

**Turismo e transporte**

**Tourism and transport**

**Ricardo Luiz Sichel<sup>1</sup>**

**Resumo**

O presente artigo aborda, a partir de uma pesquisa da imprensa e da doutrina, a importância da indústria do turismo como fator de desenvolvimento e de inclusão social, em que a logística do transporte ocupa papel relevante. Nesse sentido, decorre a importância do transporte ferroviário de passageiros, em especial quando observado o grau de precariedade do transporte rodoviário. O mesmo cita o processo de privatização ocorrido na Polônia e de que forma esse modal poderia dotar a sociedade de um meio de transporte seguro e eficiente.

**Palavras-chave:** ferrovia; segurança; eficiência; desenvolvimento

**Abstract**

This article points, based on newspapers articles and scientific reports, the importance of tourism as a factor of economic development and social justice. The logistic plays an important role, especially the railway passenger transport, especially in view of the precariousness of road transport. It also mentions the privatization process that took place in Poland and how such a scheme could provide society with a safe and efficient transport.

**Keywords:** tourism; railway; safety; efficiency; development

---

<sup>1</sup> Mestre em Propriedade Industrial - Westfälische Wilhelms Universität Münster. Doutor em Direito Europeu de Patentes - Westfälische Wilhelms Universität Münster. Foi procurador federal localizado na Procuradoria Federal do Instituto Nacional da Propriedade Industrial. Professor Associado da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, UNIRIO. Professor do Mestrado em Direito da Universidade Candido Mendes - UCAM. Instituição: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO. Brasil. E-mail: rlsichel@yahoo.de

## Introdução

A compreensão da importância da indústria do turismo é um dos focos deste artigo. Este setor é bastante sensível a notícias negativas da imprensa e, para a obtenção de êxito, depende de uma infraestrutura confiável, onde o turista se sinta seguro em utilizar e pagar preço adequado. Um dos fatores importantes, para tanto, é o setor de transportes, como meio acessório, mas que viabiliza a locomoção do viajante.

Notícias rotineiras evidenciam a cada feriado estatísticas de acidentes em nossas rodovias. Tais dados são confirmados pelas autoridades envolvidas, apesar de forte campanha publicitária. A preocupação das Autoridades Policiais envolvidas leva em conta o estado das rodovias que, em nosso Estado, em sua grande maioria são formadas por pistas simples, isto é, mão e contramão, sendo as de mão-única verdadeira exceção.

Esta tragédia cada vez mais anunciada importa em grave prejuízo, não somente para as famílias envolvidas, mas para o País também, na medida em que implica custos adicionais para o Sistema Público de Saúde, sendo assim um gargalo a mais na infra-estrutura e um empecilho adicional ao turismo. A sociedade, que arca com pesados impostos, não dispõe de um Sistema de Transportes racional e seguro, estando submetida a duas únicas modalidades: o transporte aéreo e o rodoviário.

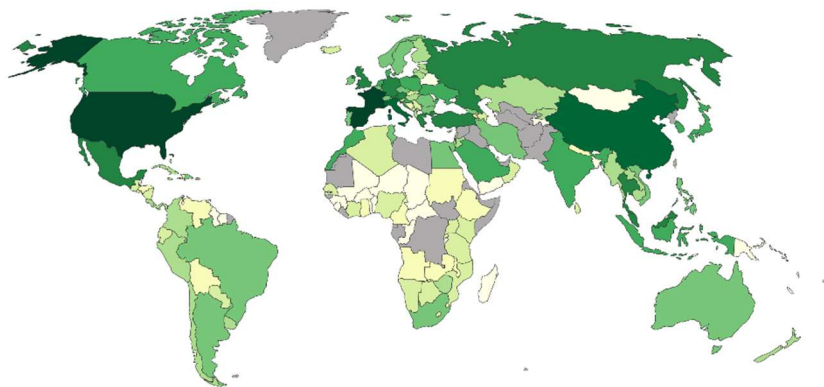
Exatamente, este é o ponto nodal do presente artigo, onde se evidencia as opções efetuadas, as conseqüências destas e de que forma o Estado continua ignorando outras formas de modal, optando constantemente pelo rodoviário, muitas vezes baseado em uma solução de curto prazo, não levando em conta planejamento de maior amplitude e sem considerar um planejamento estratégico, capaz de criar mecanismos para o equacionamento de pontos relativos a mobilidade de pessoas, dentro de padrões adotados por outras nações.

## 1. A indústria do turismo

A indústria do turismo movimenta valores bastante expressivos nos dias atuais. O Brasil, dada a sua natureza e diversidade, poderia ter um papel mais relevante neste setor, porém os números evidenciam exatamente o contrário. Em estudo publicado pelo Banco Mundial, constante do sítio daquela instituição, no ano de 2016, este setor movimentou mais de US\$ 240 bilhões. Nesse sentido, chama a atenção a listagem dos destinos preferidos, que em 2015, segundo estudo da Universidade de Oxford<sup>2</sup> tinha o seguinte formato:

### International tourism: Number of arrivals, 2015

Overnight visitors who travel to a country whose main purpose in visiting is not commercial.



