

Turismo, Lazer e Negócios 2

Giovanna Tavares
(Organizadora)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Giovanna Adriana Tavares Gomes
(Organizadora)

Turismo, Lazer e Negócios 2

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Natália Sandrini e Lorena Prestes

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

T938 Turismo, lazer e negócios 2 [recurso eletrônico] / Organizadora
Giovanna Adriana Tavares Gomes. – Ponta Grossa (PR): Atena
Editora, 2019. – (Turismo, Lazer e Negócios; v. 2)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-327-9

DOI 10.22533/at.ed.279191504

1. Turismo. I. Gomes, Giovanna Adriana Tavares.

CDD 380.14591

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

No segundo volume do e-book Turismo, Lazer e Negócios apresentamos uma série artigos ressaltando a diversidade e interdisciplinaridade da atividade profissional do Turismo. São estudos extremamente inovadores que apresentam “estudos de caso” nos seguintes segmentos: Acessibilidade e Turismo, Turismo Pedagógico (experiências de viagem e turismo cemiterial) , Turismo Cultural (cidades históricas e artesanato). Cias aéreas (Low cost), Negócios em Hotelaria entre outros temas de extrema importância para o desenvolvimento e crescimento da atividade profissional do Turismo no Brasil. Sendo o Turismo uma atividade própria de consumo que combina ações públicas e privadas com a exigência de grandes investimentos financeiros e tecnológicos, no fornecimento de bens e serviços aos turistas, necessita de modelos de gestão e planejamento que fomentem a atividade de modo que turistas e comunidades (terra e nova comunidade) convivam minimamente em harmonia e que efetivamente consigam seu sustento de forma responsável e sustentável. Portanto ressalto a relevância dos artigos aqui apresentados, tanto pela qualidade da pesquisa, escrita e diversificação dos temas, quanto pela contribuição aos acadêmicos, empresários e poder público que se dedicam ao negócio do Turismo e necessitam de dados para maximizar os resultados de sua gestão.

Giovanna Adriana Tavares Gomes

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
AN ANALYSIS ABOUT THE IMPORTANCE OF TOURISM ON THE EMPLOYMENT IN MANGARATIBA	
Rodrigo Silva Chaves de Almeida Joilson de Assis Cabral Bruno Magalhães Barcellos de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.2791915041	
CAPÍTULO 2	11
ARTESANATO E TURISMO: ARTESANATO, VALORIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	
Sandra Cristina Alves Luís Luís Mota Figueira	
DOI 10.22533/at.ed.2791915042	
CAPÍTULO 3	14
LOW COST CARRIERS E BASES OPERACIONAIS. O CASO DA RYANAIR	
Cláudia Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.2791915043	
CAPÍTULO 4	24
LOW COST CARRIERS NA EUROPA. O CASO DA RYANAIR E DA EASYJET	
Cláudia Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.2791915044	
CAPÍTULO 5	37
PRODUTOS E MERCADOS: HOTELARIA	
Elizabeth Kyoko Wada	
DOI 10.22533/at.ed.2791915045	
CAPÍTULO 6	54
TURISMO ACESSÍVEL EM PARQUES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO NO PARQUE DA CIDADE SARAH KUBTSCHEK – BRASÍLIA	
Elielba Rosa Moura Mesquita Donária Coelho Duarte	
DOI 10.22533/at.ed.2791915046	
CAPÍTULO 7	68
TURISMO CEMITERIAL E SUAS CIRCUNSTÂNCIAS	
José Augusto Maia Marques	
DOI 10.22533/at.ed.2791915047	
CAPÍTULO 8	86
TURISMO E FORMAÇÃO TÉCNICA: RELAÇÃO ENTRE TEORIA E PRÁTICA NO CURSO TÉCNICO EM EVENTOS DO <i>CAMPUS</i> BRASÍLIA DO IFB	
Juliana Viégas Pinto Vaz dos Santos Daniela Veiga de Oliveira Erika de Oliveira Lima	
DOI 10.22533/at.ed.2791915048	

CAPÍTULO 9	102
TURISMO EM AMBIENTES URBANOS: OS BAIRROS DE PINHEIROS E VILA MADALENA EM SÃO PAULO (SP)	
Maria do Rosário Rolfsen Salles	
Maria Angela De Abreu Cabianca	
Roseane Barcellos Marques	
DOI 10.22533/at.ed.2791915049	
CAPÍTULO 10	115
TURISMO PEDAGÓGICO: VIAJANTES NO PROJETO LATINIDADE LUSO HISPÂNICA	
Nilza Maria da Silva Cerqueira Brito	
Giovanna Adriana Tavares Gomes	
Elaine Gomes Borges	
Evelyn Cristina Ribeiro Bucar	
DOI 10.22533/at.ed.27919150410	
CAPÍTULO 11	136
VIAGEM A OURO PRETO, A PARTIR DOS OLHARES DE MANUEL BANDEIRA E CECÍLIA MEIRELES	
Luís Antônio Contatori Romano	
DOI 10.22533/at.ed.27919150411	
SOBRE A ORGANIZADORA	149

AN ANALYSIS ABOUT THE IMPORTANCE OF TOURISM ON THE EMPLOYMENT IN MANGARATIBA

Rodrigo Silva Chaves de Almeida

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro,
Departamento de Administração e Turismo
Nova Iguaçu – RJ

Joilson de Assis Cabral

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro,
Departamento de Ciências Econômicas
Seropédica - RJ

Bruno Magalhães Barcellos de Souza

Universidade Federal Fluminense, Faculdade de
Turismo e Hotelaria
Niterói - RJ

RESUMO: Atualmente, as atividades específicas do setor de turismo influenciaram positivamente o crescimento econômico dos municípios. Os formuladores de políticas são responsáveis por políticas públicas atuais visando gerar novos empregos locais. Este estudo analisa os empregos formais relacionados às atividades específicas do setor turístico no município de Mangaratiba, localizado na Costa Verde, no estado do Rio de Janeiro. Este trabalho pretende verificar o desempenho dessas atividades na criação e manutenção de empregos formais em Mangaratiba, a fim de considerá-la (ou não) um destino turístico. Para tanto, foi realizado um estudo descritivo e exploratório, por análise documental, utilizando os dados apresentados na Relação Anual de Informações Sociais

(RAIS), do Ministério do Trabalho (MTE), entre 2006 e 2014. As principais conclusões deste estudo São: o turismo tem crescido no município e a dependência do turismo para criar emprego e renda está aumentando para os nativos de Mangaratiba. Esta é uma das principais atividades econômicas do município. Portanto, Mangaratiba pode ser considerado um destino turístico.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades características do turismo; Emprego formal; Município turístico; Mangaratiba.

ABSTRACT: Nowadays, the specific activities of the tourism sector have influenced positively the economic growth of the municipalities. The policy makers are responsible by present public policies aiming to generate new local employments. This study analyses the formal jobs related to the specific activities of the tourism sector in the municipality of Mangaratiba, located in Costa Verde, in Rio de Janeiro state. This paper pretends to verify the performance of these activities in the creation and maintenance of formal employments in Mangaratiba in order to consider it (or not) a tourist destination. For that, a descriptive and exploratory study was carried out, by documental analysis, using the data presented in the Annual Relation of Social Information (RAIS), from the Labour Ministry (MTE), between 2006 and 2014. The

main conclusions from this study are the tourism has grown in the municipality and the dependence on tourism to create employment and income is increasing to the natives of Mangaratiba. This is one of the main economic activities in the municipality. Therefore, Mangaratiba can be considered a tourist destination.

KEYWORDS: Specific activities of the tourism sector (ACTs), Formal employments, Tourist Municipality, Mangaratiba.

1 | INTRODUCTION

Tourism is the set of activities carried out by people traveling and staying in places outside their usual environment for a consecutive period of no more than one year for leisure, business and others. In this context, the main objective of tourism is not to perform a remunerated activity at the place of destination (World Tourism Organization [UNWTO], 1994).

The boom in tourism took place after the Second World War. Since then, tourism has been highlighting as one of the most global promising activities. With the acceleration of the internationalization process in the 1980's, tourism activity became the second economic sector more globalized, surpassed only by financial sector (Silveira, 2002). The specific activities of the tourism sector (ACT) have benefit from the technological advances of the transport and communication systems, which become possible the popularizing of commercial flights, shortening distances and achieving new destinations. At the same time, new types of tourism were created, such as leisure tourism, business tourism, social tourism, ecological tourism, among many others. These technological advances had acted as a catalyst for growth and internationalization of tourism sector (Cunha & Cunha, 2005).

With the growth of tourism activity, the positive impacts of the activity began to be noticed, such as the improvement of the economic conditions of the population, foreign currency inflow, generation of jobs and income distribution. Thus, international tourism revenues reached \$10 billion in the 1960s and getting \$1 trillion in the 1990s (Tadini, 2011). Brazil has been following the trend of world growth in relation to tourism, not only in the number of visitors and revenues in tourism, but also in the relative position regarding the competitiveness of the destination. Brazil went from 51st to 28th in the ranking of the most competitive economies in the world in the field of tourism (Empresa Brasileira de Turismo [EMBRATUR], 2015).

In 2015, according to World Travel & Tourism Council [WTTC], 2016), the tourism sector contributed with 9.8% to the result of world GDP, which means 7.2 billion dollars. In addition, it is responsible for 284 million workplaces. Therefore, tourism can be considered as a catalyst of the economic activity in Brazil, able to promote economic growth and development through the creation of employment and income.

In this scenario of growth of the Brazilian tourism activity, the state that stands out the most in the sector is the Rio de Janeiro (Gomes, 2010). This is the second largest

recipient of international tourists in Brazil, being only behind São Paulo. Therefore, the Rio de Janeiro is the first one in the segment of leisure tourism, since it has several tourist attractions and some of the biggest postcards of the country. It is worthy to mention some of these postcards, like the Christ the Redeemer, Copacabana Beach, Sugar Loaf and Santa Teresa tram, Maracanã and the Imperial Museum.

In Costa Verde region of Rio de Janeiro state, the municipalities of Angra dos Reis, Paraty and Mangaratiba are those that stand out as the municipalities that receive most of the tourists due to the natural characteristics, such as: large coast, mountains and tropical climate. Mangaratiba, the object of analysis in this paper, is located 85 kilometers from Rio de Janeiro capital and the municipality have importance in the economic scenario of the Rio de Janeiro state with a Gross Domestic Product (GDP) per capita of R\$ 33,718.65 in 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, [IBGE], 2015). The city has six districts: Itacuruçá, Muriqui, Praia Grande, Mangaratiba, Conceição de Jacareí and Serra do Piloto that contain many touristic attractions, such as beaches, mountains, waterfalls, historical buildings from the colonial period, museums, centenary churches, ruins from the slavery period, gastronomy and trips to paradisiac islands.

In Mangaratiba, tourism can be considered the main local economic activity because it is the activity that more generates revenue and contributes to the GDP of the municipality (Gomes, 2010). However, despite these touristic attractions, its potential for tourism and the importance of the sector to create employment and income to the municipality, the development of the touristic activities in Mangaratiba is still incipient.

Given the growth potential of the activities of tourism in Mangaratiba, tourism has a strategic role in local development. According to World Tourism Organization (UNWTO, 2004), tourism is an activity that stimulates local development, once it generates direct and indirect employment, increases the income and quality of life of the workers, attracts capital investment in new business opportunities, creates new organizations, including small and medium-sized companies. Despite the development potential, little progress was made in terms of studies about the importance of touristic activity in local development.

Based on the above, the objective of this paper is to verify the importance of specific activities of the tourism sector to create employments in the municipality of Mangaratiba. In other words, this paper consists in identifying the importance of the ACTs to the creation and maintenance of local employment. If verifies this hypothesis, Mangaratiba can be considered a touristic destination municipality and it can benefit from the positive impacts resulting from tourism. To reach the objective proposed, a conjectural analysis of formal employments will be performed with data between 2006 and 2014. The Annual Relation of Social Information (RAIS) of the Ministry of Labor (MTE) will be used as database.

The justification for the analyses of tourism sector under the employment view is due to the fact that many regions, especially the less developed, have invested in the

promotion of tourism looking the creation of new workplaces. Furthermore, the quality of the services provided by the workers of the tourism sector is fundamental for the quality of the final touristic product besides determining higher or lower competitiveness for companies of this segment, as well as for the touristic destination considered. In view of this, touristic activities should be given the attention of the policy makers and be supported by public policies, since this sector would be able to bring economic and social benefits, such as, generation of jobs, the increase of income and reduction of the existing economic disparities.

Although tourism has a potential of economic growth and development, Cunha & Cunha (2005) state that studies that perform conjectural analysis of the tourism sector are scarce into the Brazilian literature. Therefore, this paper contributes to Economics of Tourism while carrying out an analysis about the importance of the ACTs in the creation and maintenance of local employments.

2 | CONCEPTUAL REVIEW

Tourism is one of the activities that most contributes to the economy of the countries worldwide. This growth is allied to the fact that tourism is a great generator of employment and income for the receiving regions besides an income distributor. Lage and Milone (2000) also defend this claim. According the authors, the tourism is considered a set of diverse economic activities that produce wealth and generate employments to many regions and countries.

According to Meliani & Gomes (2010), the positive externalities of tourism are the generation of new market places, the increasing of the investment in profit-making establishments, in local income and state revenues besides diversification of the region productive structure. Theses externalities leading to an improvement in the quality of life of the local population and to positive changes in the consumption habits. On the other hand, if the receiving region does not have the developed ACTs, the main negative impacts are the increases in inflation rates and in cost of living, the increase of the import of products and services to meet the needs of the visitors and the increase of the primary inputs required for the productive activities of the region.

Regarding the creation of employments, it is necessary to analyze the type of generated employment and the effects on the receiving region. According to UNWTO, it is estimated that around 250 million jobs were linked to the tourism productive chain in 2003. This number could be much larger due to the difficulty of measuring the jobs associated with the activity by the nature of the services. Most of them serve both tourists and residents. This discrepancy is also due to the big informality and autonomous jobs present in the tourism area, as well as the issue of seasonality (Meliani & Gomes, 2010).

Although the municipality of Mangaratiba has several tourist attractions, two main

events increase the flow of tourists. Yearly, is celebrated the feast of Nossa Senhora da Guia (Our Lady of Guidance) on September 8th and the Rodeo festival happens in August. In addition to these events, Carnival and New Year's Eve also move the flow of visitors, especially the leisure tourism in the city, or who use the city as a landing for a visit to Ilha Grande, using the various inns and parking lots that move the economy of the municipality.

The seasonality of tourism sector states that informality is one of the characteristics of work in the provision of tourism support services, which works as a way of compensate the economic losses that companies have with the seasonality of tourism. According to Meliani & Gomes (2010), besides the informality, companies in this sector make use of outsourcing and the hiring of interns (usually students of higher education courses in tourism and hospitality, who, on the pretext of professional training, end up performing the same functions as a hired worker), placing them in temporary jobs only in the high season.

The existing informality and precarious employment contracts end up making tourism salaries well below the results obtained when studying only formal employments. With this configuration, the remunerations of workers in the tourism sector are among the lowest in the wage pyramid (Meliani & Gomes, 2010). These precarious conditions of work lead to social problems, since it further disrupts the consumption power between tourists and autochthonous, and leads among other things to an alienation of work by the employee of the tourist establishments.

3 | HISTORICAL AND ECONOMICAL CHARACTERIZATION OF THE MUNICIPALITY OF MANGARATIBA: THE PROCESS OF TOURISM INDUSTRY CONSTRUCTION

Mangaratiba is a municipality that is more than 400 years of history. The settlers had big troubles, so that only in 1615, with the help of the Indians Tupiniquins, the Jesuits could fix, finally, in this territory. In 1764, the parish of Mangaratiba was created, being elevated to the category of village in 1831 and named as Nossa Senhora da Guia de Mangaratiba. In the period before the abolition of slavery, the slave labour played a decisive role in the economic and social formation of Mangaratiba (IBGE,2015). However, with de abolition of slavery, the city became almost empty, without employment and money in circulation.

After the abolition of slavery and the fall of coffee production, the municipality loses its share in the Rio de Janeiro economy. The return of visibility was due to the inauguration of the connection to Rio de Janeiro by Central do Brazil railway in 1914. In the 1970s the inauguration of the Sepetiba Port and the construction of the Rio de Janeiro-Mangaratiba section of the Rio-Santos Highway, belonging to the BR-101, improved its accessibility. At this stage, new development prospects have emerged, especially the increase of activities related to tourism and the creation of employments

(Prefeitura de Mangaratiba, 2004).

In the beginning, tourism was essentially from vacationers, who built their homes near the railway lines. The touristic offer is mainly of activities related to the sea, especially non-professional fishery, dive fishing and the sailboat trip through the bay. In the last two decades of the twentieth century, the city began installing several hotel developments, especially resorts, which are possibly an important employer for the local population (Prefeitura de Mangaratiba, 2004). More recently, the municipality has been betting on cultural and sportive events to attract tourists in order to develop the local economy. An example of this effort is the hosting of the Italian soccer team in the city during the 2014 World Cup and the Portuguese Olympic soccer team in the preparation for the Rio 2016 Olympic Games.

4 | METHODS AND DATA

The methodology consists in a conjectural analysis of employment over the years 2006-2014. This analysis will take place through graphs and tables. Through this methodology, it is possible to verify the importance of the tourism sector for the economy of Mangaratiba besides showing policy makers the importance of the tourism sector for the municipality of Mangaratiba. The conjectural analysis ensures good comparability and consistency of the research.

As a database, it will be used the formal employment data provided by the Annual Relation of Social Information (RAIS) of the Ministry of Labour and Employment (MTE). RAIS is an Administrative Register, of annual periodicity, created with the purpose of supplying the needs of control, statistics and information to governmental entities from the social area.

In RAIS is possible to verify the number of formal employments for the various sectors of the economy. Following the recommendation of UNWTO, the activities considered by this paper as specific activities of the tourism sector (ACTs) are: i) food; ii) accommodation; iii) sportive activities, recreation and leisure; iv) water transportation; v) air transportation; vi) travel agencies, tour operators and booking services; vii) artistic, creative and entertainment activities; and viii) activities related to cultural and environmental heritage. This ACTs are considered front line in the tourism sector.

This selection contemplates the activities recommended by the UNWTO as the most appropriate procedure to compare data of employment over time, in space and in a manner consistent with the system statistical analysis.

5 | RESULTS

This section reports the results of conjectural analysis of employment data of ACTs in the municipality of Mangaratiba comparing them with other municipalities in

Costa Verde region and the rest of Rio de Janeiro state.

Table 1 shows the relative participation of ACTs employments in Mangaratiba as well as in the others municipalities of Costa Verde region and in the rest of the state. Through this Table, it is possible to see that the number of employments in the ACTs in Mangaratiba remained relatively stable until 2012, but then decreased in 2013 and remained at a lower level in 2014. The municipality of Mangaratiba had about 0.5% of the ACT employments of the state until the year of 2012. After this year, the municipality loses percentage share in comparison to the state. In relation to Costa Verde region, the number of employments presented a growth trajectory until 2011.

Municipality	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Angra dos Reis	1.45	1.53	1.30	1.34	1.32	1.37	1.28	1.22	1.09
Itaguaí	0.42	0.44	0.58	0.59	0.67	0.67	0.61	0.57	0.51
Mangaratiba	0.56	0.53	0.58	0.53	0.51	0.53	0.51	0.39	0.34
Paraty	0.54	0.54	0.54	0.56	0.55	0.55	0.59	0.60	0.61
Rio Claro	0.01	0.01	0.01	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01	0.01
Total Costa Verde	2.98	3.06	3.01	3.04	3.07	3.12	3.00	2.79	2.55
Rest of the State	97.02	96.94	96.99	96.96	96.93	96.88	97.00	97.21	97.45

Table 1: Percentage of employments in ACTs by municipality of Costa Verde, in relation to the total of the state, in the period from 2006 to 2014.

Analyzing the employments in the ACTs in Mangaratiba in comparison to the employments in the ACTs in Costa Verde (Fig 1), it can be noticed that the employments in the ACTs followed the similar trajectory presenting growth until 2013.

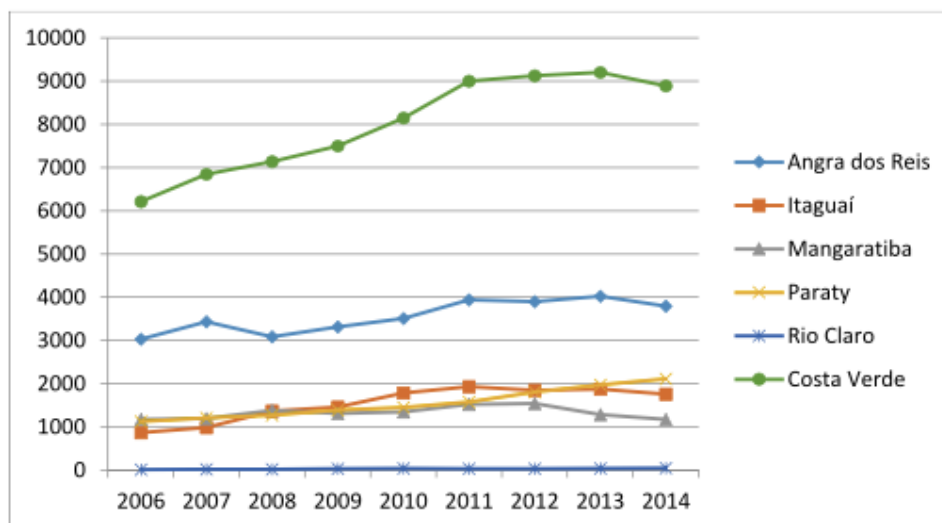


Fig. 1: Total employment in ACT in the municipalities of Costa Verde from 2006 to 2014.

Fig 2 shows that the number of employments in the municipality of Mangaratiba

decreased over the period. In 2006 the municipality had 20,437 employments, while in the year of 2014, this number decreased to 10,437, representing a loss of 49.91% of workplaces. Analyzing this result, it is possible to see that employment in the tourism sector grew until 2012 while the total of employment of the municipality had a significant fall.

The interesting of this result is that in the period of analysis, the employments in ACTs remained stable, losing only one workplace comparing the initial and final years of the analysis (to 1174 from 1173). Therefore, the relative share of ACTs in relation to total of employments increased to 5.74% in 2006 from 11.24% in 2014. This fact evidences that the tourism sector gains importance to maintenance of workplaces in Mangaratiba, since the percentage growth of ACT in the total of employment was of approximately 100% in the analyzed period. In others words, the employment of the tourism sector are more stable than in the other sectors and in relation to the total number of employment for Mangaratiba, being an activity that grew in the municipality.

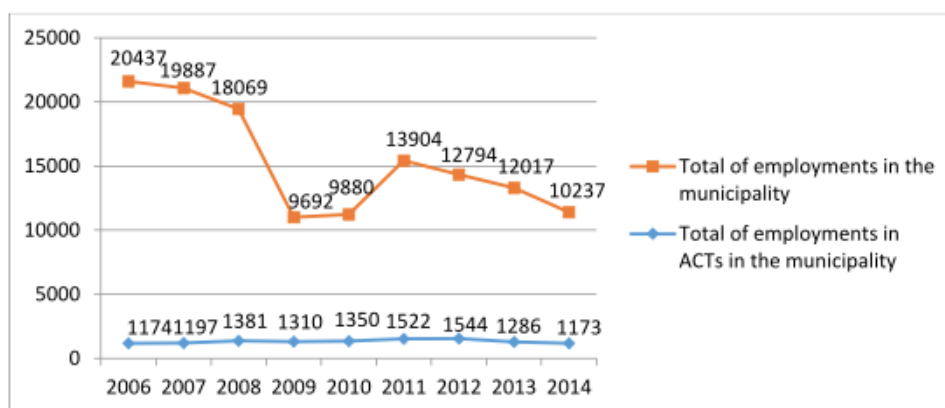


Fig. 2: Number of total employments and in the ACT in the economy of the municipality of Mangaratiba from 2006 to 2014.

Through the results found, it is possible to state that the municipality of Mangaratiba is a tourist destination municipality from the viewpoint of employment and that the tourism sector has a strategic role in municipal development policies. Thus, it may be stated that the city of Mangaratiba has touristic potential and that the tourism sector is important for the growth and development of the municipality. By the exposed, it can be claimed that Mangaratiba must implement an aggressive marketing policy to attract more tourists and, consequently, increase and maintain its workplaces.

The policy makers could use these results to support a policy of qualification and training of the workforce. Through this policy, it could be possible the sustainable development the municipality, the redution of the existing disparity of income and the increase of the municipal revenue. This policy of qualification and training of the workforce is feasible, since it is possible to make a partnership between the municipality and the course of Graduation in Tourism of the Rural Federal University of Rio de Janeiro, which has a complex in Angra dos Reis.

6 | CONCLUDING REMARKS AND IMPLICATIONS

The organized touristic development in a municipality presupposes knowledge and appreciation of the area by the policy makers and leaders from the organized civil society. The recognition of the municipal scenario in all touristic and economic aspects demands a rigorous diagnosis, mainly of its potential to generate employment and, consequently, income for its native population.

The growth of tourism has an overflow effect on the rest of the economy, once it is a multi-sectoral activity, generating not only employment and income in the ACTs, but being able to generate direct and indirect effects in other productive sectors in the municipality.

In Mangaratiba, it was evident the importance of ACTs in the creation and maintenance of employment in the municipality. In this analyzes, it was possible to show how much the tourism sector can be an alternative strategy of growth and development if treated with dedication, social vision and minimizing the environmental impacts. The relative share of ACTs in relation to total of employments increased to 5.74% in 2006 from 11.24% in 2014.

This fact evidences that the employment of the tourism sector are more stable than in the other sectors and in relation to the total number of employment for Mangaratiba, being an activity that grew in the municipality. Thus, it is possible to conclude that Mangaratiba is a touristic city and it could take advantage of the positive externalities related to tourism sector. Therefore, the tourism sector of Mangaratiba acts as a catalyst for the economic growth and development of the municipality, reducing existing income disparities in the municipality.

REFERENCES

Andrade, J. P., Divino, J. A., Mollo, M. L. R., & Takasago, M. (2008). *Economia do Turismo no Brasil*. SENAC/DF.

Brasil. (2015). *EMBRATUR: Brasil avança em ranking mundial de competitividade do turismo*. Retrieved 2015, August 28, from http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/artigos/arquivos/Brasil_avanca_em_ranking_mundial_de_competitividade_do_turismo_.html

Brasil. (2015). *EMBRATUR: Turismo contribui com 9% do PIB mundial*. Retrieved 2015, August 28, from http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/artigos/arquivos/Turismo_contribui_com_9_do_PIB_mundial.html

Cunha, L. (2003). *Introdução ao Turismo*. (2nd ed.). São Paulo:Verbo.

Cunha, S. K., & Cunha, J. C. (2005). *Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida do impacto do turismo no desenvolvimento local*. *Revista de Administração Contemporânea*, 9, 1-17.

Gomes, J. C. (2010). *Caderno de Turismo do Estado do Rio de Janeiro: Passaporte para o*

desenvolvimento do estado. Fecomércio. Retrieved 2015, August 28, from http://www.igeog.uerj.br/caderno_de_turismo.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2009). **Economia do Turismo: Uma perspectiva macroeconômica 2003-2006.** Retrieved 2015, August 28, from http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/images/pdf/outros_estudos/economia_do_turismo/Estudo_Economia_do_Turismo__Uma_Perspectiva_Macroeconomica_2003_2009.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2015). **Informações estatísticas do município de Mangaratiba-RJ.** Retrieved 2015, July 31, from <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=330260&search=rio-de-janeiro|mangaratiba>

Lage, B. H. G., & Milone, P. C. (2000) **Turismo: teoria e prática.** São Paulo: Atlas.

Melini, P. F., & Gomes, E. T. A. (2010). **Contradições entre a importância do trabalhador e a precarização das relações de trabalho no turismo: notas primeiras de uma pesquisa de tese para doutoramento.** *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 13/14(1) p. 117-126.

Prefeitura de Mangaratiba./Fundação Mario Peixoto. (2004). **MANGARATIBA, nossa terra, nossa gente, nossa história.** Rio de Janeiro: Makino Ltda.

Tadini, R. F. (2011). **Evolução histórica do Turismo.** In: R. F. Tadini & T. Melquíades (Eds.), *Fundamentos do Turismo* (pp. 47-68). Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ.

Tadini, R. F. (2011). **Impactos socioeconômicos no turismo.** In: R. F. Tadini & T. Melquíades (Eds.), *Fundamentos do Turismo* (pp. 161-182). Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ.

Takasago, M., & Mollo, M. L. (2010). **A matriz de insumo-produto e a importância econômica das atividades características do turismo e do turismo no Brasil.** *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 1(13/14), p. 137-149.

United Nations, World Tourism Organization (1994). **Recommendations on Tourism Statistics,** Series M, nº 83, New York: United Nations.

World Travel & Tourism Council – WTTC. (2016). **Travel & Tourism: Economic Impact 2016 World.** Retrieved 2017, March 23, from <http://sp.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/regions-2016/world2016.pdf>

ARTESANATO E TURISMO: ARTESANATO, VALORIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Sandra Cristina Alves Luís

Licenciada em Gestão de Recursos Humanos e Comportamento Organizacional pelo Instituto Politécnico de Tomar e Mestre em Gestão de Empresas pelo ISCTE-INDEG.

Luís Mota Figueira

Professor coordenador no Instituto Politécnico de Tomar. Diretor do L-tour.ipt (Laboratório de Turismo).

RESUMO: Focar a importância da componente tangível e intangível do artesanato português. Eixos de pesquisa: a valorização, a integração no turismo e a importância económica. O estudo resulta de uma parceria entre uma Unidade Produtiva Artesanal “*Tear da Terra*” e a Academia L-Tour.ipt - Laboratório de Turismo do Instituto Politécnico de Tomar. O projeto em curso visa participar de uma estratégia partilhada para o desenvolvimento sustentado e responsável do artesanato e do território.

PALAVRAS-CHAVE: Artesanato Tradicional, Valorização, Turismo, Desenvolvimento e Economia.

METODOLOGIA

Análise da realidade dos artesãos; Abordagem aos conceitos e à relação Artesanato e Turismo; Mapeamento da zona

de trabalho; Recolha e tratamento de dados e utilização do novo conhecimento adquirido (edição de ebook e de oficinas “Artesanato e Turismo” entre a Autoria e o L-tour.ipt). Pretende-se realizar uma abordagem «*bottom up*», para perceber os níveis de satisfação individual e de grupos de artesãos e o seu papel na qualificação turística dos concelhos de Mação – brinquedos de madeira e artefactos; Sertã – almotolias e utensílios de latoaria; Vila de Rei - cestos e utensílios em vime; Oleiros – artesãs tecedeiras e tipologias. O projeto piloto iniciou-se na aldeia do Vale do Souto, concelho de Oleiros, valorizando-se a técnica tradicional de tecelagem do linho pela Dona Carmina, em peças contemporâneas. Os produtos têm sido direcionados para o turismo através das unidades hoteleiras da região e outros locais.

PRINCIPAIS RESULTADOS E CONTRIBUIÇÕES

O artesanato surge com a evolução do homem e é uma componente importante dos pacotes turísticos, porque:

O artesanato é o depositário da memória gestual e tecnológica da sua comunidade. O artesão-artífice-artista é o transmissor de ritos e imagens da cultura não-escrita, da

cultura cujas raízes mergulham no inconsciente coletivo, por vezes nas zonas mais cinzentas da formação da humanidade, em que a mão-instrumento-ferramenta define o humano (Perdigão & Calvet, 2013:6 apud Cláudio Torres).

Em Portugal, a partir dos anos 70 a produção artesanal centra-se na conservação patrimonial. O setor é reconhecido como atividade económica e alvo de atenção das políticas públicas, tendo surgido o Centro de Formação Profissional do Artesanato (CEARTE) e a Célula de Animação da Rede Portuguesa – Ligação Entre Ações de Desenvolvimento da Economia Rural (LEADER II, 2003). As funções: produtiva utilitária, estética decorativa, cultural, patrimonial, simbólica, social, recreativa, destacaram-se numa perspetiva pedagógica, ambiental e de sustentabilidade. A certificação e a criação do estatuto de artesão são uma mais valia, bem como o programa Europa 2020. A globalização e a criatividade são fundamentais na qualificação dos destinos turísticos. A organização de trabalho numa oficina artesanal propicia processos de cocriação de experiências turísticas, levando a que as atividades artesanais gerem economia. A mobilização do capital territorial feito através do Programa de Valorização Económica de Recursos Endógenos (PROVERE), potencia iniciativas públicas e privadas. Pode-se observar na figura 1 que a imagem percebida é enriquecida com a imagem vivida e o artesanato pode contribuir para a experiência vivida pelo turista num território concreto.

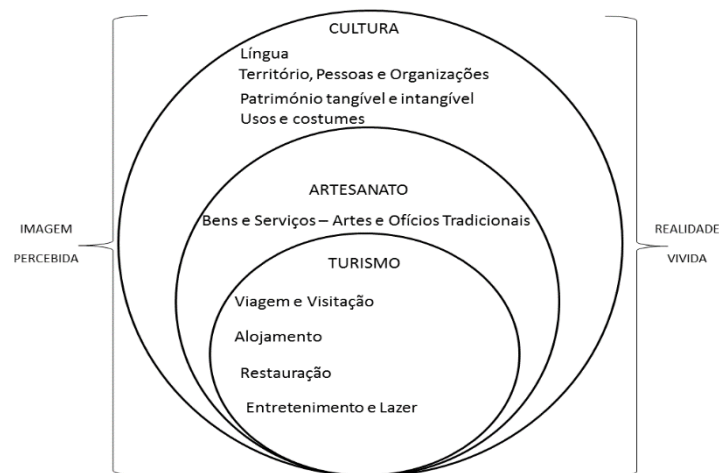


Figura 1 – Elaboração própria – 20.10.2016.

O potencial de sobrevivência dos artesãos necessita de ser analisado, pois os concelhos em estudo, encontram-se demograficamente enfraquecidos. Segundo o programa Portugal 2020, em 2011, mais de metade do PIB total português e 41,5% da população concentra-se nas áreas de Lisboa e Porto, 2,1% do território de Portugal continental. Os incentivos existentes visam fomentar a cultura turística através da aplicação de boas práticas, garantido o escoamento dos produtos artesanais.

LIMITAÇÕES DO ESTUDO

O conhecimento empírico do território nacional já tratado por alguns autores abre novas perspetivas sobre o estudo em análise e revela a necessidade de mais. Aspetos a investigar futuramente: (i) a análise entre a imagem apercebida e a realidade vivida pelo turista em relação ao artesanato; (ii) a relação artesão, turista e população; (iii) participação do artesanato no PIB e internacionalização do artesanato e turismo.

CONCLUSÕES

A projeção do artesanato para 2020 é de evolução. Com a entrada de novos atores nas áreas de produção e criação artística, design, gestão e novas tecnologias torna-se crucial intervir de forma a desenvolver e fixar a população nos meios rurais. Manter a identidade e autenticidade dos lugares, mas ao mesmo tempo, proporcionar alternativas, quer a nível do artesanato, quer do turismo, é estratégico. A inovação e eficiência dos artesãos consideram-se fundamentais para sustentar a vinda de mais visitantes a um território cuja diversidade cultural merece ser estudada e turisticamente potenciada, levando a um maior e melhor escoamento do produto artesanal.

REFERÊNCIAS

Cunha, M. (2014). **Autenticidade e qualidade: modos significativos de desenvolvimento e atração turística**. *Journal of Tourism and Development [Revista Turismo & Desenvolvimento]*, (21/22(3)), 363-372. ISSN 1645.9261.

Fazenda, N., Silva S, & Costa, C. (2008). **Política e planeamento turístico à escala regional o caso da agenda regional de turismo para o norte de Portugal**. pp. 77-100. JEL Codes: R58, R11, O21.

Luís, S. (2014). **O papel das novas tecnologias na atração de candidatos de elevado potencial**. Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em gestão empresarial ISCTE-INDEG. Lisboa.

Medina, B. (2014). **Produtos e imagem turística na sub-região do Médio Tejo**. Proposta de intervenção projeto apresentado ao Instituto Politécnico de Tomar para obtenção do grau de mestre em desenvolvimento de produtos de turismo. Tomar.

Perdigão, T., & Calvet, N. (2003). **Tesouros do artesanato português - olaria e cerâmica**. vol. III Verbo. Lisboa.

Rocha, L., & Mendes, A. (2015). **Artes e ofícios portugueses - caminhos de inovação**. Coimbra: CEARTE, IEFP.

Santos, J. (2014). **Turismo, autenticidade e reprodução serial da cultura**. *Journal of Tourism and Development [Revista Turismo & Desenvolvimento]*, (21/22(1)), 415-422. ISSN 1645.9261.

Teixeira, A. (1982). **Importância turística do artesanato. serv. municipais de cultura e turismo**. *Inst. Port. do Património Cultural*, (pp. 169-175). Coimbra.

Tear da Terra.2016. https://www.facebook.com/teardaterra/?ref=aymt_homepage_panel (14.3.2016)

LOW COST CARRIERS E BASES OPERACIONAIS. O CASO DA RYANAIR

Cláudia Almeida

Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve. Investigadora do CinTurs – Research Center for Tourism, Sustainability and Well-being [calmeida@ualg.pt]

RESUMO: O presente capítulo visa trazer à discussão o conceito de base operacional de uma low cost carrier (LCC), a dinâmica em que assenta e acima de tudo as implicações que tem na operação diária de uma infraestrutura aeroportuária. Como estudo de caso foi selecionada a companhia aérea Ryanair, que apresenta uma operação complexa que contempla 94 bases operacionais um pouco por toda a Europa e também em Marrocos. Os dados apresentados permitem avaliar a evolução da operação desta LCC, tanto em termos do número de bases como também da sua localização.

PALAVRAS-CHAVE: Bases operacionais, Low cost carriers, Ryanair

ABSTRACT: This chapter aims to bring to the discussion the concept of an operational base of a low cost carrier (LCC), the dynamics that underlies and above all the implications that it has in the daily operation of an airport infrastructure. As a case study, the airline Ryanair was selected, which presents a complex

operation with 94 operational bases all over Europe and Morocco. The data presented allow us to evaluate the evolution of the operation of this LCC, both in terms of the number of bases as well as its location.

KEYWORDS: Operational bases, Low cost carriers, Ryanair

1 | INTRODUÇÃO

O setor do transporte aéreo na Europa apresenta um dinamismo ímpar, que em muito se deve ao processo de desregulamentação que ocorreu neste continente entre 1987 e 1997 (Almeida & Costa, 2012) e à consequente entrada de novas companhias aéreas no mercado, nomeadamente as LCC, que para além de operarem segundo um modelo de negócio distinto, que apesar de simples é complexo, uma vez que se privilegiam os voos ponto a ponto para diversos aeroportos, numa malha densa de rotas e frequências, onde se aposta essencialmente nas rápidas rotações de forma a atingir índices elevados de rentabilidade da frota.

Esta forma de atuação veio originar novos desafios aos aeroportos, que rapidamente tiveram que se adaptar, tanto em termos de adequação de infraestruturas como na alteração

das suas operações, de modo a ir ao encontro das necessidades específicas destas companhias aéreas (Almeida, 2010; Ribeiro de Almeida, Ferreira e Costa, 2010).

Ao longo dos últimos anos, companhias como a Ryanair expandiram a sua operação por via da abertura de diversas bases operacionais em distintos aeroportos primários e secundários, um pouco por toda a Europa e mais recentemente em Marrocos, o que imprimiu um novo dinamismo no mercado por via da abertura de novas rotas, aumento do número de frequências e maior utilização da sua frota, com o consequente aumento do tráfego aéreo e na maior mobilidade das populações.

Neste capítulo pretende-se num primeiro momento discutir o conceito de base operacional proposto por diversos autores, enaltecendo o seu papel na rede de operação de uma LCC, para depois avaliar as suas implicações e acima de tudo o impacto que estas bases originam nos aeroportos e suas áreas envolventes. Por fim iremos apresentar dados relativos à operação da Ryanair, tanto em termos de número de bases operacionais como também dos países em que se encontram presentes, para assim podermos avaliar a complexidade da sua rede de atuação.

2 | O SETOR DO TRANSPORTE AÉREO NA EUROPA

Os transportes são, de forma global, cruciais para a maior mobilidade das populações, trocas comerciais, económicas e/ou culturais, permitindo uma maior competitividade para um país, região ou cidade (Almeida, 2010). De entre todos os modos de transporte existentes, destacamos o aéreo, que registou nas últimas décadas um maior índice de desenvolvimento e crescimento ao nível da procura e um impacto direto nas infraestruturas aeroportuárias e toda a sua área de abrangência, seja pelos novos investimentos que tem suscitado, como pela atração de novos conceitos empresariais que visam o acolhimento dos turistas, tais como empresas de transporte terrestre, novos meios de alojamento, restauração, entre outros. Graham & Guyer (2000), salientam que os aeroportos, principalmente os regionais, podem constituir bons catalisadores de novos investimentos, novos negócios e prosperidade financeira das regiões onde se inserem.

No continente europeu, o transporte aéreo e as infraestruturas aeroportuárias têm vindo a sofrer alterações notórias, decorrentes da necessidade de responder aos novos desafios diários que se vão colocando, da tipologia de operação das companhias aéreas, assim como das alterações do perfil dos passageiros que viajam e que suscitaram novos investimentos em serviços e em conceitos mais inovadores com abordagens mais tecnológicas e dinâmicas.

Com o início do processo de liberalização em finais dos anos 90, o setor do transporte aéreo ficou mais competitivo, tendo surgido no mercado novos *players* com ofertas distintas e inovadoras, assentes em redes de operação baseadas nos voos diretos e maioritariamente entre aeroportos secundários, o que além de tudo o mais originou um aumento das acessibilidades um pouco por toda a Europa, tendo surgido

no mercado europeu novos destinos turísticos, em muito alavancados pela abertura ou reabertura de aeroportos, anteriormente bases militares, aeroportos de mercadorias ou apenas infraestruturas desativadas.

Segundo Ribeiro de Almeida & Costa (2017), as LCC desenvolveram um modelo de negócio diferenciado, que teve sucesso na Europa devido ao facto das distâncias entre os principais destinos emissores e recetores se situarem numa franja de tempo entre as duas horas e meia e as três horas, o que permite uma maior rotação de aeronaves ao longo do dia. Estas companhias aéreas atraíram novos segmentos de procura, novos passageiros que nunca tinham viajado de avião, principalmente aqueles mais sensíveis ao preço.

Segundo Hanaoka & Saraswati (2011), o crescimento da procura das LCC, coincidiu com o crescimento do setor aeroportuário, verificando-se que em algumas destas infraestruturas foram adotados terminais de baixo custo, dedicados à operação mais rápida destas companhias aéreas e segundo Rodrigues (2014) a todo um conjunto de desafios operacionais que a elas estão associados, tais como as rotações rápidas de cerca de 25 minutos, o processamento rápido das bagagens, entrada e saída dos passageiros a pé das aeronaves, utilização de um número reduzido de balcões de *check-in*, apoio e assistência às aeronaves baseadas, entre outros.

3 | AS BASES OPERACIONAIS

Segundo Graham & Shaw (2008), uma base operacional pode ser definida como um aeroporto onde uma determinada companhia aérea baseia as suas aeronaves, tripulação e serviços de apoio à sua operação, podendo subcontratar, nestes mesmos aeroportos, os serviços de *handling* e de manutenção.

Coombs (2011), ressalta o facto de que uma base operacional obriga a um investimento elevado por parte de uma companhia aérea, uma vez que aqui pode instalar serviços de apoio para as suas tripulações (salas de formação, vestiários, sala de reuniões) e apoio às aeronaves (manutenção, *handling*).

O autor Alderighi et al (2007), salienta que uma base operacional é normalmente escolhida tendo em conta vários fatores, nomeadamente: (i) Logística e facilidade na rotação das aeronaves, uma vez que muitos dos voos oferecidos são voos diretos (rotas ponto a ponto), como é o caso daqueles oferecidos pelas LCC; (ii) Incentivos atribuídos à operação destas companhias aéreas pelo próprio aeroporto, entidade de turismo do país ou região; (iii) Outros benefícios associados à operação no aeroporto, como por exemplo áreas dedicadas ou os preços mais baixos nas taxas aeroportuárias.

Starkie (2011) refere que as bases operacionais se localizam essencialmente em aeroportos secundários e regionais de pequena/média dimensão, antigas bases militares ou até mesmo aeroportos de mercadorias, pela facilidade de operação e maior flexibilidade de infraestruturas. Verifica-se nos últimos anos a abertura de algumas bases

em aeroportos primários, tais como Milão Malpensa (Ryanair) ou Gatwick (Easyjet). As bases operacionais permitem à companhia aérea a expansão da sua operação para diferentes mercados e aeroportos e uma oferta diversificada de rotas aos passageiros, potenciando deste modo o desenvolvimento de nova procura.

Um dos casos mais paradigmáticos na Europa é o da companhia aérea Ryanair que registava em janeiro de 2019 uma operação em 91 bases operacionais, com a abertura prevista de mais 3 durante o primeiro semestre de 2019. A rede densa de bases operacionais permite-lhe voar para 216 aeroportos, num total de 2000 rotas, que teve como resultado direto o transporte de cerca de 130,3 milhões de passageiros no ano de 2018 (Ryanair, 2018).

A densidade da operação distribuída em 94 bases permite-lhe combinar diversos aeroportos, existindo situações em que dois aeroportos podem oferecer rotas muito semelhantes, como verificou Almeida & Costa (XXX) ao analisar as rotas oferecidas nas bases operacionais da Ryanair em Faro e Alicante, tendo identificado a existência de 26 rotas (das 31 rotas oferecidas em Faro e das 47 rotas oferecidas em Alicante) em que o destino era o mesmo, uma vez que o perfil do turista se assemelha em ambos os destinos turísticos envolventes.

METODOLOGIA

A redação deste capítulo assenta numa metodologia que visou num primeiro momento uma revisão de literatura sobre a temática do transporte aéreo e das bases operacionais das LCC de forma a enquadrar o tema em estudo.

Seguidamente e tendo por base os dados recolhidos nos relatórios anuais publicados pela Ryanair em www.ryanair.com foram identificados os aeroportos que são utilizados pela companhia aérea como base operacional, o que nos permitiu avaliar a diversidade de países abrangidos e o número total de bases existentes na Europa e em Marrocos (Ryanair, 2006 a 2018).

Para complementar esta informação, foram extraídos do Relatório Anual da Ryanair de 2018 os dados relativos à sua frota, número de passageiros processados, número de rotas e aeroportos para onde opera, para assim poder avaliar a grandiosidade da sua rede de operações.

De modo a avaliar a performance da Ryanair nos aeroportos espanhóis, foi igualmente recolhida informação estatística relativa ao número de passageiros processados em todos os aeroportos espanhóis por companhia aérea no sítio da internet da AENA (www.aena.es) entre os anos de 2006 e 2018 (AENA, 2006 a 2018).

DISCUSSÃO DE RESULTADOS

A operar desde 1985, a Ryanair tem vindo a conquistar o mercado, reforçando anualmente a sua operação em novos aeroportos com a oferta de novas rotas e

frequências ao longo do ano.

Grande parte da sua operação está assente numa rede densa de bases operacionais um pouco por toda a Europa e mais recentemente em Marrocos, o que lhe permite uma presença forte em diversos países e áreas geográficas, com principal destaque para o Mediterrâneo e o Sul da Europa, onde possui atualmente cerca de 40 bases.

A oferta de rotas à partida dos aeroportos situados nesta área geográfica, com voos que apresentam uma duração igual ou inferior a três horas, permite a intensificação da densidade na rede e nas frequências oferecidas, captando passageiros que procuram destinos de sol e praia e atraindo novos segmentos de mercado, como é o caso dos passageiros que possuem segundas habitações (Ribeiro de Almeida, Costa & McCall Ferreira, 2013), ou até mesmo aqueles que procuram novas experiências no destinos, como por exemplo o turista culinário e enológico (Região de Turismo do Algarve, 2018).

Ao longo das últimas duas décadas o aumento do número de bases operacionais foi notório, não existindo na Europa nenhuma companhia aérea concorrente que apresente uma estratégia que se assemelhe à da Ryanair.

De acordo com os dados recolhidos nos relatórios anuais da Ryanair entre 2000 e 2018 é possível verificar que a companhia aérea, em janeiro de 2019, conta com 91 bases operacionais, com a previsão de abertura de três novas no primeiro semestre deste mesmo ano. Estas 94 bases operacionais estão dispersas entre 22 países, dos quais 21 europeus e 1 do norte de África (Marrocos) (Gráfico 1).

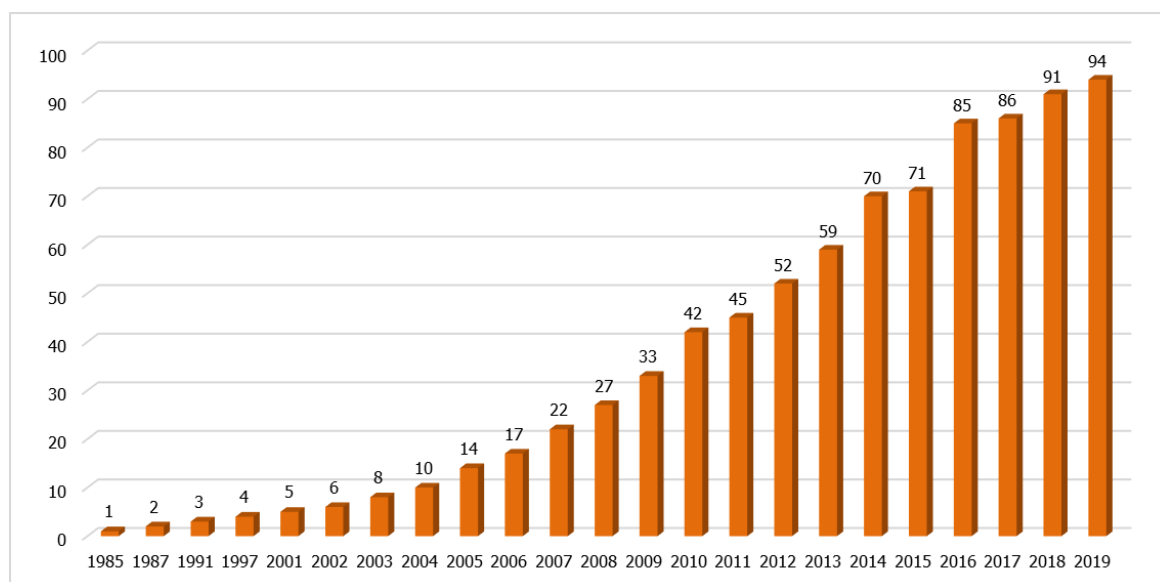


Gráfico 1. Evolução do número de bases operacionais da Ryanair (1985-2019)

Fonte: Elaboração própria com base em dados recolhidos em Ryanair (2000 a 2018)

Ao longo da sua história e atividade a Ryanair já abriu um total de 100 bases operacionais, tendo, no entanto, fechado seis, em concreto Belfast (2010), Kerry (2010), Marselha (2011), Billund (2015), Copenhaga (2015) e mais recentemente Riga

(2016).

As atuais 94 bases operacionais distribuídas em 22 países (Quadro 1) permitem a esta companhia aérea um aumento substancial de rotas e frequências ao longo do dia e acima de tudo um aumento no número de passageiros transportados, que atingiu em 2018 os 130,3 milhões de passageiros (Ryanair, 2018).

