (ALLIS et al., 2014), o que é bastante perceptível na zona portuária e em alguns atrativos culturais e naturais da cidade na atualidade. A liberação da navegação de cabotagem em 1995 e o estímulo ao mercado de cruzeiros no Brasil (BRASIL, 2010a) foi um marco importante para as zonas portuárias.

Especificamente sobre esta cidade, a operação urbana consorciada Porto Maravilha, através da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP)¹, executa obras e serviços nos cinco milhões de metros quadrados da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio o que tem transformado este espaço na cidade (PORTO MARAVILHA, 2015a). A cidade do Rio de Janeiro tem apresentado grande destaque para embarque e desembarque de passageiros de cruzeiros marítimos no país, contribuindo para ampliação do número de turistas que visitam seus atrativos naturais e culturais.

No âmbito do Projeto de Pesquisa “Cruzeiros, meio ambiente e desenvolvimento de destinos turísticos”, desenvolvido na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), está sendo elaborada uma proposta metodológica para a análise da relação entre turismo, cruzeiros e unidades de conservação². Sendo assim, o objetivo geral deste trabalho é apresentar as primeiras discussões da pesquisa sobre esta relação na cidade do Rio de Janeiro, notadamente envolvendo duas Unidades de Conservação (UC), selecionadas em razão da relevância dos atrativos turísticos localizados em suas áreas, isto é: (1) o Parque Nacional da Tijuca (Parna da Tijuca), no qual se encontra o Monumento do Cristo Redentor, e o Trem do Corcovado; (2) o Monumento Natural (MoNa) dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca, onde se encontra o teleférico (Bondinho do Pão de Açúcar), que os interliga.

A pesquisa é exploratória e está sendo realizada por levantamento bibliográfico e documental. O presente trabalho está subdividido em três partes além da introdução e das considerações finais: a primeira que discute a relação entre o lado água e o lado terra para o desenvolvimento de destinos turísticos em interface com os cruzeiros marítimos, notadamente considerando a cidade; a segunda sobre os aspectos metodológicos, e a terceira com a apresentação e discussões preliminares sobre os dados coletados. Espera-se que os resultados possam subsidiar reflexões sobre a interface transportes, turismo e cidades, frente aos desafios de planejamento e gestão de transportes e de destinos turísticos, envolvendo unidades de conservação e cruzeiros na contemporaneidade.

Cruzeiros marítimos e unidades de conservação

A compreensão sobre a morfologia de destinos turísticos conduz à necessidade de se analisar a relação entre transportes e turismo. Lohmann e Duval (2014) discutem os transportes e alguns tipos de

1 Foi instituída pela Lei complementar nº 102, é a gestora da prefeitura do Rio de Janeiro na Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (PORTO MARAVILHA, 2015a).

2 Unidade de Conservação constitui o “espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção” (BRASIL, 2000).

destinos a partir de características geomorfológicas: ambiente urbano, ilhas e arquipélagos e áreas rurais e montanhosas. As unidades de conservação podem estar presentes em alguns tipos estudados pelos autores. No Brasil, as unidades de conservação são reguladas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), que foi instituído pela Lei no 9.985 de 18 de julho de 2000 (BRASIL, 2000).

Este Sistema busca atender parte das diretrizes da Convenção da Diversidade Biológica³ e define 12 categorias de manejo, divididas em dois grupos com objetivos de proteção e uso diferentes (Proteção Integral ou Uso Sustentável). De acordo com o SNUC, as unidades de conservação do grupo de “Proteção Integral” têm por finalidade a preservação da natureza, e compreende cinco categorias⁴ que se diferenciam pelo grau de restrição do uso indireto (ou seja, não envolve coleta ou consumo) dos recursos naturais, propósitos de proteção e tipo de propriedade (se pública ou privada). As unidades de conservação do grupo de “Uso Sustentável”, que tem por objetivo compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos recursos naturais, contam com sete categorias de manejo⁵. Podem ser de domínio público ou privado e, em geral, são admitidas atividades de visitação e turismo de forma controlada.

O Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) prevê um modelo descentralizado de gestão. Portanto, as unidades de conservação podem ser federais, estaduais e municipais e possuem representações em todos os biomas brasileiros, abrangendo áreas continentais (17,2% do território nacional) e marinhas (1,5% do território nacional) (BRASIL, 2015b). Logo, de acordo com o SNUC, o desenvolvimento de atividades de visitação, recreação e turismo é permitido, de forma direta ou indireta, na maioria das Unidades de Conservação, com exceção da Estação Ecológica e da Reserva Biológica, em que o acesso, uso e apropriação do patrimônio natural é restrito (LEUZINGER, 2010).

Entre as unidades de conservação onde a visitação, a recreação e o turismo são permitidos, apenas os parques nacionais e os monumentos naturais possuem em seus objetivos básicos a preservação da beleza cênica. De acordo com o SNUC, os objetivos básicos dos parques nacionais e dos monumentos naturais são, respectivamente:

Art. 11. O Parque Nacional tem como objetivo básico a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico. (...) Art. 12. O Monumento Natural tem como objetivo básico preservar sítios naturais raros, singulares ou de grande beleza cênica (BRASIL, 2000).

