

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

SUSTENTABILIDADE TURÍSTICA: ESTUDO DA
CAPACIDADE DE CARGA DE ÁREAS TURÍSTICAS
ESTUDO DE CASO DO PORTO DA BARRA -
ILHA DE SANTA CATARINA

GLADIS LÚCIA MADDALOZZO GRANEMANN

FLORIANÓPOLIS
1999

GLADIS LÚCIA MADDALOZZO GRANEMANN

SUSTENTABILIDADE TURÍSTICA: ESTUDO DA
CAPACIDADE DE CARGA DE ÁREAS TURÍSTICAS
ESTUDO DE CASO DO PORTO DA BARRA -
ILHA DE SANTA CATARINA

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM GEOGRAFIA

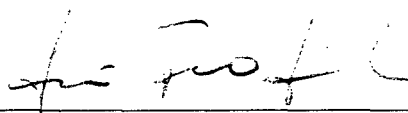
FLORIANÓPOLIS

1999

"Sustentabilidade Turística: Estudo da Capacidade de Carga de Áreas Turísticas – Estudo de Caso do Porto da Barra – Ilha de Santa Catarina"

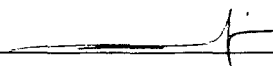
Gladis Lúcia Madalozzo Granemann

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, área de concentração em Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFSC, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.

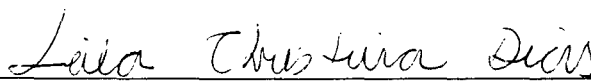


Prof. Dr.º Luiz Fernando Scheibe
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Geografia

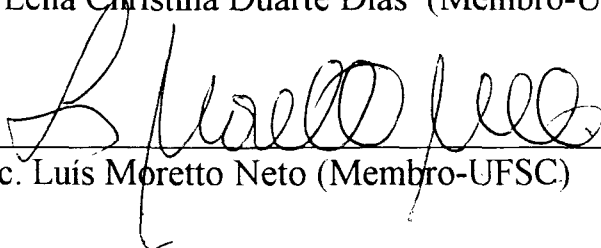
APROVADA PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 10/08/1999



Dr. Augusto Cesar Zeferino (Orientador-UFSC)



Dr.ª Leila Christina Duarte Dias (Membro-UFSC)



M.Sc. Luis Moretto Neto (Membro-UFSC)

Florianópolis - 1999

À

Sérgio, Gabriel e Valentina

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. Augusto César Zeferino pela sua eficiente orientação;

À Professora Dr^a. Leila C. Duarte Dias e ao Professor Msc. Luis Moretto Neto pelo apoio e sugestões concedidos desde o início deste trabalho;

Ao Professor Dr. João Albino Silva, da Universidade do Algarve - Portugal, por ter-me fornecido imprescindíveis informações e subsídios à pesquisa desenvolvida;

À Professora Dr^a. Lucijane Monteiro de Abreu, da Universidade Católica de Brasília, pelas sugestões apresentadas e cessão de material técnico necessários à avaliação dos impactos ambientais e elaboração da matriz de integração;

À empresa Portobello, em especial ao Sr. Dilnei Silva Bittencourt um dos diretores da Portobello Construções e Incorporações Ltda., por ter me recebido e fornecido as principais informações sobre o projeto "Porto da Barra".

À Universidade Federal de Santa Catarina pela oportunidade oferecida;

Ao CNPq pela ajuda financeira;

Agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para o êxito desta dissertação.

SUMÁRIO

LISTA DE TABELAS	viii
LISTA DE FIGURAS.....	ix
LISTA DE GRÁFICOS.....	x
RESUMO.....	xi
I. INTRODUÇÃO	13
1.1 Definição do tema e problemática.....	13
1.2 Hipóteses.....	15
1.3 Objetivo.....	16
1.4 Justificativa e relevância da dissertação	17
1.5 Metodologia.....	19
1.6 Estudo de caso.....	20
1.7 O conteúdo.....	22
CAPÍTULO 1 - PARTICULARIDADES DO FENÔMENO TURÍSTICO	23
1.1 Breve revisão histórica e conceitual sobre o turismo	23
1.2 Algumas considerações sobre o lazer	27
1.3 O turismo e a dificuldade em defini-lo	29
1.4 Turismo e organização espacial - adequação entre oferta e demanda turística	34
1.5 A dinâmica do turismo internacional	37
1.6 Turismo receptivo brasileiro	41
CAPÍTULO 2 - DESENVOLVIMENTO DO TURISMO SUSTENTÁVEL	46
2.1 A relação entre turismo e meio ambiente	46
2.2 Ecoturismo - uma forma alternativa de turismo	50
2.3 Desenvolvimento turístico sustentável.....	54
CAPÍTULO 3 - DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE DE CARGA (CARRYING CAPACITY)	58
3.1 Conceitos básicos	58
3.2 Metodologia aplicada	63
3.2.a Análise do vetor ISEC - indicador de sensibilidade ecológica	68
3.2.b Análise do vetor IREC - indicador de potencial de recursos	72
3.2.b.1 Síntese da avaliação dos vetores ISEC e IREC	75
3.2.c Análise do vetor IRSE - indicador de relevância sócio-econômica	77
3.2.c.1 Seleção das dimensões de avaliação sócio-econômicas	77
3.2.c.2 Metodologia de avaliação dos domínios	79
3.2.c.3 Justificativa e apresentação detalhada das dimensões	80
3.2.c.4 Síntese da avaliação do vetor relevância sócio-econômica	92
3.2.d Análise do indicador IIC - indicador de intensidade de carga	92
3.2.d.1 Síntese operacional do vetor intensidade de carga	95
3.3 Integração dos vetores de avaliação de impactos	96

CAPÍTULO 4 - APLICAÇÃO DA METODOLOGIA	105
4.1 Ensaio simulado da aplicação da metodologia de avaliação multidimensional da capacidade de carga turística do projeto "Porto da Barra".....	105
I - Relevância sócio-econômica - IRSE	107
1 Dimensão emprego	107
1.a Síntese da avaliação da dimensão emprego	117
1.b Conclusão final da dimensão emprego	117
2 Dimensão rendimento.....	119
2.a Síntese da avaliação da dimensão rendimento	124
2.b Conclusão final da dimensão rendimento	124
3 Dimensão rentabilidade	126
3.a Síntese da avaliação da dimensão rentabilidade	130
3.b Conclusão final da dimensão rentabilidade	130
4 Efeitos de difusão	131
4.a Síntese da avaliação da dimensão efeitos de difusão	142
4.b Conclusão final dos efeitos de difusão	142
5 Síntese da avaliação do vetor relevância sócio-econômica	143
II Índice de intensidade de carga - IIC	144
IIa Infra-estrutura associada	148
IIb Síntese operacional do vetor intensidade de carga	154
III Indicador de sensibilidade ecológica - ISEC	155
IIIa Síntese operacional do vetor ISEC	169
IV Indicador de potencial de recursos - IREC	170
IVa Síntese operacional do vetor potencial de recursos - IREC	173
V Integração final dos domínios de avaliação	174
CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES FINAIS.....	178
BIBLIOGRAFIA	183

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 Evolução do tempo livre	25
Tabela 1.2 Principais países receptores de turistas do mundo 1980/1992/1997...	39
Tabela 1.3 Principais portões de entrada de turistas.....	44
Tabela 3.1 Recursos naturais e histórico-culturais	64
Tabela 3.2 Atividades e infra-estrutura turística	66

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 Classificação dos viajantes	31
Figura 3.1 Tipificação dos impactos	71
Figura 3.2 Compatibilidade atividade/atividade	74
Figura 3.3 Valor turístico absoluto	74
Figura 3.4 Modelo global de integração de efeitos	98
Figura 3.5 Situação de excelência	100
Figura 3.6 Situação de exclusão	101
Figura 3.7 Situação de reavaliação - zona crítica moderada	102
Figura 3.8 Situação de reavaliação - zona crítica intensa	103
Figura 4.1 Matriz das ações do projeto Porto da Barra frente aos impactos ambientais	156
Figura 4.2 Valor turístico absoluto dos recursos	171
Figura 4.3 Compatibilidade atividade/atividade	172
Figura 4.4 Síntese de avaliação	175

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1 Entrada de turistas no Brasil	42
Gráfico 3.1 Indicadores de relevância e sensibilidade	79
Gráfico 3.2 Gráfico de referência global da avaliação da intensidade de carga.....	95
Gráfico 3.3 Gráfico de integração bidimensional	99

RESUMO

Ao se elaborar esta pesquisa, estabeleceu-se um tema central - a análise da capacidade de carga de áreas turísticas. A escolha deste tema foi fundamentada na necessidade de conduzir, de forma racional e ordenada, as transformações sofridas no espaço em decorrência da prática do turismo no que tange aos seus aspectos sócio-econômicos, ecológicos, de infra-estrutura e de potencialidades. Procurou-se promover a conciliação entre o desenvolvimento econômico do turismo e a preservação do meio ambiente - base de toda atividade turística.

Dentre as diversas fórmulas de cálculo da capacidade de carga optou-se, neste trabalho, pela aplicação da metodologia de "Avaliação Multidimensional", segundo a qual foram utilizados quatro vetores de análise relacionados à instalação de equipamentos em áreas turísticas. Os vetores analisados foram: o de relevância sócio-econômica, de sensibilidade ecológica, de potencialidade dos recursos turísticos e de carga turística. Para que fosse testada sua eficácia, a metodologia proposta foi aplicada em um projeto turístico de grande porte em Florianópolis - o "Porto da Barra".

O trabalho tem o objetivo de verificar a seguinte hipótese: *"equilíbrio entre a utilização e 'exploração' de recursos ambientais para fins turísticos e sua preservação e sustentabilidade depende, em grande parte, da utilização de metodologias próprias que determinem a Capacidade de Carga da área turística explorada.*

Em termos de conteúdo, o trabalho apresenta no primeiro capítulo uma breve revisão histórica e conceitual sobre o turismo e lazer. Em seguida, desenvolveu-se uma discussão que abrangeu a relação entre o turismo e o meio ambiente e da necessidade de se desenvolver o turismo de maneira sustentável.

O terceiro capítulo traz os conceitos básicos de Capacidade de Carga Turística e apresenta de maneira detalhada a metodologia de "Avaliação Multidimensional".

Para demonstrar a aplicabilidade da metodologia, foi utilizado como exemplo o projeto "Porto da Barra". Mediante a análise de sua Capacidade de Carga verificou-se as possibilidades de se alcançar a sustentabilidade da exploração turística. Foi possível concluir que a metodologia proposta é de fácil aplicabilidade e que pode contribuir para a elaboração de planejamentos turísticos, pois avalia a situação existente e propõe alternativas, caso existam situações incompatíveis com a proposta de sustentabilidade.

I- INTRODUÇÃO

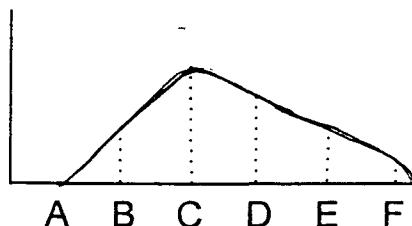
I.1 DEFINIÇÃO DO TEMA E PROBLEMÁTICA

Neste final de Século XX, o turismo é considerado um dos principais setores econômicos em evolução. Segundo especialistas, o setor empregou em 1996, 255 milhões de pessoas e arrecadou em impostos cerca de 655 bilhões de dólares em todo o mundo (ABLA, 1996:1). Se considerarmos o volume de passageiros, também constatamos uma grande evolução: segundo a Organização Mundial do Turismo - OMT, em 1950, o volume de passageiros no mundo era de 25,3 milhões e, em 1990, este volume já atingia 455,6 milhões de pessoas. Para o ano 2000 está estimado um volume de 661 milhões de turistas (Embratur, 1996b:109).

Este quadro otimista e animador fez com que outros países, além daqueles que já possuíam uma tradição turística, engrossassem o rol dos países receptores de turistas. No entanto, constata-se que, por motivos variados, as políticas de desenvolvimento do setor seguidas por esses países nem sempre consideraram as questões referentes à preservação e conservação do meio ambiente, que é a base de toda exploração turística.

Assim, o crescimento do movimento turístico e suas implicações no meio ambiente, têm suscitado o interesse de muitos pesquisadores que, apoiados em estudos e observações, elaboraram alguns modelos de estudo da evolução das destinações turísticas. O resultado dessas pesquisas indica que, na maioria das vezes, o núcleo turístico passará pelo chamado "ciclo turístico" ou "ciclo de vida das destinações turísticas". Segundo Fuster in

Barretto (1991:67) esse ciclo compreende as seguintes fases:



A = Sem turismo

C = Equilíbrio

E = Dissolução

B = Em crescimento

D = Saturação

F = Morte

A fase "A" está caracterizando uma cidade que existe sem o turismo e que, por possuir recursos naturais e/ou culturais, se transforma em um núcleo turístico. Essa transformação acontece graças à adaptação e criação de infraestrutura básica urbana e turística, além da instalação de equipamentos de apoio para atender a nova demanda.

Depois de criado o núcleo, é preciso que seja estabelecido o equilíbrio entre a demanda e a capacidade de absorção do núcleo. Nesta fase não se pode permitir que a demanda supere a oferta. Caso isso ocorra o núcleo passará pelas fases de saturação, dissolução e será abandonado pela clientela turística, caracterizando seu declínio.

Segundo o modelo estabelecido por Butler (Ruschmann, 1994:125), a destinação turística entra em declínio depois que a mesma chega ao "apogeu quantitativo da demanda", ou seja, quando o número de turistas que visita a localidade chega ao ponto de saturação de sua capacidade. Ainda segundo Butler, isso acontece porque, para viabilizar economicamente os

equipamentos turísticos instalados nas fases anteriores, seus preços baixam e passam a atrair uma demanda com poder aquisitivo menor, promovendo o turismo de massa, apontado pelos especialistas como o principal responsável pela degradação ambiental.

A atividade turística ou qualquer outra atividade econômica são grandes “consumidores da natureza” (Ruschmann, 1994:2) e não se pode deixar de crescer para livrar-se dos impactos negativos sobre o meio ambiente (Sachs, 1986:71). À medida em que o turismo é importante para o desenvolvimento econômico das regiões e que a preservação do meio ambiente é fundamental para a conservação do sistema turístico, várias questões devem ser respondidas. Dentre as mais importantes destacamos:

- ◆ *Pode existir equilíbrio e harmonia entre a preservação do meio ambiente, a matéria-prima do turismo, e o desenvolvimento econômico resultante da exploração do meio como atividade recreativa?*
- ◆ *Como explorar economicamente o turismo de forma a transformá-lo em um vetor de desenvolvimento responsável pela melhoria da qualidade de vida da população, utilizando os recursos disponíveis no meio natural, sem causar danos ambientais e saturação da infra-estrutura?*

1.2 HIPÓTESES

Considerando que o planejamento turístico é um procedimento indispensável para se tentar harmonizar objetivos sócio-econômicos e ambientais, neste estudo defenderemos a idéia de que existem metodologias científicas

capazes de resolver a “equação turística” que envolve a preservação do meio e o desenvolvimento econômico. Senso assim, nossa problemática se concentra em torno da seguinte hipótese:

- ◆ *O equilíbrio entre a utilização e “exploração” de recursos ambientais para fins turísticos e sua preservação e sustentabilidade depende, em grande parte, da utilização de metodologias próprias que determinem a CAPACIDADE DE CARGA da área turística explorada.*

I.3 OBJETIVO

Qualquer equipamento de lazer instalado em regiões que possuam potencial turístico deve conciliar a sua viabilidade econômica, a satisfação dos turistas e da população residente, a coerência com a oferta local e a conservação do meio ambiente.

Considerando a possibilidade da instalação de equipamentos turísticos de grande porte em áreas cuja fragilidade do meio ambiente é real, nosso trabalho tem como objetivo principal:

- ◆ *Fornecer subsídios para a aplicação de técnicas de avaliação que determinem a Capacidade de Carga (“Carrying Capacity”) de áreas turísticas face à sua exploração.*

I.4 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DA DISSERTAÇÃO

O presente trabalho justifica-se por buscar soluções às questões que envolvem o desenvolvimento do setor turístico e seu equilíbrio com o meio ambiente.

Analisar os efeitos do turismo sobre o núcleo receptor é uma questão complexa. Eles podem variar segundo o número de freqüentadores, segundo a capacidade do país de acolher tal fluxo e, ainda em função dos benefícios que a exploração do turismo pode trazer para a população local, tanto em termos econômicos quanto em equipamentos de usos coletivos. Além disso, a saturação da estrutura turística pode causar a degradação ambiental da região, envolvendo assim, novas frentes de análise.

Se a análise dos efeitos do turismo sobre o país receptor é uma questão complexa, buscar um ajuste entre os impactos sofridos pelo meio ambiente e a valoração de seu desenvolvimento econômico é um dos maiores desafios que se pode enfrentar.

A exploração dos recursos naturais para fins recreativos e a sustentação da qualidade ambiental das regiões exploradas tem gerado muitas discussões nos meios acadêmicos, empresariais e governamentais. É indiscutível o fato de que a exploração desses recursos causa alguns danos para o meio, mas proporciona, ao mesmo tempo, muitos benefícios econômicos e sociais. Neste caso, cabe aos pesquisadores, estudiosos da matéria, encontrar um equilíbrio entre a exploração econômica do meio ambiente para a prática de atividades turísticas e a preservação deste mesmo espaço.

O fenômeno turístico pode ser estudado sob diversos prismas, seguindo as exigências de cada área científica, não possuindo, portanto, nem critérios nem métodos teóricos de análise próprios.

Para a geografia, a área de análise que envolve a temática do turismo é bastante vasta, haja vista a amplitude do fenômeno. O estudo geográfico do turismo analisa a espacialização dos fluxos turísticos, a organização do espaço e seus resultados nas zonas receptoras e emissoras de turistas e a relação do homem com o meio ambiente.

A preocupação com a preservação dos recursos naturais, e o cuidado em relação à sua exploração para fins recreativos é, também, objeto de reflexão para os geógrafos.

No que se refere aos assuntos ligados à área dita "humana" da geografia, podemos dizer que o turismo, embora praticado por pessoas, não pode ser definido em função dos turistas como seres individuais. Fazem parte das definições e análises, as transformações da paisagem, o fluxo de pessoas e os impactos econômicos. Segundo Georges Cazes (apud Lazzarotti, 1994: 635), "...a dicotomia emissor/receptor se ela é cômoda, carece de pertinência: o mundo turístico se organiza, de fato, em dobro onde as duas funções coexistem e se combinam de maneira complexa para se desenhar os conjuntos territoriais ...". (trad. autora).

Além disso, a relação *centro-periferia* é bastante importante na organização do espaço turístico, não somente na noção de distância do centro, mas no sentido de dependência de um território em relação a outro. Quando o setor turístico de uma região se organiza visando atrair indivíduos de outra sociedade, se

estabelece uma relação de dependência entre dois espaços e dois indivíduos. Surge então a problemática geopolítica das relações entre dois espaços distintos do globo.

1.5 METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho e a consecução dos objetivos propostos, utilizou-se como suporte a metodologia de “Avaliação Multidimensional”, que se apresenta como um meio de encontrar o equilíbrio entre a preservação do meio natural e a exploração econômica do mesmo, de forma a manter o funcionamento do sistema turístico como uma atividade econômica sustentada.

Em síntese, ela trata da análise de quatro vetores relacionados a um programa turístico: a **Relevância Sócio-Econômica (IRSE)**, a **Sensibilidade Ecológica (ISEC)**, a **Potencialidade dos Recursos Turísticos (IREC)** e a **Carga Turística (IIC)** existente. Os vetores de análise são analisados separadamente e mais tarde se integram em um único plano de análise, determinando a Capacidade de Carga do programa turístico.

A metodologia dá subsídios, tanto aos empreendedores turísticos como à sociedade em geral, condições de visualizar com antecedência as contribuições e os riscos a que estarão expostas as áreas de instalação do empreendimento turístico, podendo, desta maneira, prevenir alguns problemas que podem vir surgir posteriormente.

Essa metodologia foi desenvolvida em Portugal no Centro Interdisciplinar de Estudos Econômicos (CIDECE) e Centro de Estudos de Planejamento e Gestão

do Ambiente (CEPGA), sob coordenação do professor João Albino Silva da Universidade do Algarve. Ela foi apresentada à Direção Geral do Turismo de Portugal para ser utilizada pelos organismos responsáveis pelo planejamento turístico no país.

I.6 ESTUDO DE CASO

A metodologia de avaliação da Capacidade de Carga Turística será aplicada no “Porto da Barra”, projeto proposto pelo grupo empresarial catarinense Portobello.

Escolhemos este projeto para nosso estudo de caso, porque se trata de um empreendimento de grande porte e de grande importância para o desenvolvimento do turismo em Florianópolis, mais especificamente, para a Barra da Lagoa e entorno. Além disso, a polêmica que o cerca, principalmente em relação aos seus impactos ambientais, transforma-o em um belo desafio para estudantes e pesquisadores das áreas de geografia e turismo.

Essa aplicação será apenas uma simulação, uma vez que alguns aspectos devem ser observados para que a metodologia seja aplicada:

- ✓ Em primeiro lugar, gostaríamos de salientar que o objetivo desta aplicação é testar a real capacidade de avaliação da metodologia de “Avaliação Multidimensional” exposta anteriormente e não analisar a viabilidade de instalação de um projeto turístico específico;
- ✓ Em segundo lugar, para que a aplicação desta metodologia seja de fato efetuada, é necessário que se reúna, ou que seja consultada, uma equipe

técnica multidisciplinar, uma vez que sua análise abrange uma ampla gama de disciplinas. Essa equipe poderia ser formada por geógrafos, economistas, ambientalistas, sanitaristas, geólogos, arquitetos, historiadores, comunidade local envolvida, entre outros;

- ✓ Outro fator que nos impediu de realizar a análise do referido projeto é a falta de algumas informações primordiais para sua realização. Apesar do fato de que, a maior parte das informações contidas nesse ensaio terem sido fornecidas pela empresa Portobello, através de entrevistas com o Sr. Dilnei Silva Bittencourt um dos diretores da Portobello Construções e Incorporações Ltda. e de consultas ao Relatório de Impacto Ambiental - RIMA do Porto da Barra que foi elaborado pela empresa de consultoria Engevix, algumas informações, principalmente aquelas relacionadas à rentabilidade financeira do projeto, não nos foram fornecidas.
- ✓ E, finalmente, alguns dados sobre a Barra da Lagoa recolhidas do Plano de Restruturação Urbana da Barra da Lagoa elaborado pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IPUF, contavam com algumas imprecisões, fato que exigiria, de nossa parte, uma pesquisa complementar *in loco*¹.

Apesar de se tratar de uma simulação, acreditamos que com os dados que possuímos poderemos chegar bem próximos de uma situação de análise real, uma vez que a grande maioria das informações são, efetivamente, concernentes ao projeto. Pelo fato de se tratar de um trabalho de cunho científico, qualquer que

¹ As informações que não correspondem ao projeto serão identificadas no decorrer da aplicação da metodologia.

seja a dúvida ou a falta de certeza em relação a uma ou outra informação, não nos permite de considerar o trabalho como um efetivo estudo de caso.

1.7 O CONTEÚDO

No primeiro capítulo será efetuada uma breve revisão histórica e conceitual sobre o turismo e lazer, uma análise do movimento turístico internacional e brasileiro, assim como serão abordadas e discutidas questões referentes à adequação da oferta e demanda turística.

No segundo capítulo desenvolveremos uma discussão que abrange a relação entre o turismo e o meio ambiente e da necessidade de se desenvolver o turismo de maneira sustentável. Além disso, conheceremos um pouco da nova categoria de turismo, o turismo ecológico, que representa uma fase de “maturidade do turismo”.

O terceiro capítulo traz os conceitos básicos de Capacidade de Carga Turística e apresenta alguns métodos para sua avaliação, dentre eles, a metodologia de “Avaliação Multidimensional”. A referida metodologia será explicada passo a passo para que mais tarde seja aplicada no nosso estudo de caso.

A aplicação da metodologia de “Avaliação Multidimensional” compõe o quarto capítulo dessa dissertação. Utilizaremos o exemplo do projeto “Porto da Barra” para desenvolvermos os processos de análise da Capacidade de Carga Turística.

As conclusões do trabalho, bem como as recomendações técnicas e científicas para novos trabalhos compõem a última parte desta dissertação.

CAPÍTULO 1

PARTICULARIDADES DO FENÔMENO TURÍSTICO

1.1 BREVE REVISÃO HISTÓRICA E CONCEITUAL SOBRE O TURISMO

Desde os mais remotos tempos, em momentos diferentes da história, o homem pratica diversos tipos de viagens. Inicialmente se tratavam de viagens de descobrimentos, de exploração, de estudos, de saúde e de descanso e eram, na maioria das vezes, restritas às pessoas livres e ricas, principalmente quando os deslocamentos estavam relacionados ao lazer.

No século XIX, a aristocracia inglesa procurava mostrar seu poder econômico e seu *status* social através das viagens que seus filhos, nobres ou de classe média, praticavam na Europa, especialmente na França. Essa prática, denominada “*the grand tour*”, era considerada indispensável para a formação desses estudantes. Boyer (1992:7) salienta: “Esses Ingleses estudavam pouco, se divertiam muito; mas essa viagem assim chamada era considerada como o complemento necessário para sua educação; o ‘*tour*’ consagrava o ‘*gentleman*’”.
(trad. autora)

Quando essas experiências começaram a ser escritas em outros idiomas, a palavra *tour* passou a ser traduzida pela palavra “viagem”. Somente a partir do final do século XIX, portanto, é que as palavras “turismo” e “turista” começam a ser usadas em praticamente todas as línguas.

Neste momento da história, a mesma aristocracia inglesa foi responsável pelo ressurgimento do chamado *turismo de estações* que, a exemplo dos

Romanos no Egito (Py, 1992:7), passava o período do inverno nas regiões de clima Mediterrâneo, caracterizado por tempo bom e temperaturas amenas, e no período de verão se deslocava para regiões de águas termais.

Com o advento da Revolução Industrial, houve uma considerável melhora nas condições de transportes. A ferrovia que ligava Liverpool a Manchester, na Inglaterra, foi a primeira a se preocupar com o transporte de passageiros facilitando o deslocamento das pessoas, e é a partir desse momento que surgem as primeiras atividades turísticas propriamente ditas.

O primeiro trem de excursão foi organizado por Thomas Cook, um vendedor de bíblias. Em 1841, na ocasião de um encontro de uma liga contra o alcoolismo, Cook teve a idéia de comprar e revender bilhetes de trem para seus colegas que participariam do encontro, configurando, desta maneira, a primeira viagem agenciada de que se tem notícias. Mais tarde surgem nomes como Charles Ritz, empreendedor do ramo da hotelaria de luxo, e George Pullman, associado às ferrovias e que, devido às grandes distâncias das viagens nos EUA, introduziu o vagão-leito, hoje conhecido como “carro pullman” (Barreto, 1997:52).

A Revolução Industrial foi um marco importante para o turismo. Observa-se que neste período instaurou-se uma jornada de trabalho exaustiva aos trabalhadores que, inconformados, passaram a reivindicar melhores condições de trabalho. Os avanços foram progressivos e, principalmente na Europa a partir de 1930, os trabalhadores obtiveram a redução da jornada de trabalho, que acarretou na diminuição da carga horária semanal e no direito a usufruírem de férias remuneradas.

Como podemos constatar na tabela 1.1, o tempo livre dos trabalhadores tende a aumentar, principalmente nos países desenvolvidos.

Tabela 1.1
Evolução do Tempo Livre

	1940 - 1950	1950 - 1970	1970 - 1980	Até o final do século XX
Tempo disponível para lazer	64 horas 37%	72 horas 43%	77 horas 46%	83 horas 51%
Horas de trabalho	48 horas 30%	40 horas 24%	35 horas 21%	30 horas 18%
Horas de repouso	56 horas 33%	56 horas 33%	56 horas 33%	56 horas 33%

Fonte: OMT in Bissoli (1992:122)

Além da reivindicação dos trabalhadores pelo aumento do tempo livre, outro fator que contribuiu para o desenvolvimento do turismo no século XIX foi o desenvolvimento tecnológico, que possibilitou a melhoria dos meios de transportes e dos equipamentos turísticos de um modo geral. Barreto (1997:51) acredita que: "... o turismo sempre esteve ligado ao modo de produção e ao desenvolvimento tecnológico. O modo de produção determina quem viaja, e o desenvolvimento tecnológico, como fazê-lo".

Apesar de ter havido, neste momento, um certo crescimento no movimento turístico internacional podemos considerar que o mesmo se mostrou um pouco tímido até a década de 1950, pois enfrentou problemas como a primeira Guerra Mundial e a depressão mundial de 1929.

Durante o período da segunda Guerra Mundial, o movimento turístico foi praticamente paralisado, mas ressurgiu por volta de 1949, período que sucede o

após guerra. Devido à progressão do movimento turístico internacional, a segunda metade deste século pode ser considerada como a *era do turismo*.

O término da segunda Guerra Mundial e o restabelecimento da paz foram fatores decisivos para a retomada do desenvolvimento do turismo. Com o aumento do poder aquisitivo da população e com a conquista definitiva do tempo livre, as despesas com turismo passaram a integrar o orçamento familiar. Assim, a partir dos anos 50 o movimento turístico mundial, salvo algumas pequenas depressões, cresceu em ritmo bastante acelerado.

Como vimos anteriormente, antes deste período a grande massa trabalhadora não dispunha de tempo livre nem de condições financeiras suficientes para efetuar grandes deslocamentos espaciais. Suas atividades de lazer se restringiam a um *piquenique* ou a idas ao campo, não muito longe de seu local de trabalho. Cazes (1989a:7) salienta:

A era do “turismo de massa” sucedeu aos tempos pioneiros dos descobridores-aventureiros e dos ricos viajantes. A partir deste momento é em milhares, milhões mesmo, que passamos a contabilizar o movimento turístico que, no início do século XX, se expressava somente em algumas dezenas de milhares. (trad. autora)

A crescente urbanização, resultante, principalmente, do processo de industrialização, fez com que se acentuasse, na população citadina, a necessidade de evasão. O turismo deixa de ser um produto de luxo exclusivo das elites ociosas e passa a ser uma necessidade. Assim, o chamado *turismo de proximidade* cede espaço para as viagens.

A troca entre o mundo do trabalho e o mundo do lazer só se completa quando há o deslocamento espacial. Atualmente esses deslocamentos acontecem

mais facilmente em razão do desenvolvimento dos meios de transportes. O fato de que alguns países tenham se preparado, transformando-se em atraentes pontos de visitação, também contribuiu para a progressão do número de viagens turísticas.