PAÍS	Nº BASES OPERACIONAIS
Itália	16
Espanha	14
Reino Unido	12
Alemanha	11
Irlanda	5
Polónia	5
Grécia	4
Portugal	4
Holanda	3
Bélgica	2
Marrocos	2
Suécia	2
Lituânia	2
Bulgária	2
Roménia	2
França	2
Croácia	1
Eslováquia	1
Hungria	1
Malta	1
República Checa	1
Chipre	1
TOTAL	94

Quadro 1 - Número de bases operacionais da Ryanair por país.

Fonte: Elaboração própria a partir de Ryanair (2000 a 2018)

Para Box & Byus (2005), esta estratégia oferece às companhias aéreas um maior dinamismo, a operação em novos mercados onde captam novo tráfego, aumento do número de frequências e maior utilização da frota de aeronaves, e segundo Almeida & Costa (2017) a possibilidade das áreas envolventes dos aeroportos onde está baseada se poderem desenvolver por via dos novos investimentos que surgem, tanto ao nível da infraestrutura aeroportuária, como também na oferta de novos serviços e realidades empresariais que criam mais emprego e permitem aumentar as receitas e a saúde financeira da região.

Os países que apresentam um maior número de bases operacionais da Ryanair

são Itália (16), Espanha (14), Reino Unido (12) e Alemanha (11), para onde a companhia aérea tem uma operação muito densa de rotas aéreas, com destaque para algumas rotas domésticas de grande importância para a mobilidade das populações.

Um dos países onde a Ryanair tem uma forte presença é Espanha, onde detém atualmente 14 bases operacionais¹. De acordo com os dados recolhidos na AENA (2006 a 2018) as rotas internacionais em complemento com as rotas domésticas permitiram à Ryanair conquistar desde 2011 o primeiro lugar em termos do número de passageiros processados nos aeroportos espanhóis. Se em 2006 apenas registava cerca de 3,9% do total de passageiros processados, em 2011 atingiu os 16,8%, registando em 2018 um valor de 1,7% do total de passageiros processados, ultrapassando desta forma as companhias aéreas Vueling e Iberia (AENA, 2006, 2011 e 2018).

O dinamismo da sua operação só é possível graças aos 431 Boeing 737 de 189 lugares que integram a sua frota e aos cerca de 13.800 colaboradores que se distribuem um pouco por toda a Europa, Marrocos e Israel (Ryanair, 2018).

CONCLUSÕES

O processo de desregulamentação que viu a sua conclusão na Europa em 1997 veio permitir um novo dinamismo no negócio do transporte aéreo e acima de tudo originar um aumento da mobilidade das populações um pouco por toda a Europa. A facilidade com que se viaja hoje do ponto A para o ponto B e as baixas tarifas praticadas permitiu o aumento da procura de novos destinos turísticos e em muitos casos no desenvolvimento de destinos até aí pouco procurados do ponto de vista turístico devido às deficientes acessibilidades aéreas. A companhia irlandesa Ryanair é um dos exemplos mais paradigmáticos desta situação, possuindo em janeiro de 2018 cerca de 94 aeroportos que classificou de suas bases operacionais, ou seja, aeroportos onde tem baseados um conjunto de aeronaves e de onde podem ser diariamente oferecidas rotas para diferentes pontos da Europa e mais recentemente para Marrocos e Israel. A evolução do número de bases operacionais por parte desta companhia aérea é sem dúvida ímpar no setor do transporte aéreo, consistindo num caso paradigmático de desenvolvimento e expansão que tem suscitado uma maior procura de determinados destinos turísticos e acima de tudo oferecido uma maior mobilidade das populações quem em rotas internacionais quer em rotas domésticas.

REFERÊNCIAS

AENA (2006). *Estadísticas de tráfico – 2006*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

AENA (2007). *Estadísticas de tráfico – 2007*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

1. Girona (Barcelona); Madrid (Terminal 1); Alicante; Reus (Barcelona); Malaga; Barcelona; Valência; Sevilha; Gran Canaria; Tenerife Sul; Lanzarote; Palma Maiorca; Santiago de Compostela e Ibiza

- AENA (2008). *Estadísticas de tráfico – 2008*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2009). *Estadísticas de tráfico – 2009*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2010). *Estadísticas de tráfico – 2010*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2011). *Estadísticas de tráfico – 2011*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2012). *Estadísticas de tráfico – 2012*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2013). *Estadísticas de tráfico – 2013*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2014). *Estadísticas de tráfico – 2014*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2015). *Estadísticas de tráfico – 2015*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2016). *Estadísticas de tráfico – 2016*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2017). *Estadísticas de tráfico – 2017*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- AENA (2018). *Estadísticas de tráfico – 2018*. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Alderighi, M.; Cento, A.; Nijkamp, P. & Rietveld, P. (2007). Assessment of New Hub-and-Spoke and Point-to-Point Airline Network Configurations. *Transport Reviews*, 27(5): 529-554;
- Almeida, C. & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 17/18, 387-402;
- Almeida, C. & Costa, V. (2017). As dinâmicas das companhias aéreas de baixo custo na Europa. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 219-221;
- Almeida, C., 2010, *Aeroportos e Turismo Residencial. Do conhecimento às estratégias*. Editorial Novembro, Coleção Nexus;
- Box, T. & Byus, K. (2005). Ryanair: Successful low cost leadership. *Journal of the International Academy for Case Studies*, 13 (3), 9-13;
- Coombs, T. (2011). Challenging times for airport investors: Trends in airport traffic. *Airport Management*, 5(4): 306-310;
- Graham B., & Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: reconciling liberalization and sustainability, *Geoforum*, 39 (3), 1439-1451;
- Graham, B. & Guyer, C. (2000). The role of regional airports and air services in the United Kingdom. *Journal of Transport Geography*, 8: 249-262;
- Hanaoka, S., & Saraswati, B. (2011). Low cost airport terminal locations and configurations. *Journal of Air Transport Management*, 17: 314-319;
- Região de Turismo do Algarve (2018). *Turismo culinário e enológico no Algarve*. Estudo realizado pela Algarve STP – Parque de Ciência e Tecnologia do Algarve, Universidade do Algarve. Equipa de investigação: Ribeiro de Almeida, C. [Coordenadora]; Ferreira, A.; Mazón Martínez, T.; Alonso Almeida, M.; Domingos, M.; Almeida, C. & Costa, C. Região de Turismo do Algarve, Faro;

- Ribeiro de Almeida, C. & Costa, V. (2017). The Dynamics of a Low Cost Carrier Business Model. *Tourism Spectrum*, 3 (1), 1-13;
- Ribeiro de Almeida, C. (2017). Acessibilidades aéreas na Europa. A dinâmica da operação das LCC. O caso Ryanair. *OMNIA*, 7:117-124;
- Ribeiro de Almeida, C.; Costa, C. & McCall Ferreira, J. (2013). As bases operacionais da Ryanair na Europa. O caso de duas bases na Península Ibérica. *Proceedings do 19º Congresso da APDR – Políticas de base regional e recuperação económica*, Braga, junho 2013;
- Ribeiro de Almeida, C.; Ferreira, A. & Costa, C. (2010). Aeroportos e Turismo residencial. Do conhecimento às estratégias. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 13/14: 473-484;
- Rodrigues, L. (2014). *Os novos desafios dos Aeroportos no Século XXI. O caso do Aeroporto de Faro*. Dissertação apresentada na Faculdade de Economia da Universidade do Algarve para obtenção do grau de Mester em Marketing;
- Ryanair (2000). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2000*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2RarQNW>;
- Ryanair (2001). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2001*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C5bcVf>;
- Ryanair (2002). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2002*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LVOgfx>;
- Ryanair (2003). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2003*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2FfcEr9>;
- Ryanair (2004). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2004*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C8HeQi>;
- Ryanair (2005). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2005*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2sm8dmZ>;
- Ryanair (2006). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2006*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2SGNzsY>;
- Ryanair (2007). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2007*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2AwKFjw>;
- Ryanair (2008). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2008*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2scDpEV>;
- Ryanair (2009). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2009*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2Fezf7g>;
- Ryanair (2010). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2010*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2QprbSZ>;
- Ryanair (2011). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2011*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2ReAUKi>;
- Ryanair (2012). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2012*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2R9F39j>;

Ryanair (2013). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2013*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2uCeXhQ>;

Ryanair (2014). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2014*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LUkDev>;

Ryanair (2015). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2015*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/1T9ypVD>;

Ryanair (2016). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2016*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2j4GyFv>;

Ryanair (2017). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2017*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2xJHRPZ>;

Ryanair (2018). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2018*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2VzdSmU>;

Starkie, D. (2011). European airports and airlines: Evolving relationships and the regulatory implications. *Journal of Air Transport Management*, 21: 40-49;

LOW COST CARRIERS NA EUROPA. O CASO DA RYANAIR E DA EASYJET

Cláudia Almeida

Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve. Investigadora do CinTurs – Research Center for Tourism, Sustainability and Well-being [calmeida@ualg.pt]

RESUMO: O dinamismo em que assenta a operação das Low cost carriers (LCC) na Europa é inquestionável. Rapidamente se transformaram nas grandes transportadoras aéreas de massas e acima de tudo nas grandes responsáveis pela maior mobilidade das populações por entre os vários países europeus. Com um modelo de negócio baseado no baixo custo, tarifas económicas e nas rotas ponto a ponto, as LCC rapidamente conquistaram novos segmentos de procura e entraram em mercados pouco convencionais e até aí com uma oferta reduzida de rotas aéreas. Voar hoje, para além de ser mais simples, permite acima de tudo perceber e avaliar de perto toda a malha densa de operações aéreas e aeroportuárias que decorrem um pouco por toda a Europa. No presente capítulo iremos focar a nossa atenção na operação dinâmica e complexa das duas principais LCC a operar na Europa, a Ryanair e a Easyjet.

PALAVRAS-CHAVE: Low cost carriers, Europa, transporte aéreo, Ryanair, Easyjet

ABSTRACT: The dynamics behind the operation of Low Cost Carriers (LCC) in Europe is unquestionable. They quickly became the major mass carriers and, above all, they were responsible for the greater mobility of populations among the various European countries. With a business model based on low cost, economical fares, and point-to-point routes, LCCs quickly captured new demand segments and entered unconventional markets, up to then with a reduced supply of air routes. Flying today, in addition to being simpler, above all allows perceive and evaluate closely the huge network behind the airline and airport operations that run throughout Europe. In this chapter, we will focus our attention on the dynamic and complex operation of the two main LCCs operating in Europe, Ryanair and Easyjet.

PALAVRAS-CHAVE: Low cost carriers, Europe, air transport, Ryanair, Easyjet

1 | INTRODUÇÃO

As *Low Cost Carriers (LCC)* conquistaram os céus europeus no início os anos 90 e passadas mais de duas décadas apresentam um dinamismo ímpar, oferecendo formas mais atrativas e económicas de voar para diferentes destinos (Strickland, 2010). A sua operação assenta numa oferta elevada de rotas

e frequências diárias para diferentes países da Europa, assim como para Marrocos e mais recentemente para Israel, com um impacto direto na maior mobilidade das populações (Almeida & Costa, 2017). O presente capítulo visa apresentar dados relativos à *performance* da Ryanair e a Easyjet, consideradas as duas maiores LCC no mercado europeu. Em conjunto, estas duas companhias ofereceram 232 milhões de lugares em 2018, tendo transportado cerca de 220 milhões de passageiros, num total de 1.285.904 setores de voo ao longo do ano. São números que expressam a dimensão que assumem no mercado e a relevância que têm no desenvolvimento de novas acessibilidades aéreas e no aumento da mobilidade das populações. Os grandes desafios futuros destas companhias aéreas passam pelo acompanhamento e adequação da oferta de serviços às tendências da procura bem como pela aquisição de novas aeronaves de maiores dimensões e elevada categoria que a breve trecho vão permitir a oferta de mais lugares e expansão da sua rede de operações, em termos de rotas e aeroportos, como também do número de países.

1. O Transporte aéreo

O setor do transporte aéreo apresenta um conjunto de características que o diferenciam dos demais, não só pelo tipo de negócio a que está associado, como também pela estrutura de custos fixos elevada e margens de operação reduzidas (Wittmer & Bieger, 2011), sendo acima de tudo um sector sensível a mudanças políticas e sociais que podem afetar de forma negativa a sua *performance*, o que leva Joppien (2006) e Pemple (2006), citados por Wittmer & Bieger (2011) a referir que este é um setor da aviação caracterizado por um desenvolvimento cíclico de passageiros e transporte de mercadorias, que ao longo das últimas décadas tem demonstrado que anos de lucros e procura elevada são seguidos de perdas substanciais. Sterzenbach e Conrady, 2003; Wells e Wensreen, 2004, citados por Wittmer & Bieger (2011), referem que o desenvolvimento do transporte aéreo está associado à situação económica do setor tornando-o muito volátil e influenciado por alterações económicas e excesso de capacidade.

O transporte aéreo é um setor de capital intensivo, com investimentos muito específicos a longo prazo, que criam barreiras de saída (Joppien, 2006, citado por Wittmer & Bieger, 2011), nomeadamente com as aeronaves, instalação em infraestruturas aeroportuárias, entre outros.

O setor do transporte aéreo tem conhecido um crescimento elevado nos últimos 50 anos, que se deve, em parte, à liberalização e à abertura de novos mercados, bem como a redução do preço das tarifas aéreas (Pemple, 2006, citado por Wittmer & Bieger, 2011). O aumento dos passageiros está também associado a uma redução nas margens, que é classificado por Doganis (2005) como um paradoxo da aviação. A redução das margens e dos lucros pode também ser explicada pela elevada concorrência, pelo ambiente hostil e cada vez mais incerto da economia, com impactos diretos no transporte aéreo, muito vulnerável a fatores externos, como por exemplo o aumento do preço do combustível (Wells & Wensveen, 2004).

Almeida & Costa (2012) destacam o facto de que um dos grandes momentos de viragem do setor do transporte aéreo na Europa ocorreu após o processo de desregulamentação que teve início em 1987 e só foi concluído em 1997. Almeida (2010) salienta que a morosidade do processo aconteceu devido ao facto do continente europeu abranger diferentes países, com as suas próprias companhias aéreas de bandeira, apoiadas por cada Estado. Durante várias décadas, o setor do transporte aéreo tinha sido bastante regulado existindo pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, já que as tarifas eram atribuídas mediante acordos bilaterais entre Estados, com imposição de rotas e aeroportos, tipo de aeronaves, tarifas e frequências. A capacidade da maioria das rotas era restrita, as tarifas tinham um valor elevado e a entrada no mercado de companhias tradicionais, que não fossem de bandeira, era quase impossível.

Almeida & Costa (2012) salientam que o processo de liberalização que ocorreu na Europa entre 1987 e 1997, já tinha acontecido anteriormente no Reino Unido e na Irlanda, permitindo a entrada no mercado da primeira LCC europeia, a Ryanair, que operava em rotas entre a Irlanda e o Reino Unido e concorria com as companhias aéreas de bandeira Aer Lingus (Irlanda) e a British Airways (Reino Unido). Com a entrada em vigor de novas medidas associadas ao processo de liberalização, a Ryanair foi, segundo Ryans (2008), a primeira LCC a operar entre países da União Europeia. Em 1995, a EasyJet inicia a sua operação nas rotas entre Londres e a Escócia, e em 1996 entre o Reino Unido e o resto da Europa.

O último pacote de medidas permitiu que as companhias aéreas existentes iniciassem a sua operação para mercados anteriormente fechados e que fossem criadas novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns (COM, 2002). Em suma, os serviços aéreos podiam ser prestados de acordo com os desejos e as necessidades dos passageiros em vez de obedecerem a regras protecionistas e de dependência de intervenção governamental.

2 | A OPERAÇÃO DAS LCC NA EUROPA

Longe vão os tempos em que andar de avião significava estar dependente de um número reduzido de rotas e frequências das companhias aéreas regulares ou dos voos sazonais de algumas companhias charter. Desde o momento que ocorreu o processo de desregulamentação do transporte aéreo na Europa em finais dos anos 90, a realidade tornou-se distinta e bastante convidativa a quem ansiava viajar e conhecer novos países e novos destinos.

Segundo Ribeiro de Almeida & Costa (2017) e Ribeiro de Almeida (2017), o modelo de negócio das LCC está baseado em características de operação e de produto complexas que as distinguem das demais tipologias de companhias aéreas e que se sintetizam na Figura 1. As LCC rapidamente conquistaram novo mercado e permitiram o desenvolvimento de novas tendências de procura que valorizam as rotas

diretas e a regularidade de voos entre destinos, como é o caso dos *Nano breaks*¹.

A facilidade do processo de reserva aliado às novas rotas que foram surgindo no mercado para diferentes destinos permitiu um aumento exponencial do número de passageiros transportados durante as duas últimas décadas, destacando-se no mercado europeu as companhias aéreas Ryanair e Easyjet que juntas transportaram no ano de 2018 cerca de 220 milhões de passageiros.

Segundo Almeida & Costa (2012), o modelo operacional das LCC sofreu alterações ao longo dos últimos anos, para assim se adaptar às novas dinâmicas e tendências do mercado. Companhias, como a Ryanair ou a Easyjet, criaram bases operacionais em vários aeroportos primários e secundários, um pouco por toda a Europa, permitindo uma maior oferta de rotas e frequências, assim como uma maior utilização da sua frota, com o objetivo de obter um maior retorno financeiro e, deste modo, concorrer diretamente com companhias que apresentam outros modelos de negócio.

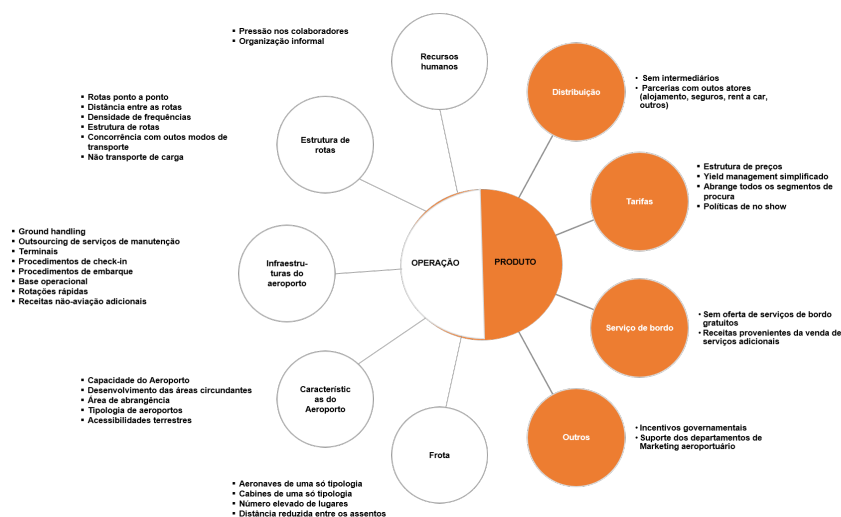


Figura 1 - Características do Modelo de negócio das LCC do ponto de vista da Operação e do Produto

Fonte: Elaboração própria a partir de Ribeiro de Almeida & Costa (2017)

3 | A OPERAÇÃO DA RYANAIR E DA EASYJET

3.1 Ryanair

Almeida & Costa (2012) referem que a história da Ryanair tem início em 1985, quando Tony Ryan funda a Ryanair, com 25 colaboradores e uma aeronave de 15 lugares, que voava entre Waterford e Londres. No ano de 1986, a Ryanair recebe a permissão para voar quatro vezes por dia na rota Dublin-Londres, com uma aeronave de 46 lugares. O início desta operação veio originar uma concorrência direta com as companhias de bandeira da Irlanda e do Reino Unido, a Aer Lingus e a British Airways,

1. Pacotes de férias de dois dias e uma noite, onde os turistas procuram sair nos voos das primeiras horas do dia e regressar nos voos mais tardios, aproveitando desta forma a viagem ao máximo.

respetivamente (Box & Byus, 2007).

Segundo Box & Byus (2007), no seu primeiro ano completo de operação (1986), a companhia aérea transportou cerca de 82.000 passageiros e iniciou negociações para adquirir o seu primeiro avião a jato. No final de 1989 a Ryanair detinha uma frota de 6 aviões a jato BAC111 e 3 ATR 42. O ano de 1990 ditou perdas na ordem dos 20 milhões de libras, o que originou uma reestruturação completa da empresa, sendo contratado um novo CEO, Michael O’Leary, que viria a recuperar a companhia (Box e Byus, 2007). Após estabilizada a empresa, Tony Ryan sugere a Michael O’Leary que conheça de perto a Southwest Airlines, companhia aérea dos EUA que apresentava um modelo de negócio inovador, baseado no baixo custo, que lhe permitia operar de forma distinta das demais companhias aéreas e ser uma companhia lucrativa. Os ensinamentos apreendidos por Michael O’Leary, permitiram-lhe apresentar e conseguir captar a atenção da Direção da Ryanair, que rapidamente percebeu que o modelo da companhia aérea americana poderia ser uma boa estratégia para a Ryanair enfrentar as alterações do mercado e manter a sua operação, mesmo em períodos de crise como o da Guerra do Golfo, no início dos anos 90 (Creaton, 2007). Em 1991, a Ryanair altera a sua base de Luton para Stansted (Box & Byus, 2007).

O processo de desregulamentação que ocorreu na Europa entre 1987 e 1997, permitiu à companhia aérea expandir a sua operação, com um aumento significativo do número de rotas e frequências em vários países da Europa.

O aumento da sua operação originou uma alteração na frota da companhia, que passaria a ser de Boeing 737S (Box & Byus, 2007) e que rapidamente ditou uma alteração nas estratégias de expansão da sua rede de operação. Em 2018 a Easyjet detinha 94 bases operacionais em 22 países, o que lhe permite operar numa rede de 216 aeroportos e 2000 rotas em mais de 30 países (Europa, Marrocos e Israel), com as suas 431 aeronaves.

A companhia aérea tem vindo a adotar estratégias que permitiram diferenciar-se no mercado, captando a atenção de novos nichos de mercado e conferir-lhe o título da LCC europeia que ocupa o primeiro lugar em termos de transporte de passageiros, destinos e rotas em que opera, como iremos avaliar no ponto 5 deste capítulo.

3.2 Easyjet

Segundo Sull (1999) e Shrager (2007), a história da Easyjet tem início em novembro de 1995 quando o grego Stelios Haki-loannou cria a companhia aérea com apenas duas aeronaves B737, com base no aeroporto de Luton em Londres. As primeiras rotas oferecidas pela Easyjet foram de Londres para Glasgow e Edimburgo, sendo que nesta altura é lançada a campanha “*Fly to Scotland for the price of a pair of jeans*”², com uma tarifa de cerca de 29 libras, o que representava apenas uma pequena percentagem da tarifa cobrada pela British Airways. Em 1998 a companhia já detinha uma frota de 6 aeronaves Boeing 737, voava para 12 rotas e operava em 5

2. Voe para a Escócia pelo o preço de par de jeans.

países (Sull, 1999).

Nos primeiros cinco anos de operação e num período caracterizado pelo processo de desregulamentação do transporte aéreo e abertura de novas possibilidades de negócio, a Easyjet tornou-se numa das líderes europeias de baixo custo a operar para 31 rotas com uma frota de 21 aeronaves (Rae, 2001).

A Easyjet ficou na história do turismo e da distribuição turística por ter sido a primeira a abandonar completamente a intermediação das agências de viagens na venda dos bilhetes de avião, substituindo este canal pelos *call centers* e internet (Shrager, 2007).

Tal como aconteceu com a Ryanair, também a Easyjet conquistou o mercado por via das suas estratégias de expansão de rotas, operando em 2018 para mais de 30 países o que lhe permite oferecer mais de 95 milhões de lugares em 979 rotas distintas um pouco por toda a Europa, como iremos salientar no capítulo 5 deste capítulo.

A operação destas duas LCC é uma realidade incontornável na Europa, com impactes diretos na captação de novo tráfego para determinadas áreas geográficas e a utilização de aeroportos secundários e regionais, que permitiram o uso do excesso de capacidade mediante o aumento de tráfego e o desenvolvimento da componente comercial, com impacto positivo no aumento das receitas não aviação.

4 | METODOLOGIA

O presente capítulo assenta numa metodologia que visou a recolha de dados secundários sobre a Ryanair e Easyjet (2000-2018), disponíveis nos relatórios anuais das companhias aéreas (Ryanair, 2000 a 2018; Easyjet, 2000 a 2018).

Os dados recolhidos referem-se ao número de passageiros transportados nos anos em análise, *load factor*, número de aeroportos em que as companhias aéreas operam, número de rotas existentes por ano, número de colaboradores, dimensão da frota, idade média da frota, número de lugares disponíveis e ainda o número de setores voados em cada ano.

A informação reunida permite avaliar a dinâmica que estas duas companhias aéreas assumem atualmente um pouco por toda a Europa e no caso da Ryanair também em Marrocos e Israel.

5 | DISCUSSÃO DE RESULTADOS

De modo a avaliar a *performance* das companhias aéreas Ryanair e Easyjet, foram analisados os seus relatórios anuais disponíveis nos sítios da internet www.ryanair.com e www.easyjet.com. Nestes relatórios foi possível recolher dados sobre o número de passageiros transportados, o *load factor*, dimensão da frota, número de rotas, número de colaboradores e número de lugares oferecidos (2000 a 2018),

e ainda sobre os aeroportos para onde operam, idade média da frota e número de setores voados por ano (2006 a 2018) (Ryanair, 2000 a 2018; Easyjet, 2000 a 2018).

Os dados obtidos mostram a evolução de ambas as companhias aéreas e em simultâneo o dinamismo em que assenta a sua operação.

Entre o ano de 2000 e 2018 verifica-se um aumento exponencial no número de passageiros processados pela Ryanair e pela Easyjet, que juntas só no ano de 2018 foram responsáveis pelo transporte de cerca de 220 milhões de passageiros.

A evolução deste indicador é notória, tendo ambas passado de cerca de 5 milhões de passageiros no ano de 2000, para valores mais elevados a partir do ano de 2006 quando ambas conseguiram ultrapassar individualmente os 30 milhões de passageiros transportados. Em 2018 a Ryanair atingiu os 130 milhões de passageiros transportados e a Easyjet os 88,5 milhões, o que as leva a serem classificadas como as duas companhias aéreas com maior operação na Europa (Gráfico 1).

Outro dos dados mais importantes na análise da *performance* de uma companhia aérea é o seu *load factor* anual, que demonstra qual a ocupação média das suas aeronaves no período em análise. Os dados recolhidos permitem aferir a evolução deste indicador e perceber que o mesmo ultrapassou os 80% desde o ano 2000 para ambas as companhias aéreas, registando valores mais elevados a partir da segunda década do séc. XXI, com valores atuais acima dos 90% (Gráfico 2).

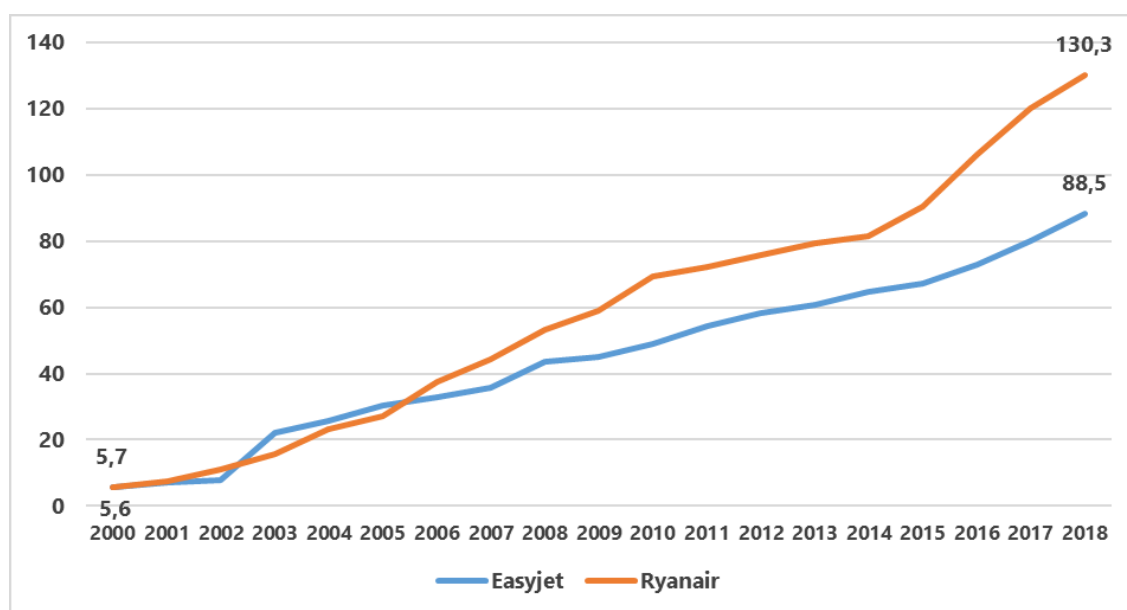


Gráfico 1 – Número de passageiros transportados pela Ryanair e pela Easyjet entre os anos de 2000-2018 (milhões)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

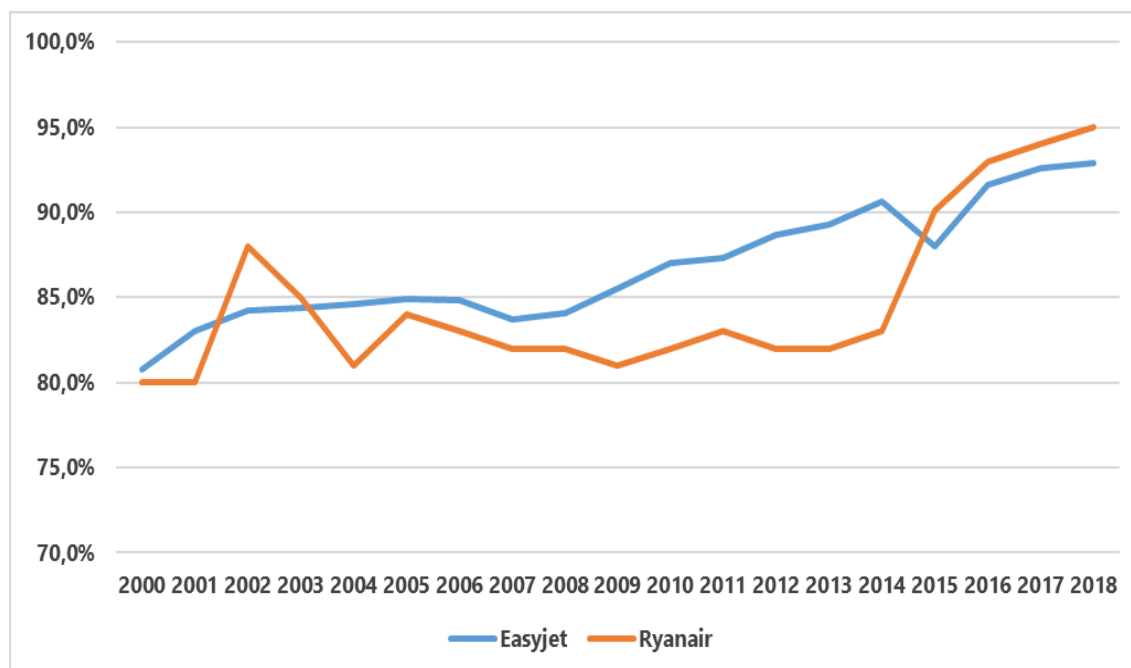


Gráfico 2 – Load factor da Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018 (%)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Entre o ano de 2000 e 2018 ambas as companhias aéreas aumentaram o número de aeronaves da sua frota, sendo que a Ryanair opera atualmente com 431 Boeing 737 de 189 lugares com uma idade média de 6,7 anos (Ryanair, 2018) e a Easyjet com 315 aeronaves da Airbus (132 A319; 168 A320; 13 A320neo e 2 A321neo) com uma idade média de 7 anos (Easyjet, 2018).

O número elevado de aeronaves permitiu que estas duas companhias aéreas passassem de uma oferta de 7 milhões de lugares (Ryanair) e 6,9 milhões lugares (Easyjet) em 2000 para 137 milhões lugares (Ryanair) e 95 milhões lugares (Easyjet) em 2018, ou seja, juntas estas duas companhias são responsáveis por uma oferta em 2018 de mais de 232 milhões de lugares (Gráfico 3). Este número está muito associado ao crescimento e expansão da rede de operação de ambas as companhias aéreas. A Easyjet opera atualmente para 156 aeroportos, num total de 979 rotas (Easyjet, 2018), enquanto a Ryanair opera em 216 aeroportos, sendo que 202 são na Europa, 10 em Marrocos e 4 em Israel, num total de 2000 rotas aéreas (Ryanair, 2018).

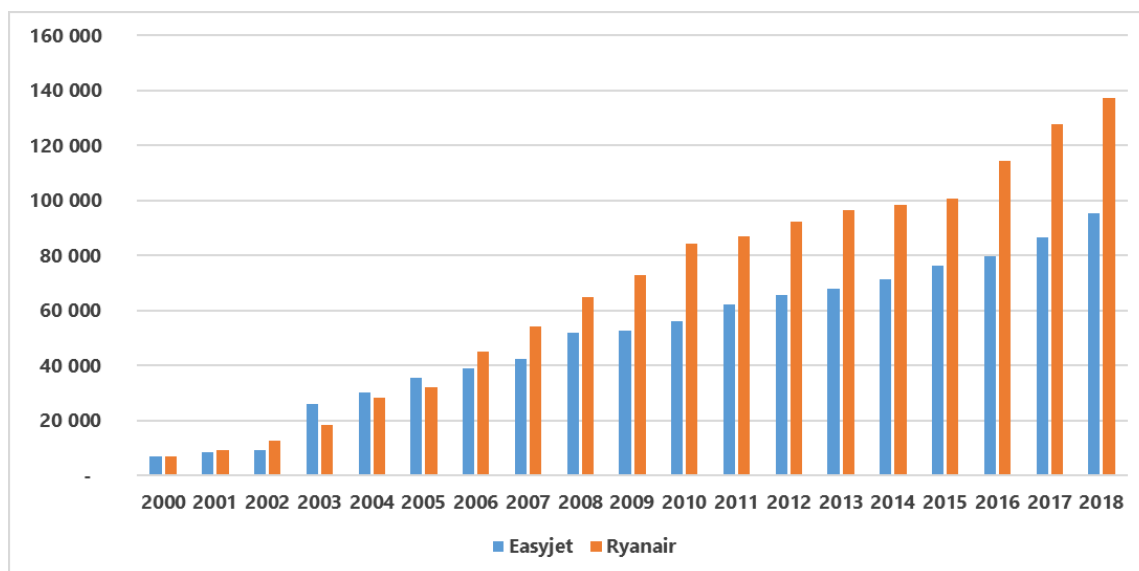


Gráfico 3 – N° de lugares disponíveis na Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018 (milhões)

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Para conseguir concretizar a sua operação ambas as companhias aéreas contam com um número elevado de colaboradores, que tem vindo a aumentar de forma considerável nos últimos anos. No total estas duas companhias aéreas juntas empregavam em final e 2018 cerca de 28.408 colaboradores (Gráfico 4).

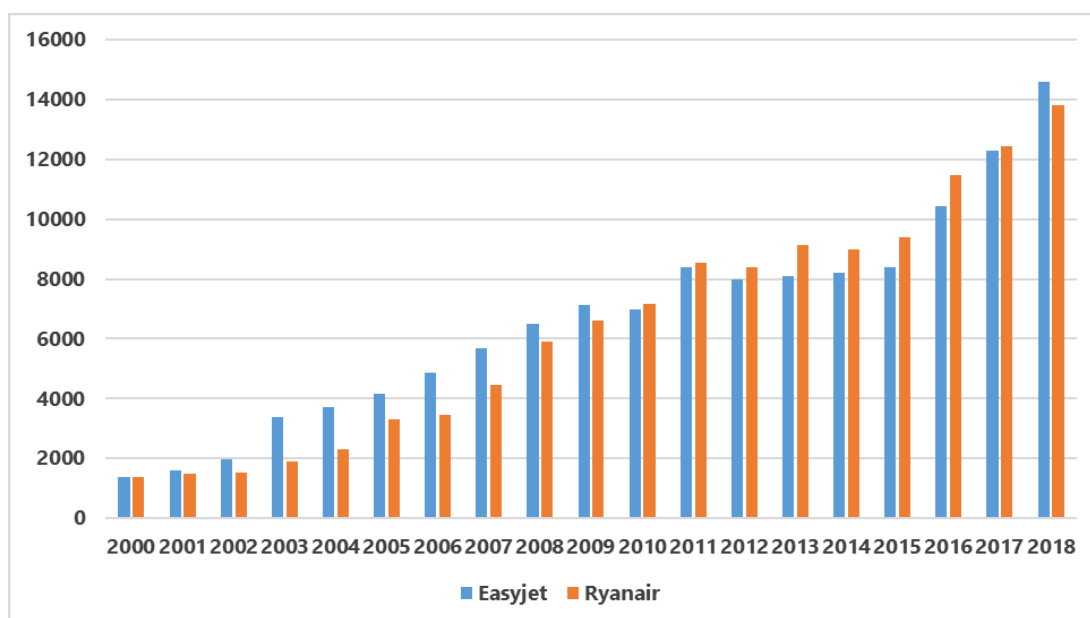


Gráfico 4 – N° de colaboradores na Ryanair e da Easyjet entre os anos de 2000-2018

Fonte: Ryanair (2000 a 2018); Easyjet (2000 a 2018)

Os dados apresentados demonstram não só a importância que estas duas companhias aéreas assumem no mercado Europeu e agora também em rotas para Marrocos e Israel. Estas duas LCC assumem-se como inovadoras e flexíveis, oferecendo uma rede de operação extensa que tem permitido um aumento do tráfego

aéreo nas diferentes regiões onde operam, potenciando o desenvolvimento turístico de novas áreas geográficas e por consequência suscitado novos investimentos, quer nos aeroportos como também nas áreas envolventes, por via de novas empresas de serviços de apoio ao acolhimento e assistência dos turistas, novos meios de alojamento, restauração, entre outros.

CONCLUSÕES

O dinamismo em que assenta a operação das LCC um pouco por toda a Europa é inquestionável, tendo originado nos últimos anos, o aparecimento de novos destinos turísticos e acima de tudo permitido às populações uma maior mobilidade com consequências diretas no aumento da procura de viagens e desenvolvimento de novos conceitos empresariais um pouco por todo o Continente. Os dados destacados neste artigo permitem uma análise mais detalhada da *performance* das duas maiores LCC a operar na Europa e que têm hoje um papel de destaque no setor. Importa acompanhar estas tendências e acima de tudo monitorizar o impacto que a cada vez maior mobilidade tem nos destinos turísticos, principalmente aqueles que foram durante muitos anos destinos tradicionalmente sazonais devido à oferta de voos charter, mas também outras regiões da Europa, que começam agora a despertar para uma maior procura turística devido essencialmente à nova oferta de rotas por parte destas companhias aéreas.

REFERÊNCIAS

Almeida, C. & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa. O caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 17/18, 387-402;

Almeida, C. & Costa, V. (2017). As dinâmicas das companhias aéreas de baixo custo na Europa. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 27/28, 219-221;

Almeida, C., 2010, *Aeroportos e Turismo Residencial. Do conhecimento às estratégias*. Editorial Novembro, Coleção Nexus;

Box, T., Byus, K. (2007), Ryanair (2005): Successful low cost leadership. *Journal of the International Academy for Case Studies*, 13(3), 65-70;

COM (2002). *Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de novembro de 2002, para a política europeia do transporte aéreo*. Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas, 19 de novembro de 2002;

Creaton, S. (2007). *Ryanair. The full story of the controversial low cost airline*. Aurum Press, London;

Doganis, R. (2005). *Flying off course. The economics of international airlines* [2ª edição]. Routledge, Londres;

Easyjet (2000). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2000*. Luton, Reino Unido;

- Easyjet (2001). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2001*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2002). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2002*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2003). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2003*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2004). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2004*. Luton, Reino Unido;
- Easyjet (2005). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2005*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2SCvtbC>;
- Easyjet (2006). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2006*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AAOfsS>;
- Easyjet (2007). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2007*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2RhIVFu>;
- Easyjet (2008). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2008*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2QvcFtf>;
- Easyjet (2009). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2009*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2FctAPL>;
- Easyjet (2010). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2010*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AzLmZA>;
- Easyjet (2011). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2011*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AxAU4G>;
- Easyjet (2012). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2012*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2Ayd2Oh>;
- Easyjet (2013). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2013*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2FdlkhG>;
- Easyjet (2014). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2014*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2RyCGMt>;
- Easyjet (2015). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2015*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2uzh7xT>;
- Easyjet (2016). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2016*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2O0yr87>;
- Easyjet (2017). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2017*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2DQllbi>;
- Easyjet (2018). *Easyjet Plc – Annual Report and Accounts 2018*. Luton, Reino Unido. Disponível em: <https://bit.ly/2AwLhG6>;
- Rae, D. (2001). Easyjet: a case of entrepreneurial management? *Strategic Change*, 10: 325-336 [doi:10.1002/jsc.549];
- Ribeiro de Almeida, C. & Costa, V. (2017). The Dynamics of a Low Cost Carrier Business Model.

Tourism Spectrum, 3 (1), 1-13;

Ribeiro de Almeida, C. (2017). Acessibilidades aéreas na Europa. A dinâmica da operação das LCC. O caso Ryanair. *OMNIA*, 7:117-124;

Ryanair (2000). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2000*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2RarQNw>;

Ryanair (2001). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2001*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C5bcVf>;

Ryanair (2002). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2002*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LVOgfx>;

Ryanair (2003). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2003*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2FfcEr9>;

Ryanair (2004). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2004*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2C8HeQi>;

Ryanair (2005). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2005*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2sm8dmZ>;

Ryanair (2006). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2006*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2SGNzsY>;

Ryanair (2007). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2007*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2AwKFjw>;

Ryanair (2008). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2008*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2scDpEV>;

Ryanair (2009). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2009*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2Fezf7g>;

Ryanair (2010). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2010*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2QprbSZ>;

Ryanair (2011). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2011*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2ReAUKi>;

Ryanair (2012). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2012*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2R9F39j>;

Ryanair (2013). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2013*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2uCeXhQ>;

Ryanair (2014). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2014*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2LUkDev>;

Ryanair (2015). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2015*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/1T9ypVD>;

Ryanair (2016). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2016*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2j4GyFv>;

Ryanair (2017). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2017*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2xJHRPZ>;

Ryanair (2018). *Ryanair – Annual Report & Financial Statements 2018*. Dublin, Irlanda. Disponível em: <https://bit.ly/2VzdSmU>;

Shrager, J. (2007). *The success of easyjet and other low cost airlines is due to their focus on pursuing a pure low cost strategy and the subsequent ruthless and effective management of their value chain*. Dissertação apresentada na Universidade de Nottingham para obtenção do título de Mestre em Corporate Strategy and Governance;

Strickland, J. (2010). *Taking off: How the global low cost airport revolution is taking over*. London, Insight Media Edition;

Sull, D. (1999). Case study – easyjet's \$500 Million Gamble. *European Management Journal*, 17(1), 20-38;

Wells, A., Wensveen, J. (2004). *Air transportation. A management perspective* [5ª edição]. Brooks/Cole Publishing, Belmont;

Wittmer, A., Bieger, T. (2011). Fundamentals and structure of aviation systems, in Wittmer, A.; Bieger, T. e Müller, R., 2011, *Aviation systems. Management of the integrated aviation value chain*. Springer, London, New York, pp. 05-38;

PRODUTOS E MERCADOS: HOTELARIA

Elizabeth Kyoko Wada

Universidade Anhembi Morumbi

Pós-Graduação Stricto Sensu

São Paulo – SP

elwada@anhembi.br

PRODUCTS AND MARKETS: LODGING INDUSTRY

ABSTRACT: The central question of this study was “Are there innovative operational and managerial initiatives in the lodging industry in Brazil?”. Three propositions were considered to guide the analysis: (P1) The Hotel Management programs deal with the traditional models of business in the industry; (P2) The official lodging classification in Brazil do not consider new business models; (P3) Stakeholders such as local community, distribution channels, pressure groups are rarely considered by the traditional hotel managers. In order to illustrate the “Innovative practices in operations and management in the lodging industry”, a case study of the Bourbon Hotéis & Resorts was done; that is a hotel company founded in 1960, that goes through two processes: generation change and professionalization of the top management position.

KEYWORDS: Lodging industry, Hotel management courses, Official loading classification, Stakeholders, Bourbon Hotéis & Resorts

1 | INTRODUÇÃO

Compreender e tratar de práticas inovadoras de operação e gestão em meios de

RESUMO: O presente estudo teve como questão central “Há práticas inovadoras de operação e gestão de produtos e serviços oferecidos nos meios de hospedagem do Brasil?”, com o objetivo geral de compreender as ações que norteiam a oferta de serviços no Brasil. Foram consideradas três proposições: (P1) Os cursos de Hotelaria preparam o futuro profissional para formatos tradicionais de meios de hospedagem; (P2) A classificação proposta no país não contempla novos modelos de negócios; (P3) *Stakeholders* como comunidade local, canais de distribuição, grupos de apoio (ou de pressão) são raramente contemplados na gestão hoteleira tradicional. Para exemplificar “Práticas Inovadoras de Operação e Gestão em Meios de Hospedagem”, realizou-se o estudo de caso de Bourbon Hotéis & Resorts, empresa nacional, fundada em 1960, que passa por um processo de mudança de geração e profissionalização.

PALAVRAS-CHAVE: Meios de hospedagem, Formação profissional, Classificação oficial, *Stakeholders*, Bourbon Hotéis & Resorts

hospedagem no Brasil atual é tarefa desafiadora, já que há mudanças políticas com impactos diretos na economia. As empresas reduzem custos, fazem demissões em massa, limitam viagens a trabalho e o brasileiro receia assumir financiamentos de itens como viagens de férias.

A chamada nova classe média, que havia adquirido novos hábitos de consumo na última década, equilibra o orçamento familiar com práticas mais inovadoras que qualquer meio de hospedagem. A classe média tradicional, mais conservadora, suspende o consumo de bens e serviços considerados supérfluos, a fim de garantir seu padrão de vida. Aqueles com menor poder aquisitivo receiam perder privilégios e subsídios governamentais recebidos nos últimos anos e os de maior renda se veem pressionados socialmente, assumindo uma postura mais austera, ainda que não necessitem cortar gastos.

Com esse contexto, os meios de hospedagem se depararam, eufóricos, com a demanda de consumidores que substituíram viagens de lazer ao exterior por alternativas internas; tiveram, entretanto, que adequar os preços de venda ao poder de compra atual. Ao invés de inovar, no sentido mais amplo e positivo, passaram a trocar produtos, seja de limpeza, alimentícios, de escritório ou outros por itens de menor custo, nem sempre com a mesma qualidade.

A inovação e as oportunidades de racionalização sem afetar a operação surgem em questões importantes, às vezes invisíveis aos hóspedes, como a aquisição de energia no mercado livre, em substituição ao serviço público; formação de centrais e cooperativas de compras, organizadas geograficamente, atendendo a hotéis de diversas marcas, antes considerados concorrentes; centrais de reservas com trabalho em sistema de *home office*, evitando custos de locação de espaço, transporte e alimentação de funcionários, enfim, iniciativas que encontram mais aceitação em momentos de crise, mas que trazem inclusive benefícios para o meio-ambiente, com o uso de energia renovável, redução de circulação de caminhões para o transporte de carga, colaboradores satisfeitos por não precisarem usar horas de seu dia no trânsito.

2 | CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA

Este setor que se origina na necessidade de acolher os viajantes, na adoção empírica de ações de acordo com as possibilidades do anfitrião e as demandas dos visitantes, ainda busca um arcabouço teórico que respalde e explique a procura por conforto, segurança, companhia ou isolamento ao longo dos deslocamentos feitos pelos homens desde que se viram frente à realidade de guerrear, comercializar excedentes de produção, peregrinar ou simplesmente cumprir deveres sociais com familiares e amigos.

Uma parte dos textos produzidos sobre meios de hospedagem procura recuperar momentos da humanidade em que se intensifica a necessidade de alojar o visitante,

o passante (Pereira & Coutinho, 2007; Valenzuela, 2013); outros dão conta da categorização dos estabelecimentos, ainda sem consenso no mercado ou na academia (Beni, 1998; Aldrigui, 2007; Ministério do Turismo, 2011) ou das diferentes propostas de operação dos estabelecimentos (Castelli, 2000; Spolon & Lashley, 2011; Petrocchi, 2002).

No Brasil, a comercialização da hospedagem, assim como outros negócios que surgem para apoiar pessoas que se deslocavam de um ponto a outro do país, inicia-se com os portugueses no período colonial; possivelmente, a população indígena encontrada quando da chegada dos colonizadores tinha formas específicas de acolhimento, cujos registros inexistentes impedem o estudo da fase anterior ao ano de 1.500.

A Hotelaria no Brasil: a necessidade de hospedar pessoas no Brasil iniciou logo depois do descobrimento, na instalação das capitânicas hereditárias. Coube aos mandatários dessas capitânicas instalarem, na nova colônia, as primeiras hospedarias, pela necessidade de abrigar viajantes que se deslocavam constantemente. As hospedarias ou pensões da época passaram a ser exploradas por portugueses que instalaram seus negócios no país e que eram diversificados, instalados em imóveis pequenos, geralmente edifícios de três ou quatro andares. As pensões localizavam-se num andar imediatamente abaixo da residência do proprietário, que ainda explorava no térreo uma mercearia ou empório de secos e molhados. (PEREIRA e COUTINHO, 2007, p. 10).

Os mesmos autores (PEREIRA e COUTINHO, 2007) mencionam a importância dos jesuítas e outras ordens recebiam nos conventos personalidades ilustres e alguns outros hóspedes, por dever de caridade. No mosteiro de São Bento, no Rio de Janeiro, foi construído, na segunda metade do século XVIII, edifício exclusivo para hospedaria; nesse mesmo período, começaram a surgir na cidade do Rio de Janeiro estalagens, ou casas de pasto, que ofereciam alojamento aos interessados, embriões de futuros hotéis. As casas de pasto ofereciam, inicialmente, refeições a preço fixo, mas seus proprietários ampliaram os negócios e ofereciam quartos para dormir.

A chegada da corte portuguesa ao Rio de Janeiro, em 1808, com a abertura dos portos, trouxe um grande fluxo de estrangeiros, que aqui vieram exercer funções diplomáticas, científicas e comerciais só então, os brasileiros nativos puderam ter seus próprios negócios, antes só permitidos aos portugueses. Hospedarias e pensões foram instaladas nas principais cidades; houve aumento da demanda por alojamentos, e nos anos seguintes os proprietários da maioria das casas de pensão, hospedarias e tavernas passaram a utilizar a denominação de hotel, com a intenção de elevar o conceito da casa, independentemente da quantidade dos quartos e do padrão dos serviços oferecidos (PEREIRA e COUTINHO, 2007). Conforme Camargo (2013), não se trata de mera alteração de denominação:

[...] ressalte-se que a passagem da pensão para o hotel não representa propriamente uma evolução, e sim uma rutura. Da pensão, rancho ou pouso do final do século XVIII até o hotel ocorre uma mudança sociocultural que não pode passar despercebida. Os estudos de hospitalidade mostram que na cidade pré-moderna – em São Paulo, da fundação até a segunda metade do século XIX – o viajante que

não contasse com um anfitrião era automaticamente classificado como suspeito.

