



Cidades e desenvolvimento de destinos turísticos secundários:

uma abordagem com foco no sistema de transporte aquaviário

Cities and development of secondary tourism destinations: an approach focused on water-based transportation system

Ciudades y desarrollo de los destinos turísticos secundarios: una aproximación enfocada en el sistema de transporte acuaviario

Paolo Galli < paolo@pet.coppe.ufrj.br >

Programa de Engenharia de Transportes (PET/COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 30-jul-2015

Aceite 04-nov-2015

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

GALLI, P. Cidades e desenvolvimento de destinos turísticos secundários: uma abordagem com foco no sistema de transporte aquaviário. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 15 n. 3., p.362-377, dez. 2015.

REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PATROCÍNIO



Resumo: Este artigo indaga a relação entre transporte e desenvolvimento turístico de destinos secundários a partir da análise de duas cidades brasileiras apreciavelmente diferentes entre si, Rio de Janeiro e Belém. Para este fim, foi considerado o sistema de transporte aquaviário destas duas realidades e investigada a aplicabilidade de três modelos teóricos, dois de enfoque espacial e um com abordagem estrutural. O estudo confirmou a aplicabilidade destes modelos às duas cidades; a combinação dos modelos se tornou útil para examinar e comparar a oferta de transporte turístico aquaviário entre os dois destinos primário e os respectivos destinos secundários, e permitiu de encontrar alguma diferencia significativa entre eles. Por meio da análise, foram identificadas margens de aprimoramento da oferta turística nos territórios considerados, por meio do transporte aquaviário. Finalmente, com base no perfil da demanda turística internacional nos dois destinos primários, registrado durante o período 2007-2014, é proposta uma equação de previsão de fluxos turísticos internacionais entre destinos primários e secundários, a partir do método da Suavização Exponencial Simples.

Palavras-chave: Destinos Turísticos; Transporte Aquaviário; Desenvolvimento de Destino.

Abstract: This paper aims to investigate the relationship between transport and tourism development of secondary destinations, based on the analysis of two Brazilian cities appreciably different each other, Rio de Janeiro and Belem. For this purpose, was investigate the waterway transportation system of these two realities and assessed the applicability of three theoretical models, two of them based on spatial approach and one with a structural perspective. The study confirmed the applicability of these models to these two cities; the combination of the models proved to be useful to examine and compare the supply of waterway tourist transports between the primary destinations and their secondary destinations, and allowed to find some significant difference between them. Through this analysis, margins for improvement of the tourist offer in the assumed territories were identified, by means of the waterway transportation. Lastly, on the basis of the international tourist demand profile in this two primary destinations, recorded during the period 2007-2014, is proposed an international tourist flows forecasting equation, between primary and secondary destinations, molded on the Single Exponential Smoothing method.

Keywords: Tourist destinations; Water-based Transportation; Destination development.

Resumen: Este artículo aborda la relación entre destinos de transporte y desarrollo turístico en destinos secundarios, con base en el análisis de dos ciudades brasileñas sensiblemente diferentes entre sí, Río de Janeiro y Belén. Para tal fin, se consideró el sistema de transporte acuaviario de estas dos realidades y se investigó la aplicabilidad de tres modelos teóricos, dos de enfoque espacial y un de enfoque estructural. El estudio confirmó la aplicabilidad de estos modelos a las dos ciudades; la combinación de los modelos se ha constituido útil para examinar y comparar la oferta de transporte turístico acuaviario entre los dos destinos principales y sus destinos secundarios, permitiendo encontrar diferencias significativas entre ellos. A través del análisis, este estudio identifica márgenes de mejora de la oferta turística en los territorios considerados, mediante el transporte acuaviario. Por último, con base en lo perfil de la demanda turística internacional en los dos destinos principales, gravado en el período 2007-2014, se ha propuesto una ecuación de predicción de flujo de turistas internacionales entre destinos primarios y secundarios, a partir del método daSuavización Exponencial Simple.

Palavras clave: Destinos Turísticos; Transporte Acuaviario; Desarrollo de Destino.

Introdução

Na literatura sobre transportes e turismo, observa-se que as atividades turísticas são estreitamente dependentes do sistema de transportes (PRIDEAUX, 2000; PALHARES, 2003; PAGE, 2009; LOHMANN et al., 2013) e nisto se inclui o transporte que o destino proporciona para o visitante se deslocar dentro deste e entre este e outros destinos de interesse, que por sua vez pode se tornar uma característica que complementa e integra a experiência turística (HANNAM et al., 2014).

Evidentemente, nem todo destino turístico é uma cidade, contudo as cidades conforme o estudo da Organização Mundial do Turismo (OMT, 2012), estão assumindo um papel de destinos turísticos privilegiados em termos de aumento de volume de turistas, devido às características de sua oferta, que incluem “lazer, negócios, ou oportunidade de encontrar amigos e parentes”, sendo assim “os turistas contribuem para a economia local e apoiam o emprego em toda a cidade e arredores” (OMT, 2012, p. 4).