Assim, podemos concluir que o desenvolvimento do turismo, constatado nos últimos 50 anos, se deu graças a três fatores principais:

a) O desenvolvimento científico e tecnológico oriundo da Revolução Industrial:

este fator foi fundamental para a instalação da infra-estrutura necessária para a prática do turismo. Podemos citar a modernização de estradas e meios de transporte e a construção de grandes e confortáveis hotéis, entre outros.

b) A melhoria das condições de trabalho: após muitas lutas sociais, o trabalhador passou a dispor de férias remuneradas e tempo livre semanal, fatores indispensáveis para que o turismo seja praticado.

c) A necessidade de evasão: resultado do processo de urbanização e de seus problemas conseqüentes.

1.2 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O LAZER

Não existe ainda um consenso sobre a definição de lazer. Ele é muitas vezes associado ao tempo livre, ao tempo não trabalhado. Outras vezes é considerado como a atividade exercida no tempo livre. As atividades podem ser muitas: mesmo o ócio pode ser considerado como uma atividade de lazer, desde que signifique uma ruptura com o cotidiano. Dentre as diferentes atividades de

lazer podemos destacar a leitura, atividades culturais como cinemas e teatros, as caminhadas etc.

Para Dumazedier (1976:34), as três funções mais importantes do lazer são: a) função de descanso; b) função de divertimento, recreação e entretenimento; c) função de desenvolvimento. A partir dessas funções ele apresenta a seguinte definição:

O lazer é um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se, ou ainda, para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social e voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares ou sociais.

Nota-se que a palavra lazer está relacionada com a *não obrigação*, seja profissional, familiar ou social. Outro fator importante que deve ser destacado é que a atividade de lazer praticada pelo indivíduo deve partir de uma livre escolha pessoal, mais uma vez livre de obrigações e imposições de qualquer natureza.

O lazer deve significar então, uma ruptura com o cotidiano e possibilita a reposição de forças para uma nova jornada de trabalho. Ele deve ainda manter o equilíbrio físico e mental muitas vezes abalado pelo cotidiano.

As atividades de lazer respondem às necessidades intrínsecas do indivíduo. Elas podem variar entre a simples necessidade de descanso físico e a necessidade de viver, temporariamente, em um mundo de sonho e fantasia, onde o mundo irreal o transforma em um indivíduo pleno de sucesso, capaz de transitar livremente entre as classes sociais diferentes da sua.

Nas sociedades rurais, o binômio trabalho/lazer foi sempre pouco visível. Não era raro as pessoas se divertirem nas horas de trabalho e trabalhar nas horas

de divertimento. Com o advento da sociedade industrial, o trabalho passou a respeitar horários e o tempo foi fragmentado, passando a existir um tempo determinado para cada atividade. Nesta sociedade moderna, industrial e urbana percebe-se claramente o binômio trabalho/lazer.

A prática de lazer, inicialmente se restringia a atividades praticadas nos centros urbanos. Assim, foram criados espaços verdes nas cidades dotados de equipamentos de lazer para desfrute da população. Posteriormente, os trabalhadores, detentores de tempo livre e de condições favoráveis para o consumo passaram a praticar as viagens de turismo.

Pelo caráter não obrigatório do turismo, podemos afirmar que a sua essência está na distinção entre o espaço do trabalho e o espaço do lazer, é a prática de atividades distintas das habituais. No universo do trabalho existem hierarquias e divisões de classe definidas pela atividade praticada no processo de produção. Já no universo do turismo, o indivíduo se coloca na posição social que sua capacidade de consumo lhe permitir.

1.3 O TURISMO E A DIFICULDADE EM DEFINI-LO

Existe uma relação muito estreita entre lazer e turismo, não sendo possível estabelecer uma dicotomia rígida entre ambos. Procuramos, anteriormente, definir e entender o lazer. Agora tentaremos definir o fenômeno do turismo.

A partir da segunda metade do século XX, o turismo passou a ocupar um importante lugar na economia de diversos países. O setor turístico envolve diversos segmentos da sociedade, desde um pequeno comércio até empresas que

promovem vultuosos investimentos financeiros. Mas suas conseqüências não estão restritas ao campo econômico, elas abrangem igualmente o campo social, cultural e ecológico.

Quando vamos avaliar os efeitos do turismo sobre a sociedade, é comum nos depararmos com a falta de precisão de dados estatísticos que nos ajudem a distingui-lo de outras atividades econômicas. Assim sendo, o planejamento turístico torna-se uma tarefa incerta com resultados que podem ser ineficientes. Por essa razão é necessário harmonizar as diferentes estatísticas relacionadas ao turismo, principalmente ao turismo internacional, pois envolve diferentes países e diferentes metodologias de análise e avaliação.

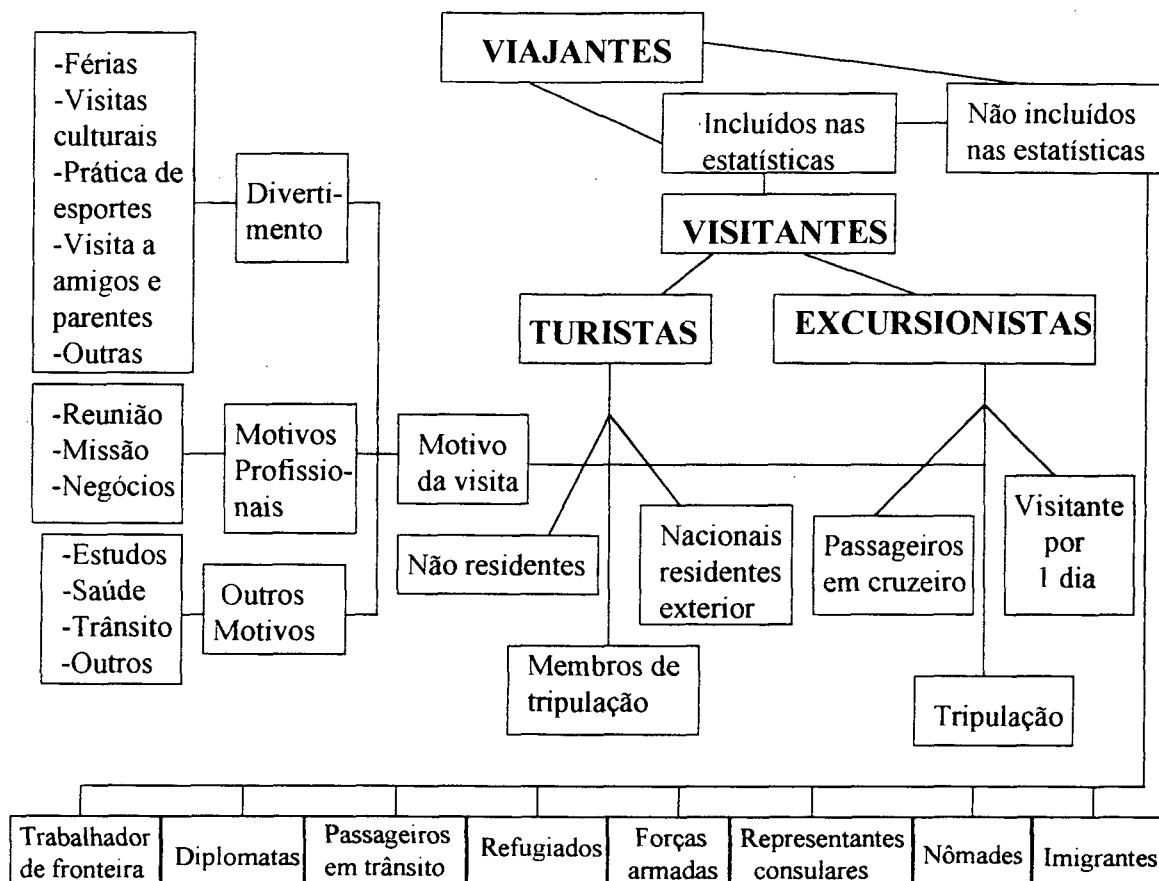
Em razão de seu caráter heterogêneo, sempre foi difícil defini-lo. Apesar disso, em 1942, dois pioneiros da análise científica do turismo, Hunziker e Krapf, (apud Py:1992:11) definiram turismo como:

Um conjunto de relações e de feitos constituídos pelo deslocamento e estadias de pessoas, longe de seu local de residência habitual, desde que este deslocamento e estadia não sejam motivados por uma atividade lucrativa qualquer. (trad. autora)

Dois elementos se destacam nesta definição científica do turismo, quais sejam, o “deslocamento” e o “motivo”. Mais tarde, a fim de tornar mais exata sua definição, passou-se a considerar também a “duração” do deslocamento.

Assim, a OMT - Organização Mundial do Turismo, considerando os três critérios acima citados, apresentou de maneira sintética um esquema que define a questão (Figura 1.1).

Figura 1.1
Classificação dos Viajantes



Fonte: OMT, in Cazes (1989a:19)

Um dos parâmetros utilizados nesta definição é o deslocamento. O turismo implica, necessariamente, no deslocamento do indivíduo de seu local de residência habitual em direção a determinadas regiões dotadas de ofertas turísticas. Esse deslocamento permite que as atividades de lazer cumpram, com maior eficiência, o seu papel de restaurador das forças físicas e psíquicas do indivíduo. O professor Nicolas (1995:6) acrescenta:

A viagem - transição de espaços - é o deslocamento fundamental do indivíduo que permite trocar de "mundos" : do trabalho ao ócio. O deslocamento espacial dissemina progressivamente as práticas de trabalho e evidencia as práticas do ócio.

O motivo pelo qual os indivíduos se deslocam é o segundo critério a ser considerado, e é essencial para que se tenha uma maior precisão nas estatísticas. Quando se conhece o motivo da viagem, pode-se dividir os viajantes em duas categorias: os que não serão incluídos nas estatísticas turísticas e os viajantes cuja motivação de sua visita é turística.

- ◆ A primeira categoria é formada por indivíduos que entram no país para lá exercerem uma atividade remunerada. Neste caso, podemos citar o caso das pessoas que trabalham nas fronteiras, dos agentes consulares e diplomatas, e membros das forças armadas. Também não são incluídos os refugiados políticos, imigrantes e nômades;
- ◆ A segunda categoria é formada pelos indivíduos que serão considerados turistas. Nela estão incluídos os viajantes que têm sua visita relacionada ao lazer, à saúde, aos estudos e, inclusive, a motivos profissionais.

Como vimos, o conceito de turista é largamente utilizado. O motivo do deslocamento pode estar relacionado com o lazer (férias, visitas culturais, prática de esportes, repouso), assim como a atividades profissionais (reuniões de negócios, congressos) e de saúde. Nas estatísticas de turismo, até mesmo a tripulação dos vôos internacionais é contabilizada. É importante salientar que todas essas categorias são consideradas porque elas utilizam os equipamentos turísticos como hotéis, restaurantes etc. É necessário, porém, que a viagem tenha sido efetuada por livre e espontânea vontade, sem que tenha sido imposta por uma razão qualquer.

A duração das viagens ajuda a distinguir o turista do excursionista. Esse último grupo é formado por indivíduos que permanecem menos de 24 horas no local visitado.

Para que sejam considerados turistas, os indivíduos devem permanecer longe de seu local de residência habitual durante um tempo determinado. É considerado turista internacional aquele que permanece pelo menos uma noite no país visitado.

Para a OMT, o deslocamento voluntário e temporário deve ser de no mínimo 24 horas e de no máximo 90 dias. Ao passar desse limite, o turista passa a ser considerado residente. No Brasil, a Embratur - Instituto Brasileiro de Turismo (1992:47) utiliza o seguinte conceito de turista:

Toda pessoa que se desloca para fora de sua residência permanente, por mais de 24 horas, realizando pernoite, por motivo outro que o de não fixar residência ou exercer atividade remunerada, realizando gastos de qualquer espécie com renda auferida fora do local visitado.

Apesar de todos os esforços, as estatísticas internacionais do turismo não apresentam homogeneidade e há algumas divergências. Em países como a Espanha e Países Escandinavos, todos os estrangeiros que passam por suas fronteiras são considerados turistas. Na Suíça, somente são considerados turistas as pessoas que se hospedam em estabelecimentos controlados, como hotéis e albergues. Os turistas que acampam ou que se hospedam em residências de familiares não são incluídos nas estatísticas. É importante que se ressalte este fato para que não façamos análises equivocadas quando nos depararmos com informações concernentes ao turismo internacional.

1.4 TURISMO E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL - ADEQUAÇÃO ENTRE OFERTA E DEMANDA TURÍSTICA

Entre os indivíduos, a necessidade de evasão não é a mesma e não tem a mesma intensidade. O estudo do comportamento do turista e do motivo pelo qual ele viaja nos permite identificar as potencialidades, tanto das regiões receptoras de turistas, quanto das regiões emissoras. Desta forma, o conhecimento da motivação turística permite que se norteiem políticas e estratégias de desenvolvimento turístico. Desta forma, a organização e utilização do espaço passa a ser racionalizada, buscando sempre otimizar sua exploração.

As regiões turísticas possuem atrativos próprios e se diferem uma das outras e a produção do espaço variará segundo as exigências próprias da demanda efetiva e/ou potencial, afim de se adequar a ela.

Atualmente, os deslocamentos espaciais acontecem mais facilmente em razão do desenvolvimento dos meios de transportes. O fato de que alguns países tenham se preparado para se tornarem mais atrativos, transformando-se em atraentes pontos de visitação, também contribuiu com a progressão do número de turistas em viagens.

O aumento do fluxo de turistas provoca na região receptora, segundo Lazzarotti (1994:638), a "turistificação do espaço" ou a "produção turística", que é a transformação do espaço natural dotado de atrativos turísticos num espaço próprio para que a atividade turística seja praticada. A turistificação cria a oferta ou o produto turístico. Deve-se ter em mente que ocorre um processo de "condicionamento, de utilização e de apropriação do espaço". A *oferta turística* foi definida por Pierre Py (1992:49), como sendo:

O conjunto de serviços e de bens finais propostos pelo setor turístico aos consumidores. [...] Ela pode ser medida, seja em termos de frequência dos lugares e dos equipamentos turísticos, de noites passadas em estabelecimentos turísticos, de passageiros transportados, seja em termos de cifras de negócios realizados pelas empresas do setor. (trad. autora)

Existem duas categorias de bens e serviços. A primeira refere-se aos aspectos *atrativos* do lugar, que podem ser os recursos naturais, como por exemplo, as praias, as características climáticas, a fauna e flora etc., e/ou os recursos sócio-culturais, representados pelos monumentos, museus, movimentos folclóricos, usos e costumes etc.

A segunda categoria é aquela que reúne os *equipamentos e os serviços* que tornam possível a exploração dos recursos acima citados. Eles representam os meios de transporte, a rede hoteleira, os equipamentos culturais e esportivos, entre outros.

Os equipamentos e serviços turísticos são divididos em três grandes grupos: o primeiro grupo se refere aos serviços de hospedagem e alimentação, o segundo grupo é representado pelos equipamentos de diversão/entretenimento e, finalmente, existe o grupo dos serviços complementares, ou seja, as agências de turismo, os transportes etc.

Existem duas categorias de hospedagem. Entre os ditos *clássicos* encontram-se: hotéis, hotéis residência, motéis, hospedarias, pousadas, albergues da juventude, aluguel de casas e apartamentos, *camping*, hotéis de lazer (resort), *villages* e chalés.

Os serviços de divertimento são equipamentos que apoiam e complementam a oferta turística local. Eles podem ser, parques de diversões, cinemas, teatros, casas noturnas e outros.

Por sua vez, os meios de transporte garantem o deslocamento dos turistas e seu acesso até o local desejado. Eles podem ser classificados segundo seu modo de utilização (auto estradas, mar, rios, estradas de ferro, ar) e segundo sua característica individual ou coletiva (automóvel, ônibus, avião, navio). A maior ou menor utilização dos mesmos é fortemente influenciada pelas condições de infraestrutura dos países visitados, pelo nível de preço, pelas condições de segurança e de tráfego oferecidos pelas estradas etc.

Assim, para atrair a clientela as regiões turísticas devem estar dotadas de *elementos-motores* ou atrativos pré-existentes ou equipamentos criados. Neste último caso, sua criação responderá às necessidades de uma clientela turística potencial, previamente identificada pelos promotores turísticos. Neste sentido, os equipamentos e serviços oferecidos são, muitas vezes, fatores decisivos para a escolha do destino da viagem efetuada pelo turista.

O conhecimento da clientela potencial permite orientar a organização e criação dos equipamentos atrativos, criando maiores chances de se chegar ao desenvolvimento da região turística. Segundo Lazzarotti (1994:640),

Um dos critérios que selam o sucesso de um equipamento- atração, qualquer que seja ele, e a perenidade de seu funcionamento, é a conciliação dos objetivos que conjuguem, harmoniosamente, satisfação do público, viabilidade econômica e respeito ao argumento turístico atrativo.(trad. autora)

O poder de atração de uma região será determinado pela intensidade de sua frequência. Ou seja, quanto maior é sua capacidade de atração, maior será o número de turistas que ela receberá.

1.5 A DINÂMICA DO TURISMO INTERNACIONAL

O raio de influência do turismo internacional está se estendendo progressivamente. À medida que novas destinações aparecem no panorama mundial, a tendência é que os viajantes atravessem um número cada vez maior de fronteiras e percorram distâncias cada vez maiores.

O movimento turístico se organiza em “periferias”, “coroas” ou “ondas concêntricas” a partir de um ou mais centros, que são os grandes “centros emissores” (Cazes, 1989a:30). São portanto, nos raios imediatamente próximos que circundam um ponto de emissão, que se encontram as grandes massas de turistas.

Os movimentos maciços acontecem, inicialmente, no território nacional, nos países limítrofes e nos países mais próximos: desta forma, tanto nas zonas européias como na zona americana, cerca de 85 a 90% das chegadas turísticas registradas são provenientes de países pertencentes ao mesmo conjunto geográfico.

Dados da OMT revelam que o turismo internacional registrou em 1997, 616 milhões de chegadas. Um pequeno número de países domina a cena do turismo internacional. De um total de 152 países e territórios recenseados pela OMT, analisados por Barreto (1997:85), foi constatado que, em 1990, 64,18% do

movimento internacional de turistas se concentraram na Europa, 19,57% nas Américas, 10,83% na Ásia/Pacífico e somente 3,26% na África.

Entre os países americanos há uma distribuição desigual do turismo. Do total de chegadas turísticas, 47,3% se concentram nos Estados Unidos, 18,2% no Canadá e 7,6% no México, o que significa que a América do Norte recebe 73,1% dos turistas que se dirigem às Américas. Os principais países da América do Sul, Argentina e Brasil, recebem cerca de 3,2% e 1,6% respectivamente, cifras baixas em relação à diversidade da oferta turística desses países.

A tabela 1.2 revela os 15 principais países receptores do turismo mundial em números de chegada. Podemos perceber que durante os anos de 1980, 1992 e 1997 não houve grandes alterações no que se refere à posição que ocupam os países, principalmente os cinco primeiros do rol.

Em relação aos países emissores, a tendência, segundo especialistas, é de que os cinco principais países emissores de turistas serão, no ano 2000, os mesmos que os da década de 1990, ou seja: Alemanha, EUA, Reino Unido, França e Japão¹. O Japão¹ se destaca no cenário, devendo ocupar a 4^a posição no ano 2000 e 3^a no ano 2010 (Embratur, 1996b: 111).

¹ Até o ano de 1998, o Japão, assim como toda a Bacia do Pacífico, mostrava ao mundo um quadro de prosperidade e estabilidade econômica que levava os analistas econômicos a crerem que ali se cristalizaria um "bolsão de prosperidade no cenário mundial, ao lado da América do Norte e Comunidade Européia" (Trigo, 1993:79). Com a crise que se abateu na região, todas as previsões otimistas devem ser reavaliadas e deve-se aguardar o desdobramento do processo para que então, com prudência, seu papel seja redefinido no contexto turístico mundial.

Tabela 1.2
Principais países receptores de turistas do mundo
1980 - 1992 - 1997

Posição	Países 1980	Países 1992	Países 1997 ⁽¹⁾
1º	França	França	França
2º	Espanha	E.U.A	E.U.A
3º	E.U.A	Espanha	Espanha
4º	Itália	Itália	Itália
5º	Áustria	Hungria	Reino Unido
6º	Canadá	Áustria	China
7º	Reino Unido	Reino Unido	México
8º	México	México	Polônia
9º	Alemanha	Alemanha	Hungria
10º	Hungria	Canadá	Canadá
11º	Suíça	Suíça	Rep. Checa
12º	Romênia	China	Áustria
13º	Iugoslávia	Portugal	Alemanha
14º	Polônia	Checoslováquia	Fed. Russa
15º	Bulgária	Grécia	Suíça

Fonte: Embratur, 1996b:113

Notas: ⁽¹⁾ Trigo (1995:17)

Para Cazes (1989a:30), a distância que separa os centros emissores e receptores não é somente física e espacial, ela se exprime também em termos financeiros, culturais ou lingüísticos e funciona como uma espécie de filtro.

Apesar disso, novos destinos turísticos estão surgindo assim como novos mercados consumidores. Alguns países, até então discretos, estão se impondo no mercado de países emissores, ao lado dos tradicionais “fornecedores” de turistas mundiais, que são a América do Norte e a Europa.

Todos os países do mundo são, potencialmente, receptores e emissores de turistas internacionais. Os países menos desenvolvidos, mas dotados de belezas naturais e clima favorável são, de maneira geral, receptores. Por outro lado, países menos dotados de atrativos turísticos mas financeiramente favorecidos, melhor se inscrevem como países emissores de turistas internacionais.

No entanto, constatamos que os países desenvolvidos são, ao mesmo tempo, os principais receptores e emissores de turistas internacionais. Os países ricos possuem em geral, uma boa infra-estrutura turística, capaz de atrair e receber um grande número de turistas de todo o mundo. Ao mesmo tempo que são receptores, o alto poder aquisitivo da população e uma "cultura de turismo" que existe nesses mesmos países, os transformam em importantes emissores de turistas. Outro fator que torna países desenvolvidos em importantes centros receptores é a boa infra-estrutura interna que dispõem.

Se o país receptor não possui um nível mínimo de infra-estrutura e de super estrutura que garanta o bem estar do turista, ele terá que gastar boa parte de suas divisas em importações para a manutenção e apoio da atividade turística. Em alguns países do Caribe, a razão entre a entrada e a saída de divisas, que é denominada de "*razão de reflexão do turismo*" (Lage & Milone, 1996:94), é de 70%, ou seja, a cada dólar recebido em exportação, 70 cents saí do país em importação. Assim, embora o turismo internacional provoque um fluxo de entrada de divisas, não significa que haja necessariamente desenvolvimento econômico no país receptor.

Segundo a OMT (in Paiva, 1995:43), 80% do fluxo de turistas acontece entre países ricos, 10% do fluxo mundial ocorre dos países ricos para os países

pobres, 5% de países pobres para países ricos e os 5% restantes entre os países pobres. O turismo internacional se concentra, basicamente, em três principais "bacias"²:

⇒ A bacia Mediterrânea recebe o maior número de turistas no mundo, principalmente oriundos da Europa do Norte. Esta região compreende a Espanha, Itália, França, Grécia, Israel, Marrocos e Egito, além das ilhas Baleares e a ilha de Chipre;

⇒ A bacia Caribenha recebe um intenso fluxo da América do Norte. Os principais países receptores estão concentrados nos arquipélagos antilhanos, que vão das Bahamas à Trinidad-Tobago. A cidade de Cancun, no México, vem se destacando como um importante receptor de turistas internacionais;

⇒ A bacia Asiática e Pacífica é formada pelos países do Japão, Hong-Kong, Singapura, Austrália e Nova Zelândia. É uma bacia formada recentemente que, além de receber um grande fluxo de turistas, é grande fornecedora de turistas para outras regiões do mundo.

1.6 TURISMO RECEPTIVO BRASILEIRO

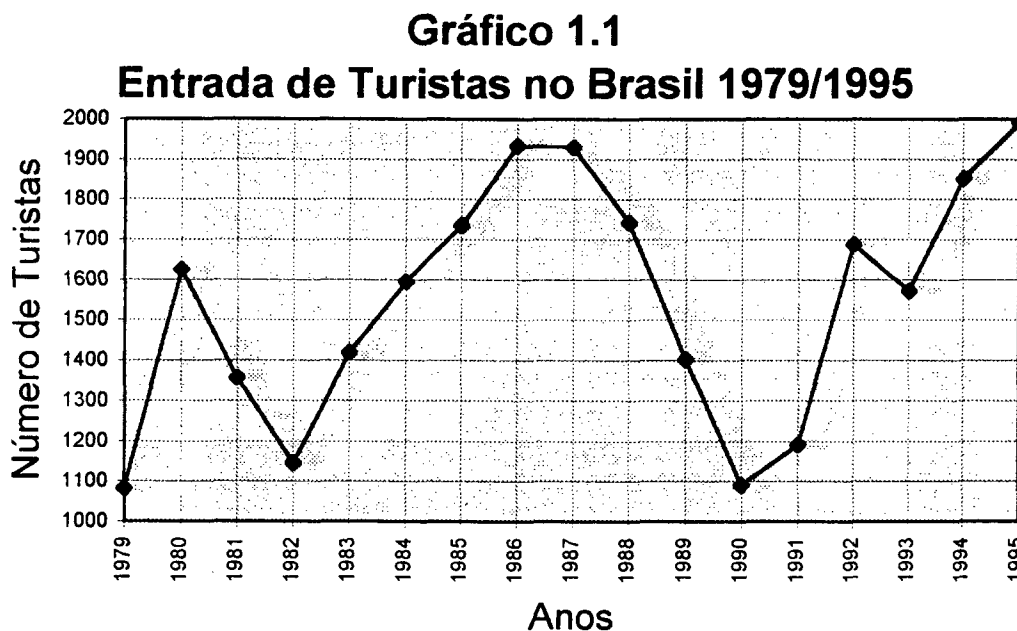
Apesar de possuir um imenso inventário turístico, formado por um litoral de 7.400 km de extensão com várias praias, 70 cidades históricas, 34 parques nacionais e vários parques estaduais e reservas biológicas (Trigo, 1995:21), o Brasil tem uma participação irrisória no panorama turístico internacional. No ano

² A noção de bacia ou "*bassin*" foi desenvolvida por G. Cazés: "Este termo designa uma grande zona de recepção de fluxo, modelada pelo desenvolvimento coligado de múltiplas destinações, assim como a proximidade constatada com os principais países fornecedores". CAZÉS (in LAZZAROTTI: 1994, 635).

de 1995 o país recebeu cerca de 2 milhões de turistas. Estas cifras indicam que o país acolheu somente 0,4% do movimento turístico internacional.

Entre as décadas de 1970 e 1990, multiplicou-se por 6 o número estimado de chegadas turísticas provenientes do exterior e, como podemos perceber no gráfico 1.1, o fluxo turístico internacional alterou momentos de queda (anos de 1982, 1990 e 1991) com momentos de alta (anos de 1986, 1987 1992 e 1995). Essas oscilações sofridas pelo turismo brasileiro são decorrentes de problemas conjunturais, internos e externos, de ordem política e econômica.

Se o movimento turístico crescesse de forma constante, estima-se que hoje o país estaria recebendo cerca de 4 milhões de turistas ao ano.



Fonte: Anuário Estatístico da Embratur - 1994/95

Os índices brasileiros de frequência turística são baixos, inclusive se comparados com outros países da América do Sul, como por exemplo a

Argentina, que recebeu em 1994, cerca de 3,9 milhões de turistas, ou o Uruguai, que somou 2,2 milhões de visitantes no mesmo ano.

Muitos especialistas atribuem esta baixa frequência turística internacional a uma combinação de três fatores principais: a imagem negativa do Brasil no exterior, refletida pela violência urbana, miséria e desmatamentos; falta de infraestrutura turística e de novos investimentos na área e, o alto custo das viagens.

Um dado bastante curioso mostra, em pesquisas realizadas pela OMT (Barreto, 1997:86), que o gasto médio diário de um turista nos Estados Unidos é de 39 dólares, no México de 70 dólares e no Brasil esse valor chega a 314 dólares. Ao nível mundial o gasto diário de um turista varia entre 50 e 150 dólares.

Segundo o presidente da Embratur, Caio Luiz de Carvalho, o turismo no Brasil é uma *indústria* “capenga”, e a redução do número de visitantes no país é o resultado “da falta de investimentos em infra-estrutura e às políticas equivocadas de divulgação”³.

Os principais *portões de entrada* de turistas estrangeiros no Brasil são, respectivamente, os estados do Rio Grande do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro. A cidade de São Paulo se destaca no campo do turismo de negócios, ela é considerada o maior centro de convenções, congressos e eventos diversos da América Latina. Entre turistas brasileiros e estrangeiros São Paulo recebeu, em 1994, cerca de 10 milhões de pessoas, gerando uma renda de US\$ 2,8 bilhões.

³ Jornal a “Folha de São Paulo” de 18.02.1996. p. 1-10 a 1-12.

Tabela 1.3
Principais Portões de Entrada de Turistas
Estrangeiros - 1994

ESTADOS	RS	SP	RJ	PR	BA	PE	OUTROS
% de turistas	28%	24%	19%	10%	4%	3%	12%

Fonte: Anuário Estatístico da Embratur - 1994/95.

A cidade do Rio de Janeiro foi, durante a última década, a cidade brasileira mais visitada pelos turistas estrangeiros. Nos anos de 1990 e 1991, a cidade recebeu mais de 50% dos visitantes estrangeiros. Além do Rio de Janeiro, as cidades de São Paulo, Foz do Iguaçu, Florianópolis, Salvador, Porto Alegre, Camboriú e Recife figuram entre as cidades mais visitadas do Brasil.

O desenvolvimento do turismo brasileiro depende da implantação de programas regionais de desenvolvimento que estejam ligados ao poder público, às empresas privadas de capital nacional e internacional e à sociedade civil de forma geral. A Embratur tem procurado incentivar programas regionais de fomento à atividade turística em todas as regiões do Brasil.

Gostaríamos de destacar o PNMT - Programa Nacional de Municipalização do Turismo. Esse programa tem como objetivo conscientizar os municípios sobre o fato de que somente possuir atrativos ou potencial turístico não é suficiente para que a atividade cresça. O turismo só poderá produzir benefícios sociais, econômicos, históricos-culturais e ambientais, se for planejado e gerenciado dentro de um contexto regional, nacional e até internacional. Como atividade que se desenvolve através de atrativos localizados, utiliza serviços e gera impostos

primordialmente municipais, nada mais adequado do que concentrar os processos de planejamento e gerenciamento no próprio município.

Destacamos também o PRODETUR/NE - Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste que foi concebido a partir de iniciativas dos Governadores do Nordeste, da SUDENE, do Banco do Nordeste, da Embratur e da Comissão de Turismo Integrada - CTI/NE.

