

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE TURISMO

GIRLAINE FERNANDES DE ANDRADE

TURISMO RODOVIÁRIO:

desafios e qualidades.

São Luís

2004

GIRLAINE FERNANDES DE ANDRADE

TURISMO RODOVIÁRIO:

desafios e qualidades

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Luis Antonio Pinheiro

São Luís

2004

GIRLAINE FERNANDES DE ANDRADE

TURISMO RODOVIÁRIO:

desafios e qualidades.

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Aprovada em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof. Luis Antonio Pinheiro (Orientador)

1º Examinador

2º Examinador

A Deus, sem o Qual nada é possível.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por enviar pessoas tão maravilhosas ao o meu caminho.

A meus pais, por me proporcionarem ótimas condições de ensino e sempre me apoiarem.

A Reinaldo, por seu amor, presença e apoio em todos os momentos.

Ao Prof. Luiz Antonio, pela paciência e valiosa orientação.

Aos amigos Jair e Zulene, por disponibilizarem seus computadores e amizade.

As colegas Dárrya e Rosijane, pelas valiosas sugestões.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho e para o avanço de mais uma etapa em minha vida.

[...] Mas em todas essas coisas somos mais que vencedores, por aquele que nos amou. Porque estou certo de que nem a morte, nem a vida, nem os anjos, nem os principados, nem as potestades, nem o presente, nem o porvir, nem as alturas, nem a profundidade, nem qualquer outra criatura poderá nos separar do amor de Deus, que está em Jesus Cristo nosso Senhor”.

Rm. 8:37-39.

“O turismo é uma Universidade em que o aluno nunca se gradua, é um templo onde o suplicante cultua, mas nunca vislumbra a imagem de sua veneração, é uma viagem com destino sempre à frente, mas jamais atingido. Haverá sempre discípulos, sempre contempladores, sempre errantes aventureiros”.

Lord Cruzon (1859 – 1925)

Governador Geral do

RESUMO

Turismo Rodoviário. Apresenta-se as principais nomenclaturas relacionadas ao sistema de transporte rodoviário, conceituando e caracterizando seus elementos constituintes. Expõe-se a realidade das rodovias, dos equipamentos e dos serviços utilizados na modalidade rodoviária. Analisa-se a questão das concessões ressaltando as ameaças e oportunidades desse método para o incremento da atividade turística. Identifica-se as principais dificuldades enfrentadas por turistas e profissionais no planejamento e operacionalização de roteiros rodoviários no Nordeste, através de um estudo de caso realizado com o público ludovicense. Enfatiza-se a importância dos transportes para o desenvolvimento do turismo, contextualizando elementos conceituais à realidade observada.

Palavras-Chave: Turismo. Transporte. Rodoviário. Concessões.

ABSTRACT

Road tourism. The main nomenclatures related to the system of road transport are presented appraising and characterizing its constituent elements. The reality of the highways, the equipments and the services used in the road modality are exposed. It is analyzed the question of the privatizations, standing out the chances and threats of this method for an increment in the touristic activity. The main difficulties faced for tourists and professionals are identified through a study of case carried out with the public of São Luis. The importance of the transports for the development of the tourism is emphasized, connecting conceptual elements with the observed reality.

Keywords: Tourism. Transport. Road. Privatizations.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Elementos inerentes ao transporte rodoviário.....	27
Tabela 2	As 10 piores ligações brasileiras em 1999.....	37
Tabela 3	As 10 melhores ligações brasileiras em 1999.....	38
Tabela 4	Avaliação das BR's maranhenses por trecho.....	42
Tabela 5	Primeiros processos de concessão.....	49
Tabela 6	Síntese dos 06 lotes do Anel de Integração.....	55
Tabela 7	Custo / benefício das concessões das rodovias para o Estado, o Turismo, a Concessionária e os Turistas.....	59
Tabela 8	Distribuição dos segmentos quanto ao universo e a amostragem da pesquisa.....	62
Tabela 9	Distribuição da frota por categoria de veículos.....	64
Tabela 10	Perfil da demanda	69
Tabela 11	Distribuição dos segmentos quanto à segurança nas rodovias.....	74
Tabela 12	Distribuição dos segmentos quanto aos serviços de apoio oferecidos nas rodovias.....	75

Tabela 13	Distribuição dos segmentos quanto às opiniões relativas à concessão de rodovias.....	76
Tabela 14	Distribuição dos segmentos quanto aos pontos positivos e negativos das concessões de rodovias.....	77

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Mapa do Maranhão: localização dos Pólos.....	41
Figura 2	Anel de Integração do Paraná.....	49
Figura 3	Mapa representativo dos lotes 03 do Anel de Integração.....	53
Figura 4	Mapa representativo dos lotes 05 do Anel de integração.....	54
Figura 5	Distribuição das origens e destinações mais freqüentes.....	67
Figura 6	Distribuição da demanda quanto à freqüência de viagens por ano.....	70
Figura 7	Distribuição da demanda por destinação preferida no Nordeste.....	70