A atratividade turística exercitada pelas cidades é capaz de gerar benefícios não exclusivamente para estas, mas também para a região em que são sediadas, envolvendo em seu entorno vilas menores e/ou povoados que oferecem alguma característica de interesse turístico tornando-se destinos turísticos secundários, isto é, periféricos geograficamente ao destino turístico primário. Mesmo dentro das cidades podem haver destinos turísticos primários e conseqüentemente destinos turísticos secundários, e a compreensão da interação entre estes, ou seja, dos movimentos intradestino, se torna essencial numa estratégia de desenvolvimento (LEW, MCKERCHER, 2006).

Porém, para que os destinos secundários possam aproveitar desta posição de proximidade em relação aos destinos primários é necessário que algumas condições básicas se verifiquem sendo a acessibilidade e conseqüentemente os transportes elementos chave. Com foco no transporte aquaviário e o desenvolvimento de destinos turísticos secundários, este estudo preliminar aborda duas capitais brasileiras: (1) Belém, localizada no Estado do Pará (Região Norte do Brasil); (2) Rio de Janeiro, localizada em Estado homônimo (Região Sudeste do Brasil). Cada uma apresenta característica bem distintas relacionadas ao sistema aquaviário de passageiros e o desenvolvimento do turismo

O objetivo geral deste estudo é indagar a relação entre transporte e desenvolvimento turístico de destinos secundários localizados nas proximidades de destinos primários e atingíveis por meio de transporte aquaviário. Os objetivos específicos são: (a) identificar os destinos secundários com potencial turístico considerando duas capitais brasileiras consideradas, alcançáveis por meio de transporte aquaviário e individuar as eventuais ações de melhoria a serem implementadas; (b) averiguar a aplicabilidade de três modelos, aqui apresentados e considerados, que relacionam os transportes com os destinos turísticos e, mais especificamente, com a interdependência entre destinos primários e secundários; (c) delinear uma equação preditiva de fluxos turísticos internacionais entre destino primário e secundário, por via aquaviária.

O estudo é exploratório, de caráter descritivo, realizado através de pesquisa bibliográfica e com consulta a websites através da rede mundial de computadores, isto é, Internet. O trabalho está organizado em três seções, além desta introdução e das considerações finais. Com base nos resultados considera-se o modelo da Suavização Exponencial Simples aplicado à previsão de fluxos turísticos, com o intuito de delinear uma preditiva, sendo esta a principal contribuição preliminar deste trabalho.

Transportes e turismo, destinos primários e secundários

Entre os modelos e sistemas que podem servir de base para se explicar teoricamente a relação entre transportes e turismo, foram selecionados três para subsidiarem a discussão sobre a relação entre os destinos primários e secundários nas perspectivas de fluxos turísticos. Em específico, considerando os transportes aquaviários (e a intermodalidade, isto é, a interligação deste com outros modos de transportes) para o deslocamento entre destinos turísticos numa dada região receptora de turistas. O primeiro modelo adotado é de caráter estrutural com enfoque sistêmico e os outros dois são espaciais.

O modelo de Inskip (1991, apud SANTOS, 2004), adota o ponto vista ambiental e leva em consideração três aspectos que compõem o ambiente turístico, nomeadamente: (1) características do ambiente físico/atrações para os turistas (o produto); (2) as instalações e as infraestruturas turísticas/ambiente construído (a oferta); (3) a experiência turística e os relativos impactos no destino (a demanda). Este modelo individua nos transportes e nas infraestruturas elementos constituintes da oferta turística, que permitem que as atividades (o consumo) turísticas possam se verificar e que os turistas possam fruir delas, com o intuito de experimentar o ambiente.

Lundgren (1982) traça um modelo que diferencia os destinos com base nas dimensões e distribuição geográfica destes e aponta para quatro diferentes categorias e níveis de interação entre destinos turísticos: (1) Destinos metropolitanos com localização central, com um grande volume bidirecional de geração de viagens. À esta categoria pertencem centros urbanos metropolitanos ou centros internacionais com alta integração à rede de transportes; (2) Destinos urbanos periféricos, menores que os da categoria anterior e um pouco afastados. Eles registram maiores fluxos em entrada de que em saída, devido à sua relativamente menor capacidade de geração de viagens, menor população e mais fraca economia local. Quanto maior é atração turística destes destinos, maior é o desequilíbrio entre fluxos turísticos em entrada e saída. (3) Destinos rurais periféricos, em que são enfatizadas as características e extensão do seu meio ambiente. A atração destes destinos deve-se à combinação de características da paisagem, muitas vezes exploradas pelos turistas de algum centro urbano, que se torna ponto intermédio da viagem. Neste sentido, a localização dos destinos desta categoria é mais periférica e os fluxos turísticos em entrada e saída são fortemente desequilibrados, devido à alta atratividade do destino e à pequena população; (4) Destinos remotos e caracterizados pelo seu ambiente natural, que, de acordo com o autor, representam o tipo de destinos extremos por causa da clara oposição com o contexto a que a maioria dos centros urbanos geradores de fluxos turísticos pertencem. Nesta perspectiva, tanto o volume de visitantes quanto grau de utilização dos recursos destas áreas são estritamente controlados. Lundgren (1982) observa que os destinos do tipo (4), isto é, caracterizados pelos seus ambientes naturais, são dependentes das áreas de geração de fluxos turísticos, por ser o sistema econômico deles praticamente inexistente, e, portanto, podendo funcionar somente por meio da importação de serviços turísticos.

