



Rosa dos Ventos
ISSN: 2178-9061
rrvucs@gmail.com
Universidade de Caxias do Sul
Brasil

Avaliação do Fluxo de Ônibus Fretado na Cidade de Angra dos Reis, RJ, Brasil

LOPES JÚNIOR, WILSON MARTINS

Avaliação do Fluxo de Ônibus Fretado na Cidade de Angra dos Reis, RJ, Brasil

Rosa dos Ventos, vol. 10, núm. 3, 2018

Universidade de Caxias do Sul, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473557642004>

DOI: <https://doi.org/10.18226/21789061.v10i3p483>

Avaliação do Fluxo de Ônibus Fretado na Cidade de Angra dos Reis, RJ, Brasil

Evaluation of Chartered Bus Flow in the City of Angra dos Reis, RJ, Brazil

WILSON MARTINS LOPES JÚNIOR
Universidade Federal Fluminense, Brasil
wmlopesjunior@id.uff.br

DOI: <https://doi.org/10.18226/21789061.v10i3p483>
Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473557642004>

RESUMO:

O deslocamento espacial é essencial à prática do Turismo, sendo praticado por diferentes modais de transportes, que conectam os espaços emissor, de deslocamento e receptor. Esse artigo resulta de estudo de fluxos de ônibus fretados responsáveis pelo transporte dos visitantes para a cidade de Angra dos Reis-RJ. A metodologia consistiu-se de pesquisa bibliográfica e trabalhos de campo, com observação e entrevista estruturada. Constatou-se que o maior volume de ônibus se originava no próprio Estado do Rio de Janeiro, transportando excursionistas, e que o Estado de São Paulo era o maior emissor de ônibus fretados por turistas. Além disso, identificou-se a procura por Ilha Grande, em Angra dos Reis, entre as praias escolhidas pelos turistas. A totalidade dos excursionistas realizou passeios de escuna pela baía, o que demonstrou uma subutilização das potencialidades turísticas da parte continental do município.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo, Transporte Terrestre, Ônibus Fretados, Angra dos Reis, RJ, Brasil.

ABSTRACT:

Spatial displacement is essential to tourism, being practiced by different modalities of transport, which interconnect the places. This article results from a study of the flows of chartered buses responsible for the transportation of visitors to the city of Angra dos Reis-RJ. The methodology consisted of bibliographical research and fieldwork, with observation and structured interview. It was found that the largest volume of buses originated in the state of Rio de Janeiro itself, transporting excursionists. The State of São Paulo, in turn, was the largest emitter of buses chartered by tourists. In addition, we identified the search for Ilha Grande, in Angra dos Reis, among the beaches chosen by tourists. The totality of excursionists made schooner trips through the bay, which demonstrated an underutilization of the tourist potentialities of the mainland part of the municipality.

KEYWORDS: Tourism, Chartered Bus Flow, Angra dos Reis, RJ, Brazil.

INTRODUÇÃO

O Turismo, atividade realizada por parcela cada vez mais expressiva da sociedade, tem-se destacado por sua importância econômica, enquanto gerador de riquezas e potencial colaborador do desenvolvimento regional. No entanto, como qualquer atividade capitalista, apresenta um caráter dual, isto é, capaz de impactar positivamente tanto quanto negativamente. Essa atividade consome, utiliza e produz determinados elementos do espaço geográfico em sua prática, o que é por vezes realizado de maneira a priorizar interesses de alguns agentes em detrimento de outros. Sendo assim, o conceito de Turismo é polissêmico e multifacetado, visto que é uma atividade transversal a diversas áreas do conhecimento, por seus aspectos econômicos, políticos, sociais, culturais e ambientais.

De maneira geral, o Turismo pode ser entendido como uma atividade socioeconômica caracterizada pelo deslocamento espacial de pessoas, em viagens com estadas temporárias. Como definido por Pearce (2003), “o Turismo pode ser pensado como o conjunto de relações e fenômenos originados com as viagens e estadas temporárias de pessoas que estão viajando sobretudo a lazer ou com finalidades recreativas” (p.25). E, em sua prática, segundo Fratucci (2009), se apropria dos espaços reordenando-os a partir de uma lógica dos seus agentes produtores [turistas, agentes do mercado, Estado, trabalhadores e população local], provocando, desse modo, uma nova organização do território, para constituir o espaço do turismo. Essenciais na atividade turística, os deslocamentos, ou seja, os fluxos expressos nas diferentes viagens, exigem um sistema

de transportes com diferentes modais. Esse sistema é de grande importância para o turismo, por constituir-se como distribuidor da demanda, possibilitando o acesso aos destinos.

Na presente pesquisa, o foco se deteve no fluxo dos ônibus responsáveis pelo transporte dos visitantes, sejam esses turistas ou excursionistas, que se destinam à cidade de Angra dos Reis através do modal rodoviário, especificamente por ônibus fretados. A partir da constatação in loco de inúmeros ônibus estacionados em três diferentes pontos da cidade, geralmente aos finais de semana e feriados, apresentou-se a hipótese de que a correlação entre meios de transporte, categorias de turismo, origem dos visitantes e atrações locais visitadas pode auxiliar a caracterização dos segmentos de turismo de uma cidade como Angra dos Reis. Essa hipótese coloca um desafio metodológico ao situar a pesquisa para o fluxo de ônibus fretados, focalizando sua origem, o tipo de visita realizada [excursão ou turismo] e destino dos passageiros. Para tanto, o trabalho de campo priorizou os pontos comumente usados para estacionamento dos ônibus, para entrevistas com os motoristas dos mesmos. Com isso, o objetivo da pesquisa foi o de explorar o potencial da análise dos fluxos de transporte, para a compreensão da dinâmica e da segmentação do turismo.

Esta pesquisa teve como justificativa o potencial prático na colaboração com os setores público e privado angrenses, com vistas à elaboração de políticas públicas voltadas ao Turismo na cidade, que considerem, especialmente, os transportes e sua importância para o desenvolvimento turístico do município. O transporte, assim como todo o sistema em que ele se inclui, é essencial para o acesso à localidade turística, bem como colabora para um melhor entendimento do turismo nas localidades, auxiliando na busca por alternativas para o seu pleno desenvolvimento. Nesse sentido, corrobora a afirmação de Palhares (2005), para quem "o transporte é um fator significativo tanto no desenvolvimento do destino turístico quanto no tipo de mercado a que os destinos competem" (p. 652).