Figura 8	Distribuição da demanda pelos motivos da viagem e pelo fator decisão pela modalidade rodoviária.....	71
Figura 9	Distribuição da opinião dos turistas quanto à condição das rodovias do Nordeste.....	72
Figura 10	Distribuição dos turistas quanto à sugestão para a melhoria da qualidade das rodovias do nordeste.....	73
Figura 11	Distribuição dos segmentos quanto à justificativa do benefício das privatizações.....	79
Figura 12	Distribuição dos segmentos quanto ao principal entrave para o desenvolvimento do transporte turístico rodoviário no Nordeste.....	80

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Classificação das transportadoras de acordo com a EMBRATUR.....	63
Gráfico 2	Distribuição das transportadoras quanto à existência de filial em outro Estado.....	65
Gráfico 3	Distribuição das transportadoras quanto a oferta de treinamento a seus motoristas.....	66

		12
Gráfico 4	Distribuição das transportadoras quanto à media de vida útil de seus veículos.....	66
Gráfico 5	Distribuição das agências quanto ao principal tipo de pacote turístico operacionalizado.....	67
Gráfico 6	Distribuição das agências quanto à existência de frota própria...	68
Gráfico 7	Distribuição das agências quanto à locação de veículos junto a transportadoras.....	68
Gráfico 8	Distribuição da demanda quanto ao tipo de veículo preferido.....	72
Gráfico 9	Distribuição dos segmentos quanto ao benefício das privatizações para o turismo.....	78

LISTA DE SIGLAS

ABAV	– Associação Brasileira de Agências de Viagem
ABCR	– Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
ANATUR	– Agência Nacional de Turismo

CNT	– Confederação Nacional dos Transportes
CNT	– Conselho Nacional de Turismo
DNER	– Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNIT	– Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte
EMBRATUR	– Instituto Brasileiro de Turismo
FAMA	– Faculdade Atenas Maranhense
OSCIP	– Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
PNT	– Plano Nacional de Turismo
PROCOFE	– Programa de Concessão de Rodovias Federais
SINDETUR	– Sindicato das Empresas de Turismo
SOLETUR	– Sol Agência de Viagem e Turismo Ltda
UFMA	– Universidade Federal do Maranhão
UNICEUMA	– Centro Unificado do Maranhão

SUMÁRIO

	LISTA DE GRÁFICOS.....	8
	LISTA DE FIGURAS.....	9
	LISTA DE TABELAS.....	10
	LISTA DE SIGLAS.....	11
1	INTRODUÇÃO	13
2	EMBRATUR: Políticas de incentivo ao turismo doméstico	16

3	RELAÇÃO ENTRE A ATIVIDADE TURÍSTICA E O TRANSPORTE.....	22
	.	
4	TRANSPORTE RODOVIÁRIO: conceituações e classificação.....	27
5	O TRANSPORTE TURÍSTICO RODOVIÁRIO.....	33
5.1	Classificação das rodovias.....	34
5.2	As rodovias e suas condições.....	35
5.2.1	A pavimentação, a sinalização, a segurança e os serviços de apoio.....	36
	.	
5.2.2	A concessão de rodovias como agente incentivador do turismo rodoviário.....	46
	.	
5.3	Turismo rodoviário: um estudo de caso sob a ótica ludovicense.....	60
	.	
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
	REFERÊNCIAS.....	85
	.	
	APÊNDICES.....	86
	.	
	ANEXOS.....	95
	.	

1 INTRODUÇÃO

O turismo é um fenômeno social e econômico que tem despertado atualmente o interesse de cidadãos, empresários e governos e tem demonstrado ser capaz de atender às diversas necessidades desses grupos, satisfazendo a uma demanda variada e cada vez mais exigente, proporcionando lucros aos empresários da área e desenvolvimento econômico para a localidade receptora.

Possui várias modalidades, as quais podem estar relacionadas aos motivos da viagem, como lazer, saúde ou negócios, e ao tipo de transporte a ser utilizado, como o aéreo e o rodoviário, ou seja, o turista detém uma gama de possibilidades que se adequam a sua realidade e atendem a seus desejos.

Nessa perspectiva, o Brasil se faz um país bastante propício ao desenvolvimento da atividade turística, uma vez que é detentor de um vasto potencial natural e cultural e possuidor de infra-estrutura básica e turística adequada para o desenvolvimento dessa atividade.

Um bom exemplo é a Região Nordeste, que congrega um belo cenário natural, composto por um amplo litoral com belas praias e dunas; cultural, mantendo suas construções seculares; e religioso, com forte expressão das religiões africanas e católicas.