O referido programa abriu um novo caminho para o incremento do turismo regional, através da implementação de infra-estrutura básica em locais de potencial turístico, visando a captação de recursos privados para ampliação e modernização do parque hoteleiro existente no Brasil, além de promover o desenvolvimento sustentável de uma das regiões mais carentes do país.

CAPÍTULO 2

DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO DO TURISMO

2.1 A RELAÇÃO ENTRE TURISMO E MEIO AMBIENTE

O turismo é, atualmente, um dos setores da economia que mais cresce no mundo, principalmente nos países industrializados. Segundo relatórios do Conselho Mundial de Viagem e Turismo (WTTC)¹, o setor empregou em 1996, 255 milhões de pessoas no mundo, o que significa 1 em cada 9 trabalhadores (cerca de 6 milhões no Brasil, o equivalente a 1 em cada 11 trabalhadores). Ainda segundo o WTTC, a arrecadação de impostos do setor atinge 655 bilhões de dólares em todo o mundo (ABLA, 1996:1). O mesmo órgão prevê que até o ano 2005 o turismo gerará 144 milhões de empregos adicionais.

A magnitude desses números está fazendo com que o turismo seja incorporado às políticas econômicas de diversos países. O setor passou a representar um importante aliado nas contas internas dos países. Além da receita gerada pela atividade e de sua capacidade de gerar empregos, existe uma rápida repercussão em outros setores da economia, é o chamado efeito multiplicador.

Com a perspectiva de crescimento econômico e como solução à crise econômica, muitos países “subdesenvolvidos” ou periféricos recorreram à políticas de incentivo ao setor turístico para captar divisas, solucionar os problemas de “déficit” da balança comercial e gerar empregos.

¹ O WTTC é um grupo do setor privado que congrega hotéis, empresas aéreas e do setor de catering.

O caso de Cuba ilustra bem esse processo: Até a Revolução, o turismo era um dos principais setores da economia e Cuba era considerada a Monte Carlo do Caribe. O país recebia um grande número de turistas norte-americanos, e como destaca Viana (1993:85),

Havana, com o fulgurante Habana Hilton, rebatizado como Habana Libre, figurava para os turistas norte-americanos, guardadas as proporções no tempo e na história, como Miami está hoje para os turistas brasileiros.

Com a Revolução, os hotéis, cassinos e demais equipamentos turísticos foram fechados e grande parte dos empresários e da mão-de-obra especializada partiram do país, acabando com a estrutura turística existente.

O país, com a ajuda soviética, passou a investir na indústria e na plantação de cana-de-açúcar. Porém, o resultado desta investida não foi o esperado e Cuba passou a enfrentar sérios problemas econômicos que se agravaram, sobretudo, em decorrência da queda do muro de Berlim e da dissolução do império soviético, seu principal aliado econômico.

Face à crise econômica e política pela qual passava, o país passou a reinvestir no setor turístico como forma de dinamizar sua economia. Viana (1993:85) acrescenta:

O renascimento da indústria do turismo se daria, inicialmente, com as mudanças provocadas pela crise do petróleo. Pela primeira vez, o governo se deu conta de que era absolutamente impraticável continuar apostando na ficção da industrialização e na cana-de-açúcar como motores dinâmicos da economia.

Atualmente investidores italianos, espanhóis e alemães entre outros, estão investindo no turismo cubano, cujos recursos são muitos. Além das belezas naturais, o patrimônio cultural cubano é muito grande e a imagem de

personalidades famosas que viveram em Cuba, como a do escritor Hemingway e do líder da Revolução Che Guevara, estão associadas à campanhas publicitárias.

A antiga estrutura turística de Cuba foi revitalizada e a receita turística cresceu. Segundo observações de Viana (1993:81) existem hoje duas Cubas,

Uma é a Cuba de Revolução comunista, fechada para o mundo, onde ninguém sai do país sem ordem do governo, nem há o mínimo vestígio da moderna economia de mercado. [...] A outra Cuba, a dos turistas, em número superior a 900 mil por ano, não sabe o exato significado da palavra crise, vive de costas para o fracasso soviético e, a cada dia, vê os dólares norte-americanos ("verdadeiros", como são chamados) jorrar em abundância.

Assim como o exemplo de Cuba que acabamos de citar, outros países passaram a engrossar o rol dos países receptores de turistas. Eles procuraram atrair turistas com alto poder aquisitivo, mas investiram, sobretudo, no turismo de massa.

Em muitos casos, seguindo o exemplo dos países desenvolvidos, praticaram-se políticas de desenvolvimento turístico "a qualquer custo", ignorando-se certos preceitos básicos de preservação e causando assim impactos ambientais negativos nas regiões receptoras. Podemos relacionar alguns desses efeitos negativos do turismo:

- a) a instalação de grandes projetos turísticos, como por exemplo os 'resorts' destinados ao turismo de alto luxo, cuja clientela é bastante restrita e seletiva: este tipo de equipamento não dinamiza a economia local e funciona como verdadeiro enclave, desvinculado da realidade local e provocando a formação de verdadeiros "guetos de luxo";
- b) a aceleração do processo inflacionário: já ficou constatado que em diversas localidades turísticas, principalmente naquelas onde predomina o turismo

sazonai, o preço dos produtos aumenta de maneira considerável em resposta ao aumento da população flutuante e o conseqüente crescimento da procura de bens e serviços;

- c) a concessão de “vantagens” fiscais e elevados gastos com a implantação de infra-estrutura básica, por parte do poder público, visando facilitar a instalação de grandes equipamentos turísticos: nesses casos, a comunidade local pouco se beneficia com a instalação desses equipamentos, pois a população, além de não usufruir dos equipamentos, não desfruta de retorno de capital que é, geralmente, reinvestido fora da comunidade ou remetido para o exterior;
- d) transformação de valores culturais: muitas vezes o turismo é responsável pela descaracterização de comunidades nativas que sofrem com a “imposição” de novos costumes e hábitos;
- e) degradação do meio ambiente natural: o ambiente natural é um dos elementos que mais se altera com a exploração do turismo. A construção de verdadeiros “paredões de concreto” à beira-mar e a remoção de camadas vegetais têm alterado sensivelmente o microclima urbano. Além disso, as edificações em locais não apropriados, ocupação e desmatamento de áreas de preservação e altos índices de poluição completam o processo de deterioração do ambiente natural.

Este modelo de desenvolvimento “imediatista” do turismo, segundo as reflexões de Coriolano (35), reproduz o modelo de desenvolvimento adotado pelo capitalismo internacional que é, “... altamente degradador da natureza e extremamente excludente na sociedade. Além de destruir a natureza, mantém na miséria a maioria da população mundial”.

Apesar da série de problemas causados pela sua exploração, a atividade turística não deve ser abandonada e sim revista para que se busquem as formas ideais de desenvolvimento. Neste sentido, Paiva (1995:15) acredita que:

Dependendo da forma como é explorado o turismo, ele pode oscilar de um extremo em que prevalece o imediatismo dos empreendedores, a alienação dos esforços mercadológicos e a excludência das populações de baixa renda, até um outro extremo. O turismo pode extrapolar as expectativas econômicas e técnicas, estas prevalecentes, incorporando uma visão mais crítica, incluindo o respeito às populações nativas das regiões que possuam vocação turística, convertendo-se num meio de integração, renovação, convívio e porque não dizer num mecanismo de transformação da sociedade. O turismo passaria então a ter um caráter educativo, além de incorporar as vantagens econômicas.

O modelo de desenvolvimento “a qualquer custo” passou a ser questionado pelos países desenvolvidos quando, após a 2ª Guerra Mundial, a Riviera Francesa e a Costa Brava da Espanha foram invadidas de forma desordenada pelo “turismo de massa”. A partir de então, os governos da França e da Espanha procuraram reorganizar a ocupação do espaço, modernizar a infra-estrutura existente e preservar as atividades tradicionais da região. A partir de 1960/70 outras experiências de planejamento e ordenamento da atividade turística aconteceram, não somente na Europa mas também no Oriente Médio e no Norte da África (Paiva, 1995:71).

2.2 ECOTURISMO - UMA FORMA ALTERNATIVA DE TURISMO

Depois de décadas de desenvolvimento a todo custo, um saldo de desigualdades econômicas mundiais e sérios danos ao meio ambiente, autoridades de todo mundo e pessoas ligadas ao turismo passaram a buscar

novas alternativas de desenvolvimento que não causassem danos ao meio ambiente.

Estimulou-se deste modo, a prática de uma modalidade de turismo, o turismo ecológico (ecoturismo) ou turismo verde. Esta modalidade caracteriza uma nova fase, a fase de “maturidade turística”.

Embora não seja uma prática nova, o ecoturismo passou a ser explorado como uma alternativa que substitui os destinos turísticos tradicionais, baseando-se “na tendência mundial de busca da convivência harmônica do homem com a natureza”(Serson, 1992:39). A Embratur (1992b:48) define o ecoturismo ou turismo ecológico da seguinte forma:

É o turismo desenvolvido em localidades com potencial ecológico, de forma conservacionista, procurando conciliar a exploração turística ao meio ambiente, harmonizando as ações com a natureza bem como oferecendo ao turista um contato íntimo com os recursos naturais e culturais da região, contribuindo para a formação de uma nova consciência ecológica.

Atualmente, o ambiente natural tem sido um dos principais elementos de atração turística. Esta tendência pode estar associada ao fato de que as pessoas procuram romper com o cotidiano das cidades movimentadas e ruidosas. Neste sentido, Richez (in Lazzarotti, 1994:631) acredita que “... o sucesso dos Parques Nacionais, assim como sua criação, foi o resultado de uma reação aos excessos da civilização industrial e urbana”.

O ecoturismo tem sido um importante aliado na luta pela preservação e conservação do meio ambiente natural, além de ser um elemento de divulgação e motivação turística. Segundo Pellegrini (1992:89), “... o turismo em si pode vir a

ser um fator de amparo e preservação ativa de bens da natureza e, acrescente-se, da cultura”.

O mesmo autor chama a atenção sobre as observações de Pierre Eugene² sobre a relação turismo/ambiente. Ele demonstra esta relação em quatro fases distintas:

- a) numa primeira fase, o fluxo turístico bastante limitado era um instrumento de descobertas e revelações de atrativos turísticos;
- b) a segunda fase é marcada pelo turismo de massa, que passa a gozar dos atrativos turísticos. Esta fase se caracteriza principalmente pela grande concentração de turistas, no tempo e espaço, provocando degradação das áreas receptivas;
- c) na terceira fase há uma certa preocupação com o meio ambiente e o seu desgaste provocado pelo desordenamento espacial e temporal da oferta turística. É uma fase de reparação dos danos causados anteriormente;
- d) a última fase é a de “reconciliação”. O meio ambiente passa a exercer um papel fundamental na organização turística e cresce a preocupação com estudos de impacto ambiental face a instalações de equipamentos turísticos.

Atualmente tem-se, efetivamente, procurado estimular o planejamento da atividade turística de maneira que se obtenha uma conciliação harmoniosa entre o desenvolvimento do turismo e o equilíbrio ambiental. Caso contrário, a própria sobrevivência do turismo estará ameaçada.

² Pierre Eugene é autor dos livros: “*Le tourisme - Destructeur ou protecteur de l'environnement ?*” e “*Entre jardin d'Eden et de raison*”.

No entanto, o excesso de procura de sítios naturais, resultado da necessidade de evasão cada vez mais acentuada dos grandes centros urbanos, somada ao poder de atração que os equipamentos turísticos de apoio exercem sobre os indivíduos, está colocando em risco a perenidade dos equipamentos e da própria região receptora.

O excesso de visitantes em uma área num mesmo espaço de tempo, principal característica do turismo de massa, leva à saturação desses ambientes. Surgem problemas típicos do cotidiano urbano, como os congestionamentos, barulho, filas, aumento de violência urbana etc. Além disso começam a surgir problemas de infra-estrutura básica, como a insuficiência no abastecimento de água, lixo acumulado nas ruas, linhas telefônicas congestionadas, entre outros. Nesses casos se verifica que o grau de atratividade da oferta turística é alterado e a clientela desloca-se para outro sítio. Segundo Ruschmann (1992:43):

A constatação de que o turismo de massa e o conseqüente superdimensionamento dos equipamentos receptivos não têm trazido a rentabilidade esperada e que, além disso, provocando danos sócio-culturais nas comunidades e agressões, às vezes irreversíveis nos recursos naturais, intensificam os estudos e reflexões sobre o futuro das destinações turísticas. Como o meio ambiente constitui a "matéria-prima" do turismo, o relacionamento harmonioso entre eles é fundamental e a sobrevivência da atividade depende, exclusivamente, da sua preservação.

Para que a oferta turística seja preservada e para o conforto dos visitantes e da população residente, é necessário que o fluxo de visitantes seja adequado à capacidade de recepção da região e dos equipamentos turísticos.

Portanto, salientamos que, para se obter o sucesso e a perenidade da atração turística é necessário que se elabore um planejamento turístico adequado

e que se tenha um profundo conhecimento das condições das regiões receptoras e suas possibilidades em receber uma clientela turística determinada.

Neste sentido, o conceito de carga turística que discutiremos no capítulo seguinte, quando bem utilizado dentro das estratégias de desenvolvimento turístico das regiões, pode desempenhar um papel importantíssimo na conciliação do binômio turismo/meio ambiente.

2.3 DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO SUSTENTÁVEL

A preocupação com o meio ambiente não é nova, e vem sendo discutida pela Geografia desde os anos 60 (Tulik, 1993:26). Atualmente, profissionais de outras áreas se mostram interessados pelo assunto, sobretudo aqueles que se dedicam ao estudo do turismo.

O meio ambiente é a base de quase toda atividade turística, e é o elemento básico da oferta turística. Por isso, essa preocupação com sua preservação é bastante conveniente. Pessoas envolvidas com o turismo compreendem que é imperativo que se busque o crescimento da atividade turística, explorando e utilizando os recursos naturais existentes mas, de maneira que não comprometa e coloque em risco sua preservação.

Em 1972, o conceito de "Desenvolvimento Sustentável" foi introduzido pelos ecologistas e debatido na Primeira Conferência sobre Meio Ambiente Humano, promovida pela ONU em Estocolmo, de onde saiu o relatório "Nosso Futuro Comum", e desde então, as questões preservacionistas vêm sendo discutidas pela população mundial. Segundo este relatório, também conhecido como "Relatório Brundtland" (apud Ortega et al, 1992:53), o desenvolvimento sustentado seria:

Uma correção, uma retomada do crescimento, alterando a qualidade do desenvolvimento, a fim de torná-lo menos intensivo no uso de matérias-primas e mais eqüitativo para todos, [...] Um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, a orientação dos investimentos, os rumos de desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão de acordo com as necessidades atuais e futuras.

Outra definição do termo “Desenvolvimento Sustentável” foi definido pela União Mundial para a Conservação (IUCN) (apud OMT:11):

O desenvolvimento sustentável é um processo que permite o desenvolvimento sem degradar ou esgotar os recursos que o tornam possível. Para tal, gerem-se os recursos de modo a que estes possam se regenerar ao mesmo ritmo em que são utilizados, ou passando a utilizar, em vez de um recurso que se regenera lentamente, um recurso que se regenere mais rapidamente. Desta forma, os recursos podem servir as gerações presentes e futuras.

A partir desta definição, a IUCN aponta três características específicas ou pontos vitais do desenvolvimento sustentável:

- “A sustentabilidade do ambiente assegura a compatibilidade do desenvolvimento com a manutenção dos processos ecológicos essenciais, bem como com a diversidade e recursos biológicos;
- A sustentabilidade social e cultural assegura que o desenvolvimento aumenta o controle das pessoas sobre as suas vidas, é compatível com a cultura e os valores morais do povo por ele afetado e que mantém e fortalece a identidade da comunidade;
- A sustentabilidade econômica assegura que o desenvolvimento é economicamente eficaz e que os recursos são geridos de modo que possam suportar as gerações futuras”.

Do mesmo modo, o turismo deve encontrar alternativas para que se chegue a uma situação de equilíbrio e harmonia com o meio ambiente. O modelo de desenvolvimento do turismo sustentável favorece uma melhora de vida da comunidade envolvida com a atividade, oferece aos visitantes uma oferta turística de qualidade, além de manter a qualidade do ambiente, beneficiando desta maneira, a comunidade residente e os visitantes.

O desenvolvimento do *turismo* sustentável foi definido por Pearce & Turner (apud Ruschmann, 1993:64) como sendo,

... aquele que pretende maximizar e otimizar a distribuição dos benefícios do desenvolvimento econômico, baseado no estabelecimento e na consolidação das condições de segurança sob as quais se manterão os serviços turísticos, a fim de que os recursos naturais sejam mantidos, restaurados e melhorados dentro de um futuro previsível.

O desenvolvimento sustentado é hoje um grande desafio para os órgãos responsáveis pelo turismo, sobretudo nos países cujos recursos naturais são a base de sustentação da atividade turística.

Apesar do turismo ser considerado uma “indústria sem chaminés”, uma atividade econômica não poluente, os impactos ambientais acontecem e, por vezes são bastante significativos, até mesmo irreparáveis.

No entanto, é importante salientar que muito embora exista um consenso de que a prática do turismo provoca impactos econômicos, físicos e sociais, não significa que ela seja mais danosa ao meio ambiente que outras atividades antrópicas. Penteado (1992:19) acrescenta que:

... não se tem dúvidas de que a atividade turística pode provocar impactos ambientais; direta ou indiretamente tais impactos na maioria das vezes NÃO SÃO IRREPARÁVEIS como outros provocados pelo homem e podem ser

minimizados ou totalmente anulados se houver uma conveniente disciplina entre a demanda e oferta turística.

O turismo é atualmente, um dos mais importantes veios da economia nacional e este fato não pode ser negligenciado. Sendo assim, cabe aos profissionais ligados à área utilizarem os recursos naturais para fins turísticos de maneira racional e seguindo os preceitos do desenvolvimento turístico sustentado.

Nesta mesma linha de raciocínio Becker (1995:9) acrescenta:

Na medida em que o turismo é importante para a economia nacional, a grande questão que se coloca é, portanto, como transformá-lo em um vetor de desenvolvimento capaz de realizar a passagem de um modo de produzir para outro, utilizando o potencial existente para melhorar a qualidade de vida da população sem degradar o meio ambiente.

Neste sentido, a fim de que o turismo desempenhe um papel importante na conciliação do binômio turismo/meio ambiente, recomendamos que as estratégias de desenvolvimento turístico das regiões observem alguns procedimentos, como por exemplo: o zoneamento dos recursos naturais que identifica e classifica as áreas naturais segundo seu grau de fragilidade podendo, inclusive, evitar que algumas áreas sejam exploradas pelo turismo ecológico; a educação ambiental, que deve desenvolver no turista e na população receptora uma mentalidade de preservação, e o cálculo da Capacidade de Carga Turística (*carrying capacity*), que é um ponto essencial a ser desenvolvido para que se chegue a uma *equação turística* que determina o equilíbrio entre a fluência dos fluxos de visitantes, a dimensão espacial dos equipamentos visitados e sua capacidade de acolher tal fluxo sem que haja prejuízo para o meio.

CAPÍTULO 3

DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE DE CARGA (CARRYING CAPACITY)

3.1 CONCEITOS BÁSICOS

Como constatamos anteriormente, o turismo constitui-se, atualmente, num dos principais setores da economia nacional. Porém, em alguns países, principalmente nos menos industrializados, constata-se que a crescente importância do setor na economia é resultado de políticas de crescimento fácil e oportunista, que não medem consequências. Nesses países, questões como a manutenção dos elementos motores do turismo foram pouco consideradas e não houve preocupação com seu desenvolvimento endógeno.

Hoje esta prática revela sérios problemas de base nas regiões turísticas, tais como: falta de infra-estrutura turística básica, carência de mão-de-obra especializada, insegurança, acentuadas flutuações sazonais, além de sérios problemas ambientais.

Cientes destes problemas, a comunidade científica e organismos ligados ao turismo passaram a se preocupar com a capacidade ou ponto de saturação das regiões turísticas. Novas questões passaram a ser discutidas, como por exemplo, a capacidade das regiões de, ao mesmo tempo, acolher os visitantes, assegurar seu desenvolvimento econômico e evitar que esse fluxo cause danos ao meio ambiente.

Logo, a definição de conceitos como *intensidade* e *capacidade de carga* se transformam em instrumentos de avaliação que permitem determinar os limites de saturação das atividades turísticas e ajudam a ordenar políticas de desenvolvimento do setor turístico.

O primeiro conceito avalia o volume de procura turística de um determinado sítio turístico e relaciona este valor com a dimensão territorial do destino em questão. Por sua vez, o conceito de capacidade de carga determina os limites de exploração dos recursos e atividades turísticas, de forma a promover o desenvolvimento sustentado da atividade.

A análise da capacidade de carga turística (CCT) é um instrumento que leva à exploração do turismo de forma racional. Ela procura garantir a qualidade da oferta turística conciliando diferentes fatores como: satisfação dos turistas, viabilidade econômica dos equipamentos, infra-estrutura turística e qualidade do meio ambiente, e ainda procura conjugar os elementos *tempo curto* e *tempo longo*¹, ou seja, o tempo limitado que os visitantes dispõem para visitar e explorar a região com a perenidade da mesma.

A capacidade de carga turística é o ponto essencial a ser desenvolvido para que se chegue ao equacionamento dos conflitos que existem entre os aspetos econômicos e ambientais no que tange a fluência dos fluxos de visitantes, o tempo que dispõem e a dimensão espacial dos equipamentos. De um lado estão os interesses dos investidores que buscam de benefícios financeiros e de outro a perenidade do ambiente natural.

¹ Gerard Richez em sua obra, *Parcs nationaux et tourisme en Europe*. Paris: L'Harmattan. Col. Tourismes et Sociétés, 1992, 421 p., consagra algumas reflexões sobre o assunto.

Este conceito foi definido por alguns autores, como:

- ⇒ (Salinas & Mateo, 1993:9) “Propriedade dinâmica da paisagem, que combina espaço e tempo, de acordo com o desenvolvimento das demandas sociais e a tecnologia, e portanto está condicionada pelas variáveis: características da paisagem e atividade que nela se desenvolverá”;
- ⇒ (Crosby apud. Salinas & Mateo, 1993:9) “É o limite de uma atividade turística, além da qual se produz uma saturação do equipamento turístico, uma degradação do meio ambiente e uma diminuição da qualidade da experiência turística”;
- ⇒ (Lime & Stankei apud. Campos & Pinto, 1994:58) “A qualidade de uso que pode ser mantida em um tempo específico, em área desenvolvida a um certo nível, sem causar prejuízo nem ao ambiente nem a experiência dos visitantes”.

A Organização Mundial do Turismo (apud Silva e Silva, 1995:3) assim define:

A “capacidade de carga” ou de saturação é o ponto a partir do qual o ambiente físico, econômico e social será degradado levando à destruição da imagem turística com o conseqüente descontentamento do visitante, e da penalização da qualidade de vida da comunidade local. E ainda: com esse conceito pretende-se estabelecer, do ponto de vista quantitativo, o número de visitantes e o nível de desenvolvimento susceptíveis de não terem conseqüências negativas sobre os recursos naturais e culturais de um destino turístico.

A capacidade de absorção do turismo inclui aspectos ecológicos, sociais e econômicos. A capacidade de carga *ecológica* está relacionada aos impactos que o meio natural sofrerá, seja em virtude do número de visitantes, seja pelo

equipamento turístico utilizado por eles. A determinação de sua capacidade de carga deverá respeitar as particularidades dos diversos espaços e ecossistemas.

O segundo tipo se refere à capacidade de carga *social* para o *turista*, onde o excesso de visitantes resultará na insatisfação dos próprios turistas. A *capacidade de carga social* para o *residente* está relacionada aos impactos que o excesso de visitantes poderá causar na comunidade receptora e o comprometimento da qualidade de vida da população residente.

Por sua vez, a capacidade de carga *econômica* está relacionada com a rentabilidade e a viabilidade econômica dos equipamentos turísticos instalados nas áreas turísticas.

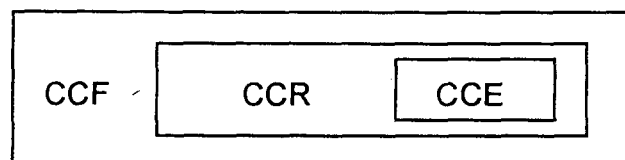
Para que se determine a capacidade de carga das destinações turísticas deve-se considerar três níveis de capacidade de carga².

⇒ capacidade de carga física (CCF);

⇒ capacidade de carga real (CCR) e

⇒ capacidade de carga efetiva (CCE):

Onde: $CCF > CCR$ e $CCR \geq CCE$



⇒ Capacidade Física (CCF) define o limite máximo de visitantes em um espaço definido, em um tempo determinado. Deve-se considerar que cada pessoa

² Exemplos de aplicabilidade das fórmulas podem ser encontrados em Cifuentes:1992 e Mateó & Salinas:1993.

necessita de, no mínimo, 1m^2 para se mover livremente (Cifuentes 1992:10). A CCF pode ser definida através da aplicação da fórmula:

$$CCF = V/a \times S \times t$$

onde: V/a = visitantes/área ocupada (1m^2)

S = superfície disponível para uso público

t = tempo necessário para efetuar a visita

⇒ Capacidade de Carga Real (CCR) é obtida através da correção do resultado do cálculo da CCF. Os fatores de correção serão definidos depois de consideradas as variáveis ambientais, físicas, ecológicas e de manejo. Os fatores de correção estão diretamente relacionados às condições específicas de cada sítio turístico. Podemos citar como exemplo casos de inundações, que podem afetar áreas protegidas e restringir a superfície disponível para visita. A fórmula utilizada para se chegar à CCR é:

$$CCR = CCF \times \frac{(100 - Fc1)}{100} \times \frac{(100 - Fc2)}{100} \dots \times \frac{(100 - Fcn)}{100}$$

Onde: $Fc1, Fc2 \dots Fcn$ - são os fatores de correção da capacidade de carga física expressos em porcentagem.

Os fatores de correção são calculados da seguinte forma:

$$FC = \frac{MI}{Mt} \times 100$$

Onde: FC = Fator de correção;

MI = Magnitude limitante da variável e

Mt = Magnitude total da variável.

⇒ Capacidade de Carga Efetiva (CCE) é obtida após a comparação entre a capacidade real e a capacidade de manejo (CM) local. A CM é variável e está relacionada à disponibilidade local de pessoal, equipamentos, infra-estrutura, instalações, recursos financeiros etc. A fórmula de cálculo é:

$$CCE = CCR \times \frac{CM}{100}$$

3.2 METODOLOGIA APLICADA

Os estudos relacionados com a determinação de capacidade de carga são comumente utilizadas em áreas litorâneas, devido ao grande fluxo de visitantes nas praias e em áreas delimitadas como reservas e parques nacionais.

A metodologia que iremos aplicar não se restringe a áreas delimitadas, ela engloba alguns fatores subjetivos que extrapolam limites físicos. Seu propósito é de encontrar o equilíbrio entre a preservação do meio natural e a exploração econômica do mesmo, de forma a manter o funcionamento do sistema turístico como uma atividade econômica sustentada.

A aplicação da metodologia de "Avaliação Multidimensional" avalia os efeitos múltiplos que causam a instalação de programas ou equipamentos em áreas turísticas e procura impor limites de exploração da atividade.

Para que ela se desenvolva é necessário que sejam identificados os principais elementos que compõem o meio ambiente e que são subjacentes à metodologia. Assim, destacaremos alguns desses elementos:

- **Aspectos sócio-culturais:** correspondem aos equipamentos e manifestações culturais existentes na região. Muitas vezes representam um grande atrativo turístico;
- **Recursos ambientais:** o conjunto de recursos naturais e culturais que podem ser transformados em produtos turísticos . Apresentamos na tabela 3.1 uma classificação dos recursos naturais e culturais que poderá ser utilizada na operacionalização da metodologia. No entanto, dependendo da situação que será analisada, essa classificação poderá ser expandida ou reduzida. As informações nela contidas foram obtidas através de pesquisa bibliográfica.

Tabela 3.1
Recursos Naturais e Histórico-Culturais

C L A S S I F I C A Ç Ã O			
Recursos	-praias oceânicas/fluviais	Recursos	-gastronomia
	-mangues		-artesanato
Naturais	-restingas	Culturais	-feiras e mercados
	-baías/enseadas		-festas populares
	-sacos		-festas religiosas
	-dunas		-festas folclóricas
	-ilhas		-zoológicos
	-canais		-jardins botânicos
	-recifes		-laboratórios experimentais (animais/agrícolas)
	-quedas d'água		-igrejas
	-lagos, lagoas ou represas		-monumentos
	-rios		-ruínas
	-serras/montes/colinas		-obras de arte
	-áreas florestais		-museus
	-fauna		-santuários
	-flora		-parques/jardins públicos
	-fontes hidrominerais		-fortes
	-termas		-castelos
	-vales		-aldeias típicas
	-vulcanismo		-pontes
	-clima		-fontes
	-parques/reservas naturais		-mosteiros
-grutas/cavernas	-estações arqueológicas		
-áreas de caça e pesca			

Fonte: Elaborado pela autora

➤ **Macrozoneamento ecológico-paisagístico:** o zoneamento dos recursos naturais identifica e classifica os diferentes ecossistemas. Ele pode determinar as áreas que possuem potencial para a exploração turística a aquelas onde a atividade não deve ser praticada devido à fragilidade do ecossistema; uma avaliação ambiental exige um exame sistemático e detalhado das principais características ambientais da região/área onde se implantará o programa turístico.

O macrozoneamento consiste no detalhamento e classificação de áreas e no conhecimento dos componentes ambientais e suas interações para que seja elaborado um diagnóstico ambiental da área antes da implantação do projeto.

O primeiro passo para se chegar a esse diagnóstico é a obtenção de informações cartográficas atualizadas, informações referentes aos componentes físicos e biológicos do meio ambiente e sobre o uso atual do solo.

➤ **Uso do solo:** considera a distribuição e organização da população e das atividades no espaço independentemente de se tratarem de áreas turísticas.

➤ **Infra-estrutura básica:** corresponde à infra-estrutura pré-existente na área de análise;

➤ **Atividades turísticas:** corresponde à introdução de atividades turísticas em um meio que pode sofrer, em decorrência de sua instalação, impactos positivos ou negativos;

➤ **Infra-estrutura turística:** corresponde à infra-estrutura criada exclusivamente em função da exploração turística da área. Na tabela 3.2 procuramos listar uma série de atividades e infra-estruturas turísticas. A relação elaborada procura

abranger um grande número de itens. Mais uma vez, dependendo da situação que será analisada, a relação pode ser expandida ou reduzida.