No início do século XX, os estudos de Valenzuela (2013) e Pereira & Coutinho (2007), mencionam incentivos dados pelas prefeituras de São Paulo e do Rio de Janeiro, com isenção de emolumentos e impostos por até sete anos, a fim de ampliar a oferta de leitos nas duas cidades. O avanço dos negócios, a conexão por ferrovias e, posteriormente, o crescimento de hotéis-cassino traz diversidade na oferta, com alguns estabelecimentos emblemáticos no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; no caso dos cassinos, trouxeram além dos serviços de hospedagem e de alimentação, o entretenimento não somente pelo jogo, mas por espetáculos musicais e teatrais.

Em 1946, com a proibição dos cassinos no Brasil, vigente até os dias de hoje, houve o sucateamento de estruturas monumentais como o Palácio Quitandinha, em Petrópolis – RJ; Grande Hotel e Cassino de Araxá – MG; Cassino da Urca – RJ; Cassino Atlântico, em Santos – SP, entre outros. Aqueles localizados em destinos com sol e mar, passaram a atender visitantes com interesse nesse binômio que veio a se converter em um dos propulsores do turismo de massa na segunda metade do século XX.

A mudança da capital do Brasil para Brasília, em 1960, associado ao plano de metas do então presidente Juscelino Kubitchek de Oliveira, para quem o país desenvolver “50 anos em 5”, com busca de desenvolvimento econômico a partir dos setores de transportes, energia, indústria de base, substituição de importações e educação; a instabilidade política de 1961 a 1964 e o colapso da democracia brasileira, que culminou com o golpe militar de 1964, alteram os eixos de decisão do país e as alianças políticas e comerciais (SKIDMORE, 2010).

Em 1966, criou-se a Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, atualmente com a denominação Instituto Brasileiro de Turismo, subordinada ao Ministério do Turismo, instituído em 2003, além do Fundo Geral de Turismo – Fungetur (Ministério do Turismo, 2011). Tais organismos tiveram, inicialmente, a gestão de incentivos fiscais para atrair redes hoteleiras internacionais que implantassem no país produtos “cinco estrelas” com marcas de prestígio; o primeiro hotel nessa modalidade foi o Hilton São Paulo, em 1971, com 380 unidades habitacionais. Na atualidade, pode-se reconhecer que tal iniciativa trouxe a transferência de *know-how* e colocou algumas cidades brasileiras em evidência, a partir das ações promocionais das companhias hoteleiras internacionais; há, entretanto, a criação de oferta de serviços voltada para o mercado externo, sem o correspondente avanço de produtos mais adequados ao poder aquisitivo do consumidor brasileiro e instalados em localidades fora das grandes capitais.

Kiyohara (1980) e Lima (1991) trazem contribuições sobre franquias e flats/apart-hotéis, dois modelos de negócios ainda insipientes no período em que realizaram suas pesquisas.

No Brasil, Castelli, formado em Ciências Econômicas na Universidade de Frifourg

na Suíça, em 1978, vinculou-se à Universidade de Caxias do Sul (RS) e fundou o primeiro curso tecnológico em Hotelaria do Brasil (CASTELLI ESCOLA SUPERIOR DE HOTELARIA, 2016). Naquele mesmo ano, o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC, em São Paulo, lançou o Centro de Estudos de Administração Hoteleira (Ceatel), com um programa de cooperação técnica entre aquela instituição e a Cornell Scholl of Hotel Administration, dos Estados Unidos (SENAC, 2006). Tais inserções na educação dos futuros profissionais reforçou o modelo utilizado pelas redes internacionais, tanto nos aspectos operacionais e de prestação de serviços quanto na gestão e estrutura física dos empreendimentos, bem como as premissas estabelecidas pela EMBRATUR.

A diferença de instalações e propostas de serviços entre os hotéis de redes internacionais e a oferta de empreendimentos nacionais independentes era evidente; empresários nacionais como José Tjurs, Othon Lynch Bezerra de Mello, Henry Maksoud, Alceu Antimo Vezozzo, Aloysio de Andrade Faria, entre outros e a companhia aérea VARIG lideraram, nos anos 1970 e 1980, os esforços para equiparar a hotelaria nacional aos concorrentes internacionais, dando origem a algumas das redes brasileiras em operação na atualidade.

Em 1977, a empresa francesa Accor abriu o Novotel Morumbi, seguido das unidades de Campinas e de Limeira, todas no estado de São Paulo. A primeira reação da população brasileira, permeada pelas influências suíça e americana, foi de estranhamento, já que tais hotéis se posicionavam como funcionais, padronizados, arquitetonicamente arrojados para os padrões da época e mais acessíveis. Nos anos 1980, passou a atuar em cooperação com o mercado imobiliário, lançando a marca Parthenon, exclusivamente para os flats/apart-hotéis no Brasil; a partir de 2006, os empreendimentos passaram a utilizar a marca global Mercure. Esse modelo de negócios permitiu acelerar a renovação da hotelaria nas capitais dos estados brasileiros e em alguns mercados secundários, com investidores individuais que adquiriam unidades habitacionais e as entregavam para a administração da Accor, em troca de um aluguel. Nas décadas de 1990 e 2000, houve a inserção das marcas Fórmula 1 e Ibis, completando o portfólio de hotéis com a oferta de produtos econômicos e super-econômicos.

Outras empresas, nacionais e internacionais, como Holiday Inn, Meliã, Atlântica, Intercity, Transamérica, Bourbon, Estanplaza, beneficiaram-se da combinação de investimento imobiliário com operação hoteleira. O volume de negócios gerados, em estabelecimentos ora localizados em setores residenciais, ora com funcionamento precário do ponto de vista legal, fez com que a Comissão de Valores Mobiliários - CVM, a partir de 2013, passasse a acompanhar de perto as etapas de comercialização imobiliária, especulativa em alguns casos, bem como o funcionamento dos estabelecimentos hoteleiros que eventualmente se beneficiavam do fato de operarem em um edifício residencial. O modelo de negócios vigente é o de investimentos em cotas de empreendimentos hoteleiros, eliminando-se o conceito de aluguel da unidade

habitacional. Em 15 de agosto de 2016, a CVM anunciou que prepara uma regulação específica para os condo-hotéis e uma audiência pública para receber sugestões do mercado; tais fatos ocorrem porque o Brasil tem, atualmente, 99 mil títulos de investimento coletivo (TIC) hoteleiro e a estimativa é que, em quatro anos, o setor abarque 170 mil quartos, sendo 93% deles enquadrados como condo-hotéis. Caso essa trajetória se confirme, o avanço nesse intervalo seria na casa de 60%, o que poderá resultar em super oferta. (COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS - CVM, 2016).

O vasto território nacional, com correspondente mercado interno, o momento de crise político-econômica e a abertura do brasileiro para experimentar novos produtos e serviços apresenta desafios adicionais, tais como o acompanhamento, inventário e pesquisas acadêmicas que contestem ou confirmem estudos de mercado tais como os apresentados por Shankman, Oates, Clampet & Skift (2015); Merlino & Quinby (2015); Bujarski, Harniman, & Matter (2016) e Offutt (2016) e os avanços da economia compartilhada aplicada a negócios como o AirBnB.

3 | METODOLOGIA

O presente estudo teve como questão central “Há práticas inovadoras de operação e gestão de produtos e serviços oferecidos nos meios de hospedagem?”, com o objetivo geral de compreender as ações que norteiam a oferta de serviços no Brasil.

Para apoiar a análise, foram consideradas três proposições: (P1) Os cursos de Hotelaria preparam o futuro profissional para formatos tradicionais de meios de hospedagem; (P2) A classificação proposta no país não contempla novos modelos de negócios; (P3) *Stakeholders* como comunidade local, canais de distribuição, grupos de apoio (ou de pressão) são raramente contemplados na gestão hoteleira tradicional.

O levantamento bibliográfico foi realizado para atualização de dados e de estudos realizados no mercado. Foram revisados os dados obtidos nas pesquisas que geraram as publicações Junqueira & Wada (2011), Ferreira Oliveira & Wada (2012), Koga & Wada,(2013), Guizi, Wada, & Gândara (2016), Mendes & Wada (2016), além de 17 dissertações orientadas pela autora no período de 2011 a 2015 que utilizaram do estudo de casos múltiplos (YIN, 2014), com a análise de *stakeholders* e apresentaram 51 entrevistas com gestores; 21 com especialistas e 153 pessoas que representaram os principais *stakeholders* (houve utilização de técnica de bola de neve, com autogeração de entrevistas a partir da primeira realizada com o gestor de cada organização escolhida).

O material existente passou por análise de conteúdo, conforme preconizado por Bardin (2004), o que permitiu averiguar as proposições.

Para exemplificar “Práticas Inovadoras de Operação e Gestão em Meios de Hospedagem”, escolheu-se o estudo de caso de Bourbon Hotéis & Resorts. Os dados

foram coletados durante a pesquisa para o pós-doutorado realizado na Universidade Federal do Paraná, de 2014 a 2016, com levantamento bibliográfico; observação participante nas reuniões do Conselho de Administração; entrevistas com os fundadores, acionistas e diretores; visitas técnicas e entrevistas com os gerentes gerais dos hotéis de Atibaia, Foz do Iguaçu, Joiinville, Cutitiba (Centro, Dom Ricardo e Batel), São Paulo (Centro e Ibirapuera), Cascavel e Rio de Janeiro; análise dos dados contábeis de fechamento dos anos de 2013, 2014 e 2015; orientação de quatro pesquisas com aderência a esse projeto, no mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi.

4 | RESULTADOS

Na etapa de levantamento bibliográfico, a consulta aos *sites* Ministério da Educação (2015), CAPES (2016) e Google (2016) trouxe resultados sintetizados no quadro a seguir que dão conta da queda na procura por cursos de Hotelaria, do pequeno número de pesquisas acadêmicas (teses e dissertações) que tratem do tema e, conseqüentemente, do pequeno volume de publicações. Os números relativos a Turismo são apresentados à guisa de informação e comparação.

Fonte	Número encontrado	Descrição
E-MEC	110	Cursos superiores de Hotelaria (sequenciais, tecnológicos e graduações); 18 em processo de extinção; busca simples com a palavra hotelaria. Na mesma base, há 586 cursos de turismo, 133 em processo de extinção.
CAPES	774	Teses e Dissertações produzidas nas universidades brasileiras; busca simples com a palavra hotelaria. Na mesma base, há 5.813 registros para a palavra turismo.
Google Acadêmico	22.200	Citações, livros e periódicos – busca simples com a palavra hotelaria. Na mesma base, há 1.230.000 para a palavra turismo.

Quadro 1. Cursos superiores e pesquisas relacionadas à Hotelaria no Brasil

Fonte: Adaptado de dados obtidos em Ministério da Educação (2015), CAPES (2016) e Google (2016)

A proposição (P1) “Os cursos de Hotelaria preparam o futuro profissional para formatos tradicionais de meios de hospedagem” se reflete nos dados apresentados e pode levar à interpretação de que o jovem não apresente interesse na atuação tradicional ou habitual em meios de hospedagem. Em observações assistemáticas de 2003 até o momento, nas turmas de último ano de Hotelaria que preparam seus trabalhos de conclusão de curso e a autora atua como orientadora, percebe-se o desejo de conhecer e se aprofundar na análise de outros segmentos, como o da Hotelaria Hospitalar, *hostels*, economia compartilhada, tecnologia e canais de distribuição, temas

difícilmente abordados a contento nos conteúdos ainda embasados por manuais de procedimento muito em voga nos anos 1980.

Após a utilização de critérios diversos, com momentos de cadastro obrigatório e outros de classificação voluntária, há um sistema de classificação de meios de hospedagem estabelecido pelo Ministério do Turismo, SBClass, vigente desde 2011. A operacionalização se dá por contratação de empresa especializada, credenciada e aprovada pelo ministério; a adesão é voluntária e obedece a categorização apresentada no quadro 2. Ressalta-se a baixa participação dos estabelecimentos, já que há 59 estabelecimentos classificados, sendo 40 hotéis, 6 resorts, 1 hotel histórico e 12 pousadas, de uma a cinco estrelas.

Categoria	Descrição	Observação
Hotel	Estabelecimento com serviço de recepção, alojamento temporário, com ou sem alimentação, ofertados em unidades individuais e de uso exclusivo do hóspede, mediante cobrança de diária	Para o tipo HOTEL, o SBClass estabelece as categorias de uma estrela (mínimo) a cinco estrelas (máximo)
Resort	Hotel com infraestrutura de lazer e entretenimento que disponha de serviços de estética, atividades físicas, recreação e convívio com a natureza no próprio empreendimento	Para o tipo RESORT, o SBClass estabelece as categorias de quatro estrelas (mínimo) a cinco estrelas (máximo)
Hotel Fazenda	Localizado em ambiente rural, dotado de exploração agropecuária, que ofereça entretenimento e vivência do campo	Para que o tipo HOTEL FAZENDA, o SBClass estabelece as categorias de uma estrela (mínimo) a cinco estrelas (máximo)
Cama e Café	Hospedagem em residência com no máximo três unidades habitacionais para uso turístico, com serviços de café da manhã e limpeza, na qual o possuidor do estabelecimento reside	Para o tipo CAMA & CAFÉ, o SBClass estabelece as categorias de uma estrela (mínimo) a quatro estrelas (máximo)
Hotel Histórico	Instalado em edificação preservada em sua forma original ou restaurada, ou ainda que tenha sido palco de fatos histórico-culturais de importância reconhecida. Entende-se como fatos histórico-culturais aqueles tidos como relevantes pela memória popular, independentemente de quando ocorreram, podendo o reconhecimento ser formal por parte do Estado brasileiro, ou informal, com base no conhecimento popular ou em estudos acadêmicos	Para o tipo HOTEL HISTÓRICO, o SBClass estabelece as categorias de três estrelas (mínimo) a cinco estrelas (máximo)

Pousada	Empreendimento de característica horizontal, composto de no máximo 30 unidades habitacionais e 90 leitos, com serviços de recepção, alimentação e alojamento temporário, podendo ser em um prédio único com até três pavimentos, ou contar com chalés ou bangalôs	Para o tipo POUSADA, o SBClass estabelece as categorias de uma estrela (mínimo) a cinco estrelas (máximo)
Flat/Apart-Hotel	Constituído por unidades habitacionais que disponham de dormitório, banheiro, sala e cozinha equipada, em edifício com administração e comercialização integradas, que possua serviço de recepção, limpeza e arrumação	Para o tipo FLAT / APART-HOTEL, o SBClass estabelece as categorias de três estrelas (mínimo) a cinco estrelas (máximo)
Total de estabelecimentos classificados: 59, sendo 40 hotéis, 6 resorts, 1 hotel histórico e 12 pousadas, de uma a cinco estrelas		

Quadro 2. Sistema de classificação de meios de hospedagem - Brasil

Fonte: Adaptado de sistema de classificação de meios de hospedagem. Ministério do Turismo. (2011).

A proposição (P2) “A classificação proposta no país não contempla novos modelos de negócios”, evidencia-se no sistema vigente no qual sequer as descrições correspondem aos estabelecimentos encontrados no mercado.

O empreendedor brasileiro, ao iniciar um novo negócio, nem sempre está atento às regras previamente estabelecidas. Antes de 2011, Pousadas e Cama e Café não passavam por classificação; com isso, houve profusão de aberturas de tais estabelecimentos, interpretados simplesmente como meios de hospedagem simpáticos e com excelente relação de custo-benefício. Ao serem inseridos no sistema, houve imediata migração para *hostels* e alternativas de hospedagem compartilhada, como o proposto por AirBnB.

As pousadas existentes não obedecem a descrição do SBClass, possuem o número de unidades habitacionais e leitos que queiram e algumas funcionam em edifícios com mais de três pavimentos. A inspiração para as pousadas no Brasil vem das Pousadas de Portugal, mas as características estão presentes nos Hotéis Históricos. Para o consumidor brasileiro, pousada passou a ser sinônimo de hospedagem mais econômica e ambiente mais informal que o de um hotel. Alguns estabelecimentos que preferem manter serviços mais exclusivos e instalações diferenciadas acabam acrescentando “charme”, “luxo”, “sonho” a sua denominação.

Os flats/apart-hotéis têm unidades habitacionais idênticas a hotéis; apenas os mais antigos, da década de 1980, têm dormitório, banheiro, sala e cozinha equipada. Com a retração de mercado ocorrida a partir de 2008, tais unidades mais amplas

que um apartamento de hotel, acabam sendo comercializadas no mercado imobiliário, com locações mensais, sobretudo nas capitais de estado, onde há procura para tal tipo de acomodação seja para executivos, estudantes, pesquisadores, pessoas em tratamento prolongado de saúde, entre outros.

No que diz respeito a Cama e Café, negócio realizado no domicílio do empreendedor, há dificuldade em realizar o inventário de oferta, já que muitos recebem hóspedes como um complemento de renda, sem interesse em que as transações figurem em seus informes de rendimento, com respectivo recolhimento de impostos.

Frente à dificuldade em cadastrar os estabelecimentos existentes, com consequente conhecimento do número de unidades habitacionais e leitos disponíveis no país, há necessidade de utilizar levantamentos realizados por empresas privadas, como a Divisão de Hotelaria de Jones Lang LaSalle, apresentada no quadro 3, com categorias diferentes daquelas utilizadas no SBClass.

Tipo	Hotel	%	Unidades Habitacionais	%
Hotéis e flats de marcas nacionais	563	5,4%	93.205	17,2%
Hotéis e flats de marcas internacionais	572	5,5%	99.220	18,3%
Hotéis independentes com até 20 quartos	3.718	36,0%	41.331	7,6%
Hotéis independentes com mais de 20 quartos	5.488	53,1%	307.453	56,8%
Total	10.341	100,0%	541.209	100,0%

Quadro 3. Total de hotéis e flats no Brasil, inclui hotéis e flats inaugurados até junho de 2018

Fonte: Adaptado de dados obtidos em Mader, Di Cunto (2018, p. 8)

Os hotéis e flats (condo-hotéis) de redes representam 10,9% dos estabelecimentos e 35,5% das unidades habitacionais disponíveis. Por sua relevância no mercado, tais estabelecimentos se fazem representar pelo FOHB – Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil: “Fundado em 2002, conta com 28 redes associadas, tanto nacionais, como internacionais. São 670 hotéis de redes associadas ao FOHB, que juntos totalizam 113 mil unidades habitacionais (UHs)” (FOHB – FÓRUM DE OPERADORES HOTELEIROS DO BRASIL, 2016). Os hotéis independentes têm dificuldade de articulação, quer pela dispersão geográfica em um país com as dimensões do Brasil ou pela visão imediatista de resultados que transforma um concorrente em inimigo.

A proposição (P3) “*Stakeholders* como comunidade local, canais de distribuição, grupos de apoio (ou de pressão) são raramente contemplados na gestão hoteleira tradicional” permite a reflexão sobre a relação de produção ainda adotada por diversos meios de hospedagem, onde se considera apenas a relação hotel /hóspede.

Freeman (1984), Freeman & Mc Vea (2001) e Freeman & Philips (2002) trazem conceitos e aplicações de *stakeholders* como lentes úteis para a compreensão de grupos ou indivíduos que afetam e são afetados por uma dada organização. Mitchell,

Agle, & Wood (1997) introduziram as questões de legitimidade, urgência e poder para categorizar *stakeholders*.

Nos 17 estudos realizados na Universidade Anhembi Morumbi, não se despreza o consumidor como *stakeholder* relevante, mas os gestores consideram que os canais de distribuição ou intermediadores, representados por agências de viagens, operadoras turísticas e consolidadoras *on* e *offline*, o poder público, meios de comunicação, fornecedores, colaboradores (funcionários), fornecedores, sociedade civil organizada e comunidade local têm papel estratégico no sucesso de meios de hospedagem.

Reconhecem a pressão para o fechamento de negócios que resultem em altas ocupações, tarifa média conforme o previsto e consequente *RevPar* (*Revenue per Available Room*, indica o índice obtido da divisão de receitas de hospedagem pelo número total de unidades habitacionais disponíveis), mas acompanham as manifestações espontâneas sobre seus serviços, expressas nos veículos de comunicação e em redes sociais e trabalham em cooperação com cada um dos intermediários. Gostariam de cuidar mais dos colaboradores, suas famílias e da comunidade do entorno; participar das entidades do setor e, por meio delas, apresentar suas demandas ao poder público; organizar-se para obter condições favoráveis de qualidade e de preço junto aos fornecedores, mas a realidade da operação do dia-a-dia, com quadros reduzidos a 0,3 a 0,6 funcionário por unidade habitacional, nem sempre permite estabelecer as ações ideais com cada *stakeholder*.

4.1 Estudo de Caso: Bourbon Hotéis & Resorts

Em 1960, a família Vezozzo, residente em Cambará, norte do Paraná, atuava em construção civil, plantio e comercialização de café Bourbon, variedade cultivada desde o século XVIII, na França, na ilha com o mesmo nome, pertencente a Luís XIV. Os negócios eram fechados em Londrina, (120 km de Cambará) e a família percebia a falta de alternativas de hospedagem naquela cidade. Naquela época, secas, geadas e incêndios foram responsáveis por uma estagnação econômica na região, essencialmente agrícola. Os Vezozzo deixaram a cafeicultura e construíram um hotel, inaugurado em 1963, inicialmente com 45 apartamentos, serviço de quarto e café-da-manhã, denominado Bourbon Londrina; na atualidade, conta com 120 unidades habitacionais e um centro de convenções; é referência na região pelo acolhimento e serviço personalizado garantidos pela presença de Roberto Vezozzo, irmão do fundador.

Na década de 1970, houve a aquisição do então Hotel Windsor, convertido para Bourbon São Paulo e a construção do Bourbon Cataratas, em Foz do Iguaçu, à época o segundo destino turístico do país, perdendo apenas para o Rio de Janeiro.

No final da década de 1980, inauguraram o Bourbon Curitiba, com a proposta de levar hotelaria de qualidade ao centro da capital paranaense. Durante a década de 1990, a família Vezozzo trabalhou na construção de seu principal empreendimento, o Bourbon Atibaia Convention & SPA Resort, inaugurado em 2002.

A partir daquele ano, surgiram oportunidades para iniciar a administração de edifícios de terceiros. Para tanto, houve a criação da Bourbon Administradora e a gestão de condo-hotéis em Batel – Curitiba, Cascavel, Joinville, Alphaville, Ibirapuera – São Paulo e Barra da Tijuca – Rio de Janeiro.

Em 2011, iniciou-se a etapa de internacionalização, com a administração do Bourbon Conmebol Assunção Convention Hotel, localizado em Luque – Paraguai. No mesmo ano, o Bourbon Dom Ricardo Aeroporto Curitiba Business Hotel passou a integrar a rede hoteleira.

Em 2013, após mais de 50 anos na presidência, Alceu Ântimo Vezozzo, fundador da empresa, passou o comando da empresa para Alceu Ântimo Vezozzo Filho. Na nova gestão, houve a criação da marca Be – Bourbon Exclusive, destinada a hotéis-boutique, com a proposta de oferecer uma experiência única em hospedagem. A primeira unidade foi o Jardín Escondido by Coppola, uma mansão em Palermo Soho, Buenos Aires, que pertence ao diretor de cinema Francis Ford Coppola, investidor no setor de hotelaria. (BOURBON HOTÉIS & RESORTS, 2016).

Após a passagem de comando, surgem três prioridades na empresa: profissionalização, crescimento e responsabilidade social. A primeira questão, tratada em algumas oportunidades no passado pelo fundador, passou a contar com sua dedicação total; houve a contratação de um consultor especializado em sucessão e profissionalização de empresas familiares, com a constituição de instâncias de governança para assegurar o êxito nos negócios e a harmonia na família.

O Conselho de Sócios, composto por Alceu Ântimo Vezozzo, sua esposa Layla, seus filhos Maria Angélica e Alceu Filho, além de dois conselheiros externos, tem a prerrogativa de zelar pelas propriedades da família (São Paulo, Curitiba, Foz do Iguaçu e Atibaia), bem como decidir sobre investimentos na Bourbon Administradora e na Bourbon Viagens (Central de Reservas).

O Conselho de Administração conta com a participação de Alceu Ântimo Vezozzo, seus filhos Maria Angélica e Alceu Filho, três conselheiros externos e a tutoria do consultor. Reúne-se a cada três meses e tem o papel de sugerir, apoiar e aprovar os processos de profissionalização da empresa.

O presidente executivo, Alceu Filho, reporta-se ao Conselho de Administração e com os diretores de operações, marketing, vendas, recursos humanos e administrativo-financeiro conduz os projetos de expansão e a operação dos hotéis, respeitando as características contratuais. Há três estabelecimentos com direito de uso da marca – Londrina, Ibirapuera e Dom Ricardo; quatro unidades próprias – Curitiba, São Paulo, Foz do Iguaçu e Atibaia e sete administrados – Batel, Joinville, Cascavel, Alphaville, Rio de Janeiro, Assunção e Buenos Aires.

Há planos de que Alceu Filho deixe a presidência executiva e haja a contratação ou a promoção interna de um gestor profissional. Os diversos papéis exercidos pelo atual presidente executivo confundem as equipes e dificultam a implantação de processos como *compliance* ou regras claras para aprovação de investimentos, já

que há uma tendência para privilegiar os hotéis próprios. Existem discussões para a possível venda dos edifícios em São Paulo e em Curitiba, o que faria com que a família concentrasse seus esforços e ativos imobiliários nos resorts em Foz do Iguaçu e em Atibaia.

Ao realizar as observações assistemáticas e as entrevistas, constatou-se que a transição de empresa familiar para uma profissionalizada vai muito além dos manuais e artigos em revistas de negócios; há muito apego aos ativos, às práticas do passado, ao estilo dos proprietários. Como *shareholders* e *stakeholders*, apesar do discurso racional em favor da profissionalização, há constantes retrocessos e decisões arbitrárias, com algumas situações embaraçosas que precisam ser contornadas em prol da harmonia na organização.

Quanto à segunda prioridade, crescimento, também gera controvérsias, já que, habituados a terem o controle total em suas propriedades, ainda resistem em atender as demandas e prestar contas aos investidores das unidades administradas. Compreendem que é o modelo possível para ampliar a atuação da rede hoteleira sem imobilizar capital em ativos imobiliários, mas receiam não ter a garantia de cumprimento de padrões de qualidade que consideram importantes.

Em junho de 2015, após reuniões contundentes sobre abrir mão dos contratos de gestão de produtos de terceiros para se concentrar na operação dos hotéis próprios, houve a preparação da figura a seguir, que mostrou aos quatro sócios que sua empresa já atuava majoritariamente na administração de condo-hotéis e que, em 2018, aquele segmento de negócios representará 84% do inventário de unidades habitacionais da rede. Frente a tal constatação, chegou-se ao consenso de que as estratégias de crescimento seguiriam o curso estabelecido até então.

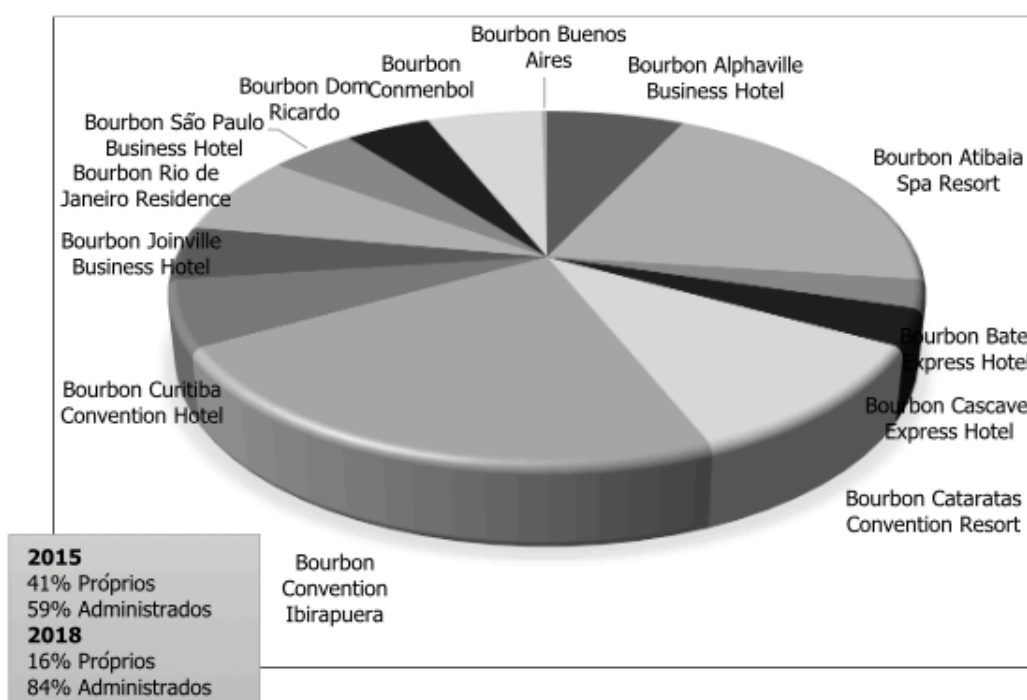


Figura 1 – Hotéis por quantidade de unidades habitacionais e proporção de próprios e

Naquele período, houve um estudo sobre as marcas utilizadas. Bourbon foi subdividido, ao longo dos anos, em Bourbon Convention, Bourbon Business, Bourbon Express para atender a unidades com preços moderados e econômicos, o que gerou confusão no mercado e frustração em alguns hóspedes. Definiu-se que Bourbon seria aplicado para os resorts e hotéis de categoria superior, podendo, nos casos de unidades de serviços exclusivos, receber a denominação Grand Bourbon; Be foi mantido para hotéis-boutique e, com base na hospitalidade brasileira adotada em todos os hotéis, criou-se a marca Rio Hotel by Bourbon:

[...] a marca Rio Hotel by Bourbon foi desenhada a partir de mais de 50 anos de experiência da Rede, que enxergou uma oportunidade no segmento midscale, criando um produto adequado às necessidades do público latino-americano. Com serviços reduzidos, apresenta um projeto moderno, versátil e funcional. A marca Rio Hotel by Bourbon é uma opção completa para negócios ou lazer. [...] com um conceito inovador, os hotéis da marca Rio Hotel by Bourbon oferecem ambientes totalmente integrados, garantindo a eficiência nas operações e eventos, além de proporcionar excelentes espaços de convivência. Outras características são os quartos amplos, camas generosas e decoração moderna. (BOURBON HOTÉIS & RESORTS, 2016)

O conceito da nova marca se respalda na observação do viajante atual que quer serviços rápidos, conexão à internet sem cobrança de taxas adicionais, tratamento informal e preços justos. Coincide com tendências apresentadas em estudos de mercado como Shankman, Oates, Clampet, & Skift (2015), Merlino & Quinby (2015), Bujarski, Harniman, & Matter (2016) e Offutt (2016) que reforçam as novas demandas de hóspedes quanto à conectividade; ao ambiente informal que permita privacidade ou convívio, de acordo com o momento ou o humor de cada um; sustentabilidade, com valorização de produtos e cultura local.

Tradicionalmente, Bourbon Hotéis & Resorts mantém itens brasileiros mandatórios em todos os hotéis no país, tais como pães de queijo no café-da-manhã, arroz e feijão nos buffets de almoço, feijoada aos sábados e pratos regionais nos cardápios, como o surubim, em Foz do Iguaçu. A marca Rio Hotel by Bourbon que tende a ser simplificada com o passar do tempo para Rio Hotel, inspirou-se no estilo casual do carioca, na musicalidade, na comida de boteco, na convivência descontraída nas praias e procurou traduzir tais atributos na arquitetura, design de interiores, oferta gastronômica e, sobretudo, no trato mais informal entre colaboradores e visitantes. Os uniformes formais, a apresentação regida por manuais rígidos foram deixados de lado, acreditando que a hospitalidade é uma característica real do brasileiro.

A primeira unidade Rio Hotel by Bourbon foi inaugurada em 21 de julho de 2016, em São José dos Pinhais, com 146 unidades habitacionais, em contrato de uso de marca, com os mesmos proprietários do Bourbon Dom Ricardo.

Quanto às ações de responsabilidade social, no âmbito corporativo, ocorrem em

Cambará, a partir do Instituto Bourbon de Responsabilidade Socio ambiental, fundado em 2013. Além da manutenção da Vila Rotary, com oitenta casas, da Escola Caetano Vezozzo e o projeto de educação e assistência às famílias no formato de Núcleo Rotary de Desenvolvimento Comunitário, iniciou-se a construção de Rio by Bourbon Cambará que terá 10 andares e 176 leitos e servirá de escola e treinamento para os funcionários de Bourbon Hotéis & Resorts, bem como para outros estabelecimentos da região. (BOURBON HOTÉIS & RESORTS, 2016)

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O brasileiro tem o otimismo como uma de suas características, além da hospitalidade, do desejo de acolher e de ajudar. Além disso, aprecia inovações tecnológicas e a intensa comunicação por redes sociais, absorvendo rapidamente propostas novas. Como exemplo, o jogo com realidade aumentada, Pokémon Go, foi lançado em 3 de agosto e contava com 50 milhões de usuários no dia seguinte ao lançamento (24% da população).

Como empreendedor, lança-se a propostas novas por necessidade ou por interesse; devido às elevadas taxas de tributação, tende a acatar propostas informais de economia compartilhada, como Uber ou AirBnB. Os legisladores parecem sempre atrasados na regularização de novos modelos de negócios.

Enquanto consumidor, testa produtos e serviços novos, é complacente com os erros das empresas e evita o confronto direto. Nesse sentido, as comunidades e serviços virtuais de reclamação ajudam a extravasar a frustração pelo não cumprimento de algum contrato, portanto, serviços como TripAdvisor são populares.

Nesse contexto, após as considerações sobre o passado e o presente dos meios de hospedagem, evidencia-se a necessidade de seguir com pesquisas que apontem as alternativas futuras, quer para empreendedores quanto para usuários. Até que ponto *hostels* e serviços como AirBnB concorrem com os demais meios de hospedagem? O uso intensivo de tecnologia na comunicação reduzirá dramaticamente as viagens de negócios? Os eventos virtuais substituirão os presenciais? Em países como o Brasil, há a adoção massiva de modelos trazidos pelas redes internacionais? Por que o brasileiro é hospitaleiro enquanto indivíduo, sem conseguir que tal característica passe a ser uma vantagem competitiva para funcionários em meios de hospedagem? As questões de sustentabilidade são retóricas ou permeiam os valores das empresas que atuam no país? Enfim, há muito trabalho a fazer!

AGRADECIMENTOS

Ao CNPq que respalda esta e outras pesquisas por meio da Bolsa Produtividade, a Bourbon Hotéis & Resorts pelo apoio e cessão de informação e à Revista Turismo &

Desenvolvimento (Journal of Tourism and Development), da Universidade de Aveiro, Portugal, para a reprodução do artigo disponível em <http://revistas.ua.pt/index.php/rtd/article/view/6146>.

REFERÊNCIAS

ALDRIGUI, M. **Meios de hospedagem**. São Paulo: Aleph, 2007.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2004.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: Editora SENAC, 1998.

BOURBON HOTÉIS & RESORTS. Bourbon Hotéis & Resorts. **http://www.bourbon.com.br/hoteis-e-resorts-pt/**, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

CAMARGO, L. O. L. Apresentação. In: VALENZUELA, S. A. **Imagens da hotelaria na cidade de São Paulo: panorama dos estabelecimentos até os anos 1980**. São Paulo: Editora SENAC, 2013.

CAPEL. Banco de Teses e Dissertações. **http://bancodeteses.capes.gov.br/banco-teses/#/**, 28 agosto 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

CAPEL. Portal de Periódicos CAPEL. **http://www.periodicos.capes.gov.br/**, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

CASTELLI ESCOLA SUPERIOR DE HOTELARIA. <http://www.castelli.edu.br/esh/>, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

CASTELLI, G. **Administração hoteleira**. 7ª. ed. Caxias do Sul: EDUCS, 2000.

COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS - CVM. <http://www.cvm.gov.br/>, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

FERREIRA OLIVEIRA, P. F.; WADA, E. K. STAKEHOLDERS E APART-HOTÉIS: ESTUDO DE CASOS MÚLTIPLOS. **Revista Ibero-Americana de Estratégia (RIAE)**, 11, n. 2, 2012. 1-25.

FOHB – FÓRUM DE OPERADORES HOTELEIROS DO BRASIL. fohb.com.br/, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

FREEMAN, R. E. **Strategic Management: a stakeholder approach**. Boston: Pitman, 1984.

FREEMAN, R. E.; PHILIPS, R. Stakeholder Theory: a libertarian defense. **Business Ethics Quarterly**, 2002. 331-349.

GOOGLE. Google Acadêmico. **https://scholar.google.com.br/scholar?as_sdt=0,5&q=hotelaria&hl=pt-BR**, 2016. Acesso em: 28 agosto 2016.

GUIZI, A. A.; WADA, E. K.; GÂNDARA, J. M. Stakeholders, eventos corporativos e hospitalidade: Estudo de casos múltiplos em Bourbon Hotéis e Resorts. **Revista Iberoamericana de Turismo - RITUR**, 6, Jan/jun 2016. 53-72. Disponível em: <<http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur>>. Acesso em: 28 agosto 2016.

JUNQUEIRA, R. R.; WADA, E. K. Stakeholders: estratégia organizacional e relacionamento: estudo de casos múltiplos do setor hoteleiro. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, 10, n. 3, 2011. 94-125.

KOGA, E. S.; WADA, E. K. Análise dos Stakeholders e Gestão dos Meios de Hospedagem: estudo de casos múltiplos na Vila do Abraão, Ilha Grande, RJ. **Turismo em Análise**, 2013. 90-118.

LIMA, A. C. “Flats” e apart-hotéis em São Paulo. **Revista Turismo em Análise**, 2, novembro 1991. 65-71. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63964>>. Acesso em: 28 agosto 2016.

MADER, R., DI CUNTO, K., MICHELS, K., & GORENSTEIN, E. **Hotelaria em Números 2016**. Obtido em 28 de agosto de 2016, de <http://www.jll.com.br/brazil/pt-br/relatorios/127/hotelaria-em-numeros-2016>.

MADER, R., DI CUNTO, K. **Hotelaria em Números 2018**. Obtido em 16 de janeiro de 2018, de <http://www.jll.com.br/brazil/pt-br/Research/JLL%20-%20Lodging%20Industry%20Brazil%202018.pdf>

MENDES, D. A. T.; WADA, E. K. COPA 2014: AS RELAÇÕES DE HOSPITALIDADE E HOSTILIDADE AO VISITANTE – BRASIL. **PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review**, 2016. 1-9.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Consulta textual - Hotelaria**. <http://emec.mec.gov.br/>, 2015. Acesso em: 28 agosto 2016.

Ministério do Turismo. (2011). **Portaria Ministerial MTur Nº 100/2011**. Obtida em 28 de agosto de 2016, de <http://www.classificacao.turismo.gov.br/MTUR-classificacao/mtur-site/>.

MITCHELL, R. K.; AGLE, B. R.; WOOD, D. J. Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. **Academy of management review**, 4, 1997. 853-886.

PEREIRA, F. F.; COUTINHO, H. R. M. Hotelaria: da era antiga aos dias atuais. **Revista Eletrônica Aboré - Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo**, 2007. 1-16. Disponível em: <http://www.revistas.uea.edu.br/old/aboré/artigos/artigos_3/Francisca%20Felix%20Pereira.pdf>. Acesso em: 28 agosto 2016.

PETROCCHI, M. **Hotelaria: planejamento e gestão**. São Paulo: Futura, 2002.

SENAC. <http://www.sp.senac.br/>, 19 setembro 2006. Acesso em: 28 agosto 2016.

SKIDMORE, T. E. **Brasil: de Getúlio a Castello (1930-64)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SPOLON, A. P.; LASHLEY, C. **Administração de pequenos negócios em hospitalidade**. São Paulo: Campus Elsevier, 2011.

VALENZUELA, S. T. **Imagens da hotelaria na cidade de São Paulo: Panorama dos estabelecimentos até os anos 1980**. São Paulo: Editora SENAC, 2013.

YIN, R. **Case study research: design and methods**. 5th edition. ed. Thousand Oaks: Sage, 2014.

TURISMO ACESSÍVEL EM PARQUES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO NO PARQUE DA CIDADE SARAH KUBTSCHEK – BRASÍLIA

Elielba Rosa Moura Mesquita

Graduada em Turismo Faculdade Estácio Brasília,
atuou na SES do DF como Servidora Pública por
31 anos.
Brasília DF.

Donária Coelho Duarte

Mestre e Doutora engenharia de produção
Universidade Federal de Santa Catarina.
Professora de pós graduação em Turismo UnB
Brasília DF.

“Este Artigo está Publicadado na Revista RT&D”

RESUMO: O trabalho aborda acessibilidade em parques, tendo como foco de estudo um levantamento feito no Parque da Cidade Sarah Kubitschek em Brasília DF, parque este considerado patrimônio histórico e cultural. O presente artigo evidencia acessibilidade para turistas com deficiência e mobilidade reduzida tendo como objeto de estudo esse cenário. Entende-se que o turismo como fator de entretenimento e hospitalidade, deve ser com responsabilidade e acessibilidade. Justifica-se a realização desta pesquisa por concentrar alta procura no local e por carências de pesquisas sobre esse aspecto em Brasília. Metodologicamente a pesquisa caracteriza-se como qualitativa através de pesquisa bibliográfica aplicação de um roteiro

de entrevistas, e a observação direta no local. Entre os resultados observou-se, que o Parque oferece diversas atividades de lazer e recreação com alguns locais providos de acessibilidade, há equipamentos sem funcionamento, outros estão em processo de revitalização. Constatou-se que o poder público tenta minimizar os problemas negativos, dividindo as tarefas com empresas privadas e a sociedade em geral, com o objetivo de tornar o parque referência em acessibilidade no futuro.

PALAVRAS - CHAVE: Turismo; acessibilidade - parques urbanos

ABSTRACT: the work discusses accessibility in parks, focusing on a survey done at the Sarah Kubitschek City Park in Brasília DF, a park that is considered historical and cultural heritage. This article evidences accessibility for tourists with disabilities and reduced mobility, having as object of study this scenario. It is understood that tourism as a factor of entertainment and hospitality should be with responsibility and accessibility. It is justified the realization of this research by concentrating high demand on the site and by lack of research on this aspect in Brasilia. Methodologically The research is characterized as qualitative through bibliographic research application of a script of interviews, and direct observation at the site. Among the results, it was observed that

the park offers several leisure activities and recreation with some sites provided with accessibility, there are equipments without functioning, others are in the process of revitalization. It was found that the government tries to minimize the negative problems, dividing the tasks with private companies and society in general, with the aim of making the park reference in accessibility in the future.

KEYWORDS: Tourism, Accessibility urban parks

1 | INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objetivo a análise da acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Tendo como objeto de estudo o Parque da Cidade Sarah Kubitschek em Brasília. Destaca-se a falta de acessibilidade para turistas com mobilidade reduzida nos espaços, por observar a pouca movimentação dessas pessoas tanto nos parques como em qualquer lugar de Brasília.

Por isso defende-se que haja respostas a esses grupos, desenvolvendo serviços turísticos acessíveis, fazendo assim a diferença baseada na inclusão social. entende-se que boa estrutura, bons sistemas de comunicações, políticas de saúde e educação são fatores condicionantes positivos para que a atividade turística se desenvolva, segundo Shackley (2001). Dentro dos fatores que podem chamar a atenção dos turistas são os atrativos e dentre esses os parques os quais espera-se que tenham tanto uma acessibilidade física tanto um atendimento de acordo com as necessidades desse segmento, em outras palavras, que haja hospitalidade. Nesse quesito, entende-se que deve-se estimular a comunidade a um comportamento positivo em relação a esse turista.

Desta forma constata-se que os parques tem uma importância social, por ser um espaço de encontro e de convívio para despertar as pessoas a descoberta de que os espaços urbanos equipados e conservados e, sobretudo animados para o lazer recreação e turismo, sem descuidar das necessidades de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, para que elas possam usufruir com direitos iguais a todos.

O foco em análise refere-se a capital federal, onde se constata que Brasília tem uma população aproximada de 2.570.160 pessoas e dessas, 573.805 declaram ter algum tipo de deficiência, sem levar em conta as pessoas com mobilidade reduzida como idosos, que são aproximadamente 127.646 pessoas (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010). Portanto a dimensão desse público na capital do Brasil e a necessidade de espaços de lazer acessíveis é essencial.

Baseado nisso, resolve-se descrever esse trabalho para perspectivas de melhorias na segurança e adaptação no Parque da Cidade Sarah Kubitschek, O qual é um dos maiores parques urbanos do mundo, com urbanismo de Lucio Costa, arquitetura de Oscar Niemayer e paisagismo de Burle Marx. O Parque oferece diversas opções de lazer recreação e dentre elas o parque Ana Lúcia, que possui brinquedos especialmente às crianças. “Secretaria de turismo do Distrito Federal - SETUR”, (SETUR 2015).

O Parque Sarah abriga também o terceiro maior pavilhão coberto do Brasil, o qual acontece eventos, feiras e exposições, com 55 mil metros quadrados, entre outras atrações como, playground, parque de diversões, ciclovias, quadras de esporte, pista de skate, lagos, praça das fontes, área de hipismo, restaurantes entre outros.

Possui ainda área de árvores típicas do cerrado rodeadas por pistas para vários tipos de atividade. Em contra, partida, existem muitos destes equipamentos sem manutenção de sua conservação fazendo com que muitos fiquem sem uso. Neste sentido tem-se o seguinte questionamento: até que ponto o Parque Sarah Kubitschek é acessível? Justifica-se a realização desta pesquisa por concentrar uma alta procura, nas diversas atividades que o Parque oferece uma média de 50 a 60 mil pessoas contando dias comuns e finais de semana de acordo com, (SETUR/ DF, 2015).

Justifica-se para haver um processo de segmento que venha possibilitar o desenvolvimento de políticas que realizem as manutenções, maximizando com isto as visitas turísticas com acessibilidade no Parque. Justifica-se academicamente, pela falta de pesquisa sobre a temática.

Esse estudo pretende discutir se o turismo acessível pode ou não ser visualizado no Parque da Cidade com iniciativas de responsabilidade com foco de fazer para o outro, aproximando-o e englobando e apontando como está à estrutura do Parque e em consequência a isso à sua acessibilidade tornando-o mais conhecido turisticamente, e revelando a disponibilidade de instalações recreativas do local, se oferece a todos de aproveitarem com acessibilidade se realmente há a participação da comunidade.

Portanto, os turistas querem qualidade nos serviços e produtos. O turismo transforma uma comunidade ou cidade, positiva ou negativamente. O turismo não abrange somente o fenômeno em si, mas todos os serviços e produtos que permitem sua ocorrência com acessibilidade, como em áreas de Parques. Cria-se um paradoxo e um grande desafio para governantes e demais setores envolvidos para que haja um ambiente equilibrado que atenda as necessidades de todos os públicos, tendo em vista o enfoque contemporâneo que é o turismo responsável. Fazendo assim um turismo integrado, com o poder público, setor privado e a sociedade, para que também seja oportunizado a todos sem distinção.

2 | CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA

Quando se discute turismo responsável, não podemos deixar de mencionar sobre a declaração da Cidade do Cabo de 2002, pois esse documento reconhece que a responsabilidade de um turismo é de todos nós. Entende-se que no turismo responsável as ações devem ser interligadas com a participação de todos envolvidos na área. No que se refere ao tema desse artigo, tal Declaração se faz importante pois apresenta, dentre seus princípios norteadores a questão da importância da acessibilidade no destino.

O turismo pode ser entendido de várias formas, estabelecendo relações em diversas áreas, busca aproximação com o lazer, e possibilita trazer benefícios, já que o lazer tem a capacidade de sustentação do corpo e mente.

O turismo responsável deve ser sempre com ações de equilíbrio que levem ao desenvolvimento sustentável. Segundo Beni (2012), a adaptação para a mudança, inclui também a reciclagem dos recursos naturais, culturais e sociais. Assim, estas questões de responsabilidade, dizem respeito a toda uma sociedade, organizada como um todo, as quais devem participar e se comprometer com os resultados decorrentes dos projetos turísticos. (Ministério do turismo – MTUR 2007). Uma das preocupações do turismo responsável refere-se ao zelo com as pessoas com mobilidade reduzida, nesse sentido entende-se, que a execução de obras, devem estar adequadas as normas, sem a necessidade de refazê-la, de acordo com (guia de rodas 2015), entende-se que a não promoção da acessibilidade no momento atual, poderá resultar em despesas maiores, em contraposição, aos princípios da eficiência e da economicidade.

Entende-se que o crescimento do turismo é uma realidade e as pessoas desfrutam cada vez mais desse serviço, mas, é preciso que as sociedades se organizem e proporcione o acesso às necessidades básicas e os desejos, de todas as pessoas sem distinção. De acordo com o decreto federal 5.296/2004, que regulamenta as leis federais 10.048 e 10.098 ambas de 2000, deve ser observado no planejamento e urbanização dos parques, o rebaixamento das calçadas com rampas acessíveis e instalação de piso tátil direcional e de alerta para pessoas com mobilidade reduzida.

Concordando, com o Ministério do Turismo (2007) considera que é possível um turismo mais justo e sustentável como acontece em vários lugares do mundo. As possibilidades de crescimento equilibrado existem e as novas tecnologias devem privilegiar a vida sem distinção. As novas sociedades precisam ser fundamentadas no humanismo e no conhecimento científico direcionado ao desenvolvimento dos recursos que dê acesso a todos. Quando se aborda a deficiência ou mobilidade reduzida, entende-se que as mesmas se referem à uma deficiência ou limitação permanente ou temporária. Com isso precisa-se analisar a importância da acessibilidade para os destinos turísticos.

O turismo é um setor dos mais significativos da economia global e depende de uma sociedade mais justa para se desenvolver plenamente, havendo necessidade de uma sociedade participativa. A valorização do humanismo é fundamental para que a vida seja preservada e significativa para todos.

Desta forma, deve-se evidenciar que um turismo bem sucedido relaciona-se à melhoria da infraestrutura e de equipamentos urbanos. Nesse sentido então entende-se que deve haver o respeito às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida com treinamento de recursos humanos, à comunidade bem informada, participativa e amigável, a defesa dos interesses locais e a preocupação com as localidades do turismo de inserção das mesmas. O turismo acessível visa portanto, reconhecer que, tudo tem que é desenvolvido deve ser usufruído igualmente por todos que

desejam participar, sem distinções ou barreiras.

2.1 Áreas de parques

Geralmente e infelizmente na maioria das cidades só há preocupação em tornar os parques mais habitáveis se esquecendo que há pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida. Dessa forma nem todas vão usufruir dos locais que não foram planejados para a acessibilidade.

A necessidade do lazer, recreação e turismo faz com que o indivíduo encontre em outro local o que não há onde reside, mas é necessário que este direito seja generalizado a todas as camadas sociais. Na atualidade vive-se fugindo da agitação e stress que geralmente está presente nas cidades, com isso, indo à procura de paz e sossego em locais de áreas verdes como os Parques. Nesse sentido para Pena (2002) planejar e administrar sustentavelmente o uso do solo permitirá o crescimento da cidade de forma ordenada, assegurará reservas protegidas de espaços ecológicos, evitará a extinção de espécies da fauna e da flora e criará unidades de conservação, como é o caso dos Parques.

