

Título: Transportes.

Autor: Antonio Luiz de Carvalho.

Este material foi adaptado pelo Laboratório de Acessibilidade da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, em conformidade com a Lei 9.610 de 19/02/1998, não podendo ser reproduzido, modificado e utilizado com fins comerciais.

Adaptado por: Breno Mateus.

Revisado por: Francisca Maria.

Adaptado em: outubro de 2025.

Padrão vigente a partir de março de 2022.

Referência: CARVALHO, Antonio Luiz. Transportes. *In*: ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (org.). **Turismo**: como aprender, como ensinar, II. 3. ed. São Paulo: SENAC, 2004. p. 87-146.

TRANSPORTES

ANTONIO LUIZ DE CARVALHO

INTRODUÇÃO

A viagem no turismo envolve o transporte propriamente dito e muitos outros fatores ligados às viagens, como hotéis, parques temáticos, instalações de recreação, restaurantes, agências de viagens, etc. Portanto, a satisfação do turista com o planejamento de uma viagem não depende apenas do modal de transporte escolhido, mas também de todos os outros serviços envolvidos, desde a sua saída de casa até o seu retorno. Uma viagem maravilhosa pode ser arruinada por uma briga com um motorista de táxi, uma mala perdida, uma reserva de hotel malfeita, etc.

O transporte de passageiros no turismo, salvo em algumas operações específicas, como é o caso de fretamentos exclusivamente para viagens turísticas, é absorvido pela infra-estrutura de transporte de passageiros existente no Brasil e no mundo. Assim, exceto por meio de pesquisas com os passageiros, pouco se sabe, por exemplo, em uma viagem regular de São Paulo a Salvador, quantos, do total de passageiros, são turistas. Em alguns setores do transporte de passageiros, como é o caso do transporte urbano de grande número de pessoas, são muito raros os turistas tradicionais, pois o uso desse transporte requer um conhecimento específico sobre as rotas, forma de pagamento, etc. Por exemplo, em algumas rotas do transporte urbano de passageiros, por ônibus, na cidade de São Paulo, é necessária a compra de um bilhete antes do embarque, operação difícil para um estrangeiro ou mesmo para um

turista de outro estado. O mesmo ocorre, por exemplo, nos trens urbanos na Alemanha e em várias cidades de outros países. Por esses motivos, este estudo do transporte de passageiros no turismo abrangerá a análise do transporte de passageiros em geral, excluindo-se o transporte urbano de grande número de passageiros (transporte de massa), dando-se destaque, sempre que possível, para o transporte de turistas.

MODAIS DE TRANSPORTE

Os modais de transporte de passageiros são: aéreo, rodoviário, ferroviário, hidroviário (marítimo, fluvial e lacustre). E as interfaces entre os modais são: aeroportos e heliportos, portos, estações ferroviárias, estações rodoviárias ou "locais combinados", estacionamento de locadoras.

Juntamente com o estudo dos modais de transporte e suas interfaces é necessário analisar os serviços complementares (traslados de passageiros, serviço de informações e instruções aos passageiros, hospedagem de trânsito, etc.).

O CONCEITO DE CURTA, MÉDIA E LONGA DISTÂNCIA EM VIAGENS

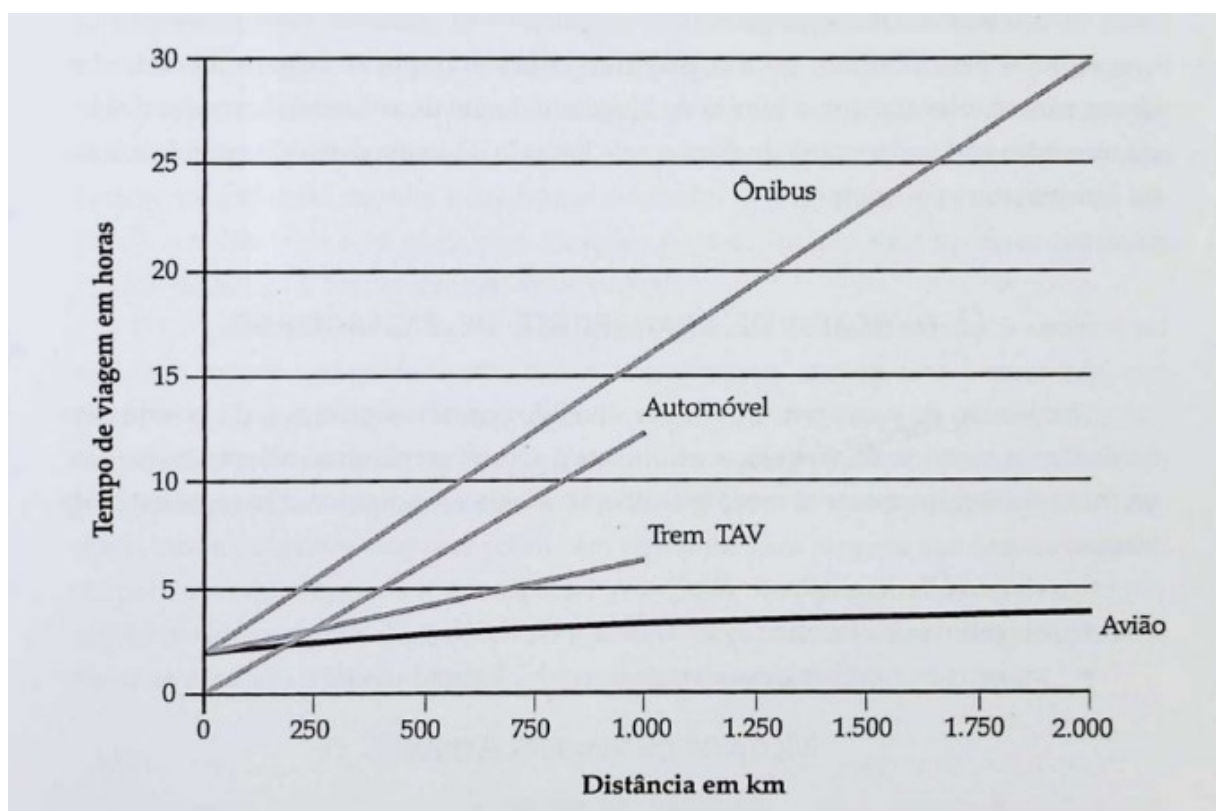
Este conceito muitas vezes está ligado ao motivo da viagem e à disponibilidade e características do modal de transporte disponível para a viagem. Por exemplo, no Japão, uma viagem de Tóquio a Osaka (aproximadamente 400 quilômetros) é uma distância curta, pois lá existe um trem de alta velocidade (TAV), cuja velocidade máxima é em torno de 300 km/h, eficientemente ligado a um sistema de transporte ferroviário e metrô em cada cidade, que permite que a viagem seja feita porta a porta em cerca de duas horas e meia. Por outro lado, para um executivo paulista, às vezes é mais rápido participar de uma reunião no centro do Rio de Janeiro do que participar de uma reunião em Campinas, onde tem que enfrentar um transporte rodoviário por vias muitas vezes engarrafadas.

No gráfico a seguir, consideraram-se:

- Trem de alta velocidade (TAV): velocidade máxima 300 km/h (Europa e Japão).
- Tempo para locomoção de casa até a estação ferroviária de origem + tempo de espera + tempo de viagem da estação de destino até o destino final = 1 hora e 15 minutos.

- Idem rodoviário: 1 hora e 15 minutos.
- Idem aéreo: 1 hora e 30 minutos (no aéreo a antecedência mínima para apresentação do passageiro é de 30 minutos).
- Automóvel: particular, saindo direto da origem para o destino.

TEMPO DE VIAGEM PARA OS PRINCIPAIS MODAIS



Fonte: Antonio L. de Carvalho, apostila, 1997.

Nesse gráfico, verifica-se que em termos de tempo de viagem:

- Para distâncias até 250 km o avião é pouco competitivo, tornando-se mais competitivo à medida que a distância aumenta.
- O uso do automóvel particular leva vantagem sobre todos os outros modais para distâncias até 250 km, mas é limitado ao tempo que o motorista pode dirigir. As paradas para refeições prejudicam o tempo total de viagem e além de um certo tempo a pernoite torna-se obrigatória.

- c) O trem de alta velocidade (TAV) só é disponível em algumas regiões da Europa e no Japão. É um modal altamente competitivo com o avião, pela sua facilidade de uso, comodidade, confiabilidade e preço. O tempo total de viagem depende de eventuais paradas em estações intermediárias. No Brasil já existe um projeto para um trem desse tipo ligando Campinas—São Paulo— Rio de Janeiro.
- d) O ônibus compete com o modal aéreo, mesmo em longas distâncias, pelo seu relativo baixo preço.

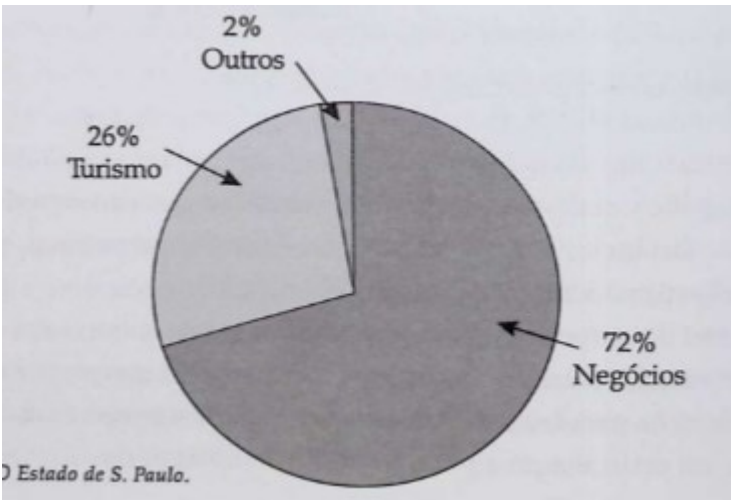
Apenas para efeito de estudo, podemos considerar que as viagens de curta distância são aquelas em que o tempo de viagem é de até duas horas; de média distância, quando esse tempo varia de duas a seis horas; e de longa distância quando o tempo é superior a seis horas.

O MERCADO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O mercado de passageiros pode ser dividido em três segmentos, de acordo com os distintos motivos da viagem, e as transportadoras geralmente orientam seu preço, horário, equipamento e rotas em direção a esses segmentos. Os segmentos de mercado são:

- viagens de negócios;
- viagens de turismo;
- viagens por razões pessoais.

MOTIVOS DE VIAGENS AÉREAS



Fonte: Jornal O Estado de S. Paulo.

VIAGENS DE NEGÓCIOS

As viagens de negócios constituem o principal mercado do transporte aéreo, em que a pessoa é reembolsada dos custos da viagem ou compensada de outro forma. Já a procura por transporte de ônibus compõe uma parcela relativamente pequena nas viagens de negócios, pois neste casos o tempo é mais importante que o custo da passagem. Nas viagens de curta distância, o carro, próprio ou da empresa, é o meio de transporte mais utilizado. O mercado de viajantes a negócios no transporte aéreo é muito mais sensível a horários do que a preços. Em muitos casos, o passageiro embarca de manhã para retornar à tarde. A principal receita de muitas empresas aéreas é baseada nesse tipo de cliente, que por isso oferecem muitos vôos por dia para se tornar mais competitivas nesse mercado. O tráfego aéreo é intenso de segunda a sexta-feira e as principais atrações para o viajante são: horário, conforto, serviço de bordo e serviços extras (sala VIP, etc.).

Uma passagem mais barata não é tão importante nesse mercado como é na viagem a turismo ou por motivos pessoais. A viagem de negócios é motivada, por exemplo, por uma reunião de negócios em outro local e o custo da passagem geralmente não é o fator decisivo. Por isso, as empresas aéreas cobram preços mais altos pela passagem para viagens sabidamente de negócios do que pela passagem de turismo. Assim, algumas empresas oferecem desconto para viagens nos fins de semana ou, para usar determinada tarifa especial, o viajante deve permanecer no destino por um número mínimo de dias, ou então a reserva deve ser feita com muita antecedência, mas para um número limitado de assentos por avião, etc.

VIAGENS DE TURISMO

A viagem de turismo representa o segundo principal mercado das companhias aéreas e o maior mercado para as empresas rodoviárias, principalmente nas curtas e médias distâncias. Os passageiros vêem o transporte como um meio de chegar ao destino desejado, com exceção do transporte marítimo, em que a viagem em si constitui o motivo principal do turismo.

Na viagem marítima, o luxo, as diversões a bordo, a farta alimentação, superando em muito a maioria dos hotéis de lazer, fazem com que a chegada ao destino ou eventuais paradas em locais turísticos se tornem de menor importância.

A viagem de turismo com destino desejado é altamente sensível ao preço e à

época do ano. Assim, durante o período de férias ou feriados prolongados, são muito procuradas, e as transportadoras, os hotéis, etc. aproveitam esse período para aumentar seus preços, enquanto em outras épocas as empresas reduzem substancialmente seus preços para atrair os viajantes, oferecendo tarifas aéreas reduzidas, principalmente nos fins de semana ou para destinos pouco procurados para negócios. Normalmente, as passagens aéreas oferecidas com o intuito de atrair o turista são cheias de restrições, as quais somente quem está de fato viajando sem compromisso de data ou horário pode cumprir.

Algumas regiões são altamente dependentes das viagens de turismo, como é o caso de Orlando, nos EUA. Fora da época da alta temporada, o preço das passagens aéreas a partir de São Paulo costuma cair para menos da metade, mas isso geralmente se aplica somente para a classe turística, havendo pouca redução para a classe executiva ou primeira classe. Isso porque as companhias aéreas supõem que quem viaja nessas duas classes ou não faz questão de preço, ou é um executivo em viagem de negócios.

O mercado de viagens de turismo está tendendo para as ofertas de pacotes, em que, além da passagem, a agência de turismo oferece, por exemplo, traslados, hotel, ingressos para parques de diversão ou para shows, etc. Acompanhando essa tendência estão surgindo também as viagens temáticas, como é o caso do "ecoturismo", viagens a locais históricos com acompanhamento de guias especializados, etc.

VIAGENS PESSOAIS

Muitas companhias de ônibus regulares consideram as viagens pessoais sua mais importante fonte de receita. Esse tipo de viagem ocorre por diversas razões: cursar faculdade em outra cidade, trabalhar em outra cidade, visitar parentes, viajar por motivo de doença na família, ou até mesmo por morte de algum parente, etc. Na maioria dos casos, o preço da passagem é fator decisivo para a viagem. Entretanto, no caso de morte, a maior preocupação é a rapidez para chegar ao destino, sendo o preço da passagem um fator secundário.

O "PRODUTO" TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O transporte de passageiros é um "produto" constituído de muitos componentes, variando desde itens bastante objetivos e tangíveis até alguns intangíveis.

DESTINO

É o lugar para onde o passageiro se dirige. Pode se tratar de uma viagem de negócios, por exemplo, para o Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília, etc., ou pode haver uma atração turística, por exemplo, Porto Seguro, Serras Gaúchas, Pantanal, Amazonas, etc. Alguns destinos apresentam uma mistura dos dois objetivos: uma viagem de negócios a Paris pode ter também um pouco de turismo.

HORÁRIOS E TEMPO DE VIAGEM

São aspectos importantes da movimentação de pessoas. Muitas vezes a transportadora é escolhida somente porque a hora de partida ou de chegada é a mais conveniente para o viajante. A velocidade de viagem pode ser uma vantagem ou às vezes uma desvantagem. Para o passageiro do transporte aéreo, a rapidez é muitas vezes a principal razão da escolha desse modal, mas, em alguns casos, chegar a uma cidade de madrugada e ter que procurar um hotel pode ser mais inconveniente do que uma viagem de ônibus durante toda a noite, em que o viajante chega pela manhã.

A confiabilidade na partida dentro do horário também é muito importante. Alguns executivos, quando têm um compromisso importante pela manhã em outra cidade, preferem viajar na véspera e dormir na cidade de destino do que a correr o risco de um atraso na partida do avião. É o caso típico da "época de neblina" nos aeroportos de Congonhas (São Paulo) ou Santos Dumont (Rio de Janeiro). Alguns aeroportos nos Estados Unidos, Canadá e norte da Europa ficam fechados por vários dias no inverno. Nessas regiões, o trem é a alternativa bastante procurada.

CUSTO

É um dos principais itens de medida do "produto" transporte. Ele inclui o preço da passagem e vários outros custos, que podem ser: viagem de e para o local de embarque, estacionamento, alimentação nas paradas (típica em viagens de ônibus), etc. Algumas vezes o custo de um negócio perdido pode justificar o aluguel de um táxi aéreo.

EQUIPAMENTO

Este fator pode ser uma parte do atrativo para a viagem. Muitas pessoas preferem viajar por uma companhia aérea por acreditar que a manutenção da aeronave nessa companhia é mais bem-feita, ou eventualmente por preferir viajar em um avião mais novo por julgá-lo mais seguro. Ele é decisivo nas viagens marítimas, em que quanto mais luxuoso for o navio, mais atrativo ele será.