Tabela 3.2
Atividades e Infra-Estrutura Turísticas

Tipos de Atividades Turísticas	Tipos de Infra-Estruturas Turísticas
Motonáutica	Hotéis
Ski aquático	Campismo
Canoagem	Bares e Discotecas
Vela	Desportos
Windsurf	Parque de diversões
Surf	Urbanização turística
Natação	Acessos rodoviários
Mergulho	Estacionamentos
Pesca (cana)	Restaurantes e similares
Pesca (submarina)	Agência de viagem
Barco (pesca)	Teatros
Barco (passeio)	Cinemas
Jogging	Centro de convenções
Marcha	Zoológicos
Cicloturismo	Hipódromo
Equitação	Parque aquático
Motocross	Parque temático
Bicicross	
Asa Delta	
Planador	
Alpinismo	
Montanhismo	
Caça	
Fotografia/filme	
Observar fauna e flora	
Observar paisagem	
Ir à praia	
Passeios	
Pic-nic	
Repousar/ler	
Visitar museus	
Visitar grutas	
Visitar monumentos	
Compras	
Romarias/procissões	
Festividades populares	

Fonte: Elaborado pela autora

➤ **Instrumentos de planejamento:** trata da necessidade de seguir a orientação de planejamentos turísticos legais pré-determinados e de planos diretores;

- **Atividades econômicas:** correspondem às atividades que caracterizam o tecido social e econômico da região afetadas ou não pela atividade turística;
- **Demografia:** corresponde ao número e características gerais dos habitantes da região/área de implantação do programa turístico;
- **Emprego:** corresponde ao contingente de recursos humanos existente na área de referência e as potencialidades de sua participação no desenvolvimento do programa turístico;
- **Características básicas do programa turístico:** somente a partir do momento em que se define e se demonstra as principais características do programa turístico a ser analisado é possível operacionalizar a metodologia.

Uma vez disponíveis as informações relacionadas a esses elementos, a operacionalização da metodologia flui facilmente.

A metodologia foi desenvolvida de forma a operacionalizar uma análise de capacidade de carga que inclua técnicas de raízes multicritérios, onde se valorizam as combinações de quatro vetores de análise:

- ✓ **A sensibilidade ambiental dos recursos:** procura identificar os níveis de sensibilidade dos recursos turísticos naturais face à sua utilização e exploração para fins turísticos;
- ✓ **A intensidade de recursos turísticos disponíveis:** procura estimar as potencialidades turísticas do local e definir o grau de viabilidade de sua exploração comercial;

- ✓ **A relevância sócio-econômica:** procura avaliar os custos e benefícios que a exploração da atividade turística causará na região de instalação do programa considerando os aspectos econômicos, financeiros e sócio-culturais;
- ✓ **A intensidade de carga turística;** onde se avalia a intensidade dos fluxos turísticos e a utilização da infra-estrutura existente na região de análise.

O grande desafio da metodologia é determinar a capacidade de carga turística de uma área procurando integrar os quatro vetores num plano único de avaliação, a fim de promover o desenvolvimento do turismo sustentado.

Para melhor explicarmos os procedimentos que levam à determinação da capacidade de carga turística, iremos fazer a apreciação de cada um dos quatro vetores e em seguida os integraremos e os colocaremos em um único quadro de avaliação.

3.2.A) ANÁLISE DO VETOR ISEC - INDICADOR DE SENSIBILIDADE ECOLÓGICA

Os recursos turísticos estão divididos em dois grupos: naturais ou culturais. Os recursos naturais, por definição, são: "... recursos que estão distribuídos no espaço geográfico e que constitui aquilo que se convencionou chamar de paisagem, identificados ou qualificados como de valor para uso turístico" (Embratur, 1992b:49). Por outro lado, os recursos culturais, criados pelo homem, entende que sejam: Embratur (1992b:49) "... os recursos que resultam do desenvolvimento das atividades humanas e compreendem o conjunto de manifestações culturais, materiais ou espirituais de um país, região ou local".

A deterioração da qualidade de vida das grandes cidades tem aumentado a procura pelas regiões dotadas de belezas naturais e isso tem causado muitos impactos negativos para o meio natural.

No entanto, atualmente, os responsáveis pelo turismo e pelo meio ambiente estão conscientes da necessidade de planejar a exploração turística a fim de preservar o meio ambiente e dinamizar as atividades turísticas, evitando assim o seu desaparecimento.

O ciclo vital de um núcleo turístico (Barretto, 1997:35) compreende as seguintes fases: *ausência de turismo* (onde só existem os recursos turísticos naturais/culturais), *nascimento* (fase de investimento), *crescimento* (etapa de estabilidade), *saturação* (mais demanda que o núcleo pode suportar) e *decadência* (fase que pode levar à morte do núcleo). A essas fases acrescentamos o *rejuvenescimento* do núcleo (Ruschmann, 1994:125), onde medidas são tomadas para revitalizá-lo, como: planejamento, modificação do produto e busca de novos mercados. Segundo Bursztyn (1994:16)

A compatibilização dos interesses econômicos com a proteção do meio ambiente, desde as primeiras fases de elaboração das políticas de desenvolvimento, além de permitir uma utilização mais racional dos recursos, tende a evitar que a sociedade se vulnerabilize (econômica e ecologicamente), diante de futuros danos ambientais.

Neste sentido, todo empreendimento turístico deve ser submetido à Avaliação do Impacto Ambiental de forma a colocar as questões ambientais, se não no centro do processo de tomadas de decisões, como importante instrumento de negociação. A AIA deve identificar, analisar e avaliar os impactos positivos e negativos de um projeto.

A avaliação dos impactos ambientais apresenta uma série de dificuldades, haja vista seu grau de subjetividade. No entanto, existem diversos métodos que classificam os elementos e os fatores ambientais que identificam os efeitos de um projeto sobre o meio. Segundo Moreira (1985:24)

Os métodos de AIA são mecanismos estruturados para coletar, analisar, comparar e organizar informações e dados sobre os impactos ambientais de uma proposta, incluindo os meios para a apresentação escrita e visual dessas informações. [...] os métodos de AIA empregam uma ou outra forma de classificação dos elementos e fatores ambientais. Essa classificação, bem como a escolha das variáveis relevantes e dos indicadores de impacto, deve se conformar às peculiaridades dos sistemas ambientais afetados e aos impactos potenciais do projeto.

Os indicadores de impacto, ou seja, os elementos que medem a magnitude do impacto, podem ser quantitativos, quando são representados por uma escala numérica, ou qualitativos quando apresentados por níveis ou categorias.

Dentre os diversos métodos de avaliação de impacto ambiental existentes destacamos os métodos baseados: na identificação dos impactos (métodos de Leopold, Sorensen, Bereano), na análise sistemática e modelos (Input-Output), nos métodos que utilizam a superposição cartográfica (Tricart, McHarg, Falque) e na avaliação de vertentes (Battele, Holmes). Nós utilizaremos o “Método Matricial”, baseado na identificação e estimação dos impactos³.

Este método, que foi utilizado por Silva na elaboração de sua metodologia, consiste na integração dos diferentes indicadores de impacto através da utilização de “ábacos de integração” ou “matrizes de interação” que correspondem ao cruzamento de eixos horizontais e verticais que representam, na intercessão de linhas e colunas, os impactos de cada ação sobre cada fator ambiental. Desta

³ Para obter maiores esclarecimentos sobre o assunto consultar, entre outros, Moreira:1995, Barouch:1987, PNUMA/FEEMA: 81 e Almeida et al: 1993.

maneira é possível visualizar o conjunto de impactos gerados pelo projeto, de forma a destacar, "... os múltiplos efeitos de uma dada ação e a soma das causas que se combinam para afetar um determinado fator ambiental" (Moreira, 1985:25).

Nas quadrículas formadas pela intercessão das linhas horizontais e verticais constarão o valor que atribuiremos ao efeito das ações sobre o fator ambiental. No caso específico deste trabalho, a avaliação dos impactos é feita através de símbolos que obedecem à seguinte tipificação:

Figura 3.1
Tipificação dos Impactos

Natureza	Símbolos	Intensidade	Símbolos
Positivo	+	Forte	■
Negativo	-	Média	▣
Neutro	± —	Fraca	□
Duração	Símbolos	Persistência	Símbolos
Longo Prazo	▲	Permanente	●
Médio Prazo	▴	Cíclica	◐
Curto Prazo	△	Temporária	○

Para a elaboração da matriz de avaliação dos impactos do projeto, os trabalhos passam por duas fases preliminares, que são: a) elaboração de uma lista de impactos das ações frente aos componentes específicos e, b) reação dos atores frente às ações do projeto.

São selecionados alguns componentes bióticos e abióticos que fazem parte do complexo sistema ambiental. Como todos os elementos, de uma forma ou de outra, respondem às ações humanas, é necessário que os mesmos sejam examinados de forma conjunta e cautelosa.

Uma maneira de elaborar a matriz de forma a obter uma visão integrada do meio ambiente e garantir um nível satisfatório de qualidade ambiental, é recorrendo ao macrozoneamento ambiental. Além desse instrumento, pode-se utilizar o conhecimento empírico da área a ser analisada, assim como os detalhes do projeto proposto.

3.2.B) ANÁLISE DO VETOR IREC- INDICADOR DE POTENCIAL DE RECURSOS

Como vimos anteriormente, os recursos turísticos podem ser naturais e/ou culturais. Um recurso turístico passa a ser um produto turístico quando for dotado de infra-estrutura turística, que é o conjunto de bens e serviços que estão à disposição do turista. É a soma da infra-estrutura de acesso, infra-estrutura básica urbana, os serviços e equipamentos turísticos e equipamentos de apoio.

Apesar de ser a base material que assegura a exploração turística, é a construção dessa infra-estrutura que, na maioria das vezes, causa os efeitos negativos da exploração dos recursos e atrativos turísticos sobre o ambiente. Por essa razão o estudo dos impactos causados pela sua implantação é um importante elemento de análise desta metodologia⁴.

⁴ A análise da infra-estrutura turística será efetuada através dos vetores IRSE e IIC nas páginas 74 e 91 respectivamente

Outro elemento importante de análise é a *atividade turística*, que também exerce efeitos positivos ou negativos sobre o meio. Terá efeito positivo, se ajudar a consolidar sua imagem turística, valorizar os aspectos naturais, econômicos e sócio-culturais da região. Em se tratando de efeitos negativos, podemos imaginar que as ações turísticas provoquem degradação física e social ao meio ambiente.

Para analisarmos o vetor IREC - Indicador Potencial de Recursos, utilizaremos o mesmo procedimento de análise do vetor "sensibilidade ecológica", ou seja, faremos uso de "ábacos de integração".

Os parâmetros e variáveis selecionados para a elaboração da matriz irão possibilitar a análise do **grau de compatibilidade entre atividade/atividade**.

Assim como o desenvolvimento de atividades turísticas, a compatibilidade ou incompatibilidade entre diferentes atividades praticadas no mesmo meio podem provocar impactos ambientais positivos ou negativos. Existem vários graus de interação atividade/atividade, como por exemplo:

- **Grau 1 - incompatível:** neste grau estão classificadas os pares de atividades que não podem ser exercidas no mesmo espaço por apresentarem características muito distintas. Podemos citar como exemplo um turista que pretende observar e fotografar pássaros e um que pretende caçar. Ambas as atividades não podem ser desenvolvidas no mesmo espaço;
- **Grau 2 - neutro:** neste caso não existe nenhuma relação entre as atividades turísticas. São atividades que podem ser praticadas no mesmo espaço sem que uma interfira na outra.

- **Grau 3 - potenciação:** neste caso estão classificadas as atividades que além de serem compatíveis e poderem ser praticadas no mesmo espaço, são complementares. São designadas “potenciação” pois, além de otimizar a utilização do espaço físico, trazem vantagens econômicas. É o caso de um turista que pretende fazer um turismo balnear e que ao mesmo tempo visita museus e monumentos.

No ábaco de integração, utilizaremos a seguinte tipificação:

Figura 3.2
Compatibilidade atividade/atividade

Compatibilidade	Valor
Grau 1	1
Grau 2	2
Grau 3	3

Analisaremos também a intensidade do **valor turístico absoluto** relativo aos principais recursos naturais e culturais da Barra da Lagoa. Para isso utilizaremos os índices: forte, média e fraca intensidade, que serão representados pelos seguintes símbolos:

Figura 3.3
Valor turístico absoluto

Intensidade	Símbolos
Forte	■
Média	■
Fraca	□

O valor turístico potencial de um recurso pode ser analisado segundo seu valor intrínseco, ou seja, aos recursos naturais e culturais são atribuídos índices

de valoração que independem de sua localização geográfica ou de sua utilização atual, considerando-se somente suas características próprias.

Além do valor intrínseco, cada recurso possui um valor turístico, que será determinado segundo o contexto em que está inserido.

O valor absoluto dos recursos será obtido através da conjugação de seus valores intrínsecos e turísticos quando enquadrados num contexto espacial definido. A necessidade de definir o valor absoluto de um recurso se justifica pelo fato de que, cada recurso, natural ou cultural, pode ter esse valor intrínseco alterado (potencializado ou prejudicado) dependendo da área em que estiver localizado.

O inventário dos recursos naturais e histórico-culturais que serão considerados deve ser realizado no local onde pretende se estabelecer o programa turístico. A avaliação do valor e sensibilidade intrínsecos dos recursos naturais e histórico-culturais deve levar em conta sua raridade, fragilidade, caráter único e sua potencialidade como recurso turístico.

3.2.B.1) SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DOS VETORES - ISEC (INDICADOR DE SENSIBILIDADE ECOLÓGICA) E IREC (INDICADOR DE POTENCIAL DE RECURSOS)

Após analisarmos os vetores ISEC e IREC é necessário que as informações obtidas sejam traduzidas, da forma matricial, para uma escala que sintetize seu valor global.

No caso do indicador IREC utilizaremos um transformador que irá converter as informações a ele relativas em valores numéricos. Procuraremos, através de

um processo cumulativo, representar o número de vezes que aparecem nas matrizes os valores 3, 2 e 1 (lembrando que 3 é o valor máximo e 1 o valor mínimo) e atribuiremos valores que irão de 3 (valor máximo) a 1 (valor mínimo). Assim, o valor global dos indicadores será:

- ⇒ “3” se a maioria das ocorrências forem 3
- ⇒ “2” se a maioria das ocorrências corresponderem ao valor 2
- ⇒ “1” se a maioria das ocorrências corresponderem ao valor 1

No caso de acontecer que o número de ocorrência seja igual entre os valores 3, 2 e 1, considera-se sempre o valor maior, ou seja, primeiro o 3, depois o 2 e então o valor 1. Pelo fato de estarmos trabalhando com dois ábacos que oferecerão diferentes resultados, iremos equacioná-los através de uma ponderação simples. Esta ponderação é que irá determinar o valor que será exposto no polígono final⁵.

Para chegarmos à valoração do vetor ISEC é necessário que seja feita uma ponderação de todos os resultados obtidos através dos ábacos. Essa ponderação será o resultado das decisões que serão tomadas pelos executores do trabalho, seguindo orientações de ordem política, considerando as peculiaridades e respeitando a natureza dos problemas locais ou regionais. Não existe, pois, uma fórmula definida para se chegar ao resultado do indicador além das discussões dos membros da equipe de estudo.

⁵ Lembramos que Silva (1994:86) adota uma escala numérica de valoração que vai de 1 a 5. Assim, para obter o valor final do indicador IREC, aquele autor recorre ao seguinte transformador:

- 5 se pelo menos 5% das ocorrências forem de valor 5;
- 4 se pelo menos 15% das ocorrências corresponderem ao total de valores 4 e 5;
- 3 se pelo menos 40% das ocorrências corresponderem ao total de valores 3, 4 e 5;
- 2 se pelo menos 60% das ocorrências corresponderem ao total de valores 2,3,4 e 5, e 1 nos restantes dos casos

3.2.C) ANÁLISE DO VETOR IRSE - INDICADOR DE RELEVÂNCIA SÓCIO-ECONÔMICA

O estudo sócio-econômico dos programas turísticos procura analisar seus efeitos sobre a região receptora no que tange às questões relacionadas com a situação financeira, econômica e sócio-cultural da comunidade.

Como são muitos os efeitos, é preciso selecionar algumas escalas de apreciação que podem ser colocadas em termos contextuais (identificar a todo momento o plano de análise escolhido) ou em termos normativos (determinando qual escala espacial deverá ser privilegiada).

Desta forma, considerando o espaço regional/local onde se estabelecerá o programa turístico o âmbito da análise poderá ser alargado (conforme as necessidades), passando-se a analisar os efeitos sobre uma área de incidência maior, ou ainda podemos combinar as duas possibilidades.

3.2.C.1) SELEÇÃO DAS DIMENSÕES DE AVALIAÇÃO SÓCIO- ECONÔMICAS

Na avaliação sócio-econômica do programa turístico, considera-se: as vertentes *microeconômicas* do turismo que estudam o comportamento dos consumidores turísticos e, principalmente, das empresas turísticas, mais especificamente sua rentabilidade financeira; as vertentes *macroeconômicas*, que analisam as atividades econômicas agregadas, como o emprego, o produto e a renda nacional, e os *efeitos de difusão* sócio-culturais do programa, que analisam a relação existente entre visitantes/residentes/patrimônio turístico. Poderiam ainda ser incorporados outros aspectos como preço turístico, balança de pagamentos,

equilíbrio de mercados etc. Esses aspectos podem ser considerados sempre que o programa a ser analisado o justifique.

Assim, são propostos pela metodologia em questão, como base geral de escolha, quatro *domínios* ou *dimensões* específicas:

- a) Efeitos produzidos pelo programa em termos de **EMPREGO**;
- b) Efeitos produzidos pelo programa em termos de **RENDIMENTO**;
- c) **RENTABILIDADE ESPERADA** dos equipamentos estruturantes do programa;
- d) **EFEITOS DIFUSORES** do programa nos domínios sócio-econômicos e culturais.

Para cada uma dessas dimensões, são incorporados *indicadores de relevância*, os quais avaliam o programa de forma quantificável a intensidade econômica do programa e *indicadores de sensibilidade*, que avaliam a sensibilidade dos principais fatores de risco daquela quantificação.

O gráfico a seguir apresenta as dimensões e seus indicadores ponderadores de relevância e sensibilidade:

Gráfico 3.1
Indicadores de Relevância e Sensibilidade

DIMENSÃO	INDICADOR DE RELEVO	SENSIBILIDADE	
		Crterios de Valorizaço	Indicadores de Apoio
I Emprego	A- Emprego / Emprego Regional	1. Inensidade de absorço dos recursos humanos 2. Nvel de sazonalidade do emprego 3. Nvel de qualificaço do emprego criado	•Taxa de desemprego •Emprego sazonal/total • % Profissionais qualificados
II Rendimento	B- VAB / PIB Regional	4. Intensidade de usos alternativos de recursos 5. Capacidade de intemalizaço dos efeitos de criaço de riqueza no espao regional de referncia	•PIB per capita •% do investimento externo
III Rentabilidade	C- Taxa Interna de Rentabilidade	6. Nvel de sensibilidade face s variaço de preo 7. Nvel de sensibilidade face s concentraço de mercados	•TIR revista
IV Efeitos de Difusao		8. Diversidade das atividades tursticas 9. Capacidade endgena de abastecimento 10. Efeitos de recuperaço/defesa do patrimnio 11. Pluralidade de agentes do lado da oferta 12. Sensibilidade das comunidades locais ao acrcimo de visitantes 13. Acrcimo de bem estar para utilizaço local das infra-estruturas criadas.	

Fonte: Silva (1994:93)

3.2.C.2) METODOLOGIA DE VALORAÇO DOS DOMÍNIOS

A valoraço de um programa turstico pode apresentar dois grandes problemas: em primeiro lugar, alguns domínios de análise só podero ser avaliados de forma quantitativa, comprometendo desta forma alguns aspectos qualitativos do programa; em segundo lugar, a transformao e adaptaço das informaes quantitativas em escalas lineares de pontuaço pode provocar a perda de uma srie de informaes importantes.

Desta forma, procurou-se estipular trs tcnicas complementares para auxiliar na valoraço dos domínios e de seus indicadores. Cada tcnica levar s aplicao de uma escala numrica de valoraço varivel de 1 a 3, podendo haver situaçoes intermediárias ou extremas, onde o valor 3 indicar s uma situaço muito

positiva e 1, a pontuação mínima, indicará pouca relevância do referido aspecto.

Os níveis de valoração quantitativa corresponderão⁶:

- **Positivo = 3**
- **Neutro = 2**
- **Negativo = 1**

A primeira técnica consiste na utilização de tabelas de conversão dos valores obtidos nos respectivos indicadores para os escalões de valoração propostos por esta metodologia. Esta técnica é utilizada sobretudo, quando os indicadores apresentam, basicamente, informações quantitativas.

A segunda técnica pode ser aplicada para diversos indicadores. Ela consiste na identificação e comparação com situações de referência, que podem se tratar de médias nacionais, regionais ou locais.

A terceira técnica consiste na apresentação de situações extremas que podem ser observadas e a elas compara-se o quadro que está sendo investigado e, mais uma vez, adaptá-lo à escala numérica variável de 1 a 3.

3.2.C.3) JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO DETALHADA DAS DIMENSÕES

a) Efeitos do nível do **EMPREGO**

A avaliação da relevância empregadora dos empreendimentos é muito significativa, pois o turismo é um importante gerador de empregos. Estima-se que, ao nível mundial, no ano de 1996, o setor turístico tenha empregado cerca de 255 milhões de pessoas, ou seja, 1 em cada 9 trabalhadores (ABLA, 1996:1). No Brasil, calcula-se que, neste mesmo ano, o número de empregos turísticos diretos tenha

⁶ Silva (1994), utiliza uma escala numérica de valoração variável de 1 a 5.

chegado a cifras superiores a 10 milhões. A Embratur calcula que no Brasil, a cada US\$ 15 mil gastos em investimentos no setor turístico, um novo emprego é gerado. Sendo assim, pode-se estimar que, a cada ano surjam 100 mil novos empregos.

Apesar de dispormos desses dados, nossa capacidade de avaliar sua real importância esbarra na falta de informações precisas e seguras sobre o assunto. Avaliar os empregos turísticos é uma missão tão ou mais difícil que definir e entender o turismo. Isso ocorre, pelo fato de ser uma atividade que envolve vários setores da economia, o que facilita a confusão entre os diferentes segmentos.

Cazes (1989a:67) procura classificar e distinguir os diferentes tipos de empregos turísticos, o emprego turístico direto, o indireto e o induzido. Assim, temos:

- ◇ Empregos diretos: são aqueles que estão ligados diretamente ao consumo dos equipamentos turísticos e que atendem à demanda dos visitantes. São empregos ligados às empresas turísticas, que são: hotelaria, restaurantes, bares e similares, agências de viagens, empresas de transportes, locadoras de automóveis, informações, parques de divertimento, imobiliárias, escritórios de turismo etc.
- ◇ Empregos indiretos: por empregos indiretos considera-se aqueles que são requisitados pelas empresas turísticas. Nesta categoria incluem-se os fornecedores agrícolas, os fornecedores de material e manutenção de hotéis (roupas de cama, material de limpeza, serviços públicos como energia, água etc.). Nesta categoria estão ainda incluídos os fornecedores de materiais esportivos, serviços de mecânica de automóveis, construção civil etc.

◇ Empregos induzidos: representa o emprego adicional criado no interior do sistema de produção como consequência do aumento da renda dos empregados das empresas turísticas e de seus fornecedores. Imagina-se que um emprego direto cria de 1 a 3 empregos indiretos ou induzidos, sendo que esses valores irão variar segundo a estrutura turística em questão.

Os empregos turísticos temporários muitas vezes não entram nas estatísticas oficiais. O fato é que muitos desses empregos não são registrados e, ao término da alta estação turística, os empregados são dispensados pela empresa turística ou por seus fornecedores.

Para as empresas turísticas, o custo de manter um empregado durante a baixa estação turística é muito grande. Como não há consumo do produto turístico, não há como manter a mão-de-obra que permanece ociosa. Isto, porém, não justifica o fato de que muitos dos empregados temporários não sejam registrados e não possuam garantias trabalhistas durante o período em que prestam serviço à empresa. Este quadro se repete, principalmente, em países onde a fiscalização trabalhista é bastante inadequada.

Apesar de todas essas dificuldades, acreditamos que uma avaliação do número global de empregos turísticos gerados por grandes empreendimentos tem mais chances de chegar próximo dos números reais. Isso em função de suas prováveis políticas de planejamento estratégico.

Além do indicador de relevo, que está relacionado ao número total de empregos fornecidos pelo empreendimento em relação à região correspondente à sua instalação, são propostos outros três níveis de reflexão, que são os indicadores complementares de avaliação ou *indicadores de sensibilidade*:

♦ Is1- Intensidade de absorção dos recursos humanos disponíveis

A instalação de empreendimentos turísticos estimula novos investimentos e gera empregos. É bastante conveniente que na área escolhida para sua instalação exista um bom contingente de mão-de-obra disponível. Desta forma, os problemas de desemprego da referida região serão sanados e não haverá movimentos migratórios importantes nem captação de empregos em outros setores. Essa situação pode ser padronizada nos seguintes extremos:

- * Programa instalado em área onde existe importantes bolsas de desemprego/subemprego e cujas características empregadoras são genericamente satisfeitas de forma endógena - Pontuação máxima 3.
- * Programa instalado em áreas congestionadas sem dotação em recursos humanos absorvíveis - Pontuação mínima 1.

♦ Is2 - Nível de sazonalidade do emprego

A flutuação da demanda turística, conhecida como sazonalidade, pode ser um problema para o desenvolvimento da atividade turística, pois gera impactos significativos na oferta dos bens e serviços da região turística. Um impacto bastante negativo que pode ser causado pelas flutuações de temporada é o desemprego. Os equipamentos que são pouco utilizados nos períodos menos freqüentados, dispensam boa parte de seu efetivo de mão-de-obra contribuindo, desta forma, com o aumento do número de desempregados.

Assim, um equipamento turístico que desenvolve políticas e estratégias comerciais que equilibrem o fluxo turístico durante todo o ano garante uma

ocupação mínima durante todas as temporadas e pode manter seu quadro de empregados. As duas situações de extremos seriam:

- * Programa onde o emprego gerado nos equipamentos é permanente - Pontuação máxima 3.
- * Programa onde o emprego é maioritariamente sazonal - Pontuação mínima 1.

♦ **Is3 - Nível de qualificação do emprego criado**

Considera-se que quanto maior o nível de qualificação profissional exigido pelo empreendimento melhores serão os reflexos sobre a comunidade receptora, pois devemos considerar a possibilidade de treinamento e formação da mão-de-obra disponível. Também deve-se levar em consideração o perfil de recursos humanos dos estabelecimentos homólogos na região. Neste caso salientamos os seguintes limites:

- * Programa que apresenta superioridade de qualificação face à região e ao setor homólogo - Pontuação máxima 3.
- * Programa onde o emprego é banalizado face aos padrões de referência setorial e regional - Pontuação mínima 1.

A valorização de cada um dos indicadores acima selecionados (Ir e Is), conduzirá a uma valoração integrada do domínio *emprego*. Os indicadores de sensibilidade são ponderados com a mesma intensidade que o indicador de relevo e o valor final atribuído ao domínio emprego é formalizado pela seguinte expressão:

$$I1 = [Ir1 + (Is1 + Is2 + Is3) / 3] 2$$

b) Efeitos ao nível do RENDIMENTO

A dimensão rendimento está relacionada à capacidade do programa criar riquezas e dinamizar a economia da região em que o mesmo irá se estabelecer.

Para calcularmos o indicador de relevo da dimensão rendimento, seguiremos os mesmos procedimentos que utilizamos para valorar a dimensão emprego. Ou seja, iremos considerar duas situações extremas e, através deste parâmetro, valorar a situação observada no programa e na região de sua instalação. O domínio rendimento apresenta dois indicadores de sensibilidade:

♦ Is4 - Intensidade de uso alternativo de recursos

Este indicador utiliza-se de informações referentes à utilização anterior dos recursos mobilizados e das potencialidades de uso alternativo dos mesmos. As informações são de cunho qualitativo e quantitativo. Os extremos que podemos abordar são:

- * Programa onde os recursos nucleares possuem uma sub-utilização econômica e o dinamismo sócio-econômico é baixo - Pontuação máxima 3.
- * Programa inserido em região dinâmica e onde os recursos mobilizados possuam utilização econômica ativa - Pontuação mínima 1.

♦ Is5 - Capacidade de internalização dos efeitos de criação de riqueza no espaço regional de referência.

O último indicador de sensibilidade do domínio rendimento toma como referência os componentes endógenos e exógenos dos recursos mobilizados, e avalia a intensidade de drenagem para o exterior dos efeitos do programa. As situações extremas seriam:

- * Programa onde predominem apenas promotores locais/regionais - Pontuação máxima 3.
- * Programa onde os equipamentos estruturantes sejam financiados e administrados por recursos externos - Pontuação mínima 1.

Em seguida formula-se a expressão que dará a valoração final do domínio rendimento:

$$I_2 = [I_{r2} + (I_{s4} + I_{s5}) / 2]^2$$

c) Efeitos ao nível de **RENTABILIDADE**

Essa dimensão está relacionada à viabilidade econômico-financeira dos empreendimentos turísticos. Essa avaliação é relevante, pois o estudo de viabilidade financeira do projeto pode amparar decisões reduzindo o risco inerente aos investimentos.

A rentabilidade do investimento será determinada pelo método da Taxa Interna de Retorno (TIR). A TIR nada mais é do que aquela taxa que torna iguais os fluxos de custos e benefícios atualizados do empreendimento⁷.

A TIR é dada pela seguinte equação:

$$I_0 = \sum_{i=1}^n \frac{R_i - C_i}{(1 + TIR)^i} + \frac{V_{residual}}{(1 + TIR)^n}$$

Onde:

R_i = Receitas esperadas

C_i = Custos estimados

n = Vida útil do projeto

I₀ = Investimento inicial

V_{Residual} = Valor residual

⁷ Para maiores detalhes, ver Casarotto e Kopittke: 1986.

Para orientar a decisão, ou seja, para saber se o projeto é atrativo ou não para o empresário, sugere-se a atribuição dos seguintes valores:

- ◆ 3 se $TIR > TMA^*$
- ◆ 2 se $TIR = TMA$
- ◆ 1 se $TIR < TMA$

*TMA: Taxa de Mínima Atratividade - é aquela taxa que o empresário utiliza para comparar com a TIR. Normalmente, esta taxa baliza a decisão, uma vez que a taxa de mínima atratividade é a taxa que o investidor conseguiria para remunerar qualquer outra aplicação ou investimento que ele desejasse realizar, ao invés de investir no empreendimento em estudo.

O domínio rentabilidade apresenta igualmente dois indicadores de sensibilidade:

◆ **Is6 - Sensibilidade da rentabilidade à variação de preços**

Este indicador será avaliado através de comparações com situações de referência. No caso específico, dever-se-á considerar e comparar os índices de variação e oscilação de preços do mercado com os mesmos índices do programa turístico no que se refere aos custos e benefícios do empreendimento.

