

A FORMATAÇÃO DE UM ROTEIRO A PARTIR DO TRANSPORTE COMO O PRODUTO TURÍSTICO NO MUNICÍPIO DE QUISSAMÃ – RJ

**Elaine Rosas Vale
Fátima Priscila Morela Edra
Manoela Carneiro Marinho
Thiago Ramos**

Universidade Federal Fluminense - UFF
Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo a realização de uma proposta fazendo uso do transporte como produto turístico para a cidade de Quissamã na área ao entorno e em parte do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba. Esta ação justifica-se no fato de recentemente o Parque Nacional ter recebido o Plano de Manejo. Assim, itens como a infraestrutura, organização, plano orçamentário e legalidade são apresentados. Para isso, analisa-se o roteiro já existente no espaço para verificação dos pontos fracos seguindo estudo que possibilitou na elaboração de novo roteiro, contemplando maior área visando fomentar e agregar valor à atividade turística da região.

ABSTRACT

This work has as objective the accomplishment of a project making use of the transport as tourist product for the city of Quissamã in the area to the I spill and partly of the National Park of the Sandbank of Jurubatiba. This action is justified in the fact of recently the Park to have received the Plan of Handling. Like this, items as infrastructure, organization, budget plan and legality are presented. For that, the itinerary is already analyzed existent in the space for verification of the weak points study that made possible in the elaboration proceeding again itinerary, contemplating larger area seeking to foment and to join value to the tourist activity of the area.

1. INTRODUÇÃO

A região conhecida turisticamente como Costa do Sol é composta pelos seguintes municípios do Estado do Rio de Janeiro: Quissamã, Carapebus, Macaé, Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Cabo Frio, Arraial do Cabo, Búzios, Araruama, São Pedro da Aldeia, Iguaba Grande, Saquarema e Maricá. Anualmente, apenas algumas dessas cidades recebem um grande volume de turistas. Por esse motivo, os poderes públicos e empresários dos demais municípios vêm percebendo a necessidade de maior investimento no que diz respeito ao planejamento e gestão das atividades turísticas. Se tratando de Quissamã, torna-se necessária primeiramente a preparação da cidade para um desenvolvimento integrado, criando meios de fortalecimento de micros, pequenas e médias empresas, comércio e prestação de serviços, visando seu crescimento econômico e a geração de emprego e renda. Carece ainda, de uma adequada capacitação de recursos humanos e infraestrutura, básica e turística, para que os potenciais atrativos turísticos da comunidade venham a se desenvolver adequadamente.

Um destes potenciais é o Parque Nacional da Restinga do Jurubatiba que compreende Macaé, Carapebus e Quissamã. Desde 2001, vem sendo desenvolvido um trabalho coordenado em seu entorno, com vistas na implantação de um projeto de turismo sustentável de base local. Em Quissamã, além das atividades desenvolvidas pelo poder público municipal pode-se observar ações que partem da iniciativa privada, ações estas que unem o Parque ao Canal Campos - Macaé, outro potencial de grande relevância histórica. Com aproximadamente 100 km de extensão, dos quais 35 km em território quissamaense, à época, era considerado o segundo maior canal construído do mundo, superado apenas pelo Canal de Suez. Poucos anos após sua conclusão, inaugurou-se a Estrada de Ferro Macaé-Campos e o canal entrou em desuso.

As ações acima referidas se tratam de atividades turísticas que vem sendo realizados desde 2005, pelo Sr. Luiz Carlos Padilha que oferece dois trajetos em passeios de barco no Canal do centro da cidade até a Lagoa de Carapebus, passando pelo Horto Municipal e Lagoa do Paulista, e ainda em direção à Lagoa Feia – divisa com o município de Campos dos Goytacazes, passando por diversos patrimônios históricos como a Fazenda Machadinha. O roteiro une a história com toda a importância da preservação ambiental do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba.

Esta proposta demonstra a situação atual da atividade turística desempenhada e apresenta um planejamento identificando os problemas e as formas de melhoria do produto, o que vem colaborar com o desenvolvimento organizado do turismo na cidade de Quissamã.

2. O CENÁRIO ATUAL

O roteiro turístico que atualmente é desenvolvido por barco que inclui o Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, ocorre em sua maioria na parte da manhã, pois o clima é mais ameno e se torna possível observar espécies diversas da fauna e flora local, como: jacaré do papo amarelo, corujas, ninféias e bromélias entre outros (figura 1). Para a realização do passeio torna-se necessário o agendamento com o responsável pelo mesmo, Sr. Luiz Carlos, ou ainda nas agências de receptivo da cidade.