A escolha do equipamento aplica-se a todos os modais. Ninguém gosta de viajar em um ônibus sujo e malcuidado. Alguns passageiros no transporte aéreo chegam a se recusar a embarcar em um avião por julgar que aquele aparelho não é seguro. Esse caso é comum e nem sempre é baseado em razões lógicas. Por exemplo, formou-se o conceito de que o avião Ilyushin Il 86 não era seguro por ser de fabricação russa, considerado de baixa confiabilidade. Um fato curioso, no entanto é que o único acidente em toda a história desse avião foi quando um Boeing 737-200 caiu sobre ele no aeroporto de Nova Délhi, quando ele, vazio, se preparava para decolar em direção a Moscou.

SERVIÇO AO PASSAGEIRO

As cortesias oferecidas antes e durante a viagem são muito importantes para o viajante. O turista gosta de viajar barato e ser bem tratado. Quem viaja na primeira classe exige um tratamento diferenciado, desde a hora em que faz o primeiro contato com a agência de viagens até o momento em que chega ao destino.

Algumas empresas especializadas em transporte rodoviário de turistas oferecem veículos altamente luxuosos, com poltronas reclináveis, serviço de bordo, televisão, ar-condicionado, etc.

Uma empresa aérea brasileira conquistou muitos clientes oferecendo uma sala de embarque no aeroporto diferenciada das outras, onde era servido café, refrigerantes, salgadinhos, música, etc., enquanto o passageiro aguardava o embarque.

A habilidade da empresa de transporte em atender a esse requisito pode significar o seu sucesso ou o seu fracasso.

te terrestre e um transporte aéreo; uma estação ferroviária é uma interface entre um trem e outro modal (por exemplo, um automóvel).

Os terminais devem ser projetados para ser eficientes na sua função, ou seja, conduzir o passageiro e sua bagagem ao modal de transporte que eles oferecem.

RECLAMAÇÕES

O transporte de passageiros é uma indústria altamente visível. Ao contrário da compra de um objeto, em que muitos elementos do marketing objetivam a compra e a eventual fidelidade do cliente à marca, o transporte de passageiros é altamente sensível ao sentimento do viajante, que pode ficar insatisfeito por razões difíceis de se prever.

O atendimento às reclamações representa o algo mais que a empresa, transportadora deve oferecer ao seu cliente. Esse serviço muitas vezes é relegado a um segundo plano por algumas empresas de transporte, por ignorância ou incompetência, principalmente quando as reclamações são raras. Algumas pesquisas indicam que poucos viajantes reclamam diretamente à transportadora, por achar que isso será perda de tempo. Eles simplesmente vão embora e contam a todos os amigos por que o fizeram.

TRANSPORTE AÉREO

HISTÓRIA DO TRANSPORTE AÉREO[\[nota 1\]](#)

A frota aérea comercial começou com um hidroavião Benoist em 1914, quando a St. Petersburg-Tampa Airboat Line iniciou seus serviços na Flórida, EUA. As operações aéreas comerciais iniciaram-se na Europa em 1919.

No início do século XX as viagens terrestres eram feitas de trem; as viagens entre continentes, de navio; até que Louis Blériot voou sobre o canal da Mancha em 1909. As companhias aéreas européias iniciaram suas operações internacionais dez anos depois, e o transporte aéreo de massa iniciou-se efetivamente nos anos 1950. Hoje, o transporte de passageiros entre continentes é totalmente feito por via aé-

rea, e os navios transoceânicos de passageiros encerraram suas atividades como meio de transporte entre continentes, restando-lhes apenas o transporte turístico de passageiros.

Em 1911, Cal Rodgers levou seis meses para atravessar os Estados Unidos em um biplano Wright. O primeiro serviço totalmente aéreo, costa a costa, nos Estados Unidos durava 36 horas com uma parada noturna. O DC-3 levava vinte horas para atravessar os Estados Unidos e, no início da década de 1940, o DC-6 levava dez horas. Hoje, os aviões a jato atravessam o continente americano em cinco horas ou menos.

A região do Atlântico começou a ser conquistada em 1927, quando Charles Lindbergh voou com o Spirit of St. Louis de Nova York a Paris em 33 horas e meia. Um vôo memorável para um piloto solitário, que passou toda a viagem sem dormir. A antiga empresa aérea Pan American (Pan Am) operou com os Boeing 314 Clipper em 1939. No final da década de 1930 tinha um vôo regular para o Brasil utilizando hidroaviões.

A região do Pacífico começou a ser conquistada em 1931, quando o monoplane Miss Veedol atravessou o oceano Pacífico em 41 horas. Em 1935, viajantes ricos voavam de São Francisco a Manila em seis dias a bordo dos China Clippers da Pan Am. Os aviões de quatro motores encurtaram a viagem para um dia na década de 1940, mas tinham que parar no Alasca ou no Havaí para reabastecer. O Boeing 707 inaugurou o vôo direto Los Angeles — Tóquio no início dos anos 1960, e o Boeing 747 assumiu a posição de líder no transporte aéreo transpacífico.

A era do jato nasceu na Alemanha em 1939 com o Heinkel He 178, o primeiro avião a jato do mundo. Foi uma revolução em termos de tecnologia aeronáutica e só não teve um papel avassalador como avião de combate por ter surgido no final da guerra, em 1945, quando a Alemanha já não tinha mais poder industrial, pois faltavam combustível e, principalmente, pilotos treinados nesse novo tipo de aparelho.

Dois anos depois, surgiu o Gloster E28/39, com uma turbina desenvolvida na Inglaterra, praticamente uma cópia do Heinkel He 178. O Comet da De Havilland foi o primeiro jato comercial do mundo e entrou em serviço em 1952, seguido pelo Tupolev Tu-104 em 1956. Muito se aprendeu sobre a tecnologia de projeto desse tipo de avião com os desastres do Comet. O DC-8 e o Caravelle surgiram em 1959, seguidos pelo Convair 880 em 1960. Com o surgimento do Boeing 707, a aviação comercial a jato atingiu um alto ponto de credibilidade, tornando-se um meio de transporte definitivamente aceito.

A era dos modernos aviões de fuselagem larga (wide body) começou quando os aviões a jato com cabine de passageiros de dois corredores entraram em serviço entre 1970 e 1974. Hoje, os 747, DC-10, L-1011 e A300 oferecem aos passageiros gran-

de conforto e baixo custo por assento/km. A Airbus Industrie, fabricante do Airbus, tem um projeto de um avião de dois andares, com capacidade superior a quinhentos passageiros, que provavelmente será o avião de menor custo por passageiro/km transportado do mundo.

Os grandes aviões são econômicos para rotas de longa distância, por isso, para atender às rotas de pequena distância e baixa demanda de passageiros foi necessário o desenvolvimento de projetos de aviões relativamente pequenos, ágeis e adaptáveis aos aeroportos menos sofisticados. O DC-3 revolucionou o transporte aéreo permitindo que as companhias aéreas fossem lucrativas nas rotas de curta distância. Na década de 1960, apareceu uma geração de jatos que tinham por objetivo fazer a mesma coisa. Foram os trijatos Boeing T23, BAC 111, DC-9 e os bijatos Boeing 737 com capacidades pouco acima de cem passageiros. Essas famílias de jatos foram modernizadas, surgindo modelos de maior capacidade, mas com os mesmos objetivos originais. Atualmente, estão sendo desenvolvidas novas famílias de jatos com capacidade de cinquenta a cem passageiros, sendo a Embraer, no Brasil, e a Bom-bardier, no Canadá, as empresas mais agressivas na disputa desse mercado.

O início dos vôos supersônicos deu-se quando Chuck Yeager quebrou a barreira do som em 1947. Naquela época os visionários imaginaram aviões comerciais cruzando os céus a velocidades supersônicas. Essa visão tornou-se realidade em 1976, quando o primeiro dos catorze Concorde Anglo-Franceses entrou em serviço. Os vôos com aviões supersônicos tiveram limitação, principalmente pelos custos operacionais e pela relativa vantagem que ofereciam. Por exemplo, a rota Rio-Paris extinguiu-se porque os Concorde tinham que fazer uma escala no norte da África para reabastecimento, o que aumentava o tempo total de vôo em algumas horas, quebrando a vantagem da alta velocidade quando comparada aos jatos regulares que fazem essa viagem sem escala.

Atualmente existem projetos de aviões suborbitais que atingiriam a uma velocidade muito superior à do som, por viajarem parte do tempo praticamente fora da atmosfera terrestre. Esses projetos ainda demandam certo tempo para se tornar realidade comercialmente.

No início da aviação, o transporte aéreo era bastante regulamentado, e a indústria do transporte aéreo era altamente dependente do serviço de transporte prestado aos correios e dos subsídios governamentais. Quando a indústria começou a amadurecer, a regulamentação tornou-se um entrave ao comércio. A desregulamentação, uma profunda transformação no sistema de transporte aéreo, começou na América do Norte há duas décadas e continua, atualmente, em todas as partes do mundo. Os

benefícios ao usuário incluem maior escolha, horários mais convenientes de voo, sistemas tarifários mais flexíveis, etc. Uma recente desregulamentação de impacto no Brasil foi a dos serviços de transporte de passageiros entre Rio de Janeiro e São Paulo (ponte aérea Rio—São Paulo), que permitiu a entrada de novas companhias aéreas na rota, gerando uma disputa entre as companhias pela preferência do passageiro.

Até 1978, as empresas aéreas americanas operavam em um ambiente totalmente regulamentado. As rotas e as tarifas eram fixas e novos concorrentes eram impedidos de entrar no mercado. A estratégia das empresas aéreas refletia esse ambiente. As alternativas de escolha quanto ao tipo de avião, nesse ambiente regulamentado e, portanto, de pouca flexibilidade, também eram limitadas. Para as operações que envolviam cabine com um corredor, as escolhas recaíam nos aviões para distâncias muito curtas, 737, DC-9 e BAC 111; para rotas curtas os 727, e para rotas longas os já velhos 707 e DC-8. Para as operações com cabine de dois corredores, as companhias aéreas podiam escolher entre os 747, DC-10, L-1011 e A300.

Hoje, a situação é muito diferente. Com a indústria do transporte aéreo totalmente desregulamentada, as companhias aéreas podem escolher quando, para onde e com qual frequência voar, e quais preços devem cobrar por seus serviços. Acentuando essa liberdade, operam com jatos que são mais eficientes no consumo de combustível, possuem mais alternativas de tamanho e voam maiores distâncias do que no passado. De fato, os 757, 737 e A320, aviões de duas turbinas, podem fazer vôos transcontinentais sem escala, que antes requeriam aviões de três ou quatro turbinas. O resultado da livre evolução das estratégias das companhias aéreas reduziu o custo real para voar, aumentou o número de destinos e tornou o transporte aéreo mais competitivo.

Nas rotas do Atlântico, durante a rígida regulamentação, as companhias aéreas tinham como alternativas os aviões 707 e DC-8, de corredor único e pouco mais de duzentos assentos, ou então os 747, DC-10 e L-1011, com mais de trezentos lugares, três ou quatro turbinas e que operavam apenas em grandes aeroportos. A mudança para aviões de grande raio de ação, altamente eficientes em termos de consumo de combustível, com diversas alternativas em termos de capacidade de passageiros, está alterando profundamente o transporte aéreo nessas rotas. Introduzidos na década de 1980, o Boeing 767 e o Airbus A310, aviões menores, birreatores (mais econômicos), com menores exigências quanto a aeroportos, liberaram as companhias aéreas para atuar de maneira mais abrangente, isto é, seus vôos podem partir, por exemplo, de vários aeroportos dos Estados Unidos para uma grande variedade de aeroportos na Europa, facilitando a viagem e reduzindo os custos para o passageiro.

As rotas do Pacífico ainda estão em um estágio inicial de desenvolvimento. As grandes distâncias envolvidas em vôos sem escala exigem características especiais dos aviões para garantir a segurança dos passageiros. Como o custo operacional dos aviões está relacionado ao número de turbinas, os aviões de duas turbinas são mais econômicos que os de três ou quatro turbinas. Nesse caso, o ideal em termos de custos seria o uso de aviões de duas turbinas também nas rotas do Pacífico, mas as exigências de segurança ainda restringem o uso desses aviões.

Durante muitos anos (desde 1953), os aviões comerciais de dois motores não podiam permanecer em vôo, no caso da parada de um dos motores, por mais de sessenta minutos até atingir um aeroporto alternativo. A maior confiabilidade dos sistemas de navegação e, sobretudo, dos motores permitiu que essa margem fosse ampliada para 120 minutos (1985) e finalmente para 180 minutos (1988). Para isso, a aeronave deve estar equipada com uma série de sistemas extras, que permitem continuar o vôo com absoluta segurança, em caso de falha de uma das turbinas. Essa operação é chamada de Etops, sigla em inglês para Operações Longas com BimotORES, ou Erops, quando se trata de três ou mais motores.

Em 1999, a Federal Aviation Agency (FAA) iniciou um estudo a fim de permitir a operação de bimotORES em 180 minutos mais 15%, ou seja, 207 minutos de vôo. No início das operações Erops, a Airbus opunha-se a elas (a Airbus desenvolveu o projeto de um avião de quatro turbinas visando essa rota, que obviamente se tomará menos competitivo se for aprovada uma regulamentação que permita o uso de aviões de três turbinas) e de brincadeira diziam que Erops quer dizer Engines Runnmg Or Passengers Swimming (motores funcionando ou passageiros nadando). No final, a FAA autorizou a extensão do tempo de vôo, mas em função de vôos específicos.

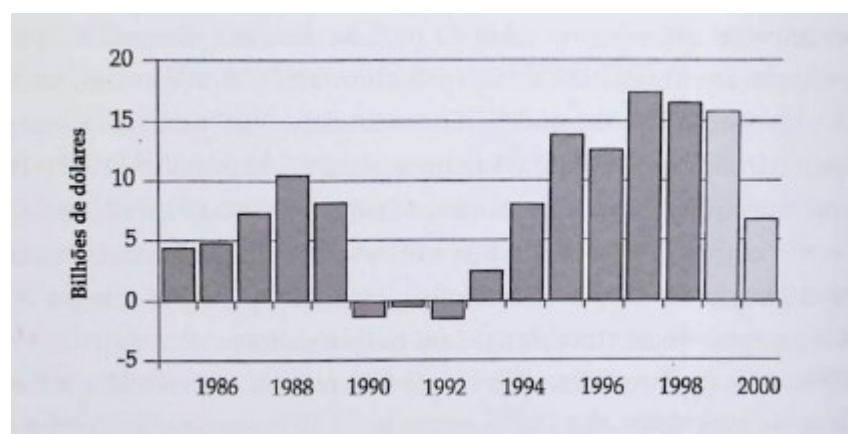
Os novos aviões Boeing 777 e Airbus A340 prometem alterar as estratégias das empresas aéreas que operam essas rotas.

VISÃO GERAL DA ECONOMIA DO TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL [\[nota 2\]](#)

A partir de 1993, a indústria do transporte aéreo regular começou a se recuperar dos prejuízos ocorridos durante os anos de 1990 a 1993, e 1998 foi o sexto ano consecutivo de lucro, que foi de US\$ 15,5 bilhões, pouco inferior ao recorde de

US\$ 16,5 bilhões, em 1997. As previsões para 1999 também eram de lucro, esperando-se alguma dificuldade para o ano 2000, principalmente devido a possíveis aumentos no custo do petróleo. O gráfico a seguir mostra o desempenho geral das empresas aéreas regulares.

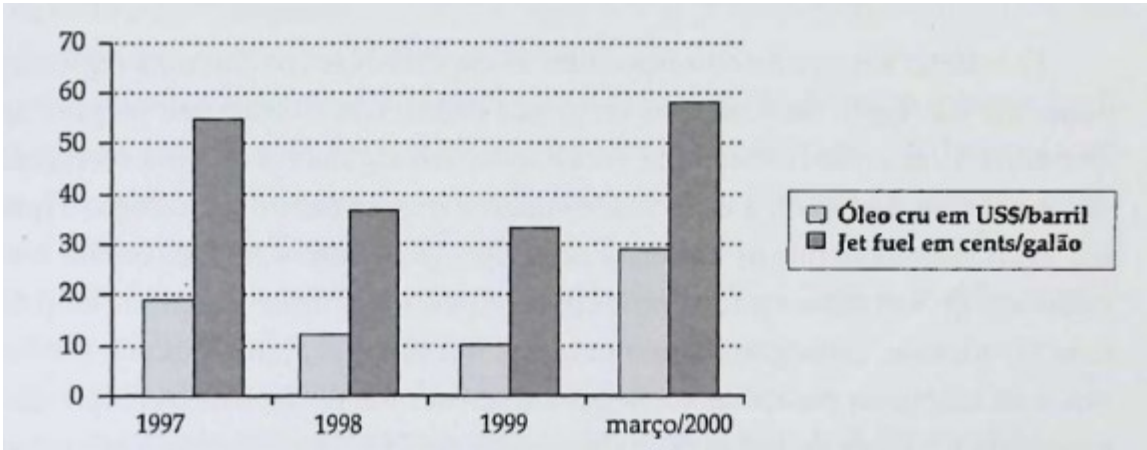
LUCRO DAS EMPRESAS AÉREAS REGULARES - MUNDO



Fonte: Até 1998 Boeing Commercial Airplanes; 1999 e 2000 estimados.