Entretanto, o meio urbano nem sempre é sustentável provocando assim alterações no ambiente das cidades. Um Parque deve ter uma área relativamente extensa e respeitar algumas condições sob esse aspecto. Segundo Brito (2000, p. 35) caracteriza parques considerando que nos mesmos:

Os sistemas não estejam materialmente alterados pela exploração e ocupação humana e onde espécies da fauna e flora estejam protegidas em seu habitat para interesse científico, educacional e recreativo e que contenham paisagens naturais para serem contemplados. o poder público deve tomar medidas preventivas para evitar a exploração e a ocupação da área mantendo assim a integridade natural que justifique seu estabelecimento.

Compreende-se que cabem as prefeituras, secretarias e órgãos públicos, voltados para esta questão, buscar soluções para que ocorram transformações e adaptações de maneira que haja o uso do espaço pela população a privilegiar como um todo. Bruhns (1997, p.105) os equipamentos, que estão contidos nos espaços das relações entre as pessoas tem a função de aproximá-las acrescentando valores traduzindo assim como uma busca da felicidade para que se complete o verdadeiro sentido dos equipamentos. Segundo Le Corbusier (2000, p. 54):

Os espaços públicos dentro do território urbano de uso comum ou coletivo têm que favorecer a todos e não isoladamente. Estes espaços podem ser as ruas, estradas, praças, e dever ser contemplados como as praias, jardins públicos e de lazer e recreação como os parques, ou ainda unidades de preservação e conservação como uma reserva ecológica.

Segundo Beni (2003, p.63) tem-se que lembrar que há uma conscientização cada vez maior das populações nas cidades, por conviver diariamente com poluições sonoras e os artifícios urbanos causando desconforto e transtornos, fazendo com que procurem a busca pelo sossego através do silêncio e do verde. Atrativos turísticos

planejados e organizados como os parques naturais ou os transformados são cada vez mais importantes na atualidade.

Diante do grande universo de atividades que possam ser desenvolvidas dentro de um parque deve ter em mente promover o profissionalismo, garantindo assim a segurança e qualidade contribuindo para que sejam exploradas com acessibilidade. Para Pena (2002) planejar e administrar sustentavelmente o uso do solo permitirá o crescimento da cidade de forma ordenada, assegurando reservas protegidas de espaços ecológicos, o que evita a extinção de espécies da fauna e da flora, e cria unidades de conservação, como é o caso dos Parques.

Hoje o enfoque do planejamento tem caráter integrado econômico, social e ambiental com suas inter-relações e alguns critérios gerais para a seleção de áreas prioritárias e a sua conservação. O ser humano aos poucos se conscientiza da importância de se conservar o meio ambiente em que vive, e ao longo da história os espaços tem ganhado funções, de acordo com os momentos históricos, econômicos, e sociais, mas com entendimento de preservação para melhoria de sua qualidade de vida e para as futuras gerações.

Para Moreira et.al. (2002), o crescimento desordenado das cidades é algo histórico e social, a ocupação de terras para loteamento de forma irregular gera alterações e modificações na cidade. No caso do Parque da Cidade foi tomada uma decisão para evitar sua descaracterização, tornando o espaço um atrativo a mais, o qual curiosamente é chamado de “pulmão da cidade”. Integrando assim o homem a natureza e ocasionando a sua preservação com responsabilidade sem a ideia de espaço ocioso.

Ao relacionar a questão dos parques com o tema deste trabalho, a acessibilidade, constata-se que ainda existem muitos estabelecimentos não adaptados no Brasil, dificultando a vida de milhões de pessoas com dificuldade de locomoção, segundo o guia de rodas (2015). A capital do Brasil conta com mais de 50 mil pessoas em cadeiras de rodas e a acessibilidade parece precária. Os espaços verdes podem oferecer melhorias de qualidade de vida através das atividades esportivas e sociais, dando a capacidade de gerar mudanças culturais e formando cidadãos com o intuito da valorização desses locais.

Entretanto constata-se que que mudanças concretas que visem efetivar a cidadania acontecem a passos lentos. É importante lembrar que as cidades são feitas para que todos tenham acesso a mesma, independente de suas limitações e que a contemporaneidade seja impulsionadora a facilitação de acessos à oportunidades para todos, tendo em vista que qualquer um está vulnerável a ter uma mobilidade reduzida. Com isso é essencial que não só as cidades, mas qualquer localidade seja projetada pensando na liberdade e autonomia de todos.

3 | METODOLOGIA

Metodologicamente a pesquisa baseia-se na abordagem qualitativa efetivou-se com a realização de entrevistas, aplicação de questionários. Utilizou-se na pesquisa referências primárias e secundárias, como consultas aos acervos da Secretaria do Turismo (SETUR), consulta a livros, artigos científicos, artigos, bibliotecas on-line, site do Governo do DF. E também foi utilizada a observação direta e o registro fotográfico no local. A pesquisa possui um enfoque qualitativo, pois é pautada em estudos na interpretação do mundo real. Preocupando-se com o caráter hermenêutico, nas tarefas de pesquisas, sobre a experiência vivida dos seres humanos. (MOREIRA, 2002 p. 50).

A pesquisa de campo com coleta de dados foi desenvolvida através de registros de fatos obtidos e verificados por meios de notas e observações. Por haver a necessidade de mapear a área constata-se que grande parte da pesquisa passa a ser exploratória, procurando descobrir e descrever os padrões e comportamentos do tema Turismo acessível em áreas de parques. Estudos exploratórios descritivos segundo Marconi e Lakatos (2009, p.190), têm o objetivo de descrever completamente determinados fenômenos, onde se realizam análises empíricas e teóricas, com informações detalhadas ou obtidas por intermédio da observação.

A observação do participante segundo Moreira (2002, p. 52) é conceituada como uma estratégia de campo que combina ao mesmo tempo com a participação ativa dos sujeitos, a observação intensiva em ambientes naturais, entrevistas abertas, informais e análise documental.

A coleta de dados contemplou visitas ao Parque da Cidade, que ocorreram entre agosto de 2015 a outubro de 2016. Tais visitas tinham o intuito, de no primeiro momento, fazer uma análise geral da área e verificação de atividades desenvolvidas no Parque. Nessas visitas foram verificadas até que ponto as atividades eram feitas com responsabilidade, com informações fornecidas por servidores do Parque da Cidade Sarah Kubitschek. Nesse período também foi realizada entrevista com a assessora da administração e com a gerente de eventos do Parque para informações turísticas em geral. Posteriormente foi realizada a coleta sobre a questão acessibilidade do Parque em análise.

4 | ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os dados analisados na pesquisa referem-se ao levantamento sobre a acessibilidade no Parque Sarah Kubitschek em Brasília. Nesse sentido é necessário primeiramente descrever o referido Parque, o seu surgimento e evolução para posteriormente apresentar como é a acessibilidade do mesmo.

4.1 Caracterização do Parque Sarah Kubitschek

Para um melhor entendimento desse trabalho, relata-se um pouco sobre o Parque da Cidade em Brasília. Brasília foi a realização inédita do programa modernista, na escala de uma capital nacional, tornando-se por isso um marco na história mundial. Foi projetada para ser a Capital da República Federativa do Brasil. Brasília é uma cidade com várias atrações turísticas, na qual vivem hoje brasileiros de todos os quadrantes do País com a beleza dos prédios e monumentos assinados por Oscar Niemayer, de acordo com o IPHAN (2006). Foi condecorada como único lugar do mundo com menos de cem anos com o título Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade. Constitui a maior área tombada do mundo com 112,25 m², composta de monumentos, edifícios e sítios com valor histórico e estético, arqueológico e antropológico. IPHAN (2015)

Em relação ao surgimento do Parque 1974 o governador da época determinou a implantação do Parque Sarah Kubitschek. É maior que o Central Park em Nova York, possui 420 hectares, o local é ponto de encontro e de diversão, propiciando a prática de diversas modalidades esportivas. De acordo com (SETUR 2015). O Parque foi criado como uma espécie de proteção a invasões que mudassem as características da cidade planejada, Brasília, patrimônio histórico e cultural da humanidade, o Parque é considerado patrimônio de Brasília e também faz parte do tombamento, de acordo com SETUR (2015). A figura 1 apresenta o mapa de localização do Parque em Brasília.

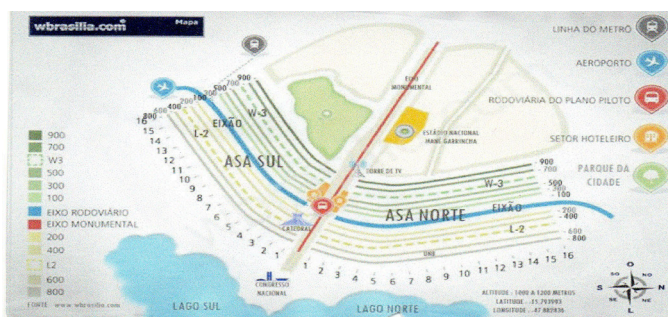


Figura 1 Mapa da Localização do Parque da Cidade

Fonte secretaria de turismo do Distrito Federal (2015)

Como mostra a figura 1, o local engloba as cidades como Asa Sul, Asa Norte, Sudoeste e Setor de Indústria Gráficas. O Parque foi criado como uma espécie de proteção a invasões que mudassem as características da cidade planejada, Brasília patrimônio histórico e cultural da humanidade. O Parque é considerado patrimônio da cidade e também faz parte do tombamento, de acordo com SETUR (2015). Está inserido e adaptado ao clima da capital, conservou-se arquitetonicamente a sua vegetação de cerrado natural, com aparência moderna e futurista. É um dos mais extensos centros de lazer ao ar livre, concentrando quadras de esportes, lagos artificiais, parques de diversões, centro hípico, pistas de caminhada, patinação e ciclismo.

Há também o pavilhão de exposições dentro do Parque da Cidade, se tornou

referência em pavilhão de exposições, recebendo anualmente centenas de eventos culturais, festivais e feiras. Destaca-se pelo amplo espaço interno com 51 metros quadrados. SETUR (2015). A figura 2 apresenta uma vista do Parque analisado.



Figura. 2 Vista do Parque Sarah Kubitschek

Fonte: Secretaria de turismo do DF (2015)

Assim o objetivo geral do trabalho foi analisar se o Parque da Cidade é acessível a seus diversos públicos, dentre esses as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Desenvolveu-se o trabalho com a realização de entrevistas a assessora da administração do Parque e a gerente de eventos do Parque. Após realização das entrevistas, nos quais os dados foram anotados, vivenciou-se no local um panorama das atividades que o Parque oferece. Uma entrevistada em 2015 relatou que:

Que chega a receber por volta de 50 mil pessoas por semana, mas, depende muito dos eventos que ocorrem, e que não dá para contabilizar ao certo por não haver uma maneira que aborde este visitante. De uma forma geral entre os usuários do Parque estão autoridades, personalidades artísticas, ou seja, vão desde as classes mais altas até moradores de rua. Os turistas em sua maioria são os esportistas, apreciadores da natureza e turistas de eventos.

Continuando o relato dos dados coletados a figura 3 apresenta um panorama da pista de ciclovias de caminhada no referido Parque.



Constata-se que a pesquisa de campo foi fundamental para obter respostas que até então eram pendentes, já que as informações sobre o Parque eram pouco divulgadas. Assim na figura 3 verifica-se que a placa é nova. Mostrando que o Parque está em manutenção. Constatou-se também que há locais abandonados. Algumas pistas de atletismo e caminhada foram duplicadas, alguns percursos tem bebedouros implantados em pontos estratégicos. Há equipamentos e atrativos que se deterioraram com o uso e não recebem manutenção, há falta de lixeiras em alguns locais, gerando acúmulo de lixo. Em entrevista realizada em 2015 contou-se que:

A Administração cuida da manutenção com muita dificuldade, inclusive conta com a mão de obra dos presidiários para fazer a limpeza, mas a população é a primeira a depredar o Parque, arrancam torneiras, mesmo com lixeiras jogam lixo fora do lugar. A população tem que ajudar cuidando, e sabemos que três coisas são necessárias: limpeza, segurança, iluminação.

No que se refere ao tema foco de estudo, de acordo com os resultados da pesquisa, a infraestrutura do Parque da Cidade está aos poucos sendo adaptada para a acessibilidade, tornando-o visualmente mais visitado. Observa-se que o mesmo é movimentado, principalmente nos finais de semana. Verificou-se que quando ao andar nas pistas esportivas não há mais problemas de compartilhamento entre, cães, ciclistas, pedestres.

O Parque sofreu modificações recentes, as quais fazem parte como guia de Turismo acessível, iniciativa do ministério do turismo. Constatou-se ainda que algumas pistas de atletismo e caminhada foram duplicadas recentemente, por causa das paraolimpíadas ocorridas em 2016, foram adaptados rampas de acessibilidade em vários pontos, como também piso tátil, e, banheiros acessíveis.

O Parque foi ponto de chegada e de partida da tocha paraolímpica em 2016, com isso ganhou também, sinalizações novas, demarcações nos estacionamentos com maiores quantidades de vaga para deficientes, banheiros especiais, os quais estavam trancados. Ao questionar sobre isso, obteve-se a informação de que os vigilantes estão sempre próximos para atender as necessidades de quem for utilizar.

O local é o espaço que propicia o encontro de diversidades na Capital Federal, onde acontecem shows musicais gratuitos, eventos de gastronomia e no dia-a-dia o brasileiro e o turista que visita Brasília pode praticar esportes diversos, ou apenas descansar em um espaço verde. Observou-se que o local é grande em extensão, para conhecê-lo totalmente deve fazer por etapas. São diversificadas as opções de lazer esportivo e recreativo, como jogos de vôlei, ioga, ciclismo, patins, skates e outras diversidades.

A figura 4 apresenta o portão de entrada do Nicolândia Center Park, parque infantil que apresenta alguns brinquedos com acessibilidade para cadeirantes como a

roda gigante. Conforme a secretaria de turismo (2015) o Nicolândia é o maior parque de diversões no centro oeste do Brasil e conta com acessibilidade.

Como já mencionado anteriormente, outro parque dentro do Parque da Cidade Sarah Kubitschek é o parque Ana Lúcia. Este também apresenta alguns brinquedos acessíveis, como pode ser observado na figura 5.

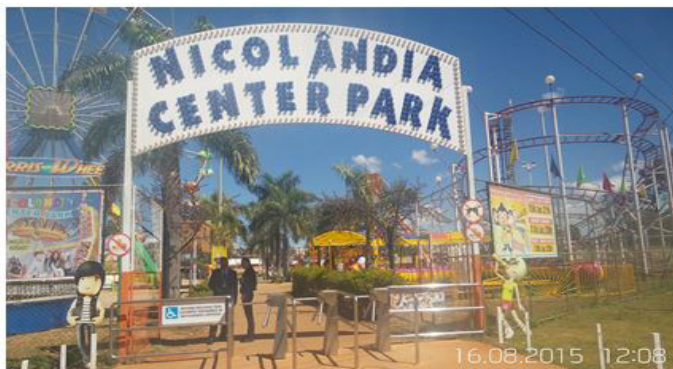


Figura 4: Brinquedo com acessibilidade no parque Nicolândia

Fonte: Elaboração Própria, 2015



Figura 5 Brinquedo com acessibilidade no parque Ana Lúcia

Fonte: "adaptado de" Jornal, Correio Braziliense DF, 2016

No dia 09 de outubro de 2016, esses brinquedos foram doados por empresários da cidade para o parque Ana Lúcia o qual passou por uma revitalização. Para minimizar os recursos empregados, aproveitou-se os brinquedos antigos, fazendo com que ficassem com aparência de novos.

Faz-se necessário mencionar que a diferença entre esses parques é que o Ana Lúcia é de gestão pública, já o Nicolândia Center Park é de gestão privada, mas ambos são muito antigo dentro do Parque da Cidade, desde a década de 1970. Visualiza-se na figura 5 um brinquedo para crianças usuárias de cadeira de rodas, para que tenham os mesmos direitos de brincar integralmente, com balanços adaptados, rampas e corrimão..



Figura 6: Trajeto com acessibilidade no Parque da Cidade

Fonte: Elaboração própria, 2016

A figura 6 apresenta uma passarela com acessibilidade adaptada para cadeirantes e também para deficientes visuais no Parque.

Portanto de acordo com entrevistas e análise in-loco verifica-se que o Parque Sarah Kubitschek oferece atividades de lazer e recreação diversificados e que aos poucos vai se adequando a acessibilidade. A administração do Parque da Cidade relata que o Parque era administrado pela administração de Brasília e IBRAM. Mas, o atual governador decretou a gestão do Parque para a secretaria de turismo.

Sobre a insegurança do Parque, ainda de acordo com entrevista realizada, relatou-se que a polícia oferece um suporte aos vigilantes, o Parque é aberto 24 horas, mas os estacionamentos são fechados à meia noite, este Parque é muito amplo e qualquer policiamento se torna insuficiente. Há um policiamento responsável pelo Parque, mas infelizmente não se consegue o controle de todo o Parque por abranger várias entradas, como Sudoeste, Asa Norte, Asa Sul, Setor de Indústrias Gráficas, ficando difícil o policiamento atingir todas as áreas. Ainda na entrevista, mencionou que o secretário de turismo está tentando abrir um projeto para que seja feito um estudo, em que as empresas privadas se apresentem e assumam as partes que estão sem manutenção e sem uso. Acontecendo isto, a empresa responsável cuida do empreendimento por 10 anos, podendo se estender por até 20 anos. De acordo com entrevista realizada em 2015:

O amadorismo atrai muitos dos usuários, mas, é lá também, que alguns alcançam a profissionalização no esporte. Os atletas da Seleção Brasileira de patinação de velocidade treinam na área próxima ao estacionamento 7. E é das areias, sem praia, que saem jogadores de futebol profissionais. O circuito de corrida, porém, é o mais democrático: onde atletas de fim de semana dividem a pista com maratonistas.

Portanto, constatou-se no Parque em análise que o mesmo apresenta muitas opções de lazer e recreação. Verificou-se que o governo está tomando medidas para deixá-lo mais acessível e atraente, por ser importante para a cidade quanto para o turismo. Concedendo para o poder privado assumir áreas como o Parque, o mesmo

receberá manutenção contínua com a esperança de torná-lo visitado por todos, sem distinção por meio dessas ações espera-se que o Parque seja considerado um modelo em termos de acessibilidade tanto no Brasil como no exterior.

5 | CONCLUSÃO

Conclui-se que o Parque da Cidade está se adequando com ações práticas de acessibilidade, embora para se chegar até ele, dependendo da destinação, existam outras barreiras, como a mobilidade urbana. Assunto esse para ser discutido em trabalhos futuros. No presente estudo verificou-se que o objetivo proposto foi alcançado, qual seja, analisar se as atividades que o parque oferece se estão sendo conduzidas com responsabilidade e acessibilidade. Constatou-se que o Parque Sarah Kubitschek é importante para as atividades turísticas, por haver espaços para as atividades de esportes e os que querem relaxar. Entende-se que a acessibilidade nesse contexto se torna imprescindível..

Tornar o Parque um destino de referência do turismo responsável e acessível é uma das ações do Ministério do Turismo (MTUR), por meio de adaptações que estão sendo feitas. O Parque oferece mais qualidade de vida à área urbana em que está inserido, não necessitando que o morador ou turista daquela área se desloque para longe.

Constatou-se que o governo empenha-se para cuidar destes equipamentos públicos, para tornar o Parque mais atraente e acessível, afim que todos possam usufruir do local equipado. Mas é preciso que haja a continuidade em todos os setores, para que se possa notar a presença das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida utilizando-se de todos os espaços que têm direito.

REFERÊNCIAS

BENI, Mário Carlos (2012). *Planejamento Estratégico e Capacidade de Gestão*. Ed. Manoele, São Paulo.

BITTENCORT, Pedro de Alcântara. STIGLIANO, Beatriz Veroneze (2007). RAIMUNDO Sidnei. NUCCI, João Carlos. *Ecoturismo*. Coordenação Regina Araújo de Almeida ... [et al.], Ed. Rev e Amp, São Paulo, IPSIS

Brasil, Constituição Brasileira de 1998, *leis de Acessibilidade n° 10.048/2000 e n° 10.098/2000, Federal n° 5.296/2004*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/leis>. Acesso 16/07/2016

BRITO, Maria Cecília Wey (2000). *Unidade de Conservação – Intenções e Resultados*. FAPESP – São Paulo, Annablum

BRUHNS, Heloisa Turini (1997). *Introdução ao estudo do lazer*. Campinas, São Paulo; Ed. Unicamp.

DARCY, S., DICKSON, T. (2009), "A Whole -of- life Approach to tourism: the case for Accessible Tourism Experiences", *Journal of hospitaly and Tourism Management*

Declaração de Cape Town Disponível em <http://www.responsibletourismpartnership.org/CapeTown.html>. Acesso 22/10/2016

Jornal Correio Braziliense 2016, WWW.correiobraziliense.com.br/...cidades/...cidadesdf.../parque-analiidia acesso em 19/10/2016

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade; (2000) *Fundamentos da Metodologia Científica*. 6° Ed. São Paulo.

LE CORBUSIER (2000). Arquiteto e Pintor francês da formação de geração modernista

MAHFUZ, Bruno, BELDI, Leandro e R., Otávio. *Aplicativo Guia de rodas para cadeirantes*. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=-H1vcSogQo4>. Acesso 28/09/2016 MOREIRA, R. C.[et al] (2002) *A Atuação do Planejamento Ambiental no loteamentos da Cidadesde Uberlândia - MG*. II Simpósio de Regional de Geografia. Perspectivas para o Cerrado

MESQUITA, Elielba Rosa Moura (12/2015) *Lazer e Recreação em áreas de parques: O estudo de caso no Parque da Cidade Sarah Kubitschek em Brasília*. Artigo de Graduação em Turismo. Faculdade Estácio, Brasília-DF

Ministério do Turismo. *Manual de Orientações para Cadastramento dos Prestadores de Serviços Turísticos no Ministério do Turismo* (2011). Disponível em <http://Cadastur.turismo.gov.br.pdf>. Acesso 25/10/2015

MONTEIRO, A. M. F. C (2007), *professores entre saberes e práticas*. Educação e Sociedade São Paulo, virtual. Acesso 19 /09/2015.

PENA, Ricardo S. Sánchez (2002) Ed. IEEE, Virtual. Acesso 19/09/2015.

Ramos, Vera (2006). *Cartilha preservação de Brasília*. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Secretaria de Turismo do Distrito Federal. *Centro de Atendimento ao Turista*. Disponível em <http://www.setur.df.gov.br/visite-brasilia/centros-de-atendimento-ao-turista/item/2041...> Acesso em 15/10/2015

SHACKLEY, Myra; (2001) *Prestação de Serviços e Experiência para o Visitante*. Londres

VEAL, A.J (2011), *Metodologia de Pesquisa em Lazer e Turismo*, Editora Aleph

TURISMO CEMITERIAL E SUAS CIRCUNSTÂNCIAS

José Augusto Maia Marques

Câmara Municipal da Maia

Maia - Portugal

RESUMO: No século 20, a morte foi considerada tabu, assustadora e fora de controlo. Hoje algo mudou. Vemos como atrações turísticas sítios que estão ligados com a morte, como memoriais e museus de guerra, campos de batalha, campos de prisioneiros, cemitérios. Em Portugal o Turismo cemiterial começa a atrair pessoas. Cemitérios históricos são classificados como Património Nacional, os municípios cuidam-nos, dotam-nos com infraestruturas e as visitas guiadas tornam-se comuns. O Turismo cemiterial tem sido visto como um ramo do Turismo Negro. Mas as motivações que levam os visitantes àqueles locais, indicam outra realidade, como procuraremos mostrar.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo negro, Turismo cemiterial, Motivação turística, Recurso Turístico.

ABSTRACT: In the 20th century death was considered taboo, frightening and uncontrolled. Nowadays something changed. We now look as tourist attractions sites which relate to death, such as war memorials, war museums, battle fields, prison camps, cemeteries. In Portugal Cemetery Tourism is beginning to attract people.

Historic Cemeteries are classified as National Heritage, Municipalities take good care of them, endowing them with infrastructures and guided tours become common. Cemeterial Tourism has been considered a branch of Black Tourism. But the motivations that bring visitors to those places point to another reality, as we will try to demonstrate.

Keywords: Dark tourism, Cemeterial tourism, Tourist motivation, Tourist resources.

Este trabalho, valendo-se muito de contribuições anteriores (Marques, 2012; Marques, 2013 e Marques, 2018), procura refletir sobre as várias circunstâncias do Turismo Cemiterial, desde a sua importância cultural e turística, à sua localização no espetro dos atuais estudos sobre Turismo.

Nos idos de 1970, eis-me, jovem, à descoberta de Paris, a entrar portas adentro do cemitério de Père Lachaise, de que tenho a impressão de que nunca tinha ouvido falar, para visitar dois velhos amigos que muito admirava: Jean François Champollion (1790-1832), o egiptólogo que contribuiu decisivamente para decifrar a escrita hieroglífica, e James Douglas Morrison (1943-1971), mais conhecido por Jim Morrison, o mítico vocalista dos Doors, banda que marcou indelevelmente a minha juventude, e que era um recente habitante do Père

Lachaise.

Estava eu, portanto, sem disso ter consciência, e há mais de trinta anos, a iniciar-me no turismo cemiterial.

1 | O CEMITÉRIO

O cemitério é um espaço com conotação profundamente negativa. Espaço da morte, espaço da dor, espaço do sofrimento. Mas isso também é um hospital. Mas isso também é a rede de estradas nacionais, com os seus centos de mortos e milhares de feridos por ano – morte, dor, sofrimento.

O cemitério é, sobretudo, visto como um espaço de finitude. E finitude de tudo. Por isso também há cemitérios de tudo. De comboios, de automóveis, de aviões, de outros seres, de hoje e de ontem, de civilizações passadas, de outras culturas, de outras religiões, de outras dimensões.

A questão da construção de cemitérios em Portugal, nomeadamente no Norte de Portugal, é um caso de estudo interessantíssimo. Como lembram João de Pina Cabral e Rui Graça Feijó (1985), no Portugal dos inícios de novecentos os mortos eram sepultados dentro das igrejas paroquiais ou em seu redor. Foi a falta de espaço para sepultamentos dentro dos templos que fez com que se inumasse o mais perto deles, isto é, ao seu redor, nos adros.

Entretanto um pouco por toda a Europa desenvolvem-se novas ideias que levam a diferentes atitudes quer perante a morte ela mesma, quer perante a questão de saúde pública que ela frequentemente representava e para a qual se via uma só solução: proibir os enterramentos nas igrejas e transferir os cemitérios paroquiais para fora das povoações. Entre nós estas novas atitudes acompanham as novas ideias que nos chegam com as Invasões Francesas.

Mas as circunstâncias não foram lineares. Por exemplo no caso do Cemitério do Prado do Repouso, no Porto, sabemos que as transformações urbanas, mas também as sociais e políticas, que a cidade sofreu ao longo do século XIX foram determinantes. Como o foram também os desaparecimentos ou alterações de uso de mosteiros, conventos e quintas e a conseqüente reorganização do tecido urbano (Almeida, 2007).

Sepultar fora das igrejas significou por isso uma nova moldura arquitetónica, geralmente em meio urbano, uma nova moldura artística, que correspondia à realização do túmulo, uma nova moldura económica, eram muito elevadas as verbas gastas, mas sobretudo uma nova moldura sociológica – uma nova hipótese de afirmação social.

Não era apenas uma questão de higiene e saúde pública, problema prático-científico e político-social da sociedade oitocentista. Se assim fosse, os cemitérios católicos seriam em espaços em descampados, muito sóbrios e com túmulos de arquitetura padronizada tal como vemos no caso de algumas irmandades ou em outras religiões.

Aliada à questão higiénica surge o novo campo de afirmação social que o

cemitério podia representar. Afinal, a cidade dos mortos tornou-se um espelho da cidade dos vivos e permitiu satisfazer o velho anseio de o indivíduo mais abastado se “monumentalizar” distinguindo-se dos outros através de uma marca perene, de um objeto de consagração - o seu túmulo - comparando-se assim aos grandes personagens da História

É justamente esta condição de «cidade dos mortos», uma das que mais confere ao cemitério grande potencialidade turística.

2 | TURISMO NEGRO E CEMITÉRIOS

O Turismo Cemiterial tem sido visto como um ramo, se assim podemos dizer, do chamado Turismo Negro ou, em inglês, Dark Tourism. Também designado por Tanaturismo, Necroturismo, Turismo ou Macabro, Turismo Sombrio e até Turismo de Dor, consiste normalmente em visitar lugares associados à morte e/ou ao sofrimento.

Segundo Lennon e Foley (2000), o Turismo Negro consiste no ato de viajar e de visitar os locais de morte, catástrofes e cenários aparentemente macabros. Citados por Borges (2011), aqueles investigadores destacam três pontos principais sobre o Turismo Negro, um dos quais é que os elementos educativos dos locais são acompanhados por uma comercialização e uma ética comercial que (explícita ou implicitamente) aceitam a visita (intencional ou incidental) como uma oportunidade para desenvolver um produto turístico.

Procurando uma definição concreta do fenómeno, Philip Stone (2010), escreve: “Turismo Negro é o ato de viajar e visitar atrações que apresentam a morte, real ou recriada, como tema central”.

Jack Kugelmass (1994), especialista em questões judaicas, e a propósito da razão que leva os judeus, especialmente os norte-americanos, a escolher Auschwitz como destino, lembra que estas visitas têm o seu quê de redenção, sem que se interessem pela cultura local, seja ela judaica ou não, sendo que o seu interesse é nos mortos e não nos vivos.

Claro que esta visão aproxima estas visitas às peregrinações. Lennon e Foley (2002) são também de opinião que esta ideia de peregrinação está associada à morte de indivíduos ou grupos, na sua maioria em circunstâncias ligadas à violência, como os campos de morte de Choeung Ek no Camboja, Auschwitz - Birkenau na Polónia, Goli Otok na Croácia, o Ground Zero em Nova Iorque, Oradour-sur-Glane e a Ponte de Alma, em França, por exemplo.

Aliás lembra-nos James Young (1993) que esta questão não é nova, já que “afinal locais como as catacumbas de Roma são respeitados pontos turísticos já há séculos”.

Segundo Sharpley (2009), as atrações turísticas “sombrias” também dão resposta a um sentimento de luto nacional e de senso de sobrevivência, ajudando o visitante a obter um significado para a sua própria existência social.

Mas, se o Turismo Negro está em ascensão e já vai sendo visto por muitos

dentro da “normalidade”, para alguns ainda causa desconforto já que muitas pessoas preferem evitar más memórias, mesmo que se trate da história dos seus parentes, das suas famílias, das suas cidades e dos seus países”

Por seu lado o psicólogo social Benoit Monin (2007), acredita que o Turismo Negro estabelece uma ligação entre observador e observado, já que, quando se está num local de tragédia, há a tendência de o visitante ver o mundo com o mesmo olhar da vítima. E em alguns locais há de facto uma grande preocupação em inserir o turista no mesmo ambiente de quem viveu aquele momento.

As razões para viajar para uma região atingida por uma catástrofe natural ou para visitar um memorial às vítimas de um genocídio são tão variadas quanto as motivações para férias em geral. Normalmente os adeptos deste tipo de turismo procuram novidade, diversão, aventura e novos conhecimentos. Praticar turismo negro, no entanto, não é obrigatoriamente sinónimo de veneração da morte e/ou do sofrimento.

Em muitos casos o turista que visita alguns dos locais associados ao turismo negro, nomeadamente os designados cemitérios históricos, vai à procura da História, do confronto com a memória deste ou daquele, da experiência de estar no mesmo local onde as coisas aconteceram no passado

Nós próprios, acompanhando várias dessas visitas a cemitérios do Porto, inquirimos os visitantes que nos colocaram exatamente diante destas motivações. O mesmo acontece com estudos publicados, como Stephanie Yuil (Yuil, 2003), Liliane Afonso (Afonso, 2010), Marijana Bittner (Bittner, 2011), Brigitta Pécsek (Pécsek, 2015) e Courtney Mundt (Mundt, 2016).

De todo o modo, valerá certamente refletir sobre esta questão. O próprio Philip Stone (Stone, 2011) manifestou já há algum tempo a necessidade de novos olhares, sob novas perspetivas, a propósito da investigação sobre “Turismo Negro”. Ora Stone (2006; 152) criou uma tipologia de locais turísticos relacionados com morte e outros episódios macabros:

TÍTULO	TIPO	EXEMPLO
Sombrias Fábricas de Diversão (Dark Fun Factories)	Eventos mais fictícios, lendas urbanas ou relatos históricos mais ou menos sombrios. “Locais de visita, atrações e viagens que têm predominantemente o entretenimento como foco e uma ética comercial, e que apresentam a morte real ou ficcional e eventos macabros” (2006: 152).	London Dungeon (Londres, GB) Dracula Park Project (Roménia)
Exposições Macabras (Dark Exhibitions)	Mostram objetos relacionados com sofrimento, morte e outros temas sombrios. Podem compartilhar o interesse económico com a intenção de educar. Podem estar afastadas do local onde ocorreu a morte ou o evento macabro. “oferecem produtos que giram em torno da morte, sofrimento ou o macabro, muitas vezes com uma mensagem comemorativa, educacional e reflexiva. (2006: 152).”	11 de setembro: Testemunhando a História (Nova Iorque, USA) Instrumentos europeus de tortura e pena capital (Europa)
Masmorras Negras (Dark Dungeons)	Ocupam estabelecimentos prisionais fora de uso, que foram preservados pelo seu valor histórico e/ou patrimonial. “locais e atrações que apresentam o passado penal e códigos da justiça ao presente do consumidor, e giram em torno de (ex) prisões e tribunais (2006: 154).”	Alcatraz (S. Francisco, USA) Robben Island, a prisão de Mandela Cidade do Cabo, (África do Sul)
Sombrios Locais de Descanso (Dark Resting Places)	Cemitérios e afins, com potencial de fruição turística. Podem influir na regeneração urbana. Segundo Stone (2006:154), o interesse pelos cemitérios está a aumentar, devido ao papel de associações, da internet e das visitas orientadas.	Père Lachaise (Paris, França) Lapa (Porto, Portugal)
Santuários Negros (Dark Shrines)	“Lugares em que se materializa a homenagem aos recentemente falecidos (2006: 155). São muitas vezes construídos, formal ou informalmente, muito perto do local da morte e dentro de um período de tempo muito curto após ter ocorrido a mesma.	“Memorial” de Diana junto da Pont de l’Alma (Paris, França) Ground Zero (Nova Iorque, USA)
Sombrios Cenários de Guerra (Dark Conflict Sites)	Predominantemente locais de conflito. “associados a guerras e campos de batalha e à sua mercantilização como potenciais produtos turísticos (2006:156)” O seu objetivo pode ser essencialmente comemorativo e educativo. As duas guerras mundiais que devastaram o continente europeu semeado acidentes geográficos célebres pela morte de milhares de soldados, como as praias da Normandia, na França.	Locais de batalhas da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais, não só na Europa como por todo o Mundo.
Negros Campos de Extermínio (Dark Camps of Genocide)	Locais que têm o “genocídio, atrocidade e catástrofe como principal tema tanatológico” (2006:156). No extremo mais sombrio deste tipo de turismo, as fábricas de morte construídas por regimes autoritários ao longo da história impedem-nos de esquecer os crimes.	Auschwitz- Birkenau (Óświęcim, Polónia) Tuol Sleng Genocide Museum (Phnom Penh, Camboja)

Quadro 1 - Uma tipologia de locais turísticos, segundo Philip Stone (Stone, 2006; 152).
Elaboração do autor

Aliás há, desde os anos 90, bastante literatura sobre a relação do Turismo Negro, enquanto “turismo da morte, da dor, do sofrimento” não só com o Turismo Cultural como com outras áreas do Turismo. Já em 1996 o *International Journal of Heritage Studies* publicava um número especial, coordenado por Malcolm Foley e John Lennon onde estas questões eram abordadas. Depois, foi uma constante de artigos, números especiais e revistas com contribuições dos maiores especialistas sobre o assunto.

Duncan Light (Light, 2017), da Universidade de Bournemouth fez muito recentemente uma excelente resenha de todas estas contribuições, num trabalho que voltaremos a citar mais adiante.

3 | TURISMO CEMITERIAL E SUA IMPORTÂNCIA

A existência desta “tipologia turística” não causará estranheza a quem se interessa por estes temas. É que, se meditarmos sobre ele, concluiremos que geralmente o cemitério, a necrópole, a cidade dos mortos, é a outra face, o outro lado do espelho da cidade dos vivos.

Michel Vovelle (1993) explica que o lugar dos mortos se modificou significativamente no decorrer dos tempos. No século XIX, os cemitérios assumem grande importância no imaginário visionário dos arquitetos. É nesse período que surgem os grandes projetos dos cemitérios urbanos, como são conhecidos hoje. São do início do século XIX os cemitérios centrais de Viena e de Estocolmo, bem como os cemitérios do Père Lachaise, de Montmartre e de Montparnasse, em Paris. Para o autor, os cemitérios são espaços de repouso privilegiado, sítios agrestes repletos de monumentos aptos a acolher todas as homenagens da memória familiar e do respeito cívico.

Michel Ragon (1981), grande estudioso dos cemitérios, adverte que estes podem ser considerados a segunda morada, onde o túmulo é a casa e o cemitério é a projeção de um quarteirão, de uma vila ou até mesmo de uma cidade. É nos cemitérios que se repetem os elementos arquitetônicos e paisagísticos presentes nas cidades e onde se reproduz, de fato ou de forma idealizada, a ordem socioeconômica dos vivos.

Na América do Sul, mormente no Brasil, mudam os paradigmas cemiteriais, começando a surgir os chamados «cemitérios verticais», escoreitos de formas e de decorações, sem obras de arte ou mausoléus que possam diferenciar pela sumptuosidade a pessoa ali enterrada, onde apenas pequenas placas de mármore ou de bronze identificam a sepultura. Apesar das transformações, continuam a receber visitantes e turistas, prestando algum tipo de homenagem a alguém, ídolo futebolístico, cinematográfico, ou político, que esteja ali sepultado.

O cemitério é assim, segundo Osman e Ribeiro (2007), “um ponto turístico consolidado nos mais diferentes países do mundo”.

Creio não ser este o momento de abordar em profundidade a questão da fruição turística de espaços sagrados. Em primeiro lugar porque é uma discussão que, ao menos para já, precisa ainda de muita contribuição reflexiva. Depois, porque tem de ser posta a vários níveis. E por último porque só essa abordagem justificaria uma tese, ou várias, não estando ao alcance de um simples artigo que apenas pretende recentrar o modo como se classifica esse tipo de turismo

Aliás o simples enfoque da questão é objeto de discussão. É o cemitério um espaço sagrado? Não foi ele dessacralizado no séc. XIX? Não foi ele retirado à influência da Igreja, quer no aspeto ritual quer no aspeto administrativo? Não foi ele transformado num espaço neutro onde todos têm lugar, independentemente de terem ou não terem religião?

E se é polémico o Turismo Cemiterial porque se pisa o solo sagrado do cemitério, teremos que deixar de visitar o Panteão Nacional, ou o Mosteiro dos Jerónimos, que também é panteão, ou muitos outros locais, incluindo a maioria das Igrejas, onde há igualmente sepulturas. Ou mesmo os seus adros. E, claro, as Pirâmides do Egito, para só falar nesta grande necrópole.

Mesmo o caráter sagrado (com o significado exclusivo com que é utilizado nestes debates) do cemitério não é uma constante histórica. Na preparação de uma palestra monográfica sobre um cemitério do distrito do Porto que fizemos há semanas

consultamos o seu regulamento, elaborado em julho de 1869. Este determina várias coisas. Uma era que o “diretor” era responsável por «Velar pela ordem e decoro dentro do cemitério proibindo as discussões irritantes, cantigas, frases indecorozas, brinquedos de crianças, colóquios de namorados e enfim todos os actos incompatíveis com a profunda gravidade e respeito que deve sempre existir em um lugar que é dedicado aos mortos». A outra mostra-nos como poderiam ser então aproveitadas algumas potencialidades dos cemitérios. É que se algo se proibia, é porque se fazia... «Não permitir dentro do cemitério plantações de arvores frutíferas, hortaliças ou qualquer vegetal que possa servir de alimento, e bem assim a criação de aves domésticas ou de quaisquer outros animais» (ADP, Fundo do Governo Civil).

Por outro lado, se nos lembrarmos que o Concílio de Rouen em 1231 proibiu, sob pena de excomunhão quem dançasse nos cemitérios (Afonso, 2010), e que em 1405 o Papa retoma a proibição de dançar, interditando também os jogos de todas as espécies, mímicas, teatros, malabarismos, músicos, charlatães, etc. (Ariès, 1975), podemos por como hipótese que a sacralidade desses espaços estava, no mínimo, muito atenuada

Por outro lado, cemitérios com características próprias, podem merecer o respeito e a admiração dos visitantes, não atentando em nada a sua sacralidade.

Veja-se o caso, por exemplo, do Cemitério Judaico de Praga, um lugar completamente à parte da Cidade, onde nos sentimos transportados para um mundo diferente, como se numa cápsula do tempo, e nos seus escassos metros quadrados somos levados a refletir sobre o caos e a ordem, o antes e o depois, o finito e o infinito. Este tornou-se um local obrigatório de visita turística, mas, espaço protegido, o bulício não impede que o local seja habitat de inúmeras espécies animais, colocando-nos frente a frente a questão da morte regeneradora de vida.

Entretanto, os cemitérios foram-se tornando em mais do que locais de veneração. Lennon e Foley notam que: “Agora os turistas, mais do que os enlutados familiares, são quem visitam e realizam deslocações organizadas ao cemitério” (2000: 77). Para alguns, esses cemitérios transformaram-se, como refere van Herk. São “... Histórias enigmáticas de padrões sociais, padrões de assentamento, epidemias como a da varíola ou da gripe, mortalidade no parto, tempestades e tragédias climáticas, barreiras étnicas. Distinções sociais - classe, dinheiro e família – também são reencenadas na própria estruturação do cemitério, famílias sepultadas no mesmo espaço, os importantes nos locais de eleição, vítimas em valas comuns e, no passado, suicídios e ateus fora da santidade do recinto (van Herk 1998: 54).

Também estes aspetos representam referências evocativas de um passado que pode, mais ou menos, ter afetado alguém que conhecemos, ou pelo menos termos conhecimento de que esses fenómenos existiram. E, por isso, estarmos relacionados com o cemitério, ou o cemitério relacionado conosco.

Enquanto os cemitérios europeus já são referências para o turismo, os cemitérios portugueses começam a aparecer, aos poucos, nos roteiros turísticos das cidades.

É o caso, no Porto, do Cemitério da Irmandade de N^a. S^a. da Lapa e dos Cemitérios Municipais de Agramonte e Prado do Repouso, e que possuem recursos comuns aos grandes cemitérios europeus referenciais turísticos, ou seja, as obras de arte, as personalidades ali sepultadas, e o usufruto de um espaço sossegado dentro do bulício urbano.

Não é novo o hábito de visitar alguns dos cemitérios portuenses. Esta atividade tem até sido levada a cabo com alguma constância por algumas entidades, como a Câmara Municipal do Porto, e por algumas personalidades como o Prof. Francisco Queiroz. Mas, a um nível mais amplo, são ainda iniciativas algo isoladas.

E é deste autor (Queiroz 2002) que respigamos a seguinte afirmação: “De facto, o potencial turístico de um cemitério não se avalia somente pelo que contém, mas também pela sua localização, enquadramento urbano, asseio e, sobretudo, pela questão das dissonâncias no seu interior. Os cemitérios históricos e monumentais são como cidades em miniatura e também possuem os seus centros históricos, frequentemente descaracterizados por obras mais recentes ou pela alteração da própria paisagem original. Ao contrário do que se passa no mundo anglo-saxónico, os cemitérios portugueses degradam-se muito pela renovação e não tanto pelo abandono”.

Mas o interesse pela visita aos cemitérios não abrandou, ao menos na Área Metropolitana do Porto. Continuam as visitas, espera-se a saída das classificações, encara-se a possibilidade de publicar um Roteiro de Turismo Cemiterial da Área Metropolitana do Porto, e existe até um grupo no Facebook chamado Saudade Perpétua, que tem como dinamizador principal Francisco Queiroz e que, muito embora se estenda a tudo o que é Romantismo, tem por epicentro os cemitérios.

4 | RECENTRANDO O TURISMO CEMITERIAL

Mas afinal, o que é que traz turistas aos cemitérios. O que é que motiva a sua visita? O que faz com que ele escolha aquele destino e não outro?

Eduardo Rezende (2006), um geógrafo brasileiro que se converteu ao estudo do fenómeno do Turismo Cemiterial naquele País, escreve: “O cemitério é uma fonte de pesquisa geográfica (localização e expansão das cidades), histórica (antigos hábitos e razões de inumar), sociológica (como a sociedade lida com a morte e a memória), antropológica (representações individuais e coletivas da morte), linguística (signos verbais), literária (escritos sobre as necrópoles, epitáfios), artística (escultura funerária, vidros, metais), arquitetónica (construções tumulares), arqueológica (antigos túmulos), hidrogeológica (águas subterrâneas cemiteriais) pedológica (os solos dos cemitérios), genealógica e heráldica (famílias, nomes, brasões), demográficas (imigrantes, casamentos), nobiliárquica (linhagens nobres)”, e até, acrescentamos, a satisfação da natural curiosidade de saber como os ilustres das gerações anteriores descansam.

De acordo com a escala de necessidades de Maslow (1970), o turismo pode

ser considerado uma necessidade social quando a pessoa entende que deve viajar para obter determinado *status* e assim ser estimada pelo grupo. De outra forma, se a pessoa busca no turismo a autorrealização como atividade que lhe satisfaça e que lhe traga prazer ou autodesenvolvimento por intermédio do conhecimento de novas culturas, o turismo virá por último na escala de necessidades do homem.

Resultantes destes desejos e necessidades surgem as motivações turísticas, que giram em torno de lazer, negócios, férias e recreação, saúde, visita a parentes, encontros, conferências, etc.

Temos então que o estudo da motivação pode ser perspectivado em três variáveis:

- O ambiente;
- As forças intrínsecas ao indivíduo, como sejam necessidade, desejo, vontade, interesse, impulso;
- O objeto que atrai o indivíduo, por ser fonte de satisfação da força interna que o mobiliza.

Com base nessas três variáveis, pode conceituar-se a motivação como sendo o processo que mobiliza o organismo para a ação, a partir de uma relação estabelecida entre o ambiente, a necessidade e o objeto de satisfação.

Quer isto dizer que, na base da motivação, está sempre um organismo que apresenta uma vontade, um desejo, uma necessidade ou uma predisposição para agir. Na motivação está também inserido o ambiente que estimula o organismo e que oferece o objeto de satisfação.

A cadeia da motivação pode então esquematizar-se deste modo:

Ambiente - Organismo - Desejo ou Necessidade - Objeto de Satisfação.

Portanto, a motivação é um processo que relaciona desejo/necessidade, ambiente e objeto, e que predispõe o organismo para a ação em busca da satisfação da necessidade/desejo.

Pearce (1987) pensa, por outro lado, que o método ideal é partir não das atividades, mas das necessidades dos turistas para realizar a viagem. Assim ele constrói, a partir da teoria de Maslow, um esquema que diferencia necessidades, que se convertem em motivações.

Como refere Alvarez Sousa (2010), "...um mesmo recurso ou produto, por exemplo o Caminho de Santiago, para uns pode servir para se descontraír, para outros para se estimular ou não se aborrecer, para outros para não se aborrecer, para outros para se relacionar com pessoas, para outros para elevar a sua autoestima fazendo a viagem à vista de outras pessoas, e para outros para se satisfazer a si mesmo mediante um processo de elevação para além da vida mundana". E acrescentamos nós, para muitos serve para alcançar várias destas situações ao mesmo tempo.

Parrinelo por seu lado (2005) afirma: "A importância da motivação no turismo é muito óbvia. Atua como um gatilho que despoleta todos os acontecimentos envolvidos na viagem. Por outras palavras, representa os "porquês" e os "portantos" do viajar em geral e de uma escolha específica em particular".

Conhecer a motivação do turista é, como se vê, um ato fundamental para uma boa gestão da coisa turística, seja ela qual for.

São muitos os trabalhos sobre este tema, que aparecem aliás muito bem recenseados por Francisco Dias (2009), que coloca neste aspeto as seguintes questões:

- Por que é que certas pessoas viajam e outras não?
- Por que é que determinadas pessoas escolhem determinados locais de visita?
- Quais os aspetos relevantes na escolha de férias?
- Por que é que algumas pessoas preferem férias de tipo itinerante e outras optam por permanecer num único local?
- Quais os fatores determinantes da satisfação dos turistas?
- Como valorizar um destino turístico de modo a satisfazer mais adequadamente as necessidades dos visitantes?

Mas vejamos alguns casos interessantes. Para Mill e Morrison (1985), viajar é satisfazer necessidades, sendo esta a grande motivação. Dann (1977) propõe sete categorias de análise: a viagem como uma resposta a um desejo; os fatores *push & pull* que fazem desejar a viagem, uns, e que afetam a escolha do destino, outros; a materialização/satisfação de uma fantasia; o objetivo classificado, como por exemplo visitar parentes, ou estudar; a motivação e as experiências dos turistas; a motivação como definição e significado; as tipologias motivacionais.

A reflexão de Ryan (1991: 25-29) sobre motivações de viagens turísticas, mostra-nos vários “porquês”: negócios; desejo de escapar do ambiente quotidiano; procura de relaxamento e descanso; oportunidade de diversão; reforço dos laços familiares; prestígio e destaque social; convívio social; oportunidades educacionais; realização de desejos; compras. A estes, acrescentaria eu o da necessidade de se por à prova e de se superar, e o da regressão no tempo quer por fatores meramente culturais quer por razões emocionais.

Nas conclusões do seu trabalho, Marijana Bittner (Bittner 2011) escreve: “Além disso, o estudo mostra em que medida os temas tanatológicos são considerados uma atração e se são considerados parte do património cultural ou histórico. As respostas recebidas usando o método de entrevistas semiestruturadas mostram em que medida as experiências de visitar uma atração turística tanatológica contribuem para uma melhor compreensão do tema ao qual uma certa atração turística está ligada, bem como a ideia de que as atrações tanatológicas fazem parte do património cultural ou histórico”.

E por sua vez Brigitta Pécssek (Pécssek, 2015), num artigo sobre o Cemitério Nacional de Budapeste afirma que o seu trabalho permite: “...reposicionar os cemitérios dentro da oferta turística e mostrar o seu valor como produtos de turismo cultural que podem enriquecer as experiências dos visitantes. Cemitérios urbanos como reunião ritual pontos de vida e morte tornaram-se parte integrante do turismo da cidade, e vários cemitérios urbanos como o Père Lachaise em Paris têm uma alta taxa de visita.

A Literatura de turismo contemporânea incorpora os cemitérios principalmente no turismo negro ou sobrenatural, negligenciando o seu rico potencial em experiência de cemitérios como produtos culturais. Este artigo tem uma visão diferente não incluindo o turismo cemiterial no turismo negro, e muito menos na subcultura gótica. Como cada cemitério é a marca da comunidade e da cultura local e cada cultura tem sua própria maneira de lidar com questões de vida e morte, o turismo cemiterial, incluindo os rituais fúnebres que lhe relacionados, representa uma exposição cultural fascinante para os turistas, oferecendo atividades baseadas na natureza e na cultura. Portanto, pode ser legitimamente colocado no turismo cultural e patrimonial.