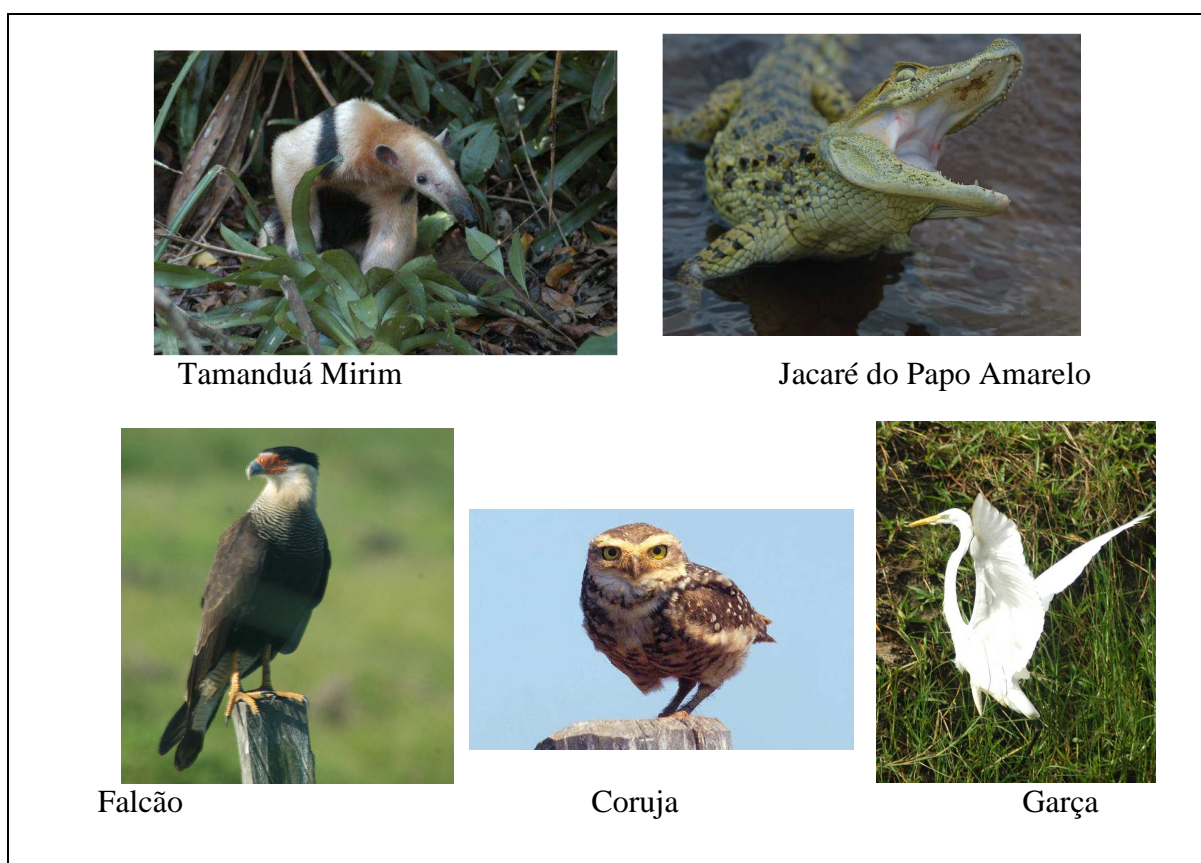


Figura 1: Fauna local.

Fonte: Genílson Pessanha.

2.1 O passeio de barco

O passeio se inicia no centro da cidade até o Horto Municipal com o tempo de duração médio de 40 minutos, com breve parada para se observar a agricultura local. Do Horto Municipal até a Lagoa do Paulista, mais 50 minutos, com uma parada para banho de Lagoa e de mar, já que nesta localidade, encontra-se apenas um cômodo de areia dividindo-os. Partindo da Lagoa do Paulista à Lagoa de Carapebus, há ainda mais 1 hora de viagem.

Até a presente data, os embarques são realizados na avenida que beira o canal, mais precisamente na parte posterior da casa do proprietário, no centro da cidade e se utiliza de um deck, que está em período de finalização pelo Poder Público local. A parada no Horto Municipal também se utiliza do mesmo modelo de construção. O ponto final da viagem se localiza na praia de Carapebus e o retorno até Quissamã se dá a bordo do próprio barco.

2.2 A infraestrutura

Há três *decks* em fase de construção (figura 2). As estruturas são localizadas em Machadinha, no Centro da cidade e no Horto Municipal. Vale ressaltar que o *deck* construído no centro da cidade irá ser transferido para as instalações do Parque Municipal.