No passado, a chave da lucratividade era a habilidade de a companhia aérea operar com altos índices de ocupação e obviamente redução de custos. Em 1998, os esforços para a redução de custos continuaram, mas o fator mais importante de redução foi a queda dos preços do petróleo e conseqüentemente a queda dos preços do jet fuel (querosene de jatos). A queda dos preços do petróleo foi fortemente influenciada pela redução da demanda asiática, quando houve a queda da economia na região, com conseqüente redução no consumo de energia. Os produtores de petróleo não reduziram a produção na mesma proporção da redução da demanda, o que resultou em uma oferta maior do que a demanda, o que explica a redução dos preços. No início do ano 2000 houve uma situação inversa e o preço do petróleo disparou, chegando o óleo cru tipo Brent a US\$ 29,22 por barril. Se o aumento se mantivesse estável, as companhias aéreas teriam os seus lucros reduzidos, pois não seria possível repassar integralmente o aumento do jet fuel para a passagem. O gráfico a seguir mostra a evolução dos preços do petróleo e do jet fuel.

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS - ÓLEO CRU/JET FUEL



Fonte: Boeing Commercial Airplanes, jornal O Estado de S. Paulo e Shell (fornecedora de querosene de aviação).

TRÁFEGO INTERNACIONAL

Os lucros das empresas aéreas foram bons em 1998, apesar de o tráfego mundial ter diminuído significativamente nesse ano. Após vários anos de crescimento do Revenue Passenger Kilometer (RPK), receita por passageiro/km em mais de 6% ao ano, a média de 1998 foi em torno de 3%. O tráfego variou bastante de um mercado regional para outro, apresentando, entretanto, um forte crescimento no tráfego Europa-América Latina e dentro da América Latina. A tabela a seguir mostra a variação anual do tráfego nas principais regiões do mundo:

TRÁFEGO AÉREO INTERNACIONAL

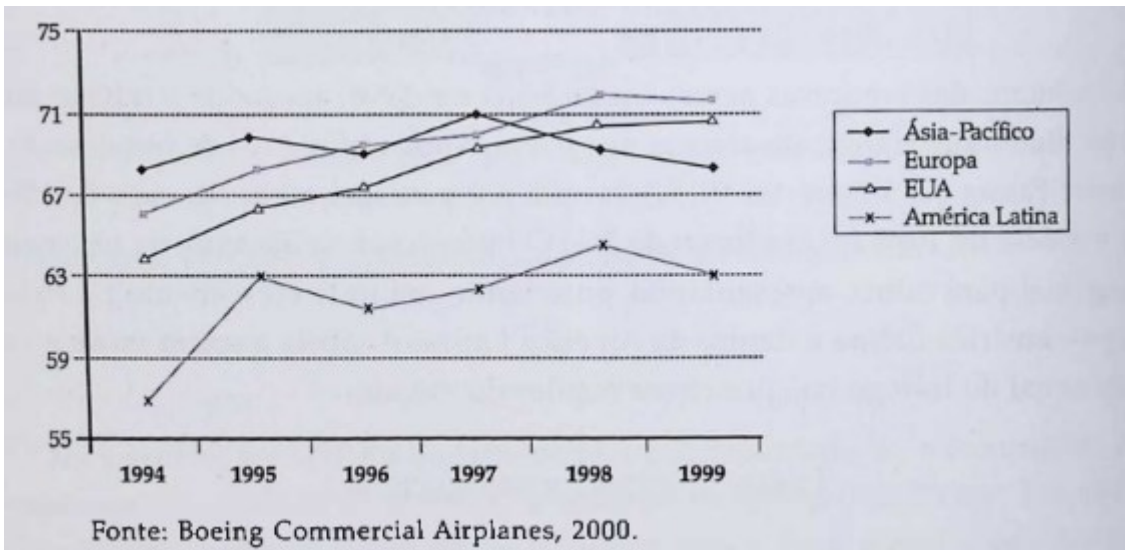
Região	Variação anual (%)	
	1997	1998
América do Norte	4,6	2,3
Europa	8,9	8,8
Ásia – Pacífica	4,0	-7,6
Atlântico Norte	8,9	8,7
Transpacífico	6,7	0,5
Europa – Ásia – Pacífico	10,5	2,6
América do Norte – América Latina	5,8	8,2
Europa – América Latina	8,6	12,0
América Latina	8,6	11,0
Total mundial	6,1	3,0

Fonte: Revista América Economia, fev. 2000.

CRESCIMENTO DA CAPACIDADE DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

O tráfego aéreo não correspondeu às expectativas em algumas regiões, principalmente na região da Ásia, e as empresas aéreas não tiveram tempo para ajustar a demanda à capacidade oferecida, resultando, em alguns casos, uma oferta maior do que a procura. Em 1998, a capacidade superou o crescimento do tráfego, o que resultou no remanejamento de algumas aeronaves para outras regiões ou até o estacionamento de aeronaves pouco produtivas. Apesar das dificuldades, as empresas aéreas americanas conseguiram aumentar o fator de utilização médio de suas aeronaves, e as empresas européias conseguiram apenas mantê-lo, mas as empresas latino-americanas, apesar de estarem melhores que em 1993, ainda estão muito abaixo das outras. O gráfico a seguir mostra essas variações.

FATOR DE UTILIZAÇÃO (%)



Fonte: Boeing Commercial Airplanes, 2000.

PREVISÃO DAS AQUISIÇÕES FUTURAS DE AERONAVES

Em 1998, as empresas aéreas tiveram o sexto ano consecutivo de lucros, devido, em grande parte, ao baixo preço dos combustíveis, ao aumento do tráfego, ao fator de utilização e à receita por passageiro/km (yeld). As tendências, no entanto, parecem indicar que esses lucros atingiram um pico cíclico, devendo-se esperar uma queda no futuro.

O ciclo de aquisição de aeronaves de fuselagem larga (wide body — dois corredores) está desvinculado do ciclo de aquisições de aeronaves de fuselagem estreita (narrow body — um corredor). As entregas de encomendas dos aviões de fuselagem larga em 1999 foram ligeiramente maiores do que em 1998 e declinaram em 2000.

As entregas de aviões de fuselagem estreita aumentaram em 1999 pela conclusão dos programas de entregas do 737 clássico, MD-80 e MD-90 e também declinaram em 2000, devendo manter-se estável, entretanto, em 2001.

Levantamentos históricos mostram que o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) responde por cerca de dois terços do aumento do crescimento da demanda por viagens aéreas, e as tendências de aumento do comércio, redução de custos e maior oferta de vôos respondem pelo terço restante.

As projeções para o período compreendido entre 1999 e 2008, segundo pesquisas da Boeing Commercial Airplane, são:

a) Crescimento econômico e de tráfego aéreo:

- A economia mundial deverá crescer em uma média de 2,7% ao ano.
- O tráfego de passageiros deverá crescer em uma média de 4,7% ao ano.
- O tráfego de cargas deverá crescer em uma média de 6% ao ano.

b) Crescimento da demanda mundial por aeronaves comerciais. A frota mundial de jatos para transporte de passageiros e cargas em 2008 será aproximadamente de 19.100 aviões, com a seguinte composição:

- 16% de jatos regionais;
- 57% de jatos de um corredor (737, A319, etc.);
- 21% de aviões de tamanho intermediário (767, A330, etc.);
- 6% de aviões do tamanho do 747 ou maiores.

O potencial de crescimento do mercado de novos aviões comerciais é de aproximadamente 8.900 aviões, ou o equivalente a 585 bilhões de dólares americanos, em valores de 1998. Em números, os novos aviões poderão atingir a seguinte composição:

- 2.110 jatos regionais;
- 4.500 jatos de um corredor (737, A319, etc.);
- 1.940 aviões de tamanho intermediário (767, A330, etc.);
- 350 aviões do tamanho do 747 ou maiores.

TIPOS DE AVIÕES

Quanto ao tipo de transporte de passageiros, os aviões podem ser assim classificados: de acordo com o número de corredores na cabine de passageiros, fuselagem estreita (narrow body) e fuselagem larga (wide body), de tamanhos intermediário e grande. Basicamente os modelos de aviões dentro dessas classificação são os indicados a seguir.

P.104

Fuselagem estreita

(Single aisle ou narrow body)

50 a 106 passageiros

Modelos de aviões

717-200

Bae 146/RJ170/RJ85/RJ100

Canadair RJ/BRJX

Embraer 135/145 e 170/190

Fairchild 528/728/928

107 a 120 passageiros

737-100/200/500/600

DC-9

MD-87

Concorde

A318

121 a 170 passageiros

737-300/400/700/800

727-200

A319

A320

Trident-3

Mercure

MD-81/82/83/88

MD-90

DC-8-10/-20

171 a 240 passageiros

737-900

757-200/300

707-300B/C

DC-8-30/40/50/60/70

Fuselagem larga

(Twin aisle ou wide body)

Tamanho intermediário 230 a 310
passageiros

Modelos de aviões

767-200/300/400

A300

A310 A330-200 1196-300

Fuselagem larga (Twin aisle ou wide body)	Modelos de aviões
311 a 399 passageiros	777-200/300 A330-300 L-1011 DC-10 MD-11
Tamanho grande Mais de 400 passageiros	747-400 747X A3XX

O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO AMBIENTE BRASILEIRO

Com a quinta maior extensão territorial do mundo, o Brasil possui uma das maiores redes aeroportuárias, o que toma o transporte aéreo brasileiro um importante instrumento de desenvolvimento e integração nacional.

No Brasil, o transporte de passageiros, de forma geral, é atendido pelos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo.

A matriz de distribuição modal quanto ao mercado doméstico, no que se refere aos passageiros/km transportados, apresenta uma acentuada concentração no modal rodoviário, como pode ser observado no quadro a seguir. Os outros modais, por sua vez, apresentam uma participação reduzida, com o modal aéreo, em particular, absorvendo lentamente uma fatia maior do mercado de passageiros. Pode-se constatar que, no período de 1994 a 1998, a participação do modal aéreo no mercado de passageiros subiu de 1,87% para 2,52% (ver quadro a seguir), o que significa uma taxa de crescimento de 35%.

COMPOSIÇÃO PERCENTUAL DOS PASSAGEIROS/QUILÔMETRO
TRANSPORTADOS, POR MODO DE TRANSPORTE - 1994-1998

Modo de transporte	1994	1995	199b	1997	1998
Aéreo	1,87	2,05	2,05	2,10	2,52
Aquaviário	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ferrovário	1,59	1,28	1,16	0,90	0,83
Metroviário	0,65	0,69	0,65	0,62	0,63
Rodoviário	95,89	95,98	96,14	96,38	96,02
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: DAC, Infraero, Metrô-SP, Metrô- RJ, CBTU, CPTM, Flumitrens, Trensurb, RFFSA, Fepasa, EFCJ, EFVM, EFC e Geipot.

O SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRO [\[nota 3\]](#)

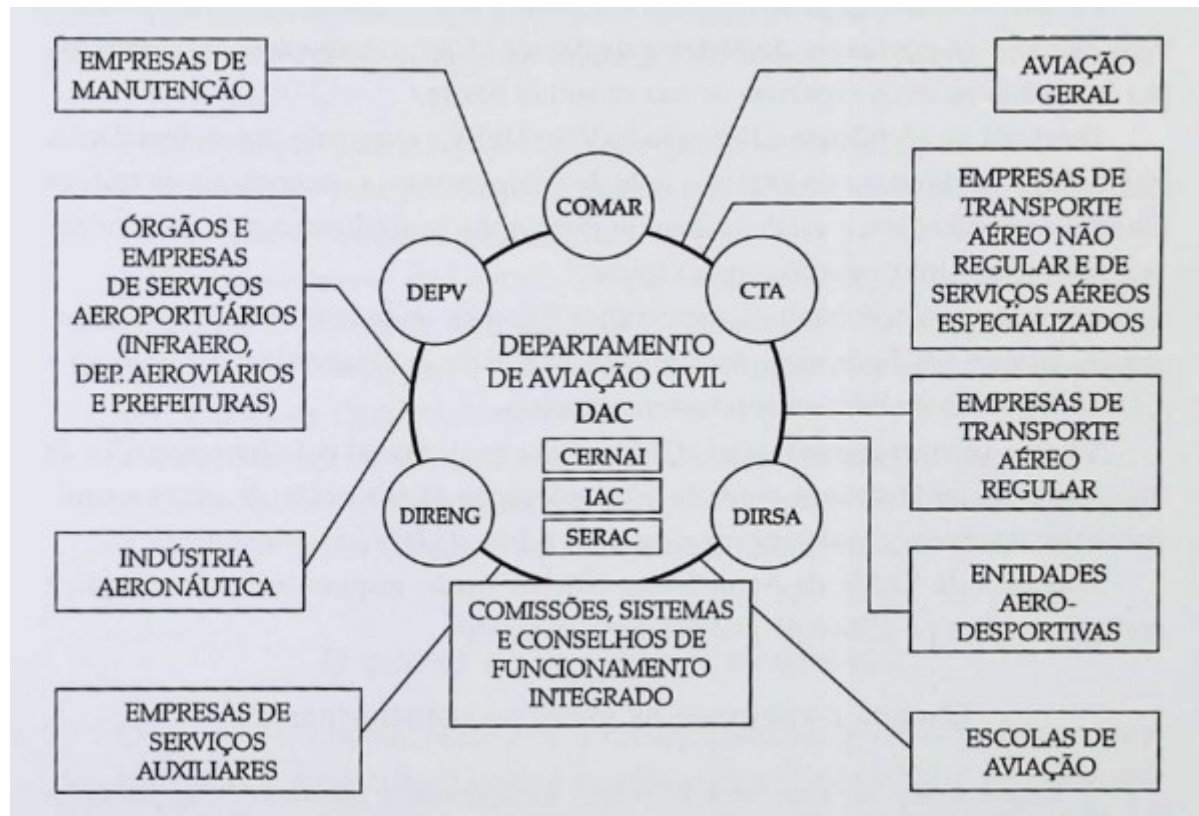
A BASE LEGAL E A ESTRUTURA DO SISTEMA

Preceitua a Constituição Federal de 5 de outubro de 1988, em seu art. 21, inciso XII, letra c, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária, bem como, privativamente, legislar sobre direito aeronáutico e espacial, conforme estabelecido no art. 22, inciso I. Na mesma legislação maior, art. 178, inciso I, está previsto que a Lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreos e, no §1º, que a ordenação do transporte internacional cumprirá os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

O Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969, cria o Sistema de Aviação Civil (SAC) como instituto jurídico do Ministério da Aeronáutica, definindo sua finalidade, estrutura e atribuições.

A figura a seguir apresenta um modelo esquemático do Sistema de Aviação Civil, cujo centro é o Departamento de Aviação Civil (DAC).

SISTEMA DE AVIAÇÃO CIVIL



Fonte: DAC, 2000.

ÓRGÃO CENTRAL DO SAC — O DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

Como órgão de Direção Setorial do Ministério da Aeronáutica, o DAC tem por finalidade a consecução dos objetivos da Política Aeroespacial Nacional no Setor da Aviação Civil, tendo por atribuições gerais: o estudo, a orientação, o planejamento, a coordenação, o controle, o incentivo e o apoio às atividades da aviação pública e privada; e o relacionamento com órgãos estranhos ao Ministério da Aeronáutica, no trato dos assuntos de sua competência.

Visando ao desempenho dessas atribuições, o órgão central está estruturado em três subdepartamentos:

- Subdepartamento de Planejamento (SPL);
- Subdepartamento de Operações (SOP); e
- Subdepartamento Técnico (STE).

ÓRGÃOS E ELEMENTOS EXECUTIVOS DO SISTEMA

Comando Aéreo Regional (Comar): é o comando que tem, entre suas atribuições, o apoio de atividades do Sistema de Aviação Civil, em sua área de jurisdição, por meio dos serviços regionais de sua estrutura básica.

Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV): responsável pela instalação, operação e manutenção de órgãos e rede de equipamentos para controle de tráfego aéreo e comunicações, e estabelecimento de regras e procedimentos de tráfego aéreo, instrução e treinamento especializado.

Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (Direng): órgão que participa do Sistema de Aviação Civil por meio dos Serviços Regionais de Engenharia, Patrimônio e Contra-Incêndio da infra-estrutura aeroportuária.

Centro Técnico Aeroespacial (CTA): órgão responsável pela homologação de equipamentos aeronáuticos, controle e homologação da fabricação de peças e equipamentos e a formação de engenheiros para a área da ciência aeronáutica.

Diretoria de Saúde da Aeronáutica (Dirsa): órgão responsável pela seleção e controle médico periódico de pessoal aeronavegante.