Este quadro, extraído daquele trabalho, ilustra uma das questões colocadas nas entrevistas e questionários, mas é bem importante para o tema em apreço,

Conceitos associados ao Cemitério Nacional	
Adjetivos Gerais	41,67%
História	29,17%
Cultura	25%
Natureza	4,7%

Quadro 2. Fonte: (Pécsek, 2015: 54-55)

O recente e notável trabalho de Duncan Light (Light, 2017) a que já nos referimos, para além de elencar dezenas e dezenas de trabalhos sobre este tema produzidos ao longo de duas décadas, vai mais longe. Avalia o progresso dessa produção tendo em conta seis eixos de principais de temas/debates: definições e conceitos, questões éticas, dimensões políticas e ideológicas, natureza da procura, a gestão dos espaços, e os métodos de investigação. Identifica áreas em que a investigação deve ser aprofundada ou mesmo iniciada. É um trabalho de extrema utilidade para esta questão. Entre muitos outros dados, fornece-nos um interessante quadro que se reproduz de seguida.

Influências das áreas disciplinares no desenvolvimento da investigação em turismo negro e tanaturismo 1996/2016

<i>Nos Estudos de Turismo / Gestão Turística</i>	
Turismo patrimonial	***
Experiência/comportamento turístico	***
Autenticidade	***
Motivação turística	**
Relação turista/hospedeiro	**
Atratividade do destino	**
Especial interesse	*
Política de turismo	*
Marketing turístico	*
Economia do turismo	*
<i>Outras disciplinas/campos</i>	
Sociologia (da morte)	***
Antropologia	***
Criminologia	**
Geografia Humana	**
História	**
Arqueologia	**
Memórias	**
Psicologia	*
Comunicação/Jornalismo	*
Crítica literária	*
Estudos pós-coloniais	*
Direito	*
Estudos sobre a morte	*
Marketing	*

*** Influência forte **Influência limitada *Influência mínima

Quadro 3. Fonte: (Light, 2017: 293)

Verificamos que os estudos realizados têm esmagadoramente uma predominância do Património, da Experiência, da Autenticidade, da Sociologia e da Antropologia.

Mas mais, nas suas conclusões, Light afirma, e faço uma citação longa pela sua importância: "...há evidências limitadas de que o turismo negro ou o tanaturismo representem partes distintas da procura turística. Ambos os conceitos foram baseados na suposição de que (alguns) turistas tinham um interesse claramente definido na morte ou no sofrimento. No entanto, um corpo excelente de investigação Mais do que serem motivados por um interesse particular em morte e em sofrimento, muitos visitantes querem intencionalmente viajar (peregrinar) aprender, compreender, ligar-se, evocar. Como tal, as suas motivações e experiências são difíceis de distinguir daquelas dos turistas tradicionais. Se há turistas com um fascínio específico pela morte, parecem ser um fenómeno raro".

E mais adiante: "[O turismo negro] foi originalmente pensado como algo distinto do turismo patrimonial e muitos outros países adotaram subsequentemente essa posição. No entanto, duas décadas de investigação não claramente estabeleceram claramente como é que o turismo negro se diferenciado do turismo de patrimonial. [...]".

O que é importante é que muitos investigadores que se concentram no uso turístico de lugares associados à morte e ao sofrimento não veem necessidade de usar os termos turismo negro ou tanaturismo como estruturas explicativas, preferindo investigar conceitos como património dissonante o” património difícil. Se alguma coisa fica, após estes esforços para diferenciar o turismo negro e o tanaturismo, é uma crescente convergência com o turismo de património (ilustrado pelo crescente uso de termos como ‘património negro’ ou ‘turismo de património obscuro’). (Light, 2017: 294)

Embora o objetivo principal do cemitério seja constituir o lugar de descanso eterno do falecido e de sua memória para os vivos, ele não é desprovido de atratividade turística, e não só. Essa atratividade estende-se aliás por vários temas, de entre os quais:

Defuntos célebres - Este tema é talvez o mais importante de todos, embora esteja mais relacionado com os “habitantes” do que com o próprio cemitério. Muitos turistas, do simples curioso ao verdadeiro admirador, vêm visitar os defuntos mais conhecidos. Uma grande razão da visita ao cemitério da Lapa (Porto) é o facto de Camilo Castelo Branco aí estar sepultado, embora até em jazigo que não é seu.

História - A história de um cemitério pode, também, ser motivo de interesse. Um grande número de espaços funerários tem já vários séculos de existência, tendo evoluído através dos tempos para se tornar no que são hoje. O turista apaixonado pela História gostará de conhecer os testemunhos do período em que se construiu o cemitério e as modificações que sofreu. Este aspeto está intimamente ligado ao seguinte.

Arquitetura - A arquitetura do cemitério é composta tanto por elementos urbanos (ruas, praças), como por materiais vegetais (árvores, flores). Estas duas facetas arquitetónicas definem a atmosfera do lugar e, portanto, têm um grande impacto sobre a sua atratividade turística. Além da sua vegetação, a conceção arquitetónica do cemitério confere-lhe um carácter próprio, podendo transformá-lo num ponto interessante para o turismo onde seja agradável estar e passear, isto sobretudo se se situam em zonas urbanas menos providas de espaços verdes.

Arte funerária - A beleza do cemitério não se limita apenas ao seu desenho urbano e ao seu ambiente. A arte funerária, isto é, as capelas, as sepulturas e todos os seus aspetos decorativos, são peças fundamentais na atratividade do lugar. Aparecidas durante o período romântico, as esculturas que adornam as sepulturas, algumas de artistas famosos, são de interesse especial para o turista, permitindo-lhe por vezes a descoberta de peças de arte magníficas num lugar que se crê triste e austero. Sendo a arte funerária eminentemente simbólica, descobrir os significados dessa simbologia é outro dos aspetos atrativos.

Cultura local e regional – O cemitério espelha a comunidade em que se insere. Os seus rituais, as suas atitudes perante a morte, a sua estratificação social, a sua organização profissional, níveis económicos, gostos artísticos, tudo isso se reflete nos cemitérios. Por isso, conhecê-lo, é conhecer a outra face da comunidade.

Parafraseando o título da tese de mestrado de Ana Paula Pegas (Pegas, 2013), é “O visível que não se vê”.

Um exemplo de “Cemitério com interesse turístico”, onde vemos tudo isto, é o parisiense Père Lachaise. Será talvez o mais famoso cemitério do mundo, devido à sua localização no centro da capital francesa, à beleza dos seus monumentos e ao número de pessoas famosas que aí estão sepultadas. Foi fundado em 1804 numa época em que Paris se embelezava. Por isso se transformou em breve num verdadeiro Museu ao ar livre com obras de famosos artistas como Bartholdi, Bartholomé, Chapu, valorizado por todo o espaço verde envolvente. Aí repousam muitas celebridades de todas as épocas, do cantor ao político do pintor ao escritor. Alguns nomes: La Fontaine, Balzac, Delacroix, Théodore Géricault, Champollion, Chopin, Molière, Oscar Wilde, Yves Montand, Edith Piaf, Jim Morrison, Pierre Bourdieu, etc. Tem como oferta turística visitas guiadas gerais e temáticas – A simbólica e a arte funerária, A natureza e os jardins, O Père Lachaise contado aos de 20 anos – sítio na Internet, plano-guia, postais, etc. Recebe mais de dois milhões de visitantes por ano.

Mas, e num outro plano, o Père Lachaise é também um aprazível parque com árvores frondosas, bancos e bebedouros, semeado de esculturas e de monumentos arquitetónicos. É o maior espaço verde no interior da cidade de Paris. Enquanto produto turístico, estabelece o equilíbrio entre a fruição do local e a sua finalidade primeira – última morada, sítio de repouso e de veneração dos falecidos.

Sabemos que um cemitério é um espaço cheio de simbolismos – religioso, artístico, antropológico... Pode ser um instrumento de memória poderoso e importante para o conhecimento do passado. Também pode constituir-se num componente essencial da história local de uma comunidade. Mas é igualmente, e cada vez mais, o lugar onde está sepultado este ou aquele cidadão mais notório, sobre o qual se concita alguma curiosidade, e o local onde podemos admirar esta ou aquela peça de arte mais significativa.

Por isso se avança com a proposta que, por uma questão de melhor enfoque no que toca às motivações, o designado Turismo Cemiterial deixe de ser considerado como componente do Turismo Negro, onde a morbidez e o gosto pelo macabro imperam, e passe antes a ser encarado como um produto ligado ao Turismo Cultural, já que são desse domínio as suas principais motivações.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Liliane (2010) **Turismo Cemiterial: O cemitério como espaço de lazer**. Monografia. Apresentada ao Curso de Turismo. Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em <http://centrodocumentacao.turismodeportugal.pt/Nyron/Library/Catalog/winlibsrch.aspx?skey=84999E5E47E54279A0D70F20AE36D50E&cap=&pesq=5&thes0=10221&doc=26556> Consultada em 12 de janeiro de 2017.

ALMEIDA, Marcelina (2007) **Morte, Cultura, Memória: Múltiplas Interseções. Uma interpretação acerca dos cemitérios oitocentistas situados nas cidades do Porto e Belo Horizonte**. Tese

(Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais.

ALMEIDA, Marcelina (2016). «A cidade e o cemitério: uma experiência em educação patrimonial». *Revista M – Dossier Morte, Poder e Política*, vol. 1, nº1. pp. 217-234.

BITTNER, Marijana (2011) „**Dark Tourism**“ – **Evaluation of Visitors Experience after Visiting Thanatological Tourist Attractions**. In *Turizam*, Volume 15, Issue 4

BORGES, Gilson P. (2007). **Turismo Negro**. Em *Comunicar, Comunicação e Marketing*, disponível em http://www.comunicar.com.br/downloads/artigo%20Turismo_Negro.pdf. Consultado em 18 de novembro de 2011.

CABRAL, João de Pina Cabral; FEIJÓ, Rui Graça (1985). “**Um conflito de atitudes perante a morte: a questão dos cemitérios no Portugal contemporâneo**” in *A Morte no Portugal Contemporâneo*, dir. de Rui G Feijó, Hermínio Martins, João de Pina Cabral. Lisboa: Querco, pp. 175-208.

COUTINHO, Belmira – **Há morte nas catacumbas? Um estudo sobre turismo negro**. Aveiro: Universidade de Aveiro, 2012. Dissertação de mestrado. Disponível em https://ria.ua.pt/bitstream/10773/10167/1/Dissertacao_Belmira_Coutinho.pdf consultado a 10 de maio de 2017

DANN, Graham S. (1981). “**Tourist motivation - an appraisal**”. *Annals of Tourism Research*, 8(2), pp 187–219.

DEL PUERTO, Charlene; BAPTISTA, Maria Luiza (2015) “**Espaço cemiterial e Turismo: campo de ambivalência da vida e morte**”. *Revista Iberoamericana de Turismo- RITUR*, Penedo, vol. 5, n.1. Disponível em <http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/view/1611/1307>. Consultada em 20 de setembro de 2017.

DIAS, Francisco (2009). “**Visão de síntese sobre a problemática da motivação turística**”, *Percursos & Ideias - Nº 1 - 2ª série*, pp. 117-140

DIOGO, Andréa Michelle (2017) “**Património Cemiterial: entre a materialidade e o espírito do lugar. Reflexão sobre a valorização e gestão da morte enquanto património artístico, pertença e memória coletiva**”. *Revista Memoriamedia*, 2. Art. 4.

FERNANDES, José António Rio (1997) “**Prado do Repouso, o primeiro grande cemitério do Porto**”. *O Tripeiro*. Porto, 7ª série, Ano XVI, nº. 9-10, p. 270-273, Setembro/Outubro de 1997.

HAMSCHER, Albert N. (2003) “**Talking Tombstones: History in the Cemetery**”. *Magazine of History*, Volume 17 Issue 2

HUDSON, Simon (1999). “**Consumer Behavior Related to Tourism**” in *Consumer Behavior in Travel and Tourism* by Yoel Mansfeld & Abraham Pizam. Londres, Routledge, 1999, pp. 7-32.

JOLY, Dom (2010). **The Dark Tourist – sightseeing in the world’s most unlikely holiday destinations**. London: Simon & Schuster.

KENDLE, Amanda (2008). “**Dark Tourism: Exploring the Fine Line Between Curiosity and Exploitation**” e “**Grief Tourism: Straddling the Boundary Between Sympathy and Snooping**” em *I’m not a ballerina, I’m a traveler and a thinker*, disponível em <https://www.notaballerina.com/2008/02/web-pirouette-dark-tourism.html>. Consultado em 11 de setembro de 2016.

KUGELMASS, Jack (1994). “**Why We Go To Poland: Holocaust Tourism as Secular Ritual**”. In Young, J. (ed.) *The Art of Memory: Holocaust Memorials in History*. New York & Munich: Prestel-Verlag.

LENNON, John; FOLEY, Malcolm (2010). **Dark tourism: the attraction of death and disaster**. London: **Cenage Learning**.

LIGHT, Duncan (2017) “**Progress in dark tourism and thanatourism research: An uneasy relationship with heritage tourism**”. In *Tourism Management*, Volume 61, August 2017. Disponível em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517717300092>. Consultado em 11 de novembro de 2017.

MARQUES, José Augusto Maia (2012). “**Da necessidade de um Roteiro Turístico Cemiterial na Área Metropolitana do Porto**”. in GONÇALVES, Eduardo C. [Coord.], 2011 - *Diversidades, Singularidades e Destinos Turísticos - II Conferência Internacional de Turismo*. Maia: Edições ISMAI e CEDTUR Edita.

MARQUES, José Augusto Maia (2013). “**Motivação turística no turismo cemiterial - Primeiras aproximações a uma investigação**”. Comunicação apresentada ao *O V Congresso da Associação Portuguesa de Antropologia - Vila Real*, 8 a 11 de setembro de 2013.

MARQUES, José Augusto Maia (2018). “**Turismo cemiterial - o «porquê» e o «onde»**”. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, Nº 29, Universidade de Aveiro, 2018, pp. 49-63.

MARTINS, Florbela Gomes (2015). **Arquitetura funerária: conceitos e lógicas propositivas no cemitério do século XX**. Dissertação de Mestrado em Arquitectura. Lisboa: Universidade Lusíada. Disponível em <http://hdl.handle.net/11067/1360>. Consultada em 12 de março de 2018.

MEYER, Lancer e PETERS, Judy (2001). “**Tourism – A conservation tool for St. Louis Cemetery Nº1**”. In: *Dead Space Studio*, Univ. of Pennsylvania Disponível em: <http://cml.upenn.edu/nola/pdfs/Tourism.pdf>. Consultado em 6 de novembro de 2013).

MILL, R.C.; MORRISON, A.M. (1985). **The tourism system: an introductory text**. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

MONIN, Benoit, (2007). “**Shedding light on dark tourism**”. *The Pittsburgh Post Gazette*, 13 de Abril de 2007. Disponível em <http://www.post-gazette.com/life/travel/2007/04/13/Shedding-light-on-dark-tourism/stories/200704130300>. Consultada em 11 de setembro de 2016.

MONTEIRO, Gisela (2016) “**Sobre Turismo Cemiterial**”. *Elegia*, revista semestral da AAFC, Nº 4, julho 2016

MUMFORD, Lewis (1970). **Culture of Cities**. Orlando, Harcourt Brace Jovanovich Publishers.

MUNDT, Courtney Ann (2016). **Motivation and Behaviour in Cemetery Tourism: A Case Study of Glasnevin Cemetery**, Dublin, Ireland. Thesis submitted to University College Dublin for the Master of Science. Disponível em: file:///C:/Users/jmaia/Downloads/Courtney_Mundt_UCD_MSc_Thesis.pdf. Consultada em 15 de julho de 2017.

OSMAN, Samira Adel; RIBEIRO, Olívia Cristina Ferreira (2007). **Arte, história, turismo e lazer nos cemitérios da cidade de São Paulo**. *Licere*, Belo Horizonte, volume 10, nº.1, pp. 1-15, abril de 2007. Disponível em: http://www.anima.eefd.ufrj.br/licere/pdf/licereV10N01_a6.pdf. Consultada em: 7 de março de 2010.

PARRINELLO, Giuli Liebman (2005). “**Motivation and anticipation in post-industrial tourism**” in *The Sociology of Tourism: Theoretical and Empirical Investigations*, edited by Yiorgos Apostolopoulos, Stella Leivadi & Andrew Yiannakis. Londres e Nova Iorque: Routledge, pp 75-89.

PEARCE, Philip L. (1987). “**Psychological Studies Of Tourist Behavior And Experience**”, *Australian Journal of Psychology*, Volume 39, nº 2, pp. 173–182, Agosto de 1987.

- PÉCSEK, Brigitta (2015). “**City Cemeteries as Cultural Attractions: Towards an Understanding of Foreign Visitors’ Attitude at the National Graveyard in Budapest**”. *Deturope*, 7, 1. Disponível em http://www.deturope.eu/img/upload/content_42123976.pdf. Consultado em 15 de julho de 2017.
- QUEIROZ, José Francisco Ferreira (1998) “**Cemitérios Oitocentistas Portugueses - Os Museus da Morte**”. *Revista Museu*. Porto, IV série, nº. 7.
- QUEIROZ, José Francisco Ferreira (2002). **Os Cemitérios do Porto e a arte funerária oitocentista no Norte de Portugal**. (Tese de Doutoramento). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- QUEIROZ, José Francisco Ferreira (2008). “**Os cemitérios históricos e o seu potencial turístico em Portugal**”, Em *Anuário 21 Gramas*, nº 1. Disponível em http://www.franciscoqueiroz.com/Cemiterios_historicos_Potencial_Turistico_Portugal_versao_21_gramas. Consultado em 20 de maio de 2016
- QUEIROZ, José Francisco Ferreira (2009). “**A escultura nos cemitérios portugueses (1835-1910): artistas e artífices**”. In Ferreira-Alves, Natália Marinho (Coord.). *A Encomenda. O Artista. A Obra*. Porto: CEPESE .pp. 235-247.
- QUEIROZ, Francisco e RUGG, Julie (2003). **The development of cemeteries in Portugal c.1755 – c.1870**. In: *Mortality*, vol. 8 (2).
- RAGON, Michel (1981). **L’espace de la mort: essai sur l’architecture, la décoration et l’urbanisme funéraires**. Paris: Albin Michel.
- REZENDE, Eduardo Coelho Morgado (2000) **Metrópole da Morte Necrópole da Vida Um estudo Geográfico do Cemitério de Vila Formosa**. São Paulo: Carthago Editorial, 2000.
- REZENDE, Eduardo Coelho Morgado (2006). **O Céu aberto na Terra. Uma Leitura Dos Cemitérios na Geografia Urbana de São Paulo**. São Paulo: Necrópolis.
- REZENDE, Eduardo Coelho Morgado (2007). **Cemitérios**. São Paulo: Necrópolis.
- RODRIGUES, José Carlos (2006) **Tabu da Morte**. Rio de Janeiro, Editora Fiocruz.
- RYAN, Chris (1991). **Recreational Tourism: A Social Science Perspective**. Londres: Routledge.
- SHARPLEY, R.; STONE, P.R. – eds. (2009) – **The Darker Side of Travel: The Theory and Practice of Dark Tourism**. Bristol, UK: Channel View Publications.
- SCHWARTZ, Vanessa R. (1999) **Spectacular Realities. Early Mass Culture in Fin-de-Siècle Paris**. Berkeley; University of California Press
- STONE, Philip R. (2006). “**A Dark Tourism Spectrum: towards a typology of death and macabre related tourist sites, attractions and exhibitions**”. *TOURISM: An Interdisciplinary International Journal* 54.2, pp. 145-160.
- STONE, Philip. R. (2010) “**The Dark Tourist Experience: Mediating Between Life and Death**” in Sharpley R. & Stone Philip. R. (eds) *Tourist Experiences: Contemporary Perspectives*. London: Routledge.
- STONE, Philip R. (2011) “**Dark tourism: towards a new post-disciplinary research agenda**”. In *Journal of Tourism Anthropology*, Vol. 1, Nos. 3/4.
- VOVELLE, Michel (1993). **L’heure du grand passage: chronique de la mort**. Paris: Gallimard.

YOUNG, James E. (1993) - **The Texture of Memory: Holocaust Memorials and Meaning**. New Haven: Yale University Press.

YUILL, Stephanie Marie (2003) **Dark tourism: understanding visitor motivation at sites of death and disaster**. Texas: Texas A&M University, Dissertação de mestrado. Disponível em <http://repository.tamu.edu/handle/1969.1/89>, consultado a 4 de março de 2017.

VV.AA (s/d) “**O que é o Grupo Saudade Perpétua**”, em <https://saudadeperpetua.weebly.com/> e <https://www.facebook.com/saudadeperpetua/>

TURISMO E FORMAÇÃO TÉCNICA: RELAÇÃO ENTRE TEORIA E PRÁTICA NO CURSO TÉCNICO EM EVENTOS DO *CAMPUS* BRASÍLIA DO IFB

Juliana Viégas Pinto Vaz dos Santos

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília - Distrito Federal

Daniela Veiga de Oliveira

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília - Distrito Federal

Erika de Oliveira Lima

Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília - Distrito Federal

RESUMO: O artigo apresenta, em linhas gerais, fatores que são determinantes para a efetivação de aulas práticas como recurso didático na educação profissional. Tendo em vista a abrangência e dimensão do tema, esta pesquisa tem como objetivo analisar a posição do corpo docente em relação ao desenvolvimento e percepção da importância das atividades práticas no processo de formação do aluno do curso técnico subsequente em eventos do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília, *Campus* Brasília. Identifica a relação entre a prática, a teoria e a organização curricular do curso. Investiga até que ponto as teorias e as práticas pertencem a mesma dimensão, e apresenta estratégias que objetivam a integração. Utiliza como método a pesquisa qualitativa e descritiva. Finalmente, aponta considerações e apresenta a percepção dos docentes sobre as atividades práticas do

curso de eventos e a inferência sobre a relação com a permanência, êxito e a motivação dos alunos do curso pesquisado.

PALAVRAS-CHAVE: Educação profissional, eventos, práticas, organização do ensino

ABSTRACT: This article presents, in general terms, determining factors in offering practical classes as a teaching resource in professional-vocational education. Taking into account the scope and domain of the topic, this research analyses the faculty's stance in relation to the perceived importance and the development of practical activities in the process of qualifying students within the technical-vocational course on Organization of Events at the Brasilia Campus of The Brazilian Federal Institute (IFB). By means of a descriptive and qualitative research method, this article identifies the relation among practice, theory and curriculum organization and it investigates the extent to which theories and the practices belong to the same domain; moreover, it presents strategies that aim at curriculum integration. Finally, this article presents some considerations as well as the faculty's perception on practical activities in the Organization of Events course and how it affects in-school factors, the success and the motivation of students in the aforementioned course.

KEYWORDS: professional/vocational training,

organization of events, practices, organization of (professional/vocational) education.

1 | INTRODUÇÃO

A educação profissional no Brasil, apresenta-se fundamentada no setor público e na iniciativa privada. Independente da origem pública ou privada, a busca pela excelência do ensino, apresenta-se como um dos principais desafios dos docentes nesta modalidade de ensino. Sabendo-se que a qualidade na educação está diretamente relacionada com diversos fatores e entre eles encontra-se a relação entre a teoria e prática e todo trabalho envolvido no planejamento e desenvolvimento das aulas.

Entender como os docentes se organizam para aproximar a teoria da prática, envolvendo os discentes em busca do enfrentamento da evasão escolar é o objetivo da presente pesquisa. Para tanto, a pesquisa foi aplicada com os docentes do curso técnico em Eventos que ministram aulas no *Campus Brasília*. Como principais resultados, foi possível constatar na pesquisa, a importância destinada por parte dos docentes para a realização de aulas práticas, assim como o impacto dessas atividades na permanência do aluno no ambiente escolar.

O presente artigo apresenta a evolução histórica da Educação Profissional no Brasil, a criação e estruturação do *Campus Brasília - IFB*, o curso de eventos e os demais cursos da área de turismo, hospitalidade e lazer, contextualiza a relação entre teoria e prática na educação profissional e enfim discute os resultados da pesquisa.

2 | EDUCAÇÃO PROFISSIONAL NO BRASIL

Durante a colonização portuguesa instauram-se no território brasileiro sistemas de produção como, por exemplo, a agroindústria açucareira e intensificação da atividade extrativista de minério que usavam de mão de obra escravocrata. Mesmo que informalmente, observa-se a utilização de práticas educativas, desenvolvidas no ambiente de trabalho. Sobre essas atividades econômicas e comerciais, Manfredi explica que:

[...] geraram núcleos urbanos e movimentaram as atividades de comércio e serviços [...] criando um mercado consumidor para os mais diversos produtos artesanais e utensílios domésticos, que gerou a necessidade do trabalho especializado dos diversos artesãos: sapateiros, ferreiros, carpinteiros, pedreiros e outros. Também sediados nos núcleos urbanos mais importantes estavam os colégios religiosos, em particular os dos jesuítas, com seus quadros próprios de artesãos para as atividades internas de construção, manutenção e prestação de serviços variados (MANFREDI, 2002, p. 68).

Vale destacar que neste período histórico do Brasil, os colégios jesuítas foram os primeiros locais de preparação para os ofícios, ou como traz a literatura de Manfredi (2002) eram chamados de “escolas-oficinas”, destinada a formação profissional em várias áreas.

Com a transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro houve a implantação de atividades e empreendimentos industriais estatais e privados e a constituição do aparelho educacional escolar que permaneceu com a mesma estrutura por pelo menos mais um século.

Até 1759, com sua expulsão do território português, os jesuítas detinham o controle da educação no Brasil sendo que as primeiras instituições públicas a serem fundadas foram as de ensino superior destinadas a formar as pessoas para exercerem funções qualificadas no exército e na administração do Estado (MANFREDI, 2002, p.74).

Durante este período, a educação profissional quando partia de organizações privadas eram ministradas em liceus de artes e ofícios e, quando partia de órgãos estatais as aulas eram ministradas em Academias Militares.

2.1 Iniciando a etapa da Primeira República

[...] o País ingressava em nova fase econômico-social, em virtude da aceleração dos processos de industrialização e urbanização. [...] Este período que vai da Primeira República até os anos 30, o sistema educacional escolar e a Educação Profissional ganharam nova configuração (MANFREDI, 2002, p.79).

Nesse período as redes de escolas dedicadas ao ensino de ofícios artesanais e manufatureiros, na esfera dos governos estaduais e federais, ou conduzidas pela Igreja Católica, ou por associações de trabalhadores. Essas escolas de ensino profissionalizante tinham por missão segundo Moraes citado por Manfredi (2002, p.80) “[...] um processo institucionalizado de qualificação e disciplinamento dos trabalhadores livres dos setores urbanos”.

Nilo Peçanha, como Presidente da República, instaurou em 1999 uma rede de escolas de aprendizes e artífices, dando início a Rede Federal, posteriormente Escolas Técnicas, depois transformadas nos Centros Federais de Educação Tecnológica - CEFET's” (MANFREDI, 2002). Atualmente tais escolas são denominadas Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

No período do Estado Novo o momento da educação foi marcado por haver, oficialmente, a separação do trabalho manual e o intelectual. O ensino foi dividido por classes, ficando o ensino secundário destinado a elite e, o profissionalizante para classes desfavorecidas, além disso conforme Manfredi (2002) houve a construção do sistema “S” organizado e gerido por organismo sindicais patronais, que são uma rede de educação profissional paraestatal construídas segundo ótica e necessidade dos setores empresariais.

2.2 Educação profissional nos anos de 1945-1991

Durante o período de 1945 a 1991 é possível destacar alguns acontecimentos importantes que marcaram o desenvolvimento da educação profissional, conforme

segue:

(i) No ano de 1959, as Escolas Industriais e Técnicas são transformadas em autarquias com o nome de Escolas Técnicas Federais, ganhando autonomia de didática e de gestão.

(ii) A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Brasileira - LDB, nº. 5.692, de 11 de agosto de 1971, torna, de maneira compulsória, para todo ensino secundário o currículo técnico-profissional. Um novo paradigma se estabelece: formar técnicos sob o regime da urgência.

(iii) Em 1978, com a Lei nº 6.545, três Escolas Técnicas Federais (Paraná, Minas Gerais e Rio de Janeiro) são transformadas em Centros Federais de Educação Tecnológica - CEFETs. Esta mudança confere àquelas instituições mais uma atribuição, formar engenheiros de operação e tecnólogos, processo esse que se estende às outras instituições bem mais tarde.

(iv) Em 1994 a Lei nº 8.948, de 8 de dezembro dispõe sobre a instituição do Sistema Nacional de Educação Tecnológica, transformando, gradativamente, as Escolas Técnicas Federais e as Escolas Agrotécnicas Federais em Centros Federais de Educação Tecnológica – CEFETs.

(v) Em 20 de novembro de 1996 foi sancionada a Lei 9.394 considerada como a segunda LDB.

(vi) Retoma-se em 1999 o processo de transformação das Escolas Técnicas Federais em Centros Federais de Educação Tecnológica, iniciado em 1978.

(vii) Atualmente os Institutos Federais de Educação possuem como missão não só o atendimento das novas configurações do mundo do trabalho, mas, igualmente, a contribuição para a elevação da escolaridade dos trabalhadores.

A criação dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, ou simplesmente Institutos Federais – IF, representa o momento atual desse processo histórico de evolução da educação profissional. Herdeiros dos CEFETs, por sua vez evolução das Escolas Técnicas Federais, os IF representam uma significativa evolução na medida em que, além de buscar atender as necessidades de diferentes políticas públicas concebidas, constitui-se a própria educação profissional e tecnológica como uma política pública, voltada para a formação cidadã igualitária amparada na diversidade – social, econômica, geográfica, cultural, e articulada com as políticas de desenvolvimento, em suas múltiplas dimensões.

3 | HISTÓRICO DO IFB - CAMPUS BRASÍLIA

O *Campus Brasília*, criado por meio do Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Profissional e Tecnológica, vem preencher um vazio regional de ensino técnico, especificamente na área de tecnologia e serviços, que contribui para o desenvolvimento da região e para a formação de jovens em busca de oportunidades de profissionalização no Distrito Federal.

Neste sentido, buscam-se ações pedagógicas potencializadoras da verticalização do ensino, presentes na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, nº 9.394/96 - LDB e na Lei nº 11.892/2008, que cria os Institutos Federais. Essas ações ocorrem por meio da construção de saberes e fazeres de maneira articulada, desde a Educação Básica até a Pós-graduação, legitimando a formação profissional, a partir de uma atitude dialógica que construa vínculos, que busque, promova, potencialize e compartilhe metodologias entre os diferentes níveis e formas de ensino da formação profissional podendo utilizar currículos organizados em ciclos, projetos, módulos e outros. É fundamental a criação de ações norteadoras para a proposição de cursos que possibilitem ao educando a continuidade de seus estudos e uma inserção qualificada no âmbito profissional.

A unidade atua em quatro eixos tecnológicos: Gestão e Negócios, Informação e Comunicação, Turismo, Hospitalidade e Lazer, sendo que este último, objeto dessa pesquisa oferece atualmente os cursos Técnico Subsequente em Eventos e o curso Técnico Integrado ao Ensino Médio em Eventos.

O citado eixo tecnológico, integrante do Catálogo Nacional de Cursos Técnicos, conforme a Resolução nº 4, de 6 de junho de 2012 (Brasil, 2016), tem grande interesse pelo potencial turístico da região e relaciona-se aos segmentos cívico/arquitetônico, místico/religioso, rural/ecológico e eventos/negócios, que compreende as tecnologias relacionadas aos processos de recepção, viagens, eventos, serviços de alimentação, bebidas, promoção cultural, entretenimento e interação.

3.1 O curso Curso Técnico em Eventos

Desde 2010, o *Campus Brasília* oferece o Curso Técnico em Eventos. Inicialmente, o curso foi oferecido na forma concomitante para os alunos do ensino médio de uma escola pública de Brasília. Com o tempo, a área de Turismo, Hospitalidade e Lazer analisou a motivação dos alunos e percebeu que a carga horária e de conteúdo era demasiada, uma vez que eram ofertadas seis aulas do ensino médio na parte da manhã e, à tarde, mais cinco aulas do técnico. A experiência levou à elaboração do Curso Técnico em Eventos na modalidade subsequente que foi iniciado em 2011.

Em abril de 2013 a área de Turismo, Hospitalidade e Lazer do *Campus Brasília*, realizou uma pesquisa do tipo exploratória, por meio de entrevistas pessoais e por telefone, além da aplicação de questionários por e-mail em 52 empresas da área da Região Administrativa de Brasília. As 52 empresas pertenciam ao cadastro da Secretaria de Turismo (SETUR) e para selecioná-las adotou-se o recorte espacial da Região Administrativa de Brasília por ser coerente com os objetivos do estudo. Algumas questões possibilitavam que o respondente assinalasse mais de uma opção, por isso os números apresentados a seguir podem ultrapassar a porcentagem de 100%. Esta pesquisa teve como objetivos:

(i) mapear a localização de empresas do Distrito Federal que atuam no mercado de Turismo, Hospitalidade e Lazer;

(ii) analisar as ofertas de cursos Técnicos, Tecnológicos e de Pós-graduação a serem oferecidas pelo IFB para melhor atender os desafios apresentados no mercado de trabalho desse setor;

(iii) identificar a Região Administrativa mais indicada para tais cursos.

Além das entrevistas, organizou-se o evento, denominado “Encontro e Conteúdo”, com a técnica de pesquisa grupo focal. Para compor o grupo focal foram convidados 63 gestores da área, de setores públicos e privados, comparecendo 28. As discussões foram por meio de perguntas orientadoras, onde foram debatidas necessidades de capacitação de recursos humanos para a área. Ambas ações mantiveram congruências nos resultados encontrados tais como:

(i) a maioria dos colaboradores tem ensino médio completo;

(ii) há a necessidade de capacitação profissional em todos os setores da área;

(iii) o mercado não conhece o IFB e conseqüentemente, o *Campus* Brasília;

(iv) cursos de eventos, nível técnico e tecnológico, são os mais demandados pelo mercado;

(v) os *Campi* mais indicados para tais ofertas são primeiramente o *Campus* Brasília, seguido do *Campus* Taguatinga;

(vi) no setor de eventos corporativos falta capacitação para trabalhar com órgãos governamentais, não há mão de obra qualificada para trabalhar com licitação, o que dificulta o atendimento ao governo.

Os cursos técnicos que mais atenderiam as demandas do mercado de turismo, hospitalidade e lazer do DF, segundo os gestores entrevistados são: técnico em eventos (71%), técnico em hospedagem (37%), técnico em serviço de bar e restaurante (31%), e técnico em cozinha (25%).

Técnico em Agenciamento de Viagens	8	15.4%
Técnico em Eventos	37	71.2%
Técnico em Hospedagem	19	36.5%
Técnico em Cozinha	13	25%
Técnico em Lazer	11	21.2%
Técnico em Guia de Turismo	2	3.8%
Técnico em Serviço de Bar e Restaurante	16	30.8%
Outros	5	9.6%

Quadro 1 - Cursos técnicos que mais atendem às demandas do mercado de hospitalidade e lazer do DF

Fonte: Projeto pedagógico do curso técnico subsequente em eventos

Quanto aos cursos tecnológicos, os gestores informaram que a necessidade para atender a demanda do mercado profissional são: tecnólogo em eventos (75%),

tecnólogo em hotelaria (35%) e tecnólogo em gastronomia (31%).

Tecnólogo em Eventos	39	75%
Tecnólogo em Gastronomia	16	30.8%
Tecnólogo em Gestão Desportiva e de Lazer	10	19.2%
Tecnólogo em Gestão do Turismo	10	19.2%
Tecnólogo em Hotelaria	18	34.6%
Outros	2	3.8%

Quadro 2 - Cursos tecnológicos que mais atendem às demandas do mercado de hospitalidade e lazer do DF

Fonte: Projeto pedagógico do curso técnico subsequente em eventos

Os dados da pesquisa, mostraram que há espaço no mercado de eventos no DF tanto para técnicos quanto para tecnólogos em Eventos.

4 | CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA

De acordo com o Anuário do DF (2014), o segmento de turismo de negócios e eventos é responsável por quase 60% das visitas à capital do país. O Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília (CET/UnB) esclarece que 45,14% dos turistas vêm para a cidade por causa de compromissos de negócios, 13,54% para participar de convenções e apenas 6,7% elegem Brasília como uma opção de lazer, incluindo aqui o turismo cívico.

Conforme a classificação da Associação Internacional de Congressos e Convenções, o Brasil é o país latino-americano que mais recebe eventos, com a marca de 293 eventos internacionais em 2010, ocupando o sétimo lugar no ranking geral. Destaca-se que nos últimos seis anos, o Brasil já galgou doze posições na classificação internacional (Anuário, 2014).

Ademais a Associação Brasileira de Empresas de Eventos afirma que o turismo desse segmento movimenta mundialmente cerca de US\$ 4 trilhões por ano. No Brasil, anualmente, o turismo de eventos envolve aproximadamente 80 milhões de pessoas em 300 mil eventos e 160 feiras de grande porte, além de movimentar 54 setores da economia.

Para receber bem o turista de negócios e eventos, normalmente se verifica a instalação de grandes organizadoras e a infraestrutura. Levam-se em conta hotéis sofisticados, grandes espaços para convenções, *mão de obra qualificada*, localização estratégica, rede de transporte terrestre e aéreo (ANUÁRIO, 2014, *grifo nosso*).

Nesse mesmo sentido, o Anuário do DF (2014) esclarece que o turista de negócios e eventos necessita dos mesmos serviços oferecidos ao turista de lazer,

entretanto, preocupa-se menos com o preço desses serviços, já que serão cobertos pela empresa na qual é vinculado. Tendo em vista sua rápida permanência e as necessidades profissionais que esta estadia requer, esse tipo de turista preza bastante pela comodidade e serviços prestados com qualidade.

Neste cenário, surge a necessidade de profissionais qualificados para atuarem como organizadores e produtores de eventos. Assim, pretende-se oferecer à comunidade do Distrito Federal profissionais capacitados e habilitados no processo de organização de eventos dentro dos padrões de qualidade e profissionalismo exigidos pelo segmento.

4.1 Teoria e Prática na Educação Profissional

Segundo Garcia citado por Candau (2011, p. 58), o sentido da palavra teoria, que vem do latim, a partir do pensamento platônico é um ato de especular, uma oposição eminentemente à prática, contemplação de meditação, estudo e etc. Já a prática para Candau (2011), que deriva do grego “práxis”, tem o sentido de agir. Para Silva (2013) as teorias são quadros conceituais, que possibilitam compreender ou explicar, fenômenos que de outro modo seriam incompreensíveis.

Neste contexto, os dois deveriam ser associados e não dissociados, como defende a sociedade capitalista que separa o trabalho intelectual do trabalho manual, não levando em consideração que um depende do outro para sua efetivação. Convém salientar que esta inter-relação muitas vezes não se concretiza pela ausência de interesse dos educadores em buscar novas alternativas de ensino, bem como atualizar-se, frequentemente, com a atual aplicabilidade de determinado conteúdo e os novos métodos substitutivos dos originais. Mas, segundo Paulo Freire (1997) citado por Toniazzo (2009, p.72):

[...] percebe-se que no atual contexto de formação de professores pouco se tem exercitado práticas pedagógicas que habilitem os futuros professores a desenvolver aulas tendo como referenciais as novas metodologias que dinamizem práticas que, leve à produção de conhecimento útil à vida dos futuros educadores.

Com isso, observa-se uma repetição de metodologias ultrapassadas que não levam em consideração os novos alunos e suas mudanças e necessidades atuais.

Cabe ressaltar as duas principais visões que estabelecem a relação entre teoria-prática, a visão dicotômica e a visão de unidade.

Estrela *et al* (2002 citado por GALVEIAS, 2008, p. 5) em seu estudo sobre formação inicial de professores em Portugal, tece recomendações que objetiva nortear a prática pedagógica, pertinentes a serem elencados neste estudo, são elas:

- a prática pedagógica deve centrar-se na análise de situações reais do exercício profissional;
- a prática pedagógica deve orientar-se quer para o desenvolvimento da competência técnica quer para o desenvolvimento das competências científicas, éticas, sociais e pessoais;

- a prática profissional deve contribuir para o desenvolvimento da autonomia do professor, implicando a tomada de consciência de si e da situação onde age;
- a prática pedagógica deve focar não apenas a sala de aula, mas toda a actividade do professor, pelo que deve dar-se atenção à variedade de contextos em que aquela pode desenvolver-se;
- a prática pedagógica deve privilegiar o trabalho em equipa, propiciador de momentos variados de observação, diálogo e de troca;
- a prática pedagógica deve privilegiar espaços que favoreçam a construção de um saber pedagógico como resultado da interacção entre os saberes já adquiridos e o questionamento, provocado pela vivência dos problemas profissionais contextualizados.

Ressalta a necessidade da prática pedagógica não ser focada apenas em sala de aula, e como propiciadora de momentos de observação, diálogo e de troca.

4.1.1 Visão dicotômica

Caracterizada pela separação entre teoria e prática. A visão dicotômica é postulada na total autonomia de um em relação ao outro. Sendo que este esquema, afirma que, cabe aos “teóricos” pensar, elaborar, refletir, planejar e, aos “práticos”, executar, agir e fazer (CANDAU, 2011, p. 60).

4.1.2 Visão de unidade

Caracterizada pela união da prática com a teoria. Esta unidade é assegurada pela relação simultânea e recíproca, de autonomia e dependência de uma em relação a outra (CANDAU, 2011, p. 62).

Entende-se que para a formação profissional a visão de unidade, deveria ser a mais utilizada, pois nesta modalidade de ensino é necessário o “saber fazer” (adquirido com a prática), o “porquê fazer” e “quando fazer” (adquirido com a teoria). A principal questão a ser desenvolvida neste caso é a adequação de metodologias que permitam a prática no dia a dia da sala de aula.

Nesta perspectiva que a presente pesquisa identifica a utilização de aulas práticas, atreladas a teoria que deve ser estudada dentro de cada formação profissional, uma alternativa metodológica viável para o aprendizado dentro de uma visão de unidade, tendo como objetivo principal o desenvolvimento da reflexão, observação, análise, síntese. Como também o espírito crítico e criativo, tendo a capacidade de solucionar problemas.

4.2 A organização curricular

A palavra currículo, segundo Moreira e Candau (2007) citado por Neira (2010, p.68) “associam-se distintas perspectivas derivadas dos diversos modos com os quais

a educação vem sendo concebida historicamente, bem como das influências teóricas que afetam e se fazem hegemônicas em um dado momento.”

A partir da reflexão sobre o significado da palavra, é possível afirmar que o currículo é influenciado por pressupostos teóricos que fundamentam os conhecimentos a serem ensinados e que subsidiam a ação pedagógica.

Na opinião de Arroyo (2007) citado por Neira (2010, p. 68), uma forma de trazer o currículo para o cotidiano profissional tem sido posta em prática mediante o trabalho coletivo dos educadores.

Porém para se planejar de forma coletiva, entende-se que é necessário que a organização curricular, estimule e permita tal ação. Da mesma forma a realização de aulas práticas também pode ser motivada pela forma como é concebida a organização curricular, que em alguns casos estimula e em outros engessa.

Moreira e Candau (2007) citado por Neira (2010, p. 70) enfatizam que é por intermédio do currículo que as “coisas” acontecem na escola. No currículo sistematizam-se os esforços pedagógicos. O currículo pode ser considerado o coração da escola. Por isso, a importância de se estabelecer na escola constantes discussões e reflexões sobre o currículo. Uma das sérias críticas que fazem aos currículos atuais refere-se à sua falha em prover experiências problematizadoras que exijam soluções criativas.

A reflexão sobre essa questão, foi levada em consideração na pesquisa realizada, uma vez que se investiga a relação entre a organização curricular do curso técnico em eventos com o desenvolvimento de aulas práticas pelos docentes.

5 | METODOLOGIA

O presente estudo caracteriza-se quanto a abordagem como uma pesquisa qualitativa, entendida por Triviños (2011) como uma forma de pesquisa que surge, com diferentes enfoques, como alternativas para investigação em educação.

No que se refere a natureza a presente pesquisa caracteriza-se como descritiva, que segundo Triviños (2011), exige do investigador uma série de informações sobre o que deseja pesquisar. Esse tipo de estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade.

Os estudos descritivos abrangem quatro aspectos relevantes: descrição, registro, análise e interpretação dos fatos.

A técnica de coleta de dados utilizada foi através da construção de um Formulário de Pesquisa, estruturado em 8 questões de múltipla escolha e 1 questão aberta.

As respostas foram contabilizadas através do Sistema Online Google Drive. A pesquisa aconteceu no mês de setembro de 2016 e foi aplicada com os docentes do curso técnico em eventos do IFB - *Campus* Brasília.

6 | RESULTADOS

No curso de eventos são ofertadas disciplinas na área de artes, eventos, linguagens, gestão, informática, ética e sustentabilidade, porém, como mostra a figura a seguir, responderam nossa pesquisa apenas docentes da área de linguagem e de eventos, sendo 4 (quatro) de cada área.

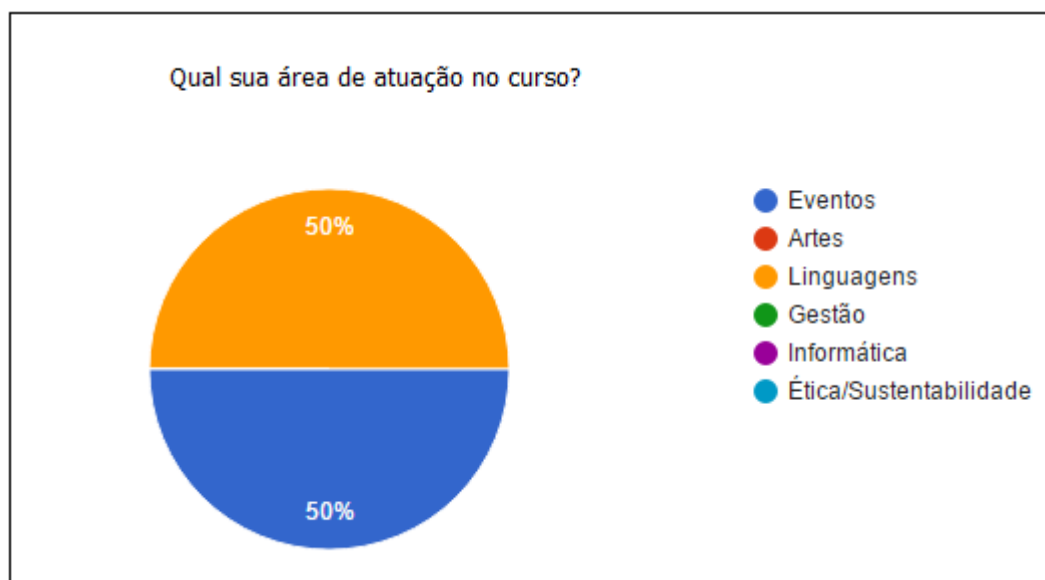


Figura 1 - Área de atuação

Fonte: Elaboração própria

Como podemos perceber no gráfico abaixo, todos os docentes que responderam ao questionário consideram que as aulas práticas realizadas no curso de eventos impactam na permanência, no êxito e na motivação do discente. De acordo com os Parâmetros Curriculares Nacionais de Ciências Naturais (Brasil, 1998) o uso de diferentes modalidades didáticas, como as aulas práticas são motivadoras para o aluno, diversificando a aprendizagem e a prática do professor, contribuindo para a melhoria do processo de ensino aprendizagem.

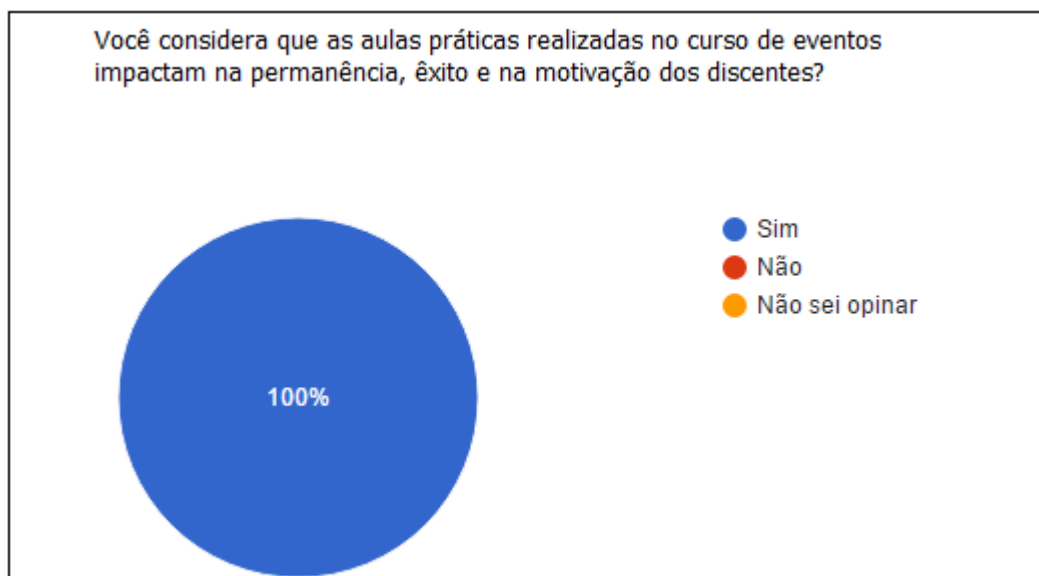


Figura 2 - Você considera que as aulas práticas realizadas no curso de eventos impactam na permanência, no êxito e na motivação do discente?

Fonte: Elaboração própria

Dentre os docentes, três da área de eventos e dois da área de linguagens, organizaram aulas práticas durante o primeiro semestre de 2016, o que representa 62,5% do total, como apresenta o gráfico a seguir.

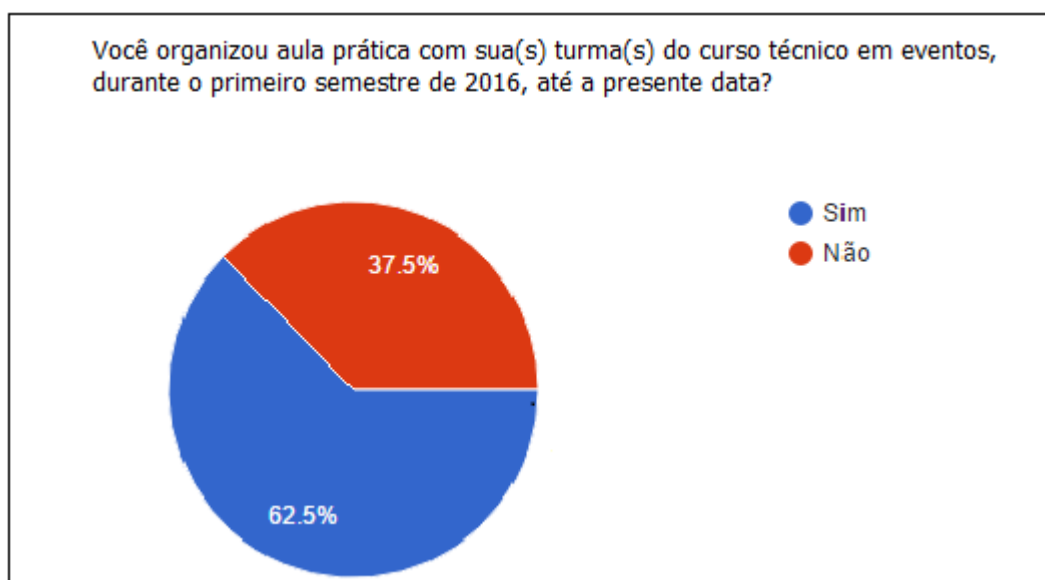


Figura 3 - Você organizou alguma aula prática com sua(s) turma(s) do curso técnico em eventos, durante o primeiro semestre 2016, até a presente data?