Figura 2: *Decks* em fase final de construção.

Fonte: Autores.

Fazem parte da infraestrutura ainda, três barcos motorizados com capacidade para doze, cinco e três pessoas, coletes salva-vidas para todos os passageiros, o maior e mais estruturado deles

possui sistema de som e cobertura que minimiza os raios solares (figura 3).

2.3 Pontos negativos

O desperdício do Canal Campos-Macaé como eixo de navegação e transporte se aprofundou com o passar dos anos ao ponto de hoje a sua navegabilidade, em extensões nos municípios de Macaé, Carapebus, Quissamã e Campos dos Goytacazes, ser inviabilizada por pontes mal conservadas (figura 4) e baixas em relação ao nível da lâmina d'água, principalmente em certas épocas do ano, quando o nível do canal é alterado pelo volume de água das chuvas; aterros de margens por proprietários de terras ao longo da via, assoreamento e estreitamento de calha, além da falta de manutenção da via, o que em alguns pontos, já compromete a atividade. Outra grande preocupação é o forte número de animais que realizam travessias no canal. Os trechos ainda navegáveis situam-se em grande parte dentro do território de Quissamã: próximo à Restinga de Jurubatiba e desde a Sede Municipal até a Lagoa Feia.



Figura 3: Embarcações utilizadas no passeio.

Fonte: Genílson Pessanha.



Figura 4: Ponte mal conservada do centro da cidade.

Fonte: Autores.

Os barcos utilizados não possuem certificado de segurança de navegação perante o órgão regularizador – Capitania dos Portos, o que gera falta de credibilidade e insegurança por parte dos passageiros; além disso, não possuem equipamentos de emergência, como sinalizadores,

aparelhos de GPS e bóias salva-vidas.

O retorno do passeio ocorre de forma monótona, uma vez que os turistas realizam a ida até o município de Carapebus por meio dos barcos, torna-se infundado retorno se dar pelo mesmo modo. O canal é estreito, apesar de se apresentar de forma cativante ao seu visitante, pode se tornar cansativo, se realizado mais de uma vez por dia.

Os pilotos dos barcos atuam de forma não legalizada, pois não são especializados, nem possuem habilitação necessária para pilotar as embarcações turísticas.

3. A PROPOSTA

Após análise das condições atuais, foi verificado que a melhor opção é a de reformular o atrativo turístico, tornando-o um produto, o qual seja legalizado, seguro e atraente tanto aos visitantes quanto aos moradores do município. Gerando desenvolvimento turístico sustentável que viabilize a geração de renda na integração da comunidade, além de maior visibilidade turística ao município.

3.1 O roteiro

O circuito inicia-se em um dos casarões históricos do município – Museu Casa Quissamã (figura 5). Neste local o visitante irá conhecer um dos seus principais produtos turísticos, que conta a história do município no ciclo da cana-de-açúcar. Vale ressaltar que em seu entorno se encontram as instalações do Parque Municipal, onde haverá o *deck* para embarque.



Figura 5: Museu Casa Quissamã.
Fonte: Adílson Pessanha.

Já embarcados, os visitantes seguem em direção ao Horto Municipal, onde será possível a visualização da Usina, que foi o Primeiro Engenho de cana-de-açúcar da América Latina. Na chegada ao Horto receberão informações sobre a agricultura ali desenvolvida, com tempo de duração de 20 minutos.

Passado este tempo, os visitantes retornam à embarcação, com destino à Lagoa do Paulista, que já faz parte do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, onde é possível deleitar-se com a beleza cênica local. Chegada à Lagoa, há tempo de 30 minutos para os visitantes poderem aproveitar o local com mergulhos na própria lagoa, ou ainda no mar que se encontra a um cômodo de distância (figura 6).

A parte final do passeio de barco é considerada a de maior esplendor. Terminado o tempo na Lagoa do Paulista, os visitantes embarcam rumo a Lagoa de Carapebus. Neste trecho o contato com a natureza é ainda maior com os túneis naturais oriundos das copas das árvores e maior presença de animais, o que torna o passeio encantador e marcante.



Figura 6 – Lagoa do Paulista: um cômodo de areia dividindo a lagoa do mar.

Fonte: Autores.

Chegada à Lagoa de Carapebus terá uma parada de 30 minutos onde há a despedida do barco e o embarque nos buggies. Estes conduzirão os visitantes ao longo da orla que corta o Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, tais como, a praia de Carapebus e de João Francisco até o Parque Municipal e término do passeio.

