

O TURISMO COMO ALTERNATIVA PARA O DESENVOLVIMENTO DA COMPETITIVIDADE: UMA ANÁLISE DA "ROTA DOS TROPEIROS" NO OESTE DE MINAS GERAIS

**TOURISM AS AN ALTERNATIVE FOR DEVELOPING COMPETITIVENESS:
AN ANALYSIS OF "ROTA DOS TROPEIROS", IN THE WEST OF MINAS GERAIS**

Jussara Maria Silva Rodrigues **OLIVEIRA**

Doutoranda em Administração, Professora do Centro Universitário do Sul de Minas
jussarm@oi.com.br

Antônio Carlos dos **SANTOS**

Professor Titular – Departamento de Administração e Economia, Universidade Federal de Lavras
acsantos@ufla.br

Resumo

Para estimular o desenvolvimento do setor turístico, o governo do Estado de Minas Gerais criou 46 circuitos turísticos, dentre os quais destaca-se o circuito "Rota dos Tropeiros", compreendendo as cidades de Arcos, Formiga, Itapecerica, Lagoa da Prata e Santo Antônio do Monte no oeste mineiro. Dessa forma, o objetivo central deste artigo foi mensurar os índices de competitividade do preço, qualidade ambiental, avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos destas cidades. A metodologia consistiu numa derivação do método descrito por Gooroochurn; Sugiyarto (2005). Os resultados revelaram que a cidade de Formiga foi a mais competitiva do circuito, seguida, respectivamente por Arcos, Lagoa da Prata, Itapecerica e Santo Antônio do Monte. Como conclusão geral, acredita-se que a observação destes índices pode aumentar a competitividade do circuito, trazendo benefícios aos turistas, aos nativos e às organizações públicas e privadas, criando um novo modelo de desenvolvimento sustentável local brasileiro.

Palavras-chave: Circuito turístico – Competitividade – Turismo Local.

Abstract

To stimulate the development of the tourist sector, the government of the state of Minas Gerais created 46 tourist routes. One of them is "Rota dos Tropeiros", encompassing the cities of Arcos, Formiga, Itapecerica, Lagoa da Prata and Santo Antônio do Monte, in the western part of the state. The central aim of this article was to measure the competitiveness indexes of price, environmental quality, technological progresses, development, and human resources of these cities. The methodology consisted in a derivation of the method described by Gooroochurn & Sugiyarto (2005). The results revealed that the city of Formiga was the most competitive of the route, followed by Arcos, Lagoa da Prata, Itapecerica, and Santo Antônio do Monte. As a general conclusion, it is believed that the observation of these indexes can increase the competitiveness of the route, bringing benefits to the tourists, to the cities' inhabitants and to public and private organizations, and creating a new model of Brazilian local sustainable development.

Key-words: Tourist route – Competitiveness – Local Tourism.

Introdução

O Brasil ainda ocupa uma posição discreta em relação aos indicadores turísticos mundiais, apesar de apresentar características competitivas, tais como a grande extensão territorial (favorecendo a existência de variações climáticas), o ambiente natural (serras, cerrados, planaltos, litoral, etc.), as culturas e hábitos de cada região, dentre outras. Desse modo, para que o Brasil realmente ganhe um lugar de destaque no turismo, é preciso transformar seus atrativos em pontos turísticos, aumentando sua competitividade no cenário internacional. Isto consiste em não apenas vender a imagem, mas também na adequação das formas de organização dos atrativos turísticos à estrutura existente, permitindo à localidade explorada o desenvolvimento econômico e social.

No sentido de ganhar vantagens competitivas, a oferta dos vários produtos e serviços turísticos deve ser vista numa lógica de complementaridade, visando à satisfação das várias necessidades dos clientes/turistas. Por essas razões, os governos têm promovido a regionalização de seus atrativos turísticos, organizando-os em rotas ou circuitos. Essa estruturação do mercado turístico tem por objetivo um relacionamento mais amplo com a beleza paisagística, com o patrimônio cultural e arquitetônico, com a gastronomia típica, com a hospitalidade e as tradições que ainda se mantêm, a exemplo das romarias, festas de verão e dos desportos náuticos, dentre outros. Dessa maneira, o setor pode se organizar, permitindo a articulação entre empresas e instituições, tanto do setor público quanto do privado, otimizando o uso das vantagens competitivas de forma sustentável.

Seguindo essa tendência, o governo do Estado de Minas Gerais criou 46 circuitos turísticos, distribuídos conforme as particularidades históricas, culturais ou naturais de cada região. Dentre estes, destaca-se o circuito “Rota dos Tropeiros”, objeto deste estudo, na região centro-oeste de Minas Gerais, compreendendo as cidades de Arcos, Formiga, Itapeçerica, Lagoa da Prata e Santo Antônio do Monte. Este trabalho se justifica pelo fato de a região ser detentora de um considerável patrimônio turístico,

embora o mesmo ainda não tenha sido devidamente explorado devido à falta, dentre outros motivos, de estudos que explorem o turismo como resultante das atividades econômicas locais.