Faz-se necessário mencionar alguns conceitos assumidos nesta pesquisa, a saber: Espaço Geográfico (Santos, 2004); Infraestruturas Básica e Turística e Viajantes, Visitantes (Lohmann & Panosso Netto, 2012); Excursionistas e Turistas (Ignarra, 2007). Esses, por sua vez, são assumidos como referencial teórico-metodológico/interpretativo, no curso de toda a pesquisa. A opção por utilizar o conceito geográfico de espaço de Santos (2004) decorre das transformações socioespaciais advindas do Turismo, cujo entendimento é auxiliado pela ciência geográfica. Ao longo de suas obras, Milton Santos teve um desempenho notável na construção de um caminho teórico-metodológico de abordagem e leitura do espaço. "O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá" (Santos, 2004, p. 63). Os objetos e as ações, enquanto sistemas, estão envolvidos em uma relação solidária e contraditória que expressa a própria dinâmica do espaço. Nesses sistemas, os objetos são resultados da ação humana, com efeitos diretos sobre o ambiente, tais como rodovias, indústrias, cidades, aeroportos etc. As ações, por sua vez, recaem diretamente sobre os objetos, ao atribuir sentido a eles, de modo que se tornem explícitas as relações entre os dois. Desse modo, é no espaço geográfico, especificamente no território, que se encontram as infraestruturas básicas utilizadas pelo Turismo, e onde também são instaladas outras necessárias à sua prática.

A infraestrutura básica envolve equipamentos como as estradas, pontes, rodoviárias, aeroportos, coleta e o tratamento de esgoto, iluminação pública, telefonia, entre outros, que foram construídos pelo poder público/privado e que atendam aos residentes bem como aos turistas. Já a denominada infraestrutura turística, ou específica, diferencia-se da anterior, no fato de que sua construção decorre da colaboração com o turismo propriamente dito. Nessa categoria, destacam-se hotéis, praças públicas, parques, estradas cujos destinos finais sejam atrativos turísticos, entre outros (Lohmann & Panosso Netto, 2012);

Por fim, adotou-se o entendimento de Lohmann e Panosso Netto (2012), em que se considera o viajante "como qualquer pessoa que se desloque de um ponto A para um ponto B, quer este deslocamento seja temporário, quer seja permanente, independente do motivo existente para este deslocamento" (p.93). E, segundo os mesmos autores, a partir dos viajantes, há o grupo de visitantes, que por sua vez, subdivide-se em turistas e excursionistas. No discernimento entre esses dois últimos, cabe aqui a contribuição de Ignarra

(2007), ao afirmar que aquele que “viaja e permanece menos de 24 horas em localidade que não seja a de sua residência fixa ou habitual, com as mesmas finalidades que caracterizam os turistas, mas sem pernoitar nesse local visitado, é considerado excursionista” (p. 19). Diante do exposto, o turista necessita passar mais de 24 horas no local visitado, bem como utilizar equipamentos de hospedagem e alimentação.

ÁREA DE ESTUDO: MUNICÍPIO DE ANGRA DOS REIS, RJ

Angra dos Reis localiza-se no sul do Estado do Rio de Janeiro, a 157 km da capital Rio de Janeiro (Fig.1). É um município conhecido pelo turismo, mas que também concentra atividades importantes tais como a portuária, petrolífera [nos setores de armazenamento e de transporte], produção naval, pesca, e energia [usinas nucleares]. A sua população é de 169.511 habitantes, representando 1% da população de 15.989.929 de habitantes totais no Estado (IBGE, 2010). Seus sítios urbanos, por sua vez, descentralizados e distribuídos em diferentes bairros e distritos são distantes uns dos outros e localizados ao longo da BR 101, estando situados entre a Serra do Mar e o oceano Atlântico.

Quanto ao turismo propriamente dito, pode-se afirmar que é um setor econômico de grande destaque na economia local, o que decorre dos inúmeros atrativos naturais. A saber, são mais de 2000 praias e 365 ilhas, localizadas tanto no litoral quanto no arquipélago da baía da Ilha Grande, no qual merece destaque a ilha homônima e a Vila do Abraão, praia que detém o principal núcleo urbano dessa região.

Historicamente[3], Angra dos Reis foi alvo de transformações de cunho socioespacial em diferentes períodos da economia brasileira, datando dos séculos XVI até o XX. No período compreendido entre os séculos XVI e XIX, Angra – que conta com uma posição geográfica e porto estratégicos – destacava-se pela produção e comercialização de aguardente, exportação de café, contrabando de ouro, comércio de escravos, agricultura e pesca. Entretanto, foi apenas no século XX, em especial na década de 1970, que diferentes projetos do Governo Federal [militar, à época] – visando à recente modernização capitalista – consolidaram grandes empreendimentos no município. Destacaram-se à época, conforme Bertonecello (1992): Estrada BR-101 [Rio-Santos]; Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto [CNAA]; Terminal da Baía da Ilha Grande [TEBIG]. Ainda segundo o mesmo autor, todos os empreendimentos citados são resultados de projetos decididos no âmbito federal e que, posto que tenham impulsionado o desenvolvimento econômico do município, também transformaram consideravelmente a sua realidade espacial, promovendo impactos sociais e ambientais diversos, e, tornando este, portanto, o período de maiores e mais numerosas modificações na estrutura socioespacial de Angra dos Reis.

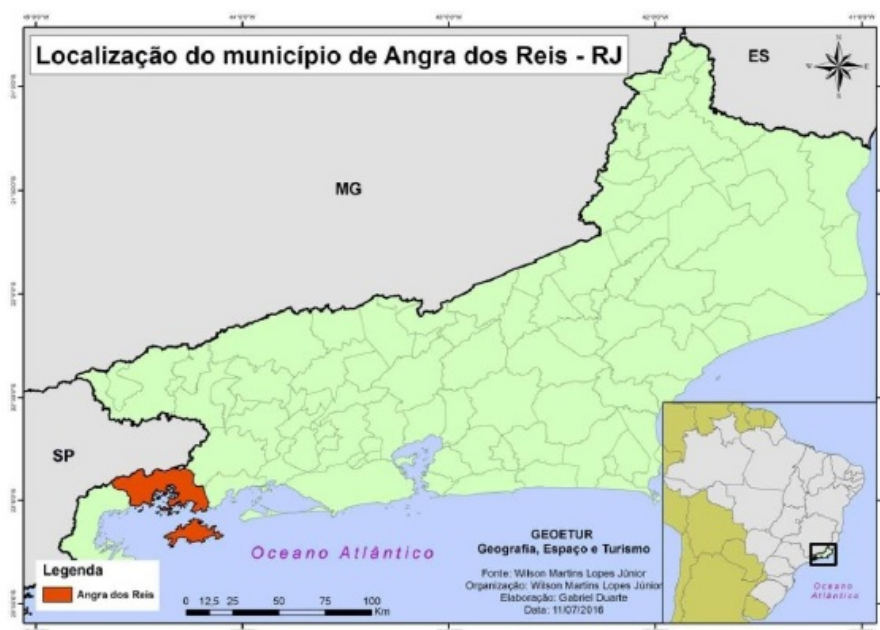


FIGURA 1
Localização de Angra dos Reis e a Ilha Grande
Lopes Júnior (2016)

Nesse sentido, torna-se ainda mais relevante a compreensão de espaço do geógrafo Milton Santos (1998, 2004), para quem os novos objetos são criados pelo homem e implantados no território, para que a partir da relação entre sistemas de objetos e sistemas de ações executem funções determinadas em um local distante, estranho ao lugar. Nessa perspectiva, ocorre a redefinição do espaço geográfico.

