

# TRANSPORTES E PLANIFICAÇÃO DO TURISMO

Érico Manoel de Almeida<sup>1</sup>

**RESUMO:** O estudo do Turismo e do Transporte, dado o seu caráter complementar, tem demonstrado falta de clareza nos seus respectivos limites. Pouca bibliografia sobre a matéria relega o Turismo a uma posição inferior na escala de prioridades sociais no Brasil. Sem respostas, muito se tem discutido sobre a demanda turística, atração e geração de viagens. A análise por eixos cartesianos e o estudo de isocustos pode, de maneira clara e objetiva, sugerir critérios para uma tomada de decisão política, sem que se esbarre na dificuldade de justificar a econometria turística.

**PALAVRAS-CHAVE:** Turismo; transporte; hotelaria; planificação.

*ABSTRACT: The tourism and transportation study, have demonstrated some confusion is its understating, in function of youi complements. With a small bibliography concerned to the tourism was settled in down position on sociallevelpriority, specially in subdeveloped countries. With no answers, much have been spoken about touristic demand, attraction and travel generation. The "isocost" study can, in an easy way, take a politic decision in order to avoid difculties in touristic econometrics justifying.*

**KEY WORDS:** Tourism; transport; hotels; planning.

## 1 INTRODUÇÃO

É possível que o Turismo seja uma "simples marca" do grande desenvolvimento do Transporte, e o entendimento deste processo evolutivo pode explicar o próprio turismo como força econômica e como fenômeno social. Com poucos estudos científicos, a análise de transporte no turismo restringe-se aos aspectos históricos do conforto, da segurança, da frequência e da regularidade. Confunde-se com o transporte geral,

---

<sup>1</sup> Engenheiro e Pós-Graduado em Comércio Exterior. Professor de Transportes na Faculdade de Turismo de Santos.  
End. para corresp.: Rua Benedito Calixto, 167/66 – Centro – 11.320-070 – São Vicente – SP – Brasil.

diferenciando-se somente quanto às normas legais a serem observadas e às cláusulas dos contratos de fretamento e/ou arrendamento, peculiares aos próprios serviços turísticos.

Pode-se dizer que não há turismo sem transporte e que a própria definição de turista engloba, obrigatoriamente, o deslocamento de um lugar para outro. O transporte, em termos amplos, envolve uma mudança de local, no espaço, que se pode produzir ou não, sem a alteração de seus aspectos essenciais de segurança e conforto.

No consumo do tempo ambos, transporte e turismo, atendem múltiplas funções para o mesmo objetivo e, devido ao seu profundo inter-relacionamento, requerem estudos específicos, que resultem ultrapassar situações comuns, tais como: distintos tratamentos fiscais, distintos regimes de financiamento, distintos regimes trabalhistas e diferentes modos de gestão.

Portanto, este breve relato é uma tentativa de situar o Turismo dentro da problemática geral do Transporte, através da análise imediata dos custos inerentes à atividade turística, ou seja, transporte e estada.

## 2 DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES E SUA FUNÇÃO ECONÔMICA

O revolucionário desenvolvimento dos transportes dá o "sentimento" econômico da relação entre a imobilidade e a pobreza, verificada em todos os países visitados. Nas viagens internacionais pode-se constatar as discrepâncias entre os níveis de vida, produção e consumo das nações visitadas, ricas ou pobres.

Para um planejador, qualquer que seja a sua área de atuação, o transporte deverá considerar os seguintes axiomas:

- a) tempo e energia são desperdiçados se não planejados e não operados adequadamente;
- b) investimento inadequado em transporte reduz a eficiência de investimentos em outros setores.

Sob essas condições, a habilidade de vender o produto turístico em mercados mundiais será facilitada.

No turismo nacional e internacional, observa-se que nem sempre é a falta total de transporte, mas a insegurança, o alto custo, os horários lentos e os altos índices de danos e furtos que encarecem as viagens. Se esses obstáculos não forem ultrapassados haverá uma restrição do mer-

cado, aumento do custo de produção e preços acima do alcance dos consumidores, perdendo-se as vantagens potenciais de uma localidade ou região.