Um dos mecanismos pelos quais se pode dinamizar um circuito turístico é o estabelecimento de uma equidade competitiva regional entre as cidades que o compõem. Nesse sentido, o presente artigo buscou mensurar os índices de competitividade do preço, qualidade ambiental, avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos, visando à identificação das principais deficiências ao incremento do turismo regional, bem como apontar novas oportunidades de negócios em cada cidade integrante da Rota dos Tropeiros.

1 Referencial Teórico

O turismo é um elemento de grande importância para o desenvolvimento regional da economia, sendo caracterizado como uma forma de alternativa estabelecida a partir do sistema produtivo local, aproveitando a suas potencialidades sócio-econômicas intrínsecas. O incentivo aos processos locais de desenvolvimento contribui para aumento da competitividade, agindo como um forte dinamizador das expectativas da população autóctone.

O aumento da competitividade em termos econômicos tem levado diferentes setores da sociedade a buscar novas formas organizacionais. Recentemente, a literatura tem demonstrado que as novas formas de organização são caracterizadas por uma maior cooperação entre empresas, regiões e nações (PORTER 1998; PORTER, 1999; BERNARDO et al. 1999; CASARROTO FILHO, 2001; GARRIDO, 2001; CAMARA et al., 2002; DENK; CÁRIO, 2002; FUSCO; RODRIGUES, 2002; SILVA, 2004).

Os estudos de Michel Porter trazem contribuições para as análises de competitividade, conforme afirmação: “A competitividade de uma nação depende da capacidade de sua indústria para inovar e desenvolver” (PORTER, 1998, p. 155). Segundo este autor, países com avançada infra-estrutura tecnológica apresentam mais chances de inovação e diferenciação.

De acordo com Porter (1999), a competitividade está relacionada à capacidade produtiva do país, que se relaciona, por sua vez, com a qualidade, as características do produto e com a eficiência de produção, sendo que a qualidade e as demais características é que irão determinar o preço do produto. Nesse contexto, a inovação emerge como elemento primordial para aquisição de vantagem competitiva e deve apresentar-se tanto na tecnologia quanto na criação de novas maneiras de fazer as coisas. Entretanto, as empresas devem promovê-la por meio de práticas sustentáveis, buscando sempre a melhoria contínua.

As empresas podem criar vantagens competitivas percebendo ou descobrindo maneiras novas e melhores de competir numa indústria, sendo capazes de levá-la ao mercado. Esta capacidade, denominada “inovação”, é definida como uma maneira de fazer as coisas que são comercializadas, pois, segundo esta visão, o processo de inovação não pode ser separado do contexto estratégico e competitivo de uma empresa. Para ele, a inovação inclui tantas melhorias na tecnologia como melhores métodos de fazer as coisas (PORTER, 1990).

A competitividade dos destinos turísticos constitui o elemento central do sistema turístico, sendo que esta pode se estabelecer de maneira direta ou não. A determinação do tipo de competitividade dependerá das características de seus produtos/serviços turísticos ofertados. Regiões que dispõem de recursos hídricos, por exemplo, podem disputar o mercado numa determinada época do ano; contrariamente, localidades que desfrutam de um patrimônio histórico, artístico e/ou cultural não enfrentam sazonalidades, nem disputas por mercados turísticos, dadas as particularidades de seus atrativos (KOZAK; RIMMINGTON, 1999).

Sendo assim, a competitividade entre os destinos turísticos pode ser muito acirrada, cabendo à inovação o papel de manter o nível de preferência dos turistas; caso contrário haverá perda de competitividade, o que será percebida pela estagnação e pelo posterior declínio da demanda, gerando, por consequência, desemprego,

degradação ambiental, descaracterização da cultura local e diminuição de investimentos. O processo inovativo deve, portanto, gerar novos produtos/serviços, a partir dos recursos disponíveis numa região, por meio do redesenho ou reestruturação dos processos existentes (HJALAGER, 2002).

Analogamente, Melián-González; García-Falcón (2003) afirmam que a competitividade de uma localidade pode ser incrementada pela aquisição ou a construção de recursos que podem se tornar atrativos turísticos. Isto é possível, pois a indústria turística é baseada na oferta de um conjunto de recursos, os quais compartilham dos ganhos ou perdas das vantagens competitivas. Como consequência, cada conjunto de recursos é composto de uma grande variedade de características e atividades que se complementam e que, portanto, constituem a essência do destino turístico.