Sendo assim, asseguram seu grande potencial de atração de turistas e demais visitantes, interessados em conhecer o patrimônio natural e cultural, bem como admirar a beleza cênica.

A visitação nos parques nacionais e monumentos naturais deverá ser regulamentada através do plano de manejo, no qual se definem as regras de zoneamento da área da unidade de conservação

³ A Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) é um tratado da Organização das Nações Unidas, estabelecido durante a ECO-92 – a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), em 1992. É considerado um dos mais importantes instrumentos internacionais relacionados ao meio ambiente, pois serve de arcabouço legal e político para diversas outras convenções e acordos ambientais mais específicos, como as Diretrizes para o Turismo Sustentável e a Biodiversidade (BRASIL, 2015a).

⁴ Estação Ecológica; Reserva Biológica; Parque Nacional; Monumento Natural; e Refúgio de Vida Silvestre.

⁵ Área de Proteção Ambiental; Área de Relevante Interesse Ecológico; Floresta Nacional; Reserva Extrativista; Reserva de Fauna; Reserva de Desenvolvimento Sustentável; Reserva Particular do Patrimônio Natural.

(UC). São estabelecidas, neste documento técnico, as áreas e normas de uso público, número de visitantes e atividades de recreação permitidos. Além disso, é preciso que estas áreas sejam equipadas com serviços e infraestruturas de apoio à visitação, tais como vias de acesso, sinalização, trilhas, mirantes, centro de informações, banheiros, serviços de alimentação e, eventualmente, serviços de entretenimento e de transporte interno, dentre outros, podendo variar de acordo com as especificidades de cada unidade de conservação. É fundamental que os equipamentos e serviços de apoio à visitação possam garantir segurança, condições de uso público e proteção do patrimônio natural e cultural, fazendo cumprir os objetivos de manejo das referidas unidades de conservação (BRASIL, 2000).

Embora o SNUC não preveja nenhuma diretriz específica para as UC no contexto urbano, cabe ressaltar que o manejo destas áreas protegidas garante a qualidade de vida dos habitantes e turistas, oferecendo opções de lazer e possibilidades de contemplação da paisagem natural. Também, os serviços ambientais que fornece aos seus habitantes são fundamentais para a qualidade ambiental do espaço urbano, ao dotá-lo de cobertura vegetal e áreas verdes fundamentais ao ciclo natural e manutenção do equilíbrio dinâmico (MAZZEI, COLESANTI, SANTOS, 2007). Apesar de as UC no contexto urbano caracterizarem-se como instrumentos estratégicos para o planejamento municipal, integrando a proteção dos recursos naturais ao planejamento urbano (MAZZEI, COLESANTI, SANTOS, 2007), é justamente na direção das UC que o avanço da malha urbana mais se intensifica, constituindo, ao mesmo tempo, um risco para o manejo e a manutenção destas áreas protegidas (COSTA, SILVA, 2015), e um produto turístico no contexto da mercantilização da cidade (MACIEL, 2015).

Do lado dos transportes, existem quatro elementos que compõem estes, a saber: via, veículo, força motriz e terminal e são quatro modos de transportes de acordo com a tecnologia empregada, isto é aéreo, aquaviário, rodoviário e ferroviário (PALHARES, 2002). Analisar sinergias relacionadas aos transportes e aos destinos turísticos no contexto das cidades, implica em considerar preliminarmente alguns pontos associados a estes elementos que compõem os transportes, por exemplo:

(1) as feições dos corpos d'água, que podem ser muito variadas (rios, lagos, lagoas, mares, oceanos etc.) e o desenvolvimento do turismo no espaço urbano;

(2) o provimento de intermodalidade, isto é interligação entre o modo aquaviário e os outros modos, notadamente os terrestres nas cidades;

(3) o número de escalas que o terminal portuário de passageiros recebe nas temporadas de cruzeiros e a necessidade de infraestrutura, serviços portuários, bem como a relação deste terminal com seu entorno, podendo incluir processos de revitalização urbana;

(4) a tipologia de embarcações (bem como o porte dos navios, a tematização e a segmentação de mercado a que pertencem, entre outras características) (ver PALHARES, 2002; FUJITA, ANDRADE JÚNIOR, 2014; WARD, 2014).

A sinergia entre o lado água e o lado terra é bastante evidente no turismo receptivo direcionado aos navios de cruzeiros em cidades. Em geral, tanto no interior dos cruzeiros, quanto nos terminais portuários de passageiros pode haver a oferta de serviços turísticos de receptivos com programações variadas (half day, full day, tours envolvendo outras locais, geralmente próximos (FONSECA, 2012). Contudo, ainda são pouco conhecidas as motivações para uso ou não-uso de variadas formas de deslocamento do lado terra (a pé, por bicicleta, por ônibus regular etc.) no turismo de cruzeiros. E, isto é um importante elemento quando se trata da ligação entre o lado água e o lado terra na perspectiva do estudo das mobilidades turísticas tratadas por Allis (2013).