Entretanto, para que se tenha acesso a tais atrativos, faz-se necessário um completo sistema de transporte que atinja a todas as classes sociais, bem como ofereça qualidade, conforto, segurança, rapidez, economia e possibilidade de escolha para seus usuários.

Dessa forma, sabendo-se da necessidade de um meio de transporte adequado para a própria existência do turismo e que, conseqüentemente, viabilize o desenvolvimento turístico de uma localidade, decidiu-se abordar a importância da modalidade rodoviária de transporte para essa finalidade.

Partindo desse pressuposto, e da escassez de uma literatura especializada no transporte turístico em sua modalidade rodoviária, decidiu-se elaborar uma pesquisa que trouxesse conceitos relacionados a essa temática, dados referentes à condição dos equipamentos e serviços ofertados, os desejos e as dificuldades de quem se utiliza dessa modalidade, alternativas para a minimização dos problemas e uma apresentação da realidade ludovicense no que

tange ao turismo rodoviário.

O início da pesquisa se deu através da busca, seleção e revisão de uma literatura especializada em turismo e transportes e se utilizou de livros, periódicos e artigos da Internet.

A posteriori, já com o tema definido, buscou-se coletar dados e informações específicas junto a turistas e ao trade turístico de São Luís, fazendo-se um estudo de caso acerca do transporte turístico rodoviário dessa localidade.

Os procedimentos metodológicos utilizados para a realização desse estudo foram a aplicação de questionários e a realização de entrevistas junto aos segmentos a serem trabalhados. Para efeitos didáticos, o estudo em questão foi dividido em 05 etapas, quais sejam: a identificação dos segmentos, a seleção da amostra, a aplicação dos questionários, a coleta dos dados e a tabulação dos mesmos. Para tal, buscou-se identificar junto a órgãos oficiais e a comunidade, o universo existente de cada segmento e, a posteriori, fez-se uma análise por amostragem, selecionando-se aleatoriamente 30% do total identificado e adotando-o como de opinião geral.

O resultado da pesquisa foi organizado em 06 sessões, incluindo-se a Introdução e as Considerações Finais.

Na Introdução, faz-se um apanhado geral acerca do tema a ser abordado, explicitando-se a metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa e apresentando-se as partes do trabalho.

Em seguida, tem-se o título “EMBRATUR: políticas de incentivo ao turismo doméstico”. Neste, busca-se esclarecer o que significa esse órgão, suas finalidades e suas ações no que tange ao turismo doméstico.

Prosseguindo, encontra-se o título “Relações entre a atividade turística e

o transporte”. Neste, faz-se um paralelo entre a evolução do turismo e dos transportes e destaca-se a relação existente entre eles.

Na quarta sessão, intitulada de “Transporte Rodoviário: conceituações e classificações”, apresenta-se as principais definições referentes a essa modalidade, tais como seus elementos inerentes, os tipos de transporte e de veículos a serem utilizados.

Na quinta sessão, denominada “Transporte Turístico Rodoviário no Nordeste”, busca-se revelar os fatos práticos dessa modalidade em âmbito regional. Está subdividida em 03 subseções: classificação das rodovias; as rodovias e suas condições, enfatizando e contextualizando as rodovias maranhenses; e, turismo rodoviário: um estudo de caso, em que se apresentará o perfil da demanda, os serviços oferecidos por agências e transportadoras, entre outras questões.

Por fim, traçam-se as Considerações Finais, realizando-se um feedback, uma análise geral sobre o tema explorado, bem como uma exposição de sugestões e críticas.

2 EMBRATUR: Políticas de incentivo ao turismo doméstico

Antes de se falar das políticas específicas do EMBRATUR para o incremento do turismo doméstico, faz-se necessário primeiramente saber o que significa turismo para então se compreender a significação desse órgão e de suas competências.

Assim, de acordo com a definição da Ansett Airlines of Austrália, 1977 (apud BENI, 2003, p. 34), tem-se que:

Turismo refere-se à provisão de transporte, alojamento, recreação, alimentação e serviços relacionados para viajantes domésticos e do exterior. Compreende a viagem para todos os propósitos, desde recreação até negócios.

Dessa afirmação, pode-se inferir que o turismo traz em si um caráter econômico, dinâmico e social. O primeiro porque oferece uma série de serviços e equipamentos que serão consumidos e remunerados, muitas vezes atraindo moeda estrangeira e gerando divisas para o país. O segundo porque envolve uma série de esforços para o atendimento das necessidades dos turistas, que são as mais variadas e estão em constante modificação. E o terceiro porque envolve pessoas e seus desejos. Este último fator é enfatizado por McIntosh (1977 apud BENI, p. 34), que define turismo como “a ciência, a arte e a atividade de atrair e transportar visitantes, alojá-los e cortesmente satisfazer suas necessidades e desejos”.