Segundo Kozak; Rimmington (1999), as características dos destinos turísticos podem ser classificadas segundo duas vertentes principais: *as características primárias* que incluem o clima, ecologia, cultura e arquitetura tradicional e; *as características secundárias*, as quais são desenvolvidas pela introdução específica do complexo turístico, tais como hotéis, restaurantes, transportes, entretenimentos, etc.. Juntos, estes dois grupos de características constituem a maioria das atrações de um destino turístico e determinam o quanto uma localidade é mais competitiva que outra.

Os turistas podem adquirir experiências de julgamento e classificação a partir do conhecimento que eles têm, direta ou indiretamente, ao conhecer outros destinos turísticos. Desta forma, suas percepções de qualidade e avaliação de um destino turístico podem desempenhar um papel importante na recomendação ou não de uma dada localidade. Isto pode ser feito por meio de comparações tanto implícita quanto explicitamente entre as localidades, atrações e/ou serviços dos vários destinos freqüentados.

Dessa maneira, os turistas podem ser usados para avaliar os diferentes aspectos que tornam um determinado local mais competitivo que outro e, além disso, constituem uma boa fonte externa de

idéias para melhorar o desenvolvimento regional. Isto pode ser feito por meio de pesquisas que expressem suas opiniões sobre suas outras experiências em diferentes locais.

O incentivo aos processos locais de desenvolvimento contribui para aumento da competitividade, agindo como um forte dinamizador das expectativas da população autóctone. De acordo com Loiola (2004), o desenvolvimento local é resultante da capacidade de os atores locais se estruturarem e se mobilizarem, tendo como base não somente suas potencialidades, mas também sua matriz cultural.

A idéia central do desenvolvimento envolve uma rede de conceitos associados à evolução, inclusão, participação e competitividade que se reforçam mutuamente ou se opõem frontalmente aos movimentos de concentração, competição, exclusão, desequilíbrio, entre outros. Deste modo, é percebida cada vez mais a sua importância envolvendo três elementos do desenvolvimento local no turismo, a sociedade, o ambiente e a economia. Onde estes elementos são integrados e se reforçam mutuamente, permitindo que as diversidades social, cultural e diferenciação produtiva devam ser utilizadas como recursos potencializadores de transformação e de desenvolvimento regional (CUNHA; CUNHA, 2005).

A competitividade da “Rota dos Tropeiros” pode ser otimizada pela existência de um conjunto de atividades, empresas e por uma infra-estrutura econômica de apoio ao turismo. Dentre estes fatores, destacam-se, também, a necessidade de uma maior cooperação e competição entre cidades, organizações e destinos turísticos, termo conhecido como “coopetição”, discutido por Huybers; Bennett (2003). Em resposta às novas e crescentes exigências do setor turístico local, é necessário que suas atividades fundamentem-se no desenvolvimento de produtos/serviços e tecnologias que passem a incidir diretamente no comportamento do consumidor, permitindo que a oferta e a demanda turística realinhem-se constantemente frente a esse mercado em mutação.

2 Procedimentos Metodológicos

A presente pesquisa caracterizou-se por ser de natureza exploratória devido à necessidade de se conhecer melhor o mercado turístico do circuito “Rota dos Tropeiros”. A pesquisa caracterizou-se como estudo de caso na medida em que buscou analisar em profundidade as variáveis relacionadas ao mercado turístico. A pesquisa desenvolvida é de caráter qualitativo, conforme Trivinõs (1987), o estudo de caso pode compor dados quantitativos elucidando algum aspecto da questão investigada.

O circuito “Rota dos Tropeiros”, localizado no centro-oeste do Estado, objeto desse estudo, caracteriza-se por apresentar um considerável potencial turístico. Assim, esse potencial constitui em uma alternativa de desenvolvimento econômico e social para as cidades que o compõem, as quais são Arcos, Formiga, Itapeçerica, Lagoa da Prata e Santo Antônio do Monte, todas pertencentes às bacias hidrográficas do Rio São Francisco e do Rio Grande, destacando, também, a Represa de Furnas. Este circuito evoca uma importante figura típica da cultura mineira, o tropeiro, que participou do processo de ocupação e integração nacional, sendo de grande importância para a economia e colonização do Brasil. As marcas da herança cultural dos tropeiros estão presentes nesse circuito, onde há expressão na fala dos residentes, na culinária mineira, na devoção religiosa, flora e fauna nativas, belezas naturais, turismo esportivos praticado nos balneários da Represa de Furnas, dentre outros. O artesanato é um outro destaque, onde estão presentes os objetos de cerâmica, cobre, peças de madeira, o tear manual, etc.