ÓRGÃOS E EMPRESAS DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS

- Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero): tem por finalidade a administração e operação dos aeroportos de interesse federal;
- departamentos aeroviários estaduais: órgãos da estrutura executiva dos estados, responsável pela operação dos aeroportos de interesse estadual e regional;
- prefeituras municipais conveniadas com o Ministério da Aeronáutica;
- aviação geral;
- empresas de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados;
- empresas nacionais e internacionais de transporte aéreo regular e não regular;
- entidades aerodesportivas;
- escolas de aviação;
- empresas de serviços auxiliares.

COMISSÕES, SISTEMAS E CONSELHOS DE FUNCIONAMENTO INTEGRADO

- Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (Ciscea);
- Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (Comara);
- Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (Cernai);

- Comissão de Coordenação do Transporte Aéreo Civil (Cotac);
- Conselho de Coordenação da Infra-Estrutura Aeronáutica (Concia);
- Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (Consac);
- Comissão Nacional para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional (Comfal);
- Subcomissão para a Facilitação da Carga Aérea (Falca);
- Subcomissão para Facilitação do Transporte Aéreo Internacional (S/Comfal);
- Comissão de Linhas Aéreas (CLA);
- Sistema Integrado de Controle e Fiscalização de Aviação Civil (Siconfac);
- Sistema Unificado de Arrecadação e Cobrança de Tarifas Aeroportuárias e de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (Sucotap);
- Comissão de Fiscalização de Tarifas (CFT);
- Comissão de Coordenação de Cargas Aéreas (Comcarga);
- Comissão de Fiscalização de Arrecadação de Tarifas (Cofat);
- Comissão de Coordenação do Planejamento Aeroportuário (CCPLA).

O SISTEMA E AS NORMAS INTERNACIONAIS

O Direito Aeronáutico Brasileiro é fundamentalmente constituído por tratados, convenções, atos internacionais e acordos aéreos de que o Brasil faz parte, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela legislação complementar (art. 1º da Lei nº 7.565 - CBAer).

No que se refere às normas internacionais adotadas pelo Brasil, essas são incorporadas ao ordenamento jurídico brasileiro pelos procedimentos legalmente previstos, tais como assinatura, aprovação, ratificação e publicação por meio de um ato administrativo legislativo competente.

Entre os principais tratados, convenções, atos internacionais e acordos do ordenamento jurídico brasileiro, estão a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Varsóvia, 1929), Convenção de Roma (1933), Convenção de Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), Convenção de Genebra (1948), Convenção de Roma (1952), Protocolo de Haia (1955), Convenção de Tóquio (1963), Convenção de Haia (1970) e Convenção de Montreal (1971).

O Brasil é parte integrante de quase todos os atos internacionais que regulamentam a aviação civil, com exceção dos Acordos sobre Direito de Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais e do Acordo sobre os Transportes Aéreos Internacionais, por questões de princípios assentados em sua política aeronáutica: o Brasil exerce

completa e exclusiva soberania sobre seu território aéreo, projeção dos territórios terrestre, fluvial, lacustre e marítimo (art. 1º da Convenção de Chicago, 1944, e art. 11 da Lei nº 7.565 — Código Brasileiro de Aeronáutica, 1986); e adota o princípio da bilateralidade, ou seja, o sistema dos acordos bilaterais.

A Convenção de Chicago de 1944, Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, teve como principais objetivos harmonizar os diversos interesses na exploração do transporte aéreo e criar mecanismos para o seu desenvolvimento internacional.

A fim de permitir a incorporação dos constantes desenvolvimentos tecnológicos da aviação civil, sem afetar o texto da convenção propriamente dito, a mesma foi elaborada com anexos, cujas atualizações podem ser efetivadas por meio de procedimento simplificado de aprovação pelos Estados signatários. Constatam desses anexos normas internacionais sobre licença de pessoal, operações de aeronaves, normas de registro e de nacionalidade de aeronaves, regras de tráfego aéreo, investigação de acidentes de aeronaves, aeródromos, proteção ao meio ambiente, aeronavegabilidade, facilitação, segurança e transporte sem riscos de materiais perigosos por via aérea, meteorologia, cartas aeronáuticas, telecomunicações aeronáuticas, serviços de tráfego aéreo, busca e salvamento, serviços de informação aeronáutica e unidades de medidas.

Os instrumentos do "Sistema de Varsóvia" (Convenção de Varsóvia, Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931; do Protocolo de Haia, Decreto nº 56.463, de 15 de junho de 1965; e da Convenção de Guadalajara, Decreto nº 60.967, de 7 de julho de 1967) estabelecem o regime jurídico da responsabilidade contratual e têm, entre outros, dois importantes objetivos: estabelecer no transporte aéreo internacional a obrigatoriedade de o transportador emitir na forma determinada o bilhete de passagem, nota de bagagem e conhecimento aéreo; e estabelecer os limites de responsabilidade do transportador nos casos de acidentes aéreos, resultando em morte ou lesão corporal de passageiro, em caso de atraso do transporte do passageiro e nos casos de perda, destruição, avaria da carga ou atraso na sua entrega.

Entre outras normas internacionais em vigor no Brasil, destacam-se a Convenção de Roma de 1933, para unificação de certas regras relativas ao seqüestro preventivo de aeronaves (Decreto nº 3.931, de 11 de abril de 1939), e a Convenção de Genebra de 1948, relativa ao reconhecimento internacional dos direitos sobre aeronaves (Decreto nº 33.648, de 25 de agosto de 1953).

Os instrumentos aeronáuticos internacionais voltados à prevenção e repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil foram igualmente adotados pelo Estado brasileiro, conforme especificado na Convenção de Tóquio de 1963, para de-

litos cometidos a bordo de aeronaves (Decreto nº 66.520, de 30 de abril de 1970); na Convenção de Haia de 1970, para a repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves (Decreto nº 70.201, de 24 de fevereiro de 1972); e na Convenção de Montreal de 1971, para repressão aos atos ilícitos contra a segurança da aviação civil (Decreto nº 72.383, de 20 de junho de 1973).

O Brasil negocia por meio de acordos bilaterais toda a matéria de política de transporte aéreo internacional regular no tocante à concessão de direitos para a sua exploração, como, aliás, se processa universalmente.

Nos acordos de transporte aéreo celebrados com outros países, o Brasil tem seguido uma política caracterizada fundamentalmente pela predeterminação da capacidade, pela dupla aprovação das tarifas adotadas no âmbito da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), e por uma visão restritiva da concessão de direitos de quinta liberdade (embarcar e desembarcar passageiros e cargas). O Brasil já está incorporando, nesse tipo de acordo, a cláusula sobre segurança da aviação civil, recentemente recomendada pela Organização de Aviação Civil Internacional e, em alguns documentos, a cláusula sobre Code Sharing.

CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA (CBAER)

É um dos documentos mais importantes do direito aeronáutico brasileiro. É o equivalente ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no âmbito do transporte rodoviário. O seu conhecimento é obrigatório para todos os executivos que atuam diretamente na indústria do transporte aéreo brasileiro. Embora o seu conhecimento detalhado não seja obrigatório para os usuários do transporte aéreo, recomenda-se aos operadores de turismo a sua leitura para ficarem cientes das regulamentações do transporte aéreo no Brasil.

EMPRESAS NACIONAIS E TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE ÂMBITO NACIONAL [\[nota 4\]](#)

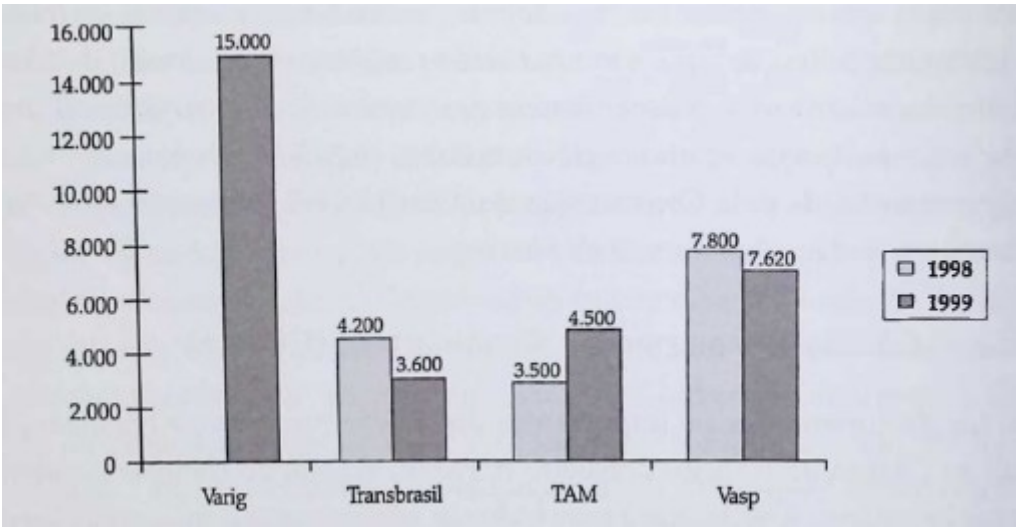
TRÁFEGO DOMÉSTICO E INTERNACIONAL

A redução tarifária generalizada, levada a efeito pelas companhias de transporte aéreo regular de âmbito nacional no mercado doméstico e, entre elas, as

operadoras estrangeiras no mercado internacional, foi decisiva para a redução da lucratividade do setor.

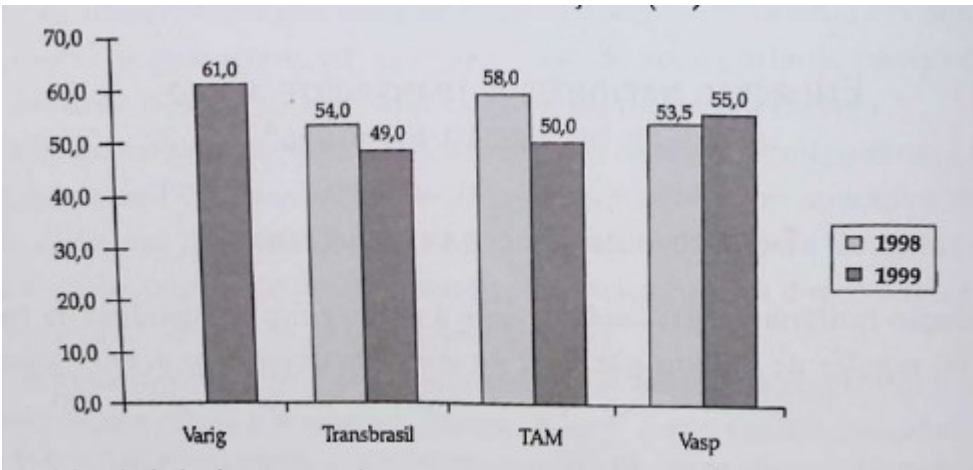
Em termos globais, mesmo com a demanda crescendo 6,65% em relação ao exercício de 1997, a lucratividade apresentou uma redução significativa, terminando o exercício com apenas 1%, e o índice de aproveitamento pax (abreviatura técnica de passageiro) revelou uma certa estabilidade em 63%.

EMPRESAS AÉREAS REGULARES ÂMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL
NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS



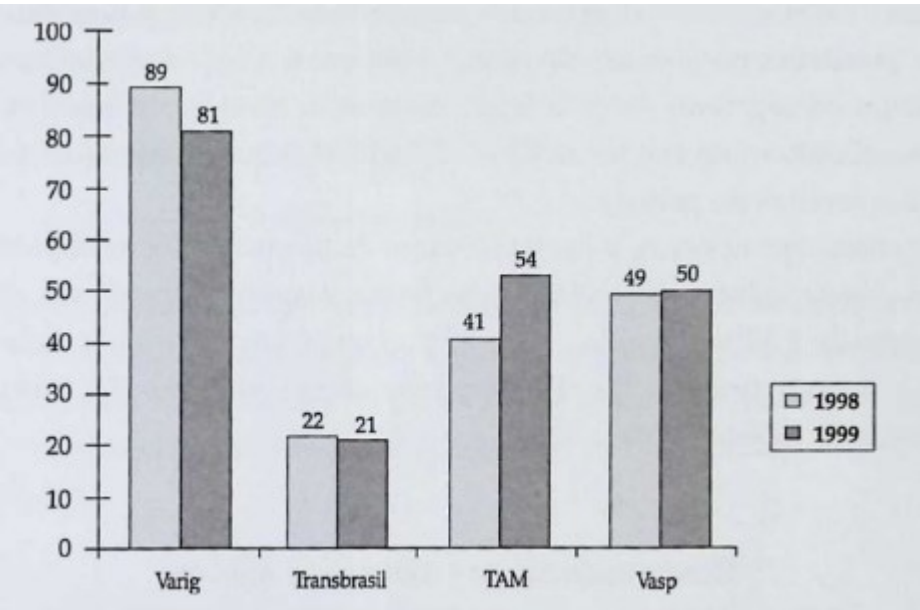
Fonte: Folha de S. Paulo, 21 out. 1999.

EMPRESAS AÉREAS REGULARES ÂMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL TAXA
DE OCUPAÇÃO (%)



Fonte: Folha de S. Paulo, 21 out. 1999.

EMPRESAS AÉREAS REGULARES ÂMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL
NÚMERO DE AVIÕES (JATOS)

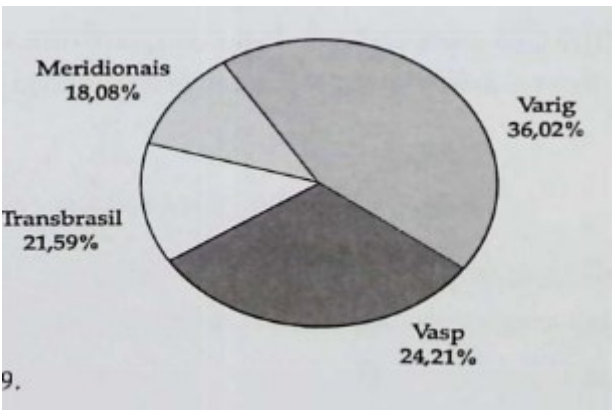


Fonte: Folha de S. Paulo, 21 out. 1999.

TRÁFEGO DOMÉSTICO

A resposta à elevação da oferta foi ligeiramente positiva, embora, aparentemente, houvesse uma estabilidade no aproveitamento pax em 59%. Mesmo assim, com a política tarifária adotada pelas companhias, a lucratividade decaiu dos 13% obtidos em 1997 para 4% ao se encerrar o exercício de 1998.

OFERTA DE ASSENTOS/KM - INDÚSTRIA NACIONAL



Fonte: DAC, maio 1999.

TRÁFEGO INTERNACIONAL

A concorrência com empresas estrangeiras — algumas das quais apresentam maior poder econômico —, aliada a um comportamento ainda pouco agressivo das empresas brasileiras no mercado de cargas, manteve o resultado negativo da indústria brasileira no segmento internacional, no mesmo nível do ocorrido em 1997. O prejuízo verificado nesse ano foi de R\$ 83.233.643,00, o que representou cerca de 3% do total das receitas no período.

Em termos operacionais, a ligeira elevação da oferta não foi acompanhada pela demanda, que se reduziu em 1,46%. Dessa forma, o aproveitamento pax apresentou uma redução de 2,18%, situando-se em 65%, o que é um valor muito baixo quando comparado com o desempenho das empresas aéreas americanas e européias (ver gráfico Fator de utilização, na p. 102).

CONCORRÊNCIA DAS EMPRESAS AÉREAS NORTE-AMERICANAS NO MERCADO LATINO/AMERICANO

A participação das empresas aéreas norte-americanas na América Latina tem aumentado significativamente nos últimos anos. A participação da American Airlines, Delta, Continental e United Airlines na América do Sul, que era de 43% do mercado, passou a 57% em 1998. Cada ponto percentual equivale a US\$ 200 milhões de faturamento. A chegada da American e da United no começo dos anos 1990 coincide com o enfraquecimento das companhias aéreas locais.

A tabela a seguir mostra a participação das companhias aéreas norte-americanas, em porcentagem, no tráfego de passageiros entre os Estados Unidos e alguns países latino-americanos.

Participação percentual das companhias aéreas norte-americanas na América latina

País	1990	1998
Peru	47	73
Costa Rica	53	69
Argentina	47	67

Guatemala	60	65
Venezuela	54	63
Chile	36	60
México	53	59
Equador	45	55
Brasil	46	52
Colômbia	34	49

Fonte: Revista América Economia, fev. 2000.

Apesar do aumento na participação das companhias aéreas norte-americanas no total de passageiros transportados, a porcentagem de cidadãos americanos que viajam entre os Estados Unidos e os países latino-americanos não tem compensado a vantagem adquirida pelas companhias aéreas norte-americanas, conforme mostra a tabela a seguir.

Cidadãos norte-americanos como percentual de passageiros entre os EUA e os países latino-americanos

País	1990	1998
México	71	71
Costa Rica	62	62
Guatemala	58	56
Equador	58	54
Peru	42	53
Colômbia	49	43
Chile	45	43
Venezuela	42	34
Argentina	39	33
Brasil	32	33

Fonte: Revista América Economia, fev. 2000.