A satisfação dos desejos dos turistas é destacada, pois, como um requisito essencial do turismo.

Abstrai-se dessas colocações que o econômico e o psicológico se complementam na relação turística e para melhor organizar algo tão complexo, que envolve tantos setores e interesses diferentes, faz-se necessário à existência de órgãos de turismo, tanto públicos quanto privados, que estudem e orientem essa atividade.

Dessa forma, foi criado o EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo, que se constitui em uma autarquia com sede e foro em Brasília e que foi criado através da Lei Nº 8.181/91 em decorrência da extinção da EMBRATUR - Empresa Brasileira de Turismo, autarquia especial, criada nos termos do art.11 do Decreto-lei Nº 55, de 18 de novembro de 1966. (Cf. MAMEDE, 2002, p.21).

Surgiu com a finalidade de orientar e regular essa atividade que então despontava. Para tal, buscou disciplinar as empresas diretamente relacionadas com o processo turístico, tais como agências, os meios de hospedagem e os transportes. Estes, muito bem abordados no Decreto Nº 87.348, de 29 de junho de 1982, que

regulamentou a Lei Nº 6.505 de 13 de dezembro de 1977, estabelecendo as condições em que deverão ser prestados os serviços de transporte turístico de superfície. Além disso, através da Deliberação normativa Nº 246, de 03 de outubro de 1988, estabeleceu os requisitos e procedimentos formais para a classificação dos veículos e embarcações de turismo, o que vigora até hoje.

As empresas ao se cadastrarem preenchem a “Ficha de cadastro de Empresas”, a qual registrará informações relativas ao tipo de empresa, sua identificação, categoria dos veículos utilizados, âmbito e formas de utilização entre outras informações.¹

A partir de então, a empresa passa a figurar no banco de dados das prestadoras de serviços turísticos cadastradas junto a EMBRATUR o que beneficia tanto os empresários, que passam a ser favorecidos com a divulgação de sua empresa no site do órgão, quanto o usuário desses serviços, que podem facilmente localizar e identificar o tipo de empresa que melhor satisfaça suas necessidades, tudo isso com a segurança e o respaldo da EMBRATUR.

Esteve vinculado ao Ministério do Esporte e Turismo até 31/12/2002. Com a posse do novo Governo do Presidente Luiz Inácio Lula de Silva, foi criado o Ministério do Turismo, por meio da Medida Provisória Nº103, de 01/01/2003, que combinada com o Decreto Nº 4.566, de 01/01/2003, determinou o vínculo da EMBRATUR ao novo ministério.

Essa mudança alterou também as atribuições e metas da EMBRATUR, que passa agora a cuidar exclusivamente da promoção do Brasil no exterior. Tal realização tem por finalidade a captação de grandes eventos internacionais para o país. Entretanto, para atingir esse objetivo, precisará trabalhar previamente a imagem do Brasil no cenário internacional.

¹ Para melhor visualização, ver modelo da Ficha nos Anexos deste trabalho.

Atingindo esse objetivo, o EMBRATUR estará contribuindo significativamente para o incremento do turismo nacional. Isso se dá principalmente porque essa modalidade tem o potencial de diminuir os efeitos da sazonalidade, uma vez que pode ser realizada ao longo de todo o ano, devido seu caráter mais flexível. Além disso, mesmo quem viaja com a finalidade de participar de um evento possui seu momento de lazer, o que fará com que esse turista se interesse em conhecer outras localidades e, se encantando, faça uma boa propaganda do Brasil em seu país, fato que concorrerá para o aumento do fluxo de turistas internacionais. E finalmente, o setor de eventos é um segmento bastante dinâmico e amplo que envolve não só os serviços de hotelaria, transporte e alimentos, mas cria oportunidades para *buffets*, agências de publicidade, gráficas, decoração, cerimonial, segurança, receptivo, intérpretes, empresas de equipamentos eletrônicos, enfim, uma gama de prestadores de serviços podem se envolver para a realização de um único evento, gerando vários empregos, maior estabilidade econômica para o setor turístico e receita para o país.

Visando atender a essas novas expectativas nacionais, o PNT – Plano Nacional de Turismo, lançado em 29 de abril de 2003 pelo governo federal, determina que caberá à EMBRATUR nos próximos quatro anos:

- ✓ A elaboração e implantação do plano de marketing para o turismo brasileiro;
- ✓ A definição e execução da política de ações promocionais e apoio à comercialização dos produtos turísticos;
- ✓ A formatação e organização de novos produtos e roteiros turísticos integrados e;
- ✓ A elaboração de estudos e pesquisas que orientem os processos de tomada de decisão e avaliem o impacto da atividade turística na

economia nacional.

