

A RELAÇÃO ENTRE TURISMO E TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL

Fátima Priscila Morela Edra

Márcio Peixoto de Sequeira Santos (Orientador)

Respício Antônio do Espírito Santo Júnior (Orientador)

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Programa de Engenharia de Transportes – COPPE

RESUMO

O estudo propõe suprir a lacuna existente no conhecimento sobre a inter-relação entre turismo e transportes, mais precisamente transporte aéreo. O Brasil foi escolhido como campo de análise por estar inserido numa política de incentivo ao fenômeno turístico.

Apresentar-se-á a atividade turística, seu funcionamento e sua importância para a sociedade tomando por base o Plano Nacional de Turismo – PNT -, adotado para o período compreendido entre os anos de 2003 e 2007, e fazendo-se uma relação com a política adotada para o transporte aéreo no mesmo período. O trabalho verificará aspectos que contribuem ou dificultam a obtenção das metas propostas pelo PNT. Também são apresentadas sugestões para o melhor desempenho do setor.

ABSTRACT

The study has as objective to supply the existing gap in the knowledge on the interrelation between tourism and transports, more necessarily air transportation. Brazil was chosen as field of analysis for being inserted in one politics of incentive to the phenomenon tourist.

Show the activity tourist, its functioning and its importance for the society. Being based on the National Plan Tourism – PNT – adopted for the understood period it enters the years of 2003 and 2007, a relation with the politics adopted for the air transportation becomes. The work verifies aspects that contribute or make it difficult the attainment of the goals proposals for the PNT. Also suggestions for the best performance of the sector are presented.

1. INTRODUÇÃO

Os desenvolvimentos do turismo e dos transportes estão intimamente ligados. Turismo implica em deslocamentos para fora do lugar de residência habitual e o transporte é necessário para esta ação. Transportes existem para levar pessoas de uma origem para um destino, desde que haja motivação para que este deslocamento ocorra; o turismo pode atrair ou aumentar a demanda para regiões com baixo interesse comercial.

Lickorish e Jenkins, 2000, afirmam que o desenvolvimento do turismo está dividido em quatro estágios que, por sua vez, estão atrelados ao desenvolvimento dos transportes. O estágio que os autores chamam de a *decolagem* do turismo é justamente o período após a II Guerra Mundial com o início do transporte aéreo comercial. Isto se deve ao fato do avião ter possibilitado percorrer maiores distâncias em menor tempo. Além disso, a partir da década de 1970, um maior número de pessoas passaram a ter acesso a este meio de transporte incentivadas pelas facilidades de pagamento oferecidas a partir do parcelamento das tarifas e pelo fomento do turismo de massa, onde Agências de Viagens e Turismo fretavam aeronaves visando baratear custos.

Os deslocamentos, ou melhor, as viagens, ganharam outra dimensão. O homem não precisava mais dispor de grandes quantidades de tempo para conhecer regiões mais distantes ou até outros continentes, o avião proporcionava a realização dessas viagens em tempo muito menor. E quanto

ao dinheiro, rapidamente as empresas se adaptaram a economia de seus países e aos países que tinham por objetivo atrair sua população como demanda.

No cenário mundial atual, o turismo pode ser considerado a única atividade capaz de colocar os países em igualdade de competição, pois é através desta atividade que a economia pode alcançar mais rapidamente o equilíbrio da balança comercial. Mas para isso o transporte aéreo, principalmente no caso do Brasil, é de extrema importância, pois é através dele que a demanda se desloca.

Tabela 1: Evolução do turismo e transportes

Estágio	Nome	Veículos	Viagens	Incentivos
1°	Os primórdios	Cavalo	Educacional	Crescimento industrial *
2°	A era das ferrovias	Trem e navios a vapor	<i>Grand-tour</i>	Indústria de viagens #
3°	Entre-guerras	Automóveis e ônibus fretados	Turismo social	Desenvolvimento técnico
4°	<i>Decolagem</i> do turismo	Avião e carro ↑ Trem e navio ↓	Turismo segmentado	Avanços tecnológicos
5°	<i>Nova era</i>	Avião, carro, trem e navio	Turismo de negócios e ecológico	Gerenciamento da mobilidade

* Aumento gradual da riqueza, extensão das classes de comerciantes e profissionais, efeitos da reforma e secularização da educação.