Um outro ponto importante a ressaltar é que os transportes são *condições necessárias*, porém, *não suficientes* para o desenvolvimento econômico de qualquer atividade e, especialmente, do turismo. Fica claro, todavia, através de amostras relativas ao tráfego e aos níveis de renda, que o volume das operações de transporte está intimamente relacionado com o progresso econômico. Onde a economia de uma nação está subdesenvolvida também haverá um baixo volume de transporte; onde o transporte é reduzido, o sistema econômico é retardado. Assim, a questão a ser respondida não é se o transporte é importante ou mais importante que outro fator, mas saber, precisamente, *em que circunstâncias e bases torna-se crítica a sua disponibilidade*.

Em termos mundiais, a questão básica é como atingir os dois terços do mundo que permanecem inalcançados pelos transportes, a fim de alcançar uma "resolução" econômica do turismo.

## 3 TÉCNICAS DE ANÁLISE DOS TRANSPORTES E PLANIFICAÇÃO DO TURISMO

Na planificação do turismo, é importante que sejam utilizados instrumentos clássicos de análise de transportes, tais como a *visão analítica por eixos cartesianos* e o *estudo em linhas de isocustos*. Pelo primeiro detecta-se a principal "*prática de turismo*" da localidade estudada, enquanto pelo segundo verifica-se qual a ação a ser tomada. Portanto, essas duas técnicas, quando aplicadas num mesmo estudo de custo do transporte e da estada, podem oferecer subsídios à planificação do turismo em um determinado núcleo receptor, como se analisa a seguir.

### 3.1 Visão Analítica por Eixos Cartesianos

Por hipótese é possível delinear-se contornos das diferentes práticas de turismo, distribuindo-as cartesianamente quanto aos componentes essenciais do custo de transporte e estada, conforme mostra a Figura 1 (p. 86).

Analisando os dados dessa figura, observa-se que os componentes constitutivos do produto turístico adquirem, segundo a classe, uma peculiar significação. Exemplificando, pode-se notar no *turismo religioso* um pequeno custo de estada e um médio custo de transporte, como ocorre nas romarias aos locais de interesse religioso. De outro lado, o turismo

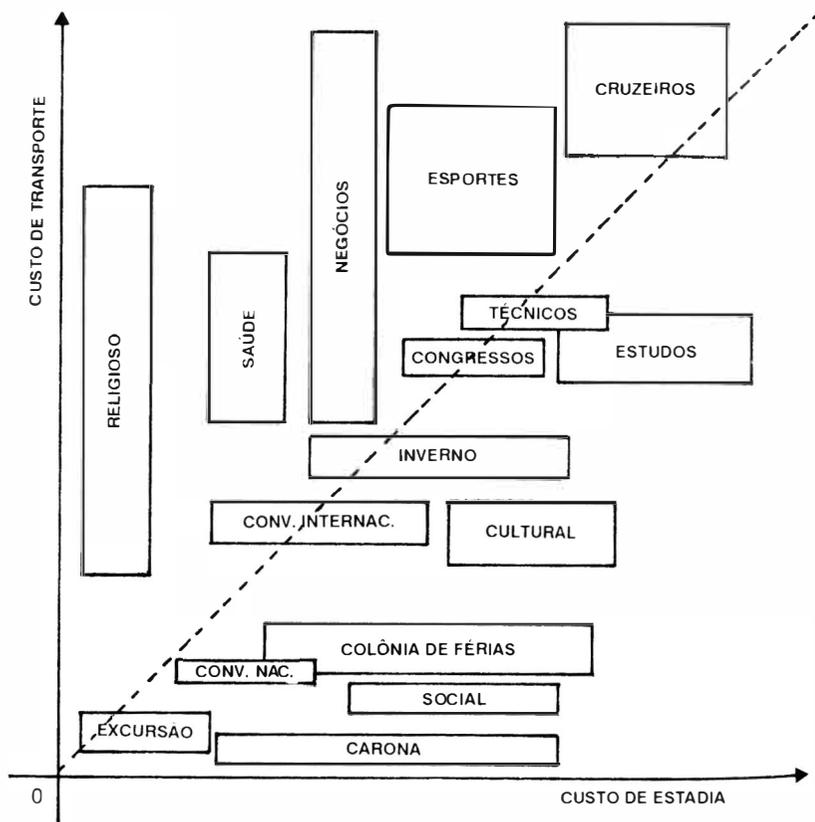


FIGURA 1 - Sistema de Eixos Cartesianos com os contornos das Variações de "Práticas de Turismo"

realizado na modalidade de "carona" tem baixo custo de transporte e médio custo de estadia. No extremo estão os *cruzeiros marítimos*, como responsáveis pelo maior custo de estadia e transporte, pois acontecem concomitantemente. Nos demais, os custos de transportes ultrapassam os custos de estadia ou vice-versa. Ainda nessa figura aparece uma linha de 45°, com a finalidade de se avaliar o conjunto das "práticas de turismo" que se situa acima ou abaixo da mesma, indicando se o gasto total do turismo é provocado predominantemente pelo transporte ou pela estadia.