Source: World Bank – WDI

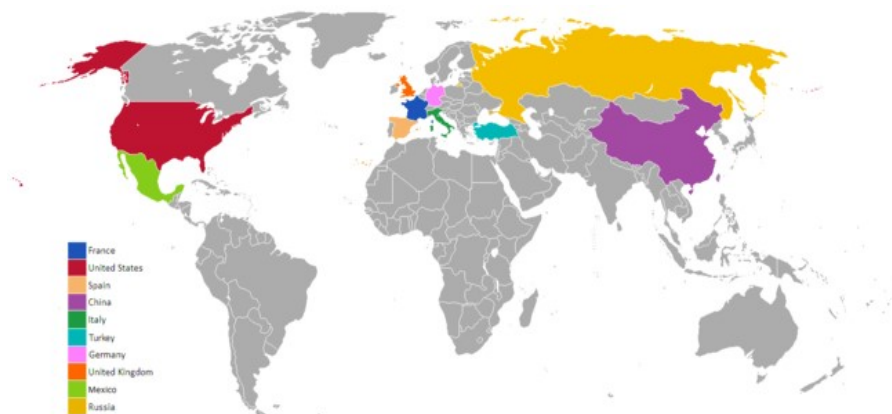
OurWorldInData.org/tourism/ • CC BY-SA

Observado o mesmo dado, porém em vista do número de visitantes, segundo Agência da Organização das Nações Unidas, voltada para o turismo, oferece-se a seguinte informação:<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Roser, Max, "Tourism". Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: <https://ourworldindata.org/tourism>, acesso em 22/02/2018

<sup>3</sup>

[https://ipfs.io/ipfs/QmXoypizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/World\\_Tourism\\_rankings.html](https://ipfs.io/ipfs/QmXoypizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/World_Tourism_rankings.html), aceso em 22/02/2018



Posição	Destino	Região	Chegadas de turistas em 2015	Chegadas de turistas em 2014	(2014 to 2015) (%)	(2013 to 2014) (%)
1	França	Europa	84,5 milhões	83,7 milhões	+0,9	+0,1
2	EUA	América do Norte	77,5 milhões	75,0 milhões	+3,3	+7,2
3	Espanha	Europa	68,2 milhões	64,9 milhões	5,0	+7,0
4	China	Asia	56,9 milhões	55,6 milhões	+2,3	-0,1
5	Itália	Europa	50,7 milhões	48,6 milhões	+4,4	+1,8
6	Turquia	Europa	39,5 milhões	39,8 milhões	-0,8	+5,3
7	Alemanha	Europa	35,0 milhões	33,0 milhões	+6,0	+4,6
8	Reino Unido	Europa	34,4 milhões	32,6 milhões	+5,6	+5,0
9	México	América do Norte	32,1 milhões	29,3 milhões	+9,4	+21,5
10	Rússia	Europa	31,3 milhões	29,8 milhões	+5,0	+5,3

Quando buscado o número de turistas no Brasil, estima-se, para o ano de 2016, uma chegada de 6,578 milhões de turistas.<sup>4</sup> Esta discrepância evidencia a falta de uma política voltada para o setor do turismo. Tomando, por exemplo, um evento específico como o Carnaval, onde as festividades no Rio de Janeiro, apesar da criminalidade, ainda ganham destaque internacional, tem-se uma estimativa de 400 mil estrangeiros.<sup>5</sup> Veneza estimou, em 2014, um total de 264.694<sup>6</sup>. Já em 2014, o jornal O Globo noticiou que a temática da segurança e turismo estavam vinculados.<sup>7</sup>

O turista busca ser independente, mas para tanto precisa que a informação seja clara. Não causa uma boa apresentação, a chegada ao Aeroporto e uma constante abordagem de motoristas, muitas vezes não credenciados, causando uma impressão não agradável. A Agência da ONU voltada ao turismo listou alguns fatores relevantes em relação a indústria do turismo; na medida em que representou, em 2016, 1,235 trilhões pessoas, 7% da exportação global (US\$ 1,4 trilhões), 10% do PIB global e gerou 1 em cada 10 empregos.<sup>8</sup> Trata-se de uma cadeia interligada na área de prestação de serviços que se beneficia com o turista, porém que depende de uma infraestrutura coordenada de transportes, buscando garantir, na medida do possível a integridade do turista.