Fonte: Elaboração própria

Considerando ser uma diferente oportunidade de aprendizado, um interessante meio de diversificação de aulas e um incentivo para que o discente permaneça no curso, os professores que utilizam essa prática, costumam aplicá-la mais de duas vezes em uma mesma turma, como podemos observar no gráfico abaixo.

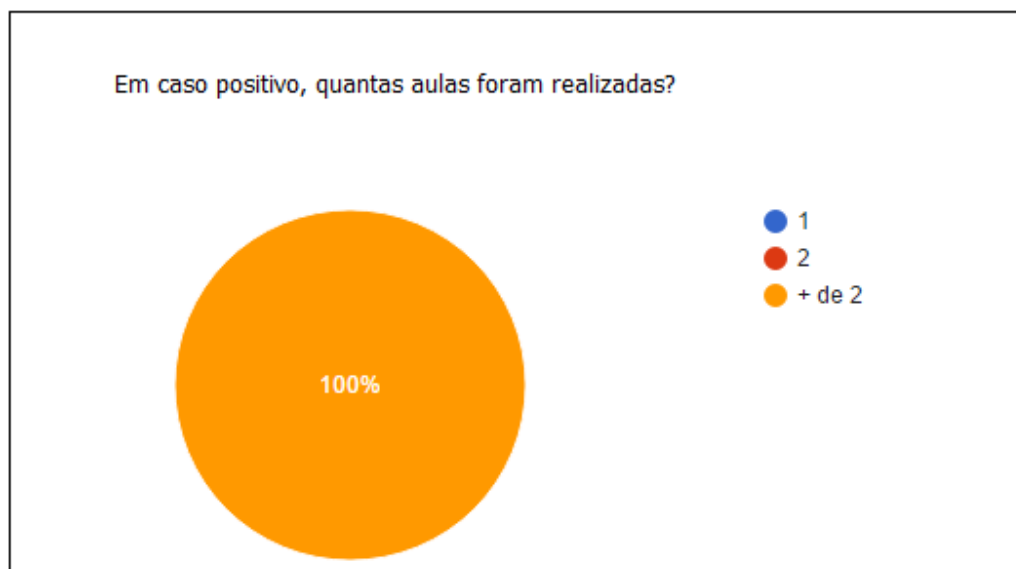


Figura 4 - Em caso positivo, quantas aulas foram realizadas?

Fonte: Elaboração própria

Analisando a complexidade dos estudos, o desafiador cenário das salas de aula, a necessidade de inovação e evolução no método de ensino e considerando o substancial efeito das aulas práticas, 50% dos professores sempre às realizam e 50% às realizam frequentemente.

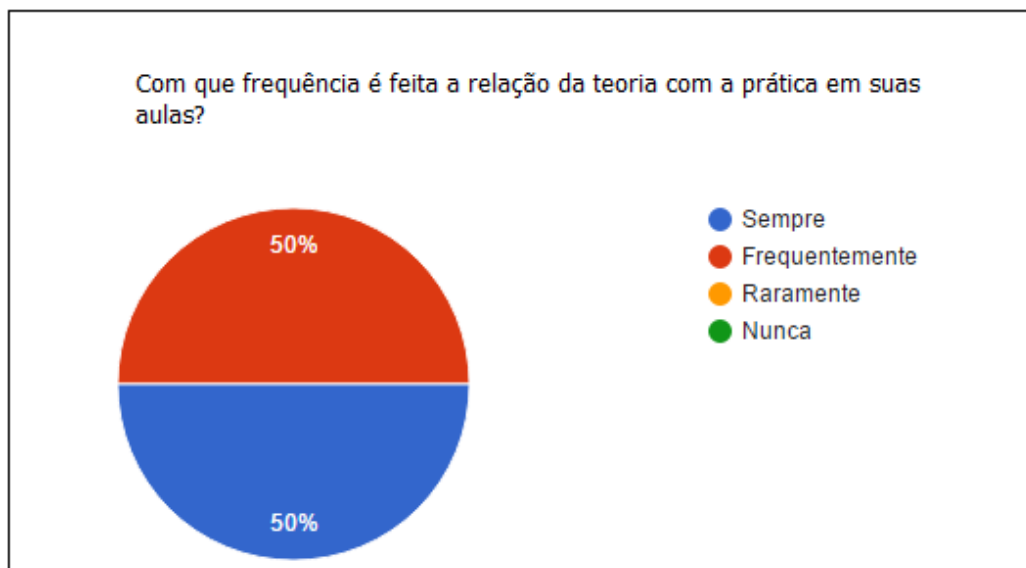


Figura 5 - Com que frequência é feita a relação teoria com a prática em suas aulas?

Fonte: Elaboração própria

Observando a figura 6, percebemos que dentre as aulas práticas citadas na pesquisa, visita técnica; participação em eventos; prática de jogos; aula em laboratório; e organização de eventos, a mais realizada foi a organização de eventos, com um percentual de 50%. Visita técnica, prática de jogos e outras atividades empataram em segundo lugar, com 16,7%. Não houve participação em eventos e nem aula em

laboratório.

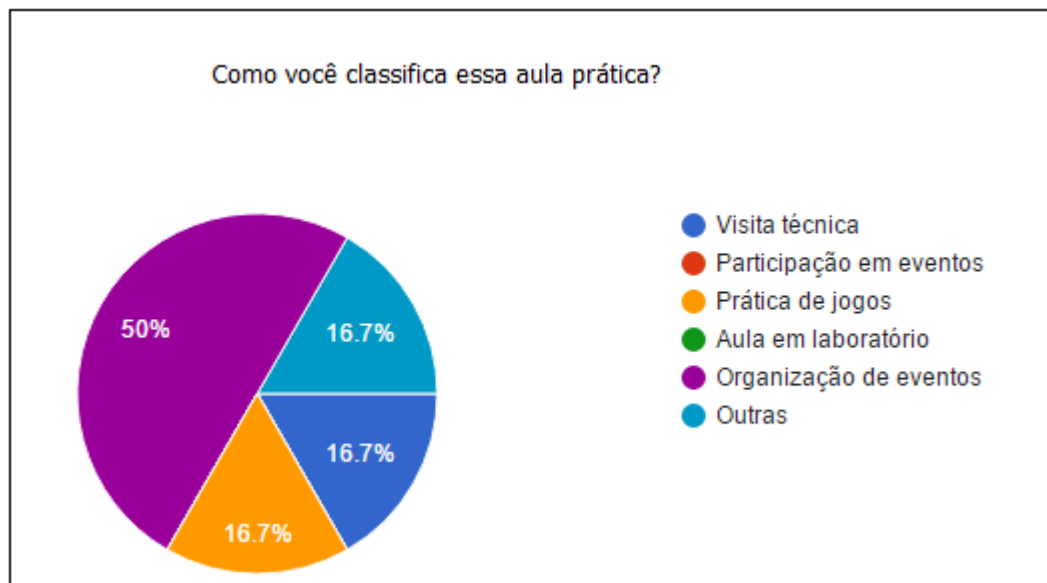


Figura 6 - Como você classifica essa aula prática?

Fonte: Elaboração própria

Considerando que a organização de evento é aula prática mais realizada e considerando ainda que evento pode ser a interligação de atividades voltadas para um público alvo, a figura 7 corrobora a informação apresentada pela figura 6, pois a maioria das aulas práticas, 62,5%, são realizadas de forma integrada, porém, sem a linearidade de assuntos, ou seja, ocorrendo a multidisciplinaridade.

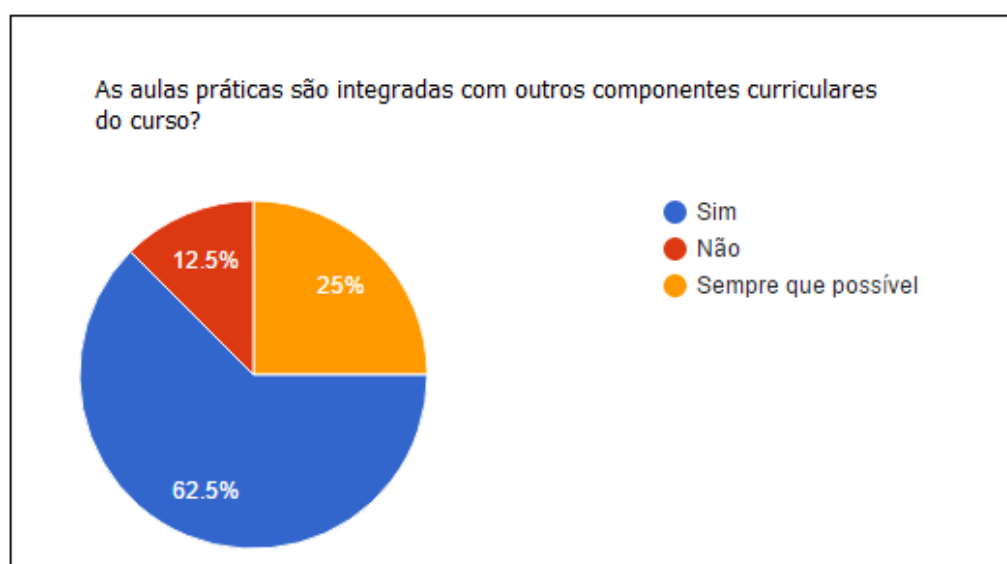


Figura 7 - As aulas práticas são integradas com outros componentes curriculares do curso?

Fonte: Elaboração própria

A segunda parte do questionário constitui-se de uma parte descritiva, onde os docentes respondem a uma questão onde podem dar contribuições sobre o tema. Um

professor diz que apesar de ter iniciado as atividades docentes no CBRA somente no segundo semestre de 2016, não se sentiu apta a responder a maioria das perguntas, porém, reforçou a importância das aulas práticas como ferramenta que possibilita conciliar teoria e prática aos cursistas.

Um professor da área de linguagens citou “*No caso de língua estrangeira, não há teoria sem prática*”. Um docente relata que “*As aulas práticas são fundamentais para o aprendizado do estudante. A maior dificuldade para mim é a quantidade de atividades práticas e a falta de planejamento coletivo para realização das mesmas com várias componentes*” e falaram também que “*na educação profissional, relacionar a teoria com a prática é fundamental*”

Apesar de nem todos os docentes terem realizado aula prática durante o segundo semestre de 2016, como podemos perceber analisando a figura 3, todos consideram que o curso de eventos propicia a realização das referidas aulas, como mostra a figura 8.

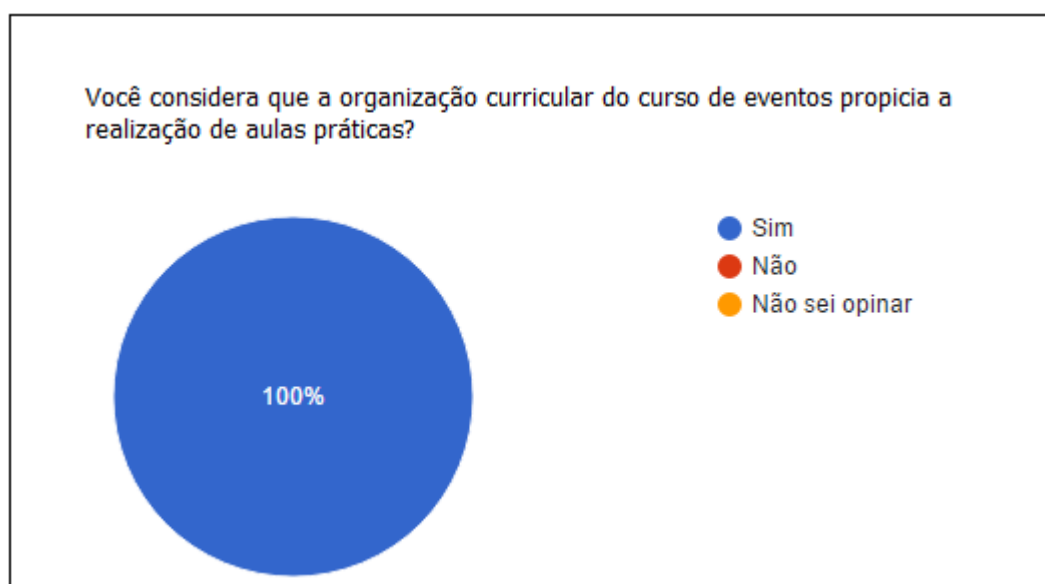


Figura 8. Você considera que a organização curricular do curso de eventos propicia a realização de aulas práticas?

Fonte: Elaboração própria

7 | CONCLUSÃO

A pesquisa mostra que o curso técnico subsequente em eventos do *campus* Brasília do Instituto Federal de Brasília permite a diversificação da forma de ensino através de aulas práticas como a participação em eventos; prática de jogos; aula em laboratório; organização de eventos; visita técnica; e outras modalidades. Utilizando-se dessas alternativas os docentes percebem a importância de favorecer uma diferente oportunidade de aprendizado, o que acaba sendo um incentivo para que o discente permaneça no curso. Sendo assim, os professores que utilizam essa prática, costumam

repeti-la nas turmas. Porém percebe-se que para a efetiva qualidade das atividades práticas, é necessário o planejamento coletivo, otimizando os esforços e recursos em prol de um objetivo comum, que no caso do ensino profissional é aliar a teoria aprendida com a conhecimento prático, tão importante para o mundo do trabalho. Para possibilitar o sonhado planejamento de forma coletiva e integrada, é fundamental, além de destinar tempo para tal prática, o envolvimento da gestão escolar e dos próprios alunos na elaboração das ações e do planejamento semestral/anual do que deverá ser desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Catálogo Nacional de Cursos Técnicos**. Resolução nº 4, de 6 de junho de 2012, Brasília/DF. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=41271-cnct-3-edicao-pdf&category_slug=maio-2016-pdf&Itemid=30192. Acesso em: 02 de novembro de 2016.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. Lei nº 9.394/96. Brasília/DF, 1996.

BRASIL. **Lei Nº 11.892**. Institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia e dá outras providências. Brasília/DF, 2008.

BRASIL. **Lei Nº 9.394**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília/DF, 1996.

BRASIL. Ministério da Educação. **Parâmetros Curriculares Nacional**. Brasília: Secretaria de Educação Fundamental, 1998.

CANDAU, Vera Maria. **Rumo a uma nova didática**. 21. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

COMUNICAÇÃO E MARKETING. **Anuário do DF 2014**. Disponível em: <<http://www.anuariododf.com.br/site/#filter=.home>>. Acesso em: 27 de outubro de 2016.

GALVEIAS, Maria de Fátima Cid. **Prática pedagógica: cenário de formação profissional**. Revista - Journal Interações [on line]. v.4, n.8. 2008. ISSN 1646-2335. Disponível em: <http://revistas.rcaap.pt/interaccoes>. Acesso em: 13 de outubro de 2016.

IFB - Campus Brasília. **Projeto pedagógico do curso técnico subsequente em eventos**. Brasília: IFB, 2011.

MANFREDI, Silva Maria. **Educação profissional no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2002.

NEIRA, Marcos Garcia. **Por Dentro da sala de aula: conversando sobre a prática**. São Paulo: Phorte, 2010.

SILVA, Maria Isabel Lopes da (2013). **Prática educativa, teoria e investigação**. Revista - Journal Interações [on line]. v.9, n. 27.. ISSN 1646-2335. Disponível em: <http://revistas.rcaap.pt/interaccoes>. Acesso em: 12 de outubro de 2016.

TRIVIÑOS, Augusto N. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 2011.

TONIAZZO, Neoremi de Andrade (2012). *Didática: a teoria e a prática na educação*.

TURISMO EM AMBIENTES URBANOS: OS BAIRROS DE PINHEIROS E VILA MADALENA EM SÃO PAULO (SP)

Maria do Rosário Rolfsen Salles

Universidade Anhembi Morumbi. Programa de Pós Graduação em Hospitalidade. São Paulo. SP

Maria Angela De Abreu Cbianca

Universidade Anhembi Morumbi. Escola de Negócios e Hospitalidade. São Paulo. SP

Roseane Barcellos Marques

Universidade Anhembi Morumbi. Programa de Pós Graduação em Hospitalidade. São Paulo. SP

Este trabalho foi publicado na Revista Turismo & Desenvolvimento, nº 27/28. 2017 (p. 2193 – 2203)

RESUMO: O objetivo do artigo é apresentar uma reflexão sobre os efeitos da atividade turística em ambientes urbanos, tendo em vista seu desenvolvimento nas últimas décadas, em bairros eminentemente residenciais ou mistos da cidade de São Paulo. Propõe-se como objeto de estudo, focalizar as trajetórias dos bairros paulistanos de Pinheiros e Vila Madalena, localizados na Região Sudoeste do Município, bairros bastante modificados pela expansão de empreendimentos de alimentos e bebidas. Trata-se de uma pesquisa exploratória e descritiva, de abordagem histórica e qualitativa, utilizando-se de uma metodologia de pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com visitas de observação in loco. Os resultados apontam para uma intensa

ocupação e transformação dos bairros pela atividade turística baseada na expansão de empreendimentos de alimentos e bebidas, com forte componente de transformação das funções originais do bairro, pelo intenso processo de especulação imobiliária e verticalização. Conclui-se que houve uma clara transformação nas funções originais do bairro, tendo em vista de um lado, a consolidação do turismo e do lazer, percebendo-se de outro lado, a ausência de ações de preservação das características originais e tradições culturais dos bairros.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo urbano. Gastronomia. Desenvolvimento urbano. Bairros tradicionais. São Paulo.

TOURISM IN URBAN ENVIRONMENTS: THE NEIGHBORHOODS OF PINHEIROS AN VILA MADALENA IN SÃO PAULO (SP)

ABSTRACT: The objective of this article is to present a reflection about the effects of tourism on urban environments, considering its development in the last decades, in eminently residential or mixed neighborhoods of the city of São Paulo. The object of study proposed focus on the trajectories of the neighborhoods of Pinheiros and Vila Madalena, located in the municipal southwest region which neighborhoods have been greatly modified by

the expansion of food and beverage companies. It is an exploratory and descriptive research, of historical and qualitative approach, using a methodology of bibliographical, documentary and field research, involving visits for observation in loco. The preliminary results point an intense occupation and transformation of the neighborhoods by the tourist activity, based on the expansion of food and beverage companies, with a strong component of transformation from the original functions of the neighborhood, also by the intense process of the real estate speculation and verticalization. The conclusion is that there was a clear transformation in the original functions of the neighborhoods, considering, on the one hand, the consolidation of tourism and leisure, perceiving on the other hand, the need to preserve the original characteristics and cultural traditions of the neighborhoods.

KEYWORDS: Urban Tourism, Gastronomy, Urban development. Traditional Neighborhoods. São Paulo.

1 | INTRODUÇÃO

Entende-se a cidade como produto de uma construção social historicamente datada, cujos múltiplos e diferenciados agentes, desempenham papéis determinantes na construção do espaço. Para Fernandes, Cardozo & Maganhotto (2008), as cidades são uma representação fiel dos “macromovimentos sociais” e devem ser entendidas “como representações das condições humanas, representadas na arquitetura e na ordenação dos elementos urbanos, que por sua vez, deixam testemunhos na paisagem de tais espaços” (p. 1). Assim, os autores ressaltam que as cidades aparecem como produtos diferenciados para o turista, uma vez que são carregadas de simbolismos e códigos, que muitas vezes podem ter significados diferentes para turistas e moradores, representando de um lado, parte integrante da vida dos moradores e da sua identidade, mas de outro, objetos ou produtos de consumo turístico apenas.

Cabe portanto, entender a relação entre o turismo e as cidades, a partir das formas de apropriação do espaço que supõem conflitos ou entendimentos criados com a implantação da atividade, ou dos impactos que a atividade pode criar no ambiente urbano. Entende-se que é de fundamental importância que se dimensione a cada momento, até que ponto a atividade turística pode representar preservação e resgate da memória coletiva do patrimônio material e cultural de uma localidade para que se apresente como alternativa real aos espaços urbanos.

Um dos aspectos fundamentais nesse processo que consiste na apropriação do espaço por diferentes agentes sociais e econômicos, tem no turismo, nas suas mais variadas formas e segmentos, um dos elementos fundamentais da mudança na estruturação de determinadas regiões das cidades. Considera-se portanto, como ressaltam Cabianca e Camargo, 2014, que a importância do turismo como atividade produtora e transformadora do espaço, é mais perceptível no espaço urbano, ou seja, no contexto das transformações urbanas como um todo. Nesse sentido, ainda

segundo as autoras, uma das preocupações das instituições mundiais que se dedicam ao Turismo, como a Organização Mundial de Turismo (OMT), é com o desenvolvimento sustentável da atividade em seus diversos aspectos, no sentido da preservação da liberdade dos deslocamentos, a garantia de acesso a todos os cidadãos ao turismo e ao lazer, possibilitando que o turismo cumpra o seu papel no desenvolvimento da economia dos países. Essa preocupação faz parte portanto, até os dias atuais, do desenvolvimento mais amplo das sociedades, sobretudo se considerarmos o processo de globalização, que abre as fronteiras aos produtos e ao capital, mas continua a restringir a livre circulação de pessoas, turistas, visitantes ou migrantes e imigrantes, tratando-os diferentemente (SALLES, 2008).

Recente trabalho de Aldrighi (2017), traz importante contribuição no sentido da compreensão do conceito de turismo urbano, em diferentes abordagens, dado o crescimento do turismo mundial e seu reconhecimento como atividade econômica. Ressalte-se as especificidades do turismo urbano em grandes cidades, que acolhem todo tipo de turismo desde o cultural, de eventos de negócios e inúmeras outras modalidades, dependendo do tratamento que as políticas públicas locais dão à essa atividade e o contexto histórico em que se desenvolvem as atividades de lazer e turismo urbano. Enfatize-se por exemplo, as diferenças significativas para as cidades de grande potencial cultural ou de patrimônio histórico significativo, mas igualmente, fatores limitantes como a violência urbana, a delinquência etc.

Nesse contexto, propõe-se para o presente trabalho, efetuar uma reflexão sobre a relação entre a cidade e o turismo, tendo em vista os bairros paulistanos de Pinheiros e Vila Madalena, localizados na Região Sudoeste do Município de São Paulo, à margem direita do Rio Pinheiros, a cinco quilômetros, aproximadamente, do centro original da cidade, que conheceram um processo bastante rápido de crescimento da atividade, focada em grande medida na evolução dos bairros como polos gastronômicos com a concentração de bares e restaurantes em determinados pontos da região. O objetivo é apresentar resultados de pesquisa em andamento sobre os efeitos de diferentes ordens, que a atividade turística pode ter sobre ambientes urbanos.

2 | TURISMO E CIDADE

Em São Paulo, a relação da cidade ou da metrópole com o turismo, foi recentemente abordada no Plano Turístico Municipal (PLATUM- 2015) lançado pela Prefeitura do Município, em que se propõe um levantamento das potencialidades do turismo junto aos bairros paulistanos, com o objetivo de mapear a implantação e possibilidades, assim como a consolidação já efetuada em alguns bairros, dentro do processo de reestruturação urbana que a cidade sofreu nas últimas décadas, especialmente a partir dos anos 80 do século XX.

Desta forma, entende-se para este trabalho que a cidade de São Paulo, pelas características em que se deu historicamente sua urbanização, apresenta uma enorme

diversificação de interesses turísticos, desde o turismo de negócios, educação e saúde, até o turismo de compras, desde aquelas mais populares que se realizam nos bairros centrais da cidade, como Brás e Moóca, até as mais sofisticadas, que se concentram em shoppings centers, segundo levantamento realizado pelo mencionado PLATUM (2015). Essa constatação remete à necessidade de se aprofundar a relação entre o turismo e a urbanização, do ponto de vista do processo de produção e do consumo do espaço pela atividade turística, a partir da noção de espaço como espaço social, onde se constroem as relações sociais (LEFÈBVRE, 1971).

Observando-se a trajetória histórica de implantação dos bairros estudados, Pinheiros e Vila Madalena, observa-se que a partir da década de 80 do século XX, a região passa a exercer uma atração sobre os estudantes da Universidade de São Paulo, que dão início a uma transformação dos imóveis destes bairros, originalmente ocupados por artesãos de nacionalidade portuguesa e seus descendentes - principalmente o de Vila Madalena – passando a ser ocupados por uma população mais jovem, constituída por jovens estudantes, artistas e intelectuais (como músicos, escultores, donos de galerias, etc.). Tal atração se dá também em função dos aluguéis e preços mais baratos dos terrenos na época.

Essa condição, somada à expansão da atividade de bares e restaurantes, transforma, pouco a pouco, os bairros, em espaços turísticos, onde a identidade original, residencial e comercial passa a ser afetada pela entrada de atividades voltadas à alimentação, hospedagem e bares, que aos poucos começam a atrair visitantes e turistas de outras regiões da cidade e outros municípios.

Não se pode dizer que essas transformações detêm aspectos apenas negativos. Cumpre entretanto, desenvolver, a partir do Plano Turístico Municipal, PLATUM, acima mencionado, estratégias de acomodação entre as novas atividades turísticas e as residenciais e comerciais mais antigas. Já se desenvolvem algumas dessas estratégias, se se considerar o crescimento de ateliês culturais que buscam a valorização dos aspectos locais, associações de moradores, etc. Ruschman (2015) esclarece que

O meio ambiente é a base econômica da atividade turística e apresenta oportunidades e limitações. O caráter finito da qualidade dos recursos em ambientes naturais e os custos e benefícios do desenvolvimento turístico para as populações e seu meio trazem à tona uma série de conflitos que necessitam ser resolvidos. Um dos mais marcantes, ocorre como consequência dos efeitos econômicos da atividade, em que os interesses individuais de curto prazo dos empresários se chocam com os de longo prazo dos poderes públicos. (RUSCHMANN, 2015, p. 108)

A autora argumenta que o Planejamento Turístico de uma destinação tem por características associar as potencialidades e limitações com ações que possam conter seus impactos ao cotidiano dos residentes. O plano de ações emergenciais contribuirá à minimização dos impactos negativos, com o objetivo de ampliar a atividade turística, respeitando a identidade local. Segundo Barretto (1995, p. 17), “o turismo é um fenômeno social complexo e diversificado”, no sentido que envolve diferentes espaços (emissivos, receptivos), disciplinas e abordagens, assim como

envolve diferentes áreas do conhecimento para sua compreensão. Do ponto de vista das suas práticas, tem sido chamado de “indústria”, uma vez que envolve também uma grande diversidade de bens, mercadorias e serviços (alimentação e bebidas, transporte, meios de hospedagem, etc), mas sobretudo, é na cultura e no patrimônio das localidades que sua presença é mais marcante.

Desta forma, há uma produção e um consumo do espaço que se dá dentro mesmo do espaço social da economia capitalista, “o que qualifica o turismo como uma das atividades de maior repercussão espacial [...], uma vez que ele se apropria de formações espaciais pré-capitalistas, (sítios arqueológicos, cidades históricas, monumentos), como de espaços resultantes da lógica da produção (áreas centrais, indústrias, portos, etc)” (BARRETO, 1995, p.17). Nesse contexto, o bairro, pode ser considerado, segundo suas características físicas e sociais, como aquela parte do território que expressa um “sentimento de localidade”, que contém elementos afetivos e de vizinhança, de relações familiares e pessoais, em que “os moradores têm consciência de pertencer, formando uma certa unidade diferente das outras”. (SOUZA, 1987, p.65) .

Barros (2004), ao esclarecer os conceitos de bairro, traça um panorama conceitual entre sua forma física, a partir da dimensão morfológico-dimENSIONAL, resgatando o debate em diversos autores; da dimensão político-administrativa que faz referência ao espaço de reivindicações coletivas comuns, e da dimensão histórico-social que constitui um módulo espaço-social a partir da construção social de um espaço de interação coletiva e cultural de objetivos mútuos, trazendo à luz do debate os estudos de Lefèbvre (1971). Esta contextualização conceitual à escala dos bairros permite à autora concluir que “o bairro é uma unidade territorial, uma unidade político-administrativa, ao mesmo tempo em que enlaça a história e especializa a sociedade.”(BARROS, 2004, p. 68).

É preciso considerar, nesse contexto, a importância que, em cidades brasileiras como a cidade de São Paulo, contingentes significativos de imigrantes, tiveram na composição étnica de sua população e de seus bairros, consistindo até hoje, num dos aspectos fundamentais da mobilidade, ao lado do turismo. Autores como Bahl (2004), propõem a identificação e tratamento dos legados das diferentes nacionalidades, no sentido estimular a preservação de manifestações culturais e do patrimônio imigrante, como forma de valorizar sua incorporação ao turismo.

3 | OS BAIROS DE PINHEIROS E VILA MADLENA NO CONTEXTO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA PAULISTANA

O desenvolvimento da cidade de São Paulo se deu muito rapidamente a partir do seu núcleo inicial, desde finais do século XIX. De fato, de burgo colonial até por volta de 1870, seu crescimento urbano passa a refletir as profundas transformações

estruturais introduzidas pela expansão da economia cafeeira para as regiões oeste do estado e essa expansão tem repercussões imediatas sobre a urbanização da cidade. Segundo Langenbuch (1976), embora em 1890, já apareçam arruados alguns bairros centrais com funções residenciais, já existia um “surto industrial” significativo, de modo que a evolução urbana da cidade, até 1900, se dá de maneira pouco compacta e de forma dispersa.

A cidade, que em 1890, conta com 64 939 habitantes, passa para 239 820 em 1900, quase quadruplicando. Esse período se caracteriza por arruamentos isolados, completamente separados da cidade propriamente dita. Caracteriza-se também pela absorção quase total do cinturão das chácaras. Pinheiros, originário de um antigo aldeamento indígena, por exemplo, aparece como um loteamento com arruamentos bastante amplos, o que denota a expansão da cidade e a tendência do desdobramento do espaço urbano. O transporte urbano já relativamente desenvolvido desde finais do século, primeiro com os bondes “à tração animal” (cuja primeira linha inaugura-se em 1872), depois com o bonde elétrico (depois de 1900), interligava o espaço urbano com o auxílio da malha ferroviária do estado, que penetrava parcialmente na cidade, interligando a atividade cafeeira e o desenvolvimento urbano. (LANGENBUCH, 1976).

As ferrovias, implantadas a partir da década de 1870, atraindo as indústrias e os trabalhadores, em sua grande maioria, imigrantes, continuam a desempenhar, ainda segundo Langenbuch (1976), importante papel como polarizadoras da industrialização e de formação de bairros e conferem às faixas servidas por elas, uma “vocalização suburbana” que se manteria posteriormente, ao longo das quais as indústrias se adensam e acabam auxiliando na reorganização espacial e na valorização do chamado “cinturão caipira”.

Depois de 1940 é que se verifica a expansão urbana mais intensa de São Paulo e o início da metropolização. Segundo o autor supracitado, se no período de 1900 a 1920 houve um crescimento de 141% na população, entre 1920 e 1940, há um crescimento de 124% que, embora relativamente menor, é maior em termos absolutos.

É a partir de 1940 que se verifica o processo da metropolização da cidade, com um crescimento populacional expressivo, promovendo o crescimento do “cinturão de loteamentos residenciais suburbanos”, com os chamados “Bairros Jardins”, destinados às classes mais abastadas, e resultando numa valorização rápida do setor Oeste da cidade, onde estão localizados em estudo. Este crescimento produz ainda, uma expansão da malha viária e a implantação de um sistema de transporte coletivo, além de um processo intenso de especulação imobiliária, em que os terrenos se vêm artificialmente valorizados.

Os trabalhos de Petrone (1963) e Reale (1982) ressaltam as implicações de processos como a expansão da economia cafeeira e a industrialização, na transformação da ocupação urbana, a partir da década de 1940. Petrone (op. cit.) trata das características geográficas do bairro paulistano de Pinheiros e Reale (op. cit.) mostra, de um ponto de vista mais histórico e sociológico, três bairros, o do Brás, o de

Pinheiros e os Jardins, como bairros emblemáticos de classe operária, classe média e classe alta e média alta. Há muitos outros trabalhos sobre o processo de expansão urbana e as transformações da cidade de São Paulo. No entanto, especificamente sobre o bairro da Vila Madalena, são dignos de nota o trabalho de Dantas (2008), que auxilia na visão atual de diferentes levas de moradores, sobre as mudanças ocorridas no bairro, e o de Santos (2010), sobre uma paisagem geográfica da gastronomia da cidade, em que focaliza os bairros do Bexiga e da Vila Madalena.

Assim como apontou Reale (1982, p. 63), o bairro de Pinheiros localizado na zona sudoeste da cidade, a cinco quilômetros do centro, a região onde se situa o atual Largo de Pinheiros era “formada pela grande várzea do Rio Pinheiros e por um conjunto de colinas rasas cortadas por riachos, entre os quais o Córrego Verde...”. Seu núcleo central teve origem em uma aldeia indígena situada à margem do Rio Pinheiros, numa região de estreitamento da várzea. Diz a autora, citando o Pe. Hélio Abranches Viotti, que “o ano de 1560 constitui um marco na história da Aldeia de Pinheiros”, pois foi extinta a Vila de Santo André e sua população transferida para São Paulo de Piratininga, população essa formada por portugueses que deslocaram a população indígena anterior para regiões mais periféricas, mas que acabaram sendo reunidos novamente pelos jesuítas.

Com o tempo (final do século XVIII), esse aglomerado se torna um povoamento caipira, formado por brancos, mulatos e negros, que vivem da venda de produtos agrícolas para a cidade de São Paulo, tendo sido a região também usada durante o ciclo bandeirista. Em 1786 a Câmara decreta a construção de uma estrada que liga o caminho de Pinheiros a Santo Amaro (região Sul), e que depois se estendeu até a Lapa (Região Oeste), a Estrada da Boiada. A função do bairro como local de passagem de tropas, mulas e boiadas, vai lhe garantir um papel de grande importância no seu desenvolvimento urbano. Várias tentativas de construção de pontes sobre o rio foram levadas a efeito, mas as enchentes destruíam constantemente as construções que eram sempre financiadas pelas vilas vizinhas, até 1865 quando finalmente uma ponte metálica foi construída (REALE, 1982).

Durante o século XIX, a vida do Arraial seguia tranquila, somente sacudida pela presença de alegres acadêmicos de Direito que comumente aqui vinham em seus passeios a cavalo ou peãs festas religiosas. Dentre essas destacavam-se a Festa do Divino e a de São João, [...]. O ponto alto dos festejos era a procissão que saía da Igreja seguindo pela Rua São João (hoje Paes Leme), até a beira-rio...e os acompanhantes lavavam os pés nas límpidas águas do rio Pinheiros. (REALE, 1982, p. 67, citando Saint-Hilaire. A viagem à Província de São Paulo).

A nova estruturação urbana decorrente da instalação de comércios e ligações viárias entre o bairro e a região central da cidade promove também melhorias de infraestrutura, trazendo eletricidade e abastecimento de água à região. A região passa, então, a constituir um eixo importante de ligação da cidade com o Sul do país.

O caráter mais residencial observado até então no bairro de Pinheiros é justificado, segundo Reale (1982, p. 63), pelo fato deste ter sido “o único dos bairros paulistanos a

permanecer estranho ao sistema ferroviário da metrópole, daí advindo a ausência de indústrias e a definição do caráter residencial da área”.

Bairro típico de classe média, Pinheiros passa a concentrar um número maior de bares e restaurantes, a partir da década de 70, com a abertura da Avenida Henrique Schaumann, concentrando nestes estabelecimentos a frequência maior de artistas e intelectuais.

A figura 1 representa a delimitação e localização dos bairros de Pinheiros e Vila Madalena, ambos situados na região sudoeste da cidade de São Paulo.



Figura 1. Localização e delimitação dos bairros de Pinheiros e Vila Madalena, São Paulo – Brasil

Fonte: Google Earth. Acesso em 23/3/2017

O bairro de Vila Madalena, originalmente constituído por fazendas e chácaras, está intrinsicamente ligado ao bairro de Pinheiros, podendo ser considerado um fruto de sua expansão. Este bairro está inserido no Distrito de Pinheiros e seu desenvolvimento comercial e urbano nas últimas décadas evidencia uma trajetória urbana em que aparecem as características da constituição histórica e espacial do bairro. Pode-se dizer que a Vila Madalena se tornou polo de lazer e turismo cultural e gastronômico pela importância e impacto que essas atividades impuseram ao território e à vida social da cidade e dos bairros, o que, como se viu, antecede a transformação dos bairros pelo turismo.

A região, historicamente isolada do restante da cidade até o início do século XX, passa ser redefinida com a chegada da energia elétrica e do bonde elétrico. O crescimento populacional e a concentração de moradores de origem portuguesa, conferem a identidade cultural visível até a atualidade nas tradições locais e na sua arquitetura. A trajetória posterior, que evidencia a permanência da função residencial nos bairros, marcada, entretanto pela verticalização e expansão das atividades comerciais em torno de bares e restaurantes, confere uma identidade turística à região.

Originada como Vila dos Farrapos, o bairro da Vila Madalena levou anos para se tornar o polo gastronômico e turístico que é hoje. No entanto, a partir dos anos de 1980, com uma localização privilegiada, acaba sendo ocupada por uma população estudantil em busca de aluguéis mais baratos. A presença dos estudantes e o valor dos imóveis acabam por atrair também uma população de artistas, intelectuais e boêmios, conferindo a imagem de bairro boêmio dos dias de hoje.

Segundo Santos (2010), referindo-se a Frugoli (2000), a Vila Madalena se torna polo gastronômico em virtude do reordenamento espacial da cidade nos últimos 20 anos, por sua vez, decorrente de uma nova centralidade. Além disso, Squeff (2002), pesquisador da história da Vila Madalena, lembra que a imagem do bairro habitado por artistas e intelectuais, com uma estética de vida social alternativa ao padrão mais convencional observado na cidade, vem do início do século XX, quando se inicia a construção do Cemitério São Paulo, marco cultural do bairro, que atraiu já inúmeros artistas e artesãos que acabaram por se instalar no bairro. O autor refoça a ideia de que a forte presença de imigrantes de origem portuguesa, conferiram traços marcantes na arquitetura da Vila Madalena.

Utilizando-se do Guia ABRESI (Associação de Bares Restaurantes e Similares) e SINHORES (Sindicato dos Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares), publicado em Podanovski (1997), e interessado no que denomina restaurantes regionais, Santos (2010) identifica 40.000 restaurantes em São Paulo e região metropolitana, com uma concentração de 52,4% nas regiões Central (Sé, República), e Distritos Jardim Paulista, Itaim, Moema e Pinheiros. Estes distritos concentram 44,5 % dos restaurantes regionais que ocorrem no município, sendo que 5,4% deles estão localizados no Centro; 15,8% nos Jardins; 8,8% no Itaim; 3,7% em Moema e 10% em Pinheiros/ Vila Madalena , segundo Santos (2010, p. 48). O autor atribui essa distribuição à lógica da especulação imobiliária, onde a expansão dos serviços urbanos acabam determinando as demais centralidades, periferias e os bairros mais afetados pela verticalização, como é o caso da Vila Madalena, localizada, igualmente a Pinheiros, numa das regiões mais concentradora de equipamentos culturais e urbanos da cidade. O autor lembra ainda que a paisagem gastronômica se assemelha à desigualdade espacial expressa nos mapas de Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da cidade de São Paulo.

4 | METODOLOGIA

A pesquisa, de caráter exploratório, utiliza-se de uma abordagem histórica e documental, além de se valer do diagnóstico turístico dos bairros, mencionado anteriormente, objetivando focalizar a relação proposta entre os bairros e o turismo, e baseando-se na observação *in loco*. O artigo é resultado de diagnóstico realizado em 2016, por alunos do Curso de Turismo da Universidade Anhembi Morumbi, SP, Brasil, sob a orientação das autoras, a partir de temas pertinentes ao planejamento turístico municipal, para o qual foram realizados os diagnósticos a respeito dos seguintes temas: histórico-cultural, ambiental, setor de alimentos e bebidas, eventos, entretenimento e lazer, marketing e levantamento sócio-econômico dos bairros, meios de hospedagem e agenciamento. Neste artigo foram discutidos os resultados dos diagnósticos referentes a histórico-cultural, alimentos e bebidas, gastronomia, bares e restaurantes de maneira geral. Alguns trabalhos importantes para o tema foram considerados, como o de Reale (1982), Dantas (2008) e Santos (2010), a partir dos quais se reconstituiu a trajetória dos bairros, no contexto do desenvolvimento e transformação urbana da cidade de São Paulo assim como propiciaram a utilização de dados sistematizados por Santos, a partir das publicações da SINHORES e ABRESI sobre os estabelecimentos de Alimentos e Bebidas na cidade e nos bairros.

5 | RESULTADOS

De acordo com dados do Observatório do Turismo da Cidade de São Paulo (SPTURIS, 2014), existem na cidade de São Paulo e região da Grande São Paulo, aproximadamente 55 mil estabelecimentos de A&B, dos quais 15 mil são restaurantes e 20 mil são bares. Conhece-se a imagem boêmia do bairro de Vila Madalena nos dias de hoje, mas o Bairro de Pinheiros inicia esse processo nos anos 1970/1980, quando da abertura da Rua Henrique Schaumann, que atrai grande quantidade de bares e restaurantes, alguns dos quais antes localizados na Consolação, Vila Buarque, Itaim ou Jardim Paulista- “Recentemente, o bairro ganhou um novo ponto de atração com a concentração, na Rua Henrique Schaumann, de numerosos bares da moda, alguns com música ao vivo, muito frequentados por artistas, jornalistas e intelectuais”. (REALE, 1982, p.102).

Assim, é possível que tenha ocorrido uma migração de alguns desses estabelecimentos para a Vila Madalena a partir dos anos 1990. A partir da observação e visitas técnicas, pode-se observar que o Bairro de Pinheiros tem uma vida comercial bastante intensa e variada durante o dia e que concentra boa parte dos bares e restaurantes noturnos que invadiram a região dos dois bairros, embora a maior concentração se dê na Vila Madalena entre as ruas Aspícueta, Harmonia, Mourato Coelho, Wisard, conforme destacado na figura 2.

A Vila Madalena também concentra uma função residencial importante, tendo

sido foco da especulação imobiliária e da verticalização que transfigurou bastante os ares do bairro antigo, abrigando diferentes levas que hoje ainda se caracterizam como classe média, mas também média alta.

A pesquisa baseou-se em vários tipos de fonte para construir um quadro da expansão dos bares e restaurantes do bairro e dos serviços de alimentos e bebidas, reforçando os resultados de Santos (2010), sobre a diversidade de categorias desses estabelecimentos, variando bastante de uma chamada “cozinha local” para a “internacional” (peruana, mexicana, japonesa, chinesa, alemã, árabe, francesa, italiana, portuguesa, etc.), e a nacional (feijoada, comida de boteco, churrasco, comida mineira, etc.), observando-se também as pizzarias e padarias algumas funcionando 24 horas. As padarias em São Paulo têm apresentado a particularidade de servir como minimercado e restaurante, além de padaria tradicional. Elas constituem pontos de encontro e de sociabilidade intensos dentro da vida dos bairros.

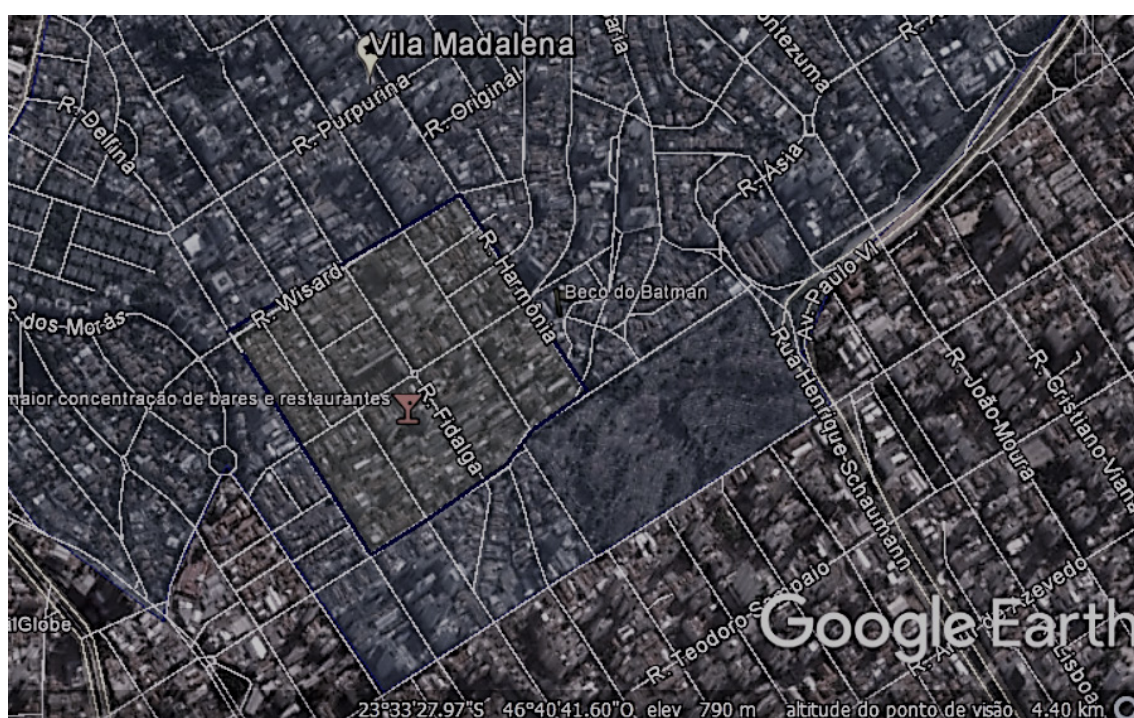


Figura 2: Região do Bairro de Vila Madalena com maior concentração de bares e restaurantes.

Fonte: Google Earth. Acesso em 23/3/2017

No presente estudo foram consideradas as seguintes categorias de estabelecimentos: bares e botecos (populares e refinados), restaurantes nacionais, internacionais e regionais, cafés, lanchonetes, padarias, sorveterias, empanaderias, temakerias, hamburguerias, entre outros.

6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sob a ótica das atividades turísticas desenvolvidas em bairros paulistanos nas últimas décadas, é possível compreender a lógica subjacente ao desenvolvimento

urbano e ao mesmo tempo, à implantação de um modelo global contemporâneo ao processo de inserção da cidade de São Paulo ao circuito do mercado internacional, entendido como globalização, mas que apresenta características locais que remetem às origens histórico culturais dos bairros focalizados. Nos limites dos dados apresentados, procurou-se mostrar a evolução do processo de formação de um polo turístico, gastronômico e de lazer, que acompanhou transformações urbanas importantes na cidade de São Paulo, ou como se procurou mostrar, a atividade turística pelas suas características, apropriou-se do espaço correspondente aos bairros descritos.

Os bairros estudados fazem parte de uma área nobre da cidade de São Paulo, cujas características urbanas e ambientais apresentam interessantes situações paisagísticas que mereceriam estudos mais aprofundados, antes de se perderem no conjunto de transformações que estes espaços vêm sofrendo.

Ao processo de transformação do bairro, junta-se a necessidade de um planejamento turístico que leve em conta não apenas as características da população local, mas a preservação do patrimônio histórico cultural que não deve ser entendido como simples atrativos turísticos. A diversidade gastronômica parece indicar uma identidade híbrida que deixa de levar em conta as características tradicionais dos bairros.

REFERÊNCIAS

ALDRIGHI, Mariana. **Turismo urbano: um olhar para o quase invisível**. Revista do Centro de Pesquisa e Formação, Nº 4, 2017.

BAHL, Miguel. **Legados étnicos e oferta turística**. Curitiba: Juruá, 2004.

BARRETO, Margarita. **Manual de Iniciação ao estudo do turismo**. 5ª edição. Campinas: Papyrus, 1995.

BARROS, Sandra Augusto Leão. **A escala bairro e o conceito de lugar urbano: o caso de apipucos e poço da panela no Recife**. Pós. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, n. 15, p. 56-74, 2004. Acesso em 10 de novembro de 2016, em <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43372>

CABIANCA, Maria Angela Abreu; CAMARGO, Andyara. **Uma análise da sustentabilidade turística em metrópoles brasileiras**. *TURyDES*. Vol. 7, Nº 16, 2014. Acesso em 10 de novembro de 2016, em: <http://www.eumed.net/rev/tyrydes/16/sostenibilidad-turismo.html>

DANTAS, Vanessa. **Imagens de um bairro paulistano: Vila Madalena**. Dissertação de Mestrado em Hospitalidade. Universidade Anhembi Morumbi. São Paulo, 2008.

FERNANDES, Diogo Lüders; CARDOSO, Polyana Fabiula; MAGANHOTTO, Ronaldo Ferreira. **Espaços urbanos frente à atividade turística**. Revista Partes. Acesso em 29 de junho de 2008, Disponível em <http://www.partes.com.br/2008/06/29/espacos-urbanos-frente-a-atividade-turistica/>

FRUGOLI JÚNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez, Edusp, 2000.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEFÈBVRE, Henri. Barrio y vida de barrio. In: **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Ediciones Península. 1971.

PETRONE, Pasquale. **Pinheiros- aspectos geográficos de um bairro paulistano**. São Paulo: EDUSP, 1963

PLATUM. **Plano Turístico Municipal**. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2015.

PODANOVSKI, João. **São Paulo capital mundial da Gastronomia**. São Paulo: ABRESI, SHRBS, FHORESP, 1997.

REALE, Ebe. **Brás, Pinheiros, Jardins. Três Bairros, três mundos**. São Paulo: Pioneira e EDUSP, 1982.

RUSCHMANN, Dóris. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas: Papyrus, 2015.

SALLES, Maria do Rosário Rolfsen. São Paulo: território do progresso? Hospitalidade da ótica da industrialização e urbanização. In: Bueno, M. (org). **Hospitalidade no jogo das relações sociais**. São Paulo: Vieira Editora, 2008.

SANTOS, Ubirajara Rosa. **Uma leitura geográfica da Gastronomia da cidade de São Paulo: paisagens e identidades gastronômicas do Bexiga e Vila Madalena**. Dissertação de Mestrado. PUC São Paulo, 2010.

SOUZA, Antonio Candido de Mello e. **Os parceiros do rio Bonito**. São PAULO: Duas Cidades, 1987

SPTURIS. **Observatório de Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo**. 2014. Acesso em 18 de maio de 2016. Disponível em: http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/ANUARIO_2015_BASE_2014.pdf .

SQUEFF, Enio. **Vila Madalena: crônica histórica e sentimental**. São Paulo: Boitempo Editora, 2002.