Agências e operadoras de turismo.

Fonte: adaptado pelo autor de Lickrisk, 2000.

2. RELEVÂNCIA

Com o desenvolvimento da tecnologia o número de informações cresce a cada dia, a cada instante. Em questão de segundos ficamos sabendo o que acontece em outras partes do mundo. A globalização, que já se acreditou ser utopia, chega aos nossos dias.

Mas são também estas informações que facilitam o conhecimento dos homens em relação aos locais que não fazem parte do seu cotidiano. É o que na atividade turística chama de Turismo Virtual, e que acaba influenciando na escolha do próximo destino.

Segundo a Organização Mundial de Turismo, a atividade turística já se apresenta como a segunda atividade mundial mais importante na geração de riqueza, ficando atrás apenas da indústria do petróleo e seus derivados. Por isso, há uma corrida dos países para implantarem ou ampliarem esta atividade em seus territórios. Dois focos tornam-se principais: *atrair fluxos internacionais e fomentar os fluxos internos*.

No caso do Brasil, em relação aos fluxos internacionais, devido estar geograficamente mal localizado, por estar posicionado distante dos países com moedas mais fortes (Estados Unidos e Europa, principalmente) onde a população possui maior disponibilidade de renda para direcionar ao turismo, o transporte aéreo torna-se o principal meio de acesso. Em relação aos fluxos internos também é importante, porque, devido à sua dimensão, os deslocamentos de ponta a ponta do país carecem de um tempo livre muito maior.

O transporte aéreo é um dos elementos mais importantes, senão o mais relevante, para que esta atividade aconteça e se efetive. Entretanto, em nenhum momento da história do país foi-se elaborado um plano onde turismo e transportes estivessem ligados.

3. OBJETIVOS

O objetivo geral do trabalho será verificar a inter-relação existente entre as políticas do turismo e do transporte aéreo, a partir do Plano Nacional de Turismo 2003-2007, apontando aspectos que poderiam ser adaptados para um melhor desempenho. Entretanto, algumas outras ações se fazem necessárias, tais como:

- Compreender como a atividade turística ocorre e de que maneira os transportes aéreos influenciam no seu desenvolvimento;
- Estudar a política adotada para o turismo, compreendida entre os anos de 2003 e 2007, e a política em vigor para o transporte aéreo no mesmo período;
- Analisar os efeitos da política do transporte aéreo na atividade turística, verificando aspectos favoráveis e desfavoráveis;
- Sugerir alternativas, visando melhor integração entre os dois setores, e consequentemente, melhores resultados.

4. METODOLOGIA

O trabalho iniciou-se com pesquisas de gabinete (bibliográficas) para obtenção de dados sobre o desenvolvimento da atividade turística e do transporte aéreo. Em seguida (fase atual), realizou-se uma comparação entre o desempenho dos dois setores para verificação da inter-relação existente. A próxima etapa propõe-se em verificar as perspectivas futuras para os setores baseando-se no atual cenário.

5. RESULTADOS ALCANÇADOS E AINDA ESPERADOS

Em relação à Atividade Turística, pôde ser verificado que o setor, apesar de muito antigo no mundo, possui um planejamento recente, principalmente no Brasil, que adotou medidas descontinuadas ao longo dos anos prejudicando seu desenvolvimento. O planejamento no País, se existe uma data de início, essa pode ser considerada a partir da década de 1990 com a implantação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo, substituído em 2003 pelo atual Plano Nacional de Turismo como forma de ajuste para melhor desempenho. Entretanto, este Plano possui previsão de metas para 2007 que, embora não citado diretamente, só serão atingidas mediante o bom funcionamento do setor de transporte aéreo.