Esta indústria é uma fonte de profunda alteração e mobilidade social. Ocorre, que no Brasil não há uma completa percepção de sua importância. Dificuldades decorrentes da incompreensão do idioma inglês, por prestadores de serviço, violência urbana e a conseqüente falta de estruturação da Delegacia Policial do Turista, acabam por transformar as cidades brasileiras em polos negativos para a difusão do turista, apesar da natureza exuberante. Quando apontados os pontos negativos que chamaram atenção negativamente ao turista no Rio de Janeiro, evidencia-se:<sup>9</sup>

- 30% calor
- 20% preços
- 19% sinalização turística
- 16% limpeza urbana

---

<sup>4</sup> <https://tradingeconomics.com/brazil/tourist-arrivals>, acesso em 22/09/2018

<sup>5</sup> <https://g1.globo.com/carnaval/2018/noticia/carnaval-2018-deve-injetar-r-11-bilhoes-na-economia-diz-ministerio-do-turismo.ghtml>, acesso em 22/09/2018

<sup>6</sup> <http://staging-mav.avmspa.it/sites/default/files/Carnival%20of%20Venice.pdf>, acesso em 22/09/2018

<sup>7</sup> <https://oglobo.globo.com/opiniao/turismo-seguranca-uma-relacao-virtuosa-14567412>, acesso em 22/09/2018

<sup>8</sup> UNWTO Tourism highlights, 2017

<sup>9</sup> <https://vejario.abril.com.br/cidades/pesquisa-traca-perfil-do-turista-e-aponta-20-nao-voltaria/>, acesso em 22/09/2018

8% suvenires  
4% segurança  
3% taxi

As conhecidas carências não se justificam mais, na medida em com exceção do primeiro item, relativo a um fenômeno da natureza, os outros demonstram uma falta de real interesse em tornar a vida do turista agradável. Não só isso, a ausência de compreensão da importância do turismo, como elemento de desenvolvimento econômico. Nesse sentido, a mobilidade, tanto a nível municipal, como regional assumem destaque. A integridade da pessoa nos transportes públicos, sua confiabilidade deveriam ser uma meta a ser alcançada. Nesse ponto, passa-se a uma abordagem do transporte público regional e a sua estrutura, cuja fragilidade se evidencia.

Desta forma, a infraestrutura desempenha um papel importante para a indústria do turismo. O turista busca, nos diversos serviços que lhe são ofertados, a necessária segurança de informação, inclusive com vistas a preservação de sua própria integridade física, com o objetivo, adicional, de minimizar riscos e conseguir desta forma se deslocar e vivenciar as atrações de um determinado lugar. No quesito integridade física, pode-se incluir, também a dos bens adquiridos, uma lembrança por momentos agradáveis da viagem. Desta forma, o transporte regional adquire um papel importante, de forma a que este viabiliza deslocamentos que não são possíveis de ser realizada pela via aérea ou marítima, esta última com relativo destaque através da multiplicidade de cruzeiros ofertados.

O deslocamento terrestre não se limita ao meio propriamente dito, mas também ao ponto de embarque e desembarque. Este deslocamento pode ser atraído pela programação de eventos e atrações.<sup>10</sup> Neste se espera uma quantidade de serviços suplementares, que vão desde o financeiro, através de terminais de autoatendimento, de alimentação e higiene, além da necessária segurança. Por outro lado, constitui um necessário requisito a sua integração a meios transporte urbano, facilitando o acesso do viajante, independente do acesso por taxi e similares. O transporte intermunicipal a ser realizado, com grade horária previsível e exequível, acaba por se tornar melhor quando utilizado o sistema ferroviário, que, infelizmente, no Brasil, como constante no próximo item, encontra-se, além de sucateado limitado a algumas regiões metropolitanas, não se constituindo em uma opção plausível. Comparando-se as malhas ferroviárias tem-se a seguinte planilha<sup>11</sup>:

---

<sup>10</sup> Ablas, Luiz. Efeitos do Turismo no Desenvolvimento Regional, pág. 48

<sup>11</sup> <https://www.indexmundi.com/map/?v=113&l=pt>, acesso 26/09/2018

País	Ferrovias (km) – 2014
1 – EUA	293.564
2- China	124.000
3- Rússia	87.157
4- Canadá	77.932
5- Índia	68.525
6- Alemanha	43.468
7- Austrália	36.968
8- Argentina	36.917
9- Brasil	29.850

De toda a sorte esta malha acaba por se concentrar em transporte de cargas, na medida em que, com a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) ocorreu a extinção, quase que total, das linhas de passageiros, impactando, como a seguir será evidenciado no transporte de pessoas, ante a carência de estrutura do modelo rodoviário adotado. O turismo se relaciona com o direito no dizer de Virgílio Miguel Machado<sup>12</sup>:

Nesta perspectiva, o Direito revela-se como uma técnica de organização social, ou seja, uma técnica normativa que contribui à implantação de uma determinada ordem, à realização de um determinado modelo de organização numa sociedade (Díaz, 1984).

Segundo este Autor, a ordem instaurada pelo Direito apoia-se sempre, ainda que seja para transformá-la, sobre um preexistente “estado de coisas”, sobre uma determinada realidade, sobre uma determinada ordem socioeconômica, sistema de interesses ou concepção do mundo, sendo que a intervenção do Direito transforma essa ordem de facto, numa ordem legítima, justa, valorativa, normativa (dever-ser), na medida em que assume que também é justa a concepção do mundo em que o Direito se inspira.