Deve-se considerar, entretanto, que a linha de tendências dos custos de transportes e dos custos de estadia não variam de forma idêntica. Os transportes, provavelmente, não delinearão um aumento de custos tão exponencial quanto os de hospedagem. Nesta, os aumentos do custo da construção pela especulação imobiliária, dos materiais, dos equipamentos e a grande porcentagem de mão-de-obra necessária ao empreendimento hoteleiro fazem crescer os custos de forma substancial. Com a oferta tecnológica, de estrutura de custos diametralmente diferente, o transporte apresenta um barateamento em relação à estadia, e indica tendência do desenvolvimento do turismo de maior percurso.

Neste sentido, deve-se considerar o tempo disponível no turismo itinerante ou no sedentário, na sazonalidade ou fora dela, influenciando a demanda por transporte e hospedagem de forma crescente. Como obstáculo, os custos poderão afetar as duas atividades.

Um segundo passo no estudo do custo de transporte e estadia pode definir uma situação de geração e atração de viagens, como se vê no item a seguir.

### 3.2 Estudos em Linhas de Isocustos<sup>2</sup>

Apontadas duas cidades centro de gravidade de uma região, poder-se-á desenhar pares de linhas de isocustos determinadas, analiticamente, como produto do custo de estadia pelo de transporte. Esses custos tratados adequadamente por categoria de hospedagem e por quilômetro percorrido, nos diferentes meios de transportes, quando gravados em escala conveniente, identificarão zonas de influência econômica em atração ou geração de viagens. Havendo cruzamento dessas "famílias" de curvas, define-se uma outra linha, a de "indiferença". Recebe esta denominação pois será indiferente às pessoas que, localizadas nas proximida-

<sup>2</sup> O termo *isocustos* é um neologismo tomado por semelhança de isóbaras, isócronas, isotermas etc. Neste artigo é entendido como *mesmo custo*.

des dela, se desloquem para uma ou outra cidade, considerados essencialmente os custos desses transporte e hospedagem.<sup>3</sup>

Na Figura 2, verifica-se que, para se acessar duas capitais brasileiras, como São Paulo e Salvador, haverá um custo de transporte e um custo de hospedagem. Tais custos identificarão zonas de influência para atração de viagens turísticas, e justificarão a escolha de um ou outro destino turístico. Por exemplo, se uma dessas duas cidades proporcionar redução de custos e, conseqüentemente de preços no transporte ou na hospedagem, através de incentivos e/ou benefícios fiscais, promoverá o deslocamento de turistas em sua direção.

Assim, pode-se definir quais as áreas potencialmente favoráveis e potencialmente adversas à veiculação da mensagem turística; quais as ações políticas a serem desencadeadas no segmento de transporte e hospedagem para a atração de um maior número de turistas; quais os incentivos a serem priorizados; quais os melhoramentos a serem executados.

Como tese de estudo, deve-se ainda agregar a hipótese de haverem cidades "alternativas" nas regiões estudadas. Essas cidades poderão provocar, conforme seu potencial (positivo ou negativo), uma deformação das linhas de isocustos e uma flexão na linha de indiferença, deslocando esta última para regiões distantes do pólo estudado (Figura 3, p. 90).

A existência de cidades relativamente próximas, como é o caso de Belo Horizonte e Cidades Históricas entre São Paulo e Salvador, induzirá a possibilidade de viagens "casadas" com algumas cidades mineiras, alterando a relatividade de custos de transportes e hospedagem, e atraindo mais turistas, mesmo que somente uma delas promova uma redução de custos.