A partir desses quatro quesitos, observa-se que a atuação da EMBRATUR, agora, está mais restrita e diretamente relacionada a sua nova meta, qual seja promover o Brasil no exterior e captar grandes eventos internacionais, como está claramente especificado nos dois primeiros pontos acima. Destarte, a partir da prevista organização de novos produtos e roteiros integrados, estará facilitando não só a ampliação de possibilidades para aqueles que aqui chegarem para eventos, como também estimulará os próprios brasileiros a viajarem pelo Brasil, evitando a saída de moeda nacional. Aliado a isso estará realizando estudos e pesquisas que além de orientarem na tomada de decisão por uma localidade, avaliarão os impactos causados pelo turismo, acumulando dados que poderão ser utilizados para orientar empresários, turistas e governos para um desenvolvimento mais sustentado dessa atividade.

Pode-se perceber ainda uma deficiência no que tange a elaboração de políticas de incentivo ao desenvolvimento de setores turísticos isolados, como a hotelaria e os meios de transporte. Constata-se, ainda, que embora seja visível o desejo e os esforços para o aumento da demanda por roteiros brasileiros, nenhuma especificação quanto ao tipo de transporte a ser utilizado nessas viagens foi mencionada.

Observa-se que tal transformação acarretou em uma significativa redução de atribuições e poderes da EMBRATUR, dentre as quais pode-se citar prioritariamente a movimentação hierárquica no que diz respeito às relações públicas institucionais. Por exemplo, a EMBRATUR era o órgão público da esfera federal responsável pela elaboração das políticas nacionais de turismo e por

orientar, disciplinar e normalizar o setor. Entretanto, com a mudança de governo do presidente Fernando Henrique Cardoso para o presidente Luis Inácio Lula da Silva, criou-se o CNT - Conselho Nacional de Turismo, órgão consultivo do setor que assumiu as responsabilidades anteriormente delegadas a EMBRATUR, ou seja, este está subordinado agora ao CNT e ao ministério de turismo.

Outro ponto relevante a se destacar, de acordo com Mário Carlos Beni (2003, p.135), é a criação da ANATUR – Agência Nacional de Turismo em face da extinção da atual estrutura da EMBRATUR.

Segundo esse autor, a ANATUR deverá constituir-se numa associação de direito privado sem fins lucrativos, de interesse coletivo e com autonomia patrimonial, administrativa e financeira, assumindo características próprias de uma organização social ou de uma OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público).²

Todas essas modificações, entretanto, nos parece apenas uma alteração de nomenclaturas e uma descentralização de tarefas da EMBRATUR para demais órgãos, uma vez que nenhum ponto relativo, por exemplo, à fiscalização das empresas e políticas desenvolvidas foi cogitado; ou os planos de financiamento a micro e pequenos empreendedores; e tantos outros quesitos relevantes para um pleno aproveitamento do potencial turístico do Brasil. Um programa relativo a capacitação profissional e integração dessa mão-de-obra ao mercado turístico poderia ser um ponto interessante a figurar entre as metas e atribuições de um órgão de turismo de tamanha envergadura. Ou ainda um projeto de sensibilização que fizesse com que os núcleos receptores realmente se beneficiassem com o desenvolvimento da atividade turística em suas localidades e não só uns poucos empresários que muitas vezes apenas utilizam a região, saturam-na e vão explorar

² A ANATUR será a sucessora patrimonial da EMBRATUR e estará vinculada administrativamente ao Ministério do Turismo. Maiores detalhes, verificar BENI, 2003, p.134-136.

um outro ponto de interesse turístico.

Entretanto, enquanto tais alterações não se constituem vale conhecer os órgãos ligados ao turismo, suas metas, e reconhecer, no caso da EMBRATUR, que embora muito ainda precise ser feito, que em alguns pontos sua atuação deixe muito a desejar, esse órgão tem um papel fundamental na organização e no fortalecimento do turismo nacional.³

3 RELAÇÃO ENTRE A ATIVIDADE TURÍSTICA E O TRANSPORTE

O desejo e a necessidade que o Homem tem de sair de seu local de residência habitual para outros ambientes é uma realidade que remonta à Antigüidade. Esse deslocamento se dava devido aos mais variados motivos, que vão desde a busca por saúde, através das instâncias termais; aquisição de conhecimentos, as chamadas viagens a estudo denominadas de *grand tour*, ou mesmo por lazer. Entretanto, essas viagens enfrentavam grandes dificuldades, uma vez que os serviços de hospedagem, alimentação e transportes eram precários e desarticulados. Além disso, a falta de segurança nas estradas, principal forma de acesso da Antigüidade, incentivada principalmente após a invenção da roda, constituía outro fator negativo para o desenvolvimento das viagens, que utilizavam veículos de baixa capacidade física, pouco confortáveis, além de lentos, já que utilizavam a tração animal como força motriz.