Para a determinação dos indicadores da competitividade, utilizaram-se um questionário semi-estruturado e entrevistas pessoais, onde foram pesquisados junto aos órgãos governamentais municipais responsáveis, a qualidade ambiental, o grau de avanço tecnológico, desenvolvimento e recursos humanos do município. O índice de *competitividade do preço*, particularmente, constituiu de entrevistas junto ao setor privado, representado por cinco segmentos econômicos,

cujas atividades estão ligadas ao setor turístico, as quais são os hotéis, restaurantes, agência de viagem, locadora de veículo e transporte coletivo.

Para a mensuração dos indicadores de competitividade por cidade, foi utilizada uma derivação do método originalmente proposto pela *World Travel and Tourism Council*, conforme descrito por Gooroochurn; Sugiyarto (2005), o qual distingue variáveis capazes de comparar o potencial turístico de uma dada região. Para o estudo destes indicadores na “Rota dos Tropeiros”, foram utilizadas três variáveis: (1) competitividade do preço, (2) qualidade ambiental, (3) avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos. Cada variável consistiu de um conjunto de sub-variáveis escolhidas para representar as preocupações principais com a qual cada variável principal foi medida mostrando, assim, o nível de desempenho de uma região.

A competitividade do preço é considerada um dos fatores mais importantes de um destino turístico. Este índice procura refletir, numa escala de 0 a 100, quão competitivo é uma cidade por meio da existência ou não de cinco atividades econômicas ligadas à infra-estrutura turística (rede hoteleira, restaurantes, agência de viagem, locadora de veículos e transporte coletivo). A composição deste índice foi feita a partir da seguinte fórmula:

$$x_i = \frac{P_{atual} - P_{mín.}}{P_{máx.} - P_{mín.}}$$

onde:

- x_i : índice de competitividade específico da infra-estrutura (rede hoteleira, restaurantes, agência de viagem, locadora de veículos e transporte coletivo);
- P_{atual} : valor que representa o produto/serviço mais consumido pelos turistas no segmento estudado; e
- $P_{mín.}$ e $P_{máx.}$: valores que representam, respectivamente, os gastos mínimos e máximos com o qual o turista pode usufruir de um produto/serviço ofertado pelo segmento estudado.

A média do índice de competitividade específico foi feita mediante o emprego da fórmula:

$$\bar{x}_i^n = \frac{\sum x_i}{n}$$

onde:

- n : número de estabelecimentos existentes na cidade-alvo para um determinado segmento/atividade; e
- \bar{x}_i^n : índice médio de competitividade específico da infra-estrutura estudada na cidade-alvo.

Posteriormente, foram atribuídos pesos a cada um dos componentes da infra-estrutura turística conforme sua importância para a indústria turística local, os quais foram analisados em relação à média do índice de competitividade específico. Estes pesos, de acordo com Gooroochurn; Sugiyarto (2005) variam conforme as características dos atrativos turísticos de uma determinada localidade ou região, considerando, inclusive, o perfil do seu público-alvo. Dessa forma, de acordo com as características da região estudada, os pesos necessários ao cálculo deste índice foram atribuídos como hotel = 10, restaurante = 8, transporte coletivo = 7, agências de viagem = 5 e locação de veículos = 3.

O índice de competitividade específico do segmento/atividade para cada cidade estudada foi feito mediante emprego da fórmula:

$$I_p^c = \frac{I_i^c \cdot 100}{I_{i(máx)}^c}$$

onde:

- $I_{i(máx)}^c$: maior índice de competitividade específico do segmento/atividade obtido entre as cidades estudadas; e
- I_p^c : índice normalizado de competitividade de preço para o *cluster* turístico de cada cidade estudada.

Posteriormente, é calculado o \overline{I}_p^c (valor médio), levando-se em consideração os valores normalizados que as cinco atividades econômicas relacionadas ao turismo (rede hoteleira, restaurantes, agência de viagem, locadora de veículos e transporte coletivo) alcançaram em cada cidade. Tal procedimento é feito pela seguinte equação:

$$\overline{I}_p^c = \frac{\sum I_p^c}{5}$$

onde:

- \overline{I}_p^c : índice médio normalizado de competitividade de preço para o *cluster* turístico de cada cidade estudada.

O indicador da qualidade ambiental, por sua vez, procurou refletir as preocupações com as quais os órgãos responsáveis, sejam estes públicos ou privados, têm em relação à reciclagem e tratamento de resíduos, coleta e destino do lixo, controle de emissão de gases por indústrias e disponibilidade e/ou abrangência dos serviços de água tratada e canalizada e coleta de esgotos. Foram atribuídos valores em uma escala de 0 a 100, conforme a presença e a intensidade com a qual é feita a monitoração e fiscalização destes serviços.