A tabela a seguir, referente ao ano de 1998, apresenta a capacidade de transporte das companhias aéreas brasileiras e as norte-americanas dada pelo número total de aviões.

NÚMERO DE AVIÕES A JATO

		Operadores	Aviões	Próprios	Leasing
Brasil*		21	343	93	250
Argentina*		15	153	84	69
Subtotal	–	36	496	177	319
Brasil	+				
Argentina					
United	Air		577	317	260
Lines					
American	Air		646	412	234
Lines					
Continental	Air		361	55	306
Lines					
Delta Air Lines			585	359	226
Subtotal	–	4	2.169	1.143	1.026
Continental	+				
AA + United	+				
Delta					

* Soma de todas as empresas aéreas comerciais do país - aviões a jato.
Fonte: Revista Aviation Week & Space Technology - Aerospace Source Book, jan. 2000.

COMPARATIVO DE CUSTO ENTRE EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS E NORTE-AMERICANAS

O imobilizado em peças de reposição no Brasil é muito maior do que nos Estados Unidos, de um lado porque os fabricantes das peças situam-se nos EUA ou ali mantêm estoque, e, de outro, porque as dificuldades de importação no Brasil forçam as empresas aéreas a ter um estoque maior.

Estimativas feitas por empresas especializadas preveem a seguinte proporção de estoques:

- Brasil: 10% a 15% do valor da frota (inclusive turbinas).
- EUA: 0,5%.

A carga tributária no Brasil, que incide na indústria do transporte aéreo, segundo pesquisa do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), é muito mais alta do que nos Estados Unidos, o que dá uma vantagem significativa para as empresas americanas. As estimativas feitas pelo SNEA são:

- Carga tributária no Brasil: 35%
- Carga tributária nos EUA: 7,5%

Devido ao número muito maior de suas frotas, as empresas americanas têm um poder de negociação na hora da compra superior ao das empresas brasileiras. As taxas de leasing para as empresas americanas também são mais baixas do que para as empresas brasileiras. Se tomarmos como exemplo a aquisição de um Boeing 737-600, a preços de 1998, no modelo mais simples teremos:

- Brasil: US\$ 32 milhões, doze anos de financiamento, juros (Libor + 3,5%). Essas condições resultam em um compromisso mensal de US\$ 370,3 mil.
- EUA: US\$ 27 milhões, vinte anos de financiamento, juros (Libor + 0,19%). Essas condições resultam em um compromisso mensal de US\$ 200,22 mil.
- O custo do seguro de aeronaves nos Estados Unidos também é mais barato do que no Brasil. Segundo o SNEA, as taxas de seguro são:
 - Brasil: 0,142% (taxa anual).
 - EUA: 0,093% (taxa anual).

ESTRATÉGIA PARA ENFRENTAR A CONCORRÊNCIA

Considerando-se a alta capacidade competitiva das empresas norte-americanas, a provável solução para as empresas latino-americanas enfrenta-las seria:

- a) alianças globais que possam melhorar a participação, a tecnologia e propiciar redução de custos;
- b) alianças locais para proteger seus mercados domésticos e regionais;
- c) combinação das duas primeiras, com ênfase em melhorar as estruturas operacionais e a taxa de utilização média;
- d) pressionar os governos locais para que as condições tributárias sejam idênticas tanto para as empresas norte-americanas como para as latino-americanas.

LINHAS AÉREAS ESPECIAIS

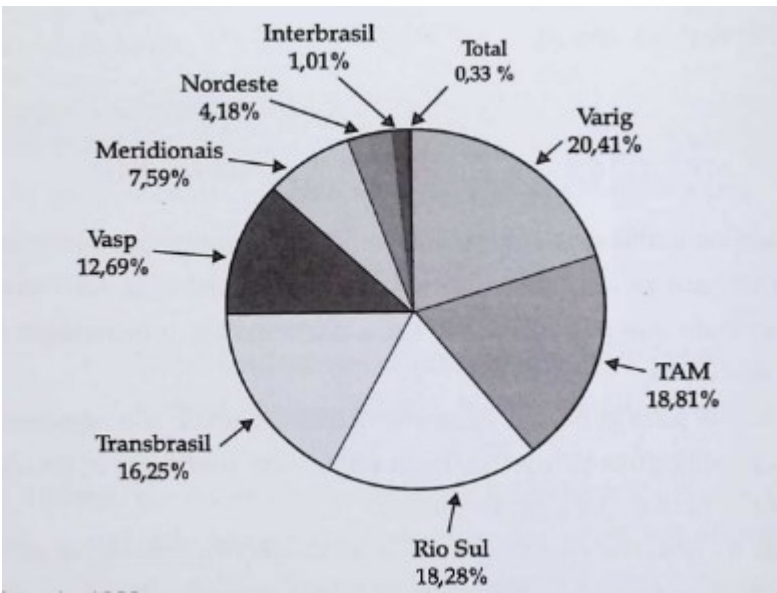
O ano de 1998 foi marcado por algumas alterações na regulamentação das linhas aéreas especiais que proporcionaram uma abertura desse mercado a todas as empresas regulares, elevando a oferta de assento/km nessas linhas em 71,39%.

Na ligação Rio-São Paulo, o destaque foi a saída da Varig do tradicional pool denominado Ponte Aérea, que passou a oferecer seus vôos individualmente, e a entrada de mais duas operadoras na ligação: Transportes Aéreos Meridionais (TAM) e Nordeste Linhas Aéreas.

Nas outras linhas aéreas especiais houve a entrada das operadoras de âmbito nacional, que, por si só, elevou em 72% a oferta global dessas ligações. Merece destaque também a saída das empresas Pantanal Linhas Aéreas Sul-Mato-grossenses e Passaredo Linhas Aéreas da PAR (pool que opera a ligação Santos Dumont-Pampulha), deixando, conseqüentemente, de operar linhas especiais.

A elevação expressiva da oferta desses serviços, aliada à política de redução tarifária, reduziu consideravelmente a lucratividade dessas linhas (83,78%), encenando o exercício de 1998 com 6%. O índice de aproveitamento também foi afetado, sofrendo uma redução de cerca de 14% e situando-se em 51%.

OFERTA DE ASSENTOS/KM - LINHAS ESPECIAIS (INCLUINDO RIO-SÃO PAULO)



Fonte: DAC, maio 1999.

EMPRESAS NACIONAIS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE ÂMBITO REGIONAL

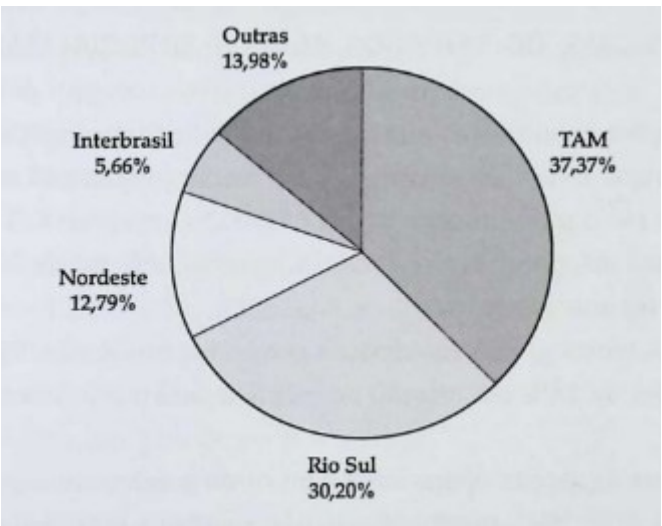
Como já acontecera em 1997, apenas mais uma nova empresa começou a operar linhas regionais no exercício de 1999 (Transporte Regional do Interior Paulista-Trip), e a Itapemirim Transportes Aéreos Regionais, que havia iniciado suas operações também em 1997, depois de ter sido vendida para o Grupo TAM, encerrou suas atividades no final de 1998.

O setor apresentou um resultado de vôo negativo, invertendo o quadro do ano anterior. Nos aspectos operacionais, a demanda respondeu positivamente à elevação de cerca de 22% na oferta de assento/km, gerando um aumento de 53% para 59% no índice de aproveitamento.

Esses resultados foram fruto tanto de uma maior concorrência entre as empresas quanto da política de descontos tarifários usada intensivamente durante o exercício de 1998.

A tônica para 1999 foi a mesma dos últimos exercícios: investimentos para sedimentar e expandir o mercado das empresas já existentes, aliados a uma reavaliação da política tarifária que vinha sendo praticada.

OFERTA DE ASSENTOS/KM - INDÚSTRIA REGIONAL



Fonte: DAC, maio 1999.

EMPRESAS DE TÁXI AÉREO E NÃO REGULARES SUPLEMENTARES

As informações econômicas e estatísticas verificadas em 1998 se referem às empresas de táxi aéreo e não regulares suplementares que encaminharam os relatórios econômico-estatísticos até o primeiro semestre de 1999.

A exemplo dos anos anteriores, a oferta de serviços, medida pelo número de empresas existentes, não teve variação expressiva. Muito embora o fato possa traduzir uma estabilidade do setor, na realidade o que ocorre é um fluxo significativo entre empresas autorizadas e canceladas. O que confirma a volatilidade desse segmento na aviação civil são as variações observadas de 1996 a 1999, em vista do crescimento de 5,6% de 1996 para 1997 e da retração de 4,5% revelada no período 1997-1998, em se tratando de empresas de táxi aéreo.

As empresas aéreas suplementares encontram-se na sua maioria em fase pré-operacional, e o crescimento da oferta de serviços nessa modalidade é pouco significativo. Entretanto, é oportuno destacar que a alteração das normas para autoriza-

ção de vôos charter tende a promover um aquecimento do mercado, já que a desvinculação da parte aérea da terrestre inovou os procedimentos anteriormente adotados, possibilitando, além da própria comercialização dos assentos aos usuários, a livre negociação de preços dos serviços entre as partes interessadas.

EMPRESAS DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

As informações econômicas e estatísticas verificadas em 1998 se referem às empresas de serviços aéreos especializados que encaminharam os relatórios econômico-estatísticos até o primeiro semestre de 1999.

Com base nas informações prestadas, a lucratividade foi de 16%, inferior aos 18% observados no ano anterior.

Em relação à oferta global, os serviços aéreos especializados tiveram um crescimento da ordem de 14% em relação ao número de empresas existentes no ano anterior.

O crescimento da receita operacional bem como o agravamento dos custos verificados no biênio 1997-1998, muito embora não sinalizem uma real recuperação dos resultados econômicos, dentro do universo de dados fornecidos até o fechamento do Anuário de Transporte Aéreo de 1999, revelaram um sensível aquecimento do mercado no setor de prestação de serviços aéreos especializados.

VÔO CHARTER

O crescimento dos vôos charter domésticos no Brasil deu-se basicamente por dois motivos: o aumento e a renovação da frota das companhias regionais e também uma maior articulação entre as operadoras de turismo e as companhias aéreas. A implantação desse tipo de operação, na qual os aviões decolam praticamente lotados, resolve um dos grandes problemas da aviação: o baixo índice de ocupação dos assentos. Mas quem lucra mesmo com esse tipo de operação é o consumidor, que paga bem menos nas tarifas aéreas.

Os vôos charter domésticos no Brasil são executados a partir do território nacional com pontos intermediários e de destino também em território nacional e são identificados como transporte aéreo não regular de passageiros, definidos na Portaria nº 686/GM-5, de 15 de setembro de 1992.

Os objetivos dos vôos charter domésticos de passageiros são:

- fomento ao turismo no território brasileiro, uma vez que estende a opção do transporte aéreo ao passageiro não freqüente;
- exploração de novas rotas para o desenvolvimento de novos pólos;
- fortalecimento do mercado do transporte aéreo de um modo geral.

Os vôos charter domésticos são operados pelas empresas aéreas regulares e não regulares capacitadas para tal, de acordo com as respectivas concessões ou autorizações.

Atualmente as empresas aéreas que realizam esses vôos são:

a) Empresas regulares

- Pantanal Linhas Aéreas Sul-Mato-grossenses
- Passaredo Transportes Aéreos S.A.
- Rio Sul Serviços Aéreos Regionais S.A.
- Transportes Aéreos Meridionais S.A. (TAM)
- Total Linhas Aéreas
- Transbrasil S.A. — Linhas Aéreas
- Viação Aérea Rio-grandense S.A. (Varig)

b) Empresas não regulares

- FLY Linhas Aéreas S.A.
- Transportes Charter do Brasil Ltda. (TCB)
- Transair International
- Universal Express Linhas Aéreas Ltda. (Unex)
- Viação Charter Aérea Ltda. (Vica)

Esses vôos são contratados por operadoras de turismo, agentes de viagens ou empresas aéreas regulares e não regulares, nos moldes previstos na IAC 1.501, de 23 de dezembro de 1997, comercializados ao público em geral.

Em conformidade com a política de transporte aéreo comercial no Brasil (Aviso 001/GM5/004), o Departamento de Aviação Civil no exercício constante do controle e da coordenação setorial visa, através da IMA 58-51 — Normas para Autorização de Vôos Charter Domésticos de Passageiros —, estabelecer uma regulamentação mínima para a proteção dos interesses dos usuários e da rigidez do mercado.

Por sua própria característica de não regularidade, que induz a um nível menor de investimento para a operação, proporcionando um possível surgimento de empreendimentos efêmeros e oportunistas, o DAC entende que os vôos charter domésticos de passageiros devem, como atividade complementar ao transporte aéreo regular, ser submetidos a uma regulamentação mínima que os harmonize com o Sistema de Aviação Civil como um todo.

O processo de solicitação e autorização de vôos charter domésticos de passageiros, descrito a partir das normas da IMA 58-51, objetiva, nos termos do Anexo 9 da Convenção de Chicago (1944), seu trâmite rápido e desembaraçado no âmbito do Departamento de Aviação Civil.

O preço dos vôos charter domésticos de passageiros foi liberado recentemente, e passou a ser mais fácil viajar pelo Brasil, pagando-se bem menos. Isso se deu por que o DAC assinou uma portaria que garante a liberação total das tarifas dos vôos charter. A medida aumenta a concorrência e favorece especialmente os passageiros em viagem de turismo, sem falar no crescimento dessa indústria, que passa a ser fortemente beneficiada.

Com a nova norma, as agências de viagem operadoras de turismo e as próprias empresas aéreas ficam desobrigadas de vincular parte terrestre e parte aérea no mesmo pacote. Ou seja, o passageiro poderá comprar apenas o segmento aéreo.

VÔOS CHARTER INTERNACIONAIS

As autorizações de contratações de vôos charter internacionais dependem de acordos bilaterais entre os países envolvidos na rota solicitada. Pela sua dificuldade de autorização, geralmente esse tipo de vôo é executado pelas companhias regulares, mas, com algum esforço administrativo, pode ser feito também por companhias não regulares.

O DAC autorizou a realização de 1.096 vôos charter vindos do exterior, entre os meses de janeiro e abril de 2000, contra 1.094 de 1999. O principal solicitante continua sendo a Argentina, com inúmeros fretamentos para as cidades do Sul e do Nordeste do Brasil.

PRINCIPAIS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS.

DADOS ECONÔMICOS^[nota 5]

As principais empresas aéreas brasileiras estão passando por um período bastante difícil, com forte acúmulo de prejuízos. A tabela seguinte, elaborada pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), mostra a posição dessas empresas entre janeiro e setembro de 1998 e 1999.

DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS POR EMPRESA - R\$ MIL
JAN./SET. 1999

Discrimina ção	Varig		Vasp		Transbrasil		TAM	
	01/01/98 a 30/09/98	01/01/99 a 30/09/99	01/01/98 a 30/09/98	01/01/99 a 30/09/99	01/01/98 a 30/09/98	01/01/99 a 30/09/99	01/01/98 a 30/09/98	01/01/99 a 30/09/99
Receita Bruta Vendas/Serv.	2.771.677	3.291.746	1.126.327	1.030.200	534.025	544.782	413.573	575.162
Dedução da Receita Bruta	-69.929	-93.737	-3.590	-6.150	-7.554	-12.652	-11.800	-49.145
Receita Líquida Vendas/Serv.	2.701.748	3.198.009	1.122.737	1.024.050	526.471	532.130	401.773	526.017
Custos de Bens/Serv. Vendidos	-1.860.521	-2.214.825	-611.824	-580.129	-478.638	-536.047	-249.160	-357.096
Lucro Bruto	841.227	983.184	510.913	443.921	47.833	-3.917	152.613	168.921
Despesas Comerciais	-700.808	-792.163	-295.774	-257.672	-97.350	-115.104	-97.039	-127.543
Desp. Ger. e Administrativas	-121.051	-133.935	-67.099	-76.216	-45.775	-37.458	-19.819	-32.939
Result. Financeiro Líquido	-206.889	-255.568	-111.488	-171.703	-83.536	-93.049	-1.042	-33.466
Outros Result. Operacionais	-41.722	-197.429	-102.184	-328.022	446.351	10.602	-17.027	-6.650
Result. Equival. Patrim.	-2.918	-1.784	-7.552	5.308		-7.384		
Resultado Operacional	-232.161	-397.695	-73.184	-384.384	267.523	-246.310	17.686	-31.677
Result. Não Operacionais	148.143	241.365	13.891	1.095	-283	7.800	-1.062	-180
Lucro/Prejuízo antes do IR	-84.018	-156.330	-59.293	-383.289	267.240	-238.510	16.624	-31.857
Provisão p/IR e Contrib. Social	40.555	53.623			2.965		-7.785	
IR Diferido				268.497		201.485		12.430
Participações								
Reversão Juros s/Cap. Próprio								
Lucro/Prejuízo do Exercício	-43.463	-102.707	-59.293	-114.792	270.205	-37.025	8.839	-19.427

Fonte: Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

As empresas aéreas brasileiras terão que encontrar um caminho para resolver as suas dificuldades operacionais o mais rápido possível. Os problemas atuais são o relativamente baixo fator de ocupação da aeronave, os custos operacionais mais altos que suas congêneres de outros países e os impostos e taxas típicos do Brasil. Outro problema que começa a surgir para as grandes empresas é a concorrência local por empresas regionais e não regulares, que estão fretando aviões do porte do 727 e Airbus A320 para operar em rotas de alta densidade de tráfego, além de cobrar pelo preço da passagem, para o mesmo trecho, um valor muito abaixo do praticado pelas grandes empresas.