No turismo de cruzeiros, o tempo de permanência geralmente é mais curto e não envolve pernoite no lado terra dos destinos visitados, o que exige um raio de distância muitas vezes limitado para que possam ser coordenadas visitas às atrações turísticas. E, se o objetivo principal da viagem de cruzeiros for a vida à bordo (PALHARES, 2002; PAGE, 2008) pode não haver, necessariamente, um grande interesse na visitação aos destinos e suas atrações. Nesse sentido, os transportes do lado terra assumem um papel fundamental como elo entre este e o lado água, o que exige uma visão sobre planejamento, gestão, políticas públicas e legislação (LOHMANN, FRAGA, CASTRO, 2013). Portanto, este é um dos eixos da pesquisa, cujo o foco do lado terra são as áreas protegidas.

Do lado do planejamento e gestão, das políticas públicas e da legislação, no Brasil existe uma série de normas federais aplicáveis no contexto das unidades de conservação, turismo e do ambiente costeiro. A Política Nacional de Meio Ambiente (Lei no 6938/1981) determina, entre seus princípios (art. 2º) e objetivos (art. 4º) a compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a manutenção do equilíbrio ecológico com vistas à sua utilização racional e à disponibilidade permanente dos recursos naturais (BRASIL, 1981).

Esta visão holística e de longo prazo da questão ambiental foi recepcionada pela Constituição Federal de 1988, quando o desenvolvimento sustentável se tornou o modelo balizador das ações governamentais consoante a interpretação do texto constitucional. Tendo em vista os princípios, objetivos e o modelo que estrutura a política ambiental brasileira, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei no 7.661/1988) define Zona Costeira como o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, e seus recursos naturais (art. 2º, parágrafo único, Lei no 7.661/1988) (BRASIL, 1988). A Lei no 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana mantém a estrutura protetiva constitucional ao estabelecer, entre seus princípios, o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (art. 5º, II, Lei no 12.587/2012) (BRASIL, 2012).

A interface entre turismo e transportes, bem como os impactos das diferentes atividades humanas sobre o patrimônio natural e cultural existente na zona costeira são preocupações centrais da legislação em vigor no País, entre as quais delimitamos nosso foco de estudo sobre as unidades de conservação, objeto que congrega diferentes aspectos (naturais e culturais) relevantes no ordenamento jurídico nacional.

Aspectos metodológicos da pesquisa: critérios e seleção

Através do levantamento bibliográfico e documental, realizado a partir de consulta as referências nacionais e internacionais, evidenciado em parte na seção 1, foi possível desenhar critérios para a análise da relação entre cruzeiros marítimos e Unidades de Conservação (UC) (ver Quadro 1):

Quadro 1. Questões norteadoras e critérios:

Questões norteadoras e critérios	
1. A UC faz parte da delimitação do gerenciamento costeiro?	sim/não
2. A UC possui Plano de Manejo?	sim/não
3. Qual é a esfera da administração da UC?	federal
	estadual
	municipal
4. A UC está aberta para visitação?	sim/não
5. Qual a distância entre o terminal Pier Mauá e a UC?	km
6. Existe provimento de transporte público (notadamente por ônibus em linha regular) (ver item 5)?	sim/não
7. Existe provimento de transportes intermodal (ver item 5)?	modos de transportes
8. Qual é a estimativa de tempo de deslocamento (ver item 5)?	minutos
9. Existe oferta de locadoras de veículos e transportadoras turísticas no destino?	número de locadoras de veículos
	número de transportadoras turísticas

Fonte: Elaboração com base em Fraga, Botelho e Vilani (2015).

Especificamente sobre o contexto a ser analisado (ver item 3.1), a cidade do Rio de Janeiro, notadamente a zona portuária e as Unidades de Conservação (UC), de um lado tem-se o terminal de passageiros Pier Mauá, por onde embarcam e desembarcam os turistas de cruzeiros, isto é os cruzeiristas e, de outro, 53 Unidades de Conservação (UC) registradas no Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC) do Ministério do Meio Ambiente (MMA) (BRASIL, 2015b). A partir de três fatores foi possível definir duas Unidades de Conservação para a análise. Os fatores são: (1) a existência de atrativos turísticos específicos, que possuem atratividade turística expressiva localizados na UC; (2) A UC estar aberta à visitação turística e possuir plano de manejo; (3) a proximidade entre a UC e a zona portuária.