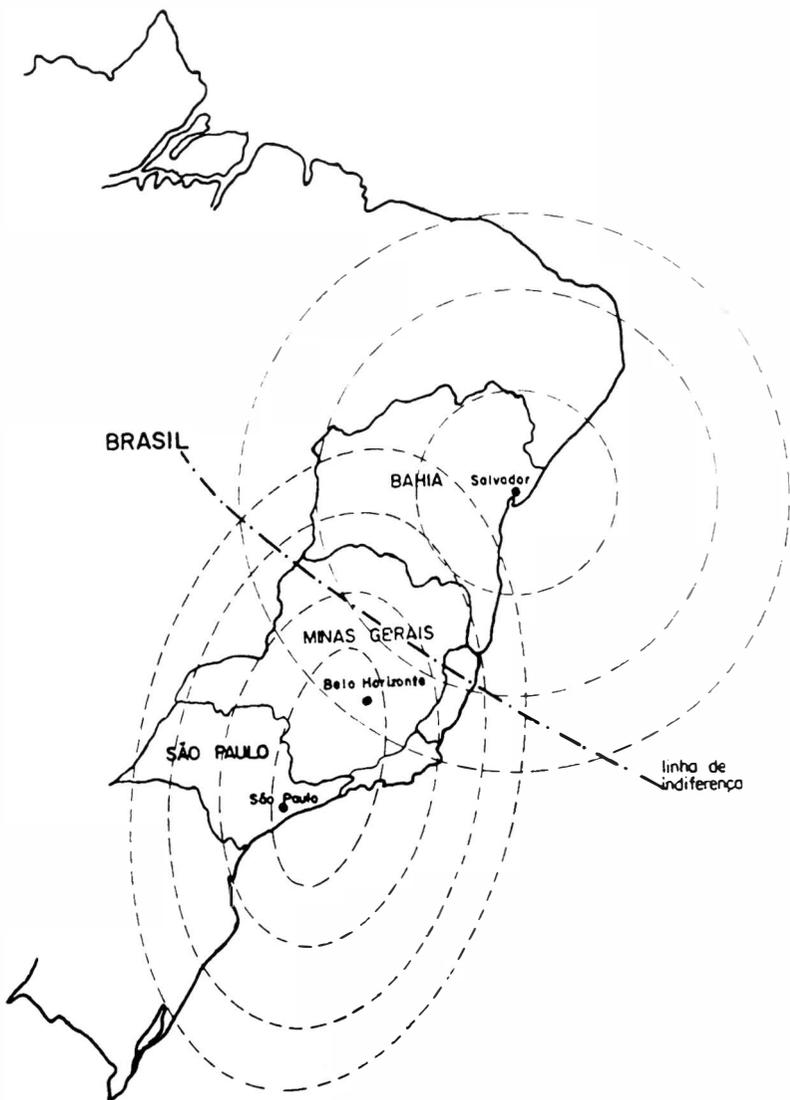
#### 4 CONCLUSÃO

Muito mais que uma simples análise de custos relativos a transporte e hospedagem, de natureza eminentemente econômica, o estudo apresentado por eixos cartesianos e linhas de isocustos é um importante instrumento político e indicador potencial das ações a serem implementadas, nos locais em que o Turismo é conduzido com seriedade. A única inconveniência a assinalar é a forma trabalhosa que impõe, sempre analisando os casos dois a dois, e exigindo esforço, aplicação e aptidão à "paciência".



FIGURA 2 - Linhas de Isocustos a partir de São Paulo e Salvador

3 Não se consideram fatores subjetivos do deslocamento.



**FIGURA 3 - Linhas de Isocustos a partir de São Paulo e Salvador, influenciadas pela proximidade de Belo Horizonte e Cidades Históricas**

Ainda que carente de uma completa análise econômica, motivo pelo qual o Turismo é sempre relegado a uma prioridade posterior, esse estudo demonstra, aos dirigentes locais, estaduais e federais, uma visualização de critérios objetivos e concretos, deixando o fenômeno social/cultural e as belezas naturais de cada localidade como atrativos complementares.

### **BIBLIOGRAFIA**

- COLÉGIO OFICIAL DE ENG. DE ESTRADAS, CANAIS E PORTOS. 1974. *Curso de engenharia de transportes*. Madrid: Edix.
- MELO, José C. 1975. *Planejamento dos transportes*. São Paulo: MacGraw-Hill do Brasil.
- PELLIZER, Hilário A. 1978. *Uma introdução à técnica do turismo - Transporte*. São Paulo: Pioneira.
- OWEN, Wilfred. 1975. *Estratégia para os transportes*. São Paulo: Pioneira.