Essas empresas, que às vezes operam com um único avião na rota, têm um custo operacional muito menor do que as grandes empresas e conseguem ter lucro, apesar de cobrarem um valor significativamente mais barato.

AEROPORTOS^[nota 6]

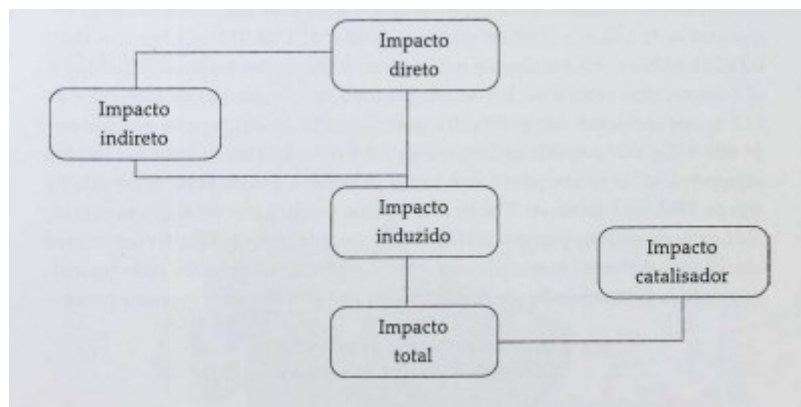
A presença, bem como o desenvolvimento, de uma infra-estrutura aeroportuária tem um significado muito importante no que tange à geração de empregos, renda e impostos para a comunidade e para a região na qual a mesma está inserida. Alguns aeroportos do mundo possuem estudos relacionando sua presença com o desenvolvimento da região onde está inserido. No Brasil, tem-se registro de que apenas os aeroportos Santos Dumont e de Salvador realizaram tais estudos de maneira sistêmica.

Tradicionalmente, em termos econômicos, o impacto total produzido por um aeroporto pode ser subdividido em quatro tipos:

1. Impacto direto: é definido "pelo emprego, renda e outros benefícios gerados por aqueles que trabalham diretamente no aeroporto ou que diretamente contribuem nas atividades aeroportuárias". Segundo a Federal Aviation Agency (FAA), poder-se-iam resumir tais impactos como aqueles que "devem representar as atividades econômicas que não iriam ocorrer com a ausência do aeroporto". Exemplos de atividades que pertencem ao impacto direto são aquelas prestadas pelas empresas aéreas no aeroporto (passageiro e carga), as desenvolvidas pela autoridade aeroportuária (no caso brasileiro, a Infraero), as concessões existentes no aeroporto (freeshop, praça de alimentação, etc.), operadores de transportes terrestres (ônibus, táxis, locação de veículos), etc.
2. Impacto indireto: é "atribuído às empresas que suprem serviços e produtos para empresas diretamente envolvidas na economia aeroportuária". Segundo essa definição, as empresas de catering e os fornecedores de combustível são exemplos de atividades indiretas. De acordo com o relatório produzido pela Greater Toronto Airports Authority, "todos os impactos indiretos — receita, emprego e renda — são oriundos do total das receitas diretas geradas pela atividade aeroportuária". Podem ser consideradas também atividades indiretas aquelas relacionadas ao período durante o qual o passageiro permanece na localidade do aeroporto, tais como hotéis, restaurantes, agências de viagens, lojas em geral, etc.

3. Impacto induzido: pode ser definido como todo o "emprego, receita/valor agregado, produção e taxas gerados pelas despesas provenientes dos ganhos dos empregados das atividades relacionadas direta e indiretamente com o aeroporto". Esse tipo de impacto pode ser compreendido como um verdadeiro efeito multiplicador na economia regional.
4. Impacto catalisador: é proveniente de todo o "emprego, receita/valor agregado, produção e taxas gerados pela atração, retenção ou expansão da atividade econômica dentro da área de estudo como resultante da acessibilidade de mercados em função do aeroporto, tal como o investimento feito pelas empresas que se encontram localizadas no entorno do aeroporto a aproximadamente sessenta minutos de carro do mesmo".

A relação entre os tipos de impactos e o impacto total gerado pelo aeroporto pode ser mais bem visualizada no esquema abaixo:



A ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

Há alguns anos os aeroportos em todo o mundo não são mais tidos como meros provedores de infra-estrutura para as empresas aéreas. Seus corredores e saguões passaram também a ser utilizados como local de investimento em serviços e comércio que atendem não só àqueles que utilizam o transporte aéreo, mas sobretudo a toda a área de influência do aeroporto. Em muitos lugares do mundo, os preços e os produtos oferecidos nos grandes aeroportos não diferem em nada daqueles praticados pelos shopping centers, fato que aumenta as receitas aeroportuárias, o que em

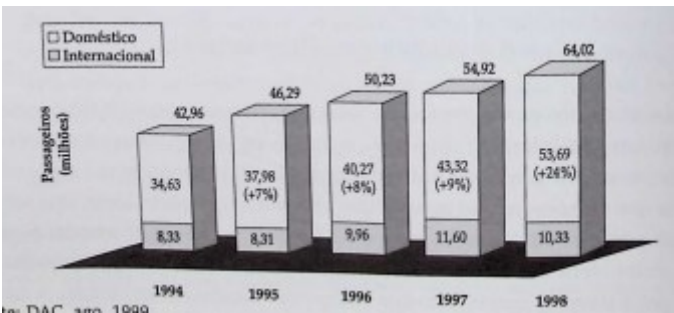
última análise tende a beneficiar o próprio sistema aéreo, assim como os próprios passageiros. Muitas vezes entediados com longas horas de espera de seus vôos, os passageiros podem desfrutar de maior conforto e opção de lazer.

No Brasil, a filosofia na qual "aeroporto é um local onde também se viaja de avião" não está bem assimilada pela administração aeroportuária, fazendo com que se perca uma grande oportunidade para um aumento de receitas e do número de empregos. Com a atual falta de recursos por parte do governo e sobretudo por causa do crescente aumento do nível de desemprego, os aeroportos nacionais têm uma importante contribuição a dar em termos de investimentos e número de empregos gerados.

AS CONCESSÕES

No ano de 1998 a Infraero, empresa responsável pela administração de 67 aeroportos no Brasil, contabilizou uma receita total de US\$ 970 milhões, dos quais US\$ 221 milhões provenientes de receitas comerciais. Assim, enquanto a participação das receitas comerciais em relação ao total da arrecadação da Infraero é de 22,7%, nos aeroportos europeus, as receitas comerciais, ou seja, aquelas provenientes de atividades não aeronáuticas, no ano de 1989 eram de 44% do total das receitas aeroportuárias. Já os aeroportos americanos de médio e grande porte obtiveram, no ano de 1990, uma média de 77% de suas receitas provenientes de aluguéis, concessões, estacionamentos e outras atividades não aeronáuticas. Ou seja, há um enorme espaço a ser explorado comercialmente nos aeroportos brasileiros, que pode em muito contribuir para um aumento no número de empregos, receitas e impostos gerados.

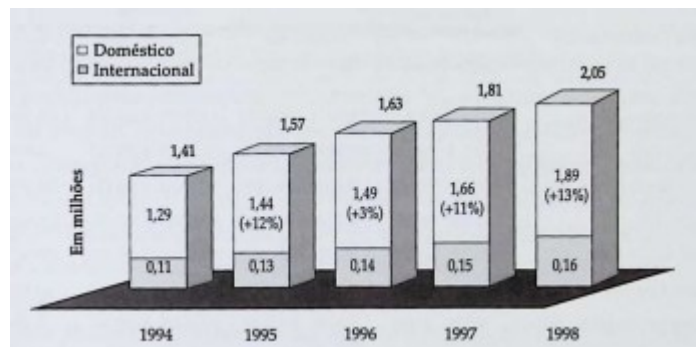
CRESCIMENTO ANUAL DE PASSAGEIROS (EMBARQUE + DESEMBARQUE + CONEXÃO)



Fonte: DAC, ago. 1999.

GRÁFICOS LIGADOS À ATIVIDADE AEROPORTUÁRIA NO BRASIL

CRESCIMENTO ANUAL DE AERONAVES (POUSO + DECOLAGEM)



Fonte: DAC, ago. 1999.

OS 15 PRINCIPAIS AEROPORTOS EM MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM 1998



Fonte: DAC, ago. 1999.

MOVIMENTO AÉREO COMERCIAL DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS 1996-1998

PRINCIPAIS AEROPORTOS	Aeronaves pousos e decolagens		Passageiros					
			embarcados		desembarcados		em trânsito	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
Guarulhos (Guarulhos - SP)	157.406	180.477	7.339.624	7.038.230	1.072.016	7.658.938	1.276.226	1.709.068
Congonhas (São Paulo - SP)	138.179	168.131	2.915.685	3.698.487	3.189.128	4.059.027	3.709	13.565
Rio de Janeiro (Rio de Janeiro – RJ)	80.636	102.812	3.154.388	3.588.084	3.224.667	3.518.812	791.431	753.861
Brasília (Brasília – DF)	85.410	102.250	1.823.787	2.170.536	1.983.265	2.523.073	567.823	705.837
Dois de Julho (Salvador – BA)	53.020	64.714	1.081.729	1.333.623	1.225.243	1.525.072	550.917	682.572
Pampulha (Belo Horizonte – MG)	49.540	61.107	616.771	850.064	591.812	818.914	43.713	50.457
Santos Dumont (Rio de Janeiro – RJ)	60.396	59.846	1.318.065	1.046.045	1.320.406	1.078.161	7.7%	4.359
Afonso Pena (Curitiba – PR)	41.401	59.623	797.970	1.067.788	838.302	1.068.226	338.808	436.376
Salgado Filho (Porto Alegre – RS)	44.605	58.088	974.882	1.315.920	989.063	1.313.976	114.737	197.869
Guararapes (Recife – PE)	41.839	50.029	921.729	1.163.559	1.163.559	1.355.038	447.683	543.265
Brigadeiro Eduardo Gomes (Manaus – AM)	39.336	41.712	551.071	600.995	604.040	663.267	82.191	109.047
Viracopos (Campinas – SP)	29.704	39.171	160.336	235.691	159.845	231.540	307.708	281.244
Val-de-Cans (Belém – PA)	29.227	35.158	456.209	513.883	470.326	516.543	161.391	184.812
Pinto Martins (Fortaleza – CE)	27.710	29.785	708.432	857.251	727.503	894.428	209.524	199.439
Hercílio Luz (Florianópolis – SC)	19.861	24.638	344.813	419.110	343.736	421.845	105.382	118.347
Marechal Cândido Rondon (Cuiabá – MT)	21.928	24.287	229.534	262.708	238.313	259.055	59.231	67.990
Santa Genova (Goiânia – GO)	20.526	23.470	284.126	383.253	283.512	377.617	173.209	183.302
Trancredo Neves (Belo Horizonte – MG)	21.258	22.777	258.654	496.185	538.721	548.399	184.717	197.921
Eurico Sales (Vitória – ES)	17.088	20.959	304.210	414.840	302.070	412.981	51.245	44.055
Londrina (Londrina – PR)	15.583	18.958	120.999	174.525	121.099	177.661	110.320	169.537
Augusto Severo (Natal – RN)	13.423	17.126	301.917	401.997	298.271	367.193	161.200	165.764
Marechal Cunha Machado (São Luís – AM)	14.322	16.333	165.121	213.454	162.739	223.828	145.810	149.499
Campo Grande (Campo Grande – MS)	12.685	16.030	137.826	186.394	137.749	180.774	117.480	146.661
Santa Maria (Aracaju – SE)	14.295	14.502	118.793	147.658	119.981	145.586	155.086	135.671
Campo dos Palmares (Maceió – AL)	13.275	12.400	209.699	253.105	201.742	250.877	156.832	149.581
Teresina (Teresina – PI)	9.513	8.896	96.120	116.892	93.445	115.178	94.946	110.711
Eduardo Gomes (Ilhéus – BA)	6.458	7.152	78.851	104.471	74.793	101.412	44.572	86.640

Fonte: Geipot/Anuário Estatístico do Brasil, 1998.

CONEXÃO ENTRE ORIGEM/DESTINO DO PASSAGEIRO E O AEROPORTO

A conexão do passageiro entre o seu ponto de origem e o aeroporto ou do aeroporto e o seu ponto de destino pode ser feita através de:

Automóvel estacionado no aeroporto ou garagem próxima ao mesmo. No caso do automóvel, dirigido pelo próprio viajante, o veículo fica estacionado no aeroporto até o retorno da viagem. Esse caso é muito comum nas viagens de curta duração (um ou dois dias). Nos principais aeroportos administrados pela Infraero, o estacionamento faz parte da sua fonte de renda, e a política adotada é cobrar uma tarifa bastante alta, podendo ser considerada até uma proibição ao estacionamento por longos períodos, o que não acontece na maioria dos aeroportos americanos, onde o estacionamento no aeroporto é viável por períodos relativamente longos.

Carona de amigos ou parentes. Geralmente o passageiro é desembarcado na plataforma de acesso ao prédio do aeroporto ou o veículo é estacionado no aeroporto pelo tempo necessário ao acompanhamento do embarque. Na chegada do passageiro a operação é inversa.

Táxi. Esse é um meio de acesso ou saída do aeroporto comum em quase todos os países do mundo. Atualmente, com os aeroportos distanciando-se cada vez mais dos centros urbanos, o uso do táxi está limitado aos turistas de maior poder aquisitivo.

Ônibus ou "perua" de ligação cidade-aeroporto (shuttle bus). É muito usado pelas agências de turismo e passageiros em geral. Em aeroportos como o Galeão, no Rio de Janeiro, é oferecido um serviço de ônibus com ar-condicionado, cuja viagem do aeroporto até os principais pontos da cidade ou vice-versa é rápida, confortável e barata. Infelizmente esse serviço, prestado de maneira eficiente, está limitado aos aeroportos brasileiros de grande movimento de passageiros. Na maioria dos países acostumados ao turismo é um meio de transporte muito usado pelos turistas.

Ônibus regular. É o uso dos ônibus de tráfego urbano regular para acesso ou saída dos aeroportos. Em alguns aeroportos centrais (Santos Dumont, Rio de Janeiro, Congonhas, São Paulo, etc.) o seu uso é bastante simples. Os usuários mais freqüentes desse tipo de transporte são os funcionários do aeroporto e eventualmente viajantes com pouca ou nenhuma bagagem.

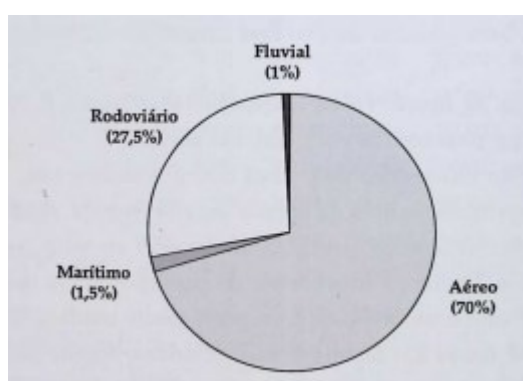
Trem ou metrô. Esse meio de transporte não permite o acesso aos aeroportos no Brasil. É muito usado em outros países como o Japão, Inglaterra, Alemanha, etc., principalmente pelo turista local que viaja com pouca bagagem.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO TURISMO

As empresas de ônibus no Brasil são classificadas em regulares, que operam em rotas definidas, com horários e frequências preestabelecidas, e não regulares. As linhas não regulares incluem tanto os ônibus de turismo como os utilizados para transporte de empregados de indústrias, fretamentos, etc. Muitas empresas de ônibus não regulares possuem frotas dedicadas ao transporte de funcionários de indústrias e utilizam esses mesmos veículos nos fins de semana para viagens curtas, por exemplo ao litoral (os chamados "farofeiros"), a Foz do Iguaçu (turismo de compras), a Aparecida (turismo religioso), etc.