Logo, foram selecionados duas UC para a análise: (1) o Parque Nacional da Tijuca (Parna da Tijuca), no qual se encontra o Monumento do Cristo Redentor, eleito uma das “sete maravilhas do mundo moderno”⁶ e o Trem do Corcovado; (2) o Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca, onde se encontra o teleférico que os interliga, mais conhecido como o Bondinho do Pão de Açúcar. Ambos atraem turistas nacionais e internacionais; estão abertos à visitação, possuem plano de manejo e estão próximos à zona portuária, notadamente ao Terminal de Passageiros Pier Mauá de acordo com os critérios adotados. A seguir foi realizada uma discussão preliminar, a partir de recortes estabelecidos pelas questões e critérios no quadro 1.

Em busca de diálogos

Esta seção se subdivide em duas partes, a primeira sobre o contexto do estudo (ver item 3.1); e a segunda sobre a apresentação e a análise dos dados propriamente (ver item 3.2), com vistas ao

6 A eleição das “Novas Sete Maravilhas do Mundo Moderno” foi idealizada pela organização suíça “New Open World Corporation (NOWC)” e teve por objetivo realizar uma “revisão de caráter informal e recreativo” da lista original das sete maravilhas (WIKIPÉDIA, 2015).

estabelecimento e/ou continuidade de diálogos possíveis entre cruzeiros marítimos e unidades de conservação na cidade do Rio de Janeiro.

Um ponto crucial para o diálogo entre cruzeiros e unidades de conservação, mediada pela mobilidade urbana é a compreensão de que cruzeiros marítimos e unidades de conservação possuem forte relação quando o assunto é planejamento e gestão de destinos turísticos associados à proteção do patrimônio natural e cultural. Essa relação, se não analisada detalhadamente, pode levar à errônea conclusão quanto à sua impossibilidade. Isso porque, os cruzeiros, por um lado, aparentemente induzem o turismo de massa associado às grandes embarcações e, conseqüentemente, um grande número de cruzeiristas visitando o destino em curto espaço de tempo. De outro lado, as unidades de conservação abertas à visitação podem possuir restrições à entrada de visitantes, em função das limitações que podem ser instituídas, por exemplo, através do plano de manejo. Contudo, nem todos os navios de cruzeiros são embarcações de grande porte, e nem todas as Unidades de Conservação limitam a visitação a ponto de ter que excluir constante ou eventualmente o fluxo de cruzeiristas. Assim, verifica-se que as unidades de conservação, particularmente as selecionadas nesse estudo, pela beleza cênica que apresentam e devido à possibilidade de visitação, são atrativas aos cruzeiristas.

Apresentação do contexto

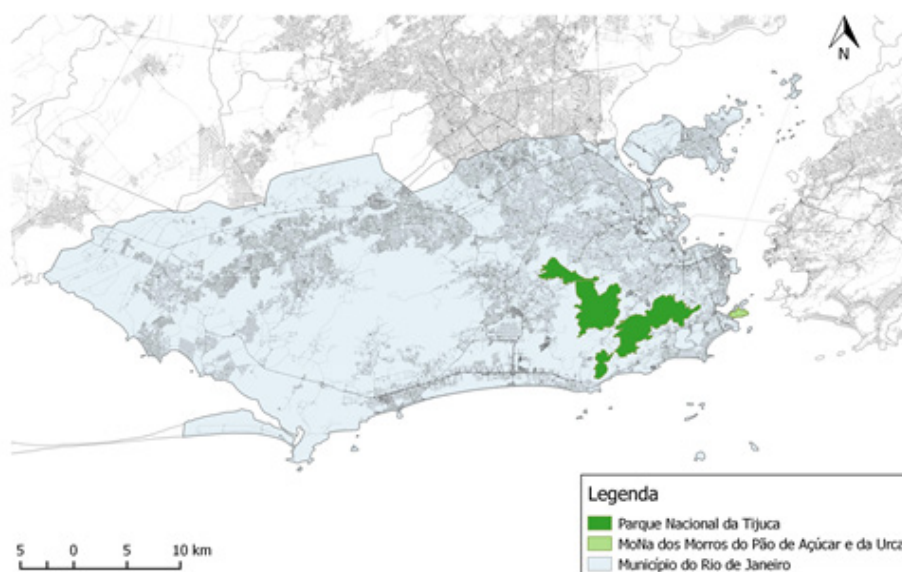
Do lado dos cruzeiros marítimos, a importância do segmento para o turismo no Brasil, e em especial para a cidade do Rio de Janeiro fica evidenciada pela informação extraída do website do Pier Mauá:

Mais de três milhões de pessoas já passaram pelo terminal e injetaram aproximadamente US\$ 1 bilhão na economia da cidade do Rio de Janeiro. Esse desempenho consolidou a cidade do Rio de Janeiro como o mais principal (sic) destino dos cruzeiros internacionais que incluem o Brasil em suas rotas (PIER MAUÁ, 2011a).