TURISMO PEDAGÓGICO: VIAJANTES NO PROJETO LATINIDADE LUSO HISPÂNICA

Nilza Maria da Silva Cerqueira Brito

Professora, Licenciada em História pela UEG - Universidade Estadual de Goiás, Especialista em Gestão de Empreendimentos Turísticos e Eventos pela Faculdade Senac, Guia Regional, Nacional e América do Sul pelo Senac – Go

Giovanna Adriana Tavares Gomes

Coordenadora e Pesquisadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás, Professora Faculdade Cambury – GO, Doutoranda em Performances Culturais pela UFG –GO, Mestre em Turismo e Hotelaria pela UNIVALI – SC, Especialista em Gestão em Turismo e Hotelaria pela Faculdade Lions, MBA Executivo em Coaching pela Faculdade Candido Mendes e Bacharel em Turismo pela Faculdade Cambury

Elaine Gomes Borges

Professora Universitária, Mestra em Turismo pela Universidade de Brasília nas áreas de cultura, políticas públicas e desenvolvimento sustentável, Especialista em Gestão de Negócios Turísticos pela Universidade de Brasília, Especialista em docência pela AVM Universidade Cândido Mendes, Bacharel em Turismo pelo Centro Universitário Plínio Leite

Evelyn Cristina Ribeiro Bucar

Cursando Bacharelado em Geografia – UFG – Universidade Federal do Estado de Goiás, Pesquisadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás

Turismo Pedagógico em um projeto de viagem realizado em período de seis anos pelos países platinos Uruguai e Argentina com alunos do interior do Estado de Goiás. Experiência que se transformou em forte atrativo para alunos do Ensino Médio do Colégio de Aplicação Ulbra e escolas parceiras. Nesse contexto foi possível identificar que as experiências acionaram caminhos de memória pátrio-afetiva, e entre ausências e presenças de ações efetivas que contemplasse a prática da interdisciplinaridade ideal, mediou conhecimentos para os envolvidos no projeto. Essas afirmativas foram invariavelmente constatadas, nas consultas realizadas através das entrevistas que possibilitaram verificar que os alunos, em sua maioria, internalizaram e formalizaram suas descobertas, os pontos fortes e fracos, a cultura, os comparativos entre os três países, os elementos de unidade.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo pedagógico, Projeto, Interdisciplinaridade, Memória afetiva

PEDAGOGICAL TOURISM: TRAVELERS IN THE LUSO HISPANIC LATINITY PROJECT

ABSTRACT: This article brings the clipping about Pedagogical Tourism in the project of trip made in an interval of six years by the platinum countries Uruguay and Argentina with students

RESUMO: Este artigo traz o recorte sobre o

of the interior of the State of Goiás. This experience has become a strong attraction for high school students of the College of Ulbra application and partner schools. In this context, it was possible to identify that the experiences triggered pathways of patria-affective memory, and between absences and presences of effective actions that contemplated the practice of the ideal interdisciplinarity, mediated knowledge for those involved in the project. These assertions were invariably found in the consultations conducted through the interviews that made it possible to verify that the students mostly internalized and formalized their findings, the strengths and weaknesses, the culture, the comparisons between the three countries, the elements of unity.

KEYWORDS: *Pedagogical tourism. Project, Interdisciplinarity. Affective memory*

INTRODUÇÃO

A experiência do Projeto Latinidade Luso Hispânica traz à compreensão o segmento turismo pedagógico e os impactos nos alunos brasileiros em relação a viagem para o Uruguai e a Argentina. O projeto foi realizado pelo período de seis anos com alunos do ensino médio do Colégio de Aplicação ULBRA do município de Itumbiara/GO. Além das consonâncias de identidade, ele propôs também um lazer de conexões históricas análogo-culturais, na fluidez a percepção de pertencimento a um espaço comum, a América Platina. O projeto contemplou os destinos Montevideú, Piriápolis, Punta Del Este, Colônia de Sacramento (Uruguai) e Buenos Aires (Argentina). O propósito também se estendeu em identificar como os alunos reagiriam à experiência internacional e distinguir se há um equilíbrio entre o ganho intelectual e o lazer puramente, compreendendo ganhos e perdas, causas e consequências de uma viagem internacional durante o ano letivo.

Para atingir o objetivo geral de identificar de que forma o Projeto Latinidade Luso Hispânica cumpriu o papel de intercambiar conhecimento de maneira interdisciplinar se fez necessário especificamente identificar gargalos e ganhos que a experiência de viagens pedagógicas é capaz de provocar nos alunos e identificar de que maneira a interdisciplinaridade pode ser trabalhada no contexto das viagens com cunho pedagógico. Se o projeto pressupõe algum impacto, quais as consequências do empreendimento? Se não houvesse nenhuma grande transformação na vida dos viajantes por eles percebida, causa e consequência entre lazer e construção do conhecimento ainda assim valeria uma investigação mais detalhada do ponto de vista da memória.

METODOLOGIA

O artigo comportou pesquisa bibliográfica e pesquisa documental com o recurso da aplicação de questionário eletrônico e posteriormente a análise de conteúdo.

Conforme Martins e Theófilo (2007) a pesquisa bibliográfica é estratégia de pesquisa necessária para a condução de qualquer pesquisa científica. A pesquisa documental refere-se a documentos que ainda não receberam um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa (BEUREN, 2003). Quanto ao questionário eletrônico trata-se de um documento construído para atender a todas as sugestões e recomendações expostas para a elaboração de um questionário tradicional limitando-se aos potenciais respondentes com acesso a internet. A análise de conteúdo é uma técnica de estudar e analisar a comunicação de maneira objetiva e sistemática por meio de inferências confiáveis de dados e informações com respeito a determinado contexto, a partir de discursos escritos pelos atores participantes (MARTINS e THEÓFILO, 2007).

A coleta de dados foi realizada no mês de junho de 2014 com oito estudantes participantes do projeto de Latinidade Luso-Hispânica do Colégio de Aplicação ULBRA que responderam questionário contendo sete perguntas abertas.

MARCO TEÓRICO

O turismo pedagógico é um segmento relativamente recente no Brasil (PERINOTTO, 2008), mas aos poucos está sendo instrumentalizado como importante canalizador de interesse na aprendizagem formal. É possível afirmar que essa modalidade de exploração turística tenha surgido anteriormente ao turismo de lazer ainda na Antiguidade, sobretudo na Grécia clássica. Chauí (1997) aponta as viagens marítimas entre algumas condições históricas favoráveis ao nascimento da filosofia na Grécia - permitiram descobrir que os locais que os mitos diziam habitados por deuses, titãs e heróis na realidade eram habitados por outros seres humanos e que as regiões dos mares que segundo os mitos eram habitados por monstros e seres fabulosos não possuíam nem um nem outro. As viagens produziram o desencantamento ou a desmistificação do mundo, passando a exigir uma explicação sobre sua origem. Assim verifica-se na historicidade a relevância do viajar. O ir extra muros pode significar conhecer além, vencer medos e barreiras, adquirir conhecimentos sobre novos modos, costumes e tradições.

A Inglaterra do século XVIII e XIX inaugurou a tradição e o hábito de viajar a fim de aperfeiçoamento dos estudos, sobretudo dos que almejavam o ingresso na carreira política, no governo ou na diplomacia. Os estudantes realizavam o *grand tour*, pelo continente europeu em viagem de até três anos (ANDRADE, 2004) que trazia a demonstração de grandioso e pragmático status de “viagens de estudo” e aos viajantes estabelecia uma espécie de certificado de poder social. Sua programação não trazia um conduto pedagógico com abrangência intelectual.

No Brasil, o Turismo de Conhecimento ou o Turismo Pedagógico é uma prática mais comum nas escolas de maior poder econômico, pois para os alunos viajarem

existe uma pré-condição econômica do grupo. Porém alguns casos começam a tocar essa realidade abrindo expectativas aos novos horizontes. O Ministério do Turismo implantou o Programa Viaja Mais Jovem, que leva alunos de escolas públicas para conhecer outras cidades turísticas de seu próprio estado. Na página oficial do Mtur o Turismo pedagógico está descrito em termos de levar cultura aos estudantes, crianças e adolescentes os quais aprendem lições práticas de história e geografia em passeios que unem diversão e conhecimento.

Para Perinotto (2008) o turismo pedagógico demonstra na prática a teoria observada em sala de aula. Nessas viagens os alunos de ensino básico ou de educação acadêmica são absolutamente influenciados pelo contato com o novo ambiente, sobretudo na interação com grupos sociais, elementos culturais, diversos portam-se mesmo que provisoriamente como turistas, e comumente os demais ficam ávidos por algo diferente, inédito de identidade desconhecida ou aclamada. Uma vez que o olhar do aluno se converte no olhar do turista, torna-se mais fácil a transmissão de algum conhecimento, haja vista que a aula ganha vida e a experiência de aprendizado do discente se torna algo real e de interação (HORA e CAVALCANTI, 2003). Ansarah aponta (2001, p. 294) ser fundamental despertar no aluno o interesse pelo inédito em relação aos hábitos e costumes das distintas sociedades. Esse desejo de adquirir um novo conhecimento é que viabiliza a ocorrência de uma percepção analítica e crítica ao mesmo tempo, estimulando outras vertentes de desejo de conhecimento a respeito do empreitado na viagem. Assim vão se concretizando o conhecimento e as associações, nesse proceder evidenciado no Turismo Pedagógico.

Perinotto (2008) sustenta que este segmento tende a criar vínculos de contatar a comunidade autóctone, potencializando a percepção das práticas cotidianas daqueles locais. Despertando o interesse dos estudantes é possível que o respeito e a valorização à diversidade sociocultural também seja constante, pois ao visitar o patrimônio do local em que vive ele se identifica e reconhece a si mesmo como sujeito ativo na construção daquele patrimônio.

PROJETO LATINIDADE LUSO-HISPÂNICA: EXPERIÊNCIA DE VIAGENS COM ALUNOS DO ENSINO MÉDIO

Uma das necessidades mais flagrantes na educação brasileira é a materialização das experiências e a conexão entre elas e o conhecimento. Para tal, a primeira necessidade é ter a própria experiência, seja ela de natureza social, intelectual, científica ou cultural. Foi diante dessa demanda que nasceu a condição de criação de um projeto que desempenhasse uma experiência múltipla capaz de tanger aspectos relevantes para o conhecimento em seu mais abrangente alcance. Em 2007, depois de uma reunião pedagógica no Colégio de Aplicação da ULBRA de Itumbiara/GO, o projeto começou a ser desenhado. Em setembro a materialização consolidou-se com

a ida dos alunos envolvidos ao Uruguai e a Argentina.

A ULBRA, instituição que dirige o colégio de Aplicação, adquiriu uma propriedade educacional em Montevidéu (Uruguai), a instituição era uma espécie de unidade filial da escola luterana brasileira. Em um encontro dos dirigentes das diversas unidades do grupo, surgiu a ideia de estabelecer intercâmbios entre escolas brasileiras e a unidade do Uruguai, o Liceu San Pablo. O Projeto Latinidade Luso Hispânica inaugurou a rota que durante seis anos transitou com os alunos do Brasil, da escola de Itumbiara-Go e algumas escolas parceiras das cidades de Goiatuba-Go, Ji-Paraná-Ro e Santarém-Pa. Estas foram alternadamente para o intercâmbio de conhecimentos por meio da vivência com o cotidiano, a cultura, as artes, a arquitetura, a geografia, a história e a economia dos locais. Assim se deram as vivências de caráter sensorial, a exemplo: na manipulação das moedas diversas das respectivas nações visitadas, além do contato com cores, odores, sabores, sons e texturas diversas e diferentes aos que os alunos estão acostumados em seu local de origem. As razões que impulsionaram a ideia da viagem passaram também por ações que envolveram a comunidade de pais, alunos, professores e a direção das escolas do Brasil e do Uruguai.

No estabelecimento de condições para efetivação do projeto cuja metodologia empregada é a interdisciplinaridade, o preparo pedagógico e o prático para o Latinidade: Luso-Hispânica norteia-se primeiramente pela unidade cultural comum ao Brasil, ao Uruguai e a Argentina, as condições comuns de países de matrizes latinas, luso como o caso do Brasil e hispânica para a Argentina e o Uruguai. Por isso desde o início a língua foi primorosa nos processos. Os estudos iniciam em encontros semanais e adicionais à medida da demanda de cada grupo.

No primeiro momento são distribuídos materiais de pesquisa e conhecimentos culturais sobre as localidades a serem visitadas nos dois países para todos os alunos do Ensino Médio. A posteriori são anunciados os alunos selecionados e informadas tanto as providências como a documentação necessária para a viagem. A escola promoveu reuniões em vídeo conferência para que os alunos brasileiros e uruguaios pudessem manter contato visual e distribuiu os endereços eletrônicos para a troca de correspondência e informações. No projeto a participação interdisciplinar das matérias curriculares limitou-se aos alunos que viajaram. Na interdisciplinaridade trabalhada naquele projeto se verificou as abordagens que nas seguintes disciplinas (quadro 1):

Disciplina	Abordagem
Língua espanhola	O estudo da linguagem para a prática da viagem. Uma espécie de dicionário de viagem elaborado conjuntamente pela professora e alunos.
Língua inglesa	Necessidades da língua inglesa no manejo dentro dos aeroportos internacionais. A didática perpassa por utilizar além dos recursos habituais, filmes, curta metragens, músicas, jornais online, e o contato feito via redes sociais com alunos do Liceu de San Pablo a fim de promover maior integração e uma exigência mais evidente relativa à língua, para os dois lados.

História	Recorte na história latino americana desde o processo colonial até os pactos políticos econômicos, conflitos como a guerra da Cisplatina e do Paraguai, a questão da guerra fria e as ditaduras latino-americanas (comum aos três países).
Geografia	Transita com habilidade incomum pelo projeto pela própria força dos trabalhos que acontece no LSP, onde os países e as regiões são apresentados usando a língua do visitante e do hospedeiro. Alunos uruguaios apresentam o Uruguai e os seus diversos aspectos físicos e culturais numa espécie de aula de apresentação no teatro da escola projetando em slides seus recortes e sempre falando em português. Em contrapartida os alunos do CAU apresentam o Brasil com o mesmo critério de abordagem, falando em espanhol.
Filosofia e Sociologia	Os pensadores, políticos e filosóficos de identidade latina, transitando entre clássicos regionais. A produção cultural argentina e uruguaia no cinema, na música e nas manifestações populares tais como o “candomblé” e o “tango”. Documentários sobre as ditaduras, a tortura e o exílio para reflexões sobre como a política americana administrou a consolidação de suas vocações no hemisfério sul americano. Para a compreensão da similaridade das ditaduras no Cone Sul, os filmes “A História Oficial” e “Condor”, sobre a conexão entre governos militares do Cone Sul na década de 1970, que ocasionou assassinatos, sequestros e exílios de milhares de pessoas. Os filmes também receberam abordagem das disciplinas Geografia, História, Arte e Literatura. A discussão do papel dos instrumentos legais exigidos num traslado internacional e orientações sobre os procedimentos em consonância com o Tratado Internacional do MERCOSUL.
Artes	Tutelou instrumentos de investigação, amplamente vestida de elementos variáveis pautando numa análise da arquitetura, tentando dialogar entre as diversas vertentes das construções e as estéticas dos três países com a visualização das cidades visitadas feita anteriormente por meio de sites especializados e <i>a posteriori</i> nos locais.
Literatura	A obra do Escritor uruguaio Eduardo Galeano, crônicas e poemas foram visitados com foco na sociologia, filosofia, língua portuguesa e língua espanhola.
Matemática	A matemática financeira para explicar os processos de conversão da moeda, inflação e proporcionalidades.
Física	A montagem de uma tabela de km x tempo x velocidade para média de espaço percorrido até os destinos. As atividades usaram dos diversos tipos de transportes. Dos carros na locomoção de casa para o aeroporto Santa Genoveva, dos vôos domésticos, internacionais, da travessia de barco Buquebus entre Colônia de Sacramento X Buenos Aires.
Biologia	A fauna e flora presentes em cada cidade, sobretudo em contato com o Rio da Prata e em seguida a fauna marinha, nas visitas aos parques com amostras de vegetação característica da região. As questões ambientais e os problemas com Argentina e Uruguai a respeito das Papeleiras, razão de conflito entre as duas nações. Pauta de discussões dentro das reuniões do MERCOSUL.
Química	A salinidade e coloração do Rio da água do “Mar del Plata” sobretudo quando em Piriápolis no ponto culminante vê-se o encontro das águas do Rio da Prata com o oceano Atlântico.
Educação física	Interação entre os alunos nos jogos de vôlei, queimada e futebol. Ao final com uma confraternização entre os grupos.

Quadro 1- Interdisciplinaridade, disciplinas e abordagens.

Dentro dessa perspectiva de uma educação turística, Krippendorf assegura a respeito do aluno que “aprenderá a olhar, a compreender e a respeitar a natureza e o modo de vida do próximo. Com a Geografia e a História, descobrirá o espaço e o palco

dos acontecimentos” (KRIPPENDORF, 2000, p.183). O turismo pedagógico vem se consolidando como um instrumento significativo no convencimento e transformação do olhar a respeito de elementos que dificilmente seriam atingidos apenas na contemplação dialética, por mais que possa se apresentar bem sucedida. Talvez pela força da experiência e das sensações por elas provocadas, talvez por uma série de situações alteradas em contato com cenários, cores, cheiros, estéticas, sons que sensibilizam de forma a tanger a sensibilidade pouco acessada em outra condição.

Para as famílias, os elementos que as sensibilizavam muitas vezes eram as expectativas dos alunos viajantes. Mas era com a viagem propriamente dita que esses encantamentos eram demonstrados. As narrativas eram diversas, fossem pelo telefone, fosse pelas postagens nas redes sociais das fotos e dos eventos participados, esses dados foram aos poucos criando no imaginário dos parentes e pessoas que ficaram no Brasil, laços de afetividade imaginários fruto das referências oralizadas pelos viajantes. Nesse contexto é possível afirmar que houveram diversas experiências repercutidas noutros olhares, inclusive de quem não esteve literalmente contido no processo da viagem. Vale perceber uma aplicabilidade de pedagogia de alternância que transita entre o espaço de estudo e o espaço estudado, que varia entre a teoria do mundo inteligível e sensível da experiência.

É possível, mesmo após alguns anos da primeira viagem, continuar constatando a repercussão do projeto, inclusive entre familiares. Por várias oportunidades os parentes exprimem pessoalmente satisfação, ora com as narrativas emocionadas dos filhos, ora com o orgulho de uma viagem internacional com fim pedagógico da escola cravada no interior do Estado. Há que relativizar também a representação de um *status quo* contida na ação do evento com a repercussão na sociedade itumbiareense.

DADOS DA PESQUISA

As questões trazidas no questionário buscavam saber de que forma a experiência de viajar e participar do projeto alterou a percepção de cada discente.

Seguem os quadros com as respostas dos oito alunos viajantes do projeto - Carlos Humberto Rocha Lourenço, Érica Blenda, Raíssa Sansaloni Barbosa, Guilherme Abdala, Matheus Tresinari, Maria Luiza Ramos, Aline Borges e Alina Gomes.

Conforme o quadro 2, acerca: a) do destino Uruguai e Argentina; b) da cultura platina, sobretudo no contato com o evento denominado “Dia do Patrimônio”; c) de Pátria – o Brasil passou a ter outro significado.

Aluno	Narrativa
1	<p>A) A viagem fez que eu mudasse conceitos e suposições sobre os dois países. A arquitetura de Montevideu e Buenos Aires me surpreendeu muito. A sensação de segurança ao sair à noite era muito grande, havia muitos policiais nas ruas mesmo tarde da noite. A comida também foi um ponto alto da viagem, deliciosa, era à base de carne e batata.</p> <p>B) Apesar de algumas semelhanças com o Rio Grande do Sul, os dois países possuem uma cultura muito ampla, diversificada, sendo assim, diferente da nossa. Eles têm o hábito do tabagismo. A maioria das pessoas fuma. Apesar de outros tipos de lixo não serem comuns de encontrar jogados na rua, as bitucas são facilmente jogadas nas calçadas. Já o dia do Patrimônio pode ser resumido em uma palavra: orgulho. Nesse dia os uruguaios demonstram todo o seu orgulho pela história de sua nação. Sua história e sua cultura são relembradas e postas em prática através dos museus, apresentações teatrais e musicais e feiras gastronômicas.</p> <p>C) Sim, foram ótimos os dias que passei no Uruguai e na Argentina. Mas, é incrível, meu amor pelo Brasil cresceu. É inexplicável a sensação que tive quando cheguei a São Paulo. Senti que estava em casa, mesmo sendo de Goiás.</p>
2	<p>A) Visitar os países me ajudou a formar uma identidade dos mesmos em relação ao povo, a cultura, paisagens, arquitetura, geografia, culinária entre outros. Mesmo porque o que estudamos durante o bimestre a respeito do proposto no projeto fez a gente começar a pensar de outras formas.</p> <p>B) Foi muito importante no processo de conhecimento da história e da cultura platina. Visitamos o túmulo de Artigas, herói da independência uruguia cujo nome eu nunca tinha ouvido. Além disso, as visitas aos museus também agregaram conhecimento histórico: obras de arte, artefatos indígenas. Os teatros, danças e músicas celebradas ao ar livre mostraram os ritmos típicos de lá.</p> <p>C) Não houve grandes alterações na minha percepção sobre isso, apenas foram evidenciadas as diferenças entre os países. Pareceu-me que os uruguaios são mais patriotas, se orgulham de seu país e sua história, fato comprovado pela existência do Dia do Patrimônio. Já nos brasileiros parece que está prevalecendo o sentimento de insatisfação com o país, com os políticos, com a corrupção, com os serviços públicos. Apenas continuam fortalecidas as culturas locais, mas como cultura brasileira, como nação, parece que os brasileiros não se identificam mais.</p>
3	<p>A) Eu e minha família, sempre que viajamos, procuramos conhecer o lado histórico-cultural do local, então foi algo que eu já estava acostumada a fazer, ainda mais com o estudo que fizemos o bimestre pra nos inteirarmos do que iríamos encontrar na viagem. Mesmo assim conheci muitas coisas dentro desses países, que nem imaginava, principalmente no Uruguai, que não tive interesse anteriormente esse projeto ampliou minha visão sobre muitos aspectos até mesmo políticos do lugar.</p> <p>B) O dia do patrimônio é um evento muito interessante, porque ele traz pessoas do mundo inteiro para conhecer o Patrimônio cultural e histórico do lugar, e eu conhecia muito pouco do Uruguai e da relação que o país tem com o Brasil.</p> <p>C) Considerando que eu descobri algumas ligações na história do Brasil com o Uruguai que eu não tinha conhecimento, isso abriu meus olhos com relação a esse tipo de possível ligação com qualquer outro país, é mais fácil compreender e analisar a história de cada local e ver que há muitos outros países ligados com partes da história que eu não conseguia ver antes.</p>

4	<p>A) Quando se tratado sobre destinos na América do sul. Os únicos lugares que eu “conhecia” (já ouvido falar e teria uma vontade de ir) era Machu Picchu e Bariloche. Então esta viagem me fez abrir novos horizontes a novos países, onde conheci culturas diferentes. Estudar esse roteiro na sala de aula, as culturas desses povos modificaram muito o jeito de ver, pois nunca pensei que uma capital federal poderia ser tão interessante por conhecer Brasília e não achar lá estas coisas. Achei Buenos Aires legal e me apaixonei, por Montevidéu, um contraste de cultura, as ruas, as construções, a vegetação e em especial a o dia do patrimônio.</p> <p>B) Um evento muito bom, nem parecia que estávamos numa cidade e sim em um parque de diversões, onde cada lugar era uma atração para novos conhecimentos e emoções. Muitas pessoas nas ruas, eventos gratuitos, apresentações de teatro. Tudo muito especial e valorizado.</p> <p>C) Sim, a questão de um contraste, no qual o Brasil, um país com maiores probabilidades do que até mais Argentina e Uruguai somados, porem com uma decadência gigante cultural. Quem me dera se déssemos tanto valor a cultura aqui como nestes países irmãos, ou que pelo menos fossemos patriotas como os argentinos.</p>
5	<p>A) Como tinha apenas 15 anos de idade, minha percepção sobre esses dois destinos era bem vaga e distorcida. Imaginava o Uruguai um país sem muita importância econômica no cenário latino-americano, pouco estruturado e desorganizado. A falta de pesquisa e de conhecimento fez com que eu tivesse esse pensamento. Na medida em que nos envolvemos no projeto essa visão foi sendo modificada, mas sem dúvidas, a experiência da viagem a este país foi simplesmente enriquecedora e prestou um grande serviço à minha bagagem cultural e emocional. O país é rico em muitos sentidos, carregado de lindas paisagens, uma sociedade bem estruturada e cidades muito limpas, arborizadas e agradáveis.</p> <p>B) Quanto à Argentina, minha percepção não foi muito alterada, pois só visitamos a capital da nação, Buenos Aires, e não pudemos conhecer muito do que realmente a Argentina “é feita”. Entretanto, ela se mostrou muito mais rica, poderosa e grandiosa que em meus pensamentos.</p> <p>C) A experiência com o projeto mudou completamente meu ponto de vista acerca da cultura platina, já que a conhecia somente por meio de estudos realizados em sala de aula acerca de guerras e conflitos nestas regiões. Depois da visita, do contato com as pessoas e com o espaço, minha percepção mudou. Infelizmente, minha percepção sobre a organização e a educação do povo brasileiro acabou por se tornar mais triste. Percebi com muito mais clareza a partir desta viagem que riqueza interna e produção industrial não são equivalentes a desenvolvimento social, igualdade, liberdade e qualidade de vida. O Brasil, mais rico que ambos os países visitados, parece perder de forma estupefacente quanto a esses quesitos – no Uruguai e na Argentina me senti muito seguro, respeitado e vivido como um verdadeiro ser humano.</p>
6	<p>A) Ao participar do projeto pude perceber a grande diferença entre a língua portuguesa e o espanhol falado nesses dois países, algo que antes era considerado muito semelhante para mim. Além, é claro, de perceber a enorme diferença cultural entre países tão próximos. Como a comida e as bebidas.</p> <p>B) Com o dia do patrimônio histórico e com os passeios nos dois países do projeto, pude notar as várias formas que cada país valoriza suas artes e tem orgulho de mostrar a um cidadão de fora. Mesmo sendo uma forma de arrecadar dinheiro, como no caso do guia de Bueno Aires, podemos notar o orgulho que cada um tem da sua pátria.</p> <p>C) Ao passar mais de uma semana em outro país, comendo uma comida totalmente diferente da que estava acostumada, longe de tudo que nos é confortável, com toda certeza o Brasil adquiriu outro significado. Passei a valorizar mais os costumes e hábitos do meu país. Apreciar o conceito de nacionalidade e amor à pátria. Pois mesmo sendo um povo receptivo, não são brasileiros.</p>

7	<p>A) Curioso dizer que em decorrência dos moldes capitalistas extremamente marcados nas nossas vivências desde que nascemos a primeira visão que temos ao pensar em viagens segue princípios de destinos tradicionais como os Estados Unidos, França, Inglaterra, enfim.. Pensamos inicialmente no Uruguai de forma encantadora, afinal de contas seria uma das primeiras viagens internacionais que faríamos, no entanto ainda ficou aquele pequeno pesar de porquê não um lugar mais tecnológico, cheio de inovações, etc. Assim que chegamos, meu encanto inicial que era apenas ilusório passou a ser de forma tão real e expressiva em mim ao ponto de querer fazer daqueles poucos dias de viagem, eternos. É interessantíssimo ver culturas diferentes, formas de se expressar diferentes (seja um corte de cabelo, seja um estilo de roupa, seja em relação maior resistência biológica às variações de temperatura.). Conhecer novos lugares soa sempre com um ar de surrealismo e foi com esse ar que voltamos para casa. Trouxemos um pouco do que vimos e deixamos um pouco do que somos.</p> <p>B) Não me recordo muito bem desse evento “dia do patrimônio”, mas quanto à cultura platina, era claramente notório a noção do patriotismo, celebrar e estar de acordo com seu país respaldado por políticas de boa convivência e moradia.</p> <p>C) O Brasil passou a ter outro significado na verdade, como vi a visão patriota, o orgulho de ser uruguaio/uruguia me fez criar relação com a cultura brasileira, afinal de contas na grande maioria da população da minha faixa etária, o maior desejo é morar fora do país, buscando melhores condições de vida que as que o Brasil dá. A meu ver, isso enfraquece a minha nação que mesmo com intermináveis problemas, ainda sim é minha pátria mãe.</p>
8	<p>A) O projeto Latinidade Luso-Hispânica proporcionou a nós alunos uma experiência de contato com dois países tão próximos ao Brasil, mas com características e culturas bastante diferentes. Já havia estudado um pouco sobre a história do Uruguai e da Argentina no colégio, no entanto poder conhecer pessoalmente o local e ter contato direto com algumas pessoas de lá mudou um pouco da minha percepção quanto ao modo em que os uruguaios (principalmente) se relacionam e como vivem seu dia-a-dia.</p> <p>B) É incrível como é perceptível o sentimento de patriotismo entre os uruguaios. É maravilhoso ver o quanto eles valorizam a cultura local. O dia do patrimônio é as maiores provas disso, muitas famílias, gente de todas as idades e regiões do Uruguai se encontrando em locais como museus, praças, teatros, e até mesmo nas ruas de Montevideu para acompanhar apresentações locais, visitas em lugares que carregam profundamente a história do país, comerem pratos típicos. É possível ver o quanto aquilo tudo é importante para os uruguaios e para a própria construção da imagem do país. E mais, os quantos nos brasileiros estão distantes dessa realidade...</p> <p>C) Ver todo aquele patriotismo e orgulho que os uruguaios têm me fez pensar um pouco sobre como nós brasileiros em geral nos comportamos. Passei a olhar meu país com mais orgulho, afinal o Uruguai tem suas maravilhas e culturas extraordinárias, e isso me fez pensar em porque não encontrar nas nossas terras as belezas que nos são proporcionadas e cheguei à conclusão que o que temos aqui é sim de se orgulhar e carregar sempre.</p>

Quadro 2 - Percepção aos países visitados, a cultura platina e ao país de origem.

Fonte: As autoras, 2014.

A segunda pergunta iniciava com afirmação que o turismo é uma atividade que frequentemente provoca mudanças no olhar, seja a respeito de elementos culturais, nas relações com as pessoas, na percepção acerca das políticas entre outros, vide o quadro 3 abaixo:

Aluno	Narrativa
1	Os professores nos orientavam e explicavam sobre fatos, histórias e características dos locais. A pesquisa feita durante o bimestre que antecedeu a viagem ajudou muito a como ver e como olhar para o novo, o desconhecido. Assim ficava mais fácil de compreender o porquê do local e das pessoas que o habitam serem como são. Nas aulas de história, por exemplo, construímos a ideia de como o Uruguai e a Argentina se tornaram países tão próximos com culturas tão diferentes. Foi muito proveitoso chegar aos destinos e ir encontrado objetos, monumentos prédios casa, parques e jardins, o “Mar del Plata”. Quando encontramos com aquilo que só conhecíamos por imagens ou de estudar, realmente é muito melhor.
2	Até então, quando pensava em Argentina e Uruguai, me vinha à cabeça os nomes Buenos Aires e Montevideú, muito vagos e sem muitas atribuições. A viagem me permitiu conhecer esses lugares e associar a eles tudo o que vi, formando assim uma identificação que ainda não existia pra mim, que eu ainda não conhecia...
3	A questão política ali é muito evidente, com o herói nacional – Artigas – e as relações políticas propriamente ditas com os outros países; e a história vinculada com toda a política no decorrer dos anos é muito forte, isso transparece em qualquer lugar que foi visitado com o projeto. Aprendi a perceber as ligações históricas e políticas por isso
4	Antes quando se era falado para mim sobre Argentina, o que me vinha a cabeça: Argentinos enjoados, Futebol, Bariloche, Maradona, Boca Jr e River Plate. Então a viagem foi legal, pois fizemos um tour, visitamos a casa rosada, vimos a escultura de uma flor, visitamos a boca. Porém apenas um dia. Como turistas mesmos. Já quando se falava em Uruguai, já não me vinha nada a cabeça, às vezes até confundindo, é la que vendem as coisas baratas? Porém pôde ver tanto que é um país grandioso, cultural e bem cuidado, além de visitar pontos turísticos como Punta Del Leste
5	Em primeiro lugar, creio piamente na importância da viagem (ou do trabalho de campo, no meio profissional) para a busca por novos significados da vida e novos olhares acerca do mundo em que vivemos. Sendo assim, o Projeto LLH me proporcionou essa ressignificação de forma muito forte e ainda presente na minha vida. Os elementos culturais observados nesta viagem foram, em algumas vezes, muito similares aos do Brasil; entretanto, na maioria delas, não foi, e isso me mostrou o quanto estamos sujeitos a enfrentar diferenças na sociedade. A relação entre as pessoas também é muito diferenciada, percebi mais educação e respeito, e o simples beijo no rosto que ocorre entre garotos para cumprimentos diários me surpreendeu, pois pensava que o Brasil estaria à frente destes países no que se refere à evolução do respeito às diferenças; mas não foi isso que vi – enxerguei que, nesses países, o diferente é mais respeitado e querido que aqui. Podem ter sido apenas impressões, mas foi esta a imagem que tive destes dois países sul-americanos enquanto viajava com a turma.
6	O projeto me fez dar mais valor aos costumes do Brasil, entender um pouco da economia internacional e ter contato com uma língua e cultura que tinha uma visão completamente diferente do que realmente é. A viagem é uma espécie de amarração para quem participou do estudo teórico. Deparamos com ícones, objetos prédios públicos teatros e toda sorte de situações que representam aqueles lugares por onde estivemos.
7	Vejo que no momento em que fomos, encaramos a viagem de uma forma leve, tranquila, buscando diversão e principalmente conhecer o pessoal que lá nos esperava. O fato de convivemos por 10 dias com um pessoal que falava uma língua diferente, usava roupas diferentes, comia alimentos feitos de forma completamente diferente nos abriu um leque de tolerância ao diferente, de aceitação do “não trivial” para todos até então. Fiz muitas comparações com o Brasil enquanto estávamos lá, seja na organização e educação dos habitantes, as ruas limpas, os carros andando em velocidades adequadas, o costume dos homens de se cumprimentarem de forma diferente da maneira com que é feito no Brasil, a arborização impecável das ruas e isso tudo me permite uma reflexão de até que ponto devo estar “presa” a um lugar específico sabendo da infinidade de novas culturas que estou por conhecer? O quanto eu poderia aprender e o quanto eu poderia compartilhar com outras populações? Sim, o projeto (consciente ou inconscientemente) abriu nossa mente, reestruturaram modelos, conceitos e significados pré-concebidos de forma a nos familiarizar com o diferente e principalmente compreender essas diferenças.

8	Nos fez pensar no quanto é importante em qualquer situação de turismo buscar adquirir previamente conhecimentos acerca do país e de sua história, bem como entender a cultura local. Tudo isso nos faz ganhar tempo e prazer na relação com o outro e sua realidade por vezes muito diferente da nossa
---	--

Quadro 3 - Transformação pessoal.

Fonte: As autoras, 2014.

O Projeto LLH trabalhou previamente vários aspectos a serem observados na rota entre Uruguai (Montevidéu, Piriápolis, Punta Del Leste, e Colônia de Sacramento) e Argentina (Buenos Aires), levando em conta a forma de percepção proposta, o aluno deveria descrever em breves palavras em que medida o Projeto ajudou a ressignificar o seu olhar a partir dessa experiência.

No quadro 4 está a narrativa da terceira pergunta que refere-se a experiência com o câmbio entre; Brasil x Uruguai, Uruguai x Argentina, Argentina x Uruguai e Uruguai x Brasil, para saber se incidiu de alguma forma na percepção dos alunos a respeito de economia internacional.

Aluno	Narrativa
1	Sim, eu pude perceber que apesar de várias críticas que fazemos sobre nossa economia, vi que existem locais que ainda é pior. Na Argentina a moeda é fraca, aproximadamente três vezes mais fraca que o Real. Lá os argentinos se preocupam com o dólar, que é mais estável. No Uruguai a situação é pior, a ponto de eles aceitarem nossa moeda em detrimento do Peso Uruguaio.
2	Diferentemente da União Europeia que possui uma única na maioria dos países do bloco, os países visitados pertencentes ao MERCOSUL possuem moedas diferentes. O câmbio me proporcionou a experiência de relacionar as moedas dos três países, notando a maior valorização de umas em detrimento das outras
3	Se atentar à moeda é importante nesse caso, pois as coisas têm um valor diferente em cada lugar, pela falta ou abundância de determinados produtos nesses locais, isso se desconsiderar o câmbio da moeda em si, que conta caso for trocado comercialmente, para turismo. O dólar é aceito em locais de demanda internacional, o que facilita o acesso mundial, mas em uma viagem como a realizada pelo projeto LLH, é necessário procurar saber sobre a moeda do país sim. Com essa atenção, percebe-se a desvalorização de algumas moedas com relação a outras e como alguns produtos são mais caros ou mais baratos devido ao local e ao que se produz lá.
4	Sim, foi nesta viagem que aprendi o que é inflação, principalmente no termo Uruguai Brasil, pois quando cheguei lá o câmbio estava assim: onde 1 real equivalia a 10 pesos uruguaio. Então ao trocar 100 reais. Poxa vida me senti o cara mais rico do mundo. Pensei. Vou comprar o país; só que minha felicidade foi pouca. Pois quando fui comprar uma coca cola em lata percebi que a mesma valia 40 pesos. (Saindo ainda mais cara do que a brasileira.

5	Esta percepção a respeito da economia internacional me parece ter sido uma das mais impactantes da viagem. Logo na chegada ao Uruguai, depois de sair do Brasil, dirigimo-nos à casa de câmbio do aeroporto para troca da moeda e me surpreendi com o quanto o peso uruguaio era desvalorizado e o quanto pude consumir neste país com a relativa pequena quantidade de dinheiro que levei. É claro que muitas coisas que compramos e consumimos por lá têm preços similares aos produtos brasileiros, mas a grande maioria não é. E isso, de certa forma, com certeza me encantou. Na Argentina, tive a mesma impressão, mas por termos passado apenas um dia na capital, não me recordo fielmente de qual percepção pude obter a respeito da economia daquele país – mesmo sabendo que, há mais de uma década, ele vem sofrendo uma grande decadência econômica.
6	Nunca tinha tido contato com outras moedas e principalmente com casas de câmbios. Foi uma experiência boa, pois me fez valorizar mais a moeda do meu país e entender um pouco da instabilidade da economia internacional, diante de tantas trocas e variações do valor do dólar em um mesmo dia.
7	No momento em que fomos, o Uruguai passava por um momento de crise econômica. A moeda (peso uruguaio) estava bastante desvalorizada em relação ao Real e isso constantemente nos assustava a cada momento de trocas cambiais. Na minha cabeça, ainda adolescente na época, havia o interesse de saber o motivo de tamanha desvalorização e perguntávamos para os meninos do colégio, sem grandes respostas que pudessem me satisfazer, no entanto essa relação de 1 Real para 10 pesos uruguaios e em torno de 5 pesos argentinos me fez, na época, lembrar de relações comerciais principalmente relacionadas à agricultura, uma vez que é a área que grande parte da minha família atua. Essa valorização monetária em um lugar e desvalorização em outra adquiria e adquire valor indescritível no cenário da economia mundial permitindo o fluxo capitalista seguir da maneira que mais convém, passando por cima de humanidade e solidariedade em prol de lucro, em prol de uma resposta cambiária mais ativa e adequada à safra. Esse modo de pensar não somente se dá pela vertente agropecuária, mas sim em todas as áreas manufaturadas.
8	A partir da experiência de câmbio, passei a observar que a economia brasileira realmente é a mais forte em se tratando da América Latina, visto que nossa moeda é muito valorizada se comparada ao peso argentino e principalmente ao peso uruguaio. Ao realizar o câmbio, tive a sensação de ter aumentado a quantidade de dinheiro ao passar para peso, no entanto, no comércio eu percebia que isso não passava de uma sensação, visto que se gastava muito rápido e com poucas coisas todo aquele dinheiro que antes parecia bastante.

Quadro 4 - As moedas e a Economia.

Fonte: As autoras, 2014.

O item nº 04 (Quadro 5) questionava se é possível afirmar que o projeto e o contato com estudantes uruguaios, ajudou a articular a língua hispânica ou apenas deu noção de significados de palavras de modo a contribuir com as conversas necessárias o quadro 4 que segue abaixo apresenta essas narrativas:

Aluno	Narrativa
1	A viagem me deu um conhecimento maior para compreender a língua e reproduzi-la. Meu espanhol melhorou muito. Recomendo as pessoas irem aos países que falam espanhol para aprender a língua. Aprendi muito mais em uma semana no Uruguai do que em toda minha vida na escola.
2	Os estudantes uruguaios estudavam português e pareciam ansiosos para colocá-lo em prática. Eu, particularmente, falei pouco espanhol, mais quando necessário para pedir talheres (cuchara) no hotel, por exemplo, e pouco com os estudantes. Mas na prevalência do “portunhol”, até o inglês foi útil em nossas conversas.

3	Não sou fluente em espanhol, sei poucas palavras, apesar de que os alunos que foram tiveram aulas de espanhol previamente para saber ter essas conversas necessárias. Fiquei muito feliz por poder falar inglês em alguns lugares, mas era preciso saber um pouco de espanhol, e o contato com os estudantes uruguaios, principalmente as duas meninas que nos acompanharam durante a viagem, foi um tanto importante para saber conversar ao menos um pouco, além de ser legal socializar com pessoas de outros países, por compartilhar a cultura e o comportamento social em si.
4	Com certeza, pois quando se vive a língua praticamente todo o momento, mesmo em contato com brasileiros, nos tentávamos interagir com os uruguaios forçando assim o espanhol, e escutar todos falando, acabava que a “língua acabava grudando”. Em função disto teve um fato curioso. Onde ao tentar ligar aqui em casa, no momento que estava falando com a telefonista, eu estava enrolando o portunhol, enquanto a mesma fala em português comigo. E eu nem percebi, foi no automático, até que um amigo meu me alertou. “Ou ela fala portuguesa”. Sendo que ela só estava falando em português.
5	Pessoalmente, sempre fui apaixonado por aprender idiomas e de alguma forma sempre tive facilidade para aprendê-los. Entretanto, o espanhol sempre foi meu “ponto fraco”, portanto, sempre usava o recurso do portunhol, assim como os próprios uruguaios, que tentavam manter contato conosco. Cheguei até a conversar em inglês com um dos estudantes por simplesmente não conseguir entender o que dizia. Mesmo com essa dificuldade, percebi que ao final daquela semana, meus ouvidos já estavam acostumados a ouvir o espanhol como língua principal daquele país e até estranhei quando cheguei de volta ao Brasil e só ouvia português. Assim, penso que essa adaptação inicial dos ouvidos ao idioma oficial é de extrema importância para o aprendizado do mesmo, mas, para mim, a semana contribuiu apenas com noções, palavras e expressões novas, e não com a língua como um todo – isso requereria mais tempo.
6	Acredito que por ter sido um período relativamente curto, não foi tão expressivo quanto em outros campos do conhecimento, a língua exige muito treino e contato para assimilar inclusive gírias e trejeitos, imagino inclusive que os próximos poderiam ser de meses, ajudaria a nos tornar fluentes na língua.
7	Meu contato com o pessoal de lá era extremamente lúdico. Mais ríamos do que conversávamos porque todas as palavras que falávamos soavam engraçadas para eles e todas as que eles falavam soavam da mesma forma para nós. Tínhamos que conversar bem lentamente para que pudessem nos entender e vice-versa. Aprendi muitas palavras com eles, das quais eu mesma nunca me esqueci. Para mim, não houve esse avanço tão sensível ao ponto de me permitir articular a língua hispânica de forma fluente, no entanto adquiri noções básicas que hoje considero importantes
8	O contato que tive com os estudantes uruguaios acabou sendo uma aula para ambos os lados, visto que no tempo em que estávamos juntos, estávamos nos ensinando palavras e expressões novas, pois da mesma forma que queríamos aprender o espanhol usado no cotidiano, eles se interessavam no nosso português do dia-a-dia, que acaba sendo diferente do que nos é lecionado. Isso facilitou bastante nossas conversas e estreitou nossas relações, uma prova disso é que até hoje tenho contato com alguns deles e ainda nos falamos, e nos ensinamos cada dia mais um pouco de nossas línguas.

Quadro 5 - Articulação com o Idioma.

Fonte: As autoras, 2014.

O quinto item (Quadro 6) trazia a pergunta “Quando deparou com o encontro do Rio da Prata e o oceano Atlântico a imagem contribuiu de alguma forma para uma resignificação da história, da geografia platina?”

Aluno	Narrativa
1	O dia em que viajei para a Argentina estava chovendo, portanto só fiquei do lado de dentro da barca. Entretanto, pelo pouco que pude ver, a foz do Rio da Prata é algo impressionante, nunca vi tanta água reunida em um só lugar em minha vida. Dali passou a ter outro significado a Guerra do Paraguai e por que tantos queriam tomar posse do Mar del Plata. Outra emoção foi imaginar que águas do Rio Paranaíba ajudam a compor aquele mar de águas doces.
2	O Rio da Prata com seu acesso ao oceano foi objeto de grande disputa entre os países ali ao redor pela sua importância comercial, pois nele podem circular mercadorias. Até hoje não consigo acreditar que aquilo era um rio pelo tamanho, parecia já ser o mar. Nossa viagem do Uruguai para a Argentina através desse rio durou em torno de uma hora, se não me engano. Isso evidencia a enorme extensão desse rio.
3	Eu realmente consegui visualizar um mapa ao ver o encontro do rio com o oceano. É interessante mentalizar e descobrir onde você se encontra no mundo, entender as fronteiras, a hidrografia, sem contar que é uma imagem muito bonita, que vale a pena gastar um tempo para observar.
4	Sim, a grandeza que é o rio da prata, e pensar nos fatos que ocorreram lá, como embarcações tomadas em seu leito, guerras. E a questão da Geografia, o tanto que é grande. Percebido também quando se fez a travessia via bússola. Além de fatos interessantes, onde dependendo do vento o mar invade o rio tornando a encosta salgada, e quando vento normal o rio empurra o mar.
5	Do alto de uma pequena colina cheia de pedras, em Punta del Este, lembro-me de estar com meus amigos vislumbrando a bela paisagem ao longe, do Rio da Prata encontrando o Oceano Atlântico. Esta imagem só ajudou a reafirmar meu amor pela Geografia e pela beleza ímpar das paisagens sul-americanas, o que com certeza reafirmou, também, todo o significado da história e da geografia platina, com o Uruguai e a Argentina sempre muito atentos à importância do rio e do oceano em si.
6	O que ficou marcado em minha memória do Rio Prata, foi a sensação de ser um oceano, dada a imensidão. E alguém dizendo que quando ele está com a água mais doce fica com a cor marrom e quando está mais salgada, apresenta-se mais verde. Lembrar que parte daquelas águas havia passado por Itumbiara, foi muito emocionante...
7	Sim, ver a história e me imaginar dentro dela sempre foram uma das minhas fantasias infantis preferidas. Lá consegui fazer isso no momento de subi no murinho de cimento às margens do canal del prata, olhando as ondas com a água de tons marrons, o vento gelado que cortava a pele. Era o momento de imaginar embarcações, cavalos esperando homens desembarcar, mulheres esperando seus maridos, mercadorias vindas de diversos países chegando, etc.
8	O que mais me tocou foi imaginar parte de nossa geografia/hidrografia regional que se apresentava ali naquele local e naquele momento. Uma das coisas que quando estudadas na escola não nos dá a noção real de tamanho. É tanta água que nos faz perder a noção de grandeza, uma vez que eu nunca havia visto uma bacia hidrográfica com aquelas proporções

Quadro 6 - Ressignificação da história e geografia platina e o mapa mental.

Fonte: As autoras, 2014.

No quadro 6 acima, verifica-se também era solicitado que os alunos apresentassem o mapa mental desse cenário baseado nas suas lembranças.

A sexta e penúltima questão iniciava com a perspectiva de que a cultura regional dispõe de grandes diferenças entre as sociedades.

Aluno	Narrativa
1	Os uruguaios são mais receptivos, mais educados. Quando percebem que você é brasileiro tentam ajudar como podem. Alguns até tentam falar português. Já os argentinos são mais ríspidos, não se importam de onde você é, sobretudo se é latino. Os atendentes por exemplo, não tem muita paciência, e não fazem questão de pelo menos falar mais devagar para facilitar a compreensão. Porém, vale citar que apesar de mais rígidos, nenhum me tratou mal.
2	Na Argentina fomos bem recebidos no passeio de ônibus pela cidade. Já no comércio, em alguns restaurantes e lanchonetes não foi muito agradável o atendimento. No Uruguai, um garçom se irritou comigo quando eu quis devolver o troco que ele havia dado a mais. Na Argentina, a atendente não fez muita questão de me ajudar a entender quais eram os pratos e de que eram feitos. Nos outros estabelecimentos comerciais, nos shoppings, no BAQUEBUS o atendimento foi normal. Quanto às diferenças entre o tratamento portenho e montevideano, só percebi que os argentinos parecem ser um pouco mais frios e os uruguaios são mais acolhedores.
3	Não passamos muito tempo em contato com portenhos, mas eles parecem mais frios com turistas do que os monteviduanos, talvez pela questão do tempo mesmo. Mas em Montevidéu fomos muito bem recebidos, todos eles foram muito atenciosos em todos os lugares e até dançamos e nos divertimos com eles na rua, foi uma experiência bastante agradável.
4	A questão do tratamento com os turistas é bem relativa, pois quando ficamos no Uruguai fomos tratados por alunos, professores e funcionários na maior parte do tempo, sem falar no pessoal do dia da cultura, ou seja, a tendência era de ser tratado bem, fora deste cenário, achei os uruguaios bem tranquilos, um pessoal amigável. Em relação aos portenhos, por ter sido um único dia, não se deu para tirar uma conclusão firme, porem creio que a rixa do brasileiro com o argentino seja só em campo mesmo, o pessoal também sendo amistoso. Porem me senti mais à vontade com os uruguaios
5	Minha percepção quanto ao respeito e educação deste povo foi semelhante, porém, com algumas diferenças básicas. Os monteviduanos me pareceram muito mais abertos, felizes, comunicativos e educados, sempre muito respeitosos e atenciosos com os turistas. Os portenhos também me pareceram educados, mas tivemos alguns casos de desrespeito, grosseria e frieza vindos deste povo. Não consigo estabelecer uma razão única para tal fato, mas creio que deve estar ligado ao fato da capital portenha ser muito maior (o que causa o famoso “mal de cidade grande”, que a frieza e a falta de contato entre uns e outros se faz comum e parte da cultura) e de haver, ainda que em subconsciente, uma rivalidade tanto socioeconômica, quanto cultural, com o Brasil.
6	Com relação aos cidadãos de Montevidéu, não tenho nenhuma lembrança de mau tratamento, pelo contrário, todos muito educados, receptivos e alguns até curiosos com relação ao Brasil, prestativos e atenciosos na hora que tentávamos manter alguma comunicação. Com relação aos portenhos, me lembro apenas de um guarda no porto que foi meio rude com um dos alunos que tentou tirar uma foto, mas ele estava apenas fazendo seu trabalho. Acredito que essa rivalidade entre brasileiros e argentinos não seja tão intensa assim, pois o nosso guia e os atendentes dos restaurantes e de outros comércios foram bem simpáticos.
7	Notei muita educação no pessoal de forma geral. No comércio não conseguíamos “barganhar” como o faríamos no Brasil porque não dominávamos a língua. Nos espaços culturais que visitamos respingava bom senso e educação pelo que me lembro. No shopping em Buenos Aires a moça do restaurante foi muito grossa com a gente por motivos irrisórios (queríamos um sanduiche sem cebola e ela não foi disponível para nós). Quanto aos taxis, me lembro de que tínhamos que estar em total alerta sempre porque faziam rotas mais longas do que a trivial por saberem que éramos estrangeiros. Dentro dos ferry boats não tive contato com pessoal que lá trabalhava, logo não saberia dizer.