Atualmente, são muito poucas as informações sobre o número de turistas que usa o transporte rodoviário para entrar no Brasil e para locomover-se dentro do país. Uma ideia mais precisa dos turistas que utilizam o transporte rodoviário no Brasil, em viagens intermunicipais, interestaduais, internacionais e viagens específicas de turismo em ônibus, só será possível quando for realizada uma pesquisa estatística nas empresas rodoviárias, estações rodoviárias, agências de turismo, etc.

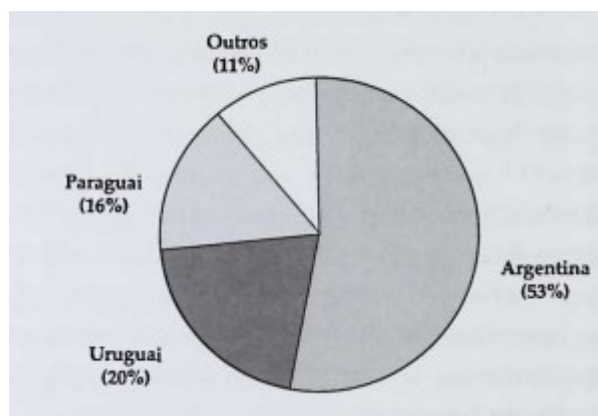
A figura a seguir indica a entrada de turistas no Brasil segundo a via de acesso.



Fonte: Embratur, 1998.

Um tipo de turismo rodoviário pouco desenvolvido no Brasil é o uso de trailers ou moto-home, que é bastante usado nos Estados Unidos e na Europa. O seu uso reduzido se deve principalmente à falta de divulgação desse tipo de turismo, ao alto custo do veículo, à falta de segurança nas estradas e à limitada oferta de campings.

PAÍS DE ORIGEM DOS TURISTAS SUL-AMERICANOS QUE ENTRAM NO BRASIL POR VIA RODOVIÁRIA



Fonte: Embratur, 1998.

LEGISLAÇÃO

O transporte rodoviário intermunicipal nos estados é regulamentado por legislação própria de cada estado. No estado de São Paulo a regulamentação desse transporte é baseada nos Decretos nº 29.912, de 12 de maio de 1989 — Regulamento do Serviço Intermunicipal Fretado de Transporte Coletivo de Passageiros —, e nº 29.913, de 12 de maio de 1989 — Regulamento do Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros (a regulamentação de cada estado pode ser obtida no site www.abder.org.br).

COLETÂNEA DE ATOS LEGAIS DO SETOR TRANSPORTE [\[nota 7\]](#)

Este documento tem por objetivo reunir, de forma organizada e sistemática, os atos legais específicos ou de interesse do setor transporte.

Trata-se de uma compilação feita pela Empresa Brasileira de Planejamento de transportes (Geipot), com periodicidade mensal, que facilita a consulta, a identificação e a recuperação de atos relativos às diversas atividades desenvolvidas nesse setor.

Os atos legais são relacionados em ordem cronológica da sua publicação no Diário Oficial da União e aqui apresentados por período e por assunto.

1. Subsetor rodoviário
 - 1.1. Transporte de carga
 - 1.2. Transporte de passageiros
 - 1.3. Trânsito
2. Subsetor ferroviário
 - 2.1. Transporte de carga
 - 2.2. Transporte urbano de passageiros
3. Subsetor de navegação
 - 3.1. Navegação interior
 - 3.2. Navegação de cabotagem
 - 3.3. Navegação de longo curso
4. Subsetor portuário
5. Transporte urbano
6. Transporte multimodal
7. Transporte terrestre de produtos perigosos
8. Acordos, tratados e convenções internacionais
9. Assuntos gerais

REDE BRASIL DE VIAGENS [\[nota 8\]](#)

Esta-rede está em fase de implantação e é a união de 28 empresas brasileiras do setor de transporte rodoviário de passageiros, com a integração operacional de suas frotas, linhas e infra-estruturas, o que possibilita o fortalecimento individual, aumento de produtividade, melhoria da qualidade dos serviços de transporte de passageiros e encomendas e ganho em segurança, economia, conforto e comodidade para os clientes.

A rede cobre os quatro países vizinhos: Argentina, Paraguai, Chile e Bolívia e quase todos os estados brasileiros — exceto, por enquanto, Amazonas, Amapá e Roraima.

POSSIBILIDADES DA REDE

A rede pretende interligar mais de 3,5 mil cidades e 8,5 mil localidades (distritos e vilas), representando mais de 80% do potencial de consumo do Brasil. Em qualquer dos mais de cinco mil pontos de vendas (dois mil próprios e três mil credenciados), um passageiro, por exemplo, que quiser ir de uma cidade a outra dentro do Brasil, ou mesmo nos países atendidos, poderá comprar todas as passagens em sua cidade de origem e despachar sua bagagem diretamente para o destino final. Antes, sem a integração das empresas, ele era obrigado a dividir a viagem em vários trechos, indo de uma cidade a outra e lá comprando nova passagem para um local adiante. Isso obrigava os passageiros a vários transbordos e a levar sua bagagem de um ônibus para outro, causando desconforto e despesas com transportes.

POTENCIAL DA REDE BRASIL DE VIAGENS

- dez mil ônibus
- 2.138 linhas
- 8,5 mil localidades atendidas (cidades, distritos e vilas)
- cinco mil pontos de vendas
- um bilhão de quilômetros percorridos anualmente
- 301 milhões de passageiros transportados anualmente
- 1,31 bilhão de reais em faturamento anual
- mil municípios com infra-estrutura de oficinas, pontos de atendimento e venda de passagem, restaurantes, salas vip, garagens, etc.

PROBLEMA DAS ESTRADAS NO BRASIL

A deficiência da malha viária brasileira, em termos de cobertura do país com estradas asfaltadas, e o mau estado de conservação das estradas dificultam e desestimulam o turismo rodoviário no Brasil. No momento, uma viagem relativamente curta, como é a de São Paulo — Curitiba, pode ser considerada uma aventura para uma família que queira fazê-la com seu próprio carro, o que não acontece nos Estados Unidos e principalmente na Europa, onde esse tipo de turismo é intensamente utilizado.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Já foi o tempo em que o transporte de passageiros no Brasil era ferroviário. A partir da implantação da indústria automobilística no Brasil e a deterioração do transporte ferroviário, os ônibus e os automóveis foram tomando o lugar do trem no transporte de passageiros até substituí-lo completamente. Hoje no Brasil as ferrovias servem quase exclusivamente para transporte de cargas. O transporte de passageiros por ferrovia no turismo brasileiro limita-se a algumas viagens curtas entre localidades turísticas, como é o caso, por exemplo, das viagens de Campos do Jordão a Pindamonhangaba e a conhecida viagem de Curitiba a Paranaguá, hoje privatizada (América Latina Logística), que é um trecho de cerca de 110 quilômetros, com viagens diárias, em que se oferecem poltronas numeradas e em três classes: standard, luxo e superluxo, cujos preços em janeiro de 2000 variavam entre R\$ 14,00 e R\$ 22,00. Essas viagens constituem o orgulho turístico da região.

Recentemente, o Geipot, apoiado por um consórcio alemão (Consórcio Transcorr RSC), [\[nota 9\]](#) fez um estudo de viabilidade de implantação de um trem de alta velocidade (TAV) de passageiros para operar no corredor Campinas — São Paulo — Rio de Janeiro.

A região diretamente vinculada a esse corredor abrange uma população de aproximadamente 36 milhões de habitantes e concentra cerca de 50% da renda brasileira. Em 1997, segundo pesquisas do Consórcio Transcorr RSC, o transporte de passageiros entre os municípios de São Paulo e Rio de Janeiro tinha a seguinte divisão modal: transporte aéreo 27,4%, automóvel 22,4%, ônibus 49,3% e trem 0,9%.

Se for implantado, um TAV poderá fazer a viagem entre o centro do Rio de Janeiro e a Estação Tietê em São Paulo em aproximadamente duas horas e dez minutos, a uma velocidade média de 200 km/h. Juntamente com o transporte de passageiros em geral, esse trem poderá proporcionar ao turista uma viagem agradável, com o conforto do espaço que o trem pode oferecer, em um tempo total competitivo com o do avião e a um preço mais acessível.

O Japão foi o primeiro país do mundo a implantar um trem de alta velocidade, o Shin Kan Sen, que em sua rota inicial ligava Tóquio a Osaka, a uma velocidade máxima de 260 km/h. Hoje, esse trem liga o extremo norte ao extremo sul do Japão e atinge velocidades em torno de 300 km/h.

Na Europa, o transporte ferroviário de passageiros é altamente desenvolvido e é muito usado pelo turista. Conta com trens de alta velocidade (TAV), que chegam

a atingir 280 km/h; a rede ferroviária européia liga as principais cidades de vários países. Atualmente, as consultas de horários e a compra de passagens das principais redes ferroviárias européias podem ser feitas pela Internet, o que facilita consideravelmente o seu uso, até mesmo pelo turista não europeu.

COMPARAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO
E O AÉREO DE ALGUMAS CIDADES EUROPÉIAS

		Por trem		Por avião	
		Tempo	Tarifa (US\$)	Tempo	Tarifa (US\$)
Londres a Edimburgo		4 h	169	1 h 15 min	192
Paris a Marselha		4 h 15 min	160	1 h 20 min	123
Madri a Sevilha		3 h 30 min	116	55 min	156
Hamburgo a Munique		6 h	338	1 h 15 min	332
Roma a Milão		4 h	84	1 h 5 min	284

Obs.: As tarifas ferroviárias são para a classe econômica de julho de 1998. As tarifas aéreas são para a classe econômica cotada pela empresa aérea da região.

Ex.: Lufthansa para a Alemanha.

Fonte: Tabela Eurostar, 1999.

Nos Estados Unidos, o congresso americano está subsidiando fortemente a reimplantação do transporte ferroviário de passageiros através da rede ferroviária AMTRAK, que é o nome comercial da National Railroad Passenger Corporation, esperando que em 2002 o sistema atinja sua auto-suficiência. Os trens da AMTRAK servem 45 estados com paradas em centenas de cidades. Entre outras rotas, a mais conhecida é a ligação entre Nova York e São Francisco, que atravessa os EUA da costa leste à costa oeste, feita por um trem luxuoso, com cabinas confortáveis, restaurante, bar, etc., mas que viaja a uma velocidade média pouco superior a 100 km/h. Ou seja, essa viagem é realizada por um trem tipicamente turístico. O web site para compra de passagens da AMTRAK é www.amtrak.com.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Não está muito longe o tempo em que o transporte de passageiros através dos oceanos era feito em magníficos navios, dotados de todo o luxo e conforto. Com o aperfeiçoamento do avião, principalmente após a consolidação do avião a jato, a par-

tir da década de 1950, esses navios foram perdendo a característica de transporte transoceânico de passageiros para se tornar transportes exclusivamente de viagens turísticas. Nessas viagens, o verdadeiro objetivo não é chegar ao destino, mas desfrutar tudo o que é oferecido a bordo do navio, com seus shows, cassino, farta alimentação e muitas outras atividades de lazer para todas as idades.

Em um cruzeiro marítimo, a possibilidade de os membros de uma família ficarem juntos é relativa, pois as crianças e os jovens têm suas atividades de lazer, enquanto os mais velhos se divertem com outras. Praticamente, eles só se encontram nas horas de almoço e jantar.

Nos portos de escala do navio, apenas parte dos passageiros adere aos programas turísticos no local, e a outra parte prefere ficar a bordo ou limita-se a tours terrestres de curta duração.

LEGISLAÇÃO[\[nota 10\]](#)

No Brasil, a cabotagem por embarcações estrangeiras foi facilitada pela alteração da Constituição Federal, quando as mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do artigo 60 da Constituição Federal, promulgaram a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º O art. 178 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto a ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabeleceria as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Apesar da alteração do artigo 178 da Constituição Federal, a lei que deve estabelecer as condições para a navegação de embarcações estrangeiras na cabotagem e na navegação interior ainda não foi promulgada, ficando essa navegação baseada em licenças temporárias. No caso dos navios de passageiros, pela total inexistência de concorrência nacional, há uma certa facilidade na obtenção da licença para operar em rotas brasileiras.

Para melhor compreensão da legislação sobre navegação recomenda-se a leitura da legislação pertinente ao assunto, disponível no site www.geipot.gov.br/informacoes/coletanea — Coletânea de atos legais do setor transportes.

ESCOLHA DO NAVIO

Em viagens marítimas "tamanho e idade são documento". Quanto maior e mais moderno for o navio, maior a sua estabilidade e a sua segurança no mar. Isso é particularmente importante para as pessoas sensíveis a enjôos marítimos. Um navio como o Voyager of the Seas, da Royal Caribbean, com cerca de 278 metros de comprimento e um deslocamento bruto (peso) de cerca de 140 mil toneladas, com capacidade para 3,1 mil passageiros, construído em 1999, além de seu tamanho, possui estabilizadores e outros dispositivos que eliminam totalmente o balanço no mar, mesmo sob fortes ventos. Alguns navios antigos, de porte bruto da ordem de 40 a 50 mil toneladas, como alguns que operam durante o verão na costa brasileira, são bastante sensíveis ao mau tempo, quando atingidos por ventos fortes, causando enjôo em alguns passageiros.

Do ponto de vista do serviço de bordo e das diversões oferecidas aos passageiros, a escolha baseia-se na preferência pessoal do turista. Existem navios com tripulações italianas, gregas, americanas, inglesas, norueguesas, etc., cada uma com sua tradição de serviço, idioma a bordo, etc.

SEGURANÇA DO NAVIO NO MAR

Os grandes acidentes marítimos contribuíram muito para a melhoria da segurança da vida humana no mar. O incêndio do General Slocum, em 1904, quando morreram cerca de mil passageiros, e o mais famoso dos acidentes marítimos, que foi o naufrágio do Titanic, em 1912, quando morreram cerca de 1,5 mil passageiros, resultaram na Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convention on Safety of Life at Sea — Solas), [\[nota 11\]](#) que orienta o projeto de engenharia naval em ter-

mos de estabilidade e flutuabilidade do navio, sistemas de segurança para instalações de equipamentos, etc. Entre outras coisas, exige-se que o navio tenha barcos salva-vidas com capacidade para o dobro do total possível de pessoas a bordo e coletes salva-vidas para 125% desse total.

Outros acidentes, como o do Andrea Doria, que foi abalroado pelo Stockholm em 1956, quando morreram 52 pessoas, resultaram em mais aperfeiçoamentos das regras, principalmente no que diz respeito ao projeto de estabilidade do navio. O incêndio ocorrido no Universe Explorer, em 1996, quando cinco tripulantes morreram por inalação de fumaça, suscitou uma revisão nas normas para proteção contra incêndio em navios de passageiros. Essas novas exigências, bastante complexas, são atendidas pelos navios recentemente construídos, e os navios mais antigos têm um prazo até 2005 para se adaptar a elas.

Uma das exigências do Solas é que pelo menos uma vez, em cada viagem, seja feito um exercício de abandono do navio. Esse exercício, que consiste basicamente em cada passageiro vestir o seu colete salva-vidas, que se encontra em sua cabina, e dirigir-se ao convés onde se encontram os botes salva-vidas, nem sempre é cumprido na íntegra, principalmente porque muitos dos grandes navios de passageiros adotam a chamada "bandeira de conveniência", isto é, o armador (empresa que opera o navio) registra o navio em um país cujas leis são mais flexíveis em relação ao transporte marítimo (Libéria, Panamá, etc.). Em substituição ao exercício, o que muitos dos grandes navios fazem é fornecer folhetos de instruções aos passageiros com o fim de instruí-los sobre o que fazer em caso de algum evento que ponha em risco o navio. A falha desse procedimento previsto no Solas ficou notória no incêndio do Ecstasy, da Carnival, ocorrido recentemente, em que ninguém se feriu, mas a confusão a bordo, na qual nem passageiros nem tripulantes sabiam o que fazer, mostrou que, se o acidente fosse de maiores proporções, poderia ter ocorrido uma grande tragédia.

O TRANSPORTE FLUVIAL NO BRASIL

O transporte turístico em rios e lagos brasileiros ainda é bastante limitado, embora tenha um grande potencial para crescer, uma vez que o Brasil dispõe de uma das maiores malhas hidroviárias do mundo. A extensão total das águas superficiais fluviolacustres do Brasil é estimada em cinquenta mil quilômetros. Destes, cerca da metade é potencialmente navegável.

A navegação fluvial é o principal meio de transporte de passageiros na bacia amazônica, uma vez que a única alternativa, que é o transporte aéreo, é cara e atinge apenas as cidades que dispõem de aeroporto comercial. O uso desse transporte pelos turistas é muito limitado e não há informações sobre o número de turistas, nacionais ou estrangeiros, que o utilizam.