Ainda de acordo com Pier Mauá (2011b), na temporada 2014/2015 estavam confirmados os seguintes navios internacionais: Queen Mary 2; Seven Seas Mariner; Golden Princess; MS Regatta; Maasdam Sovereign; Silver Shadows; Corinthian 2; Seabourn; Ruby Princess Blackwatch Ocean Dream; Azamara; MS Mariner; MV Explorer. E os seguintes navios de cabotagem: MSC Preziosa; MSC Magnifica; MSC Poesia; MSC Lirica; Costa Pacífica Zenith; Sovereign; Empress; Grand Celebration; o que, em diálogo com Fujita e Andrade Júnior (2014), Ward (2014) e Palhares (2002) destacados no referencial teórico (ver Seção 1) demonstra uma variedade de segmentação de mercado a ser atendida.

Do lado das Unidades de Conservação selecionadas, o Parque Nacional da Tijuca, criado em 1961, é administrado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO), e o Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca, criado em 2006, tem sua administração sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAC) da cidade do Rio de Janeiro. A Figura 1 apresenta a relação destas duas unidades de conservação com o restante do município do Rio de Janeiro:

Figura 1. Parna da Tijuca e MoNa dos Morros Pão de Açúcar e da Urca no município do Rio de Janeiro:



Fonte: Saldanha (2015a).

O Parque Nacional da Tijuca possui uma área de 3.956 hectares e, por estar inserido entre as zonas sul, norte e oeste da cidade, é entrecortado por diversas vias rodoviárias. Dividido em quatro setores (Serra da Carioca, Floresta da Tijuca, Pedra da Gávea e Pedra Bonita, Pretos Forros e Covanca), são permitidas diversas atividades de lazer, como a prática de esportes e de turismo de aventura e, também, a contemplação da natureza. É a unidade de conservação mais visitada do Brasil, tendo recebido, em 2014, mais de 3 milhões de visitantes por ano. A maior parte da visitação (2.312.929) concentra-se no setor Serra da Carioca, onde está o Trem do Corcovado (linha férrea com fins turísticos inaugurada em 1884) que compõe um dos acessos ao Monumento do Cristo Redentor (inaugurado em 1931), ambos localizados no Morro do Corcovado (ICMBIO, 2015a; ICMBIO, 2015b) (ver Figura 1).

O Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca apresenta uma área de 91,5 hectares e localiza-se no bairro da Urca, na zona sul da cidade do Rio de Janeiro (ver Figura 1), oferecendo aos turistas e moradores da cidade diversos atrativos e opções de lazer, tais como: a Pista Cláudio Coutinho, própria para caminhadas e corrida em contato com a natureza; a Trilha da Urca, bastante utilizada por ser curta e fácil acesso; vias de escalada, para a prática de montanhismo (SMAC, 2015). O Bondinho do Pão de Açúcar, teleférico inaugurado em 1912, atualmente recebe 5 a 6 mil visitantes por final de semana enquanto o Monumento Cristo Redentor recebe cerca de 4,5 mil diariamente (O GLOBO, 2013), o que justifica as escolhas neste estudo.

Apresentação dos dados e a busca por diálogos

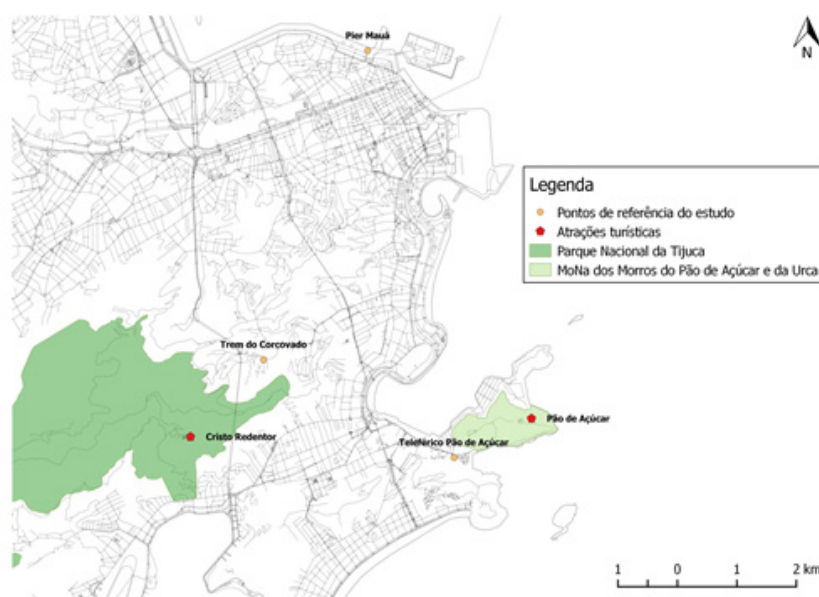
Foi possível perceber a existência de regulamentação sobre as duas unidades analisadas, sob diferentes aspectos e por distintos graus de competência. Assim, a articulação vertical (Município, Estado

e União) e horizontal (intersetorial) é um elemento-chave para a garantia da proteção dessas unidades. Os Planos de Manejo do Parque Nacional da Tijuca e do Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca estão disponíveis, respectivamente, nos sítios eletrônicos do Instituto Chico Mendes de Conservação da Natureza (ICMBIO, 2015a) e da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAC).