Durante a Idade Média essa busca por novos horizontes se tornou ainda

³ Para maiores informações acerca do EMBRATUR, consultar o site www.embratur.gov.br. Nele você encontrará relatórios de atividades, notícias e muito mais.

menos acessível, uma vez que houve um retrocesso no desenvolvimento tecnológico e as pessoas passaram a viver mais isoladas, em agrovilas, após o fim do Império Romano, fato que durou até o início do século XVIII, quando da Revolução Industrial.

É a partir dessa fase que se pode falar em uma real implantação do turismo, que ocorreu, principalmente, devido a um aumento das riquezas, do surgimento de uma classe média detentora de mais tempo livre, recursos financeiros e envolvida pelo conceito de lazer, mais amplamente difundido nessa época. Além disso, surgem decorrentes da evolução tecnológica, os trens e os navios a vapor como meios de transporte mais eficientes e seguros.

Foi nesse período que Thomas Cook organizou e lançou o primeiro pacote de turismo incluindo transporte, acomodação e entretenimento a seus clientes. Esse episódio data de 1841 e só se tornou viável graças ao desenvolvimento das ferrovias.⁴

Paralelamente às ferrovias, muitas estradas foram sendo construídas e aprimoradas, primeiro com a função de auxiliar no transporte de cargas; depois, com o advento da viatura motorizada, passaram a ser valorizadas e concorrentes das ferrovias no transporte de passageiros.⁵ O tráfego transatlântico era feito por navios a vapor, relativamente grandes e rápidos.

A relação entre os sistemas de transporte e o turismo estava, pois, estabelecida e estável. Entretanto, a partir de 1914, quando ocorreu a Primeira Guerra Mundial, uma quebra na supremacia dos sistemas ferroviário e marítimo aconteceu. Houve um rápido avanço dos advenços tecnológicos para suprir as necessidades da guerra, fato que concorreu para o desenvolvimento da aviação e a

⁴ A primeira ferrovia para passageiros foi inaugurada em 1830. (cf. LICKORISH, Leonard,; JENKINS, Carson. **Introdução ao Turismo**, p.29.).

⁵ Até então a maioria dos veículos rodoviários utilizava a tração animal como força motriz. (cf. LICKORISH, Leonard,; JENKINS, Carson. **Introdução ao Turismo**, p.30).

expansão das empresas automobilísticas.

Após a Segunda Guerra Mundial, com o crescimento da economia, o aumento do nível de vida das pessoas e o desejo latente por lazer e novas culturas, foi possível haver uma verdadeira decolagem do turismo, principalmente o internacional.

O turismo foi percebido como um fenômeno social e econômico, gerador de sonhos e riquezas e que, portanto, necessitava de organização para ocorrer. Assim, estudos se desenvolveram, organizações foram fundadas e conceitos para melhor se entender e trabalhar a atividade turística foram desenvolvidos.

Dentre eles, a mais antiga das indicações conceituais aproveitadas, data de 1910 e é atribuída ao austríaco Herman von Schullard (apud ANDRADE, p.32), que compreende o turismo como “a soma das operações, especialmente de natureza econômica, diretamente relacionadas com a entrada, a permanência e o deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região”.

Ao considerar que turismo é deslocamento de pessoas de uma localidade para outra, os meios de transporte se tornam um elemento fundamental para a sua existência.

Nessa perspectiva Stephen Page (2001, p.4), destaca que o “transporte fornece a ligação essencial entre as áreas de destino e as de origem e facilita o movimento de pessoas em férias, viajantes de negócios, gente que visita parentes e amigos e aqueles que se dedicam ao turismo educacional e de saúde”.

Para realizar esse traslado, quatro tipos de transporte se encontram à disposição de um público com desejos, necessidades e condições econômicas diversas.

Esses meios de transporte são classificados e denominados de acordo

com o tipo de via que utilizam para realizar o percurso, a saber, o ar, a rodovia, a ferrovia e o mar, respectivamente para o transporte aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo.

Cada uma dessas modalidades possui características próprias e diferenciadas entre elas. Contudo, todas possuem como objetivo oferecer um mínimo de segurança, rapidez, regularidade, pontualidade, prestação de serviços, economia e conforto a seus usuários. Porém, apenas duas ou três dessas características são preponderantes em cada tipo de transporte, fato que o caracteriza e concorre para a decisão por sua modal em determinada circunstância. (Cf. PELIZZER, Hilário, 1978, introdução).

Lickorish e Jenkins (2000, p. 139) corroboram com essa idéia afirmando que “para o consumidor, a escolha do transporte é feita geralmente com base em três fatores: o tempo disponível, o preço e a qualidade em termos de conforto associados ao serviço”.

Aliás, esses três elementos são constantes ao longo de todo o processo de decisão do turista, que vai desde a decisão de viajar até a escolha por cada tipo de serviço que deseja utilizar.