[...] o espaço se redefina como um conjunto indissociável no qual os sistemas de objetos são cada vez mais artificiais e os sistemas de ações são, cada vez mais, tendentes a fins estranhos ao lugar. Em outras palavras, de um ponto de vista do lugar e seus habitantes, a remodelação espacial se constrói a partir de uma vontade distante e estranha, mas que se impõe à consciência dos que vão praticar essa vontade” (Santos, 1998, p.100).

Retornando ao contexto de modernização capitalista voltada para o espaço litorâneo, em especial do sul fluminense, a prática da atividade turística passou a florescer, tendo como grande impulso, inclusive, alguns dos empreendimentos do período militar. A construção da rodovia BR 101, por exemplo, foi decisiva para romper o isolamento do litoral, além de favorecer a instalação de segundas residências e de equipamentos turísticos, viabilizando o fluxo de turistas para essa área. Segundo Siqueira (1989), “a estrada poderia ser considerada um importante equipamento turístico, uma vez que dava vazão a um grande intercâmbio provocado pela busca das praias e da natureza por parte das populações das grandes cidades do macroeixo Rio/São Paulo” (p.63).

Nas décadas de 1970 e 1980, após a construção da BR-101, Rodovia Rio-Santos, o turismo começou a se estruturar, sendo impulsionado por um processo de regularização fundiária que ocorria à época e que, por sua vez, viabilizava a ocupação da faixa litorânea pelos empreendimentos turísticos. De acordo com Corrêa (2008), a “Rodovia Rio-Santos propicia um fluxo de investimentos através da implantação de hotéis, pousadas e condomínios bem como um crescimento desordenado da malha urbana que passa a ocupar área de mangues, restingas e encostas” (p. 264). Na década de 1990, o Turismo estava, enfim, consolidado em Angra dos Reis, sendo especialmente favorecido pela mídia, que expunha suas belas ilhas, cujas luxuosas mansões tinham como proprietários conhecidas personalidades, artistas e políticos. Muitos desses, inclusive, têm nas ilhas da

baía da Ilha Grande segundas moradias, uma vez que são de grandes centros, tais como Rio de Janeiro e São Paulo.

Não tarda para que o grande capital se interesse pela aquisição de áreas ali e personalidades do mundo empresarial e artístico tornem-se proprietários de pedaços deste paraíso, construindo grandes mansões em recantos naturalmente isolados a beira mar. A mídia impressa e eletrônica exerce forte papel nestas construções, ser citado como convidado para uma festa em Angra é um troféu para os 'socialites', revistas criam locações imaginárias em ilhas do município e seus recantos são constantemente utilizados como cenário de famosas novelas ou filmes (Alves Filho, 2004, p.49)

São presenças constantes em Angra dos Reis não somente a população abastada, como também a população menos favorecida, que não dispõe dos equipamentos turísticos dos quais usufruem o primeiro grupo e fazem uso do modal rodoviário, notadamente os ônibus. Parte deles se dirigem para a Ilha Grande, sendo o principal destino a Vila do Abraão, onde se hospedam em pousadas e hostels, e outros, por sua vez, passam somente parte do dia na cidade, realizando o tradicional passeio de escuna pela baía da Ilha Grande, conforme será exposto nos Resultados e Análises deste artigo. Com relação ao grupo de visitantes, há tanto aqueles que usam ônibus fretados, seja por agências de viagens ou outros meios, quanto os que usam linhas oficiais. Para esta pesquisa, no entanto, focalizamos apenas o fluxo de ônibus fretados.

TURISMO E O DESLOCAMENTO ESPACIAL

Para explicar a origem do turismo, Dias (2005) menciona, na Itália, os costumes tradicionais de visitação a cidades e monumentos históricos, como o Coliseu ou a Torre de Pisa. Na Grécia, peregrinações ao Oráculo de Delfos, utilizando, inclusive, primitiva infraestrutura de alojamento e de alimentação. Beltrão (2001) também contribui, ao destacar o período das Grandes Navegações, entre os séculos XV e XVII, como grande difusor das viagens com motivos econômicos e religiosos. No entanto, as primeiras organizações turísticas formais, segundo Rejowski (2005), surgiram somente em meados do século XIX. Segundo Paolillo e Rejowski (2002), a evolução do turismo ocorreu atrelada à evolução do transporte, uma vez que a modernização do segundo provocou uma mudança na noção de tempo, uma espécie de 'encurtamento' das distâncias. Ou seja, espaços maiores passaram a ser percorridos em menores intervalos de tempo. No entanto, de todos os momentos históricos supracitados, nenhum teve maior impacto na linha evolutiva do Turismo que a Segunda Guerra Mundial.

O crescimento do Turismo após a Segunda Guerra Mundial tem como causas a instituição geral de férias pagas aos trabalhadores, a elevação geral do nível de renda, a valorização da mentalidade de se ter direito ao lazer e ao Turismo, e a mudança dos hábitos de consumo nas sociedades que, aos poucos, vão se transformando em pós industriais, com o crescimento do setor terciário ou de serviços (Trigo, 1998, p. 14).

Nesse contexto da evolução tecnológica, que engloba os transportes, comunicação, bem como desenvolvimento da Economia, associada às conquistas trabalhistas e urbanização, desenvolveu-se o Turismo de massa. Corroborar também Barretto (1995), ao afirmar que o turismo de massa contemporâneo ocorreu por volta de 1950, justamente após a Segunda Guerra Mundial, tendo como um dos elementos favoráveis ao seu desenvolvimento, conforme Urry (2001), a melhoria nos meios de transporte. Vale mencionar que, no Brasil, segundo Santos e Silveira (2001), a Segunda Guerra Mundial trouxe à tona as dificuldades de integração do território, em decorrência de sua dimensão continental e da ausência de uma rede de transportes. Em função disso, no período pós-guerra, teve início a remodelação dos espaços nacionais, a partir da difusão das ideias de crescimento econômico e de planejamento, ou seja, a fase da revolução técnico-científica.

Assim sendo, o turismo de massa pode ser compreendido como o aumento expressivo da demanda, bem como do emprego numeroso de profissionais e a expressiva geração de receita decorrente da atividade. Sobre esses números, vale dizer, impactam significativamente as ações dos governos e empresários. O

deslocamento espacial ocasionado pelo turismo, seja o de massa ou outros, só é possível porque há, nos espaços emissores, de deslocamento e receptores, infraestruturas e equipamentos turísticos cuja função é dar suporte a esta atividade. Uma dessas, imprescindível para a atividade em questão, é a infraestrutura de transportes, responsável por garantir o fluxo de turistas até a localidade a ser visitada/consumida. É a partir dela que o espaço turístico, com suas respectivas infraestruturas, equipamentos e serviços, garante sua fluidez e mobilidade, de forma que estejam aptos a atender a demanda.