Palhares (2005), analisando, entre os outros, os modelos de Lundgren (1982), Leiper (1990) e Mariot (1969), destaca que cada um deles acrescenta algum aspecto ao sistema de transporte turístico, salientando, porém, que nenhum modelo chega a ser completamente abrangente. Com o intuito de agregar os elementos considerados pelos autores, entre outros, como: Transporte como elemento de ligação entre origem e destino; Grau de importância dos destinos pelos turistas, podendo distinguir assim entre destinos primários e secundários; Função de trânsito de algumas regiões e impacto recíproco entre sistema de transporte e ambientes externos; Distinção entre rotas diretas

(de acesso) e indiretas (recreacionais) que consentem a visita a outros lugares durante o caminho, o autor propõe um modelo de sistema completo de transportes turísticos, que condensa em si estes elementos, destacando que: qualquer viagem contempla pelo menos um destino primário, que poderá ser alcançado por meio de uma rota direta ou indireta. Em seguida, o turista poderá escolher se efetuar a viagem de volta à origem utilizando a mesma rota (direta ou indireta), ou se visitar destinos secundários, que, por sua vez, podem tornar-se pontos intermediários na viagem de volta à origem ou rumo a outros destinos primários ou secundários.

De acordo com este modelo, resulta evidente a relevância dos sistemas de transporte para a distribuição dos fluxos turísticos num território dado, e o impacto que os mesmos transportes podem proporcionar ao desenvolvimento do destino. Os modelos de Inskeep (1991), Lundgren (1982) e de Palhares (2005) serão utilizados como base para a discussão da relação entre transporte aquaviário e desenvolvimento do turismo no contexto deste estudo. Contudo, adianta-se que ambas as cidades, enquanto destinos primários (ver PALHARES, 2005) categorizam-se como destinos turísticos metropolitanos, com localização central (ver LUNDGREN, 1982), sendo assim muito relevante a relação entre os aspectos destacados por Inskeep (1991), notadamente os referidos ao transporte aquaviário e os produtos turísticos.

Aspectos metodológicos

O estudo é exploratório, sendo que:

3.1) A seleção das duas capitais brasileiras, isto é, Belém e Rio de Janeiro (destinos primários - D.P - deste estudo) para análise, justifica-se por dois motivos principais: (a) ambas são destinos turísticos indutores do desenvolvimento do turismo de acordo com o índice de competitividade do turismo nacional (Brasil, 2013, p.26 e 27); (b) a importância que o transporte aquaviário assume (ou pode assumir) para a indução do turismo, embora o uso desta opção para se deslocar se diferencie sensivelmente nas duas realidades,.

3.2) A partir da definição dos casos para estudo, foram identificados (ver item 3.1): (a) aspectos de interesse turístico (recursos e/ou atrações turísticas principais) que podem auxiliar na construção de destinos turísticos secundários (D.S.) que são acessados exclusivamente ou por opção pelo modo aquaviário; (b) a possibilidade do turista realizar um passeio diário¹ utilizando principalmente o modo aquaviário² (ida e volta no mesmo dia) entre o destino primário e os demais destinos secundários identificados. O Quadro 1. resume os critérios adotados.

¹ Excluindo, com isso, os destinos secundários classificados por Lundgren (1982) como “remotos”.

² Embora o foco seja no modo aquaviário torna-se relevante destacar a importância da intermodalidade, isto é, da interligação entre dois ou mais modos de transportes (rodoviário, aéreo, aquaviário, ferroviário) (Palhares, 2002).

Quadro 1. Destinos turísticos secundários

Critérios	Classificação do destino turístico de acordo com características apontadas por Lundgren (1982)	Principais recursos, Atividades e/ou atrativos	Infraestruturas e serviços de transporte aquaviário turísticos ou regulares	Tempo médio de navegação entre D.P.e D.S. (Minutos)
------------------	--	--	---	---

Fonte: Elaboração própria com base em Lundgren (1982), Inskeep (1991), e Palhares (2005). Legenda: D.P significa Destino Primário e D.S significa Destino Secundário. Aos tempos indicados no Quadro 1 têm que se acrescentar os do deslocamento do “baricentro” turístico dos dois destinos primários (vide nota 5 e 6).

A seguir são apresentados os resultados e discussões preliminares sobre desenvolvimento de destinos turísticos secundários com foco no transporte aquaviário. Ao final fazem-se considerações sobre a equação preditiva como uma forma de modelagem apta a prever fluxos turísticos entre destinos primários e secundários, possibilitados pelos respectivos sistemas de transporte aquaviário.

Discussões preliminares

Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro, capital do homônimo Estado, é um destino turístico internacional entre os primeiros cem a nível mundial (Euro monitor Internacional, 2015), isto já o caracterizaria como destino primário quando o objetivo é a demanda internacional. No estudo do Ministério do Turismo relativo à demanda turística internacional 2007 – 2013 (Brasil, 2014a) emerge que, em 2013, a maioria dos turistas estrangeiros (52,8%) que escolheram este destino foram motivados pelo produto “sol e praia”, 21,9% se declarou interessado em “natureza, ecoturismo e aventura” e 21,6% privilegiou os aspectos culturais do destino.