Embora já esteja clara a relação entre os meios de transporte e a atividade turística, bem como a necessidade daqueles para a existência destes, vale destacar ainda as contribuições de Lamb e Davidson (apud PAGE, p.16) acerca dessa questão:

O transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo. Os outros dois são o produto turístico (a oferta) e o mercado turístico (a demanda). Sem o transporte a maioria das formas de turismo não poderia existir. Em alguns casos, a experiência de transporte é a experiência turística (por exemplo, cruzeiros, viagens panorâmicas e patrimônio cultural, roteiros de ônibus, automóvel ou bicicleta).

Pode-se inferir, pois, a partir das citações acima mencionadas que o turismo está diretamente relacionado ao desenvolvimento dos transportes,

elementos indispensáveis para a realização dos deslocamentos entre os núcleos emissores e receptores e, condição esta, essencial para a existência da atividade turística.

O desejo de viajar já existia, é inerente ao Homem, mas sem os meios de transporte não chegaria a se tornar uma atividade geradora de riquezas e com a força econômica que possui hoje, principalmente porque cada vez mais as pessoas desejam conforto, qualidade nos serviços utilizados e rapidez.

Tendo em vista essa importância dos transportes para o turismo e sabendo da grande importância do transporte rodoviário para o desenvolvimento do turismo doméstico no Brasil é que escolhemos essa modalidade para mais detalhadamente ser pesquisada, como veremos a seguir.

4 TRANSPORTE RODOVIÁRIO: conceituações e classificação

Neste capítulo, tratar-se-á especificamente de questões relacionadas ao transporte rodoviário, tais como principais características e classificações, bem como qualquer ponto de discussão que possa esclarecer o seu funcionamento e sua importância para o turismo.

Dessa forma, inserindo-se o modo de transporte rodoviário na classificação adotada por PALHARES, 2002, acerca dos quatro elementos constituintes do transporte, tem-se o seguinte esquema simplificado:

Tabela 1 - Elementos inerentes ao Transporte Rodoviário

VIA	VEÍCULO	FORÇA MOTRIZ	TERMINAL
As estradas, podendo ocorrer fora delas através de veículos off road.	Os ônibus e os carros, podendo aparecer também através de motos, bicicletas e carroças.	Motores à gasolina, diesel, gás e álcool, podendo aparecer também através da tração humana e tração animal.	Rodoviária

Fonte: Adaptado de Palhares, 2002.

Pode ser classificado ainda como:

- Público: Qualquer pessoa pode ter acesso, desde que compre a passagem;
- Privado: Apenas uma pessoa pode ter acesso, através de acordo pré-determinado;
- Regular: Possui horários e itinerários fixos e deve partir independentemente do número de passageiros;

- Fretado: Mais flexível, ficando a cargo do cliente a determinação dos horários e itinerários;
- Doméstico: Ocorre dentro do país;
- Internacional: Ocorre entre países.

Para fins deste estudo, a partir da classificação acima mencionada, adotar-se-á apenas o transporte realizado por ônibus fretados utilizados para a realização de viagens turísticas e excursões. Tal delimitação ocorreu devido a grande dificuldade em identificar-se o número real de turistas e passageiros comuns existentes nas linhas regulares.

Dessa forma, afim de melhor compreender esse processo, buscou-se fazer um breve histórico acerca do surgimento e da implantação dos ônibus para fins turísticos.

Para tal, nos fundamentamos no estudo de Palhares (2002, p.206), o qual afirma que:

O surgimento do ônibus, que do latim 'omnibus' significa 'para todos', é atribuído por muitos ao francês Blaise Pascal, que no ano de 1662 criou um veículo de transporte coletivo com tração animal. Seguido pelas carruagens públicas e pelas diligências, cuja primeira linha foi inaugurada no Brasil em 1817, o conceito de auto-ônibus, com força motriz própria, só foi desenvolvido no final do século XIX com Karl

Benz, no ano de 1895, fazendo uso do motor a diesel criado por Rudolf Diesel em 1892.

Porém, apenas em 1922 nos Estados Unidos é que foram construídos os primeiros veículos com chassis especialmente desenvolvidos para o uso nos ônibus. (Cf. PALHARES, p. 206.).

A partir de então esses veículos foram se modernizando, introduzidos no Brasil e na década de 1950, formadas as principais empresas rodoviárias do país. (PALHARES, 2002, p.208).

Algumas dessas empresas logo se “associaram” a operadoras turísticas do Brasil, mas foi em 1964, com a criação da SOLETUR - Sol Agência de Viagem e Turismo Ltda, que o turismo rodoviário nacional e internacional se firmou. (Cf. PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 74.).

“Sua frota própria era composta pelos mais modernos ônibus rodoviários da época, denominados Solnave, de três eixos”. (Cf. PAOLILLO; REJOWSKI, p. 75).