Os avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos são indicadores que refletem os modernos sistemas tecnológicos disponíveis para uso dos turistas, a exemplo dos pontos de acesso à *Internet*, rede de telefonia convencional e celular, serviço de informação, jornais, revistas, programação de cinema, TV e teatros. Este indicador também procurou mensurar a qualidade com a qual a força de trabalho de uma determinada cidade é oferecida aos seus visitantes, compreendendo a presença e a importância das instituições de ensino, profissionalizantes ou não, dedicadas à indústria do serviço do turismo, além do grau de formação dos profissionais envolvidos nesse setor. O cálculo deste índice também foi feito segundo uma escala de 0 a 100, com base na existência, disponibilidade e na quantidade de serviços/cursos oferecidos em cada cidade.

Tanto o indicador da qualidade ambiental quanto o indicador dos avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos apresentam-se por meio de valores normalizados médios (cujas fórmulas são análogas às anteriormente demonstradas para a determinação do índice médio normalizado de competitividade do preço) obtidos por cidade. Na composição do índice final de competitividade da cidade, nova média foi calculada, baseando-se na conjunção destes três índices, como ilustra a fórmula abaixo:

$$I_f^c = \frac{\overline{I}_p^c + \overline{I}_{qa}^c + \overline{I}_{rh}^c}{3}$$

onde:

- \overline{I}_{qa}^c : índice médio normalizado de competitividade da qualidade ambiental para o *cluster* turístico, específico para cada cidade;
- \overline{I}_{rh}^c : índice médio normalizado de competitividade dos avanços tecnológicos, desenvolvimento e recursos humanos, preço para o *cluster* turístico, específico para cada cidade;
- I_f^c : índice final de competitividade para o *cluster* turístico, específico de cada cidade;

Observa-se, portanto, que na composição do índice de competitividade de uma cidade, a escala utilizada (0 a 100) visou a refletir a importância dos principais componentes do setor turístico existente. Nota-se, também, que existem apenas fórmulas de normalização para os dois últimos indicadores, onde a mensuração é feita a partir da existência, disponibilidade e/ou abrangência com as quais as sub-variáveis são atendidas pelo poder público ou privado. A partir da análise do índice final de competitividade, pode-se constatar as deficiências e apontar as novas oportunidades de negócios em cada cidade integrante do circuito, promovendo, assim, o incremento do desenvolvimento do circuito “Rota dos Tropeiros”.

3 Resultados e Análise

As cidades, circuitos, pólos e distritos necessitam constantemente de se adaptarem às modificações do mercado por meio de diagnósticos, análises e melhorias nos diferenciais turísticos ofertados. Um dos recursos mais utilizados é o estabelecimento de índices capazes de quantificar a situação da qualidade de vida existente numa determinada região e, posteriormente, reduzir ou eliminar as deficiências encontradas, conforme relatam os estudos do *World Travel and Tourism Council*, descritos por Gooroochurn; Sugiyarto (2005). Os índices médios normalizados da competitividade do preço de todas as cidades integrantes do circuito “Rota dos Tropeiros” são apresentados na Tabela 1.

O fato de algumas cidades tirarem zero em alguns quesitos não significa a inexistência do item pesquisado. No caso do transporte público, por

exemplo, a existência de somente uma empresa de ônibus urbano por cidade implica inexistência de competitividade. O monopólio, entretanto, poderia existir desde que houvesse outras opções de transporte, como vans credenciadas e táxis-lotação, o que implicaria na existência de competitividade. Este é um aspecto que deve ser corrigido em todas as cidades componentes do circuito estudado.

A cidade de Formiga, por exemplo, apesar de possuir mais hotéis que as demais, obteve um índice inferior à cidade de Itaipicérica. A explicação para isto residiu no fato de que, com menos opções de escolha e, conseqüentemente, menor variedade de preços, o turista se viu obrigado a pagar por preços mais elevados, aumentando seus gastos na cidade e tornando-a mais competitiva frente às demais.

Tabela 1 - Índices médios normalizados da competitividade do preço das cidades do circuito “Rota dos Tropeiros”

Cidade/Parâmetro	Arcos	Sto. Ant. do Monte	Lagoa da Prata	Itaipicérica	Formiga
Hotel	33,33	54,55	61,82	100	69,75
Restaurante	81,35	75,93	40,75	44,29	100,00
Ag. de viagem	94,96	0	100	0	12,2
Tranp. Público	0	0	0	0	0
Locadora de veículos	0	0	0	0	100
Scores totais	209,64	130,48	202,57	144,29	281,95
Scores médios	41,93	26,10	40,51	28,86	56,39

Dessa forma, o procedimento metodológico escolhido previu a escolha de cinco atividades como forma de reduzir a responsabilidade de atribuição de competitividade a um único item. Assim, a cidade de Formiga pode ser considerada a mais competitiva, sendo a única a obter duas notas máximas nos cinco quesitos pesquisados. Seu diferencial centrou-se na oferta de automóveis para locação, inexistente em outras cidades, e nos preços módicos praticados nos restaurantes.