O clima é de tipo tropical, com temperaturas altas e chuvas frequentes durante o período que compreende os meses de dezembro a abril. A região sul da cidade está ao longo do litoral oceânico; nas duas extremidades leste/oeste encontram-se duas baías: a de Guanabara e a de Sepetiba, que contam com uma superfície aproximadamente de 330 km²(não incluindo as ilhas) e 130km, respectivamente. São estas duas bacias, as suas características de interesse turístico e as ligações aquaviária com o destino primário³, a serem consideradas por este trabalho. A influência que o destino turístico primário exercita através do transporte aquaviário para o desenvolvimento de destinos secundários no contexto turístico da cidade do Rio de Janeiro é apresentado no Quadro 2.

³ Embora a Cidade de Rio de Janeiro tenha uma extensão de aproximadamente 1.200 km², neste estudo vem considerado como destino primário o conjunto de bairros que compõem a zona sul e a Barra da Tijuca, por serem esses os lugares onde é sediado 88% das estruturas de hospedagem. (Fonte: Guia quatro rodas/Grupo Abril online <http://viajearqui.abril.com.br/paises/brasil>, acesso em 21/08/2015).

Quadro 2. Rio de Janeiro e o desenvolvimento de destinos secundários (D.S.) por meio do modo aquaviário.

D.S.*	Classificação do destino turístico de acordo com características apontadas por Lundgren (1982)	Principais recursos, Atividades e/ou atrativos	Infraestruturas e serviços de transp. aquaviário turísticos ou regulares	Tempo médio de navegação entre D.P. e D.S. (Minutos)
Magé/ Praia de Mauá	Urbano Periférico	Cultural/Histórico Estação marco zero Estrada de Ferro Mauá – Frágoso	Infraestruturas: Sim (cais) Serviços: Não	90
Guapimirim	Rural Periférico	Natureza Circuito de Ecoturismo e Desenvolvimento Sustentável	Infraestruturas: Não Serviços: Não	90
Ilha de Paquetá	Urbano Periférico	Cultural/Histórico Bairro histórico	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim	-**
Ilha de Villegagnon	Urbano Periférico	Cultural/Histórico Escola Naval da Marinha	Infraestruturas: Sim Serviços: Não (zona militar)	60
Niterói	Urbano Periférico	Cultural/Histórico - Fortaleza de Santa Cruz - Museu de Arte Contemporânea - Forte de Gragoatá (Praia de Jurujuba) Sol e Praia Outras praias	Infraestruturas: Sim (Araribóia com integração intermodal com ônibus) Serviços: Sim	-**
Guaratiba	Urbano Periférico	Natureza	Infraestrutura: sim Serviços: não	20 (+ integração, 30 minutos a pé)
Barra de Guaratiba	Rural Periférico	Sol e Praia	Infraestrutura: sim (pequenas embarcações) Serviços: não	-**

D.S.*	Classificação do destino turístico de acordo com características apontadas por Lundgren (1982)	Principais recursos, Atividades e/ou atrativos	Infraestruturas e serviços de transp. aquaviário turísticos ou regulares	Tempo médio de navegação entre D.P. e D.S. (Minutos)
Mangaratiba	Urbano Periférico	Sol e Praia Praias e ilhas próximas Natureza Cultural/Histórico Ruínas do Antigo Teatro	Infraestruturas: Sim Serviços: Não	-**

* Estes podem ser municípios, bairros ou regiões administrativas. Fonte: Elaboração própria com consulta a Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro – RIOTUR em <http://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/atracoes-turisticas> e In-natus, em: Ministério do Meio Ambiente em <http://www.mma.gov.br/component/k2/item/8043-rj-guapimirim>.

**Valor não indicado por causa da ausência de infraestruturas e/ou serviços de transportes aquaviários turísticos ou regulares.

A Figura 1. apresenta graficamente a distribuição espacial dos destinos secundários atuais e potenciais especificados no Quadro 2, em relação ao destino primário na cidade do Rio de Janeiro. Para tanto se considerou como ponto de origem do destino primário o bairro de Copacabana.

Figura 1. Distribuição geográfica dos destinos secundários identificados, respeito o Destino Primário na cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: Elaboração própria a partir dos resultados da pesquisa.

Com base no resultado da pesquisa por websites na internet (RIOTUR e Instituto Nacional de Tecnologia e Uso Sustentável, 2015) foram definidos sete destinos secundários que satisfazem os dois critérios de seleção adotados, conforme detalhado na Seção 3. Mais em detalhe, estes destinos, categorizados em Urbano Periféricos e Rural Periféricos segundo as características da classificação

de Lundgren (1982), apresentam recursos territoriais aptos a satisfazer uma demanda turística pertencente aos segmentos: Cultural (5), Sol e Praia (3) e Natureza (3).