◆ **Is7 - Sensibilidade à concentração de mercado**

Neste caso procuraremos avaliar o programa em termos de taxa de ocupação do estabelecimento e a diversidade do mercado consumidor, ou seja, da origem dos seus clientes.

As situações de extremo são as seguintes:

- * Programa que apresenta um equilíbrio relativo em termos dos mercados de origem dos clientes e um nível de procura constante ao longo do ano - Pontuação máxima 3.
- * Programa onde a procura é marcadamente sazonal e fortemente dependente de mercados estrangeiros - Pontuação mínima 1.

A ponderação das avaliações dos indicadores de sensibilidade segue a seguinte fórmula:

$$I3 = [I_{r3} + (I_{s6} + I_{s7}) / 2] 2$$

d) **EFEITOS DE DIFUSÃO** do programa nos domínios sócio-econômicos e culturais.

Este plano de avaliação, segundo Silva (1994:97), é o que apresenta maior complexidade no que diz respeito à sua valoração. Neste domínio se apresentam dimensões tanto qualitativas como quantitativas, o que proporciona várias combinações de áreas de relevância que podem ser analisadas.

Serão analisadas sobretudo, no caso em estudo, as transformações sócio-econômicas e culturais que se processarão na região de referência por resposta à instalação do equipamento analisado.

Este indicador de relevo apresenta seis indicadores de sensibilidade:

♦ **Is8 - Diversidade das atividades turísticas**

A demanda turística sofre flutuações constantes promovendo impactos negativos sobre a oferta turística. Esse movimento turístico muitas vezes é causado pela rigidez de uma oferta turística, ou seja, quando determinada região

se desenvolve apoiada sobre uma atratividade única. Neste caso, os equipamentos de lazer são exaustivamente utilizados durante a temporada turística sendo, no final deste período, desativados. O que ocorre então, é que a população nativa passa a ser atingida pelo desemprego e privada do direito e possibilidade de usufruir dos referidos equipamentos.

A diversidade das atividades turísticas pode evitar que isso ocorra, uma vez que reduziria o nível de variação da demanda na alta e baixa temporada. Além disso, a população nativa contaria com maior possibilidade de investimentos econômicos e usufruiria das novas opções de lazer.

Esse indicador procura caracterizar o programa segundo a quantidade de procura adicional que proporcionará na área de referência e seu poder de estimular novas visitas. Neste caso, as situações extremas seriam:

- * Programa gerador de procura fortemente diferenciada sem predomínio de uma atividade homogênea - Pontuação máxima 3.
- * Programa gerador de concentração de tipo mono-produto - Pontuação mínima 1.

◆ **Is9 Capacidade endógena de abastecimento**

Esse indicador pretende avaliar a capacidade da comunidade receptora em fornecer ao empreendimento bens e serviços capazes de satisfazer a demanda turística mas, principalmente, irá avaliar a capacidade do empreendimento em gerar impulsos e estimular o desenvolvimento sócio-econômico da comunidade.

As situações extremas que se apresentam são:

- * Programa fortemente utilizador de bens e serviços locais - Pontuação máxima 3.

- * Programa característico de enclave - Pontuação mínima 1.

◆ **Is10 Efeitos de recuperação e defesa do patrimônio**

Este domínio procura avaliar a capacidade do programa em estimular a restauração e valorização do patrimônio histórico, cultural e artístico através de ações efetivas que promovam tal recuperação ou através de estímulos indiretos, como o respeito às características culturais preexistentes. As situações extremas que se apresentam são:

- * Programa integrando investimento direto de recuperação relevante de recursos patrimoniais - Pontuação máxima 3.
- * Programa característico de uma inserção de “enclave” com uma utilização integral de equipamentos específicos - Pontuação mínima 1.

◆ **Is11 - Pluralidade de agentes do lado da oferta**

Além de avaliarmos a diversidade da oferta turística é importante que se analise a pluralidade dos agentes econômicos envolvidos com a instalação do equipamento. A diversidade de investidores contribui com a sustentabilidade do sistema turístico, pois as relações entre diferentes setores da economia pode ampliar os efeitos multiplicadores e aumentar o grau de desenvolvimento local. As situações polarizadoras seriam:

- * Programa que integra diversos agentes econômicos, sem que haja predominância de nenhum deles - Pontuação máxima 3.
- * Programa desenvolvido por um único operador - Pontuação mínima 1.

♦ **Is12 - Sensibilidade das comunidades locais ao acréscimo de visitantes.**

Os efeitos sociais e culturais sofridos pela população receptora devem ser analisados considerando as características próprias da população envolvida.

Para tanto, recomenda-se que se apliquem metodologias próprias, como por exemplo, pesquisas extensivas e diretas que levem aos observadores informações que revelem o perfil dos residentes e dos visitantes. Essas observações são complexas, mas bastante relevantes diante ao incremento turístico de uma região. Os valores extremos podem ser:

- * Programa instalado em região onde não existe manifestação de rejeição em relação ao acréscimo de turistas - Pontuação 3.
- * Programa desenvolvido em regiões sensíveis onde se registram manifestação de rejeição - Pontuação 1.

♦ **Is13 - Acréscimo de bem estar pela utilização local das infra-estruturas criadas.**

A instalação de equipamentos turísticos muitas vezes pode melhorar o bem estar da população local. Neste caso específico nos referimos à melhoria na qualidade dos bens e serviços oferecidos à comunidade local e a oportunidade oferecida a essa população de usufruir dos mesmos. Com esse indicador procura-se valorizar em que medida os programas analisados beneficiam a criação de infra-estrutura na região de sua instalação.

A fórmula que representaria a ponderação das avaliações dos indicadores de sensibilidade é:

$$I4 = (Is8 + Is9 + Is10 + Is11 + Is12 + Is13) / 6$$

3.2.C.4) SÍNTESE DE AVALIAÇÃO DO VETOR RELEVÂNCIA SÓCIO-ECONÔMICA

A volaração conjuntas dos indicadores terá uma ponderação que não será necessariamente a mesma para todos os programas turísticos. Esta ponderação ficará a cargo de um ou mais decisores em resposta às particularidades, problemas e objetivos regionais e locais.

Assim, considerando que B seja o ponderador espacial das dimensões, o Indicador de Relevância Sócio-Econômica (IRSE) será:

$$IRSE = B_L I_L + B_Y I_Y + B_K I_K + \dots$$

3.2.D) ANÁLISE DO INDICADOR IIC - INDICADOR DE INTENSIDADE DE CARGA

A intensidade de carga de um programa turístico é medida através de duas dimensões: a dimensão "**Pressão Turística β** " e a dimensão "**Infra-estrutura Associada ϕ** ".

A metodologia de avaliação do indicador **Pressão Turística** não será feita na sua dimensão absoluta, e sim, como citado anteriormente, em padrões de comparação com situações já existentes seguindo uma escala de avaliação de 1 a 5. Essa dimensão será analisada a partir de avaliação de três indicadores: Indicador de Pressão Demográfica, Indicador de Ocupação Turística e Indicador de Saturação Turística. Analisando cada indicador separadamente, considera-se:

1. Indicador de apoio 1 - I1 (IPD - Indicador de Pressão Demográfica)

O indicador de apoio 1 analisa a relação existente entre o número de turistas previstos com a execução do projeto com a população residente na área de referência. Ele irá analisar a saturação psicológica (que se manifesta através da situação de desconforto do turista face ao número excessivo de pessoas na mesma área) e da capacidade social (que se manifesta através do grau de insatisfação da comunidade em relação ao grande número de visitantes).

2. Indicador de apoio 2 - I2 (IOT - Indicador de Ocupação Turística)

O indicador de apoio 2 correlaciona o número de visitantes na área de referência com sua capacidade de alojamento.

3. Indicador de apoio 3 - I3 (IST - Indicador de Saturação Turística)

O indicador de apoio 3 procura combinar a ocupação humana de um espaço pelos residentes e visitantes previstos, com a sua dimensão territorial.

Nesse indicador de apoio considera-se a soma do total da população residente com o número de visitantes previstos, e relaciona o conjunto à dimensão espacial da área de referência.

Esses indicadores serão avaliados seguindo um padrão de comparação com situações já existentes. Esses padrões podem estar relacionados à situações existentes na área de instalação do programa, no território nacional ou ainda, ao nível internacional. A escolha da dimensão espacial de análise fica à cargo do pesquisador que considerará o raio de influência do programa turístico.

No segundo plano de avaliação, ou da dimensão **Infra-estrutura Associada**, será considerado o grau de satisfação das necessidades humanas na

área de referência em relação ao acréscimo de visitantes e, conseqüentemente, em relação ao aumento de demanda da infra-estrutura existente. As vertentes ligadas à infra-estrutura que serão analisadas são:

- ⇒ Níveis de dotação de infra-estrutura básica (fornecimento de água, energia e saneamento);
- ⇒ Capacidade de equipamentos e serviços de saúde;
- ⇒ Capacidade dos equipamentos e serviços de transporte;
- ⇒ Capacidade de infra-estrutura de comunicações.

Os indicadores aqui apresentados seguem o mesmo modo de operação dos indicadores de sensibilidade calculados na Relevância Sócio Econômica. Sendo assim, identificaremos situações extremas e as submetemos a escalas de valoração que vão de 1 a 3.

1- Indicadores de apoio 4 (I4), 5 (I5), 6 (I6) e 7 (I7)

Esses indicadores correspondem respectivamente ao nível de dotação da infra-estrutura básica, à capacidade dos equipamentos e serviços de saúde, à capacidade dos equipamentos e serviços de transporte e à capacidade da infra-estrutura de comunicações.

Chega-se ao valor do indicador através de comparações feitas entre a situação em que se encontra na área de análise com situações já existentes, tomando-se como referência o padrão nacional ou regional.

- quadro de referência global da avaliação da intensidade de carga poderá ser sintetizado da seguinte forma:

Gráfico 3.2
Gráfico de Referência Global da
Avaliação da Intensidade de Carga

<i>Dimensão</i>	<i>Indicadores de Relevância</i>	<i>Critérios de Valorização</i>	<i>Indicadores de Apoio</i>
PRESSÃO TURÍSTICA	<ul style="list-style-type: none"> • Indicador de pressão demográfica; • Indicador de ocupação turística • Indicador de saturação turística. 		
INFRA-ESTRUTURA ASSOCIADA		<ul style="list-style-type: none"> • Nível de dotação de infra-estrutura básica • Capacidade de equipamentos e serviços de saúde • Capacidade dos serviços de transportes • Capacidade dos serviços de comunicações 	<ul style="list-style-type: none"> • Índices de atendimento sanitário • % de população beneficiada

Fonte: Silva (1994:109)

3.2.D.1) SÍNTESE OPERACIONAL DO VETOR INTENSIDADE DE CARGA - IIC

Uma vez calculados os indicadores relevantes dos domínios “**Pressão Turística β** ” e “**Infra-estrutura Associada ϕ** ”, resta-nos integrá-los. A metodologia sugerida por Silva aponta para uma ponderação simples dos indicadores. Desta forma teremos:

$$\beta = (I1 + I2 + I3) / 3$$

$$\phi = (I4 + I5 + I6 + I7) / 4$$

Em seguida, devemos determinar qual a ponderação que será dada a uma e outra dimensão.

Considerando-se que a segunda dimensão seja o ponderador da primeira, ou seja, a consideração de que a existência de uma elevada pressão exige mais cuidados, mesmo em se tratando de uma região onde há uma boa infra-estrutura, somos levados a considerar uma ponderação não linear das duas dimensões.

Assim, chegamos à fórmula para o cálculo da Intensidade de Carga:

$$IIC = (\beta^2 + \phi) / (\beta + 1)$$

Desta forma, quanto maior for a pressão turística maior será o indicador de intensidade de carga.

3.3 INTEGRAÇÃO DOS VETORES DE AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

Após efetuada a avaliação dos quatro vetores de análise relacionados ao programa turístico, ou seja, a Relevância Sócio-Econômica, a Sensibilidade Ecológica, a Potencialidade dos Recursos Turísticos e a Carga Turística, procura-se integrá-los em um único plano de apreciação.

O fato de termos um grande número de informações dificulta a integração dos fatores. Sendo assim, recomenda-se que se simplifique o número de informações obtidas convertendo-as em uma valorização simples que

correspondam à escala numérica utilizada na avaliação dos quatro vetores de análise acima citados.

Desta simplificação resultam situações que revelarão uma baixa ou elevada relevância sócio econômica do programa turístico, assim como o grau dos impactos ecológicos ou situações intermediárias.

A integração dos quatro vetores será representada num gráfico e sua imagem corresponde a polígonos. A possibilidade de visualizar graficamente o resultado da operacionalização da metodologia proposta torna mais fácil a identificação das diferentes situações que poderão se apresentar e os vetores críticos poderão ser reavaliados. A reavaliação dos vetores poderá levar à reformulação de todo o programa ou somente dos pontos que se apresentam críticos, até que se chegue o mais próximo possível da situação de excelência.

Em termos gráficos o polígono apresenta a seguinte fisionomia:

Para melhor facilidade de leitura, o resultado dos dois planos escolhidos deverá ser inserido em um gráfico de integração (Gráfico 3.3).

Gráfico 3.3
Gráfico de Integração Bidimensional

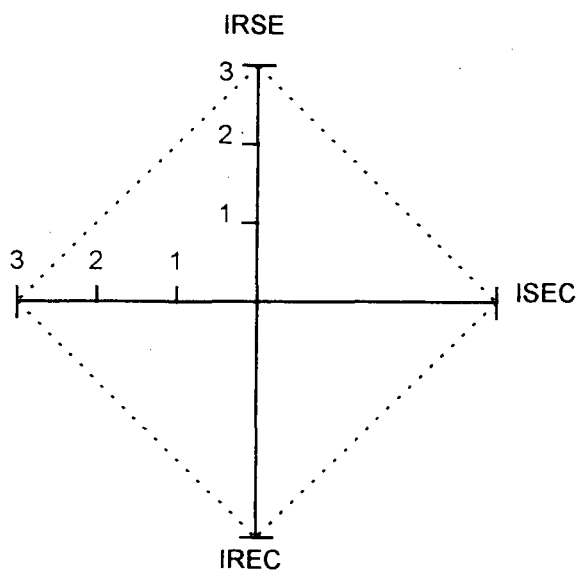
		<i>SENSIBILIDADE ECOLÓGICA</i>		
		Muito Sensível	Sensível	Neutro
<i>RELEVÂNCIA SÓCIO - ECONÔMICA</i>	Muito Elevada	Zona Crítica de Reavaliação	Zona de Excelência	
	Elevada	Zona de Exclusão	Zona Neutra	
	Irrelevante			

Fonte: Baseado em Silva, 1994

Este gráfico apresenta quatro zonas que são definidas como: zona crítica de reavaliação, zona de excelência, zona de exclusão e zona neutra.

Entre as diferentes zonas existem áreas de fronteiras que corresponderão, no momento final da análise, ao fator decisório da tomada de decisão do avaliador do programa. Ou seja, quando uma situação se encontrar nesta área divisória, dever-se-á considerar os índices alcançados nos planos complementares da **Intensidade de Carga** e do **Potencial dos Recursos**, para então definir a situação. Após este procedimento determinar-se-á se uma situação que se

Figura 3.4
Modelo Global de Integração
de Efeitos



Fonte: Baseado em Silva, 1994

A dimensão dos eixos traduzirá o resultado das análises anteriormente efetuadas e apresentará polígonos de diferentes formas e combinações.

Haja vista a complexidade que se apresenta pelo fato de haver uma enorme variedade de combinações e a dificuldade que isso impõe ao avaliador do programa que necessita tomar decisões, propõem-se que se efetue uma hierarquização dos planos de avaliação. Desta forma, os planos serão estudados separadamente, seguindo uma integração *bidimensional* que se integrará numa matriz capaz de sintetizar todas as informações anteriormente obtidas.

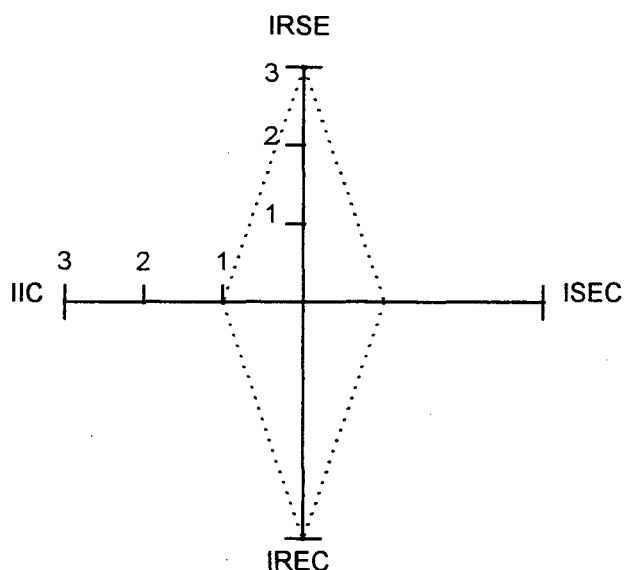
Os dois planos escolhidos para a análise bidimensional são os planos de **sensibilidade ecológica** e de **relevância sócio-econômica**. A escolha desses planos se deu devido ao papel extremamente importante que ambos ocupam, atualmente, no processo de tomada de decisão de qualquer projeto turístico.

encontra em uma área limite estará na zona de exclusão, excelência ou de reavaliação.

Das diferentes combinações possíveis, destacamos quatro situações que consideramos mais relevantes:

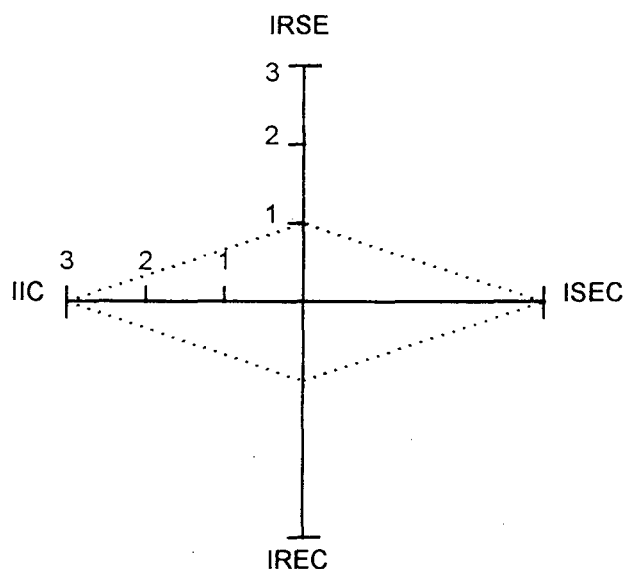
Situação 1 (Fig. 3.5): Programas com elevada relevância econômica e escasso efeito ecológico - essa é a situação que todos os programas devem buscar, pois há uma perfeita integração entre os dois principais domínios, ou seja, há uma grande relevância sócio-econômica (IRSE) e poucos efeitos ecológicos (ISEC). Além disso, para complementar, o programa apresenta uma escassa intensidade de carga (IIC) e uma abundância de recursos turísticos (IREC). Em relação ao gráfico de integração bidimensional estaríamos na “zona de excelência”. A situação em questão seria representada graficamente da seguinte forma:

Figura 3.5
Situação de Excelência



Situação 2 (Fig. 3.6): Neste outro caso extremo, porém oposto à situação 1, encontramos uma **escassa relevância sócio-econômica** com **significativos impactos ambientais** e estamos na “zona de exclusão”. Para que haja uma reavaliação do programa é necessário que os planos complementares, IIC e IREC, atinjam resultados positivos, principalmente quando se tratar de uma área onde os recursos turísticos sejam abundantes. Graficamente esta situação se apresentaria da seguinte forma:

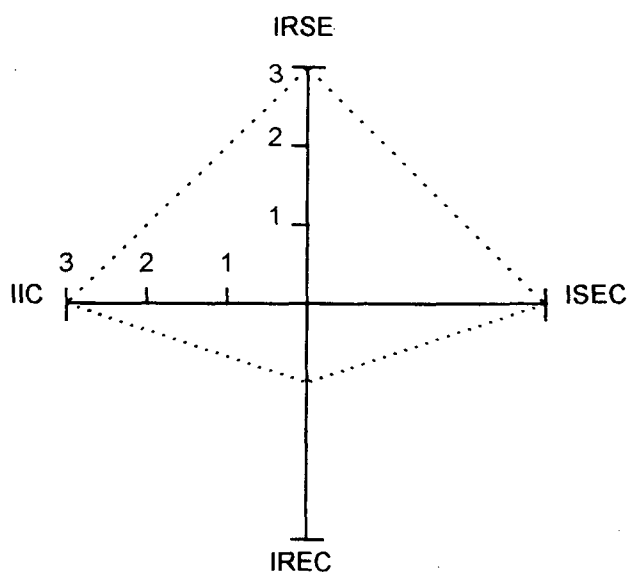
Figura 3.6
Situação de Exclusão



Situação 3 (Fig. 3.7): Esta situação é considerada muito complexa, pois a **grande relevância sócio-econômica** do programa vem acompanhada de **importantes impactos ambientais**. Esta situação necessita passar por uma reavaliação, ou seja, é necessário que se proceda a uma nova análise dos vetores e que se identifique os pontos críticos do domínio ecológico a fim de que se tomem medidas corretivas dos respectivos efeitos.

Quando se apresentar uma situação como esta, os planos complementares de avaliação têm um papel muito importante no direcionamento do processo de reavaliação. Quando essa situação vier acompanhada de uma **elevada carga turística** e **escassos recursos turísticos**, consideramos que a mesma se encontra em na “zona crítica intensa”, fato que pode comprometer o processo de reavaliação.

Figura 3.7
Situação de Reavaliação -
Zona Crítica Intensa



Já no caso de haver **recursos abundantes** e **baixa carga turística** (Fig. 3.8), a situação encontra-se na “zona crítica moderada”, e sua reavaliação passa a ser mais viável.

- ↪ a eventual reanálise dos principais vetores com identificação de pontos críticos e proposta de medidas corretivas;
- ↪ aferição dos efeitos potenciais das medidas de correção nos impactos vetoriais do programa”.

CAPÍTULO 4

APLICAÇÃO DA METODOLOGIA

4.1 ENSAIO SIMULADO DA APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO MULTIDIMENSIONAL DA CAPACIDADE DE CARGA TURÍSTICA DO PROJETO “PORTO DA BARRA”.

No presente estudo, a metodologia de avaliação da Capacidade de Carga Turística foi aplicada ao projeto “Porto da Barra”, proposto pelo grupo empresarial catarinense Portobello.

O “Porto da Barra” é um projeto *turístico-residencial* programado para ser executado às margens do canal da Barra da Lagoa, localizada ao Leste da ilha de Santa Catarina. Uma das principais características da Barra da Lagoa é o fato dela possuir, ainda hoje, fortes traços da colonização açoriana e de ser uma das mais antigas comunidades pesqueiras de Santa Catarina.

Com a instalação do “Porto da Barra” pretende-se valorizar as características culturais da Barra da Lagoa, como a pesca artesanal, e servir de apoio à navegação oceânica de lazer na costa catarinense.

O projeto estrutura-se em função da construção de um *Porto de Lazer*, que utilizará o canal como via navegável para embarcações de recreio que queiram chegar ao oceano ou que queiram passear nas águas internas (canal e Lagoa da Conceição). Além do porto está prevista a construção de equipamentos comunitários e áreas residenciais estruturados em um Setor Central e dois Setores Habitacionais.

O Setor Central abrigará a "Praça do Mercado", ponto de maior convergência do projeto, e edificações de uso misto: residencial/comercial e turístico/hoteleiro. Os equipamentos coletivos ali presentes serão:

- ◆ Um estacionamento público com 630 vagas;
- ◆ Um Clube Náutico com áreas para exposições e comércio, assim como reparos, guarda e zeladoria de embarcações;
- ◆ Um Hotel/Apart Hotel coligando as funções turísticas de hospedagem e gastronomia;
- ◆ Restaurantes, lojas, farmácias, agências bancárias, correios etc.

Os Setores Habitacionais Leste e Oeste serão constituídos por condomínios multifamiliares estruturados em conjuntos de unidades habitacionais geminadas de dois pavimentos ou em blocos de apartamentos do tipo "vilas".

Além da área construída (109.972 m²), está prevista a construção de canais internos e derrocagem do canal principal. Essa obra fará com que o local lembre os canais da cidade italiana de Veneza.

I - RELEVÂNCIA SÓCIO-ECONÔMICA - IRSE

1. DIMENSÃO EMPREGO

INDICADOR - INDICADOR DE RELEVO - EMPREGO

IR1

Fórmula de Cálculo

⇒ Emprego gerado pelo programa / emprego regional

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Número de empregos gerados pelo empreendimento turístico.

As estimativas feitas pelo empreendedor apontam para a geração de 600 empregos na sua fase de construção e cerca de 500 para sua operacionalização.

Considerando que possa haver uma certa imprecisão nos dados disponíveis, aplicaremos um "fator corretor de emprego" equivalente a 1,05.

Fonte de informação externa

⇒ Dados referentes ao número de emprego na região.

Em relação às informações externas ao programa, constatamos que o setor turístico fornece 2.025 empregos diretos em Florianópolis (Sebrae/SC 1997:124-125). No que concerne à comunidade da Barra da Lagoa, existem somente 52 empregos turísticos diretos, sendo que, deste total, 32 são temporários. O empreendimento pretende fornecer 500 empregos diretos, o que equivale a mais de 900% do total de empregos existentes na comunidade.

Neste estudo iremos considerar os dados relativos à cidade de Florianópolis como um todo. Desta forma acreditamos que chegaremos a uma avaliação mais precisa sobre a importância do acréscimo de empregos no setor turístico, uma vez que a cidade como um todo será beneficiada com a criação de novos postos de emprego.

Cálculo

- * Emprego gerado pelo empreendimento: **500**
- * Emprego regional: **2.025**
- * Fator corretor de emprego: **1,05**

A relação existente entre o número de empregos diretos gerados pelo empreendimento e o número de empregos diretos do setor turísticos em Florianópolis é de 26%.

Resultado

Considerando que o empreendimento fornecerá uma quantidade de empregos turísticos bastante elevada, ou seja, o equivalente a 26% do total de empregos turísticos da região, atribuiremos uma pontuação de **3 valores**.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE 1 - INTENSIDADE DE
ABSORÇÃO DOS

RECURSOS HUMANOS DISPONÍVEIS (Is1)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Relação dos empregos que serão gerados pelo empreendimento. Nesta relação estarão incluídos postos ligados à hotelaria, restaurantes/alimentação, animação, serviços náuticos, construção, manutenção e similares.

O empreendimento conta fornecer cerca de 600 novos empregos durante as obras de sua construção. Esta mão-de-obra é formada por mestre-de-obras, encanadores, eletricitas, pedreiros, pintores, serventes, motoristas, além de engenheiros e arquitetos que serão responsáveis pelas obras. Eles serão responsáveis pela edificação da área comercial, residencial, hoteleira e náutica do empreendimento. Além disso, este grupo de trabalhadores estará envolvido com as obras de escavação dos canais secundários, pavimentação, instalação da rede água, esgoto, telefonia, rede elétrica, ou seja, a instalação da infra-estrutura básica do empreendimento. Uma vez que a fase de construção seja concluída, haverá a desmobilização desta mão-de-obra.

Segundo a empresa Portobello, uma parte da mão-de-obra, tanto da primeira como da segunda fase, pode ser absorvida na própria comunidade. Isso porque 65% da população local é economicamente ativa.

Para diminuir os efeitos negativos que podem surgir na comunidade com a desmobilização de mão-de-obra após as obras de edificação, a empresa pretende oferecer treinamento para parte deste efetivo e para a população local.

Para a fase de funcionamento do empreendimento será mobilizada uma mão-de-obra mais qualificada, uma vez que os postos de trabalho a serem criados serão típicos do setor terciário:

Relação dos Postos de Trabalho Criados Pelo Empreendimento

1) Náutica

- ◇ Marinheiros individuais;
- ◇ Operadores de barco táxi;
- ◇ Operadores de garagem

2) Hotel

2.1 Gerência:

- ◇ Gerente geral;
- ◇ Gerente de Alimentos e bebidas;
- ◇ Gerente de hospedagem;
- ◇ Gerente comercial.

2.2 Área de alimentos e bebida:

Cozinha:

- ◇ Chefe;
- ◇ Cozinheiras;
- ◇ Copeiras;
- ◇ Auxiliares.

Restaurante:

- ◇ Maître;
- ◇ Garçons;
- ◇ Barman.

2.3 Área de hospedagem:

- ◇ Recepção;
- ◇ Governanta;
- ◇ Camareira;
- ◇ Manutenção;

- ◇ Lavanderia
- ◇ Recreacionista;
- ◇ Serviços gerais;
- ◇ Reserva.

2.4 Área administrativa/financeira:

- ◇ Setor administrativo/financeiro;
- ◇ Setor pessoal.
- ◇ "Controler";
- ◇ Controlistas;
- ◇ Almoxorifado.

3) Comércio:

- ◇ Gerentes;
- ◇ Balconistas;
- ◇ Caixas;
- ◇ Segurança;
- ◇ Serviços gerais.

4) Ordenadoria*:

- ◇ Segurança;
- ◇ Manutenção;
- ◇ Jardinagem;
- ◇ Faxina;
- ◇ Limpeza;
- ◇ Lavanderia.

* Neste item estão incluídos os serviços de segurança, manutenção, jardinagem, faxina, limpeza, lavanderia e administração de casas e apartamentos.

Fonte de informação externa

⇒ População economicamente ativa da Barra da Lagoa e o percentual de desempregados segundo sua qualificação profissional.

A população ativa residente na área (RIMA da Barra da Lagoa apud Plano de Reestruturação Urbana da Barra da Lagoa - IPUF 1991) é de aproximadamente 1.814 pessoas. Deste total, 62%¹ foram absorvidos pelo setor terciário (comércio e serviços). A pesca também absorve boa parte da população economicamente ativa, aproximadamente 30%².

Informações adicionais

Em localidades maiores, pode ser conveniente que se conheça a situação das outras empresas locais para que se considere a possibilidade de que se conduza um processo de disponibilização de importantes volumes de mão-de-obra.

Cálculo

Este é um indicador qualitativo e bastante subjetivo. Este indicador de sensibilidade exige, além da análise da relação oferta/procura de emprego, uma avaliação do perfil da mão-de-obra disponível em relação às necessidades do empregador.

Resultado

Podemos esperar que o empreendimento absorva um bom número de pessoas da comunidade, pois trata-se de uma região cujo turismo é uma das principais

¹ RIMA, pág. 38

² Pesquisa sobre aspectos sócio-econômicos da Barra da Lagoa, 1991:30

atividades econômicas e que possui grande parte da população economicamente ativa já absorvida pelo setor terciário.