Desta forma, não há como desconsiderar a repercussão no âmbito do Direito da indústria do turismo. Esta não pode ser considerada como limitada ao setor de prestação de serviços, mas sim como uma atividade com repercussão no âmbito das Ciências Jurídicas. Estabelece-se um feixe de relações de natureza jurídica, que passam pela regulação do consumo, de atividades empresariais, com repercussão no sistema tributário e benefícios sociais, constituindo modalidade de controle social.<sup>13</sup> O

<sup>12</sup> Machado, Virgílio. . Direito e turismo e poder: os territórios turísticos, pág. 16

<sup>13</sup> Machado, Virgílio. .*op cit*, pág. 17

turismo atua em vários segmentos sociais, possuindo valor inestimável quando analisado sob a ótica da inclusão social.

## 2. Dos benefícios do turismo

A compreensão da indústria do turismo, sua magnitude e capacidade de inclusão social decorre de fatores que se evidenciam pela forma com que esta vem a ser praticada. O uso desta para fins ilícitos, como ocorre na exploração sexual, onde objetiva-se a exploração do ser humano, retirando deste a sua dignidade, deve ser repudiada, não constituindo parte da presente análise. O foco se centra na forma benéfica desta atividade, levando em conta, inclusive os baixos impactos ambientais dela derivados.

Neste primeiro momento, busca-se uma análise das múltiplas formas de sua atuação, seja daquela decorrente de atividade empresarial, que inclui a realização de eventos e congressos profissionais, como também a decorrente da atividade de lazer. Esta última, pode ainda se subdividir através de eventos de natureza esportiva e cultural, como também ecológico ou simplesmente prospectivo, onde o turista busca a satisfação de um interesse pessoal ou corporativo. Não se trata de uma viagem isolada, mas na conscientização do poder público de que um planejamento urbano deve ser executado de forma a recepcionar o turista, reduzindo-lhe os riscos e fazendo com que o mesmo tenha o interesse em retornar ou pelo menos indicar e divulgar a qualidade da estadia.

A receptividade do turista e o fomento deste setor da economia, tem um poder horizontal na geração de possibilidades. Surgem opções diretamente vinculadas ao turismo, seja na organização de eventos, nos serviços que lá serão prestados e no uso racional de espaços. Quando do lazer e da ecologia, há atividades vinculadas a organização de roteiros, envolvimento da população local nesta atividade, na exploração racional de meios de transporte, inclusive através de veículos de passeio, além de restaurantes, casas de espetáculos. Nesse sentido, desempenha o turista o papel central:

Avança, inclusive, no plano conceptual dois elementos que marcam a especificidade do Turismo, quais sejam, a centralidade do consumidor que, ao adquirir e utilizar bens e serviços comerciais ou não comerciais, qualifica as atividades como turísticas e a importância dos recursos territoriais (naturais, culturais e históricos), tanto no processo de produção, como de consumo turístico

Em ambos os casos, esta indústria beneficia toda a gama de serviços prestados em um município ou região, desde a rede hoteleira, atividades culturais e de entretenimento, restaurantes, além de funcionar, no caso de eficiência destes em elemento de difusão daquele destino como sendo



amigável ao turista e incentivando outros a lá se dirigir. Nesse sentido, chama a atenção o que preleciona Luiz Ablas:<sup>14</sup>

Uma vez descoberta, implantada ou desenvolvida, a atração turística, funcionando como atividade motora, irá projetar sobre a região uma série de efeitos que terão por base a complementariedade com as atividades locais, constituindo-se essas últimas no meio de difusão – o segundo aspecto relevante. Esse meio será formado, basicamente, pelas relações de compra e venda entre os agentes presentes na região e no retorno da distribuição de renda sobre as estruturas de consumo. Tais aspectos têm sido considerados, englobadamente, sob a análise de multiplicadores regionais.

O turismo constitui-se em uma atividade que vem apresentando crescimento constante nas últimas décadas. Impressiona a capacidade de um setor, que se diversifica em diversas facetas e a quantidade de pessoas viajando, com múltiplos interesses. Estima-se que em 2020 o faturamento mundial do turismo alcance a 2 trilhões de dólares.<sup>15</sup>

O exemplo de várias cidades, como pontos nevrálgicos desta indústria, em toda as suas modalidades se torna evidente. Temos em Veneza, renomado Carnaval, Hamburgo, com a feira de informática CEBIT, Cannes com seu festival de cinema, o mesmo podendo ser dito de Holywood, com a entrega do Oscar, além de outros destinos relacionados com o ecoturismo, como o Havaí, a costa do Mediterrâneo, na Itália e França, as ilhas caribenhas. Tem-se uma infraestrutura apta a receber o turista e tentar minimizar os seus riscos.