Em relação a esta demanda, isto é, o fluxo de turistas, a ocorrência da viagem é essencial. De acordo com Campos e Gonçalves (1998), viagem é o deslocamento de pessoas para locais fisicamente diferentes dos seus originários e, no caso dos turistas, pessoas que buscam atrações diversas em lugares novos. Algo bastante importante a se destacar, no entanto, é que nem todas as viagens são classificadas como Turismo, mas todo Turismo é dependente estrito da ocorrência da viagem.

A viagem é, portanto, algo mais amplo do que o Turismo, uma vez que toda forma de Turismo está relacionada a uma viagem, mas nem toda viagem é um meio de deslocamento turístico. O trânsito de pessoas em transportes públicos dentro de seus espaços habituais de convívio (trabalho, escola, compras etc.) as viagens a estudo e a trabalho, ainda que em lugares não habituais – como ocorre com os imigrantes, diplomatas ou membros das forças armadas em missões – não são considerados como Turismo (Lohmann & Panosso Netto, 2012, p. 93)

Portanto, no caso específico do turismo, há obrigatoriedade da viagem, ou seja, deslocamento espacial de grupos para determinada localidade turística. "São inúmeros os fluxos capazes de conectar os lugares turísticos, mas um deles é imprescindível [...] o fluxo de turistas, considerando-se que, sem estes, não há Turismo" (Cruz, 2007, p.31). Disso decorre que o fluxo de turistas dependa do transporte que, segundo Magalhães (2010), significa "um deslocamento intencional de um objeto material, palpável" (p.116). No turismo, esse objeto apresenta-se como o distribuidor da demanda que tenciona chegar aos atrativos turísticos. Sendo assim, os transportes têm a função básica de promover a acessibilidade, ou seja, são essenciais para deslocar os visitantes dos núcleos emissores aos receptores e vice-versa. Assim, os meios de transporte apresentam-se como essenciais ao Turismo, uma vez que definem tempo e distância para a chegada ao destino almejado, logo os turistas notam a sua relevância.

Intuitivamente, a grande maioria das pessoas consegue perceber a relação existente entre transporte e Turismo. Qualquer um que já tenha saído em viagem, de férias ou a negócios, sabe que, para alcançar seu destino, precisa utilizar um meio de transporte: automóvel, ônibus, avião, trem, navio etc. É fato, portanto, que o Turismo não existe sem o transporte (Palhares, 2005, p. 642).

É sob essa perspectiva que se evidencia a relação entre o sistema de transporte, parte da infraestrutura essencial à sociedade, e o Turismo enquanto prática socioeconômica. Contudo, é pertinente uma ressalva: o sistema de transporte não é específico do Turismo, mas de todo o desenvolvimento da sociedade. Há uma diferenciação, portanto, em relação ao sistema de transporte turístico, uma vez que este compreende não somente a infraestrutura de transporte e seus modais, mas também uma estrutura maior que envolve a organização e a operacionalização das viagens.

Diante do exposto, define-se o transporte turístico, segundo Paolillo e Rejowski (2002), como "a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos" (p.12). Cabe ressaltar que os transportes são classificados de acordo com seus diferentes tipos, ou modais, a saber: ferroviário, rodoviário, aéreo, hidroviário e dutoviário, cada um desses tendo características específicas que dependem de sua finalidade.

No caso do turismo, inclusive no turismo brasileiro, os modais aéreo e o rodoviário são especialmente utilizados. A respeito do último, Roná (2002) afirma que "pensar em Turismo rodoviário no Brasil é pensar no próprio Turismo praticado no país, tão grande é a dependência que temos em relação ao modal rodoviário" (p. 105). Youell (2002), por sua vez, cita os exemplos díspares do mesmo modal, "o transporte

rodoviário no setor de transportes do Turismo abrange viagens em carro particular, ônibus e ônibus panorâmicos de Turismo (coaches), táxi e carro alugado” (p. 64).

Em relação ao uso dos ônibus para transporte de passageiros, faz-se necessária a distinção entre os ônibus de transporte público oficial comum, de linha, e também os de excursão, ou turísticos, aqui entendidos como fretados. Segundo Torres (2002), o ônibus comum destina-se ao transporte de passageiros em área urbana ou interurbana; o de excursão, por outro lado, destina-se ao mesmo transporte, mas em longos percursos servindo a excursões e ao turismo. Os ônibus de excursão, ou fretados, são contratados para atender a uma necessidade específica, isto é, um roteiro previamente definido, tais como a visitação a certas localidades turísticas, realização de excursões e pequenos passeios etc. Nos estudos sobre turismo rodoviário, realizado por Barros (2002), o referido autor explica ainda que, no fretamento de ônibus, a origem e o destino [itinerário], bem como o tipo de equipamento e de serviços prestados, são alguns dos fatores considerados na contratação e consequente valor de fretamento.

Em relação a importância do ônibus no transporte turístico no Brasil, merece ênfase a pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo (2007) intitulada Classes C e D, Um Novo Mercado Para O Turismo Brasileiro. Nesta pesquisa, 64% dos entrevistados das classes C e D, responderam que em suas viagens utilizam o serviço de ônibus. Destes, 74% viajavam em ônibus regulares, ou seja, embarcando em rodoviárias, 14% em ônibus de excursão, e outros 10% em ônibus clandestino. Por fim, em relação ao Turismo e o Deslocamento Espacial, notou-se a importância da discussão da temática de transportes no âmbito da prática do turismo. Por suas contribuições a temática, merecem ainda menções as seguintes obras: Transportes turísticos (Palhares, 2002) e Transportes e Destinos Turísticos: planejamento e gestão (Lohmann, Fraga & Castro, 2013). Estas destacam-se ao tratar do tema Transportes e a sua relação com o Turismo, compreendendo desde aspectos teóricos e técnicos até a abordagem do tema sob a ótica de diferentes países. Sobre as referidas obras, resalto em Palhares (2002), a abordagem dos conceitos inerentes ao tema, a apresentação dos diferentes modais, assim como a ênfase na interrelação entre turismo e transportes. No caso de Lohmann et al. (2013) destaco a contribuição com a abordagem da gestão e o planejamento dos transportes em relação aos destinos turísticos.

