

A ANÁLISE ECONÔMICA DOS TRANSPORTES TURÍSTICOS BRASILEIROS

SANTOS, Rodrigo Amado dos.

Docente do Curso de Bacharelado em Turismo da Faculdade de Ciências Humanas (FAHU) da Associação Cultural e Educacional de Garça (ACEG).
Bacharel em Turismo – Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP). Mestre em Ciências Sociais - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Marília. Doutorando em Geografia - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Rio Claro

profrodrigoamado@gmail.com

KONISHI, Livia.

Acadêmica do Curso de Bacharel em Turismo pela Faculdade de Ciências Humanas (FAHU) da Associação Cultural e Educacional de Garça (ACEG)

li.konishi@hotmail.com.br

RESUMO:

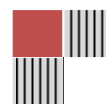
Pode-se afirmar que, existem três tipos de pilares de sustentação para que a atividade turística consiga desenvolver-se do ponto de vista econômico: meios de transporte, mercado e produtos turísticos. Portanto, torna-se indubitável o fato de que o desenvolvimento da atividade turística, independentemente do nível em que está sendo observada – seja mundial, nacional, regional e local – esta atividade torna-se intrinsecamente ligada à planificação dos transportes, seja na vertente aérea, terrestre, marítima ou hidroviária. Assim, como forma de se tentar conceituar essa logística que está inserida na compreensão da relação entre transportes e turismo, pode-se afirmar que esta relação poderia ser entendida como a “ponte” que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), interligando conseqüentemente, vários destinos turísticos entre si. Desta forma, o objetivo aqui almejado por este trabalho dar-se-á na análise econômica que o transporte turístico representa para o desenvolvimento pleno da atividade turística como um todo, uma vez que se sabe ser de extrema importância o desenvolvimento de informações que abordem todos os alicerces que possibilitam a execução das atividades turísticas em solo brasileiro.

Palavras-chave: Planejamento. Transportes. Turismo.

ABSTRACT:

We can say that there are three types of sustainable pillars for that the touristic activity might developed in an economical point-of-view: transports, trade and touristic products. So, it's unquestionable the fact that the development from the touristic activity, regardless of the way it's observed – world, national, regional and local – this activity becomes intrinsically linked to the transports planning, no matter what is its part: air, earth or sea. So, the only way to try to concept this logistics that is included the understanding of the relationship between transport and tourism, we can say that this relation could be understood like a “bridge” that links the origin of a tourist trip to a destination (and vice versa), linking, a lot of touristic destines among them. This way, the objective plenty in this study will be the economical analyses that the touristic transportation shows to the full development of the touristic activity, once that we kwon its importance to the information development that point all the pillars that are enable to provide the execution of this touristic activity in Brazil.

Key-words: Planning. Tourism. Transport.



Para tanto, iniciar-se-á esta análise perante um dos meios que mais chamam a atenção, seja pelas cifras astronômicas¹ que são observadas em seu entorno ou pelo impacto que tais atividades geram as localidades que acabam usufruindo, direta ou indiretamente, de seus produtos e serviços. Desta forma, no Brasil, segundo Palhares (2002, p.24), o transporte aéreo é

“um caso típico de setor sem foco voltado para o turismo. Sua regulamentação sempre esteve mais favorável a preservar as empresas aéreas nacionais, seus capitais e empregos, a permitir uma abertura do mercado à concorrência estrangeira que possibilitasse o barateamento do acesso dos brasileiros ao mercado turístico doméstico”.

Neste cenário, o que se percebe é que a falta de uma verdadeira competitividade interna, que apenas fora incentivada a partir do ano de 1990, porém apenas regulamentada no ano de 2001, permitiu grandes disparidades nos preços das tarifas, o que tornou algumas viagens ao exterior mais baratas do que no mercado doméstico. Além disso, segundo dados do DAC (Departamento de Aviação Civil)

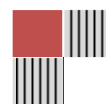
“a demanda por viagens ao exterior sofreu mais uma retração no ano de 2001, agravada, sem dúvida alguma, pelos atentados terroristas ocorridos em 11 de setembro nos Estados Unidos. O índice de aproveitamento no segmento internacional foi reduzido para aproximadamente 67% e os resultados negativos foram agravados em relação a 2000 com prejuízo de R\$ 473 milhões”.