No entanto, considerando o baixo grau de instrução da população local³, acreditamos que, inicialmente, os cargos que exigem maior especialização deverão ser ocupados por pessoas de fora da comunidade. Considerando esses fatores, atribuiremos uma avaliação de **2 valores**.

Problemas metodológicos

Mais uma vez nos deparamos com a falta de informações precisas em relação ao número de desempregados segundo suas qualificações profissionais.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE 2 - NÍVEL DE SAZONALIDADE DO EMPREGO (Is2)

Fórmula de cálculo

⇒ Emprego total / Emprego sazonal

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Número total de empregos fornecidos pelo empreendimento turístico durante a alta e baixa temporada.

Segundo o grupo Portobello, este é um equipamento turístico que pretende funcionar durante a alta e baixa temporada, não havendo, portanto, alterações significativas na manutenção da mão-de-obra contratada.

³ 78% da população cursa o 1º grau, 18% o 2º e somente 4% o superior.

Apesar disso, a empresa acredita que deva haver um acréscimo de 20% no movimento no período da alta temporada.

Fonte de informação externa

⇒ Número de empregos fornecidos por outros equipamentos turísticos locais durante a alta e baixa temporada.

Na Barra da Lagoa a maioria dos estabelecimentos comerciais e de serviços estão voltados para o turismo. Só os serviços de alimentação e hospedagem representam 59% desses estabelecimentos. Segundo pesquisas do IPUF, cerca de 54% deste total permanecem fechados durante a baixa temporada.

Em relação aos empregos sazonais, apuramos que o setor comercial emprega 171 pessoas na alta temporada e, durante a baixa temporada, somente 55 pessoas permanecem com seus empregos.

Informação adicional

⇒ É importante saber se o nível de sazonalidade apresentado pelo empreendimento coincide com as variações anuais dos outros equipamentos locais ou se ele próprio será responsável pela variação do movimento de turistas.

Cálculo

* Emprego gerado na alta temporada - **500**

* Emprego gerado na baixa temporada - **400**

Segundo os empreendedores, este complexo turístico funcionará durante os 12 meses do ano. Mesmo assim, a empresa acredita que haverá um acréscimo de

20% no período que equivale à alta temporada. Sendo assim, o número de empregados, neste período, deve ser superior ao do resto do ano.

Neste sentido iremos considerar que os 500 empregos gerados pelo empreendimento sejam relativos ao período de alta temporada, quando há um aumento na procura do empreendimento.

Resultado

Mesmo considerando a alteração no movimento registrado na alta temporada, consideramos que o nível de sazonalidade do emprego gerado é bastante razoável, principalmente se levarmos em conta o evidente caráter sazonal dos demais estabelecimentos comerciais e de serviços voltados ao turismo da Barra da Lagoa. Assim, podemos atribuir a pontuação de **3 valores**.

Problemas metodológicos

Os dados referentes à sazonalidade do emprego turístico disponíveis não são precisos, pois os empregos turísticos temporários muitas vezes não entram nas estatísticas oficiais. O fato é que muitos deles não são registrados e, ao término da alta estação turística, os empregados são dispensados. Os custos são muito altos para uma empresa turística manter um empregado durante a baixa estação. Como não há consumo do produto turístico, não há como manter a mão-de-obra que permanece ociosa.

**INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE 3 - NÍVEL
DE QUALIFICAÇÃO DO EMPREGO CRIADO (Is3)**

Fonte de informação interna ao programa

⇒ A qualificação profissional necessária para do emprego fornecido pelo empreendimento.

Calcula-se que sejam criados 500 novos empregos na fase de operação do empreendimento. Os cargos disponíveis estarão ligados ao setor terciário e exigem, na sua maioria, que os candidatos tenham um treinamento para tornarem-se aptos a assumirem o emprego.

Fonte de informação externa

⇒ A qualificação profissional do emprego regional.

Os dados que dispomos da Barra da Lagoa referentes ao nível de qualificação de mão-de-obra indicam que 30% da população economicamente ativa é formada por pescadores e cerca de 62% da força de trabalho se concentra no setor terciário.

O nível de escolaridade da sua população é relativamente baixo, segundo mostra uma pesquisa realizada pelo RIMA da Barra da Lagoa (pág. 41): 55% dos entrevistados declararam ter cursado somente até o primeiro grau, sendo que 88% deles não chegou a concluí-lo. A percentagem dos entrevistados que cursaram o segundo grau é de apenas 9%. Atualmente, 78% da população cursa o 1º grau, 18% o 2º e somente 4% o superior.

Informação adicional

⇒ Deve-se saber se o recrutamento da mão-de-obra qualificada der-se-á na própria região ou, ao contrário, os quadros de gestão e direção serão recrutados exteriormente.

Resultado

O grupo Portobello deve implantar um programa de treinamento para capacitar a população local para que a mesma seja absorvida pelo programa. A população poderá se cadastrar e participar dos cursos de formação de mão-de-obra.

Segundo a empresa, a seleção dos funcionários será efetuada:

de acordo com o perfil de cada função e o treinamento será realizado entre a Empresa e o SENAC. O modelo de qualificação dos funcionários para as atividades do Porto da Barra será idêntico ao que a Portobello montou em Tijucas (SC), preparando através de uma escola do Senac alguns moradores da cidade para desempenhar atividades na indústria cerâmica, abrindo novas frentes de trabalho na cidade.

Devido ao baixo o nível de escolaridade da população da Barra da Lagoa, acreditamos que a maioria dos postos de comando serão ocupados por pessoas estranhas à comunidade.

Considerando o perfil dos recursos humanos disponíveis no local, o programa turístico analisado apresenta uma superioridade face às empresas turísticas locais. Assim, atribuiremos **2 valores**.

1.A) SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DA DIMENSÃO EMPREGO

A ponderação dos valores dos indicadores obtidos anteriormente é feita de acordo com a seguinte fórmula:

$$I1 = [I_r1 + (I_s1 + I_s2 + I_s3) / 3] / 2$$

Assim temos:

$$I1 = [3 + (2 + 3 + 2) / 3] / 2$$

o que nos conduz a um valor final para a dimensão emprego = 2,7

1.B) CONCLUSÃO FINAL DA DIMENSÃO EMPREGO

Nossa avaliação em relação à instalação do referido empreendimento na Barra da Lagoa é bastante positiva, uma vez que proporcionará um número bastante grande e variado de empregos, beneficiando não somente os moradores locais, como os da região de Florianópolis como um todo.

A comunidade da Barra da Lagoa, dado o número relativamente baixo de sua população economicamente ativa e do grau de especialização da mesma (62% da PEA está empregada no setor terciário e 30% no setor primário), não poderá fornecer ao programa a mão-de-obra necessária, sobretudo na fase de construção do mesmo. Isso vai provocar um grande movimento de pessoas de fora da comunidade que virão se instalar na comunidade durante este período. Como a empresa Portobello pretende, no momento da desmobilização deste contingente de mão-de-obra, colocar em execução um plano de treinamento para que a

mesma não permaneça desempregada, acredita-se que várias famílias se estabelecerão, em caráter definitivo, na comunidade.

Nós acreditamos que este movimento de imigração não causará maiores prejuízos à comunidade, uma vez que sua ocupação urbana está prevista no Plano de Restruturação da Barra da Lagoa. Além de que, a prefeitura municipal de Florianópolis age como órgão fiscalizador da ocupação do solo da região e não permite ocupação de áreas protegidas.

2. DIMENSÃO RENDIMENTO

INDICADOR - INDICADOR DE RELEVO - RENDIMENTO

IR2

Fórmula de cálculo

⇒ VAB/PIB REGIONAL

Fonte de informação interna ao programa

⇒ O VAB, ou Valor Adicional Bruto que será acrescentado na região graças à instalação do programa na área de referência. O VAB corresponde ao valor total dos salários acrescentados na comunidade.

Fonte de informação externa

⇒ Determinação do produto regional ou local antes da instalação do programa.

Cálculo

Para chegarmos ao VAB e ao PIB da Barra da Lagoa trabalharemos com o número de pessoas empregadas no setor terciário local e sua média salarial e compararemos com o valor dos salários que o empreendimento pretende pagar a seus funcionários.

Assim, através da análise dos dados que obtivemos, chegamos às seguintes cifras:

- ◇ Valor médio dos salários ganhos pela população economicamente ativa da Barra da Lagoa: 77% dos trabalhadores recebem até 3 salários mínimos.

- ◇ A empresa Portobello declarou que a média salarial de seus empregados obedecerá a tendência do mercado. Segundo o Sindicato dos empregados em Hotéis e Similares, a remuneração média da categoria gira em torno dos US\$ 110,00. No entanto, ocorre uma variação entre os hotéis instalados no litoral e os outros. No primeiro caso, os empregados recebem cerca de 3 vezes a mais que o piso da categoria (Moretto et al, 1994:101).

Resultado

Segundo os dados que analisamos, acreditamos que o salário médio que será pago aos empregados do empreendimento não influenciará um aumento na média salarial local. Atribuiremos uma pontuação média equivalente a **2 valores**.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - INTENSIDADE DE USOS ALTERNATIVOS DE RECURSOS (Is4)

Fórmula de cálculo

⇒ A avaliação desse indicador de sensibilidade é bastante subjetiva. Ele irá avaliar a intensidade das alterações promovidas pelo programa no que tange as questões relacionadas à utilização de recursos humanos. Para se conhecer o grau de interferência do programa nas outras atividades econômicas, é aconselhável que se processe uma análise do dinamismo desses outros setores.

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Dever-se-á analisar a natureza dos recursos que deverão ser mobilizados e identificar a intensidade de sua utilização na área onde o programa pretende se instalar.

Fonte de informação externa

⇒ É necessário que se conheça a situação sócio-econômica da área de referência e as expectativas de crescimento das principais atividades econômicas.

Cálculo

Neste estudo de caso iremos considerar algumas informações que consideramos mais importantes para a avaliação do referido indicador. Foram selecionadas as informações que nos levarão a um quadro que representa, com bastante clareza, a situação social e econômica da Barra da Lagoa. Assim, chegamos a algumas considerações:

- ◇ Na localidade da Barra da Lagoa existe um processo de abandono das atividades tradicionais, como por exemplo, a pesca. Muitos pescadores e seus respectivos filhos estão trocando esta ocupação por empregos fora ou na própria comunidade, mas em outros ramos de atividade. De maneira geral, as pessoas que permanecem na comunidade acabam sendo engajadas pelo setor turístico, onde exercem atividades de base, ou seja, aquelas que não requerem especialização e cuja remuneração é baixa (algo em torno de 1,5 salários mínimos). Além disso, essas pessoas estão sujeitas a demissões logo que a alta temporada termine, fato que se justifica pelo alto grau de sazonalidade da atividade na Barra da Lagoa.
- ◇ Segundo nos mostra o Plano de Restruturação da Barra da Lagoa, um grande número de estabelecimentos comerciais, ligados ou não ao setor turístico, absorvem uma pequena mão-de-obra que, em muitos casos, são membros da família proprietária. Essa prática revela o alto grau de informalidade do emprego na Barra da Lagoa e mostra ainda que existe um contingente de mão-de-obra local disponível.

Haja vista a situação crítica em que se apresentam os demais setores econômicos da Barra da Lagoa, consideramos que a absorção de mão-de-obra local não provocará nenhuma situação conflitante com as outras atividades econômicas. O processo de abandono das atividades tradicionais tem sido acelerado pelo turismo, na Barra da Lagoa assim como nas outras comunidades da ilha de Santa Catarina.

Pelo fato de se tratar de um empreendimento turístico residencial e ligado à atividade náutica, o programa deverá mobilizar uma mão-de-obra bastante

diversificada e dinamizar diferentes setores da economia. Dentre essas outras categorias incluem-se os fornecedores agrícolas e pesqueiros, oficinas mecânicas, artesãos etc.

Resultado

A instalação do programa turístico na Barra da Lagoa, pode representar uma alternativa de reestruturação dos setores produtivos. **Pontuação 3.**

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - CAPACIDADE DE INTERNALIZAÇÃO REGIONAL DE EFEITOS (IS5)

Fórmula de cálculo

⇒ É necessário que se identifique os promotores turísticos responsáveis pelo empreendimento. Diante de tal informação poderemos avaliar se os efeitos positivos gerados pelo programa permanecerão na região.

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Conhecimento dos promotores turísticos responsáveis pela execução do programa e sua estratégia de desenvolvimento.

Cálculo

O Porto da Barra foi idealizado e deverá ser construído pela empresa Portobello. Pelo fato de a Portobello ser uma empresa catarinense, acreditamos que boa parte dos efeitos positivos do programa serão revertidos para a comunidade florianopolitana e catarinense.

Resultado

Podemos atribuir para este indicador uma **pontuação 3.**

2.A) SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DA DIMENSÃO RENDIMENTO

A ponderação dos valores dos indicadores obtidos anteriormente é feita

segundo a fórmula:

$$I2 = [I_r2 + (I_s4 + I_s5) / 2] / 2$$

Assim temos:

$$I2 = [2 + (3 + 3) / 2] / 2$$

processo que nos conduz a um valor final para a dimensão rendimento = 2,5

2.B) CONCLUSÃO FINAL DA DIMENSÃO RENDIMENTO

A análise e avaliação da dimensão Rendimento nos leva a crer que a comunidade da Barra da Lagoa será beneficiada pela implantação do empreendimento "Porto da Barra".

Os números mostram que, apesar de não estar previsto um aumento na média salarial local, muitos empregos serão fornecidos e diversos setores da economia serão dinamizados, de forma direta e indireta.

A prática da pesca artesanal, maior atributo da Barra da Lagoa, está em franca decadência. Como vimos, muitos pescadores e filhos de pescadores estão abandonando o ofício e se dedicando a outras ocupações, de caráter sazonal, no setor terciário local. Com a realização do projeto, a pesca será valorizada e o caráter sazonal do setor turístico local será menos acentuado, beneficiando a atividade.

Um empreendimento como o “Porto da Barra” deverá recolher muitos impostos que, a cargo do poder público, reverterão em benefícios para a comunidade local, sobretudo nas áreas de serviços e infra-estrutura urbana.

3. DIMENSÃO RENTABILIDADE

INDICADOR - TAXA INTERNA DE RETORNO DO EMPREENHIMENTO IR3

Fórmula de cálculo

⇒ Análise da viabilidade econômico-financeira do investimento

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Apresentação financeira do projeto.

Os dados utilizados para se calcular a TIR do empreendimento, sob o ponto de vista do empresário, devem ser retirados das estimativas de custos e receitas gerados pelo projeto ao longo de sua vida.

Fonte de informação externa ao programa

⇒ A taxa de mínima atratividade para o empresário será considerada como o rendimento anual da caderneta de poupança. O valor residual do investimento é uma estimativa do valor de mercado do empreendimento no último ano do horizonte de operação do projeto.

Cálculo

Em função da dificuldade de obtenção dos dados reais necessários para o cálculo da TIR, com a empresa Portobello, achamos por bem, uma vez que se trata de um exemplo demonstrativo de aplicação de uma metodologia, utilizar dados fictícios para efetuarmos a operação. Desta forma, poderemos mostrar o funcionamento

de um método que se presta à análise da viabilidade econômico-financeira de um projeto de investimento.

Assim, faremos a suposição simplificadora que o referido projeto apresenta as seguintes estimativas de custos e receitas num horizonte de 10 anos:

- Investimento inicial : R\$ 100.000,00
- Custos operacionais anuais: R\$ 12.000,00
- Receitas anuais esperadas: R\$ 22.000,00
- Valor residual no 10º. ano: 70.000,00
- Taxa de mínima atratividade (TMA): 5%

Considerando os dados acima e efetuando o cálculo da taxa interna de retorno, chega-se ao seguinte resultado:

$$\text{TIR} = 7,923 \% \text{ aa.}$$

Resultado

Conclui-se que do ponto de vista do empresário, o empreendimento é atrativo, pois resultou num retorno positivo de aproximadamente 7% aa, superior à taxa de mínima atratividade que é igual a 5%. Seguindo a tabela de conversão de valores,

- ◆ 3 se $\text{TIR} > \text{TMA}$
- ◆ 2 se $\text{TIR} = \text{TMA}$
- ◆ 1 se $\text{TIR} < \text{TMA}$

atribuiremos uma pontuação ao IR3 equivalente a **3 valores**.

**INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - SENSIBILIDADE DA
RENTABILIDADE À VARIAÇÃO DE PREÇOS (Is6)**

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Apresentação dos projetos financeiros da empresa.

Fonte de informação externa

⇒ Níveis de variação dos preços do mercado.

Obs: Como dissemos anteriormente, para o cálculo da TIR utilizamos valores fictícios com o único objetivo de demonstrar a aplicação da metodologia proposta. Não nos é, pois, possível calcular a sensibilidade da rentabilidade à variação dos preços de mercado baseados em dados não reais. Assim, cabe aos investidores, ao implantarem seus empreendimentos, considerar este indicador.

**INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - SENSIBILIDADE À
CONCENTRAÇÃO DE MERCADOS (Is7)**

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Clientela alvo do programa turístico

Fonte de informação externa ao programa

⇒ Característica do mercado turístico na área de referência

Cálculo

A principal característica do turismo de Florianópolis sempre foi o grande número de visitantes estrangeiros, principalmente argentinos. Esse movimento, que teve início no final da década de 1970 e início da década de 1980, foi o resultado de

um plano de estabilização econômica da Argentina baseado em uma política cambial. Com uma moeda forte, as taxas de câmbio passaram a ser bastante favoráveis aos argentinos, e os produtos de consumo turístico e de consumo cotidiano no Brasil passaram a ser bastante atrativos a eles devido aos baixos preços. Esse processo de estabilização da economia, além de favorecer a vinda de turistas à Florianópolis, permitiu que os mesmos investissem em imóveis na capital, favorecendo seu retorno periódico a Florianópolis ou a vinda de amigos para ocuparem estes imóveis.

De certa forma, durante um período, fomos um pouco dependentes desse mercado turístico. Atualmente esse quadro não se repete, uma vez que a cidade passou a receber, além dos turistas estrangeiros, um grande contingente de turistas nacionais.

O “Porto da Barra” conta com a frequência desses turistas estrangeiros. No entanto, pelo fato de ser um empreendimento turístico voltado à atividade náutica, possível de ser praticada durante todo o ano, espera-se que muitos dos seus frequentadores sejam brasileiros, moradores de Florianópolis e entorno.

Resultado

Pela diversidade esperada da clientela turística, consideramos que o empreendimento não dependerá de um mercado estrangeiro com características sazonais. Pontuação **3 valores**.

3.A) SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DA DIMENSÃO RENDIMENTO

A ponderação dos valores dos indicadores obtidos anteriormente é feita segundo a fórmula:

$$I3 = [I_{r3} + (I_{s6} + I_{s7}) / 2] / 2$$

Como não calculamos o indicador IS6 aplicaremos a seguinte fórmula:

$$I3 = [I_{r3} + I_{s7}] / 2$$

Assim, teremos:

$$I3 = [3 + 3] / 2$$

nos conduz a um valor final para a dimensão rentabilidade = 3

3.B) CONCLUSÃO FINAL DA DIMENSÃO RENTABILIDADE

Neste caso de simulação, consideramos que para a empresa Portobello a realização do projeto "Porto da Barra" é bastante rentável. No entanto, é importante que, ao ser aplicada esta metodologia a um estudo de caso não simulado, considere-se a variação de preços do mercado.

4. EFEITOS DE DIFUSÃO

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - DIVERSIDADE DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS (Is8)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Relação das atividades turísticas proporcionadas pelo empreendimento.

O Porto da Barra é um complexo turístico residencial, mas que compreende principalmente a implantação de um Porto de Lazer.

A partir da construção de canais internos, as embarcações terão acesso às pequenas "ilhas", desenvolvendo o chamado "turismo náutico" (o projeto prevê, inclusive, a construção de um clube náutico). Outra atividade que poderá ser praticada durante todas as épocas do ano é a pesca.

Além dessas atividades, o empreendimento pretende estimular o desenvolvimento de atividades culturais na "Praça do Mercado", que será uma espécie de anfiteatro onde se desenvolverão diversas manifestações culturais, tais como: feiras de artesanato, exposições, "shows" e espetáculos culturais diversos.

Fonte de informação externa

⇒ Relação das atividades turísticas já existentes na área de referência.

Na Barra da Lagoa podem ser praticadas diferentes atividades de lazer, dentre as quais destacamos turismo litorâneo ou balnear e as festividades populares, como

é o caso da Festa da Tainha que deixou de ser uma festa comunitária para se transformar em um importante evento turístico regional.

Além disso, pelo fato de ser uma comunidade pesqueira tradicional, diversas pessoas procuram desfrutar, em seus pequenos e rústicos restaurantes, as melhores iguarias do mar.

Cálculo

A principal atividade de lazer exercida na Barra da Lagoa está ligada ao turismo balnear e a festas populares. A implantação do Porto da Barra não vai proporcionar uma grande diversidade de atividades turísticas, no entanto ela inova no aspecto desportista.

O turismo náutico (navegação recreativa) é uma atividade um pouco elitista, haja vista os altos custos que envolvem a modalidade. Apesar disso existem alguns equipamentos que atendem a demandas de diferentes níveis sócio-econômicos e que poderão ser impulsionados pela configuração dos canais internos e pela criação do clube náutico.

Além de complementar uma das atividades turísticas mais comuns no Brasil, que é a procura do sol, areia e mar, o turismo náutico se apresenta como uma tendência contemporânea no que se refere ao aproveitamento turístico de recursos naturais no Brasil (Tulik,1993). Essa modalidade de turismo contribui ainda com o desenvolvimento de uma gama enorme de setores econômicos que precisam atender as necessidades que surgem com a atividade. Podemos citar como exemplo o reparo das embarcações, lojas de produtos náuticos, aluguel de equipamentos etc.

Resultado

O programa vai proporcionar alguma diversificação na oferta de atividades turísticas. Como vimos anteriormente, ele vai oferecer uma atividade de caráter desportista reservado, inicialmente, a uma população seleta. No entanto, outras gamas de atividades poderão surgir aproveitando a infra estrutura criada pelo equipamento. Sendo assim, consideramos uma pontuação média de **2 valores**.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - CAPACIDADE ENDÓGENA DE ABASTECIMENTO (Is9)

Fórmula de cálculo

⇒ Compras total do empreendimento / Compras totais da área de referência.

Fonte de informação interna ao programa

⇒ É necessário que se conheça a dimensão do programa, ou seja, sua capacidade de alojamento e sua taxa de ocupação.

Fonte de informação externa

⇒ Informações relacionadas à situação sócio-econômica local, estrutura produtiva em termos quantitativos (nº de estabelecimentos) e qualitativos (bens e serviços ligados diretamente ao turismo).

Cálculo

Segundo uma pesquisa direta realizada pelo IPUF em 1990, 56,82% dos estabelecimentos comerciais instalados na Barra da Lagoa têm menos de 4 anos

de funcionamento, e cerca de 43% dos mesmos só abrem no período da alta temporada turística.

Existia, na época da pesquisa, cerca de 8 mercearias, 1 verdureira, 2 mini-mercados e 2 açougues. A compra de pescados se processa, na maioria das vezes, na praia, no momento em que os pescadores chegam da pescaria.

O Porto da Barra pretende atrair um grande número de pessoas à comunidade. Seu consumo de bens e serviços ainda não podem ser precisos, mas acredita-se, haja vista suas dimensões, que será um consumo em grande escala.

Resultado

O programa turístico que será instalado necessitará de fornecedores regulares que se comprometam em abastecê-lo quase que diariamente e em grandes quantidades.

No que diz respeito aos produtos oriundos da pesca, o estabelecimento está se instalando no seio de uma das principais colônias de pescadores da ilha de Santa Catarina. Acreditamos que o empreendimento possa servir de alavanca e impulsionador de uma nova fase para a atividade pesqueira local.

Apesar desses dados não serem precisos, dado o alto grau de informalidade e de instabilidade do setor comercial, uma vez que estabelecimentos comerciais são abertos e fechados em um espaço de tempo muito reduzido, podemos concluir que a comunidade não terá condições de abastecer um “consumidor de tão elevada dimensão”. A própria população nativa da comunidade faz suas compras “na cidade” (Florianópolis) ou na Lagoa da Conceição por considerar que os preços são mais acessíveis. Somente compras do dia-a-dia, como pão e leite são efetuadas na própria localidade.

É possível ainda que alguns estabelecimentos comerciais se ajustem à presença constante de visitantes. Assim, atribuiremos uma pontuação média de **2 valores**.

Problemas metodológicos

Não é fácil estimar a necessidade de abastecimento de um empreendimento turístico de tal porte, sobretudo quando esse se instala em uma comunidade onde o comércio de mercadorias em geral e de serviços é precário e oscilante, mas com potencialidade para abastecimento, sobretudo no tocante à pesca artesanal.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - EFEITOS NA

RECUPERAÇÃO / DEFESA DO PATRIMÔNIO (Is10)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Relação das intenções e propostas do empreendimento face à questão de recuperação e preservação do patrimônio cultural local. Definição do projeto arquitetônico do programa.

Fonte de informação externa

⇒ Estudo das características do patrimônio arquitetônico da área de referência.

Cálculo

Se as edificações da Barra da Lagoa forem analisadas isoladamente, não apresentam grande significado em termos arquitetônicos, porém sendo analisadas em conjunto, deixa transparecer algumas características especiais, como o colorido das construções em madeira, as casas de duas e quatro águas, a

de funcionamento, e cerca de 43% dos mesmos só abrem no período da alta temporada turística.

Existia, na época da pesquisa, cerca de 8 mercearias, 1 verdureira, 2 mini-mercados e 2 açougues. A compra de pescados se processa, na maioria das vezes, na praia, no momento em que os pescadores chegam da pescaria.

O Porto da Barra pretende atrair um grande número de pessoas à comunidade. Seu consumo de bens e serviços ainda não podem ser precisos, mas acredita-se, haja vista suas dimensões, que será um consumo em grande escala.

Resultado

O programa turístico que será instalado necessitará de fornecedores regulares que se comprometam em abastecê-lo quase que diariamente e em grandes quantidades.

No que diz respeito aos produtos oriundos da pesca, o estabelecimento está se instalando no seio de uma das principais colônias de pescadores da ilha de Santa Catarina. Acreditamos que o empreendimento possa servir de alavanca e impulsor de uma nova fase para a atividade pesqueira local.

Apesar desses dados não serem precisos, dado o alto grau de informalidade e de instabilidade do setor comercial, uma vez que estabelecimentos comerciais são abertos e fechados em um espaço de tempo muito reduzido, podemos concluir que a comunidade não terá condições de abastecer um “consumidor de tão elevada dimensão”. A própria população nativa da comunidade faz suas compras “na cidade” (Florianópolis) ou na Lagoa da Conceição por considerar que os preços são mais acessíveis. Somente compras do dia-a-dia, como pão e leite são efetuadas na própria localidade.

É possível ainda que alguns estabelecimentos comerciais se ajustem à presença constante de visitantes. Assim, atribuiremos uma pontuação média de **2 valores**.

Problemas metodológicos

Não é fácil estimar a necessidade de abastecimento de um empreendimento turístico de tal porte, sobretudo quando esse se instala em uma comunidade onde o comércio de mercadorias em geral e de serviços é precário e oscilante, mas com potencialidade para abastecimento, sobretudo no tocante à pesca artesanal.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - EFEITOS NA

RECUPERAÇÃO / DEFESA DO PATRIMÔNIO (Is10)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Relação das intenções e propostas do empreendimento face à questão de recuperação e preservação do patrimônio cultural local. Definição do projeto arquitetônico do programa.

Fonte de informação externa

⇒ Estudo das características do patrimônio arquitetônico da área de referência.

Cálculo

Se as edificações da Barra da Lagoa forem analisadas isoladamente, não apresentam grande significado em termos arquitetônicos, porém sendo analisadas em conjunto, deixa transparecer algumas características especiais, como o colorido das construções em madeira, as casas de duas e quatro águas, a

proximidade entre elas e seu caráter horizontal, ou seja, não têm mais do que dois pavimentos.

No contexto geral, a configuração urbana da Barra da Lagoa ainda conserva alguns traços da tradicional arquitetura açoriana. Existe, no entanto, um processo crescente de adensamento urbano espontâneo e de ocupação desordenada que está comprometendo a paisagem natural e cultural da Barra da Lagoa. Existem algumas construções mais recentes que seguem estilos arquitetônicos totalmente atípicos.

O projeto do Porto da Barra procura privilegiar as características culturais da comunidade, servindo-se delas como mais um atrativo a mais para atrair turistas. O projeto arquitetônico do Porto da Barra foi criado por François Spoerry, um arquiteto e urbanista francês responsável pela criação de um empreendimento semelhante na Riviera Francesa, onde o arquiteto procurou igualmente harmonizar sua obra com o entorno.

O estilo arquitetônico empregado por Spoerry no projeto da Barra respeita as principais características locais, tanto ao nível de edificações (observando a horizontalidade da paisagem), como ao nível da paisagem natural (será retirada somente o estritamente necessário da cobertura vegetal original).

Resultado

Levando em consideração o fato de que a empresa conta, entre outras coisas, com as características e tradições locais que servem como um atrativo para atrair turistas, é de interesse da empresa que as características histórico culturais da área permaneçam inalteradas.

Apesar de não existir, por parte do empreendedor, uma política clara de restauração e preservação do patrimônio histórico local, consideramos que as intenções manifestadas pela empresa em preservar, em seu projeto, as principais características culturais de Barra da Lagoa, podem incentivar novas manifestações no mesmo sentido. Assim, atribuiremos uma pontuação de **3 valores**.

**INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - PLURALIDADE DE
AGENTES DO LADO DA OFERTA (Is11)**

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Agentes envolvidos na exploração dos equipamentos propostos.

Fonte de informação externa

⇒ Disponibilidade dos agentes locais face à perspectiva de se envolverem com a exploração dos equipamentos.

Cálculo

Além das unidades habitacionais, o projeto prevê edificações de uso múltiplo, onde haverá uma série de serviços e comércios, tais como farmácia, padaria, minimercado, agências bancárias, telefônica, correios, locadoras e lojas em geral.

A administração do hotel e do Clube Náutico ficará a cargo do grupo Portobello através da rede Caesar Towers. No que tange o comércio e serviços em geral, a Portobello irá efetuar sua venda de maneira semelhante a qualquer Shopping ou centro comercial.

Resultado

Pelas informações apuradas podemos concluir que o programa não oferece muitas oportunidades a investidores da comunidade, uma vez que o próprio grupo irá administrar o hotel e o Clube Náutico, carros chefes do projeto.