Em ambos os casos, os planos de manejo determinam o zoneamento das unidades de conservação, definindo os locais em que o uso indireto dos recursos naturais é intensivo, ou seja, onde a visitação é controlada e é permitida de acordo com determinadas normas. Além disso, cabe mencionar que o município do Rio de Janeiro está na área de Região Hidrográfica V-Baía de Guanabara (RH-V) de acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro do Estado do Rio de Janeiro, elaborado pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA, 2015).

Com base em Lohmann e Duval (2014), que destacaram a importância de se compreender a morfologia de destinos turísticos e a relação com os transportes, nota-se que as unidades de conservação estudadas estão associadas ao ambiente urbano e às características montanhosas do relevo da cidade do Rio de Janeiro. De acordo com o Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC), ambas estão abertas a visitação, sendo o Parque Nacional da Tijuca com administração federal, e o Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca, municipal. A Figura 2 apresenta a área de interesse do estudo, com os pontos de referência (Pier Mauá, Trem do Corcovado, Teleférico do Pão de Açúcar) estabelecidos:

Figura 2. Pier Mauá, Parna da Tijuca e MoNa dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca



Fonte: Saldanha (2015b).

Como mencionado na introdução, existem várias transformações urbanas em curso na cidade do Rio de Janeiro, inclusive aquelas que se relacionam com a mobilidade urbana que podem influenciar o turismo na cidade. Segundo o website do Porto Maravilha são várias as modificações relacionadas a mobilidade urbana na Região Portuária, incluindo questões como a implementação de Veículo Leve sobre Trilho (VLT), Via Expressa, Via Binário do Porto, demolição do Elevado da Perimetral, inauguração de Teleférico, Estudo de Tráfego e Vizinhança e a construção de ciclovias (PORTO

MARAVILHA, 2015b). Portanto, é importante sinalizar que está prevista uma estação do VLT em frente ao terminal Pier Mauá. De acordo com o site do Pier Mauá (2015), ressalta-se que:

Mais de um quilômetro de linha férrea já foi instalado na Zona Portuária, e o primeiro trecho do VLT tem inauguração prevista pra abril de 2016, ligando a Rodoviária ao Aeroporto Santos Dumont, com uma das estações situadas em frente ao Pier Mauá. O segundo trecho – da Central do Brasil à Praça XV (Estação das Barcas para Niterói, Ilha do Governador e Paqueta) – será inaugurado após as Olimpíadas (PIER MAUÁ, 2015).

Considerando diversas possibilidades de deslocamento, é relevante destacar que de acordo com o Sistema de Cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor de turismo – Cadastur, executado pelo Ministério do Turismo, existem 183 transportadoras turísticas (cadastro é obrigatório no Cadastur) e 73 locadoras de veículos (cujo o cadastro não é obrigatório no Cadastur) na cidade do Rio de Janeiro (BRASIL, 2010b).

Embora possa ser bastante variado o tempo de deslocamento, sem considerar fluxo intenso de veículos, estimou-se entre o Pier Mauá e o Parna da Tijuca cerca de vinte minutos de carro e quarenta e sete minutos de ônibus (em linha regular). Já do Pier Mauá para a MoNa dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca estimou-se aproximadamente vinte e dois minutos de carro e cinquenta e quatro minutos de ônibus (em linha regular). Sendo os tempos estimados para os trajetos de retorno semelhantes aos dos trajetos de ida.

Especificamente sobre o acesso ao Parque Nacional da Tijuca, embora, existam outras possibilidades, foi admitido como referência para a análise o bairro do Cosme Velho, na zona sul da cidade do Rio de Janeiro. Isto se deu por conta da oferta de opção modal (ferroviário e rodoviário) para acesso ao principal atrativo turístico, em número de visitantes, do Parque Nacional da Tijuca⁷, o Morro do Corcovado, onde está localizado o Monumento Cristo Redentor (ver Figura 2). Notou-se que a oferta de ônibus em linhas regulares tem intervalo aproximado de quinze minutos e exige-se alguns minutos de deslocamento relacionados aos trechos entre o terminal portuário de passageiros e o ponto de ônibus e, do ponto de ônibus até o endereço de referência para o Parna da Tijuca (ver Figura 2).

Já sobre o MoNa dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca, admitiu-se a entrada pelo Teleférico, mais conhecido como Bondinho do Pão de Açúcar (localizado no Bairro da Urca, na zona sul da cidade do Rio de Janeiro), que é uma das principais formas de acesso a este Monumento Natural (ver Figura 2). Quanto à integração do modo aquaviário com os modo rodoviário por ônibus em linhas regulares, observou-se que há a necessidade de deslocamento tanto do terminal de passageiros portuário Pier Mauá até o ponto de ônibus, quanto do ponto de ônibus até a entrada do Teleférico. Observou-se que a oferta de ônibus tende a obedecer um intervalo de dez minutos.