Comparando estes dados com os resultados do estudo do Ministério do Turismo (Brasil, 2014a) resumidos na introdução a esta Subseção, percebe-se que estes destinos secundários têm potencial para satisfazer a demanda de boa parte dos turistas internacionais, interceptando com o próprio ambiente físico/atrações principais as preferências da demanda destacado a partir de Inskeep (1991). Entretanto destaca-se que alguns destes destinos não possuem infraestruturas portuárias ou serviços (entre outros) de transporte aquaviário de linha regular ou a uso turístico, não cumprindo, com isso, os critérios do modelo de Inskeep(1991).

Finalmente, uma mais aprofundada análise poderia destacar como o sistema de transporte aquaviário, além de favorecer uma maior diferenciação da oferta turística da Cidade do Rio de Janeiro, poderia facilitar a mobilidade entre destinos secundários (Palhares, 2005) que se encontram nos seus arredores. Por outro lado, a possibilidade de utilizar rotas recreacionais (Palhares, 2005) para se dirigir ao ponto central considerado (ou voltar à origem da viagem) não parece facilmente aplicável, seja considerando a topografia do território, seja se referimo-nos aos fluxos de turistas internacionais, que em 2013 chegaram no destino primário prevalentemente por via aérea (Brasil, 2014b).

Belém

Belém, capital do estado do Pará, é próxima à principal porta de acesso à maior floresta fluvial do planeta que, com os seus 5,5 milhões de km²(Ambiente Brasil⁴, 2015), também atrai turistas domésticos e internacionais. Neste caso, o estudo da demanda turística internacional (Brasil, 2014a) evidencia com em 2013, que o componente “natureza, ecoturismo e aventura” seja a mais procurada (36,6%), seguida por “sol e praia” (28,2%) e pela “diversão noturna” (14,4%). Sendo que a “cultura” atraiu somente o 12,3%.

Belém apresenta um clima equatorial, com chuvas constantes e ausência de estação úmida, sendo que este município abrange ilhas de diferente porte e posicionadas a sul, sudeste e norte do bloco mais urbanizado da cidade separadas do centro urbano de Belém pelo rio Guamá e as baías do Guajará e de Santo Antônio. Analogamente ao caso do Rio de Janeiro, nesta pesquisa é considerado Destino Primário a porção do município com a maior concentração de meios de hospedagem⁵.

A área de alcance, nesse caso, compreende as bacias das baías do Guajará, de Santo Antônio e de Marajó, e dos rios Guamá e Paracauari. Analogamente a quanto efetuado na subseção anterior, com base no resultado da pesquisa internet (Paraturismo, 2015) foram definidos cinco destinos secundários que satisfazem aos dois critérios de seleção adotados, conforme detalhado da Seção 3.

Estes destinos, como no caso anterior, são categorizados em Urbano Periféricos e Rural Periféricos segundo as características da classificação de Lundgren (1982), apresentando recursos territoriais (recursos e atrações turísticas) aptos a satisfazer uma demanda turística pertencente aos segmentos: Cultural (3), Sol e Praia (3) e Natureza (3). Vide Quadro 3.

4 Portal <http://ambientes.ambientebrasil.com.br>, focado em meio ambiente, que oferece informações online dirigidas à um público formador de opinião.

5 Aproximadamente 77% das estruturas de hospedagem de Belém se encontram nos bairros ao redor do centro, tais como Nazaré, Reduto, Cidade Velha, entre outros. (Fonte: Guia 4 rodas online <http://viajeaquai.abril.com.br/paises/brasil>, acesso em 21/08/2015).

Quadro 3. Belém do Pará e o desenvolvimento de destinos secundários (D.S.) por meio do modo aquaviário

D.S.*	Classificação do destino turístico de acordo com características apontadas por Lundgren (1982)	Principais recursos, Atividades e/ou atrativos	Infraestruturas e serviços de transp. aquaviário turísticos ou regulares	Tempo médio de navegação entre D.P. e D.S. (Minutos)
Ilha do Mosqueiro	Rural Periférico	Sol e Praia Praia do Farol Outras praias Natureza	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim	180
Ilha do Combu/ Furo do Benedito	Rural Periférico	Natureza Rio (furo) típico da região, vegetação Cultura Contato com comunidades autóctones	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim	40
Vila de Joanes	Rural Periférico	Cultura Sítio Arqueológico de Joanes Sol e Praia Praias de Joanes	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim	180
Soure	Urbano Periférico Rural Periférico	Cultura Gastronomia/ Artesanato Centro de artesanato Sol e Praia Praia do Pesqueiro	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim	180
Rio Paracauari	Rural Periférico	Natureza Contemplação	Infraestruturas: Sim Serviços: Sim (com integração rodoviária em Camará)	180

*Estes podem ser municípios, bairros ou regiões administrativas. Fonte: Elaboração própria com consulta ao sítio internet da Paraturismo.

A Figura 2. apresenta graficamente a distribuição espacial dos destinos secundários, respeito o destino primário em Belém e considerando como ponto de origem no destino primário o centro da cidade.