Para a comunidade local existem poucas possibilidades de participação no programa. O reduzido número de oportunidades surgidas carecem de altos investimentos e, como revela o perfil sócio-econômico não existem, na comunidades, possíveis investidores.

Por essas razões, consideraremos uma pontuação de **1 valor**.

INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - SENSIBILIDADE DAS COMUNIDADES LOCAIS AO ACRÉSCIMO DE VISITANTES (Is12)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Estimativa de ocupação, capacidade de alojamento, perfil dos estabelecimentos e dos potenciais visitantes.

Fonte de informação externa

⇒ Número habitual de visitantes e população residente

Cálculo

A Barra da Lagoa é uma localidade bastante visitada por turistas que buscam atividades ligadas ao mar. Além disso, muitas pessoas freqüentam os típicos restaurantes que se localizam à beira mar ou à beira do canal da Barra.

Por se tratar de uma das praias mais próximas do centro de Florianópolis, cujo acesso é garantido por um serviço de transporte coletivo que, segundo a própria comunidade, é bastante razoável, recebe um grande número de “excursionistas”. Esse número chega a mais de 37 mil pessoas por temporada.

Segundo pesquisas feitas pela empresa Ambiental junto à CELESC, existem 286 residências de veraneio, o que significa, aproximadamente, um acréscimo de 1.201 pessoas residentes na comunidade durante o período de verão.

Com a instalação do empreendimento, haverá um acréscimo de 1.500 pessoas. Essa população suplementar será formada principalmente por turistas nacionais e por alguns estrangeiros, na sua maioria vindos dos países do Cone Sul, e ficarão alojadas no empreendimento (hotel e apartamentos). Acredita-se que esses turistas freqüentarão a praia da Barra da Lagoa, mas também visitarão as outras praias da ilha de Santa Catarina, como é característica do turistas que visitam Florianópolis.

Resultado

A população da Barra da Lagoa não costuma ser hostil aos turistas; de maneira geral eles os recebem bem. Devemos considerar que com a instalação do empreendimento, a tendência é que a infra-estrutura local melhore. No entanto, é necessário prudência em relação a essa questão. Considerando esses aspectos, atribuiremos uma pontuação de **2 valores**.

Problemas metodológicos

Esse indicador de sensibilidade é bastante subjetivo e de difícil avaliação. No entanto, conseguiremos confirmar nossas conclusões quando a “capacidade de carga social” for analisada.

**INDICADOR - INDICADOR DE SENSIBILIDADE - ACRÉSCIMO DE BEM
ESTAR PELA UTILIZAÇÃO LOCAL DAS INFRA-ESTRUTURAS CRIADAS
(Is13)**

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Infra-estrutura criada pelo empreendimento e o perfil de seus potenciais utilizadores.

Fonte de informação externa

⇒ Infra-estrutura já existente na área de referência.

Cálculo

A infra-estrutura existente na Barra da Lagoa é bastante deficitária, pois não atende totalmente as necessidades da comunidade. Com a instalação de um empreendimento como o Porto da Barra, haverá um acréscimo do número de usuários que pode chegar a 1.500 pessoas. Neste sentido, é necessário que haja um aumento significativo de instalações de infra-estrutura para evitar maiores problemas ao meio ambiente.

A empresa responsável pelo empreendimento, a Portobello, já se comprometeu em se unir à comunidade para reivindicar junto aos órgãos competentes as seguintes ações:

- * Melhoria dos serviços de esgotamento sanitário;
- * Ampliação da rede de distribuição de água;
- * Restruturação do sistema de coleta de lixo;
- * Ampliação do sistema de telefonia;
- * Viabilização da duplicação da SC 406;
- * Reflorestamento das encostas;
- * Policiamento ambiental;
- * Desenvolvimento urbano ordenado;
- * Monitoramento da qualidade da água do canal;
- * Educação ambiental.

Resultado

A necessidade de instalação de infra-estrutura independe da instalação do empreendimento na Barra da Lagoa. No entanto, com a ampliação da demanda, esta necessidade se tornará ainda mais evidente.

Haja vista o fato de que, historicamente no Brasil os grupos empresariais exercem grande influência sobre o Poder Público, existem grandes possibilidades de que o Grupo Portobello, unido com a comunidade local, torne mais real a possibilidade de ampliação da infra-estrutura da Barra da Lagoa. Assim, a pontuação atribuída a este indicador é de **3 valores**.

4.A) SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DA DIMENSÃO EFEITOS DE DIFUSÃO

A ponderação dos valores dos indicadores obtidos anteriormente é feita segundo a

fórmula:

$$I4 = (I8 + I9 + I10 + I11 + I12 + I13) / 6$$

Assim temos:

$$I4 = (2 + 2 + 3 + 1 + 2 + 3) / 6$$

o que nos conduz a um valor final para a dimensão Efeitos de Difusão = 2,2

4.B) CONCLUSÃO FINAL DA DIMENSÃO EFEITOS DE DIFUSÃO

Ao chegarmos ao final da avaliação do indicador “Efeitos de Difusão”, concluímos que o empreendimento pode representar, para a Barra da Lagoa e entorno, um importante impulsionador da economia local. Isso se justifica pelo fato de o empreendimento criar uma nova opção de lazer, assim como valorizar as atividades já existentes.

Além de atrair uma população de cerca de 1.500 pessoas, outros turistas serão atraídos e desfrutarão dos equipamentos turísticos já instalados na Barra da Lagoa, dando, desta forma, esse novo impulso à economia local.

5. SÍNTESE DE AVALIAÇÃO DO VETOR RELEVÂNCIA SÓCIO-ECONÔMICA

Para chegarmos à valoração final do vetor IRSE é necessário que se estabeleçam ponderações às diferentes dimensões. Como dissemos anteriormente, essa ponderação ficará a cargo dos decisores. Neste caso decidimos que as dimensões terão os seguintes ponderadores:

Dimensão Emprego - DE = 0,35

Dimensão Rendimento - DR = 0,15

Dimensão Rentabilidade - DI = 0,15

Dimensão Efeitos de Difusão - DD = 0,35

Assim, o valor final do vetor será:

$$\text{IRSE} = (0,35 \times \text{DE}) + (0,15 \times \text{DR}) + (0,15 \times \text{DI}) + (0,35 \times \text{DD}) =$$

$$\text{IRSE} = (0,35 \times 2,7) + (0,15 \times 2,5) + (0,15 \times 3) + (0,35 \times 2,2)$$

$$\text{IRSE} = 0,95 + 0,38 + 0,45 + 0,77$$

$$\text{IRSE} = 2,55$$

II - ÍNDICE DE INTENSIDADE DE CARGA - IIC

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - PRESSÃO DEMOGRÁFICA

(11)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Estimativa do número de turistas que passarão a freqüentar a Barra da Lagoa atraídos pelo empreendimento.

Fonte de informação externa ao programa

⇒ População total residente na Barra da Lagoa

Informações adicionais

⇒ Número de turistas que já freqüentam a Barra da Lagoa

Cálculo

- ◇ Número estimado de turistas suplementares - 1.500
- ◇ Número estimado de turistas que já freqüentam a Barra da Lagoa - 1201
- ◇ População residente na Barra da Lagoa - 2790

Resultado

Se somarmos o número de turistas que já freqüentam a Barra da Lagoa com os que ainda virão graças ao empreendimento chegaremos, praticamente, ao número equivalente a toda população permanente.

Como já citamos anteriormente, a população local não se mostra hostil à presença de turistas, no entanto, para que o convívio dessas pessoas seja harmonioso, é necessário que se tomem medidas e que se observem questões relacionadas à infra-estrutura básica urbana.

Consideramos ainda que os turistas atraídos pelo empreendimento não terão, necessariamente, os mesmos hábitos que os outros turistas e, que provavelmente não dividirão sempre o mesmo espaço, e que o perfil do turista que visita Florianópolis revela que o mesmo não costuma permanecer fixado na localidade onde está hospedado, acreditamos que não haverá uma sobrecarga na capacidade social e psicológica da Barra da Lagoa. Assim, atribuiremos uma **pontuação 1**.

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - OCUPAÇÃO TURÍSTICA (I2)

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Capacidade de alojamento do empreendimento

Fonte de informação externa ao programa

⇒ Capacidade de alojamento na comunidade e taxa de ocupação da rede hoteleira e similares na área de referência.

Cálculo

O referido empreendimento turístico conta com um hotel e apartamentos residenciais, portanto apresenta condições de alojar um grande número de

turistas. Desta forma, não haverá sobrecarga nos meios de hospedagem já instalados na comunidade.

Devemos considerar, também, que o empreendimento poderá motivar uma clientela turística que não esteja, necessariamente, ligada a ele. Neste caso, a Barra da Lagoa tem capacidade de alojar, aproximadamente, 3.131 turistas distribuídos em casas alugadas, hotéis, albergues e similares. **Pontuação 1.**

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - SATURAÇÃO TURÍSTICA (I3)

Fórmula de cálculo

⇒ (N^o de visitantes previstos + População residente) / Dimensão territorial

Fonte de informação interna ao programa

⇒ Número de turistas esperados pelo empreendimento

Fonte de informação externa ao programa

⇒ Área total da localidade em questão e população residente da área de referência.

Informação adicional

⇒ Número de turistas que já freqüentam a localidade

Cálculo

- ◇ Número estimado de visitantes - **1.500**
- ◇ Área da Barra da Lagoa - **427 ha**
- ◇ População residente na Barra da Lagoa - **2.790**
- ◇ Número de turistas que já freqüentam a Barra da Lagoa - **1.201**

O número estimado de turistas que freqüentarão o novo empreendimento é de 1.500. A essa cifra gostaríamos de acrescentar o número de turistas que se instalam na Barra da Lagoa durante a alta temporada turística, que é de 1.201. Sendo assim, obtivemos o seguinte resultado:

Durante a alta temporada turística haverá um acréscimo de, aproximadamente, 5.560 turistas na Barra da Lagoa. Relacionando esse número à área total da Barra da Lagoa, concluímos que haverá 13 h/ha.

Resultado

Segundo Fuster⁴ (in: Barretto, 1991:80), que estabelece algumas medidas ideais para a urbanização turística, a densidade média em áreas turísticas deve ser de 49 h/ha. Considerando esses números, podemos constatar que não haverá, com a chegada desses turistas suplementares, uma sobrecarga na densidade populacional na Barra da Lagoa. **Pontuação 1.**

⁴ Consultar: Fuster, Luis Fernández. *Teoría y técnica del turismo*. Madri: Editora Nacional, 1971.

IIA - INFRA-ESTRUTURA ASSOCIADA

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - NÍVEL DE DOTAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA BÁSICA (I4)

Fórmula do cálculo

⇒ População residente servida por infra-estrutura básica / População total

Fonte de informação externa ao programa

⇒ População residente na área de estudo e população servida pela infra-estrutura básica.

Informações adicionais

Além de conhecer o número de pessoas servidas pela infra-estrutura básica, recomenda-se que se verifique as condições de qualidade do serviço.

Cálculo

Segundo dados obtidos no Plano de Restruturação Urbana da Barra da Lagoa, existiam na localidade, em 1990, 1.154 casas, sendo 286 de veraneio e 868 residências permanentes. Do total dessas últimas, 759 possuíam água, sendo que: 444 estariam ligadas à rede geral, 291 eram abastecidas por poços ou nascentes e 24 de outra forma qualquer.

Em relação ao sistema de esgoto, a CASAN - Companhia Catarinense de Água e Saneamento, responsável por sua instalação, declarou que um número muito pequeno de domicílios efetuaram a ligação de seus esgotos sanitários à rede.

Segundo dados do Censo de 1991 do IBGE, 75,6% dos domicílios particulares permanentes se utilizam de fossa rudimentar, 19,1% de fossa séptica, 1,4% de valas e somente 0,8% dos domicílios possuem ligação com a rede geral⁵.

- ◇ Número de domicílios particulares permanentes - **868 casas**
- ◇ Número de domicílios particulares permanentes que dispõem de água tratada - **444 casas**
- ◇ Número de domicílios permanentes que estão ligados à rede geral de esgotos - **6 casas**

Cerca de **48,8%** das residências permanentes não possuem abastecimento de água tratada e **99%** delas não estão ligadas à rede geral de esgoto.

Resultado

A maioria das residências permanentes da Barra da Lagoa possui água, mas somente 51,1% recebem água tratada. No entanto, quase que a totalidade dos domicílios (99%) não possui instalações sanitárias ligadas à rede geral utilizando-se de fossas rudimentares.

O prejuízo para o meio ambiente é manifesto, uma vez que o destino final deste esgoto é o sistema de escoamento pluvial, chegando até o canal da Barra da Lagoa.

Face a esta situação caótica em que se encontra a região, iremos atribuir o valor máximo que indica alta pressão turística - **Pontuação de 3 valores.**

Problemas metodológicos

⁵ in RIMA da Barra da lagoa, p.38-40

Existe uma série de dificuldades para se chegar até esses dados. Muitas residências permanentes possuem ligação elétrica clandestina e se utilizam dos serviços da Casan de maneira irregular. Desta maneira, a precisão dos dados disponíveis fica comprometida.

**INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - CAPACIDADE DOS
EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE SAÚDE (15)**

Fórmula de cálculo

Estabelecimentos de saúde primários e hospitalares / População residente na área de referência

Fonte de informação externa ao programa

⇒ População residente e número de postos de saúde e hospitais da área de referência.

Em relação aos equipamentos de saúde existentes na Barra da Lagoa, existe uma certa insatisfação por parte da população, pois os mesmos não estão satisfazendo suas necessidades básicas.

A Prefeitura mantém uma unidade básica de saúde com atendimento médico e odontológico. Porém, este posto de saúde é alvo de muitas reclamações, pois apresenta problemas com o atendimento e seu espaço físico é inadequado. Para obterem melhor tratamento, a população é obrigada a se deslocar para o centro de Florianópolis ou para a Lagoa da Conceição.

Informações adicionais

⇒ Informações relativas aos equipamentos de saúde da região servirão de parâmetro para que se efetue a avaliação da situação na área de referência.

Cálculo

◇ Número de estabelecimentos de saúde existentes na Barra da Lagoa - 1

◇ População residente na área - **2.790**

Existe somente 1 posto de saúde com atendimento médico e odontológico para servir os 2.790 residentes da Barra da Lagoa.

Resultado

Os dados apresentam uma situação incongruente com as necessidades da comunidade. Sendo assim, atribuiremos, mais uma vez, a pontuação máxima: **3 valores.**

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - CAPACIDADE DOS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS DE TRANSPORTE (16)

Fórmula de cálculo

⇒ População residente / Capacidade dos equipamentos e serviços de transporte

Fonte de informação externa ao programa

⇒ Informações relativas aos meios de transporte que servem a área.

O serviço de transportes tem uma boa aceitação por parte da maioria da comunidade, pois há uma boa frequência dos ônibus coletivos que servem a comunidade. Apesar disso, recebe ainda algumas críticas por parte da população.

O número de passageiros transportados aumenta em até 41,28% durante a alta temporada turística. Em virtude deste aumento de passageiros, os usuários habituais reclamam da super lotação e sujeira no interior dos ônibus. Outro problema enfrentado pela população é a inadequação dos pontos de ônibus.

Resultado

Se compararmos as condições de transporte de Florianópolis e até mesmo das outras cidades do Brasil, onde o serviço de transporte coletivo deixa muito a desejar, podemos considerar que a situação na Barra da Lagoa apresenta uma capacidade média. Iremos atribuir uma pontuação de **2 valores**.

INDICADOR - INDICADOR DE APOIO - CAPACIDADE DOS EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO (17)

Fórmula de cálculo

⇒ População residente / Capacidade dos equipamentos e serviços de comunicação.

Fonte de informação externa ao programa

⇒ Informações relativas à capacidade de alcance dos equipamentos de comunicação.

Há na Barra da Lagoa 192 terminais telefônicos instalados e não há postos de Correios.

Resultado

Esses números indicam que o nível de dotação da Barra da Lagoa no que se refere aos equipamentos de comunicação é ainda bastante insipiente. Como tem havido um certo avanço no campo da telefonia celular, acreditamos que, muito embora não tenhamos os dados para comprovar, muitas pessoas têm acesso a telefones móveis, o que sanaria, em parte, a carência dos equipamentos de comunicação pública. Mesmo assim, por se tratar da carência de equipamentos coletivos de comunicação, atribuiremos uma pontuação de **3 valores**.

IIb) SÍNTESE OPERACIONAL DO VETOR INTENSIDADE DE CARGA

O indicador de avaliação da intensidade de carga induzida pelo programa turístico é calculado a partir da ponderação dos indicadores de relevo anteriormente apresentados.

Para o cálculo dos indicadores de relevo “Pressão turística (β)” e “Infra-estrutura básica (ϕ)” e de acordo com a fórmula proposta, teremos:

$$\beta = (I1 + I2 + I3) / 3$$

$$\phi = (I4 + I5 + I6 + I7) / 4 \text{ e}$$

$$IIC = (\beta^2 + \phi) / (\beta + 1)$$

Assim temos:

$$\beta = (1 + 1 + 1) / 3$$

$$\phi = (3 + 3 + 2 + 3) / 4$$

$$IIC = (1^2 + 2,75) / (1 + 1)$$

Onde IIC = 1,8

III - INDICADOR DE SENSIBILIDADE ECOLÓGICA - ISEC

Para a elaboração da matriz de impacto ambiental (figura 4.1), recolhemos informações contidas no RIMA do projeto "Porto da Barra", tanto no que se refere às ações humanas como aos componentes ambientais. Foram selecionados somente os impactos ambientais naturais, uma vez que os componentes relacionados à situação sócio-econômica e de infra-estrutura foram anteriormente analisados. A avaliação dos impactos será representada na matriz através de símbolos que obedecem à seguinte tipificação:

Tipificação dos Impactos

Natureza	Símbolos	Intensidade	Símbolos
Positivo	+	Forte	■
Negativo	-	Média	▣
Neutro	± —	Fraca	□
Duração	Símbolos	Persistência	Símbolos
Longo Prazo	▲	Permanente	●
Médio Prazo	▴	Cíclica	◉
Curto Prazo	△	Temporária	○

Obs: O julgamento das ações humanas sobre os componentes ambientais e seus impactos foi feito pela autora. Mais uma vez salientamos o fato de que se trata de uma simulação, pois no caso de uma análise real, é preciso contar com a participação de uma equipe multidisciplinar.

Fig. 4.1 Matriz das ações do Projeto PORTO DA BARRA frente aos impactos ambientais

	A	B	C	D	E	F	G
1	+ ● ▲ □			- ● ▲ ■			
2	+ ● ▲ □	- ● ▲ ■	- ● ▲ ■	- ○ ▲ ■		- ○ ▲ □	
3	+ ● ▲ □	+ ● ▲ ■	+ ● ▲ ■				
4	- ● ▲ ■	- ● ▲ ■	- ● ▲ ■	- ○ ▲ ■	+ —		
5				+ —		+ —	
6		- ● ▲ ■				- ○ ▲ ■	
7	+ ○ ▲ □	- ● ▲ ■	- ● ▲ ■	- ○ ▲ □		- ○ ▲ □	
8				+ ● ▲ ■	+ —	+ —	- ● ▲ ■

- 1- Efeitos no fluxo da água
- 2- Efeitos na qualidade da água
- 3- Assoreamento e/ou solapamento das margens
- 4- Efeitos na biótica aquática
- 5- Mudança da cobertura vegetal
- 6- Alternativa de trabalho ao pescador artesanal
- 7- Transtorno à população local
- 8- Efeitos no patrimônio paisagístico

- A- Drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil
- B- Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações
- C- Aumento do tráfego náutico
- D- Drenagem dos canais secundários e enseadas e derracagem do canal principal
- E- Remoção da cobertura vegetal
- F- Terraplanagem, infra-estrutura e construção das edificações
- G- Retirada de obstáculos à navegação fora do canal.

Fonte: Elaboração da autora

COMENTÁRIOS:

A1 - A drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil em 5 metros provocará um aumento na vazão de água da ordem de 6%.

[+] Esse aumento pode ser considerado um impacto positivo, pois torna a navegação no canal mais segura, além de não interferir na migração da biota.

● - O resultado da drenagem é permanente, ou pelo menos durará até que sofra outra intervenção humana.

▲ - Os efeitos do alargamento serão sentidos num curto espaço de tempo.

□ - O alargamento efetuado poderia ser maior ou menor. Optou-se pelo alargamento de 5 metros para melhor garantir a integridade das Oficinas Líticas que lá se encontram. O impacto é de baixa intensidade.

Resultado - Pontuação 1

A2 - Quanto à drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil em relação à qualidade da água, consideramos:

[+] Impacto positivo, pois a maior vazão da água do canal permite uma maior e mais rápida renovação da água, preservando assim sua qualidade.

● - Como na quadricula 1A, desde que não haja outra intervenção humana e mesmo considerando um processo natural de assoreamento das margens, esse processo será permanente.

△ - Os efeitos do alargamento serão sentidos num curto espaço de tempo.

□ - O alargamento efetuado poderia ser maior ou menor. Quanto maior o alargamento maior e mais rápida seria a renovação da água.

Resultado - Pontuação 1

A3 - Drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil em relação ao assoreamento e/ou solapamento das margens:

[±] As baixas velocidades da circulação da água provocam sedimentação de material sólido nas margens. Como haverá um pequeno aumento na velocidade do canal, não haverá maiores alterações no processo.

● - Para evitar problemas com o assoreamento das margens será executado, a cada 5 anos, drenagens corretivas em locais específicos.

△ - Como será necessário que haja uma intervenção a cada 5 anos, consideramos que será um impacto que ocorrerá a curto prazo.

□ - O alargamento não provocará muita alteração no quadro presente.

Resultado - Pontuação 1

A4 - A drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil em relação aos efeitos na biótica aquática:

[-] O aumento do fluxo provoca alterações no teor de salinidade, podendo causar mudanças no atual quadro das espécies. Além disso, o aumento do fluxo em 6% pode evitar a entrada no corpo lagunar de larvas de camarões, comprometendo sua reprodução.

● - Essas alterações são permanentes.

▲ - Esse processo ocorrerá a médio prazo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

A7 - A drenagem e alargamento do estrangulamento junto à ponte pênsil em relação aos transtornos à população local:

[±] Pelo fato de se tratar de uma obra de engenharia, a população pode sentir-se, em alguns momentos, incomodada. Mesmo assim, não a consideraremos um impacto negativo.

○ - Os transtornos que podem ocorrer serão temporários.

△ - As obras durarão um curto prazo de tempo.

- A intensidade do impacto será, ao nosso ver, fraca.

Pontuação - 1

B2 - Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações e seus efeitos na qualidade da água:

[-] Segundo estudos realizados pela empresa, estima-se que a carga diária de DBO - Demanda Bioquímica de Oxigênio lançada no canal em função da ocupação das edificações pode chegar a 96.250 g/d. Em relação à Carga de Origem Combustível Residual, concluiu-se que os principais problemas decorrentes da excessiva utilização de lanchas em mananciais no que se refere à poluição combustível-residual estão associados ao lançamento de grandes quantidades de combustíveis não queimados, lubrificantes e produtos de combustão, podendo causar sérios danos à ecologia e à potabilidade da água.

- O despejo de dejetos sanitários e de combustível ocorrerão, sobretudo, na alta temporada turística, onde a taxa de ocupação das edificações e de utilização do canal pelas embarcações de lazer será maior. Nos outros períodos do ano esse fluxo diminui, caracterizando assim seu caráter cíclico.

- Os problemas que poderão ocorrer no canal aparecerão a médio prazo.

- O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

B3 - Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações em relação ao assoreamento e/ou solapamento das margens:

[±] Existe a possibilidade de ocorrer a morte de alguns seres vivos em decorrência dos efeitos da poluição, podendo haver um acúmulo de restos nas margens e

fundo do canal. No entanto, se isso ocorrer será em pequena quantidade, não chegando a comprometer a situação do canal.

○ - Impacto de característica temporária, uma vez que haverá, a cada 5 anos, drenagens corretivas do canal'.

▲ - Se ocorrer o impacto, será a longo prazo.

□ - A intensidade do impacto é bastante fraca.

Pontuação - 1

B4 - Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações em relação aos efeitos na biótica aquática:

[-] Os impactos na biótica aquática serão incalculáveis se medidas corretivas não forem tomadas. Existe a séria ameaça sobre a sobrevivência dos seres vivos existentes no canal.

● - Esse impacto pode ser permanente.

△ - O impacto poderá ocorrer num curto prazo de tempo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

B6 - Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações em relação à alternativa de trabalho ao pescador artesanal:

[-] Caso ocorra os impactos sobre a qualidade da água e, conseqüentemente, sobre a biótica aquática, a pesca artesanal estará bastante comprometida.

● - Esse impacto pode ser permanente.

 - O impacto aparecerá a médio prazo.

 - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

B7 - Descarga de origem doméstica e combustível residual dos motores e edificações em relação ao transtorno à população local:

[-] A poluição das águas do canal, como vimos, pode comprometer seriamente a potabilidade da água, acabar com diversas espécies aquáticas e comprometer a qualidade e sabor do pescado.

 - Esse impacto pode ser permanente.


 - O impacto aparecerá a médio prazo.

 - O impacto é de grande intensidade.


Pontuação - 3

C2 - Aumento do tráfego náutico em relação à qualidade da água:

[-] Com o aumento do tráfego náutico, a qualidade da água pode ser comprometida, uma vez que aumentará a quantidade de combustível-residual lançado nas águas do canal. Como vimos anteriormente, podem surgir, em decorrência disso, uma série de problemas ambientais.

 - O aumento do tráfego náutico ocorrerá somente em determinados períodos do ano, caracterizando o caráter cíclico do impacto.

 - Os problemas que poderão ocorrer no canal aparecerão a médio prazo.

 - O impacto é de grande intensidade se medidas de prevenção não forem tomadas.

Pontuação - 2

C3 - Aumento do tráfego náutico em relação ao assoreamento e/ou solapamento das margens:

[±] O aumento do tráfego náutico poderá causar o solapamento das margens. No entanto, esse processo de erosão poderá ser sanado se a velocidade das embarcações for controlada.

● - Esse impacto pode ser permanente.

▲ - O impacto ocorrerá a longo prazo.

□ - A intensidade do impacto será fraca.

Pontuação - 1

C4 - Aumento do tráfego náutico em relação aos efeitos na biótica aquática:

[-] O impacto é bastante negativo pois, como vimos, o aumento de combustível das embarcações despejados na água prejudicará a biótica aquática.

● - Esse impacto pode ser permanente.

▲ - O impacto aparecerá a médio prazo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

C7 - Aumento do tráfego náutico em relação aos transtornos à população local:

[-] Além dos problemas causados na qualidade da água e na biótica aquática do canal, poderá haver um certo desconforto em relação ao próprio fluxo de embarcações.

⊙ - O impacto é cíclico, uma vez que o aumento do tráfego é sazonal.

△ - O impacto poderá ocorrer num curto prazo de tempo.

■ - O impacto é de grande intensidade, considerando a poluição causada por ele.

Pontuação - 3

D1 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derrocagem do canal principal em relação ao fluxo da água:

[-] Com a derrocagem do canal principal ocorrerá um incremento de fluxo da água da ordem de 6%, podendo causar um aumento do teor de salinidade da água. Além disso, outros problemas poderão ser desencadeados em decorrência do aumento do fluxo, como a possibilidade de solapamento das margens, que prejudicaria a entrada no corpo lagunar de formas larvárias.

● - Esse impacto pode ser permanente.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

D2 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derrocagem do canal principal em relação à qualidade da água:

[-] Haverá, com a drenagem, o lançamento de sólidos em suspensão na água. No entanto, esse impacto poderá ser minimizado se forem construídos pequenos diques de contenção do material.

○ - O período de ocorrência desse impacto é de aproximadamente 4 meses, caracterizando um impacto de característica temporária.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

▣ - O impacto é de intensidade média.

Pontuação - 2

D4 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derrocagem do canal principal em relação aos efeitos na biótica aquática:

[-] Para que o impacto sobre a biótica aquática seja minimizado, é necessário que se defina um cronograma desta ação para evitar os períodos de maior migração. Com relação aos teores de óleo e graxas, se não forem tomadas sérias medidas para seu controle, poderá ocorrer sérios danos à biota. Além disso, o lançamento na água de finos pode obstruir as estruturas respiratórias de peixes e outros organismos de respiração branquial, podendo levá-los à morte.

○ - Impacto de característica temporária.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

D5 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derrocagem do canal principal em relação aos efeitos na mudança vegetal:

[±] Já não existe muitos exemplares da vegetação nativa no local. No entanto, tudo que for retirado será recomposto seguindo os padrões originais.

Pontuação - 1

D7 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derracagem do canal principal em relação aos transtornos à população local:

[-] Como aconteceu em 1985, quando houve obras semelhantes de drenagem no canal da Barra da Lagoa, a população sentiu um certo desconforto com a presença de odores durante os primeiros dias após a disposição do material dragado em virtude da entrada em decomposição da matéria orgânica.

○ - Impacto de característica temporária.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

□ - Intensidade fraca do impacto.

Pontuação - 1

D8 - Drenagem dos canais secundários e enseadas e derrocagem do canal principal em relação aos efeitos no patrimônio paisagístico:

[+] Com a escavação dos canais secundários e enseadas, a paisagem sofrerá alterações. No entanto, apesar de contrastar com a paisagem original, o resultado será positivo, pois a empresa pretende reconstituir a paisagem diferente e bastante original.

● - Esse impacto pode ser permanente.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

■ - O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 1

E4 - Remoção da cobertura vegetal em relação aos efeitos na biótica aquática:

[±] Essa ação ocorrerá somente no terreno onde será construído o empreendimento. Como o empreendimento será às margens de canais e esses contém diversas espécies de seres vivos, é importante manter uma cobertura

vegetal que sirva de alimento à biota e contribua para manter o equilíbrio do ecossistema. As áreas de mangue que existirem no terreno serão preservadas.

Pontuação - 1

E8 - Remoção da cobertura vegetal em relação ao patrimônio paisagístico:

[±] Não haverá muita mudança na cobertura vegetal, mesmo tendo uma parte removida. Como dissemos anteriormente, além de praticamente não haver mais vegetação nativa, o empreendimento pretende dotar a área com um belo projeto paisagístico.

Pontuação - 1

F2 - Terraplanagem, infra-estrutura e construção de edificações em relação ao efeitos na qualidade da água:

[-] Por se tratar de construção civil, mesmo que sejam poucos, ocorrerão efeitos na qualidade da água.

○ - Impacto de característica temporária.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

□ - Intensidade fraca do impacto.

Pontuação - 1

F5 - Terraplanagem, infra-estrutura e construção de edificações em relação à mudança da cobertura vegetal:

[±] Como já analisamos anteriormente, já não existe muitos exemplares da vegetação nativa no local. No entanto, tudo que for retirado será recomposto seguindo os padrões originais.