Esta multiplicidade de efeitos acaba por evidenciar que este setor econômico não se limita a afetar um segmento. Ela, pelo contrário, influencia o comportamento de vários atores econômicos, como evidencia Sieglinde Kindl da Cunha:<sup>16</sup> no quadro abaixo:

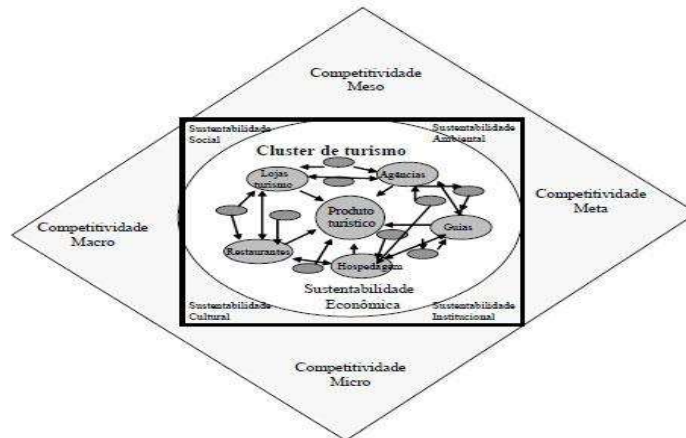
---

<sup>14</sup> Ablas, Luiz. Efeitos do Turismo no desenvolvimento regional, pág. 51

<sup>15</sup> Paiva, Carla Leal Fraga. O impacto do turismo no desenvolvimento regional, pág. 2417

<sup>16</sup> Da Cunha, Sieglinde K., Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida do impacto do turismo no desenvolvimento local, pág. 107, *in* Revista de Administração Contemporânea, vol. 9, setembro, 2005, págs. 101-124

**Figura 3: Modelo de Impacto do Turismo no Desenvolvimento Local – Competitividade e Sustentabilidade**



Metodologia desenvolvida pelo autor.

O que se verifica do quadro acima é a interação de vários setores da sociedade com uma única indústria. Constitui-se em processo dinâmico, onde vários atores têm participação e o incremento destas atividades, além de gerar renda para o setor privado, repercute positivamente nas contas públicas. Nesse ponto, desempenha a logística de transportes um papel essencial.

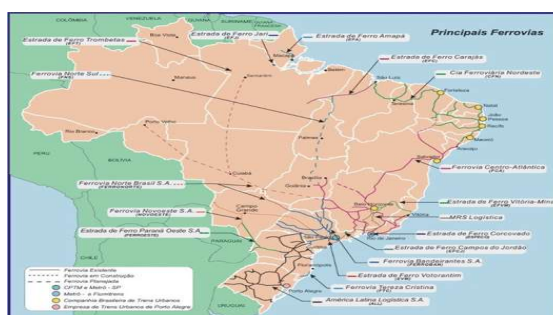
### 3. O transporte de passageiros

O sistema ferroviário brasileiro desempenhou, num passado próximo, papel de destaque no transporte de passageiros, porém, esta importante modalidade alternativa de transporte, ao longo dos últimos trinta anos, sofreu um constante processo de esvaziamento, fazendo com a mesma tenha quase que se limitado às áreas metropolitanas, tendo, muitas vezes, como cliente principal uma população marginalizada e desprovida de recursos, ante o abandono e a completa ausência de investimentos no setor ferroviário. Este abandono, impossibilita que o modal ferroviário de passageiros seja utilizado como uma alternativa, impondo desta forma, o rodoviário, sendo certo que este, igualmente, não atende a população de forma segura e adequada.

Por outro, antes de adentrar no âmago da questão, vale ainda observar: o diferente impacto no meio ambiente do transporte ferroviário, em comparação com o rodoviário, e a desordem urbana resultante da falta de uma política de transporte ferroviário, onde o Brasil, ao contrário dos países europeus, privilegiou o transporte individual e rodoviário.

Nesse ponto, é oportuno observar que o transporte aéreo não pode ser considerado como alternativa, ante ao custo para a aquisição de passagens, uma malha que necessita de uma distância mínima de locomoção, para evidenciar sua viabilidade econômica e que, apesar de uma aparente infraestrutura arrojada, acabou por tornar cristalina consideráveis falhas, quando do chamado “apagão aéreo”.

A malha ferroviária existente cobre, como demonstra o quadro abaixo, uma razoável área no Brasil.<sup>17</sup>



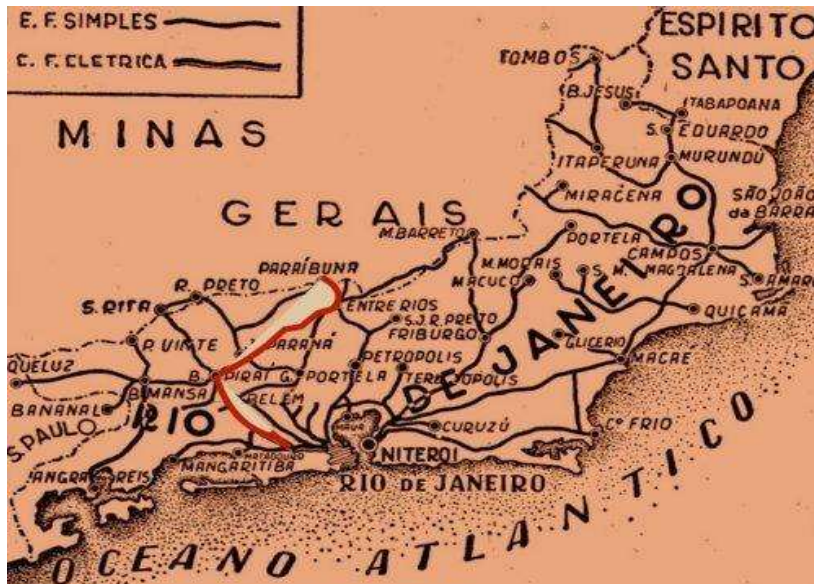
A mobilidade, através das ferrovias, importou em fator de desenvolvimento, ao conectar centros e permitir o deslocamento de pessoas. Acerca desta questão, merece destaque o contido em artigo publicado por Ayrton Camargo e Silva<sup>18</sup>:

*“Vale aí destacar as grandes linhas que foram se consolidando, formadas pelas ligações entre Rio de Janeiro - São Paulo; Rio de Janeiro-Belo Horizonte; Rio de Janeiro - Montes Claros; Rio de Janeiro-Vitória, Belo Horizonte-Vitória; Santos-Jundiaí; Campinas-Araguari; São Paulo Colômbia, São Paulo-Tupã; São Paulo-Presidente Epitácio; São Paulo-Curitiba, Recife-João Pessoa, São Luis-Teresina, Salvador-Aracajú, Recife-Campina Grande, Recife-Maceió, Fortaleza-Crato, Santos-Juquiá, Bauru-Corumbá, Itararé-Ponta Grossa-Marcelino Ramos, Marcelino Ramos- Santa Maria-Porto Alegre, Santa Maria-Uruguaiana entre outras de menor expressão.”*

<sup>17</sup> Fonte: Agência Nacional de Transporte Terrestres ([www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)), acesso em 04/05/2018

<sup>18</sup> E Silva, Ayrton Camargo. A implantação e o desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil, pg. 87

O quadro de regressão deste transporte se evidencia no mapa do Estado do Rio de Janeiro, que retrata as ligações que existiam e foram sendo suprimidas na segunda metade do século XX, onde o transporte ferroviário foi substituído pelo rodoviário, na falsa crença de que o primeiro representava o atraso. Ao se observar o mapa abaixo, tem-se claro a dimensão da redução feita<sup>19</sup>:



Esta decadência e a existência de estudos de viabilidade, como os do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no que se refere a implementação do transporte ferroviário entre o Rio de Janeiro e Petrópolis<sup>20</sup>, igualmente demonstram a falta de um devido planejamento. Apesar de uma série de estudos, não se vê a implementação de nenhum destes projetos, preferindo-se a continuidade do modelo rodoviário, ao contrário do que se observa em escala global.

Na década de 1990, com o processo de concessão à iniciativa privada do serviço ferroviário, estes se limitaram, na maioria dos casos ao transporte de passageiros na Região Metropolitana e ao de cargas, de forma a que as linhas de passageiros acabaram por ser suprimidas, a despeito do impacto ambiental, da precariedade da malha rodoviária, dos elevados índices de acidentes, com vítimas, que acabam, igualmente, em impactar o combalido erário público.

<sup>19</sup> [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br), acesso em 20/05/2018

<sup>20</sup> <http://www.joaopedrofigueira.com.br/noticia/projeto-preve-revitalizacao-do-trem-que-liga-rio-a-petropolis/724.html>, acesso em 20/05/2018

Em função desta política, privilegiando o transporte rodoviário, com uso de combustível fóssil, contribui o Governo Brasileiro com o aquecimento global, ante a maior emissão de CO<sub>2</sub>, como também não proporciona ao seu cidadão um meio alternativo e seguro de locomoção, inclusive com a considerável queda da qualidade de vida, decorrente dos gargalos no trânsito, do processo de favelização dos grandes centros, pela impossibilidade do trabalhador residir distante do seu local de trabalho, decorrente da precariedade do sistema viário, da carência de infra-estrutura, através do transporte de ônibus, com os gargalos surgidos no trânsito, além do custo deste transporte.

Outro exemplo de fracasso no planejamento foi o projeto do Trem de Alta Velocidade, ligando Rio de Janeiro a Campinas, via São Paulo. O projeto tem uma extensão de 510,8 km e encontra-se justificado no sítio da Empresa de Planejamento e Logística EPL:<sup>21</sup>

Tais estudos apontam a implantação de um sistema de TAV como a solução mais adequada para atender ao crescente volume atual e de deslocamentos futuros de passageiros na área de influência do eixo compreendido entre o Rio, São Paulo e Campinas.

Diante disso, foram realizadas análises de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA-2009) para detalhar e avaliar condições de implantação de um sistema de TAV, no trecho entre os municípios do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, na EFF-222, conforme previsto no Sistema Nacional de Viação-SNV.

Esses estudos preveem a construção de 511 km de linhas exclusivas, 91 km em túneis e 108 km em pontes/viadutos, a implantação de 9 estações e a interligação de três dos mais importantes aeroportos do país. Tendo como premissa a transferência da tecnologia a ser implantada, estima a necessidade de investimentos em projetos de engenharia, obras de infraestrutura, sistemas e aquisição de trens, a preços de 2008, de R\$ 35,6 bilhões. (saiba mais - [http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13203/Estudos\\_de\\_Viabilidade.html](http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/13203/Estudos_de_Viabilidade.html))

Os resultados do EVTEA-2009 possibilitaram a previsão de custos de investimentos, operação/manutenção, e das projeções de receitas do empreendimento e, a partir desses dados, a concepção de modelagem econômico-financeira do empreendimento e a estrutura de sua implantação por meio da concessão do TAV Rio de Janeiro-Campinas.