A relação entre as atividades de transporte e turismo é simbiótica, tendo o deslocamento humano como ponto comum que as une. Afinal, todo viajante, quer a lazer ou a negócios, utiliza algum meio de transporte para chegar ao seu destino. Por consequência, essa intensa inter-relação entre o transporte e o turismo faz com que, muitas vezes, o desenvolvimento de destinos turísticos seja alavancado, ou não, em função da existência ou ausência de eficientes sistemas de transporte (Lohmann & Castro, 2013, p.1)

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Com o intuito de ampliar o conhecimento sobre o tema pesquisado, assim como sustentar teoricamente este artigo, a pesquisa bibliográfica presente no texto foi realizada a partir de diversas referências. Para tanto, recorreu-se a materiais que abordavam a temática Turismo, transportes e a formação histórica de Angra dos Reis, sob a ótica de diferentes abordagens. Na etapa seguinte do processo, realizaram-se trabalhos de campo, com objetivos e técnicas previamente definidos, nos estacionamentos públicos dos ônibus de visitantes do município. Uma das técnicas utilizadas foi a observação, a partir da qual se quantificaram os ônibus, identificando também, a partir das placas, suas cidades de origem. Além disso, realizaram-se entrevistas estruturadas com os motoristas desses ônibus, que serviram para diagnosticar para qual das localidades turísticas o grupo em questão havia se dirigido, bem como confirmar sua procedência.

Os estacionamentos de ônibus analisados foram: ALFA: Avenida Almirante Jair Carneiro Toscano de Brito [altura no número 600, ao lado do condomínio Le Corsaire], Praia da Chácara; BETA: Avenida Almirante Jair Carneiro Toscano de Brito [altura do número 500, próximo do hotel Acrópoles], Praia da Chácara; DELTA: Avenida Ayrton Senna, Praia do Anil. Os dados foram coletados na alta estação, nos meses de novembro do ano de 2014 e janeiro do ano de 2015, por constituírem o período de maior fluxo de

visitantes que se utilizam dos ônibus fretados. Essa escolha se fundamentou em observações, assim como em entrevistas não padronizadas com funcionários da Secretaria de Transportes e de Turismo do município de Angra dos Reis, que atestaram a maior densidade do fluxo nesse período.

A Figura 2 apresenta a localização dos estacionamentos pesquisados, assim como dos Cais de Santa Luzia e da Lapa utilizados pelos visitantes para se dirigir até a Ilha Grande através das embarcações.

A coleta de dados, propriamente dita, ocorreu nos dias 15 e 22 de novembro de 2014, e 17 e 24 de janeiro de 2015. Optou-se por não coletar dados no mês de dezembro, devido às festividades de fim de ano, bem como para não privilegiar meses seguidos e, sim, alternados, medidas que certamente contribuiriam para tornar os resultados da pesquisa mais precisos. Os dados coletados foram tabulados em planilha Excel, a partir da qual se elaboraram gráficos, para melhor compreensão dos resultados e da análise, além de Figuras [Mapas]. Os gráficos mostram o percentual de ônibus do período analisado, dividindo-os por estados de origem e destinação do grupo de visitantes, separando, portanto, os que se dirigiram para a Ilha Grande [turistas] dos que realizaram passeios de um único dia pela cidade [excursionistas].



FIGURA 2
Localização dos estacionamentos e cais de acesso à Ilha Grande
O Autor

RESULTADOS E ANÁLISES

A partir do Gráfico 1, podem-se tecer algumas análises a respeito dos estados que emitem visitantes para Angra dos Reis via ônibus de turistas e excursionistas. Em um primeiro momento, observou-se que, em relação ao total de ônibus por Estado, mais da metade é proveniente do estado do Rio de Janeiro. Nesse caso, destacam-se as quatro cidades com maior emissão de ônibus fretados: Rio de Janeiro, Belford Roxo, São João do Meriti, Niterói. Na Figura 3, visualiza-se a localização das referidas cidades. Além disso, destacou-se o estado de São Paulo com 37% do total de ônibus [ver Gráfico 1]. Cidades como São Paulo, Campinas, Guarulhos, Várzea Paulista e São José do Rio Preto são as maiores emissoras de ônibus fretados desse estado para Angra dos Reis [ver Figura 3]. Se comparado com o estado do Rio de Janeiro, o estado de São Paulo emite 14% menos ônibus de visitantes. Já o terceiro estado emissor foi Minas Gerais com 8% do total, o que significa aproximadamente, quatro vezes menos ônibus do que São Paulo. Nesse estado, destacaram-se

as cidades emissoras de Belo Horizonte, Varginha, Ipatinga [Gráfico 1 e Fig.3]. Por fim, com apenas 2% do total respectivamente para cada Estado, estão Paraná e Goiás.

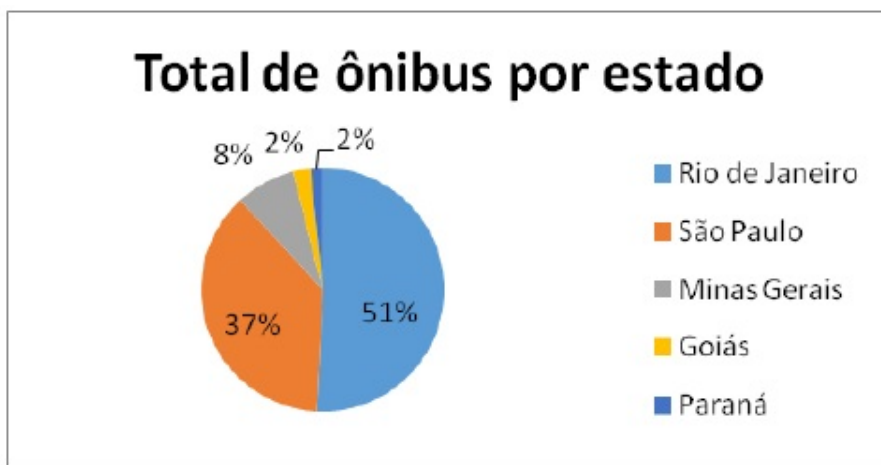


GRÁFICO 1
Total de ônibus por Estados
Elaborado pelo autor

A seguir, apresenta-se a Figura 3, com a origem dos ônibus fretados, estados e municípios, assim como a malha rodoviária dos respectivos estados.