Tabela 2: Metas do Plano Nacional de Turismo 2003-2007

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Gerar um milhão e 200 mil empregos2. <i>Atrair 9 milhões de turistas internacionais para o Brasil</i>3. Obter 8 bilhões de dólares de ingresso4. <i>Sacudir o Brasil para que os brasileiros viajem e conheçam o Brasil</i>5. <i>Possibilitar que os brasileiros possam viajar para o Brasil inteiro e que os turistas estrangeiros possam Vir para o Brasil em todos os estados.</i> |
|--|

No caso do setor de Transporte Aéreo, o que se observou foi uma sucessão de medidas que vem sendo adotadas, uma re-regulamentação do setor, principalmente a partir da década de 1990. Este fato tem ocasionado severas mudanças para o setor e gerado um clima de instabilidade, empresas até então consolidadas, devido ao acúmulo de dívidas, suspenderam operações ao mesmo tempo em que novas empresas surgiram no setor. Entretanto, o que se estuda no atual momento é exatamente o surgimento dessas novas empresas, a pergunta que se faz é sobre a capacidade do mercado em relação à oferta e a demanda. Essas empresas aparecem e crescem por haver demanda, ou apenas para substituírem as antes existentes? Se estiverem apenas substituindo, como atuarão nos próximos anos?

Após o término do estudo sobre o setor de Transporte Aéreo, acredita-se poder apresentar uma análise sobre a necessidade dos setores adotarem políticas integradas. Importante ressaltar que, durante a pesquisa, foram coletados dados em que indicam que 90% dos passageiros de transporte aéreo são turistas, ou seja, a demanda do transporte aéreo é basicamente proveniente do turismo, logo, para existir, é preciso que haja o turismo no País. Se este possui uma grande extensão minimizada por deslocamentos efetuados pelo modal aéreo e só recebe turistas internacionais em potencial pelo mesmo modal, medidas visando melhorar a operacionalidade dos dois setores facilitará seus desempenhos e beneficiará o País. Questão esta que poderá ser levantada até como sugestão para outros trabalhos, a contribuição do turismo e do transporte aéreo para o PIB do país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, J. V. (1998) *Turismo fundamentos e dimensões*. Editora Ática. São Paulo.
- ANGELI, M. N. B. (1991) *Planejamento e organização em turismo*. Papirus. Campinas, São Paulo.
- BOULLÓN, R. (1990) *Planificación de Espacios Turísticos*. Trillas. México.
- CONGRESSO BRASILEIRO DA ATIVIDADE TURÍSTICA (2003) *I Seminário Internacional de Turismo e Desenvolvimento*. Brasília.
- FAYOS, E. (1994) *Competitividad y calidad en la Nueva Era del Turismo*. Estudios Turísticos, Nro. 123, pp.5-10.
- FERNANDES, I. P. (2002) *Economia do turismo*. Campus, Rio de Janeiro.
- GURRÍA DI-BELLA, M. (1991) *Introducción al turismo*. Trillas. México.
- LICKORISH, L., JENKINS, C. (2000) *Introdução ao turismo*. Rio de Janeiro, Campus.
- LOPES, S. P. (1998) *Previsão de demanda por passageiro no transporte aéreo regional: um estudo de caso na região Sul do Brasil*. Rio de Janeiro.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2003) *Plano Nacional do Turismo: diretrizes, metas e programas – 2003-2007*. Brasília.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO – OMT (2001) *Introdução ao turismo*. Roca. São Paulo.
- PAGE, S (1999) *Transport and Tourism*. Longman.
- PALHARES, G. L. (2001) *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento econômico*. Aleph, São Paulo.
- PALHARES, G. L. (2002) *Transportes turísticos*. Aleph, São Paulo.
- SANTOS, E. e J. ARAGÃO (2000) *Transporte em tempos de reforma: ensaio sobre a problemática*. LGE, Brasília.
- TRIGO, L. G. G. (2002) *Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil*. Editora SENAC São Paulo. São Paulo.