Tendo em vista a sazonalidade típica que os cruzeiros apresentam no contexto analisado, é importante que haja uma articulação eficiente entre poder público executivo (responsável pela gestão ambiental das UC em questão), prestadores de serviços do lado terra (transportadoras, locadoras de veículos etc.) e navios de cruzeiros. Isto, no sentido de planejamento e organização da oferta de serviços e de infraestrutura das UC estudadas, considerando as especificidades dos cruzeiristas (tempo

7 Em 2014, o Parque Nacional da Tijuca recebeu 3.113.913 visitantes, sendo que 2.312.829 destes acessaram o Morro do Corcovado para visitar o Monumento do Cristo Redentor (ICMBIO, 2015b).

de permanência no lado terra, excursões programadas, grupos organizados, número de visitantes, dentre outros aspectos) e possíveis impactos decorrentes do aumento da demanda por serviços e infraestrutura nesses atrativos em determinada época do ano.

Por fim, ao se alinhar algumas das possibilidades de deslocamento, o incentivo à visitação de cruzeiristas nestes atrativos naturais da cidade do Rio de Janeiro deve ser acompanhado de informação de que tratam-se de unidades de conservação com finalidade primeira de proteção da biodiversidade, ressaltando os serviços ambientais⁸ que prestam, e o papel importante que desempenham no contexto do ambiente urbano.

Considerações finais

É possível afirmar que é estreita a relação entre cruzeiros marítimos e unidades de conservação selecionadas para análise neste estudo, cujo o foco foi a cidade do Rio de Janeiro, uma vez que existe visitação turística ao Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca e ao Parque Nacional da Tijuca (notadamente ao Corcovado), sendo comercializado para cruzeiristas (ver FONSECA, 2012). Também ficou evidente que existe a possibilidade de usos de transportes variados para se ter acesso a estas duas UC, o que pode dinamizar ainda mais a relação destas unidades de conservação com os cruzeiros marítimos.

Uma limitação do estudo foi o foco em duas das cinquenta e três unidades de conservação existente na cidade do Rio de Janeiro, para os próximos estudos recomenda-se ampliar o número de unidades de conservação para a análise. A partir das reflexões realizadas neste artigo, entende-se que é necessária uma análise sistematizada sobre o tempo de deslocamento (por variados meios de transportes) e de espera para visita às unidades de conservação, e de que forma isso impacta na visita de cruzeiristas a estes atrativos. Isso possibilitaria a criação e a implementação de diversas estratégias para a prestação de serviços, no sentido de atender tanto à demanda de cruzeiristas quanto à demanda de visitantes não embarcados, para estas unidades de conservação estudadas.

Referências bibliográficas

ALLIS, T. No caminho das mobilidades turísticas. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul (RS), v. 5, n. 4, p. 663-668, 2013.

ALLIS, T.; FRAGA, C.; RIBEIRO, S.C.; SANTOS, M.P.S. **Rio de Janeiro in the Era of Mega-Events: Challenges to mobilities and tourism development**. International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, 2014. Disponível em: <<http://bit.ly/1XUiYJ>>. Acesso em: 05 de agosto de 2015.

BRASIL. **Lei no 9.985, de 18 de Julho de 2000**. Disponível em: <<http://bit.ly/1Wl14Di>>. Acesso em: 30 de maio 2015.

8 Serviços ambientais é o “conjunto de processos naturais dos ecossistemas capazes de assegurar a ocorrência da vida no planeta e as condições para as atividades produtivas. O trabalho é realizado pelos ecossistemas, mas a atuação do ser humano para mantê-los ou restaurá-los é considerada parte da tarefa”. (SENADO FEDERAL, 2015). Disponível em <<http://bit.ly/1lceax3>>. Acessado em: 02/06/2015

BRASIL. **Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <<http://bit.ly/1YgMNzS>>. Acesso em: 15 de maio de 2015.

BRASIL. **Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988.** Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Disponível em <<http://bit.ly/1MVi6bj>>. Acesso em: 15 de maio de 2015.

BRASIL. **Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n. 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 10 de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em <<http://bit.ly/1hOmApR>>. Acesso em: 15 de maio de 2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, MMA. 2015b. **CNUC - Cadastro Nacional de Unidades de Conservação.** Disponível em: <<http://bit.ly/1khmuv4>>. Acesso em: 02 de junho de 2015.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **O que é a Convenção da Diversidade Biológica (CDB).** Brasília: MMA. 2015a. Disponível em: <<http://bit.ly/1nEQjmj>>. Acesso em: 02 de junho de 2015.

BRASIL. Ministério do Turismo. Mtur. 2010b. **Cadastur.** Brasília: MTur. Disponível em: <<http://bit.ly/1JSDeRn>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

BRASIL. Ministério do Turismo MTur. 2010a. **Turismo Náutico:** orientações básicas. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 3 ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: <<http://bit.ly/1L2LbjR>>. Acesso em: 15 de maio de 2015.