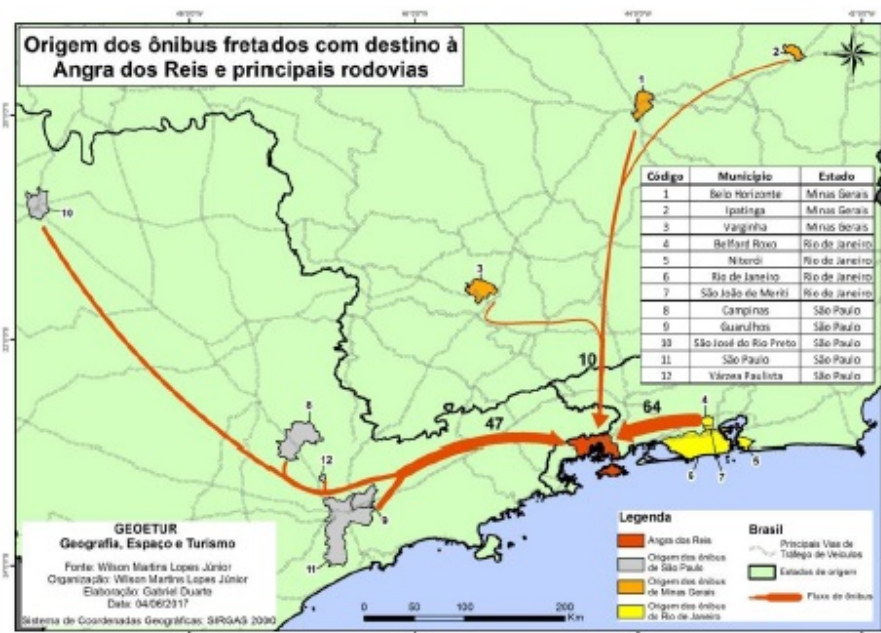


FIGURA 3
Origem dos ônibus fretados com destino a Angra dos Reis e principais rodovias
O Autor

Outro aspecto da análise consistiu em identificar, para os três Estados mais relevantes para a pesquisa [Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais], a proporção entre os ônibus fretados que se dirigiram para Angra dos Reis: Excursionistas, que visitaram o município pelo período de apenas um dia, sem pernoitar, ou Turistas, que pernoitaram ao menos uma vez no município visitado. Essa diferenciação metodológica é embasada na bibliografia supracitada de Lohmann et al. (2012) e Ignarra (2007). A análise a partir dessa ótica se torna

relevante, principalmente por permitir a constatação da origem dos visitantes que utilizam equipamentos turísticos de hospedagem, dessa forma contribuindo com a economia do setor de turismo do município.

No caso do estado do Rio de Janeiro, 91% dos ônibus, conforme Gráfico 2, foram de visitantes excursionistas, ou seja, que passaram somente parte do dia na cidade. Nesse caso, todos eles destinaram-se a fazer passeio de escuna pela baía da Ilha Grande, de acordo com as entrevistas realizadas com os motoristas dos ônibus. Esse passeio leva, aproximadamente, 5 horas, visitando algumas ilhas e parando para almoço em uma delas. Na época da pesquisa, o valor do referido passeio, fixado pelas agências, era em média R\$ 50,00, sem direito ao almoço. Ainda sobre o estado do Rio de Janeiro, os outros 9% corresponderam aos visitantes turistas, ou seja, que pernотaram no município, especificamente na Ilha Grande.

No que diz respeito ao Estado de São Paulo, do seu total de ônibus emitidos para Angra dos Reis [Gráfico 3], 77% foram de visitantes que se destinaram para a Ilha Grande, inclusive pernотando nesse local, portanto correspondendo ao grupo denominado turistas. Os 23% restantes, foram visitantes excursionistas que realizaram passeio de escuna, ou seja, ficaram parte do dia no município. Nesse caso, por meio de entrevistas com os motoristas levantou-se a informação que grande parte desses excursionistas estavam dirigindo-se a, ou retornando de, outra localidade, sendo a parada em Angra dos Reis e o passeio de escuna, parte de um roteiro maior. Esses eram ônibus fretados para realizar o trajeto entre as cidades do estado de São Paulo e as seguintes localidades turísticas: Rio de Janeiro, Armação de Búzios [RJ], Cabo Frio [RJ].

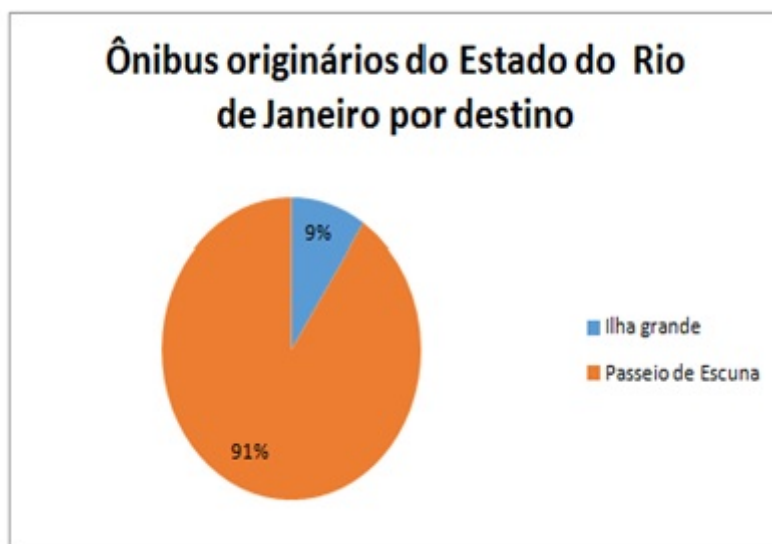


GRÁFICO 2
Ônibus originários do Estado do Rio de Janeiro por destino
O autor

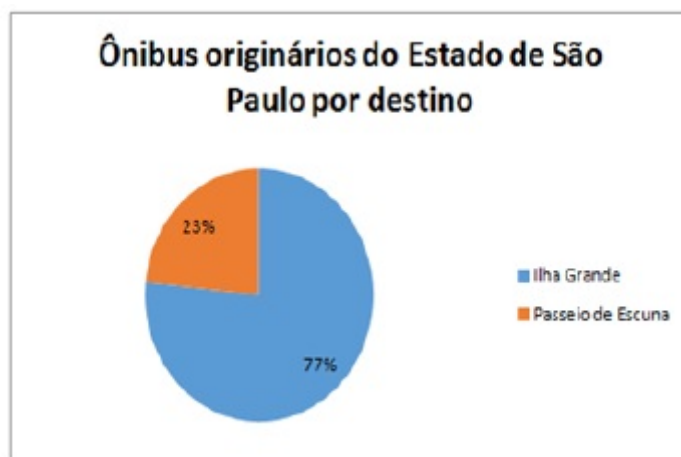


GRÁFICO 3
Ônibus originários do Estado de São Paulo por destino
Elaborado pelo autor

No caso do estado de Minas Gerais, 70% dos ônibus correspondeu a turistas que se destinaram para a Ilha Grande, em contrapartida, 30% foram excursionistas que, da mesma forma que visitantes de outros estados, também realizaram passeio de escuna. Assim como ocorreu com os ônibus de excursionistas do Estado de São Paulo, os motoristas dos ônibus originários do estado de Minas Gerais também afirmaram que seu destino final era uma outra localidade, mas que, no trajeto, previamente programado, constava uma parada de meio período em Angra dos Reis para a realização do passeio de escuna. Segundo os motoristas, o seu trajeto englobava as cidades de origem mineiras e as localidades turísticas de: Rio de Janeiro [RJ], Armação de Búzios [RJ], Paraty [RJ].