As cidades de Arcos e Lagoa da Prata apresentaram índices médios normalizados da competitividade do preço com valores muito próximos. A explicação para isto, reside no fato de Arcos possuir restaurantes muito mais competitivos que Lagoa da

Prata, embora os hotéis e agências desta última mostrem-se mais competitivos.

Além destes aspectos já observados, é imperioso que as cidades de Santo Antônio do Monte e Itaipicérica, ambas com as notas mais baixas no tópico referente à competitividade do preço, criem agências de estímulo ao turismo e incrementem as opções de restaurante. A observação de todos os seus pontos fracos e a adoção de medidas de correção podem aumentar a competitividade destas cidades e dinamizar a rota como um todo.

A Tabela 2 apresenta os índices médios normalizados da qualidade ambiental de todas as cidades integrantes do circuito “Rota dos Tropeiros”. Os

maiores índices foram obtidos pelas cidades de Arcos e Lagoa da Prata, notadamente marcadas pela presença de estações de tratamento de esgoto. Arcos se destaca pela construção do novo aterro sanitário, em 2005, seguindo todas as normas previstas pela legislação e pela eficiência crescente de seus programas de reciclagem, resultado de um

trabalho de informação e conscientização, realizado conjuntamente com a população numa articulação entre os setores público e privado. Em Lagoa da Prata, o destaque foi a criação do Conselho de Desenvolvimento do Meio Ambiente (Codema) e as suas ações direcionadas à orientação das empresas quanto aos cuidados com o ar, solo e água.

Tabela 2 - Índices médios normalizados da qualidade ambiental das cidades do circuito “Rota dos Tropeiros”

Cidade / Parâmetro	Arcos	Sto. Ant. do Monte	Lagoa da Prata	Itapecerica	Formiga
Coleta, proc., fiscalização do lixo	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Estação de Tratamento Esgoto	100,00	0	100,00	100,00	0
Reciclagem / aprov. de subprodutos	100,00	50,00	100,00	0	100,00
Água tratada / esgoto canalizado	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Cont. gases / outros prog. Ambientais	50,00	0	50,00	0	100,00
Scores totais	450,00	250,00	450,00	300,00	400,00
Scores médios	90,00	50,00	90,00	60,00	80,00

A inexistência de uma estação de tratamento de esgoto na cidade de Formiga pode ser apontada como o fator responsável por sua classificação em segundo lugar na qualidade ambiental, mesmo obtendo notas máximas em todos os outros quesitos. Porém, tanto Formiga quanto Santo Antonio do Monte, cidade que também não possui este serviço, devem estar atentas para as normas ambientais nacionais vigentes, as quais determinam prazos para as construções de estações de tratamento de esgoto, conforme o tamanho da população lotada. Formiga, entretanto, merece destaque pela atuação de seus órgãos de fiscalização ambiental e por seus programas direcionados à educação ambiental da população e dos estudantes nas escolas públicas e particulares, além de ser a única cidade da região a possuir um curso de nível técnico em “Gestão Ambiental”.

A análise do índice médio normalizado da qualidade ambiental das cidades de Santo Antonio do Monte e Itapecerica, ambas com as notas mais baixas nesta

variável, revela quais devem ser as prioridades a serem trabalhadas pelos órgãos responsáveis destes municípios. A carência de programas de reciclagem e aproveitamento de subprodutos em Itapecerica e a ausência de uma estação de tratamento de esgoto em Santo Antônio do Monte, conforme já salientado, são itens particularmente preocupantes, principalmente ao se levar em consideração os danos que podem ser causados ao meio ambiente e, conseqüentemente, com a perda dos potenciais atrativos turísticos nestes municípios. Ademais, há de se considerar que a falta de um órgão que controle a emissão de gases e outras formas de agressão ao ar, solo e água e a ausência de programas de educação ambiental nestas cidades são problemas relativamente simples, passíveis de correção, desde que exista uma articulação entre todos os setores da sociedade envolvidos.