Como muitos custos no transporte aéreo estão atrelados ao dólar, a saúde financeira das empresas brasileiras ficou ainda mais comprometida com a desvalorização cambial. Este fato veio agravar ainda mais a situação de algumas companhias, que haviam acumulado prejuízos durante as décadas de 1980 e 1990. Assim, de acordo com PALHARES (*apud* LUZ, p. 144) “enquanto no Brasil houve 21.24 milhões de embarques no ano de 1996 (em todos os setores de transporte aéreo), o equivalente a 13,6% da população (156 milhões, de acordo com o censo da época), nos Estados Unidos foram 580 milhões de embarques, valor 2,3 vezes maior do que a sua população (252 milhões de habitantes)”. O cenário do transporte aéreo no Brasil vem apresentando interessantes mudanças, ainda que muitas delas a passos lentos. PALHARES (2002, p.141) afirma que:

“o surgimento de novas empresas, principalmente o caso da Gol Transportes Aéreos, o término das operações da TransBrasil no início de 2001, além da indefinição quanto à criação de uma agência regulatória específica para o setor, a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), são apenas alguns dos fatos que ocorreram no ano de 2001”.

Apenas para se ter uma idéia, a TAM encerrou o ano de 2001 com 30,7% do mercado doméstico (no ano de 2000 tinha 27,1%), enquanto a Varig permaneceu em segundo lugar com

¹ De acordo com os dados da ANAC (2007, pág. 01) “as empresas de transporte aéreo regular em 2007 apresentaram perdas mais elevadas que no período anterior. Em 2006 o resultado negativo foi de R\$ 173 milhões e em 2007 o resultado negativo atingiu a R\$ 1.270 milhões”.



28,7% (no ano anterior tinha 31,3%). A Vasp alcançou a terceira posição com 14,3% do mercado em 2001, o que representou uma pequena queda em relação ao ano anterior, quando obteve 14,97% do mercado. A Rio-Sul, em quarto lugar, obteve 8,78% de participação do mercado em 2001. No ano anterior, sua marca foi de 9,31%. Já a TransBrasil, apesar de ter encerrado suas operações, conseguiu fechar o ano em quinto lugar, com 7,83% de participação. (ANAC, 2001)

Já no que diz respeito ao transportes rodoviários, estes poderiam ser considerados ferramentas necessárias, por parte daqueles que não possuem uma renda suficientemente elevada para estarem usufruindo das conveniências do transporte aéreo, para a prática de um turismo mais centrado em usufruir e explorar atrativos e produtos turísticos não tão distantes de um dado ponto de origem, ajudando assim, o desenvolvimento de um turismo mais regional e local.

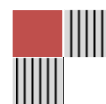
O que se percebe é que os veículos rodoviários modernos, principalmente o automóvel e o ônibus, assim como o avião, proporcionam o acesso à atividade turística a um número cada vez maior de indivíduos em nossa sociedade². Enquanto os transportes terrestres foram responsáveis por dar acesso a regiões com distâncias de curto e médio percurso, o os transportes aéreos fizeram com que o turismo pudesse ser efetuado em escala mundial com grande velocidade e alcance.

Já os ônibus oferecem a possibilidade de deslocamento de um maior número de pessoas, seja estes deslocamentos regulares ou fretados. No caso dos serviços regulares, tais transportes oferecem comodidade e segurança para aqueles que não queiram dirigir seus próprios veículos ou para turistas que não possuam um automóvel particular. Em decorrência disso, Palhares (2002, p.190) afirma que “diferente de muitos outros países do mundo, não é o automóvel que ocupa, no Brasil, o primeiro lugar como forma de transporte turístico, mas sim o ônibus”³.