Comparando estes dados com os resultados do estudo do Ministério do Turismo (Brasil, 2014a) resumidos na introdução a esta subseção, percebe-se que estes destinos secundários, similarmente aos do caso anterior, têm potencial para satisfazer a demanda dos turistas internacionais, interceptando com o próprio ambiente físico/atrações principais as preferências da demanda (Inskeep, 1991).

Diferentemente dos Destinos Secundários da capital fluminense, estes destinos proporcionam infraestruturas portuárias e serviços de transporte aquaviário de linha regular e/ou a uso turístico, de acordo com o modelo de Inskeep (1991). Evidentemente, nesse caso, o território é fortemente influenciado pela dependência do elemento água, portanto a presença de portos (acessibilidade) e transportes intradestinos (mobilidade) se torna essencial, não apenas para o turista, mas também para a população residente.

Com base em Palhares (2005), devido à relativa concentração geográfica destes destinos secundários, é razoável presumir que os fluxos turísticos entre destinos secundários sejam facilitados pela capilaridade da rede de transporte e infraestruturas aquaviárias.

Entretanto, a posição geográfica e a topografia do território de Belém, não facilita rotas indiretas (recreacionais) nas viagens de ida ou volta, de e para o ponto de origem dos turistas que, como no caso do Rio de Janeiro, chegam neste Destino Primário, prevalentemente, via aérea (Brasil, 2014b).

Figura 2. Distribuição geográfica dos destinos secundários identificados, respeito o Destino Primário Belém



Fonte: Elaboração própria a partir dos resultados da pesquisa.

Delimitação da Equação de previsão inspirada pelo método da Suavização Exponencial Simples.

A partir do perfil dos turistas internacionais e os modelos explicativos da relação entre turismo e transportes (vide Seção 2.), nesta subseção é apresentada uma equação preditiva dos fluxos potenciais de turistas internacionais entre destino primário (D.P.) e os seus destinos secundários (D.S.), baseada no método *Single Exponential Smoothing* (Suavização Exponencial Simples, SES).

De acordo com Chen et al. (2008) a equação SES estabelece que a previsão para o período sob observação (t) é igual à observação relativa ao período anterior ($t - 1$) mais uma constante de suavização (α), multiplicados pelo erro que o modelo de previsão produziu no período anterior ($t - 1$). Estes valores são ponderados pela constante de suavização (α), que assume um valor entre 0 e 1. A Equação (1) resume a equação de previsão (CHEN et al., 2008):

$$F_t = F_{t-1} + \alpha (A_{t-1} - F_{t-1})$$

Equação (1)

Em que:

F_t = Valor previsto para o próximo período de tempo

F_{t-1} = Valor previsto para o período ($t - 1$)

α = Constante de suavização ($0 < \alpha < 1$)

A_{t-1} = Número de turistas observado no período ($t - 1$)

Witt e Witt (1995) apontam que os resultados deste método têm se demonstrados precisos em vários estudos de estimativa de fluxos turísticos, seja em termos de previsões de mudanças de tendência no curto prazo, seja para o que diz respeito aos pontos de inversão de tendência dos fluxos em prazos maiores. O método SES parece ser adequado a este estudo, por ser aplicável à séries temporais que não apresentam caráter de sazonalidade da demanda. Como o a unidade do tempo considerada é o ano solar, isto inclui tanto baixa quanto alta temporada. Entretanto, vale ressaltar que este método é aplicável quando é disponível um histórico de fluxos turísticos relativos aos destinos objeto de estudo. Portanto, como adiantado, a equação proposta em seguida é meramente de caráter lógico-descritivo.

Ao método SES vem acrescentada uma expressão ponderada que, levando em consideração os “novos” destinos secundários, considera o perfil dos turistas em termos de preferência de produto (proporção % da série histórica) e presença/ausência deste produto no destino secundário, e a variável “distância”, declinada no “tempo de viagem”, nos termos de margem entre tempos de viagem por modo rodoviário e por modo aquaviário. A distância é o denominador na equação, e vem, portanto, considerada um fator de *atrito* para os fluxos entre D.P. e D.S.

Resumindo, a equação (2), a seguir considera: (a) o(s) produto(s) turístico(s) dos destinos secundários promovidos pelas organizações ligadas ao turismo; (b) o perfil do turista internacional (Brasil, 2014a); e (c) a facilidade em alcançar os destinos secundários a partir do destino primário - inversamente proporcional aos tempos de navegação. Portanto, trata-se de uma proposta para estimar o impacto que um sistema de transporte aquaviário pode trazer num determinado D.S., em termos de atração de fluxos turísticos internacionais, provenientes do D.P. mais próximo. A proposta de equação estimativa de futuros fluxos turísticos internacionais entre Destinos Primários e Secundários, via aquaviária é a seguinte:

$$Ft_{i_psaq}(t) = \frac{[Ft_{idp}(t-1) + \alpha (Rt_{idp}(t-1) - Ft_{idp}(t-1))] k \sqrt{[(C_s P_s + C_n P_n + C_c P_c) Tr_{aq} - (C'_s P_s + C'_n P_n + C'_c P_c) Tr_{rod}]^2}}{[t_{aqp-si} + (t_{aqp-si} - t_{rodp-si})]^\beta} \epsilon$$

Equação (2)