Existem diversas empresas de navegação fluvial operando na bacia amazônica com viagens centradas em Belém e Manaus para as cidades localizadas nessa bacia. As informações detalhadas sobre horários de partida, nome da embarcação e preço podem ser obtidas no site www.cbpf.br/america_univ.html.

A hidrovia constituída pela bacia dos rios Tietê e Paraná, pelas suas características — percorrer uma região de grande poder econômico — e pela existência de projetos para viabilização da navegação fluvial (tais como a previsão de construir eclusas durante as obras das barragens), realçados pela construção do canal Pereira Barreto (que estabelece a ligação entre o Tietê e o Paraná acima da barragem de Ilha Solteira, construída sem eclusa), representa um grande potencial ao desenvolvimento da navegação.

Atualmente, são 1.040 quilômetros totalmente navegáveis, contando com o auxílio de cinco eclusas (Barra Bonita, Bariri, Ibitinga, Promissão e Nova Avanhandava) e o canal Pereira Barreto. As eclusas de Jupia, Três Irmãos e Porto Primavera, em construção, vão ampliar o sistema de navegação, possibilitando atingir a barragem de Itaipu, chegando a cerca de 2,4 mil quilômetros de extensão. Quando forem construídas as eclusas da Usina Hidrelétrica de Itaipu (ainda sem previsão) será possível a integração com a Argentina, Uruguai e Paraguai.

Pela bacia do Paraguai pode-se navegar desde Cáceres, no Brasil, passando pela Bolívia, Paraguai, Argentina e, finalmente, atingir Buenos Aires ou Montevideu. São 3.440 quilômetros entre os portos de Cáceres, no Mato Grosso do Sul, até Nueva Palmira, no Uruguai.

LOCAÇÃO DE VEÍCULOS

No setor de locação de veículos no Brasil, a grande clientela são os executivos que viajam a serviço e precisam de um meio de locomoção entre o aeroporto e o local de negócios, que pode ser até em outra cidade. Ao contrário do que ocorre nos EUA e na Europa, a procura pela locação de veículos para turismo no Brasil ainda é muito limitada.

O quadro a seguir apresenta o faturamento das grandes empresas de locação de veículos nos Estados Unidos.

Empresa	Receita em 1997 (US\$ milhões)	Frota média em 1997	Receita média por carro em 1997 (US\$)
Hertz	3.000	250.000	12.000
Avis	2.000	200.00	10.000
National	1.750	145.000	12.069
Budget	1.600	125.000	12.800
Alamo	1.300	130.000	10.000
Dollar	707	62.000	11.403
Thrifty	363	34.000	10.676

Fonte: Auto Rental News, Bobit Publishing Co., 1998.

Embora a locação de veículos seja bastante simples nos Estados Unidos, exceto para aqueles com idade inferior a 25 anos, a locação em outros países pode ser mais complicada, havendo uma série de custos adicionais ao valor da locação, relativos principalmente às modalidades de seguro que o locatário pode fazer.

No Brasil, apesar de a locação de veículos ser relativamente simples, algumas locadoras solicitam que o locatário assine um boleto de cartão de crédito em branco. Esse é um risco não recomendado ao turista, pois um pequeno acidente pode se transformar em uma elevada soma, sob o ponto de vista da locadora.

APROFUNDAMENTO NO ESTUDO DO TRANSPORTE NO TURISMO

O aprofundamento do estudo na área de transporte no turismo envolve pesquisa em agências de turismo; empresas de transporte (rodoviário, aéreo, locadoras de veículos, marítimo e ferroviário); órgãos públicos e entidades de classe ligados ao transporte de passageiros; jornais, revistas especializadas e livros que discorram sobre o transporte de passageiros.

Os objetivos da pesquisa devem ser:

- conhecimento dos motivos que levam o turista a sair de casa (turismo de aventura, ecológico, esportivo, temático, etc.);
- de acordo com cada motivo, quais as suas preferências a respeito do modal de transporte (avião, ônibus, automóvel próprio ou alugado, embarcação, etc.);

- qual o apoio que deve ser prestado ao turista durante a sua viagem (guia, mapas, etc.);
- regiões do Brasil preferidas pelos turistas, separando as viagens realizadas até chegar ao destino e como se locomovem na região de destino;
- turistas que chegam ao Brasil, pesquisando-se o transporte utilizado e como se locomoverão no país;
- qual o transporte utilizado para chegar ou sair de aeroportos, estações rodoviárias, ferroviárias e portos;
- utilização de hospedagem durante a viagem;
- dados estatísticos sobre a movimentação de turistas no Brasil e dos que chegam e saem do país.

Observação: as estatísticas sobre a entrada de turistas no Brasil decorrem do processamento dos cartões de embarque/desembarque, de preenchimento obrigatório pelos residentes no exterior que entram no país e se enquadram na definição de turistas estabelecida pela Organização Mundial do Turismo. O órgão governamental responsável, no Brasil, pelo controle do preenchimento do cartão de embarque/desembarque é o Departamento de Polícia Federal.

PESQUISA NA INTERNET

A pesquisa na Internet permite o acesso a um grande número de informações atualizadas. Alguns sites recomendados são:

<http://www.clml.org> - Council of Logistics Management: home page oficial, com diversos links para serviços, procura bibliográfica, informações, etc.

<http://www.seade.gov.br>- Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade): home page considerada por organismos avaliadores da Internet brasileira altamente funcional (Frêmiotop Internet ADVB); apresenta ampla gama de serviços, informações, etc. Permite também procura por tema, produtos Seade e livre.

<http://www.transportes.gov.br>- acesso a informações atualizadas na área de infraestrutura multimodal em transportes e diversos links ligados à área de transportes. <http://www.nas.edu/trb>-Transportation Research Board: publicações, artigos, links relativos a transportes.

<http://www.geipot.gov.br> - informações sobre transportes no Brasil.

<http://www.ibge.gov.br> - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Fornece informações estatísticas em geral sobre o Brasil.

<http://www.dac.gov.br> - Departamento de Aviação Civil. Apresenta informações em geral sobre o transporte aéreo no Brasil e oferece diversos links referentes a aviação e transporte aéreo. <http://www.boeing.com> - site da Boeing. Fornece informações sobre o mercado do transporte aéreo e seus produtos.

<http://www.airbus.com> - site da Airbus. Fornece informações sobre os aviões e outros equipamentos produzidos pela Airbus.

<http://www.nytimes.com> -site do jornal New York Times. Permite a pesquisa de reportagens publicadas pelo jornal. Muitas informações sobre o turismo podem ser obtidas com essas pesquisas. <http://www.estadao.com.br> - site do jornal O Estado de S. Paulo. Permite a pesquisa de reportagens publicadas pelo jornal. <http://www.amazon.com> - empresa americana que vende livros pela Internet. <http://www.barnesandnoble.com> - empresa americana que vende livros pela Internet. <http://www.livros.com.br>- empresa brasileira que vende livros pela Internet.

<http://www.lmi.org>-Logistics Management Institute. Referências bibliográficas, links para sites correlatos,etc.

<http://www.astl.org/> - American Society of Transportation and Logistics.

<http://www.citt.ca/> - Canadian Institute ofTraffic and Transportation.

<http://www.fritzinstitute.org/> - Fritz Institute of Global Logistics.

<http://www.ids-logistik.de/> - IDS Logistik GmbH.

<http://www.itsa.org/> - IntelligentTransportation Society of America.

<http://www1.usal.com/-ibnet/icclogtr.html> -International Chamberof Commerce/Logistics&Transport. <http://logassoc.asn.au> - Logistics Management Association.

<http://www2.cob.ohio-state.edu/~tla> - Ohio State University /Transportation and Logistics Association. <http://www.telebyte.com/sole/sole.html> -The Society of Logistics Engineers. <http://www.wto.org> - World Trade Organization.

<http://www.faa.com> - Federal Aviation Agency. Fornece informações sobre o transporte aéreo nos Estados Unidos e oferece diversos links na área. <http://www.dot.gov> - U.S. Department ofTransportation; site oficial do governo americano sobre transportes. Além das informações sobre transporte nos Estados Unidos, oferece diversos links na área. <http://www.bts.gov> - Bureau ofTransportation Statistics. Órgão do governo americano especializado em estatísticas sobre transporte. <http://www.varig.com.br> - site da Varig. <http://www.tam.com.br> - site da TAM. <http://www.transbrasil.com.br> - sife da Transbrasil. <http://www.vasp.com.br> - site da Vasp. <http://www.voegol.com.br> - site da Gol.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, Érico Manuel de. Transportes e planificação do turismo. *Turismo em Análise*, 3(2). São Paulo: ECA- USP, 1992, p. 83-91.
- ANUATTI, F & BELLUZO Jr., W. A. Re-regulamentação do sistema de transportes urbanos na cidade de São Paulo. São Paulo: Revista São Paulo, 1997.
- BRASILEIRO, Anísio. Viação ilimitada, ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura, 1999.
- BRUTON, Michael. Introdução ao planejamento dos transportes. São Paulo: USP, 1979.
- CASTELO BRANCO, José Eduardo. Tratado de estradas de ferro. Rio de Janeiro, 2000.
- CASTRO, Hugo de. O drama das estradas de ferro no Brasil. São Paulo: LR, 1981.
- CARLUCI, J. L. Uma introdução ao sistema aduaneiro. São Paulo: Aduaneiras, 1996.
- CINTRA, J. P. "Rodovias", em VARGAS, Milton. Contribuições para a história da engenharia no Brasil. São Paulo: Edusp, 1994.
- DE LA TORRE, Francisco. Transportación acuática en el turismo. México: Trillas, 1980.
- _____. Agencia de viajes y transportación. México: Trillas, 1990.
- _____. Sistemas de transportación turísticos. México: Trillas, 2000.
- ESTEBAN, Vicent Chapapria. Náutica de recreo. Madri: Síntesis, 1996.
- FEPASA. Material interno. São Paulo: Fepasa, s/d.
- FOSTER, Douglas. Viagens e turismo. Manual de gestão. Portugal: Cetop, 1992.
- GOMARA, Antonio Rúbio de Barros. O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Brasília: Abrati, 1999.
- GOMIDE, M. R. Turismo: noções elementares. São Paulo: FTD, 1972.
- LEAL, A. M. Compêndio de termos do comércio internacional e transportes marítimos. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
- LUCCA, J. L. Dicionário de transportes internacionais. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
- MATTAR, Amir Valente. Gerenciamento de transportes e frota. São Paulo: Pioneira, 1997.
- MINISTÉRIO DA MARINHA. Transporte marítimo: terminologia da estrutura de um navio e outras. Brasília: Ministério da Marinha, s/d.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. A humanização dos transportes urbanos. Rio de Janeiro: EBTC, 1975, coletânea.
- MORFIN, Ma. Del Carmen Herrera. La transportación marítima mexicana en el turismo. México: Trillas, 1995.
- MOURA, G. B. Transporte aéreo e responsabilidade civil. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
- NOVAES, A. Economia e tecnologia do transporte marítimo. Rio de Janeiro: Almeida Neves, 1976.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. Políticas de aviación y de turismo. Madri: OMT, 1994.
- OWEN, Wilfred. Estratégia para os transportes. Trad. David Hastings. São Paulo: Pioneira, 1975.
- PELLIZER, Hilário. Uma introdução à técnica do turismo: transportes. São Paulo: Pioneira, 1978.
- RAMÍREZ, Fernandez. Turismo náutico internacional. México: Trillas, 1991.

- RODRIGUES, F. C. R & AGOSTINHO, I. F. P. Jurisprudência do transporte aéreo, marítimo e terrestre. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.
- SILVA FILHO. Manual do usuário do transporte aéreo. Rio de Janeiro: Airinform, 1996.
- TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. Cronologia do turismo no Brasil. São Paulo: CTI/Terra, 1991.
- _____. Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2000.
- VELZE, R. Logística empresarial: uma introdução à administração dos transportes. Principais elementos físicos do transporte: via (caminho), terminal (portos, marinas), frota motriz. São Paulo: Pioneira, 1974. WRIGHT, C. L. O que é transporte urbano. São Paulo: Brasiliense, 1988, Coleção Primeiros Passos.

OUTRAS FONTES ATLAS GEOGRÁFICO

É fundamental que o planejador de viagens tenha à mão um atlas, mundial ou específico, da região onde se pretende fazer o turismo. Alguns atlas sugeridos são:

National Geographic Road Atlas 1999 by National Geographic Society - este atlas cobre as rodovias americanas.

Atlas of the World by Oxford University Press - atlas mundial, atualizado com as novas fronteiras dos países. Concise Atlas of the World by National Geographic - atlas mundial publicado pela National Geographic Magazine.

The Cartographic Satellite Atlas of the World - atlas baseado em fotos de satélites. Possivelmente o atlas mais preciso do mercado.

The Times Atlas of the World: Comprehensive Edition by Peter Smith - um dos mais completos atlas à venda no mercado.

Microsoft Encarta -World Atlas -vendido em CD-ROM. É bastante útil pela sua facilidade de uso, embora sua precisão deixe a desejar.

Quatro Rodas - Guia Brasil. São Paulo: Abril, 1998.

REVISTAS

Aviação em Revista. São Paulo, Aviação em Revista (vários números).

Avião Revue. São Paulo, Motor Press Brasil (vários números).

Brasilturis. São Paulo (vários números).

Flap International. São Paulo, Grupo Editorial Spagat (vários números).

Viagem e Turismo. São Paulo: Azul, 1995.

Revista Ferrovia. São Paulo, Órgão Oficial da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Santos— Jundiaí (coleção completa).

Revista Transporte Moderno. São Paulo, TM (vários números).

Revistar. São Paulo, Associação das Empresas de Transporte e Turismo do Estado de São Paulo (vários números).

Rodovia. São Paulo, Cesário Marques (vários números).

Technibus. São Paulo, Dutsche (vários números).

VARIG. Introdução à empresa. Direção de tráfego e vendas. São Paulo, 1984 (publicação interna).

VASP. Material de integração. São Paulo: Direção de Recursos Humanos, 1983 (publicação interna).

Página notas de rodapé

Nota 1, página 95: O texto deste item baseia-se em informações divulgadas pela Boeing Commercial Airplanes no site <http://www.boeing.com/commercial> e pela Airbus Industrie no site <http://www.airbus.com>.

[RETORNO NOTA 1, PÁGINA 95.](#)

Nota 2, página 99: Os textos deste item e de "Tráfego internacional", "Crescimento da capacidade de transporte internacional", "Previsão das aquisições futuras de aeronaves" e "Tipos de aviões" baseiam-se em informações divulgadas pela Boeing Commercial Airplanes no Market Outlook, no site <http://www.boeing.com/commercial>.

[RETORNO NOTA 2, PÁGINA 99.](#)

Nota 3, página 106: O texto deste item foi baseado em informações divulgadas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), no site <http://www.dac.gov.br>.

[RETORNO NOTA 3, PÁGINA 106.](#)

Nota 4, página 111: O texto deste item foi baseado em informações divulgadas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), no site <http://www.dac.gov.br> e reportagens publicadas pela Folha de S. Paulo, 21 out. 1999.

[RETORNO NOTA 4, PÁGINA 111.](#)

Nota 5, página 122: Para maior aprofundamento sobre o assunto recomenda-se acessar o site do DAC e acompanhar as publicações dos balanços das empresas aéreas nos jornais de maior circulação do país.

[RETORNO NOTA 5, PÁGINA 122.](#)

Nota 6, página 124: Para maior aprofundamento sobre o assunto, recomenda-se a leitura do estudo Impacto econômico do Aeroporto Santos Dumont, editado pelo DAC.

[RETORNO NOTA 6, PÁGINA 124.](#)

Página notas de rodapé

Nota 7, página 131: Para melhor compreensão da legislação sobre o transporte rodoviário no Brasil recomenda-se a leitura da legislação pertinente ao assunto, que pode ser acessada através do site do Geipot (www.geipot.gov.br/informacoes/coletanea) — coletânea de atos legais do setor transporte.

[RETORNO NOTA 7, PÁGINA 131.](#)

Nota 8, página 132: Mais informações podem ser obtidas no site <http://www.onibus.com.br>.

[RETORNO NOTA 8, PÁGINA 132.](#)

Nota 9, página 134: Projeto para o Corredor de Transporte Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas. Esse estudo foi feito por um consórcio entre o Geipot e o BMZ-Kreditanstalt für Wiederaufbau, cujo escritório fica em São Paulo.

[RETORNO NOTA 9, PÁGINA 134.](#)

Nota 10, página 136: A legislação sobre o setor de transporte pode ser obtida no site <http://www.geipot.gov.br>.

[RETORNO NOTA 10, PÁGINA 136.](#)

Nota 11, página 137: A biblioteca do curso de Engenharia Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo possui cópias dessa convenção, que poderão ser consultadas mediante contato com a administração do curso.

[RETORNO NOTA 11, PÁGINA 137.](#)