Com a importância cada vez maior que os automóveis possuem para a geração do turismo, o baixo porcentual de estradas pavimentadas e o péssimo estado de conservação que grande parte da rede apresenta, o turismo no Brasil fica altamente prejudicado. Sem sinalização adequada e com estradas extremamente perigosas, não só em termos de infra-estrutura, mas também em função da imprudência de motoristas e da falta de um sistema mais rigoroso de fiscalização, o turista internacional sente-se pouco atraído a alugar veículos no País para conhecê-lo, optando por utilizar

² Apenas para se ter uma noção, de acordo com os dados disponibilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a variação mensal de volume de veículos em 2007 relativa ao tráfego de veículos no trecho sob a responsabilidade da Concessionária da Rodovia Presidente Dutra (NOVADUTRA) entre o trecho da BR 116/RJ/SP (de aproximadamente 402 km) foi de 56.866.614. (ANTT, 2007, pág. 36)

³ De acordo com Palhares (2002) a distribuição modal do turismo doméstico brasileiro no ano de 1998 ficou caracterizada como: 49,6% ônibus, 30,9% carro, 6,8% aéreo, 6,1% ônibus de excursão, 2,2% mar/rios, 1,3% trem, 1% carro alugado e 2,1% outros.



outro modo de transporte ou simplesmente escolhendo outro destino turístico que apresente melhores infra-estruturas de acesso⁴.

Outro fato a ser perceber é que através dos incessantes avanços tecnológicos que acabaram, de certa forma, influenciando o rendimento e a operacionalização de quaisquer meios de transportes, os transportes hidroviário-marítimos, que em um passado não tão tardio assim eram os responsáveis em transportar passageiros de um país para o outro, começam a sofrer um processo contínuo de degradação, enfrentando um duro processo de anulação quando comparado aos outros dois meios citados anteriormente.

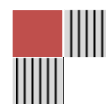
Tal problema não se deve, única e exclusivamente, ao fato de que os transportes hidroviário-marítimos apresentam menor velocidade do que os aéreos, mas também porque o avião apresenta, no caso do transporte de passageiros, tarifas mais baixas. Outra vantagem do transporte aéreo sobre o hidroviário é o fato de interligar praticamente qualquer região do globo, sem se restringir às regiões litorâneas ou àquelas providas de rios ou lagos. Com isso, Palhares (2002, p. 233) afirma que as empresas marítimas passaram “a cada vez mais se dedicar ao transporte de carga: grãos (sólidos, líquidos e gases), carga geral e, principalmente contêineres. As companhias de navegação de passageiros começaram então a explorar outros segmentos, tais como o dos cruzeiros marítimos”.

Contudo, nesse segmento, existe a prática de uma atividade que ainda chama atenção: os cruzeiros marítimos. O grande objetivo de um cruzeiro marítimo é fazer com que seus hóspedes desfrutem de excelentes infra-estruturas, além de poderem visitar pontos turísticos ao longo de suas viagens. Desta forma, devido ao alto grau de especialização que tais meios de transporte apresentam, é possível encontrar cruzeiros específicos para famílias com crianças, casais em lua-de-mel, solteiros, praticantes de esportes, cruzeiros para conferências ou reuniões de empresas, entre outros.

Segundo PALHARES (2002, p.239) “o crescimento da indústria de cruzeiros marítimos deve-se não apenas a segmentação do setor, à diversificação do produto e à oferta de novos destinos, mas também ao fato de os preços das viagens terem diminuído consideravelmente”. Muitas viagens deste tipo podem chegar a custar quase à metade da estada em um hotel de mesmo padrão (cinco estrelas). Estudos desenvolvidos pela *International Council of Cruise Lines* (PALHARES – 2002, p.240), destacam da seguinte forma a importância dos cruzeiros marítimos:

A variação de destinos é tão grande que os cruzeiros marítimos estão presentes em 1.800 portos de todo o mundo; Mais de 60 milhões de pessoas estiveram hospedadas em navios de cruzeiros marítimos durante as décadas de 1980 e 1990; 95% dos cruzeiros vendidos por

⁴ Ver: Palhares (2002).