Em que:

- $Ft_{i_psaq}(t)$ = Previsão de fluxos turísticos internacionais entre Destino Primário (D.P.) e Destino Secundário(D.S.) i , via Aquaviária, no período de tempo (t)
- α = Constante de suavização
- $Ft_{idp}(t-1)$ = Previsão de fluxos de Turistas Internacionais no D.P. para o período (t-1)
- $Rt_{idp}(t-1)$ = Turistas Internacionais observados no D.P., no período de tempo (t-1)
- k = Parâmetro (de 0 a 1) indicando a proporção dos turistas que visitariam o D.S. i
- $C_{s,n,c}$ = Contribuição (% do Total = 1) de turistas interessados ao específico produto, sendo: s= Sol e Praia, n= Natureza, c= Cultura
- $C'_{s,n,c}$ = Contribuição (% do Total = 1) de turistas interessados ao específico produto, sendo: s= Sol e Praia, n= Natureza, c= Cultura, que utilizariam o modo rodoviário para se deslocar até o D.S. i
- $P_{s,n,c}$ = Presença, no Destino Secundário, do Produto Sol e Praia, Natureza, Cultura (variável discreta)
- Tr_{aq} = Presença/Ausência de serviço e infraestruturas de transporte aquaviário no D.S. i (var. discreta)
- Tr_{rod} = Presença/Ausência de serviço e infraestruturas de transporte rodoviário no D.S. i (var. discreta)
- t_{aqp-si} = Tempo médio de viagem entre D.P. e D.S. i por modo aquaviário
- $t_{rodp-si}$ = Tempo médio de viagem entre D.P. e D.S. i por modo rodoviário
- β = Parâmetro ligado às características da viagem
- ϵ = Erro estatístico

Na Equação (2) é implícita a condição ($Tr_{aq} \neq 0$) que existam serviços e infraestruturas aquaviárias disponíveis para os turistas poderem se deslocar até o destino secundário. Em caso o D.S. possa ser atingido também por meio do modo rodoviário, este se torna um competidor do modo aquaviário e a sua competitividade dependerá, entre as outras, da variável “tempo de viagem”, caso esta seja inferior. Assim, o atrito vem aumentado ou diminuído pela subtração ($t_{aqp-s} - t_{rodp-s}$).

Vale remarcar que a Equação (2) não é considerada exaustiva, por faltar dados ligados à preferência modal dos turistas, que no decidir qual modo utilizar, poderia considerar outras variáveis, como: necessidade de deslocamento dentro do D.S., presença/ausência de estacionamento, atritos do trajeto (qualidade da pista, nível de tráfego, outros idealmente representadas pelo expoente β , hidrofobia, etc.). De fato, estas variáveis têm que ser especificamente consideradas nas previsões de fluxos para um destino secundário, de acordo com o produto turístico, o perfil da demanda e os tempos (ou as distâncias) de viagem.

Considerações finais

Os modelos de Lundgren (1982), Inskeep (1991), Palhares (2005), se demonstraram referências úteis à análise das duas realidades consideradas por este estudo, demonstrando isto a importância da fundamentação teórica na abordagem e na comparação de destinos turísticos e relativos sistemas de transporte.

Rio de Janeiro e Belém possuem característica e recursos em linha com a demanda turística internacional. Contudo, é válido remarcar que alguns dos destinos secundários considerados neste estudo, não fazem parte da oferta turística promovida pelos órgãos institucionais prepostos, ou não são objeto de oferta turística que preveja o uso de transporte aquaviário. Entretanto, quando considerada a realidade geográfica de Belém, era esperado um leque maior de oferta turística que envolvesse o transporte aquaviário. Atualmente, esta oferta, inclui uma parte limitada dos destinos secundários situados ao redor do que se definiu com destino primário, que poderiam assumir um valor estratégico para a mesma cidade, em termos de diferenciação e magnitude de produto turístico.

Cabe remarcar que a natureza exploratória deste estudo, e o meio utilizado para conduzi-lo, isto é, internet, se por um lado facilitou a coleta de dados e informações, do outro limitou o conhecimento aprofundado dos territórios dos destinos secundários considerados, principalmente no que diz respeito à vocação turística deles e da oportunidade de incluir outros destinos secundários atualmente não inseridos na oferta turística pelos órgãos de comunicação consultados neste trabalho.

Finalmente, para futuros estudos e com o intuito de efetuar análises mais aprofundadas e rigorosas das realidades a serem indagadas, considera-se necessário conduzir pesquisas de campo nos destinos secundário que permitam de coletar dados relativamente ao perfil da oferta – recursos turísticos e sistemas de transportes disponíveis – e da demanda – perfil do turista, preferência modal, entre outros -. Isto, juntamente aos dados e às estatísticas fornecidas pelas pesquisas conduzidas pelos Órgãos prepostos, consentiria de testar a capacidade preditiva da Equação (2) de estimativa de fluxos turísticos internacionais entre Destinos Primários e Secundários, proposta neste trabalho e, conseqüentemente, de aperfeiçoá-la. De fato, uma ferramenta de previsão especificamente focada na relação entre sistema de transporte aquaviário, em territórios dotados de uma configuração topográfica que o consinta, e destinos turísticos secundários, poderia fornecer informações aptas a endereçar políticas de desenvolvimento turísticos e estratégias de posicionamento do destino primário no mercado turístico internacional.