A última variável componente do índice de competitividade, composta pelos avanços

tecnológicos, grau de desenvolvimento e recursos humanos de cada município é mostrada na Tabela 3. As cidades de Arcos, Lagoa da Prata e Formiga empataram na obtenção dos melhores índices médios para os avanços tecnológicos, grau de desenvolvimento e recursos humanos. A cidade de Formiga se destaca pela existência de cursos de graduação em nível superior destinados ao mercado turístico, embora deixe a desejar em outros quesitos, como a baixa disponibilidade de telefones públicos, a pequena área de cobertura do serviço móvel de telefonia celular em relação ao tamanho do município. De maneira semelhante, o município de Arcos também carece de programas de estímulos à modernização e atualização tecnológica, além de cursos técnicos voltados à formação de profissionais em turismo e hotelaria. Já o município de Lagoa da Prata, igualmente deficiente neste último aspecto relatado em Arcos, ainda precisa de investimentos na construção de uma casa de cultura e teatro, onde se possa promover peças e outros espetáculos destinados à valoração da cultura e arte local, como o existente em Arcos, um aspecto positivo desta

cidade. Lagoa da Prata, por sua vez, destaca-se pela criação do Conselho Público de Promoção do Trabalho (CAPT), um programa que busca, por meio de parcerias diversas, o incentivo à aquisição de equipamentos e a realização de cursos para inserção no mercado de trabalho por meio de capacitação e/ou correção de defasagem tecnológica.

As cidades de Santo Antonio do Monte e Itapecerica obtiveram, respectivamente, as menores médias para os índices de avanços tecnológicos, grau de desenvolvimento e recursos humanos. O baixo grau de desenvolvimento tecnológico, as dificuldades de acesso à Internet, a ausência de instituições e cursos técnicos destinados à formação de profissionais em turismo e de programas para a melhoria destes índices são os problemas mais graves a serem enfrentados por esses municípios. A esses problemas, some-se, ainda, a ausência de um espaço em Santo Antônio do Monte para a apresentação de peças teatrais, feiras e outras demonstrações de arte e cultura, problema análogo ao reportado para a cidade de Lagoa da Prata.

Tabela 3 - Índices médios normalizados dos avanços tecnológicos, grau de desenvolvimento e recursos humanos das cidades do circuito “Rota dos Tropeiros”

Cidade/Parâmetro	Arcos	Sto. Ant. do Monte	Lagoa da Prata	Itapecerica	Formiga
Internet / Prog. Inclusão Digital	100	50	100	50	100
Biblioteca	100	100	100	100	100
Telefones pub./Tel. Celular	100	100	100	100	50
Teatros e transg. / Periódicos	100	50	50	100	100
IES / IEP / Cursos form. Turística	50	0	50	0	100
Grau desenv. / outros progr. desenv. tec.	50	0	100	0	50
Scores totais	500	300	500	350	500
Scores médios	83,33	50,00	83,33	58,33	83,33

Finalmente, a Tabela 4 apresenta os índices médios finais normalizados da competitividade,

a qual reúne todos os três índices anteriormente descritos e discutidos.

Tabela 4 - Índices finais normalizados da competitividade do circuito “Rota dos Tropeiros”.

Cidade/Parâmetro	Arcos	Sto. Ant. do Monte	Lagoa da Prata	Itapecerica	Formiga
Competitividade do preço	41,93	26,10	40,51	28,86	56,39
Qualidade ambiental	90,00	50,00	90,00	60,00	80,00
Av. tecnológico, desenv. e rec. Humanos	83,33	50,00	83,33	58,33	83,33
Scores finais totais	215,26	126,10	213,84	147,19	219,72
Scores finais médios	71,75	42,03	71,28	49,06	73,24

Pode-se afirmar que a cidade de Formiga, segundo o método utilizado, foi a mais competitiva do circuito, seguida por Arcos e Lagoa da Prata, respectivamente, em segundo e terceiro lugar. Dentre os vários fatores já mencionados para isso, acrescenta-se o tamanho da cidade, que por si só, constitui num elemento de atração de pessoas, as quais praticam os mais variados tipos de turismo, notadamente o de negócios (graças ao grande número de empresas e a dimensão do comércio) e o de lazer (por abrigar parte considerável do Lago de Furnas). Itapecerica, detentora de um belo casario colonial, e Santo Antônio do Monte, possuidora de grandes recursos naturais, foram classificadas, respectivamente, em quarto e quinto lugar.

Essa ordem revela a necessidade de investimentos que tornem estas cidades mais competitivas umas frente às outras dentro do circuito “Rota dos Tropeiros”, não com um intuito prejudicial, mas sim no sentido de um fortalecimento conjunto da rota como um todo. A criação de um circuito carismático, dinâmico e, conseqüentemente, competitivo em relação aos demais destinos turísticos do país, passa por um processo de contínua avaliação, divulgação e investimentos em todos os elos de sustentação da atividade turística, o que inclui o desenvolvimento equitativo de suas cidades componentes.