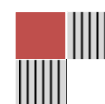
agentes de viagens (apenas nos Estados Unidos, um bilhão de dólares foram pagos de comissão para agentes de viagens no ano de 1998); no ano de 1999, as empresas de cruzeiros marítimos movimentaram 15,5 bilhões de dólares apenas na economia norte-americana.

Já no que diz respeito ao transportes ferroviários, este quando voltado ao segmento turístico começam a despertar um maior interesse por parte do mercado turístico, principalmente aqueles voltados às viagens cênicas, como os trens panorâmicos, e as viagens nostálgicas efetuadas em antigas locomotivas a vapor, tais como a mairias-fumaças. Essas ferrovias iniciavam-se nas fazendas do interior e terminavam na região portuária dos principais centros. Poucas linhas interligavam as principais cidades dos Estados e menor ainda era o número de ligações interestaduais. PALHARES (2002, p. 339) afirma que tal crescimento “manteve-se até a década de 1930, quando então o País já possuía 30 mil quilômetros de via”.

Com a crise do café, somada à industrialização do País a partir da década de 1930 e a implantação do rodoviarismo na década de 1950 o sistema ferroviário brasileiro entrou em crise. A movimentação de passageiros, segundo PALHARES (2002, p. 340) “caiu de sete bilhões e pkm, no ano de 1954, para 0.44 bilhão de pkm em 1999”. As concessões ferroviárias, que eram praticamente controladas por capital privado internacional, tornaram-se empresas pelo Governo Federal que, a partir de 1957, as centralizou junto à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), enquanto os trens urbanos eram administrados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). PALHARES (2002, p. 340) afirma que “a situação ficou insustentável uma vez que as empresas estatais (...) não possuíam capacidade para formular e implementar estratégias agressivas para atrair clientes com a oferta de serviços novos ou de melhor qualidade”.

Tabela 01: Movimento financeiro realizado no período de 1995 – 1997 (Fonte: Anuário Estatístico do Brasil – IBGE – 1998).

ESPECIFICAÇÃO	DADOS NÚMERICOS.		
	1995	1996	1997
Movimento financeiro (1.000 R\$)			
Receita total	7.955.515	4.190.745	4.377.022
Despesa total	11.131.563	7.266.717	6.901.975
Investimento realizado (1.000 R\$)	206.024	959.316	1.832.342



Contudo, apesar dos dados que aqui foram apresentados, atualmente percebe-se que há uma grande carência de estudos no que diz respeito aos impactos, sejam eles negativos ou até mesmo positivos, que a atividade exerce sobre as comunidades autóctones brasileiras onde a mesma encontra-se instaladas. Da mesma forma, dentro da área de transportes turísticos não existem estudos específicos que delimitam a verdadeira importância de tais meios para o contínuo desenvolvimento da atividade turística.

Passos começam, mesmos que desordenados e desritmados, ser dados para que a atividade turística comece a perder seus ares de amadorismo, enquanto uma atividade profissional e de uma verdadeira importância econômica indubitável, prova disso é o trabalho que começa a ser realizado pelo Ministério do Turismo, na figura do Plano Nacional do Turismo, uma conduta descentralizada por parte do Governo Federal, onde caberá a todos os setores da comunidade brasileira, a fiscalização da implementação e execução da atividade turística em todo o solo brasileiro.

REFERÊNCIAL BIBLIOGRÁFICO

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do transporte aéreo de 2001**. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/anuarioEconomicoTransp2007.pdf>. Acesso em: 20/10/2002.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Anuário do transporte aéreo de 2007**. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/anuarioEconomicoTransp2007.pdf>. Acesso em: 20/04/2009.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Anual 2007: rodovias reguladas pela ANTT**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/relatorios/rodoviario/RelatorioAnual2007.pdf>. Acesso em: 20/04/2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Anuário Estatístico do Brasil**. Brasília: IBGE, 1998.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