Pontuação - 1

F6 - Terraplanagem, infra-estrutura e construção de edificações em relação à alternativa de trabalho ao pescador artesanal:

[-] Durante todas as fases de construção do empreendimento o pescador artesanal será prejudicado. Ele não terá boas condições de trabalho e o próprio pescado deverá permanecer afastado do canal.

- Impacto de característica temporária.

- O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

- O impacto é de grande intensidade.

Pontuação - 3

F7 - Terraplanagem, infra-estrutura e construção de edificações em relação ao transtorno à população local:

[-] Como já colocamos anteriormente, toda construção civil causa um certo transtorno à população local, mesmo que seja em caráter temporário.

- Impacto de característica temporária.

- O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

- Intensidade fraca do impacto.

Pontuação - 1

F8 - Terraplanagem, infra-estrutura e construção de edificações em relação aos efeitos no patrimônio paisagístico:

[±] Durante a construção do empreendimento, a paisagem será totalmente desfigurada, no entanto, após sua conclusão, haverá uma identificação com suas características originais.

Pontuação - 1

G8 - Retirada de obstáculos à navegação fora do canal em relação aos efeitos no patrimônio paisagístico:

[-] A retirada da ponte pênsil deverá facilitar a navegação de embarcações de maior porte no canal da Barra da Lagoa. Deverá ser colocada em seu lugar uma ponte com características semelhantes, no entanto ela será maior e do tipo articulável. Mesmo havendo a colocação de uma ponte semelhante àquela existente, haverá um prejuízo para o patrimônio paisagístico local.

● - Esse impacto é permanente.

△ - O impacto ocorrerá num curto prazo de tempo.

■ - Impacto de intensidade média.

Pontuação - 2

III A) SÍNTESE OPERACIONAL DO VETOR ISEC

Após analisarmos a matriz de avaliação referente ao vetor ISEC, chegamos às seguintes conclusões:

Na matriz elaborada percebemos que é possível que haja importantes impactos no meio ambiente face à instalação do empreendimento do “Porto da Barra”. Alguns desses impactos são de menor intensidade, outros, no entanto, merecem uma atenção especial por parte dos planejadores.

Em relação à água, acreditamos que com o aumento de fluxo haverá uma maior rapidez na sua renovação, permitindo elevar sua qualidade. No entanto, o significativo aumento da descarga de dejetos domésticos e combustíveis pode ser mais decisiva, comprometendo assim, além da qualidade da água, toda a biótica aquática.

A biótica aquática poderá ser o elemento mais comprometido com a construção do empreendimento. Além do despejo dos dejetos acima mencionados, ela sofrerá com o aumento do fluxo náutico no canal e ainda com todas as transformações que sofrerá com as obras de drenagem e derrocagem dos canais. Essas ações podem levar à destruição de toda biótica aquática do canal da Barra da Lagoa.

Assim, concluímos que a biótica aquática estará sujeita a uma série de impactos negativos que poderão, além de prejudicá-la diretamente, provocar problemas em outros componentes do meio ambiente.

Com relação ao patrimônio paisagístico, pelo fato dele estar já bastante transformado e descaracterizado, o empreendimento não o afetará de forma

direta. Podemos mesmo dizer que com as obras poderá haver uma valorização na paisagem.

No que diz respeito aos efeitos sobre a população local, tanto no que se refere ao trabalho do pescador artesanal como aos transtornos impostos à mesma, principalmente na fase de construção do “Porto da Barra”, acreditamos que os impactos serão pequenos, não havendo motivo para maiores preocupações.

Iremos atribuir, neste caso, uma pontuação mediana, uma vez que acreditamos que os riscos de um impacto negativo sobre o meio possam levar os empreendedores à tomarem certas medidas que garantam a qualidade e o equilíbrio ambiental da região de forma a conciliar a construção do empreendimento com a preservação do meio. Pontuação de **2 valores**.

IV - INDICADOR DE POTENCIAL DE RECURSOS - IREC

Para a elaboração da análise do vetor IREC e determinação do valor turístico absoluto dos recursos, selecionamos os principais atrativos turísticos da Barra da Lagoa. A seleção dos recursos foi feita seguindo nosso conhecimento empírico da localidade e seus atrativos.

Em seguida atribuímos valores que estão relacionados com seu valor de atração. Mais uma vez salientamos que a atribuição desses valores deve ser feita por uma equipe de profissionais heterogênea para que, após debates e considerações, chegue-se a um consenso sobre o valor a ser atribuído.

Figura 4.2
Valor turístico absoluto dos recursos

RECURSOS TURÍSTICOS	VALOR ABSOLUTO		
	Forte ■	Médio ▨	Fraco ▩
Praias oceânicas	■		
Canais	■		
Rios		▨	
Colinas			▩
Áreas florestais		▨	
Fauna			▩
Flora			▩
Clima		▨	
Reservas naturais		▨	
Sítio arqueológico	■		
Gastronomia	■		
Artesanato			▩
Festas populares	■		
Laboratório experimental			▩
Comunidade tradicional	■		
Feiras e mercados			▩
Atividades náuticas	■		

Fonte: Elaborado pela autora

Os recursos turísticos existentes na Barra da Lagoa possuem um forte poder de atração sobre os turistas. De acordo com a figura 4.2, 41,7% dos recursos turísticos selecionados possuem um grande valor de atração, 23,5% uma atração média e 35,2% possuem uma fraca atração turística.

IVA) SÍNTESE OPERACIONAL DO VETOR POTENCIAL DE RECURSOS - IREC

Analisando a operação efetuada que determinou o valor absoluto dos recursos turísticos e o grau de compatibilidade entre as diferentes atividades turísticas praticadas na Barra da Lagoa, concluímos que para qualquer empreendimento, principalmente para o Porto da Barra, a Barra da Lagoa é uma localidade de notável interesse turístico.

No entanto, cabe salientar que em relação às outras localidades da ilha de Santa Catarina, a Barra da Lagoa ainda carece de recursos turísticos responsáveis pela atração de um grande número de turistas. As atividades ali praticadas independem muito umas das outras, não havendo assim, um dinamismo ou o aproveitamento das mesmas áreas para a prática de diferentes atividades turísticas.

O empreendimento Porto da Barra irá introduzir uma nova atividade, que se trata dos esportes náuticos. Apesar de já ser praticado, esse esporte terá uma importância maior e poderá induzir novas práticas de lazer e turismo na Barra da Lagoa. Assim, consideraremos que o vetor **IREC** corresponde a uma pontuação de **2 valores**.

V - INTEGRAÇÃO FINAL DOS DOMÍNIOS DE AVALIAÇÃO

Após a avaliação dos quatro vetores de análise, chegamos ao seguinte resultado:

$$\text{IRSE} = 2,55$$

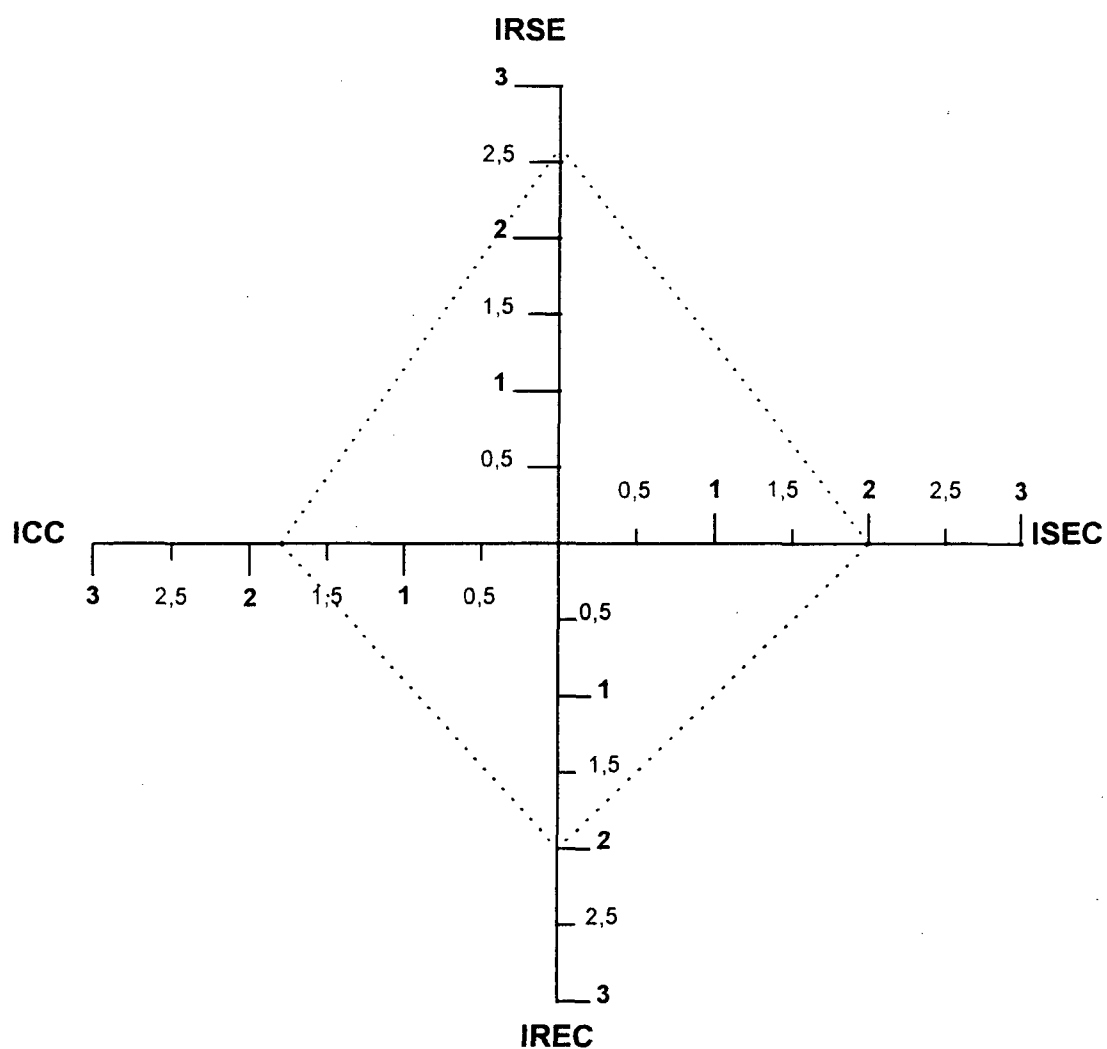
$$\text{ICC} = 1,8$$

$$\text{IREC} = 2$$

$$\text{ISEC} = 2$$

Sua representação gráfica terá a seguinte conformação:

Figura 4.4
Síntese de Avaliação



Esta situação fundamenta-se em:

- Grande relevância sócio-econômica, sobretudo nos aspectos relacionados à área de emprego e rentabilidade;

- ➔ Intensidade de carga turística média: a Barra da Lagoa carece de serviços de infra-estrutura, principalmente àqueles relacionados à rede de esgotos, comunicação e serviços de saúde. O serviço existente já apresenta deficiências em relação ao atendimento das necessidades da população da Barra da Lagoa;
- ➔ Os recursos turísticos da Barra da Lagoa representam um importante aliado à instalação de um empreendimento turístico. Existem no local várias opções de lazer, a maioria delas ligadas aos recursos naturais. Não haverá necessidade de criar outros equipamentos de lazer, uma vez que o perfil do turista aguardado pelo empreendimento corresponde às características da oferta turística do local;
- ➔ Os impactos ambientais estão presentes e podem se transformar em obstáculos à efetivação do projeto. A biótica aquática será bastante afetada se medidas de proteção não forem tomadas. É necessário que algumas questões sejam revistas, como por exemplo o despejo de combustível e resíduos domésticos nas águas do canal.

A situação encontra-se numa “zona crítica moderada”, uma vez que, apesar de haver uma carga sobre os recursos naturais, apresenta uma alta relevância econômica, uma carga turística não muito elevada e um grande potencial turístico. O polígono formado indica uma situação que impõe processos de reavaliação, sobretudo no que se refere aos aspectos relacionados aos impactos ambientais no meio natural.

As obras que serão necessárias para viabilizar o projeto, sobretudo aquelas que atingem o canal da Barra da Lagoa, provocam alguns impactos negativos ao meio ambiente, sendo que a biótica aquática será bastante atingida. Assim,

propõe-se que seja feita uma nova avaliação por parte dos empreendedores para que esses recursos naturais sejam poupados, ou menos agredidos.

Recomenda-se que o grau de dotação de infra-estrutura seja revisto. Como se trata de um projeto de grande porte que será executado por uma empresa de renome no estado de Santa Catarina, acreditamos que a mesma, em conjunto com as lideranças comunitárias, possuam uma maior capacidade de persuasão em relação ao Poder Público, responsável direto pela área.

Acreditamos que esses seriam os principais pontos críticos de sensibilidade a serem revistos para que se chegue, o mais próximo possível, de uma situação de excelência.

CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES FINAIS

Ao se elaborar esta pesquisa, estabeleceu-se um tema central - a análise da capacidade de carga de áreas turísticas. A escolha deste tema foi fundamentada na necessidade de conduzir, de forma racional e ordenada, as transformações sofridas no espaço em decorrência da prática do turismo, no que tange aos seus aspectos sócio-econômicos, ecológicos, de infra-estrutura e de potencialidades turísticas.

Os impactos ambientais são inerentes ao crescimento turístico. Não se cresce sem que ocorram impactos negativos sobre o meio. O papel do pesquisador consiste, então, em buscar a harmonização entre os objetivos econômicos e ambientais.

Como não se pode escolher entre crescimento e qualidade do meio ambiente é necessário que se estabeleçam limites de exploração e que se tomem medidas de prevenção que evitem danos ambientais irreversíveis ao invés de medidas reparadoras dos mesmos.

Assim, a determinação da capacidade de carga “apresenta-se como uma forma **preventiva** ideal para um desenvolvimento que conserve a natureza, ofereça conforto e satisfação ao turista e não agrida a originalidade das comunidades receptoras” (Ruschmann, 1994:201).

Este trabalho objetivou fornecer subsídios para a aplicação de técnicas de avaliação que determinassem a capacidade de carga turística. Dentre as diversas fórmulas de cálculo da capacidade de carga optou-se, neste trabalho, pela

demonstração da metodologia de “Avaliação Multidimensional”. Para melhor entendimento da mesma, foi efetuado uma simulação da metodologia, utilizando para tal o exemplo do “Porto da Barra”, projeto turístico-residencial idealizado pela empresa Portobello de Santa Catarina.

Essa metodologia pode ser entendida como um projeto de ordenação econômica e ambiental pois, por ter sido aplicada anteriormente à execução do projeto turístico, impôs limites à intervenção humana no meio ambiente. Através da análise combinada dos diferentes elementos que compõem o meio ambiente, a aplicação da metodologia permite que se minimizem a destruição do capital natural que assegura, entre outras coisas, o ciclo vital da destinação turística. Segundo a metodologia, distinguiu-se quatro vetores de análise:

1. Dimensão sócio-econômica: em relação aos efeitos sócio-econômicos de um projeto turístico, percebemos que existe implícito na metodologia, de um lado, a preocupação em externalizar os efeitos positivos de sua implantação. Por outro lado, existe a preocupação em procurar estabelecer padrões aceitáveis de rentabilidade “mercantil” para o investidor. Nela, dá-se ênfase à participação da comunidade local em atividades relacionadas ao projeto, abre-se caminho para o desenvolvimento e promove-se a complementaridade de setores econômicos afins. Ela procura evitar o desperdício de recursos humanos disponíveis além de buscar a sustentação cultural do projeto nas raízes e na originalidade da comunidade local.
2. Dimensão ecológica: através de um processo rígido de avaliação global dos efeitos do projeto sobre o meio ambiente natural foi possível detectar e apontar, com antecedência, os principais impactos sobre o meio a partir das ações

humanas. Desta forma, ao conhecer a reação dos atores face aos impactos, torna-se possível que sejam redefinidas as ações sobre o meio e que sejam tomadas medidas que previnam e evitem tais impactos.

3. Dimensão “infra-estrutura”: o zoneamento ambiental exigido para a aplicação da metodologia estabeleceu padrões de ocupação humana e determinou os principais pontos de estrangulamento da infra-estrutura já existente no local. Além disso, condicionou novas localizações de infra-estrutura, equipamentos turísticos e de uso coletivo, e dos serviços.
4. Dimensão “potencialidade turística”: com a finalidade de evitar que, ao ser praticada uma atividade de lazer o andamento de outra seja prejudicado, foi analisado o grau de compatibilidade entre as diferentes atividades turísticas existentes no local em relação àquelas que serão introduzidas em função da instalação de um novo equipamento turístico. Pôde-se perceber que são grandes as possibilidades de haver uma complementaridade entre os diferentes recursos turísticos. A multifuncionalidade dos equipamentos evita que novas construções sejam edificadas, evitando, dessa forma, uma descaracterização ambiental.

Esses quatro elementos de análise, depois de valorados e representados graficamente, nos indicam se o projeto encontra-se em uma situação de excelência ou se, um ou qualquer dos quatro elementos devem ser revistos e redefinidos.

No exemplo em questão, chegamos a conclusão que o projeto apresenta uma grande relevância sócio-econômica, no entanto, existem alguns problemas ambientais que podem comprometer sua viabilidade e que, por esse motivo,

devem ser revistos. Como esses problemas puderam ser detectados anteriormente à execução do projeto, uma nova reconfiguração do programa poderá leva-lo a uma situação de excelência.

Como vimos, a aplicação da metodologia de cálculo da capacidade de carga turística detectou os principais problemas e pontos frágeis do projeto que se pretende edificar e propôs uma reavaliação deste pontos para que se possa alcançar uma situação de excelência. Assim, pode-se considerar que é de grande relevância sua utilização junto a qualquer projeto que pretenda se instalar em áreas cujo meio ambiente possa ser modificado por ações humanas.

A maioria das informações necessárias à aplicação da metodologia está à disposição dos empreendedores turísticos, uma vez que os mesmos dispõem do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA (exigidos pela legislação ambiental), cujo conteúdo apresenta um quadro completo da situação sócio-ambiental da área em que deverá ser instalado o equipamento turístico.

Além dos empreendedores turísticos, a própria comunidade pode requerer o cálculo da capacidade de carga para um equipamento que se pretenda instalar em sua região. Para isso, se faz necessário que a empresa responsável pelo projeto se disponha a oferecer os dados necessários para sua realização.

O tema "desenvolvimento turístico sustentável" e, sobretudo, a Capacidade de Carga, são fontes inesgotáveis de pesquisa. Dentro da linha acadêmica, existem alguns títulos de dissertação de mestrado e teses de doutorado que tratam da matéria, no entanto, o campo para pesquisa nesta área é amplo e

existem muitas questões ainda sem resposta e que precisam ser exploradas científica e academicamente.

O que se espera é que, na prática, os métodos e técnicas de análise de capacidade de carga sejam aplicados de maneira a se alcançar um alto grau de desenvolvimento, sem, no entanto, colocar em risco a preservação do meio ambiente e as estruturas sociais nele existentes.

BIBLIOGRAFIA

ABLA, Boletim Informativo. *Turismo movimenta US\$ 45 bi por ano no Brasil*. Ano V. Dezembro de 1996.

ABLESI, EMBRATUR & SEBRAE. *A indústria do turismo no Brasil - Perfil & Tendências*. Brasília. 1996.

ACERENZA, Miguel Ángel. *Promoção turística: um enfoque metodológico*. São Paulo : Pioneira, 1991.

ALMEIDA, J. Ribeiro (coordenador)... [et al]. *Planejamento ambiental. Caminho para participação popular e gestão ambiental para nosso futuro comum. Uma necessidade, um desafio*. Rio de Janeiro : Thex Editora :.Biblioteca Estácio de Sá, 1993.

ALVAREZ, José R. Díaz. *Geografía del turismo*. Madrid : Sistes, 1990.

ANDRADE, José Vicente de. *Turismo: fundamentos e dimensões*. 3.ed. São Paulo : Ática, 1997.

BAPTISTELA, Humberto Filho. *Formulação de um programa de marketing de turismo social para o trabalhador*. São Paulo : USP, 1982.

BAROUCH, Gilles. Méthodes d'évaluation des consequences des grands projets: Fiches pratiques et méthodèmes. In: *L'environnement dans l'analyse et la negociation des projets*. Germes, p.115-146, 1987.

BARRETO, Margarita. *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. 2.ed. Campinas, SP : Papyrus, 1997.

_____. Produção bibliográfica em turismo no Brasil. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.7, n.2, p. 93-102, novembro/1996.

_____. *Planejamento e organização em turismo*. Campinas, SP : Papyrus, 1991.

_____. Turismo: Intercâmbio cultural ou imposição de modelo? *Comunicarte*, Campinas, SP, ano 1, p.111-115, dezembro/1982.

BARROS, Flávia Lessa de; RIBEIRO, Gustavo Lins. A corrida por paisagens autênticas: Turismo e meio ambiente e subjetividade no mundo contemporâneo. In: _____. *Viagens à Natureza*. Campinas, SP : Papyrus, 1997, p. 27-42.

BECKER, Bertha K. *Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seu impacto na região costeira*. Brasília : Ministério do Meio Ambiente, 1995.

BISSOLI, Maria Ângela M. Ambrizi. A problemática econômica e social na organização do espaço turístico. *Comunicarte*, Campinas, SP, Nº 16/17, p.116-149, 1992.

BOYER, Marc . *Le tourisme*. Paris : Seuil, 1992.

BURSZTYN, Maria Augusta Almeida. *Gestão ambiental: instrumentos e prática*. Brasília : IBAMA, 1994.

CAMPOS, Raul Raiol ; PINTO, Paulo Moreira. *Turismo ecológico: uma proposta de desenvolvimento sustentável para a APA de Belém*. Belém : Numa, 1994.

CASAROTTO FILHO, Nelson; KOPITTKE, Bruno. *Análise de investimento, matemática financeira, engenharia econômica, tomada de decisão*. Florianópolis : UFSC, 1986.

CASTELLI, Geraldo. *Turismo, atividade marcante do século XX*. Caxias do Sul : EDUCS, 1990.

CAZES, George. *Le tourisme international. Mirage ou stratégie d'avenir?* Paris : Hatier, 1989a.

_____. *Les nouvelles colonies de vacances? Le tourisme international à la conquête du Tiers-monde*. Paris : Harmattan, 1989b.

CAZES, George; LANQUAR, R. & RAYNOUARD, Y. *L'aménagement touristique*. Paris : PUF, 1980.

CIFUENTES, Miguel. *Determinación de capacidad de carga turística en áreas protegidas*. Turrialba, Costa Rica : CATIE, 1992.

CONTADOR, Cláudio Roberto. *Avaliação social de projetos*. São Paulo : Atlas, 1981.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. *Turismo e desenvolvimento sustentável*. p. 34-39, Mimeógrafo.

DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO. Derecho Ambiental - Lineas directrices y principios - 1. Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente. 1972.

DIEGUES, Antônio Carlos. *Planejamento e gerenciamento costeiro*. Alguns aspectos metodológicos. In: Anais do 2º encontro nacional de estudos sobre meio ambiente. Volume 3. Conferências e painéis. Florianópolis, p.112-149.

DUMAZEDIER, Joffre. *Lazer e cultura popular*. São Paulo : Perspectiva, 1976.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. São Paulo : Perspectiva, 1983.

EMBRATUR. *Anuário estatístico 1988/1989*. Brasília : 1990.

_____. *Anuário estatístico 1990/1991*. Brasília : 1992a.

_____. *Anuário estatístico 1994/1995*. Brasília : 1996a.

_____. *Estudo da demanda turística internacional*. Brasília : 1995.

_____. *A indústria do turismo no Brasil*. Perfil & Tendências. Brasília : 1996b.

_____. *Município: Potencial Turístico - Orientação às prefeituras municipais*. Brasília : 1992b.

GAY, Jean-Christophe. La distance et la promotion d'un produit touristique insulaire: Tahiti et ses îles. *L'Espace Géographique*, Paris, n.2, p.149-157, 1990-1991.

GAY-PARA, Guy. *La pratique du tourisme*. Paris : Économica, 1985.

KNAFOU, Rémy. Les Baléares, laboratoire d'une société nouvelle. *L'Espace Géographique*, Paris, n.2, p. 135-148, 1990-1991.

LAGE, Beatriz H. Gelas; MILONE, Paulo César. *Economia do turismo*. Campinas, SP : Papyrus, 1996.

LANQUAR, Robert. *L'économie du tourisme*. Paris : PUF, 1983.

_____. *Sociologie du tourisme et des voyages*. Paris : PUF, 1985.

LAZZAROTTI, Olivier. La géographie dans la controverse touristique. *Annales de Géographie*, Paris, n.580, p.627-650, 1994.

LINS, Hoyédo Nunes. Economia política do turismo: apontamentos sobre Santa Catarina. Florianópolis. Universidade Federal de Santa Catarina. Mimeo

_____. Herança açoriana e turismo na Ilha de Santa Catarina. *Revista de Ciências Humanas*. Florianópolis. Universidade Federal de Santa Catarina, Vol. 10, n.14, p.89-117, 1993.

MARTINS, Valéria. *O caso da Marina da Barra*. Trabalho do Conclusão de Curso. Florianópolis: CFH - Departamento de História, 1994.

MATEO, José Rodriguez; SALINAS Eduardo Chaves. La capacidad de carga de los paisajes: su analisis y evaluacion para el turismo. *Geosul*, Florianópolis, n.16, Ano VII, p.7-29, 2º semestre de 1993.

MINISTÈRE de L'ENVIRONNEMENT. *Prise en compte de l'environnement dans les procedures d'aménagement*. Comité espace et cadre de vie. Paris, 1977.

MOREIRA, Iara Verocai Dias. *Avaliação de impacto ambiental - AIA*. Assessoria Técnica da Presidência. FEEMA. Rio de Janeiro, 1985.

MORETTO NETO, Luis. *A atividade turística e o desenvolvimento sustentado. Estudo de caso: O balneário de Ingleses e o projeto Costa Norte - Ilha de Santa Catarina, no período de 1960-1990.* Florianópolis, 1993. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina.

MORETTO NETO, Luis (coordenador)... [e al]. *Diagnóstico e prognóstico da atividade turística em Santa Catarina.* BADESC/UFSC/Fundação de estudos e pesquisas sócio-econômicas: Florianópolis, 1994.

NAISBITT, John. *Turismo: A globalização da maior indústria mundial.* In: _____ . Paradoxo global. São Paulo : Campus, cap.3 p.115-168.

NICOLAS, Daniel Hiernaux. Elementos para un análisis socio-geográfico del turismo. *Congresso Internacional de Geografia e Planejamento do Turismo.* São Paulo, 1995.

OMT, *Desenvolvimento de turismo sustentável: Manual para organizadores locais.* MICT, SETS, EMBRATUR.

ORTEGA, Renato et al. Planejamento ambiental e desenvolvimento do ecoturismo. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.3, n.1, p.51-59, maio/1992.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes. *Sociologia do Turismo.* Campinas, SP : Papyrus, 1995.

PELLEGRINI FILHO, Américo. Interferências humanas em bens da natureza e da cultura. *Turismo em Análise* : São Paulo, v.3, n.1, p.83-92, maio/1992.

PENTEADO, Antônio Rocha. Turismo e meio ambiente - uma síntese geográfica. *Turismo em Análise.* São Paulo, v.3, n.1, p.12-20, maio/1992.

PNUMA/FEEMA. *Projeto FP 1001-79-(2035) Desenvolvimento e aplicação de metodologias apropriadas de avaliação de impactos e gestão ambiental.* Documento base nº 1 Análise geral de metodologia de avaliação de impacto ambiental. Rio de Janeiro, 1981.

PY, Pierre. *Le tourisme: Un phénomène économique.* Paris : La documentation française, 1992.

- REJOWSKI, Miriam. *Turismo e pesquisa científica*. Campinas, SP : Papyrus, 1996.
- RICHEZ, Gerard. *Parcs nationaux et tourisme en Europe*. Paris : L'Harmattan. Col. Tourismes et Sociétés, 1992.
- RODRIGUES, Adyr A. (org.) *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo : Hucitec, 1996.
- _____, *Turismo e espaço*. Rumo a um conhecimento transdisciplinar. São Paulo : Hucitec, 1997.
- RUSCHMANN, Doris van de Meene. *O planejamento do turismo e a proteção do meio ambiente*. São Paulo : Escola de Comunicações e Artes/USP, 1994. Tese de doutorado em Ciências da Comunicação.
- _____. Impactos ambientais do turismo ecológico no Brasil. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.4, n.2, maio/1993, p.56-68.
- _____. Turismo sustentado para preservação do patrimônio ambiental. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.3, n.1, maio/1992, p.42-50.
- _____. *Turismo e planejamento sustentável*. A proteção do meio ambiente. Campinas, SP : Papyrus, 1997.
- SANTUR/Gerência de Planejamento. *Pesquisa Mercadológica - Estudo da demanda turística*. Florianópolis: março/1997.
- SEBRAE/SC. *Turismo em Santa Catarina*. Diagnóstico básico 1996. Oportunidades e negócios. Florianópolis: abril/1997.
- SERSON, Júlio. Ecoturismo e desenvolvimento sustentado. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.3, n.1, p.37-41, maio/1992.
- SERRANO, Célia M. Toledo; BRUHNS, Heloisa Turini (orgs.). *Viagens à natureza: turismo, cultura e ambiente*. Campinas, SP : Papyrus, 1997.

SILVA, J.A & SILVA, J.V. Intensidade de capacidade de carga turística - reflexão conceptual e metodologias de operacionalização. *Comunicação ao 3º Congresso Internacional da associação Mediterrânea de Sociologia do Turismo*. Estoril, 1995.

SILVA et al. O impacto sócio-econômico e ambiental das actividades turísticas - contributos para uma avaliação integrada. *CIDEC - CEPGA - DGT*. Lisboa, 1994.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. Metropolização e raízes da periferização turística. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.7, n.2, p.7-16, nov./1996.

TRIGO, Luiz G. Godoi. Turismo na bacia do Pacífico. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.4, n.1, p.69-80, maio/1993.

_____. *Turismo básico*. São Paulo : Editora Senac, 1995.

_____. *A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo*. Campinas, SP : Papyrus, 1998.

TULIK, Olga. Turismo e meio ambiente. Identificação e possibilidades de oferta alternativa. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.3, n.1, p.21-30, maio/1992.

_____. Recursos naturais e turismo - tendências contemporâneas. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.4, n.2, p.26-36, novembro/1993.

VIANA, Francisco. A revolução dos turistas. *Turismo em Análise*, São Paulo, v.4, n.2, p.81-91, maio/1993.

VILLA, Adolfo García. *Planificación y evaluación del turismo*. México, D.F : Limusa, 1989.

WAHAB, Salah-Eldin Abdel. *Introdução à administração do turismo*. São Paulo : Pioneira, 1991.