O projeto acima descrito tem um traçado projetado, que englobaria os dois mais importantes aeroportos brasileiros, a saber: Guarulhos e Rio de Janeiro, como se observa do quadro abaixo<sup>22</sup>:

<sup>21</sup> <http://www.epl.gov.br/trem-de-alta-velocidade-tav5>, acesso 18/05/2018

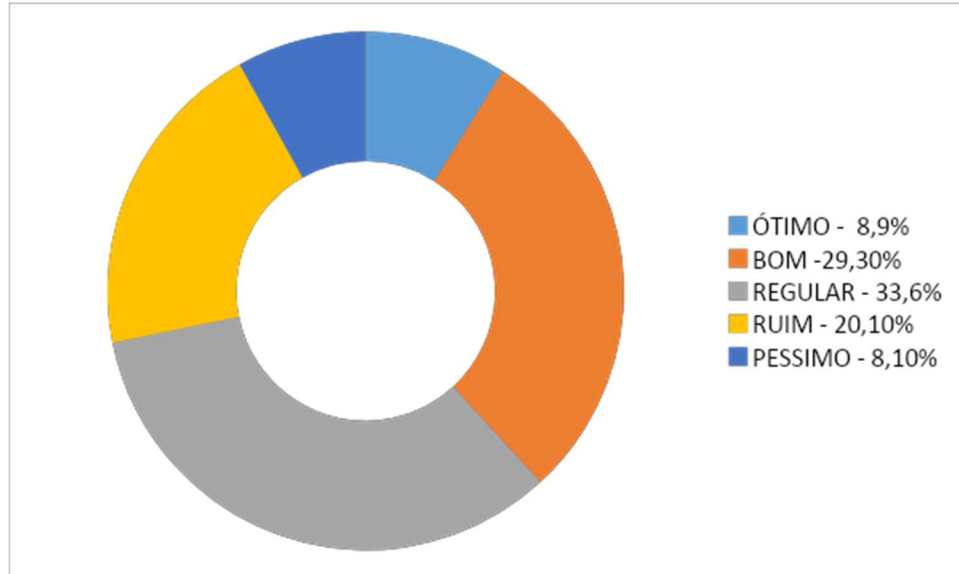
<sup>22</sup> [http://correio.rac.com.br/conteudo/2015/12/campinas\\_e\\_rmc/403711-estatal-responsavel-pelo-tav-tem-r-1-bi-em-3-anos.html](http://correio.rac.com.br/conteudo/2015/12/campinas_e_rmc/403711-estatal-responsavel-pelo-tav-tem-r-1-bi-em-3-anos.html), acesso em 18/05/2018



Ocorre que não se tem notícia de como este projeto está trabalhado, sendo certo que o Brasil convive com um sistema de transporte calcado no transporte rodoviário, onde o ferroviário, principalmente no que se refere a passageiros, se coloca em lugar inexpressivo. Por outro lado, as antigas linhas ferroviárias não foram modernizadas, mas simplesmente desativadas, dentro de uma visão equivocada de sistemas viários. Cidades que desempenhavam papel relevante na economia se viram estranguladas, com a saída do transporte ferroviário e a sua substituição pela rodovia, sendo que esta de forma não satisfatória.

Por seu turno, o transporte ferroviário de passageiros representa uma ordenação na ocupação do espaço, na medida em que este se organiza no entorno das estações ferroviárias, evitando, em parte, a degradação do espaço entre as mesmas. A precariedade do sistema rodoviário é reiteradamente noticiado pela Confederação Nacional dos Transportes, em seu último relatório, do ano de 2017, onde se observa o seguinte quadro:<sup>23</sup>

<sup>23</sup> <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio-por-unidade-federativa>, acesso em 18/06/2018



Os dados acima demonstram que 61,80% das rodovias se situam entre regular, ruim e péssimo. Mais uma vez a estrutura não ajuda, na medida em que neste quesito tem-se também a inadequação da sinalização e da manutenção do piso asfáltico. É comum que o turista se utilize de aplicativos, visando a locomoção, na medida em que não é conhecedor da área em que circula, o que levou os seus gerenciadores a mapear áreas de violência, ante a inúmeros episódios já ocorridos.

A precariedade da infraestrutura impacta no turismo regional. O turista, muitas vezes, por conta desta carência se limita a trechos que possam ser percorridos me malha aérea, deixando a margem centros, que dada a importância histórica e de belezas naturais poderiam ser transformadas em verdadeiros polos de atração, com a geração de emprego e renda, evitando o êxodo para os já saturados grandes centros.