COSTA, M. L.; SILVA, A. C. P. **Unidades de conservação na Cidade do Rio de Janeiro: abordagens sobre políticas públicas ambientais em cidades metropolitanas.** Disponível em: <<http://bit.ly/1kE6naG>>. Acesso em: 08 de novembro de 2015.

FRAGA, C.C.L.; BOTELHO, E.S.; VILANI, R.M. **Relatório Anual do Projeto de Pesquisa “Cruzeiros, Meio Ambiente e Desenvolvimento de Destinos Turísticos” (Ano referência 2014), 2015.** Disponível no SIE. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

FONSECA, D.O.P. **Turismo repetitivo voltado ao mercado de cruzeiros:** Uma análise descritiva das regiões norte e sudeste do Brasil. Trabalho de Conclusão de Curso. Bacharelado em Turismo. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2012.

FUJITA, D.M.; ANDRADE JÚNIOR, H.F. Cruzeiros marítimos: histórico, evolução e tipologia voltados à hospitalidade comercial. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, 2014.

ICMBIO. **Parna da Tijuca.** Brasília: ICMBio, 2015a. Disponível em: <<http://bit.ly/1BPqsNr>>. Acesso em: 05 de junho de 2015.

ICMBIO. **Dados da visitação do Parque Nacional da Tijuca em 2014.** Brasília: ICMBio, 2015b. Disponível em <<http://bit.ly/1XWpxXO>>. Acesso em: 05 de agosto de 2015.

INEA. **Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro do Estado do Rio de Janeiro.** Disponível em: <<http://bit.ly/1BPmh4i>>. Acesso em: 05 de junho de 2015.

LEUZINGER, M. Congresso Brasileiro do Magistério Superior de Direito Ambiental. 8. 2010. Rio de Janeiro. Uso público em unidades de conservação. Anais... Rio de Janeiro: PUC- Rio. 2010. Disponível em: <<http://bit.ly/1lskypf>>. Acesso em: 20 de julho de 2014.

LOHMANN, G.; DUVAL, D. T. Destination morphology: A new framework to understand tourism-transport issues? **Journal of Destination Marketing & Management**, 3 (3) pp. 133-136, 2014.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão**. Rio de Janeiro: Campus; Elsevier, 2013.

MACIEL, G. G. **A mercantilização da cidade do Rio de Janeiro e suas implicações na gestão de unidades de conservação: um estudo sobre a concessão do Setor Paineiras/Corcovado (Parque Nacional da Tijuca - RJ)**. Rio de Janeiro, 2015. 177p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

MAZZEI, K.; COLESANTI, M. T. M.; SANTOS, D. G. Áreas verdes urbanas, espaços livres para o lazer. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 19, n. 1, p. 33-43, 2007.

O GLOBO. **Teleférico do Alemão bate ícones do Rio em números de visitantes**. O Globo on line, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em <<http://glo.bo/1SzQhdS>>. Acesso em: 05 de agosto de 2015.

PAGE, S. J. **Transportes e Turismo: Perspectivas globais**. Porto Alegre: Bookman, 2008.

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

PIER MAUÁ. **Histórico das Temporadas**. Rio de Janeiro, 2011a. Disponível em: <<http://bit.ly/1LYXYru>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

PIER MAUÁ. **Inauguração do VLT na zona portuária será em abril de 2016**, 2015. Disponível em: <<http://bit.ly/1WFpQZP>>. Acesso em: 20 de junho de 2015.

PIER MAUÁ. **Temporada Atual**. Rio de Janeiro, 2011b. Disponível em: <<http://bit.ly/1LYXYru>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

PORTO MARAVILHA. **Quem somos**. 2015a. Disponível em: <<http://bit.ly/1Sda4yT>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

PORTO MARAVILHA. **Mobilidade Urbana**. 2015b. Disponível em: <<http://bit.ly/1O92m8o>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

SENADO FEDERAL. Reforma do Código Florestal. **Serviços Ambientais**. Disponível em: <<http://bit.ly/1lceax3>>. Acesso em: 02 de junho de 2015.

SALDANHA, L. **Parna da Tijuca e MoNa dos Morros Pão de Açúcar e da Urca no município do Rio de Janeiro**. 2015a. Mapa. Elaborado com QGIS 2.12.0 Lyon.

SALDANHA, L. **Pier Mauá, Parna da Tijuca e MoNa dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca**. 2015b. Mapa. Elaborado com QGIS 2.12.0 Lyon.

SMAC. **Monumento Natural dos Morros do Pão de Açúcar e da Urca**. Disponível em: <<http://bit.ly/1eTDVPB>>. Acesso em: 05 de junho de 2015.

WARD, D. **Complete Guide to Cruising & Cruise Ships**. Berlitz: New York, 2014.

WIKIPÉDIA. **Sete maravilhas do mundo moderno**. Disponível em: <<http://bit.ly/1AO1FYx>>. Acesso em: 06 de junho de 2015.