No que se refere propriamente aos turistas que se dirigiram para a Ilha Grande, diagnosticou-se quais as praias contempladas para hospedagem por eles. As praias - localidades foram as seguintes: Praia do Abraão, Enseada de Palmas, Enseada do Bananal, Enseada do Sítio Forte, Praia de Araçatiba, Praia Vermelha. A partir dessas informações obtidas por meio de entrevistas, elaborou-se a Figura 4.



FIGURA 4
Praias mais visitadas por turistas na Ilha Grande
Autor

Também se diagnosticou, mas pelas entrevistas, que todos os ônibus classificados como excursionistas tiveram os seus visitantes realizando passeio de escuna, enquanto todos os ocupantes dos ônibus de turistas destinaram-se para a Ilha Grande. Ainda nessa perspectiva, considerando que o número total de ônibus fretados pesquisados foi de 126, distribuídos em 54 ônibus de turistas que se destinaram para Ilha Grande, e de 72 ônibus de excursionistas que realizaram passeios de escuna, buscou-se identificar e avaliar o número de ônibus de turistas e de excursionistas correspondente a cada estado pesquisado. O resultado foi o seguinte: Excursionistas - total de 72 ônibus, sendo Rio de Janeiro 58 ônibus (81%), São Paulo 11 ônibus (15%), Minas Gerais 3 ônibus (4%). Turistas – total de 54 ônibus, sendo São Paulo 36 ônibus (67%), Minas Gerais 7 ônibus (13%), Rio de Janeiro 06 ônibus (11%), Paraná 3 ônibus (5%), Goiás 2 ônibus (4%). (Gráficos 4 e 5).

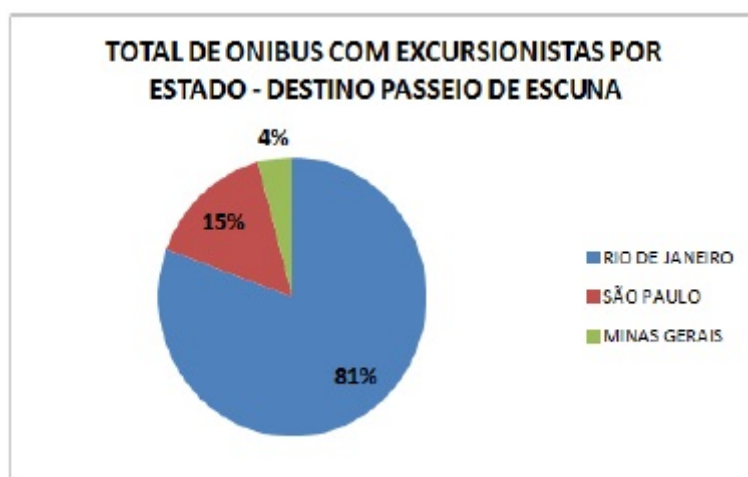


GRÁFICO 4
Total de ônibus com excursionistas por Estado
O Autor

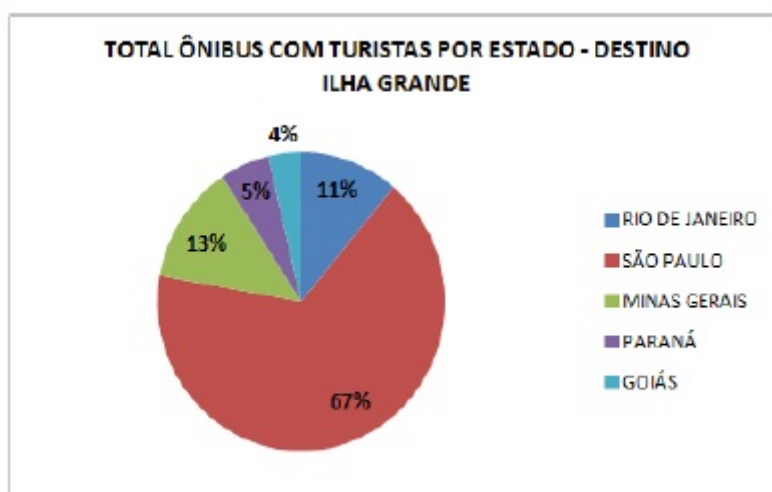


GRÁFICO 5
Total de ônibus com turistas por Estado
O Autor

A partir dos ônibus pesquisados, os estados de São Paulo e Minas Gerais colaboram com maior número de turistas, por outro lado, o Estado do Rio de Janeiro destacou-se com maior número de excursionistas. Merece ênfase que essa avaliação se restringe ao período de coleta de dados, conforme exposto na metodologia. Uma das hipóteses que possivelmente justifique a predominância de excursionistas, em relação aos turistas oriundos do estado do Rio de Janeiro, diz respeito à proximidade e à existência de ônibus oficiais que interligam Angra dos Reis a esses municípios. Outro possível fator que colabora para esse entendimento, diz respeito ao fato de que parte dos fluminenses utilizam o acesso à Ilha Grande através do município de Mangaratiba, especialmente, o seu distrito de Conceição de Jacaré, que dista 127 km do Rio de Janeiro, enquanto Angra dos Reis está 157 km de distância. Como o acesso à cidade dá-se necessariamente pela BR101, os visitantes que se originam do estado do Rio de Janeiro passam primeiramente em Conceição de Jacaré para depois chegarem a Angra, o que justificaria a preferência.

Além disso, o percurso de barco até a Vila do Abraão, sede da Ilha Grande, é menos distante partindo do Cais de Conceição de Jacaré [Mangaratiba] em comparação com os cais localizados no município de Angra dos Reis [Cais de Santa Luzia e Cais da Lapa]. Essa prática parece ter sido intensificada recentemente, pelo fato de que 'guias turísticos' passaram a entrar nos ônibus oficiais que operam a linha Rio de Janeiro - Angra dos Reis, na altura de Conceição de Jacaré, com o intuito de convidar os passageiros [turistas] para realizarem o trânsito até a Ilha Grande a partir dessa localidade. Por fim, merece ênfase que todos os ônibus fretados que se destinam a Angra dos Reis necessitam realizar um cadastro junto à Prefeitura Municipal, por intermédio da Fundação de Turismo de Angra dos Reis [TurisAngra]. Esse cadastro solicita informações sobre controle e gerenciamento dos ônibus, micro-ônibus e vans de fretamento. De acordo com a Prefeitura (2016) são cobradas as seguintes taxas: Ônibus, R\$ 3.144,46; Micro-ônibus, R\$ 1.572,23; Vans, R\$ 786,12. Ainda segundo o mesmo órgão, as excursões turísticas com reservas em meios de hospedagem pagarão somente uma tarifa de R\$ 200,00.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do referencial teórico, especialmente os conceitos de turismo, espaço geográfico e sistema de transportes turístico, pôde-se notar a importância de considerar o deslocamento espacial na análise do Turismo. Revelou-se também importância da definição e do entendimento do conceito de espaço geográfico

como um referencial teórico-metodológico nas análises de Turismo, visto que essa atividade estrutura e reestrutura este espaço. Ainda sobre a relevância do deslocamento espacial, deve-se destacar o papel dos transportes na prática do Turismo e, conseqüentemente, para o desenvolvimento da localidade receptora. O sistema de transportes é decisivo para a prática turística, visto que condiciona o deslocamento dos visitantes, amplificando os fluxos à localidade receptora de acordo com sua integração, eficácia e segurança. Ademais, é importante notar a relevante empregabilidade empírica da distinção conceitual entre turistas e excursionistas, dado que essas categorias permitiram uma elucidação da análise do estudo de caso. Para os visitantes de Angra dos Reis oriundos de ônibus fretados, utilizar essas categorias permitiu tipificar o tipo de emissão de fluxo que diferentes estados da federação realizam.

