

ROTAS TURÍSTICAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO - MAPEAMENTO GEOGRÁFICO DAS ATRATIVIDADES E CUSTOS ENVOLVIDOS

Henrique Lugon Ferreira Silva

Marta Monteiro da Costa Cruz (orientadora)

Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Área: Transportes
Universidade Federal do Espírito Santo

RESUMO

Este projeto Iniciação Científica propõe o desenvolvimento da geração de uma interface gráfica com o mapeamento de todas as rotas turísticas do Espírito Santo, com o levantamento de dados referentes às premissas adotadas no modelo matemático desenvolvido para as Rotas turísticas do Estado do Espírito Santo, suas atrações e seus Custos Envolvidos. Neste sentido, será realizada a interligação da interface gráfica desenvolvida com o modelo matemático já desenvolvido.

1. OBJETIVO

A indústria turística gera empregos, aumenta a renda e a entrada de divisas estrangeiras, estimula o investimento de capital e gera oportunidades para a criação de pequenos negócios. Estimula, também, a ligação da política e economia local, regional, nacional e global. Esse fato tem provocado interesse nos estados da federação por esse ramo de atividade. O governo do estado do Espírito Santo com seus 78 municípios, divididos em 4 mesoregiões e 13 microregiões, tem focado o seu planejamento estratégico até 2020 baseado na descentralização de suas principais atividades econômicas, hoje concentrada na região da Grande Vitória (Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra), representada por uma área com cerca de 30Km de raio. Alinhado com esse planejamento e considerando a indústria turística não só uma das principais atividades econômicas do estado, mas também fundamental nesse processo de descentralização, o governo estadual, através da Secretaria de Economia e Planejamento (SEP) e da Secretaria de Estado de Turismo (SETUR) criou, a partir de 2001, sete rotas turísticas que abrangem cerca de 70% da área total do E.S. (SETUR, 2009). O objetivo deste estudo é então propor a geração de uma interface gráfica com o mapeamento de todas as rotas turísticas do Espírito Santo, com o levantamento de dados referentes às premissas adotadas no modelo matemático. Em seguida, será feita a interligação da interface gráfica desenvolvida com o modelo matemático já desenvolvido.

2. MÉTODO UTILIZADO

O problema a ser estudado baseou-se no cálculo do Custo de caminho mínimo (RAGESDALE, 2004), onde para resolver este problema como um modelo de fluxo de rede requer que os vários nós tenham alguma oferta ou demanda. Este conceito foi adaptado ao estudo das rotas turísticas do Espírito Santo, buscando verificar principalmente a capacidade total de atratividade das rotas, em termos de turismo e indicar aquelas rotas que necessitam um investimento em infra-estrutura de transporte para melhorar sua atratividade ao turismo. A Figura 1 apresenta a representação do modelo de otimização em rede já desenvolvido.

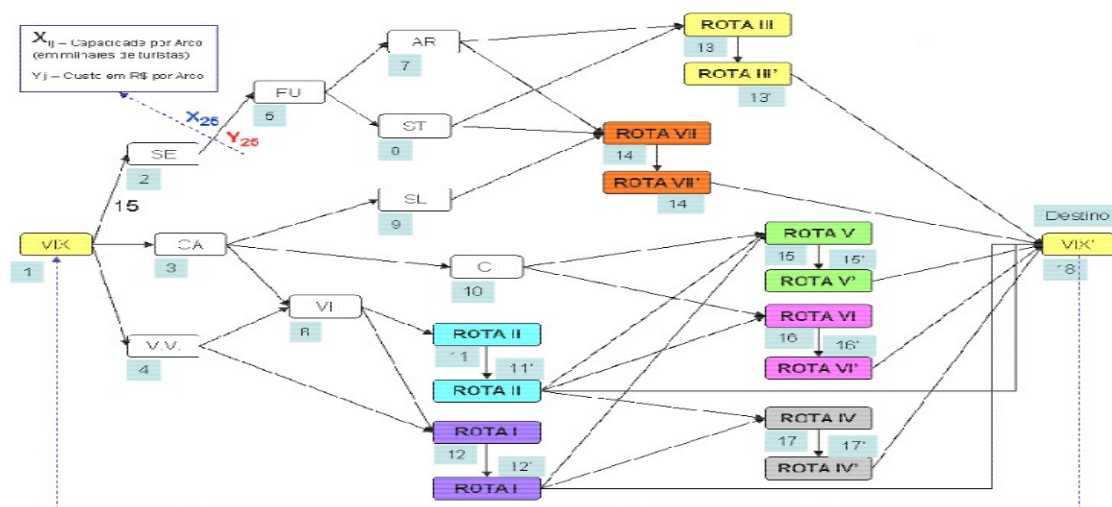


Figura 1 – Modelagem para Rotas Turísticas para o Espírito Santo

Foram estabelecidas 7 (sete) rotas turísticas com seus respectivos municípios (SETUR, 2009), que são: Rota do Sol e da Moqueca; Rota do Mar e das Montanhas, Rota do Verde e das Águas, Rota da Costa e da Imigração, Rota dos Vales e do Café, Rota do Caparaó e Rota dos Imigrantes.

3. PRINCIPAIS RESULTADOS OBTIDOS

Foi considerado nesse estudo que o fluxo de turistas, ou seja, o número de turistas que se movimenta através das rotas turísticas é função das atratividades que cada rota possui, de sua capacidade em absorver um número cada vez mais expressivo de turistas e da condição de suas vias de acesso. A capacidade para acomodar os turistas é função direta do número de leitos (hotéis, casas e aptos para locação, áreas de campings, dentre outros), do número de restaurantes e/ou estabelecimentos para a aquisição de mantimentos e de sua infra-estrutura disponível para o transporte interno (transporte público, áreas para estacionamento e condição das vias municipais).

A condição de suas vias de acesso é função direta do tipo de rodovia (federal, estadual ou municipal), de seu estado de conservação e da existência ou não de custos-extras tais como pedágios e/ou inibidores de velocidade acima do permitido (popularmente conhecidos como “pardais”). Para efeito de análise foi considerado o mês de Janeiro por ser considerado o período de Verão, compreendendo as férias escolares e, portanto, com um fluxo mais concentrado de turistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Hillier F., Lieberman G., (2004) - Introdução à pesquisa operacional McGrawHill
 Ragesdale, C. (2004) Spreadsheet Modeling & Decision Analysis, Thomson South-Western, USA
 Secretaria de Turismo ES(2009) – Rotas turísticas - <http://www.turismo.es.gov.br/default.asp> acessado em 28/05/2009.