4 Conclusão

O presente artigo buscou a identificação e a mensuração dos mecanismos que regem a

competitividade das diferentes cidades integrantes do circuito “Rota dos Tropeiros”. Segundo a metodologia empregada, a cidade de Formiga foi a mais competitiva do circuito, seguida, respectivamente por Arcos, Lagoa da Prata, Itapecerica e Santo Antônio do Monte. Estas últimas devem centrar seus esforços na criação de organismos mais eficientes de promoção de leis ambientais, investimentos na infra-estrutura básica e turística, capacitação de recursos humanos além de conceder benefícios ao comércio local bem como promover a instalação de novos projetos. A conscientização das organizações públicas e privadas nesse processo é fundamental para alcançar, por meio dos esforços coletivos, o incremento da competitividade da “Rota dos Tropeiros” frente aos outros circuitos turísticos existentes no estado.

Percebeu-se a necessidade de articulação entre as diversas esferas da sociedade e o poder público nos vários aspectos anteriormente citados, a fim de tornar a “Rota dos Tropeiros” mais competitiva como um todo, fomentando novas modalidades de turismo geradas a partir do realce das vocações de cada cidade. Acredita-se que a observação destes índices e os ajustes necessários à correção dos mesmos podem aumentar a competitividade regional do circuito, trazendo benefícios aos turistas, aos nativos, às organizações públicas e privadas, podendo constituir em um modelo de desenvolvimento local a ser praticado em outras regiões do Brasil.

Referências

- BERNARDO, M.S.; SILVA, A.; SATO, S. Distritos industriais – *Clusters*. In: COMISSÃO DE PESQUISA E PUBLICAÇÕES DA FEA/USP. **Texto para discussão – série contabilidade**. Ribeirão Preto: Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia e Administração. 1999.
- CAMARA, M.R.G.; GUERREIRO, G.A.; GUIMENEZ, F.P.; SETFANO, S.R.; DUTRA, I.S.; GOMES, R.C.O.; TORRES, N.P.P.; PETTELLI, M.; PELLISSON, C.; ALIGLIERI, L.A. Competitividade e a formação de *Cluster* na indústria moveleira de Arapongas. In: MONTOYA, M.A.; ROSSETO, C.R. (ed). **Abertura Econômica e competitividade no Agronegócio Brasileiro impactos regionais e gestão estratégica**. Passo Fundo: UPF, 2002.
- CASARROTO FILHO, N. **Redes de pequenas e médias empresas e desenvolvimento regional: estratégias para a conquista da competitividade local com base na experiência italiana**. São Paulo: Atlas, 2001.
- CUNHA, S.K.; CUNHA, J.C. 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**, Rio de Janeiro: ANPAD, v. 8, 2 ed. Especial, 2005.
- DENK, A; CÁRIO, S.A.F. Análise das condições competitivas do *Cluster* moveleiro da região de São Bento do Sul em Santa Catarina. In: CÁRIO, S.A.F.; PEREIRA, L.B.; SCHÜNEMANN, A.J. (ed.). **Características da estrutura de mercado e do padrão da concorrência de setores industriais selecionados de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, Programa de Pós-Graduação em Economia, 2002.
- FUSCO, J.P.A.; RODRIGUES, A.M. Análise de um *Cluster* alimentício baseada no conceito de redes robustas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 22, 2002, Curitiba. **Anais...** Curitiba, 23 a 25 de outubro de 2002. ENEGEP, 2002. (CD-ROM).
- GARRIDO, J.M.D.A. **Modelos multiorganizacionais no turismo: cadeias, Clusters e redes**. 2001. 124p. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA.
- GOOROOCHURN, N.; SUGIUARTO, G. **Competitiveness indicators in the travel and tourism industry**. Nottingham: World Travel and Tourism Council - Tourism and Travel Research Institute, 2005.
- HJALAGER, A.M. Repairing innovations defectiveness in tourism. **Tourism Management**, v.23, 2002.
- HUYBERS, T.; BENNETT, J. Inter-firm cooperation at nature-based tourism destinations. **The Journal of Socio-Economics**, v.32, 2003.
- KOZAK, M.; RIMMINGTON, M. Measuring tourist destination competitiveness: conceptual considerations and empirical findings. **Hospitality Management**, v.18, 1999.
- LOIOLA, E. Turismo e desenvolvimento local sustentado. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 38, n.5, 2004.
- MELIÁN-GONZÁLEZ, A.; GARCÍA-FALCÓN, J.M. Competitive potential of tourism in destinations. **Annals of Tourism Research**, v. 30, n.3, 2003.
- PORTER, M. *Clusters* and the new economics of competition. **Harvard Business Review**, 1998.
- _____. **Competição: estratégias competitivas essenciais**. 4 ed. Rio de Janeiro: Campus. 1999.
- SILVA, J.A.S. **Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em cluster**, 2004. Tese (Doutorado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) – Escola de Comunicações e Artes, USP, São Paulo.
- TRIVINÕS, A.N.S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.