Vale ressaltar que neste roteiro a atividade irá acontecer simultaneamente. No momento em que um grupo de turistas inicia seu passeio a bordo do barco, um outro grupo parte do mesmo ponto nos buggies. Chegando em Carapebus, há a troca dos grupos nos transportes turísticos, onde ocorre a possibilidade de uma troca de experiências e informações. Desta forma o roteiro se torna economicamente viável, pois otimiza os custos e aumenta a receita.

3.2 Infraestrutura

A infraestrutura proposta é a construção de um deck na Lagoa de Carapebus, que somado aos dois que já estão em construção, totalizarão três decks, os quais atenderão as normas e padrões da ABNT; três receptivos turísticos para acolhimento dos visitantes com equipamentos de apoio, tais como: banheiros, bebedouros, cantina e informações turísticas da cidade localizadas no Horto Municipal, na Lagoa de Carapebus e no Parque Municipal. Este contará também com posto de vendas de souvenirs. Além de um barco e três buggies.

O barco destinado ao passeio terá capacidade para 12 pessoas, sendo este legalizado perante à Capitania dos Portos. Três buggies que seguirão os padrões de legalização adotados pela Secretaria de Turismo do estado do Rio Grande do Norte (figura 7). Terão pintura especial

nas laterais com o logotipo e a identificação da cooperativa.

3.3 A mão-de-obra

A proposta determinada é de que o serviço prestado seja realizado a partir da criação de uma cooperativa de condutores de buggies, barcos e atendentes para os receptivos, da região ao entorno do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, visando o empoderamento da comunidade local, contribuindo assim, para aumento da geração de renda.



Figura 7: Modelo de buggy e barco que serão utilizados.

Fonte: Buggy-turismo e Autores.

Os pré-requisitos necessários para os condutores fazerem parte da cooperativa são:

I – Ser habilitado conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro nos casos dos pilotos de buggies; ser habilitado conforme estabelece a Capitania dos Portos, no caso dos pilotos do barco;

II – Ter concluído curso de capacitação para pilotos turísticos ministrado pelo SETUR ou por instituições de Educação Profissional, autorizadas pelo mesmo com as seguintes matérias:

- a) Curso sobre turismo – 08 horas aulas;
- b) Educação de trânsito – 08 horas aulas;
- c) Atendimento ao público – 04 horas aulas;
- d) Relações interpessoais no trabalho – 08 horas aulas;
- e) Cidadania/ Meio Ambiente – 04 horas aulas;
- f) Primeiros Socorros – 20 horas aulas;
- g) Mecânica para buggies / Mecânica para arcos – 08 horas aulas;
- h) Qualidade na prestação de serviços – 08 horas aulas;
- i) Carga horária total: 68 horas.

III – Residir na área de credenciamento com apresentação de comprovante de endereço;

Os pré-requisitos necessários para os atendentes dos receptivos fazerem parte da cooperativa são:

I – Ter concluído curso de capacitação para atendentes turísticos ministrado pelo SETUR ou por instituições de Educação Profissional, autorizada pelo mesmo com as seguintes matérias:

- a) Curso sobre turismo – 08 horas aulas;

- b) Atendimento ao público – 04 horas aulas;
- c) Relações interpessoais no trabalho – 08 horas aulas;
- d) Cidadania/ Meio Ambiente – 04 horas aulas;
- e) Primeiros Socorros – 20 horas aulas;
- f) Qualidade na prestação de serviços – 08 horas aulas.
- g) Carga horária total: 52 horas

II – Residir na área de credenciamento com apresentação de comprovante de endereço.

4. PLANO ORÇAMENTÁRIO

4.1 Investimento

Em relação ao plano orçamentário, os custos se desdobram nas seguintes aquisições e despesas:

<i>ESPECIFICIDADE</i>	<i>VALOR UNITÁRIO R\$</i>	<i>CUSTO R\$</i>
3 Buggies	10.000,00	30.000,00
1 Barco de passeio	22.000,00	22.000,00
1 Deck	50.000,00	50.000,00
Curso de Capacitação (68hs) Hora/Aula – Professor	120,00	8.160,00
Curso de Capacitação Manutenção	—	2.000,00
2 Receptivos de médio porte	30.000,00	60.000,00
1 Receptivo de grande porte	50.000,00	50.000,00
TOTAL		222.160,00

4.2 Operacional

Consumo do Buggy: ele faz aproximadamente 10 km/l considerando que em cada roteiro ele andarà aproximadamente 35 km ida e mais 35 km de volta, totalizarà 70 km, que correspondem a 7 l. ao valor de R\$ 2,09 (custo do Diesel), o gasto com combustível para o buggy é de R\$ 14,63 aproximadamente por Buggy. Levando em consideração o proposto pelo roteiro que são três buggies, esse valor chega a quantia de R\$ 43,89.