Referências bibliográficas

AMBIENTEBRASIL. Ambiente Amazônia, Localização da Floresta Amazônica. Disponível em, http://ambientes.ambientebrasil.com.br/amazonia/floresta_amazonica/floresta_amazonica_-_localizacao.html. Acesso em 14 de julho de 2015.

BRASIL. **Índice de competitividade do turismo nacional**; destinos indutores do desenvolvimento turístico regional. Ministério do Turismo, SEBRAE, Fundação Getúlio Vargas. Brasília, 2013. Disponível em http://www.dadosfatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosfatos/outros_estudos/downloads_outrosetudos/RelBrasil_final_web2013.pdf. Acesso em 19 de agosto de 2015.

BRASIL. **Estudo da demanda turística internacional 2007-2013**. Departamento de Estudos e Pesquisas, Secretária Nacional de Políticas de Turismo, Ministério do Turismo. Brasília: Brasil, 2014a.

BRASIL. **Anuário estatístico de Turismo 2014** – ano base 2013, Secretária Nacional de Políticas de Turismo, Ministério do Turismo. Brasília: Brasil, 2014b.

CHEN, R. J. C., BLOOMFIELD, P., CUBBAGE, F. W. Comparing forecasting models in tourism. **Journal of Hospitality & Tourism Research**, v. 32 (1), p. 3-21, fev. 2008.

EUROMONITOR INTERNATIONAL. **Top City Destinations Ranking**. 2015. Euromonitor International, 2015. Disponível em <http://blog.euromonitor.com/2015/01/top-100-city-destinations-ranking.html>. Acesso em 6 de junho de 2015.

GUIA QUATRO RODAS/GRUPO ABRIL. Viagem, Sonhe. Planeje. Embarque. 2015. Disponível em: <http://viajeaquibril.com.br/paises/brasil>. Acesso em 21 de agosto de 2015.

HANNAM, K., BUTLER, G., PARIS, C. M. Developments and key issues in tourism mobilities. **Annals of Tourism Research**, v. 44, p.171–185, jan. 2014.

INNATUS, Instituto Nacional de Tecnologia e Uso Sustentável. **Elaboração do Circuito de Ecoturismo e Desenvolvimento Sustentável da APA Guapimirim**. Ministério Do Meio Ambiente, Projeto PDA 031-MA Disponível em <http://www.mma.gov.br/component/k2/item/8043-rj-guapimirim>. Acesso em 8 de junho de 2015.

LEIPER, N. **Tourism systems: an interdisciplinary perspective**. Palmerston North: Department of Management Systems, Massey University. Nova Zelândia, 1990.

LEW, A., MCKERCHER, B. Modeling tourist movements: a local destination analysis. **Annals of Tourism Research**, v. 33 (2), p. 403–423, Abr. 2006.

LOHMANN, G., FRAGA, C. CASTRO, R. **Transportes e Destinos turísticos: Planejamento e Gestão**. Ed. Elsevier Editora. Rio de Janeiro: Brasil, 2013.

LUNDGREN, J. O. J. **The tourist frontier of Nouveau Quebec: functions and regional linkages**. *Tourist Review*, v.37, n.2, p. 10-16.1982.

MARIOT, P. Preistovoré aspekty cestovného ruchu a otázky gravitačného zánemia návštevnych miest. **Geografický Casopis**, v.21, n. 4, p. 287-312.1969.

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

_____The role of transport in tourism development: nodal functions and management practices. **International Journal of Tourism Research**, v.5, p.403-407, set./out. 2003.

_____Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: TRIGO, L. G. G.(Org.) **Análises Regionais e Globais do Turismo Brasileiro**. 1ed. São Paulo: Roca, p. 641-669. 2005.

PAGE, S. **Transport and Tourism: global perspectives**. Prentice Hall. 2009.

PARATUR. **Pará, a obra-prima da Amazônia**. Secretaria de Turismo, Paratur - Governo do Estado do Pará, Disponível em www.paraturismo.pa.gov.br. Acesso em 19 de agosto de 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO - OMT. **Global Report on City Tourism**. AM Reports: 202, v. 6. Madri: Espanha, 2012.

PRIDEAUX, B. The Role of the Transport System in Destination Development. **Tourism Management**, v. 21, p. 53-63 fev. 2000.

RIOTUR, Empresa de Turismo do Município do Rio de Janeiro. **Atrações turísticas**. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/riotur/atracoes-turisticas>. Acesso em 12 de agosto de 2015.

SANTOS, G. E. **Modelo gravitacional do turismo**: proposta teórica e estudo empírico dos fluxos turísticos no Brasil. Dissertação de M.Sc, Programa de Mestrado, Universidade de São Paulo, USP. São Paulo: Brasil, 2004.

WITT, S. F., WITT, C. A. Forecasting tourism demand: A review of empirical research. **International Journal of Forecasting**, v. 11, p. 447-475, set. 1995.