8	Primeiramente em relação ao Uruguai, era visível o respeito ao próximo no trânsito, esteja este na situação de pedestre ou de condutor de veículo. Sempre se vê o outro na posição de uma pessoa que mereça respeito e prioridade acima de tudo. No comércio ou nos museus, o prazer de ser útil e de representar a cordialidade de sua Nação naquele momento se sobressai aos interesses particulares. Também era visível um interesse em nossa cultura bem como de nossa história. Principalmente entre os alunos havia uma curiosidade e um interesse bilateral. Já na Argentina as relações gerais pareciam ser muito mais frias e distantes, do tipo europeu. Não nos era trocada nenhuma palavra a mais que o necessário.
---	---

Quadro 7 - Perspectiva das diferenças culturais entre as sociedades.

Fonte: As autoras, 2014.

No quadro 6, se observa que os discentes descreveram de forma a mapear significativas diferenças em relação ao tratamento ao turista entre portenhos e montevidéanos, levando em conta os contatos no comércio, nos espaços culturais visitados, no shopping e nos transportes.

A última questão, uma revisita entre para as lembranças para elencar a mais significativa escolhendo a dos dois países Uruguai e Argentina de forma descritiva justificando a escolha.

Aluno	Narrativa
1	Na Argentina a minha lembrança mais marcante foi ao entrar em uma catedral. Não sou religioso, mas o tamanho do templo era impressionante, e para melhorar o ambiente havia um órgão tocando uma música linda. Confesso que arrepiei quando entrei ouvindo a música. Já no Uruguai o que mais recordo foi o jogo que assistimos do Peñarol. Sou fã de futebol e fiquei honrado de ver um jogo no Centenário, palco da final da primeira Copa do Mundo. A torcida do Peñarol é empolgante, canta o jogo inteiro. Na hora do gol o estádio tremia. Foi emocionante
2	No Uruguai visitamos muitos lugares incríveis, mas me encantei pela Casa Pueblo. Apaixonei-me pela arquitetura, pelas obras de arte, pelas pinturas, pela vista maravilhosa do rio da prata, por todos os detalhes do lugar. Já na Argentina, o que mais me chamou atenção foi o bairro La Boca. Tinha pessoas dançando tango, era todo colorido, pintado com restos de tinta dos navios, ganhando um ar surreal, como se fosse uma cidade de brinquedo em escala gigante.
3	No Uruguai eu me lembro de ir à orla em Montevideu para ver o encontro do rio com o oceano, que é uma imagem muito linda; e a ida à Praia dos Afogados, que é outro lugar muito lindo e gostaria de voltar mais vezes; além do contato com os artistas de rua ao andar pela cidade durante o evento do Dia do Patrimônio. Foi uma experiência interessante tanto por conhecer o lugar quanto pelas pessoas que me acompanhavam na viagem; não seria a mesma coisa com outras pessoas em outro momento. Na Argentina eu me lembro de ir ao estádio La Bombonera, acho interessantes estruturas grandiosas como aquela, e é um estádio muito bonito, e, novamente, a experiência não seria a mesma sem a companhia das pessoas que foram comigo.
4	Lembranças significativas, quando fomos a Argentina visualmente, não notei muita diferença do Brasil, lógico que Buenos Aires tem suas particularidades, porém o que mais me marcou é a questão dos protestos que estavam acontecendo lá. Que são frequentes. Já do Uruguai gostei muito da cidade, da organização, muito arborizada, praça bem cuidadas, cidade limpa bem organizada e as questões das arquiteturas.

5	<p>Tenho muitas lembranças significativas do Uruguai e, por isso, creio que citar uma só seja uma injustiça para com minhas memórias. Sendo assim, lembro-me muito bem de quando andávamos a pé pelas ruas de Montevideo, sempre muito limpas, largas, organizadas, com cafés, lojas e arquitetura que muito me lembravam de certos lugares da Europa; de subirmos no topo de uma das colinas da cidade para vislumbrar as ruas da cidade e o Rio da Prata, em um dia extremamente frio e nublado; a viagem entre Montevideo e Punta del Este, com seus campos maravilhosos, vegetação por vezes rasteira, em outras de araucárias; a escola e os estudantes estilosos da ULBRA de Montevideo, que com certeza chamaram nossa atenção, entre muitos outros. Quanto a Argentina, minha lembrança mais significativa foi a chegada à cidade através do <i>Buquebus</i>, a vista do porto e dos arranha-céus da capital portenha. Além desta, lembro-me bem também da Avenida 9 de julho, a mais larga do mundo, com seu obelisco e ruas próximas estreitas com cafés e lojas de grife. Infelizmente, foi uma viagem curta, mas de um conhecimento imensurável – foi uma experiência de muitas formas, cores, sentimentos, aprendizados, quebra de preconceitos, paradigmas e estereótipos. Quem dera experimentar de novo o mesmo projeto, agora com uma cabeça diferente e mais aberta para desbravar o mundo.</p>
6	<p>Um momento que ficou bem marcado na minha memória, foi o dia em que fomos a Punta del Leste, e quando estávamos quase chegando a professora Nilza nos acordou de uma maneira nada carinhosa dentro do ônibus para vermos o oceano Pacífico. Nunca tinha visto algo tão lindo. Foi uma imagem maravilhosa e pretendo voltar naquele lugar algum dia e reviver aquele instante. Outro momento marcante foi quando fomos ao teatro em Montevideu e ao sairmos, nós fizemos uma roda com os alunos e cantamos umas cantigas no meio de todos e a surpresa foi quando uma mulher que não conhecíamos veio batendo palma e cantando para o nosso lado. Já na Argentina, me recordo que gostei de ver a <i>Floralis genérica</i> de visitar o cemitério, destaque para o túmulo da Evita Perón, algo incomum aqui no Brasil, mas é considerado um ponto turístico em Buenos Aires. E no mesmo dia fomos a Colônia de Sacramento, adorei ver alguns bares e empórios com músicas de cantores locais.</p>
7	<p>Por mais estranho que possa parecer, tenho três lembranças muito marcantes do Uruguai. Uma foi em um dia que estávamos voltando da Argentina e dentro da van todos estavam cansados, quietos, com sono. Aí o motorista do ônibus parou no meio da rua, descemos para ver o que estava acontecendo e um homem até então desconhecido começou a tocar violão, cantar e dançar. Todos nós entramos naquele clima e dançamos muito, foi muito divertido.</p> <p>A segunda lembrança que tenho foi relacionada à diferença de comportamento físico e biológico da população quanto à resistência ao frio. Senti tanto frio naquela viagem, que para mim era inadmissível as meninas usarem um casaco super fino enquanto eu estava com 6 camadas de roupas e mesmo assim tremendo de frio. Um dia eu cheguei a perguntar para a Luciana (uma das amigas que fizemos) como ela conseguia conviver com aquele frio todo com tão pouca roupa de frio e ela me disse rindo que aquele dia específico estava apenas “fresco” enquanto eu morria congelada. Foi engraçado.</p> <p>A terceira era sobre a comida. Senti muita falta do arroz brasileiro, do tempero brasileiro! Não conseguia mais comer batatas, carnes, ovos no famoso “chivito”. Meu organismo não se adaptou bem e por fim, fiquei muito tempo sem comer batatas.</p>
8	<p>Para mim, a viagem por completo foi marcante, os lugares visitados, as pessoas que conheci e a gastronomia. No entanto a lembrança que tenho mais linda é nossa visita à Casapueblo, um local que transmite uma energia maravilhosa, e, além disso, tem uma arquitetura admirável e ímpar. O museu e a galeria de arte são lindos, as pinturas do artista Carlos Vilaró são bastante coloridas e trazem alegria àquele lugar. E ainda tem a homenagem feita ao seu filho (sobrevivente do acidente nos Andes) que é de se emocionar bastante. Contemplar o entardecer debruçado sobre as varandas daquela casa foi muito emocionante. Toda a viagem trouxe experiências muito boas para mim, mas a imagem que tenho guardada na memória daquela visita à Casa Pueblo nunca sairão da minha memória.</p>

Quadro 7 - O país da recordação mais significativa.

Fonte: As autoras, 2014.

DISCUSSÕES

Após a análise dos dados da entrevista, se percebeu que a empresa apresenta falta de envolvimento efetivo de professores no projeto, pouco conhecimento e domínio de práticas de interdisciplinaridade. Até a presente data, a proposta inicial de intercâmbio não se efetivou. A cada ano a escola receptora se envolveu menos com o projeto sobretudo pela baixa expectativa no Intercâmbio.

Em busca da resolução dos problemas acima apresentados, se sugere medidas para organizar estudos e aprofundamentos a respeito de práticas interdisciplinares entre professores para o desenvolvimento de habilidades e criar condições de facilitar economicamente o grupo de alunos uruguaios a fim de habilitar o grupo. As propostas apresentadas são capazes de promover uma série sequenciada de aprendizados que se assenta em conhecimento inter-relacionado a fim de habilitar as diversas áreas do conhecimento.

Embora o propósito inicial de transitar com alunos das unidades educacionais da ULBRA Uruguai/Brasil não fosse totalmente consolidado, sobretudo pela alta diferença do câmbio, colocando os uruguaios em desvantagens, a frequência com que os alunos do Colégio de Aplicação lá estiveram, acabou por provocar novos olhares para os envolvidos. Ao longo de cada experiência o projeto foi sofrendo alterações oriundas de diversas situações. Se numa análise geral é possível identificar uma infinidade de acontecimentos que beneficiaram o conhecimento de cognições interdisciplinares, contraditoriamente é possível também perceber que muito poderia ter sido feito se os profissionais da área de educação estivessem mais comprometidos com a metodologia proposta pelo projeto.

Em projetos como esse é possível que toda a escola se envolva, inclusive o grupo que não viaja. Mas tal empreitada só é alcançada quando efetivamente todos os professores participam na construção e efetivação da interdisciplinaridade. Um exemplo significativo desse desperdício pode ser citado em episódios como as tradicionais visitas a Punta Balena, na cidade de Punta Del Este. Ali se despedem do fosso platino as águas doces do Rio da Prata e miscigenam com as águas salgadas atlânticas. Assunto para trabalhar entre outros, professores de geografia, poesia, biologia, que efetivamente nunca se consolidou. Essa falta de relacionamento entre as disciplinas provoca uma espécie de “arcabouço do vazio”, se é que seja possível, pois não é apenas o não construir conhecimento que se processa a maior perda, mas uma ocupação por abordagens inoportunas na disposição de um tempo mal aproveitado esvaziado de sentido pedagógico.

Instrumentalizar esses momentos e transformá-los em situações de sucesso, de aprendizado, passa por atribuir uma abordagem construída sobre variáveis interdisciplinares. O encontro das águas platinas com águas atlânticas explode numa série de acontecimentos que tangiam a biologia e a geografia com importante braço na história. A demanda adaptativa entre animais da diversidade de fauna e flora

ocorrente, entre as águas doce e salgada oferta um rico material a ser abordado. Nesse íterim é possível uma interferência poética de contexto inclusive social. Vislumbrar em geografia o espaço de composição do estuário do Prata é fundamental para compreender as lutas regionais e inclusive razões fundamentais da guerra do Paraguai, evento tão importante em história. Essa é uma sugestão de possibilidades múltiplas. Não instrumentalizar tais eventos é no mínimo um desperdício.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto Latinidade Luso Hispânica, nasceu de uma solicitação institucional no que inicialmente foi um mero apelo de intercambiar entre unidades da mesma instituição, ULBRA, se estendeu na sequência numa atividade de alcance multidisciplinar para todos os envolvidos - alunos brasileiros e uruguaios, professores, funcionários e as três nações.

Embora aponte dificuldades, é possível identificar inúmeros ganhos, entre eles, as descobertas em relacionar noção de espaço, natureza, elementos de cultura, perpassando inclusive pelo folclore, que nas unidades platinas visitadas, são tão contemplados. Os depoimentos e narrativas espontâneas durante o projeto e as reflexões feitas inclusive por pais e alunos, são fortes indícios dessas afirmativas aqui relativizadas.

Apesar de tudo, as viagens sempre ofereceram aquisições. Dar ao projeto o devido aproveitamento estimado numa proposta, incluindo interdisciplinaridade e alternância é possível mas exige planejamento e envolvimento efetivo. Promover ações rumo a essas práticas no espaço acadêmico ou escolar pressupõe situações arregimentadas antes de tudo, por metodologias que privilegiem o conhecimento e emoções no “como fazer”.

REFERÊNCIAS

ALVES, Juliane Aguilar de Castro. FERRAZ, Fernando Toledo. KAMEL, José Augusto. (2012), Gestão do investimento social privado em projetos de desenvolvimento local – o caso de uma escola de turismo no estado do espírito santo. *Sistemas & Gestão* 7 pp 262-273 Disponível em < <http://www.revistasg.uff.br/index.php/sg/article/view/V7N2A9> > Acessado em 09.fev.2016

ANDRADE, José Vicente. Turismo, fundamentos e dimensões. 7.ed. São Paulo: Ática. 2004

ANSARAH, Marília. Como aprender turismo – Como ensinar. São Paulo: Editora Senac. 2000,

BEUREN, Ilse Maria. Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática. São Paulo: Atlas.

BRASIL. Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria de Educação Fundamental. Referencial curricular nacional para a educação infantil. Brasília, DF: MEC/SEF.1998

CHAUÍ, Marilena. Convite a Filosofia – São Paulo – SP: Editora Ática, 2004

HORA, Alberto Segundo Spínola da; CAVALCANTI, Keila Brandão. Turismo pedagógico: conversão e reconversão do olhar. In: REJOWSKI, Mirian; COSTA, Benny Kramer. (Org). Turismo contemporâneo. São Paulo: Atlas. 2003

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓPHILO, Carlos Renato. Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas. São Paulo: Atlas. 2007

PERINOTTO, A. R. C. Turismo Pedagógico: uma ferramenta para educação ambiental. In: Caderno Virtual de Turismo. v. 8, n. 1. 2008.

Disponível em: <<http://www.redalyc.org/pdf/1154/115416770011.pdf>> Acessado em: 08.fev. 2017

PESSOTTI, A. Escola da Família Agrícola: uma alternativa para o ensino rural. 1978. 194 p. Dissertação (Mestrado) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro. 1978.

RAYKIL, E. B.; RAYKIL, C. Turismo Pedagógico: uma interface diferencial no processo de ensino-aprendizagem. In: Revista Eletrônica- Global Tourism - Turismo e Educação. 2005.. Disponível em: <<http://www.periodicodeturismo.com.br>>. Acessado em: 09 fev. 2012.

VIAGEM A OURO PRETO, A PARTIR DOS OLHARES DE MANUEL BANDEIRA E CECÍLIA MEIRELES

Luís Antônio Contatori Romano

Instituto de Linguística, Letras e Artes da Unifesspa (Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará)

RESUMO: Este artigo tem como propósito estudar os textos de Manuel Bandeira e Cecília Meireles sobre Ouro Preto, publicados na *Travel in Brazil*, nos anos de 1941-42, revista editada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda do Governo Vargas e destinada a atrair o olhar do turista estrangeiro. Parte-se das acepções de viajantes definidas por Cristóvão (2002 e 2009) e do conceito de turismo literário, proposto por Hendrix (2014). As impressões que Bandeira e Meireles registram em seus textos serão cotejadas com as de outros viajantes que visitaram Ouro Preto, a partir do século XIX, e também com outros textos dos dois poetas brasileiros, por exemplo, o *Guia de Ouro Preto*, de Manuel Bandeira, publicado pela primeira vez em 1938.

PALAVRAS-CHAVE: Manuel Bandeira, Cecília Meireles, revista *Travel in Brazil*, Literatura de Viagens, Turismo Literário.

ABSTRACT: This article aims to study Manuel Bandeira and Cecília Meireles' texts about Ouro Preto, published in *Travel in Brazil*, in the 1941-42 years, magazine edited by the Press and

Propaganda Department of Vargas Government and destined to attract the foreign tourist's view. It begins of the travelers meaning defined by Cristóvão (2002 and 2009) and the literary tourism concept, proposed by Hendrix (2014). The impressions that Bandeira and Meireles record in their texts will be compared with those from other travelers who visited Ouro Preto since the 19th century, as well as other texts by the two Brazilian poets, for example, the *Guia de Ouro Preto*, by Manuel Bandeira, published for the first time in 1938.

KEYWORDS: Manuel Bandeira, Cecília Meireles, *Travel in Brazil* magazine, Travel Literature, Literary Tourism.

1 | LITERATURA DE VIAGENS E TURISMO LITERÁRIO

Em *Condicionantes culturais da literatura de viagens*, Fernando Cristóvão (2002) trata da literatura de viagens tradicional, cujo *corpus* inicialmente é composto por relatos das navegações marítimas a partir de fins do século XV e integra textos de viagens, reais e imaginárias, do mundo medieval. O florescimento dessa literatura ocorreu a partir da invenção da imprensa, que viabilizou o trabalho dos editores para um mercado de leitores curiosos sobre as novas terras conhecidas.

Para Cristóvão, o interesse dos leitores resultava da longa distância percorrida pelo viajante, da novidade encontrada e do reduzido número de testemunhas sobre os lugares e os costumes observados.

Em fins do século XIX, o mundo já estava todo mapeado, pois os novos meios de transporte e de comunicação facilitaram a locomoção de pessoas e permitiram a difusão de informações e a possibilidade de confirmação de sua veracidade. Era a decadência do narrador tradicional, com a autoridade que lhe atribui Walter Benjamin (1987), característico do mundo artesanal e mercantil em que costumes e novidades trazidas de outras terras pela voz de um narrador, oral ou escrito, sobrepunha-se à necessidade de comprovação.

Em *Literatura de viagens - da tradicional à nova e à novíssima*, Cristóvão (2009, p. 14) comenta que “desde que Jacques Daguerre inventou, em 1838, os primeiros daguerriótipos, as artes da fotografia impediram muitas línguas e penas de exagerar o que foi visto.” Assim, a reprodutibilidade técnica das imagens, as novas tecnologias de difusão de informações, com o jornal diário e o cinema, e os novos meios de transporte, com o navio a vapor e o trem, vinculam-se a outras formas de registro e de difusão de relatos de viagem. Essa nova Literatura de viagens é composta por narrativas mais breves e de linguagem mais rápida, frequentemente expressando-se por meio da crônica, ligada à publicação na imprensa diária. A nova Literatura de viagens vincula-se à prática do turismo, florescente no século XIX e paulatinamente massificado no decorrer do século XX.

Assim como havia feito em *Condicionantes culturais da literatura de viagens*, em que apresenta uma tipologia de viajantes tradicionais, Cristóvão (2009), em *Literatura de viagens – Da tradicional à nova e à novíssima*, propõe uma tipologia de novos viajantes: “Viagens de conhecimento do país”, “de exploração colonial”, “Viagens exóticas”, “de aventura”, “de grande reportagem jornalística”, “de repórter de Guerra”, “Viagens culturais”, “de reconstituição histórica”, “de Turismo religioso”.

Ainda em *Condicionantes culturais da literatura de viagens*, Cristóvão (2002) distingue a Literatura de viagens do tema da viagem na literatura. A primeira é interdisciplinar, abrangendo elementos de literatura, história, antropologia, artes. Já o tema da viagem pode surgir em textos ficcionais, como elemento de enredo ou de cenário, sem se constituir como elemento dominante.

Literatura de viagens tradicional, nova literatura de viagens e o tema da viagem na literatura interseccionam-se com a prática do turismo. Casas de escritores, locais em que viveram, lugares que frequentaram, países por onde viajaram, assim como personagens, eu-líricos, musas e cenários literários podem oferecer representações que acrescem valor turístico a determinados lugares e alimentam o desejo de visitá-los, o que se configura na prática do turismo literário. De acordo com Harald Hendrix (2014, p. 23), em “Literature and tourism: Explorations, reflections, and challenges”, tais textos sempre existiram, embora não tenham sido explicitamente concebidos para obter esse efeito.

No contexto brasileiro, que aqui nos interessa, vamos nos deter em impressões de viajantes e poetas dos séculos XIX e XX que escreveram sobre Ouro Preto, nas lendas em torno dos amores do poeta neoclássico Tomás Antônio Gonzaga e Maria Doroteia de Seixas, ou Dirceu e Marília, além da Semana Santa em Ouro Preto, a partir do olhar da poeta-viajante Cecília Meireles.

2 | OURO PRETO, POR MANUEL BANDEIRA E CECÍLIA MEIRELES

Manuel Bandeira e Cecília Meireles criaram itinerários de visita à cidade mineira. Manuel Bandeira escreve: “Da Vila Rica de Albuquerque a Ouro Preto dos estudantes” e “O Aleijadinho”, que compõem o volume *Crônicas da Província do Brasil*, cuja primeira edição é de 1937. No ano seguinte, esses textos se amalgamam para dar origem ao *Guia de Ouro Preto*, ainda hoje editado. O *Guia* foi uma solicitação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, atual Instituto (IPHAN), criado em 1937, no Governo Vargas. Em 1941, o artigo “Ouro Preto, a antiga Villa Rica”, adaptado do *Guia de Ouro Preto*, é publicado na revista *Travel in Brazil* (vol. 1, nº 4), editada por Cecília Meireles, em inglês, e financiada pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) de Vargas.

Em 1942, Cecília Meireles publica, na *Travel in Brazil* (vol. 2, nº 4), o artigo “Semana Santa em Ouro Preto”. Esse tema irá reaparecer em 1964, na *Folha de S. Paulo*, na crônica “Semana Santa”, republicada em *Crônicas de Viagem 3*, de 1999. Ouro Preto é também o cenário de *Romanceiro da Inconfidência*, de 1953. O poeta Gonzaga é tema da crônica “A casa e a estrela”, publicada no *Diário de S. Paulo*, também em 1953, e na coletânea *Crônicas de Viagem 2*, de 1999.

De acordo com Manuel Bandeira, no *Guia de Ouro Preto*, o registro de viajantes sobre essa cidade remonta ao período colonial. O primeiro relato pormenorizado foi feito pelo jesuíta florentino Antonil, que lá esteve por volta de 1708, no auge do período da extração do ouro, quando Vila Rica era ainda um arraial, sem as construções de pedra que a transformaram em patrimônio histórico. No início do século XIX, ainda passaram por lá Mawe, Saint-Hilaire, Lucock, Walsh, Gardner, Castelnau, Milliet de Saint-Adolphe e Burton, este viajante inglês foi quem deixou registros mais extensos sobre Ouro Preto.

No período moderno, a viagem emblemática à Ouro Preto foi realizada em 1924 pelo poeta suíço-francês Blaise Cendrars, acompanhado por Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Tarsila do Amaral, entre outros. Fascinaram-se com a arquitetura barroca e com as obras de Aleijadinho. Viagem que Mário de Andrade chamou de “redescoberta do Brasil”. A partir desse itinerário, também as cidades históricas vizinhas foram instituindo-se como lugares a serem preservados e conhecidos. O *Guia de Ouro Preto* inscreveu o itinerário feito pelos poetas modernistas nos focos do turismo do patrimônio cultural e literário e inclui informações sobre Mariana, Congonhas do Campo, Sabará e São João d’El-Rei.

Este texto centra-se na abordagem de três aspectos. Em primeiro lugar, nas impressões gerais da cidade e no seu histórico, comparando entre si as três versões em que Bandeira as registra, bem como com as impressões de Cecília Meireles. Pretendemos também comparar a linguagem de apelo turístico e de proselitismo do Governo Vargas, presentes nos textos publicados na *Travel in Brazil*, com o tom mais informativo e livremente opinativo que Bandeira manifesta na crônica “De Vila Rica de Albuquerque a Ouro Preto dos estudantes” (1937) e no *Guia de Ouro Preto* (1938).

O segundo aspecto a ser discutido diz respeito às versões em torno da vida de uma das personagens emblemáticas de Ouro Preto e da Literatura de Língua Portuguesa, a Marília de Dirceu, recriação romântica que amalgama a musa Marília, das *Liras* de Tomás Antônio Gonzaga, à personagem histórica de Maria Doroteia de Seixas. Para isso será fundamental a mediação das reflexões apresentadas por Ana Cristina Magalhães Jardim (2014) e a interlocução com outros autores que tratam do destino de Marília de Dirceu, tais como Richard Burton, Olavo Bilac, Thomas Brandão e Cecília Meireles.

Por fim, serão abordadas possíveis diferenças entre as representações da Semana Santa de Ouro Preto registradas por Cecília Meireles no texto publicado na *Travel in Brazil*, de 1942, e na crônica “Semana Santa”, publicada em 1964.

3 | IMPRESSÕES DE OURO PRETO POR MANUEL BANDEIRA E CECÍLIA MEIRELES E O OLHAR ESTRANGEIRO

Em “De Vila Rica de Albuquerque a Ouro Preto dos Estudantes”, que compõe *Crônicas da Província do Brasil* (2006 [1937], p. 13), assim Bandeira introduz a cidade mineira ao leitor, parágrafo idêntico encontramos no *Guia de Ouro Preto* (2015 [1938], p. 43):

Não se pode dizer de Ouro Preto que seja uma cidade morta. Morta é São José d’El-Rei. Ouro Preto é a cidade que não mudou, e nisto reside o seu incomparável encanto. Passada a época ardente da mineração (em que foi de resto um arraial de aventureiros, a sua idade mais bela como fenômeno de vida), e a salvo do progresso demudador pelas condições ingratas da situação topográfica, Ouro Preto conservou-se tal qual, em virtude mesmo da sua pobreza, aquela pobreza que já por volta de 1809, segundo depoimento de Mawe, fazia, por escárnio, trocarem-lhe em Vila Pobre o nome de sua fundação em 1711, que era o de Vila Rica de Albuquerque.

E assim Manuel Bandeira inicia o artigo “Ouro Preto, a Antiga Villa Rica”, publicado na *Travel in Brazil* (vol. 1, nº 4, 1941):

Ouro Preto, anteriormente chamada de Villa Rica, é uma cidade que, por quase um século após sua fundação não mudou, e assim tem sido capaz de preservar todo encantamento de sua antiga arquitetura. Depois de uma época ardente de explorações aventureiras (1698-1720) ter passado, a cidade, que naquele tempo era apenas uma coleção de ruínas e barracos erguidos pelos garimpeiros rudes, construiu os primeiros prédios de pedra e durante a segunda metade do século adquiriu o aspecto arquitetônico que se apresenta hoje em dia, por conta da

pobreza resultante da decadência da produção de ouro de aluvião.

Os textos de 1937 e de 1938 já se iniciam com a preocupação de modalizar uma adjetivação, corrente, de valor negativo sobre Ouro Preto: “*não se pode dizer* que seja uma cidade morta”, e, para reforçar a ideia de que a estagnação da cidade (“não mudou”) realça sua beleza (“incomparável encanto”), emprega uma comparação com São José d’El Rei, atual Tiradentes: “Morta é São José d’El-Rei”. No texto de 1941, destinado ao olhar estrangeiro, Bandeira inicia evocando não a estagnação e pobreza da cidade, mas a sua grandeza passada, já presente no antigo nome: Villa Rica, incluído no título do texto. Prossegue Bandeira em seu entusiasmo: a estagnação permitiu que Ouro Preto preservasse o “encantamento da arquitetura antiga”, que remete a uma “época de ardentes explorações aventurosas”. Linguagem que, de comedida sobre o estado da cidade, passa a ser carregada de termos que evocam impressões sedutoras para o turista: “encantamento”, “ardentes”, “explorações aventurosas”.

Em ambos os textos, Bandeira explica que a decadência da mineração foi a responsável pela cidade manter seu atual aspecto, pois não havia dinheiro para novas construções, e, as poucas que há, contrastam com a beleza da arquitetura antiga. Porém, no texto destinado ao olhar turístico, Bandeira exclui a referência ao escárnio de Mawe relativo à troca do nome para Vila Pobre, que refletiria a realidade da cidade decadente.

Na crônica “Semana Santa em Ouro Preto” (*Travel in Brazil*, vol. 2, nº 4, 1942), Cecília Meireles, como Manuel Bandeira no texto para essa revista, inicia remetendo-se à origem da cidade nos esplendores da mineração:

Ouro Preto, cujo nome de hoje resulta e conserva tradições de riqueza e pompa, é a antiga “Vila Rica”, Capital do Estado de Minas Gerais, cujo nome também recorda os esplendores da mineração, que ocorreram durante o século 18; mas, da suntuosa pompa de dias passados, a cidade não tem mais nada, exceto a sua fisionomia arquitetônica, um punhado de poesias e lendas trágicas.

Meireles também põe em evidência o antigo nome da cidade, Vila Rica, e o fato de conservar tradições de sua riqueza passada. Emprega expressões como: “esplendores da mineração”, “suntuosa pompa”, “punhado de poesias e lendas trágicas”. Todas de apelo a aspectos singulares e pitorescos do lugar, atrativos turísticos.

Bandeira cita, em francês, versos do poeta parnasiano do século XIX, Sully Prudhomme, tanto no texto de *Crônicas da Província do Brasil*, de 1937, quanto no da *Travel in Brazil*, de 1941; no *Guia de Ouro Preto* (2015, p. 44) aparecem apenas os dois primeiros versos:

Je n'aime pas les maisons neuves,

Leur visage est indifférent.

Les anciennes ont l'air de veuves

Qui se souviennent en pleurant.¹

Versos que reforçam a lírica melancolia da cidade, paralisada no tempo. Também Cecília Meireles evoca a imagem da cidade perenal, mas sugere certo frescor na paisagem bucólica que a cerca:

Ouro Preto! Isso é Ouro Preto. Um ar de tristeza, de uma era sonhadora, quando o luar banha os topos das colinas com Igrejas de torres gêmeas, cobre as antigas casas em ruínas e desce com os rios de águas tranquilas, que fluem lentamente sob as pontes de pedra com suas cruzeiras para proteger o viajante.

Após citar Prudhomme, em passagens idênticas de *Crônicas da Província do Brasil* e do *Guia de Ouro Preto*, Bandeira comenta o mau gosto das construções recentes na cidade, que procuram imitar as antigas, contrapõe a essa arquitetura de imitação a solidez dos edifícios coloniais e polemiza com o viajante francês Saint-Hilaire:

Há em algumas dessas casas novas a intenção de retomarem o estilo das velhas. Mas falta a essa arquitetura de arremedo o principal em tudo, que é o caráter. Essa maneira arrebitada e enfeitadinha que batizaram de estilo neocolonial, tomou à velha construção portuguesa uma meia dúzia de detalhes de ornato, desprezando por completo a lição de força, de tranquila dignidade que é a característica do colonial legítimo. Vão ver o vestíbulo do solar do Saldanha na Bahia: é, como de resto o exterior, de uma severidade quase dura. São assim os edifícios públicos e as velhas casas solarengas de Ouro Preto. Saint-Hilaire quando viu o Palácio dos Governadores achou até que não era palácio nem nada. “Esse pretense palácio”, disse ele, “apresenta uma massa de edificações pesadíssimas demais e de mau gosto.” Pode ser que eu esteja errado, mas o mau gosto me parece que é do francês. O caráter do palácio convinha muito bem a uma construção destinada a servir de residência fortificada e daí o seu aspecto de castelo-forte. (Bandeira, 2006, p. 14)

Na *Travel in Brazil* (vol. 1, nº 4, 1941), Bandeira também comenta a arquitetura colonial, mas sem dar destaque às construções novas, de imitação, e faz referência à transformação de Ouro Preto em monumento nacional. Observemos também a comparação de sentido metafórico:

As novas casas depreciam a beleza geral da cidade, mas elas não são numerosas o suficiente para destruir a admirável unidade arquitetônica de Ouro Preto. É possível dizer que a antiga capital de Minas Gerais é talvez a única cidade destinada a manter-se como uma relíquia do nosso passado gravado nas pedras. O governo do Dr. Getúlio Vargas decretou a consagração da cidade como Monumento Nacional; colocando-a sob a vigilância do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, onde estará salva de demolições e restaurações desfigurantes.

Como Bandeira, também Cecília Meireles ressalta a transformação da cidade em patrimônio histórico:

Para preservar esse conjunto arquitetônico harmônico, que reproduziu, em meio ao cenário de altas montanhas escuras, uma montanhosa Vila Portuguesa, com telhados graciosos e elegantes janelas - Ouro Preto foi convertida pelo Governo em uma Cidade Museu, um monumento nacional, proibindo quaisquer novas construções ou demolições que possam desfigurar sua beleza e valor histórico.

1. Os versos são traduzidos pelo editor de *Crônicas da Província do Brasil*: “Não gosto das casas novas:/ Seu rosto é indiferente./ As antigas têm ar de viúvas/ Que recordam chorando”.

No texto de Bandeira, para a *Travel in Brazil*, sobressai a metáfora poética justaposta à intenção propagandística. Chama a atenção em trecho transcrito acima, a metáfora da “reliquia do nosso passado gravado na pedra”: as construções antigas prolongam a presença do passado até nossos dias, preservado na matéria dura e fria da pedra sua beleza arquitetônica. Por isso, Ouro Preto não seria uma cidade morta, mas sua história parece se fixar, viva, na pedra. Essa metáfora da pedra como elemento “eternizador”, símbolo da permanência da arte, aproxima Bandeira de Cecília Mireles. Assim, Bandeira apela para uma linguagem literária para atrair o olhar do turista estrangeiro, mas a beleza que este poderá ver, gravada na pedra, só se faz possível graças ao ditador Vargas, que protegeu a cidade colonial de “demolições e restaurações desfigurantes”. Interessante notar que Bandeira não insere no texto da *Travel in Brazil* a polêmica com o olhar estrangeiro de Saint-Hilaire, seria realçar o contraste do antigo com as construções novas, minimizar o cenário pitoresco e, talvez, desinteressar o turista.

4 | MARÍLIA DE DIRCEU

Em *Crônicas da Província do Brasil*, de 1937, Bandeira relativiza a grandeza literária, e lendária, dos amores de Gonzaga e Maria Doroteia, cujas ressonâncias e ressignificações aparecem na obra de poetas posteriores, especialmente entre românticos:

Os poetas fazem esforços desesperados para manter em alguma consistência a lenda dos amores do dr. Gonzaga. Mas parece que não bastam para isso os versinhos e bordados do desembargador. A lenda cada vez mais se esboroa, tal como as paredes da casa de Marília. Os amores de Dirceu e Marília foram afinal um namorico meio sem graça que não dá para ambientar passionavelmente a cidade de Albuquerque. (Bandeira, 2006, p. 23)

Em seguida, Bandeira se limita a reproduzir informações de Burton a respeito do destino de Maria Doroteia, noiva de Gonzaga, e a cuja imagem se amalgama a da musa poética Marília, das *Liras*: “A respeito de Marília consigna que se casou e foi mãe de três filhos, um dos quais era o dr. Anacleto Teixeira de Queiroga. ‘Talvez agora seja ela mais conhecida como a mãe do dr. Queiroga.’” (Bandeira, 2006, p. 31)

Se nas *Crônicas*, Bandeira parece aderir, eufemisticamente, à versão de Burton – que escreveu que Maria Doroteia teria sido mãe de três filhos naturais -, no *Guia de Ouro Preto*, do ano seguinte, ele procura retificá-la:

A informação do inglês [Burton] aqui é errada, e parece que no seu erro se fundaram outros escritores que têm tratado da noiva de Tomás Antônio Gonzaga, entre estes Olavo Bilac no seu livro *Crítica e fantasia*. Tomás Brandão restabeleceu a verdade em sua obra *Marília de Dirceu*, provando ter havido confusão de Marília com sua irmã Emerenciana. (2015, 38)

Assim Burton descreve a casa onde nasceu Maria Doroteia e viveu até a morte:

“No fundo da depressão ao pé da montanha, e tendo atrás árvores frondosas, há um prédio sem beleza, comprido, baixo, coberto de telha e caiado de branco, muito parecido com uma confortável casa de fazenda.” (2001, p. 432). Em seguida, o viajante inglês conta a versão que conheceu da história de Maria Doroteia:

Um certo Dr. Queiroga, Ouvidor de Ouro Preto, teve a honra de suplantar o poeta Gonzaga, mas não com ternura legalizada. Dele, D. Maria Dirceu, como era chamada, teve três filhos: Dr. (M. A.) Anacleto Teixeira de Queiroga; D. Maria Joaquina e D. Dorotéia, todos de olhos azuis e cabelos louros. Em Ouro Preto ela é hoje, talvez, mais conhecida como a mãe do Dr. Queiroga. Nos últimos anos, viveu reclusa, só saindo de casa para ir à igreja, e morreu (1853), com a idade de oitenta anos. Em seu leito de morte, disse ao confessor: “Ele foi separado de mim quando eu tinha 17 anos.” (Burton, 2001, p. 432)

Como lembra Manuel Bandeira, no *Guia de Ouro Preto*, Olavo Bilac também se ocupa do destino da musa de Gonzaga. Na crônica “Marília”, de *Crônicas e novelas*, obra publicada em 1893/94, Bilac conta uma viagem que fez a Ouro Preto. Adentrando as ruas do bairro de Antônio Dias, vê, pela primeira vez, a casa em que morou Marília de Dirceu, idealiza-a “como um palácio”, o que contrasta com a descrição de um prédio sem beleza, confortável casa de fazenda, que dela faz o inglês Burton. Assim Bilac descreve a casa de Marília:

Casa nobre, que emerge de entre as vizinhas quase como um palácio, hoje toda azul, olhando para o bairro de Ouro Preto por oito janelas, - foi nela que D. Doroteia de Seixas apareceu pela primeira vez ao poeta, e nela que a Musa, enquanto o seu cantor no degredo bárbaro enlouquecia e morria, viveu, monotonamente, até os oitenta e quatro anos. (Bilac, 2014, p. 7)

Se Burton situa a casa de Maria Doroteia em cenário bucólico, próprio, aliás, de amores pastoris, Bilac a ressitua em cenário romântico: casa nobre, que se destaca na paisagem, janelas onde a musa se mostrava ao amante, acentua a atmosfera trágica de amores irrealizados: degredo bárbaro, loucura, morte e solidão. Aliás, a contemplação de Bilac diante da casa de Marília lembra a de Almeida Garrett diante da casa onde teria vivido Joaninha, em *Viagens na minha terra*.

Cecília Meireles (1999a, p. 182), na crônica “A casa e a estrela”, faz apenas uma referência explícita à musa de Gonzaga, cuja casa e vestígios de infância motiva a viagem da poeta de Lisboa ao Porto: “Não; Marília não lhe cerrará os olhos, mas ficará imortalizada pela sua lira. Seu privilégio será esse.” Assim, a poeta substitui a mulher, Doroteia, pela musa lírica, Marília. É a musa que se imortaliza nas *Liras* e seria dela que se esperaria que acompanhasse o poeta no degredo até a morte dele? Meireles provoca assim um distanciamento entre musa e noiva real, sutilmente dialogando com a polêmica em que Lopes de Mendonça e, indiretamente, Bilac e Bandeira censuram a mulher Doroteia por não corresponder ao papel que lhe cabia como Marília, musa do eu-lírico de Gonzaga, o Dirceu das *Liras*, e dos românticos e pós-românticos que amalgamaram pessoa real e musa literária.

No *Romanceiro da Inconfidência*, Cecília Meireles retoma a lenda dos amores platônicos, e eternos para a poesia, de Gonzaga e Maria Doroteia. No poema “Retrato

de Marília em Antônio Dias”, apresenta a musa envelhecida, entretida ao mesmo tempo em orações e lembranças na igreja Matriz de Antônio Dias, onde será sepultada. A imagem poética construída por Cecília aproxima-se daquela descrita por Burton sobre a velhice reclusa de Maria Doroteia, como também da descrição que dela faz, envelhecida, Olavo Bilac. No entanto, a reiterada lembrança de Gonzaga por uma Marília contrita e religiosa parece dar complexidade psicológica à personagem, como se a devoção religiosa fosse uma tentativa de conter a lembrança, que permanece incontrolável até a morte, sugerida pelas rimas *pensamento/memento/pavimento*. Assim, Cecília consegue, sutilmente, sublimar Marília em relação aos dois estereótipos que a crítica e a poesia romântica dela fizeram: a musa eterna e casta e aquela que, fria, nega-se a acompanhar o amado no exílio em Moçambique e refaz, ilicitamente, sua vida amorosa:

Corpo quase sem pensamento,
amortalhado em seda escura,
com lábios de cinza murmura
“memento, memento, memento...”,
Ajoelhada no pavimento
Que vai ser sua sepultura.
(Maireles, 1989, p. 264.)

Recentemente, a pesquisadora Ana Cristina Magalhães Jardim (2014) reacendeu as incertezas sobre os limites entre a realidade e a lenda dos amores de Maria Doroteia-Marília e de Gonzaga-Dirceu. Ana Jardim procurou distinguir o mito literário de Marília da pessoa de Maria Doroteia: retoma a versão que Burton, em parte, ouvia em sua viagem por Minas Gerais em 1867, e em parte, leu em *Memórias da Literatura Portuguesa*, de Lopes de Mendonça. Lembremos que Manuel Bandeira reproduz a versão de Burton em *Crônicas da Província do Brasil*, modificando-a no ano seguinte para o *Guia de Ouro Preto*, obra de encomenda para um órgão público do Governo Vargas. A nova versão é baseada na biografia *Marília de Dirceu*, de Thomas Brandão, publicada em 1932, que era descendente da família de Maria Doroteia e talvez desejasse reabilitá-la. Ana Jardim, a despeito das polêmicas sobre o destino de Maria Doroteia de Seixas considera que o Governo Vargas contribuiu para criar o mito romântico do casal Maria Doroteia e Gonzaga, inclusive quando, em 1944, repatriou os restos mortais de Gonzaga, e em 1955, ambos passaram a repousar no Museu da Inconfidência.

As *Liras de Marília de Dirceu*, de Gonzaga, foram publicadas ainda em 1792, mesmo ano da partida de Gonzaga para o exílio. A obra teve inúmeras edições em

Portugal e foi um dos primeiros livros editados no Brasil após a chegada da Corte Portuguesa em 1808. Conforme relato de Beatriz Brandão, prima em primeiro grau de Maria Doroteia, muitas pessoas iam a Ouro Preto para ver a Marília de Dirceu, mas Doroteia, mulher já idosa, fechava-se em casa (Jardim, 2014, p. 123).

A vinculação da pessoa de Maria Doroteia à musa lírica Marília, com a conseqüente desconsideração da pessoa real em detrimento da poética, seria construção romântica. Ana Jardim considera que muitas lacunas permanecem a respeito da vida de Maria Doroteia. E as lacunas fazem aumentar o interesse por sua figura lendária, tornando-a também objeto do olhar turístico, embora, sem o apelo romântico de Romeu e Julieta em Verona. Marília era musa neoclássica, sem arroubos de paixão, sem suicídios, sem enlouquecimentos, sem castidade para preservar-se para amores no Além.

5 | A SEMANA SANTA EM OURO PRETO

Um tema particularmente caro a Cecília Meireles é o da Semana Santa em Ouro Preto: “essa cidade religiosa, fechada em sua reticência grave, não foi até agora devorada pelos olhos curiosos, que, procurando sensações, viajam por todas as terras e os mares do mundo” (*Travel in Brazil*, vol. 2, nº 4, 1942).

Cecília descreve dia a dia, as atividades religiosas da Semana Santa. No Domingo de Ramos, situa-se na Praça Tiradentes, de onde avista a primeira procissão, que parte da Igreja de Nossa Senhora das Mercês. A poeta enfatiza a mistura de raças, classes sociais, pessoas doentes e saudáveis em purgação pela culpa do sofrimento de Jesus:

Ricos e pobres, saudáveis e doentes, branco, preto, mulatos, casais idosos, todos seguiam juntos, na lenta, desajeitada, corrente humana. Enquanto a escuridão espessava, as pessoas acendiam suas próprias velas, que eram protegidas por cones de papel. Essas luzes extras, lançadas nos rostos angustiados dos principais personagens do cortejo, cujos rostos, verdadeiramente tristes, como se Jesus estivesse vivo ao seu lado, condenado por eles, e para ser crucificado por eles. (*Travel in Brazil*, vol. 2, nº 4, 1942)

Se nesse texto de 1942, há certa ênfase na mistura de pessoas que se solidarizam no sofrimento e na culpa, em pacífica contrição, parece ser outro o tom de Cecília Meireles na crônica “Semana Santa”, publicada na *Folha de S. Paulo*, de 31 de março de 1964, e em *Crônicas de Viagem 3*, de 1999:

Penso agora numa Semana Santa de Ouro Preto, recordo a melancolia das igrejas, na cidade contrita. Posso ver a multidão comprimir-se para assistir à Procissão do Encontro: no alto dos andores, o rosto da Virgem é uma pálida flor, e a cabeça de Cristo, inclinada, balança os cachos do cabelo ao sabor da marcha, com um ar dolente de quem vai por um caminho inevitável. O pregador começa a falar, explicando aquela passagem do Evangelho, exorta os fiéis à contemplação daquela cena, cuja significação mais profunda procura traduzir. Mas o povo já está todo comovido: as velhinhas choram, as crianças fazem um beicinho medroso e triste e as moças ficam pensativas, porque – embora em plano divino – os fatos se reduzem à desgraça cotidiana, que elas conhecem bem, de um filho que vai morrer, e cuja mãe não o pode salvar, e que ali se despedem, uma com o peito

atravessado de punhais, outro com a sua própria cruz às costas. O povo é bom, o povo quereria que todas as mães e todos os filhos fossem felizes, e se pudessem socorrer, e não morressem nunca, e principalmente não morressem dessa maneira, pregados a cruzes transportadas nos próprios ombros. (Meireles, 1999b, p. 275)

A expressão “o povo é bom...” se repete durante toda a crônica, revelando a contrição diante da lembrança do sofrimento de Cristo, mas também resignação em seu próprio sofrimento, que é infinitamente menor que o do Salvador, sempre enfatizado na ladainha do padre: “Conheceis uma dor igual à minha?” (1999, p. 276). Ressonância medieval na Semana Santa de Ouro Preto. Umberto Eco (2014, p. 56), em *História da feiura*, lembra que, “no mundo cristão, a santidade nada mais é que a imitação de Cristo”. Considera que o sofrimento de mártires, eremitas e penitentes deve ser compreendido como infinitamente menor que o de Cristo, o que se expressa na arte medieval, em que é raro o humano ser representado tão enfeado pelos tormentos como Cristo. Assim, o fiel culpa-se por seu sofrimento nunca se igualar ao Dele e atormenta-se com o inevitável triunfo da morte e a perspectiva do Juízo Final.

Na crônica de Cecília Meireles, nas imagens pesadas, feias, que hiperbolizam o sofrimento da Sagrada Família, o povo se reconhece em experiência catártica, mas o sofrimento humano, que, como ela acentua, “eles conhecem bem”, é minimizado diante do de Cristo, e assim o fiel se resigna em sua “bondade”.

Sem a incumbência de escrever para alegres turistas, ávidos de exotismos, Cecília Meireles, empregando a sutil ironia que lhe era característica, assim termina o registro de suas lembranças da Semana Santa de Ouro Preto: “O povo bom sofre uma vez por ano, intensamente, seu compromisso de ser bom, de ser melhor, cada dia mais, para sempre. O destino do homem é ser bom. Sua felicidade está em conseguir, mesmo – ou principalmente – sofrendo.” (Meireles, 1999, p. 277)

Como não ver nesse texto de Cecília Meireles correspondência com o catártico ritual dos seringueiros do Alto Purus no Sábado de Aleluia, tal como relata Euclides da Cunha no conto “Judas Ahsverus”, de *À Margem da História*. Se na Procissão do Domingo de Ramos, o povo bom se resigna a sofrer porque sua dor é ínfima diante do Deus Homem, nos seringais da Amazônia, o homem isolado constrói o Judas à sua imagem e semelhança para punir-se ao puni-lo.

6 | OURO PRETO E SEUS ITINERÁRIOS TURÍSTICOS

Paisagem bucólica, história, patrimônio artístico, versões sobre Marília-Doroteia de Dirceu-Gonzaga e cerimônias da Semana Santa se integram para constituir diferentes possibilidades de itinerários para turistas e viajantes em Ouro Preto.

Nos textos de Manuel Bandeira, é perceptível o perfil de um leitor que também poderá ser um viajante, na acepção que lhe dá Cecília Meireles (1999a) em crônicas como “Roma, Turistas e Viajantes”: aquele que se detém em contemplar, demoradamente, paisagens, costumes, pessoas, monumentos históricos, obras de

arte, livros antigos, velhas receitas culinárias ou farmacêuticas... em oposição à pressa e à alegria do turista por tudo ver e tudo fotografar. Viajante contemporâneo em busca de “viagens culturais”, que, para Cristóvão (2009, p. 16), observa “os monumentos, as artes, os espetáculos, a história, a cultura, a mentalidade, os costumes dos países”. Ou, ainda empregando a tipologia de Cristóvão, os textos de Bandeira dialogam com viajantes que procuram conhecer o país, como o fizeram Saint-Hilaire, Richard Burton ou Olavo Bilac.

Cecília Meireles, embora não se afaste da perspectiva do viajante cultural, tece, no texto da *Travel in Brazil*, um itinerário para o tipo que Cristóvão (2009, p. 16) nomeia de “viagens de turismo religioso”: “Já não é só a romagem piedosa aos lugares santos, mas uma associação da visita religiosa com turismo, pelas cidades de passagem, com visita a seus monumentos e arte, em especial”.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA, Manuel. Ouro Preto, a antiga Villa Rica. **Travel in Brazil**, vol. 1, nº 4. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1941.

_____. **Crônicas da Província do Brasil**. São Paulo: Cosac Naif, 2006.

_____. **Guia de Ouro Preto**. São Paulo: Global, 2015.

BENJAMIN, Walter. O narrador. **Obras Escolhidas I**. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BILAC, Olavo. **Crônicas e novelas**. São Paulo: Poeteiro Editor Digital, 2014. Acessado em 22/11/2016, em <http://www.poeteiro.com>.

BURTON, Richard Francis. **Viagem do Rio de Janeiro a Morro Velho**. Trad. De David Jardim Júnior. Brasília: Senado Federal, 2001.

CRISTÓVÃO, Fernando (Coord.). **Condicionantes culturais da literatura de viagens**. Coimbra: Almedina, 2002.

_____. (Coord.). **Literatura de viagens – Da tradicional à nova e à novíssima**. Coimbra: Almedina, 2009.

ECO, Umberto (Org.). **História da feiura**. Rio de Janeiro: Record, 2014.

HENDRIX, Harald. Literature and tourism: Explorations, reflections, and challenges. QUINTEIRO, Sílvia & BALEIRO, Rita (Orgs.). **LIT&TOUR Ensaios sobre literatura e turismo**. Famicão: Edições Húmus, 2014.

JARDIM, Ana C. M.. **O mito de Marília de Dirceu – 1792 a 1889: aspectos da construção e da apropriação de heróis românticos e o processo de formação da Nação Brasileira**. Dissertação de Mestrado em História. Mariana: Instituto de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), 2014.

MEIRELES, Cecília. Semana Santa em Ouro Preto. **Travel in Brazil**, vol. 2, nº 4. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa e Propaganda, 1942.

____. **Romanceiro da Inconfidência**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.

____. **Crônicas de viagem 2**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999a.

____. **Crônicas de viagem 3**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999b.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem pelo Distrito dos Diamantes e litoral do Brasil**. Trad. de Leonam de Azeredo Pena. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1941.

SOBRE A ORGANIZADORA

GIOVANNA ADRIANA TAVARES GOMES: Coordenadora e Pesquisadora do Observatório do Turismo do Estado de Goiás, Professora Faculdade Cambury – GO, Doutoranda em Performances Culturais pela UFG –GO, Mestre em Turismo e Hotelaria pela UNIVALI – SC, Especialista em Gestão em Turismo e Hotelaria pela Faculdade Lions, MBA Executivo em Coaching pela Faculdade Candido Mendes e Bacharel em Turismo pela Faculdade Cambury .

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-327-9