A embarcação por sua vez, realiza o trajeto de 36 km (19.438 milhas aproximadamente) de ida e a mesma distância para o seu retorno, totalizando 72 km (38.876 milhas). 72 km correspondem a 20 l à R\$ 2,092 (custo do Diesel), o gasto total com o combustível para o barco é de R\$ 41,80 aproximadamente.

Para calcular o total da viagem são agrupados todos os valores de gastos os quais são divididos pelo total de passageiros, mais os custos de investimento de estruturação e ainda os valores contratação (pessoal da cooperativa). Assim, dividindo este valor total de combustível R\$ 85,69, por 24 pessoas (capacidade máxima permitida) é obtido o valor de R\$ 3,57 por passageiro.

Exemplo: Se o valor do passeio for de R\$25,00 por pessoa, a quantia total obtida será de R\$ 600,00. Deste valor é subtraído R\$ 83,69 de combustível; a depreciação do barco é de 5% ao ano, que é de R\$ 1100,00 divididos por 12, chega-se ao total de R\$ 91,66 ao mês; Do veículo é de 20% ao ano que é de R\$ 2.000,00, este valor dividido por 12, chega-se ao total de R\$ 166,66 por mês para cada veículo. No total de três buggies a depreciação é de R\$ 499,98 ao mês.

O custo total da depreciação ao mês é dividido pelo número total de viagens estimadas no mesmo, que são oito. Assim, R\$ 91,66 (depreciação da embarcação) mais R\$ 499,98 (depreciação dos buggies) divididos por 8. A perda por depreciação por viagem é de R\$ 73,955. Supondo-se que o pagamento dos pilotos cooperativados seja R\$ 30,00, que são quatro; e R\$ 25,00 para os atendentes nos receptivos, que são três; o total é de R\$ 195,00 por viagem.

Assim, o lucro total da viagem R\$ 600,00 menos os gastos com combustíveis de R\$ 83,69, menos a depreciação de R\$ 73,96, menos os gastos com pagamentos de R\$ 195,00 por viagem, é obtido o lucro de R\$ 247,35.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se com a implementação desta proposta o desenvolvimento local com base no Turismo Sustentável, respeitando o meio ambiente e a comunidade, gerando renda para a população, além de seguir os padrões e regulamentações vigentes.

É sabido que o transporte é de vital importância para o turismo, se percebe a capacidade dos veículos deixarem de ser meras ferramentas de empregabilidade da atividade turística e se tornarem o próprio atrativo.

Para que haja uma implementação de forma a abranger todos os critérios pré-estabelecidos neste artigo, foi visto a necessidade de uma parceria entre o Poder Público e a Iniciativa Privada. Se faz necessário o aprofundamento da área de divulgação, com a criação de um plano de marketing para que o produto consiga se fortalecer como indutor do turismo sustentável no município.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARNEIRO DA SILVA, J (1836) *Memória sobre a abertura de um novo canal para facilitar a comunicação entre a cidade de Campos dos Goytacazes, e a vila de São João de Macaé*.
- LAMEGO, A (2000) *A Terra Goitacá à Luz de Documentos Inéditos (t. V)*. Apud SOFFIATI NETTO, A. Os canais de navegação do século XIX no Norte Fluminense: canal Campos-Macaé - Representação ao Ministério Público.
- Prefeitura Municipal de Quissamã (2008) *Projeto Jurubatiba Sustentável – Canal Campos Macaé*. Disponível em endereço eletrônico: <http://www.quissama.org>. Acessado em maio de 2008.
- Prefeitura Municipal de Quissamã (2008) *Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável – Anexo: Ficha de Inventário de Bens e Imóveis*. Disponível em endereço eletrônico: <http://www.quissama.rj.gov.br>. Acessado em junho de 2008.
- Virgílio, Liziane (2004) *Bugueiros potiguaros buscam capacitação profissional em curso promovido pela Setur*. Disponível em endereço eletrônico: http://www.uor.com.br/noticias/2004_1/20040511c.htm . Acessado em 25 de maio de 2008.
- www.cptj.mar.mil.br – Acessado em 31 de maio de 2008.
- www.mercadolivre.com.br – Acessado em 23 e 25 de maio de 2008.
- www.quatorrodas.abril.com.br – Acessado em 03 de junho de 2008.

www.buggyturismo.com.br - Acessado em 23 de maio de 2008.
www.rntur.com – Acessado em 23 de maio de 2008.