Dessa forma, notou-se que não existe uma relação trivial entre maior fluxo de ônibus fretados e maior número de turistas, que pernoitam no local receptor utilizando das infraestruturas de hospedagem. O estado do Rio de Janeiro, mesmo sendo o que mais emite ônibus fretados para Angra dos Reis, emite muito menos ônibus de turistas em relação a, por exemplo, São Paulo, sendo de excursionistas em quase sua totalidade. Algumas hipóteses foram levantadas para justificar isso, tais como a proximidade geográfica, a presença de linhas intermunicipais e a utilização de outro Cais, com destino a Ilha Grande. Além disso, do ponto de vista de uma análise mais ampla do Turismo no município de Angra dos Reis, conclui-se que o setor privado tem subutilizado as potencialidades turísticas da porção continental da cidade. Todos os ônibus fretados investigados no período abarcado por esta pesquisa tinham como destino ou a Ilha Grande, ou passeios turísticos na Baía. Sendo assim, propõe-se que outros circuitos alternativos a estes possam ser evidenciados e explorados sob a perspectiva do planejamento turístico.

REFERÊNCIAS

- Alves Filho, D. de S. (2004). Angra dos Reis: monumentos históricos entre a indústria e o paraíso. Dissertação, Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Link
- Barretto, M (1995). Manual de iniciação ao estudo do Turismo. Campinas, SP: Papirus.
- Barros, E. S. de. (2002). O ônibus e o turismo: posicionamento do turismo rodoviário no Brasil na visão de transportadores turísticos por fretamento da grande São Paulo. Dissertação, Mestrado em Ciências da Comunicação, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Beltrão, O. D. (2001). Turismo: a indústria do século XXI. Osasco, SP: Novo Século.
- Bertoncello, R. (1992). Processo de modernização e espaço local: o caso do município de Angra dos Reis (RJ). Dissertação, Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Campos, L. C.de A. M. & Gonçalves, M. H. B (1998). Introdução ao turismo e hotelaria. Rio de Janeiro: Senac.
- Corrêa, R. S. (2008). Angra dos Reis: Contribuição ao entendimento de uma pretensa vocação turística. Pensando o turismo a partir do território. Anais... 4º Encontro Nacional de Grupos de Pesquisa, ENGRUP, São Paulo, p. 252-278. Link
- Cruz, R. C. A. (2007). As redes, o território e o turismo. In: Cruz, R. C. A. Geografia do Turismo: de lugares a pseudo-lugares. São Paulo: Roca.
- Dias, R. (2005). Introdução ao turismo. São Paulo: Atlas.
- Fratucci, A. C (2009). Refletindo sobre a gestão dos espaços turísticos: perspectivas para as redes regionais de turismo. Turismo em Análise, 20(3), 391-408. Link
- Ignarra, L. R. (2007). Fundamentos do turismo. São Paulo: Pioneira.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). Município de Angra dos Reis. Link
- Lohmann, G., Fraga, C. & Castro, R. (2013). Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Elsevier Campus.
- Lohmann, G. & Panosso Netto (2012). Teoria do Turismo: Conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph.

- Lopes Júnior, W. M. (2016). Fluxo de automóveis nos estacionamentos públicos e privados da cidade turística de Angra dos Reis-RJ. *Turismo em Análise*, 27(2), 429-453. Link
- Machado, L. O. (1995). Angra dos Reis: porque olhar para o passado?. In: *Diagnóstico Sócio-Ambiental do Município de Angra dos Reis*. Convênio Furnas-UFRJ, Rio de Janeiro. Link
- Magalhães, M. T. Q. (2010). Fundamentos para a pesquisa em transportes: reflexões filosóficas e a contribuição da ontologia de Bunge. Tese, Doutorado em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília. Link
- Ministério do Turismo. (2007). Classes C e D, um novo mercado para o turismo brasileiro. Relatório Final. Brasil. Link
- Moraes, A. C. R. de (2000). Bases da formação territorial do Brasil: O território colonial brasileiro no 'longo' século XVI. São Paulo: Hucitec.
- Palhares, G. L. (2002). Transportes turísticos. São Paulo: Aleph.
- Palhares, G. L. (2005). Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: Trigo, L. G. G. (Org.). *Análises globais e regionais do turismo brasileiro*. p. 641-669. São Paulo: Roca.
- Paolillo, A. M. & Rejowski, M. (2002). Transportes. São Paulo: Aleph.
- Pearce, D. G. (2003). Geografia do Turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens. São Paulo: Aleph.
- Prado Júnior, C. (1983). História econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense.
- Prefeitura Municipal de Angra dos Reis. (2016). Angra dos Reis. Fundação de Turismo de Angra dos Reis - TurisAngra. Link
- Rejowski, M. (2005). Desenvolvimento do turismo. In: Rejowski, M. (org.) *Turismo no percurso do tempo*. São Paulo: Aleph.
- Roná, R. di (2002). Transportes no turismo. Barueri, SP: Manole.
- Santos, M. (2004). A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (1998). Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico informacional. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. & Silveira, M. L. (2001). O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record.
- Siqueira, P. (1989). Os caiçaras e a Rio-Santos. *São Paulo em Perspectiva*, 3(4) 62-65. Link
- Torres, F. de la. (2002). Sistemas de transporte turístico. São Paulo: Roca.
- Trigo, L. G. G. (1998). A sociedade pós-industrial e o profissional em Turismo. Campinas, SP: Papyrus.
- Urry, J. (2001). O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel, SESC.
- Youell, R. (2002). Turismo: uma introdução. São Paulo: Contexto.

NOTAS

- [1] Wilson Martins Lopes Júnior - Doutor. Professor do Programa de Pós-Graduação em Turismo e do Curso de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, Brasil. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/9213724832027329>. E-mail: wmlopesjunior@id.uff.br
- [2] Processo Editorial: Recebido 16 JUN 2017; Avaliado: JUL-AGO; Aceito: 4 JAN 2018.
- [3] Para melhor compreensão dessas questões históricas, econômicas e territoriais no contexto brasileiro, buscou-se apoio em Moraes (2000), Prado Júnior (1983) e Machado (1995).