### 3. DA CONCLUSÃO

Um primeiro ponto que deve ser verificado é o da importância da indústria do turismo e da necessidade de sua compreensão de forma integrada e profissional. O turista não é mais um amador, ele anseia obter serviços compatíveis com a despesa realizada e cabe ao Poder Público o estabelecimento de políticas adequadas, visando o treinamento do profissional que irá lidar com o visitante. Ele é um consumidor de uma prestação de serviços. O impacto se dá através de empregos que mantém contato direto com o viajante, mas também em atividades que não o tem, porém são

acessórias da primeira. A forma de acolhimento, a clareza da informação e uma estrutura adequadas acabam por fazer com que o turista manifeste o interesse do retorno e este por seu turno acaba por se tornar em elemento publicitário, incentivando conhecidos a conhecer o local visitado.

Por todo o que foi verificado, observa-se que o transporte ferroviário brasileiro foi desmantelado, com a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A, perdendo caráter unitário, sendo objeto de procedimento de privatização, no que se refere ao transporte metropolitano de passageiros e ao de cargas, e devidamente abandonado o de passageiros, sendo a União Federal, incluindo os seus Entes Administrativos (Ministérios e órgãos da Administração Pública), além de alguns Estados Federados omissos na sua implementação, numa clara violação ao determinado pela alínea d, do inciso XII do artigo 21 da Constituição Federal, com o conseqüente aumento de número de acidentes nas rodovias que, em sua grande maioria, não apresentam padrões mínimos de segurança.

Por fim, tem-se uma falta de percepção da importância da indústria do turismo, como elemento de fomento econômico. Este decorre das oportunidades decorrentes de sua atividade, que se reflete em segmentos variados da economia, muitas vezes relacionados de forma indireta com esse segmento econômico. Constitui uma forma de aproveitar, de forma organizada e sustentada, a riqueza natural, inclusive evitando sua degradação.

#### 4. REFERÊNCIAS

Ablas, Luiz. **Efeitos do turismo no desenvolvimento regional**, in Revista Turismo em análise, v2, maio, 1991, págs. 42-52, São Paulo: 1991, Universidade de São Paulo

Agência Nacional de Transporte Terrestres ([www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)), acesso em 04/05/2018

Da Cunha, Sieglinde K., **Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida do impacto do turismo no desenvolvimento local**, pág. 107, in Revista de Administração Contemporânea, vol. 9, setembro, 2005, págs. 101-124, Rio de Janeiro: 2005, Revista de Administração Contemporânea



E Silva, Ayrton Camargo. **A implantação e o desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil**, in Revista Engenharia, vol. 624, pgs. 86/90, São Paulo: 2015, Egenho Editora

Machado, Virgilio Miguel. **Direito e turismo e poder: os territórios turísticos**, Aveiro: 2009, Universidade de Aveiro

Max Roser - **Tourism**. Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: 'https://ourworldindata.org/tourism, acesso em 22/09/2018

Paiva, Carla Leal Fragra. **O impacto do turismo no desenvolvimento regional**, in Revista Univap, págs. 2415-2418, São José Campos: 2006, Universidade do Vale da Paraíba

UNWTO, **Tourism highlights**, Genebra: 2017, UN

[https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/World\\_Tourism\\_rankings.html](https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/World_Tourism_rankings.html), aceso em 22/09/2018

<https://tradingeconomics.com/brazil/tourist-arrivals>, acesso em 22/09/2018

<https://g1.globo.com/carnaval/2018/noticia/carnaval-2018-deve-injetar-r-11-bilhoes-na-economia-diz-ministerio-do-turismo.ghtml>, acesso em 22/09/2018

<https://oglobo.globo.com/opiniao/turismo-seguranca-uma-relacao-virtuosa-14567412>, acesso em 22/09/2018

UNWTO Tourism highlights, 2017

<https://vejario.abril.com.br/cidades/pesquisa-traca-perfil-do-turista-e-aponta-20-nao-voltaria/>, acesso em 22/09/2018

<https://www.indexmundi.com/map/?v=113&l=pt>, acesso 26/09/2018

<http://www.joaopedrofigueira.com.br/noticia/projeto-preve-revitalizacao-do-trem-que-liga-rio-a-petropolis/724.html>, acesso em 20/05/2018

[www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br), acesso em 20/05/2018

<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio-por-unidade-federativa>, acesso em 18/06/2018

<http://www.joaopedrofigueira.com.br/noticia/projeto-preve-revitalizacao-do-trem-que-liga-rio-a-petropolis/724.html>, acesso em 20/06/2016

<http://www.epl.gov.br/trem-de-alta-velocidade-tav5>, acesso 18/05/2018

[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/12/campinas\\_e\\_rmc/403711-estatal-responsavel-pelo-tav-tem-r-1-bi-em-3-anos.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/12/campinas_e_rmc/403711-estatal-responsavel-pelo-tav-tem-r-1-bi-em-3-anos.html), acesso em 18/05/2018

<http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/railways/Passenger-Train-Service-Carajas/Paginas/default.aspx>, acesso em 20/06/2016

Trabalho enviado em 26 de abril de 2019

Aceito em 29 de setembro de 2019