Com esse visível crescimento das transportadoras e operadoras turísticas, percebe-se um avanço no desenvolvimento do turismo nacional, fato que concorreu para uma maior intervenção governamental para fins de organização da atividade.

Dessa forma, a fim de regulamentar e estabelecer as condições em que serão ofertados os serviços de transporte turístico, a EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo, assim o classificou:

“Transporte turístico de superfície é o serviço prestado com a finalidade de lucro para deslocamento de pessoas por vias terrestres e hidrovias, em veículos terrestres ou embarcações, para o fim de realização de excursões e outras

*programações turísticas”.*⁶

Para tanto completam classificando os tipos de serviços que podem se formar para o alcance desse objetivo:

Consideram-se serviços de transporte turístico de superfície os prestados nas seguintes modalidades:

I – Transporte para excursões: o realizado no âmbito municipal, interestadual ou internacional, para o atendimento de excursões organizadas por agências de turismo;

II – Transporte para passeio local: o realizado para visita aos locais de interesse turístico de um município ou de suas vizinhanças, organizado por agência de turismo;

III – Transporte para traslado: o realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, os meios de hospedagem e os locais onde se realizem eventos turísticos, como parte de serviços respectivos organizados por agências de turismo;

*IV – Transporte especial: o ajustado diretamente pelo usuário com a transportadora turística*⁷.

Esse último possui algumas ressalvas, tais como não poder oferecer serviços característicos de agências de turismo ou de transporte regular.

Define ainda os tipos de transportadoras turísticas habilitadas a prestarem serviços a qualquer uma das modalidades acima descritas:

I – Transportadoras turísticas exclusivas: as que exploram como único objetivo social, os serviços de transporte turístico de superfície;

II – Transportadoras turísticas mistas: as que exploram os serviços de

⁶ Artigo 2º do Decreto Nº 87.348, de 29 de junho de 1982.

⁷ Artigo 4º da Resolução Normativa Nº 32, de 21 de maio de 1988.

transporte turístico de superfície de forma habitual e permanente, concomitantemente com outras atividades de transporte, previstas em seus objetivos sociais;

III – Transportadoras turísticas eventuais: as que exploram os serviços de transporte turístico de superfície de forma não habitual e em caráter complementar em relação a outras atividades de transporte, constantes de seus objetivos sociais, principalmente a de exploração de linhas regulares concedidas, autorizadas ou permitidas por órgãos públicos da administração Federal, Estadual ou Municipal.⁸

Além disso, permite às agências de turismo com frota própria, explorarem os serviços de transporte turístico de superfície destinados a atender às suas programações turísticas, organizadas e executadas.

Por fim, determina os tipos de veículos, as categorias e os serviços que cada uma deve oferecer:

Os ônibus utilizados no transporte turístico de superfície serão classificados nas categorias “standard”, “luxo” e “superluxo”, os microônibus nas categorias “standard” e “luxo” e os automóveis e utilitários em categoria única.⁹

I – Standard: motorista uniformizado, tacógrafo ou computador de bordo, poltronas individuais reclináveis, descanso para os pés, sanitário a bordo, microfone e assento para o guia de turismo, equipamento de som, caixa de primeiros socorros equipada;

II – Luxo: Além das características do modelo anterior, deve possuir comissária completa com lavatório, geladeira, ar-condicionado, travesseiro;

III – Superluxo: Além das características dos modelos anteriores, possui poltronas-leito forradas com couro ou tecido, além de mantas, toca-fitas, videocassete, aparelhos de TV, braço escamoteável (móvel) entre as poltronas, porta-copos, cafeteira e geladeira elétrica, forno de microondas, painel com relógio digital e indicador de temperatura interna, calefação e esterilizador de ar. (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 70.

⁸ Artigo 4º do Decreto Nº 87.348, de 29 de junho de 1982.

⁹ Artigo 6º da resolução Normativa Nº 32, de 21 de maio de 1988.

Todas essas recomendações, que servem para oferecer melhor qualidade de serviços a seus usuários e proporcionar condições ideais para o desenvolvimento do turismo, em muitos casos ainda não são obedecidas, como é o caso de empresas de transporte regular que se cadastram como transportadoras turísticas eventuais sem possuírem uma estrutura adequada para a prestação desse tipo de serviço, utilizando-se de veículos simples e em alguns casos antigos, como veremos mais adiante, tudo isso se torna uma ameaça ao incremento da atividade turística de uma localidade.

Observa-se, pois, que diretrizes para uma plena utilização dos meios de transporte e aproveitamento do potencial turístico de uma região existem. Variados tipos de veículos, cada qual com características próprias para atender às diversas necessidades de seus usuários, bem como diversas categorias de transportadoras turísticas, cada qual com um foco de atuação específico que melhor a identifica, tudo isso serve como elemento facilitador para a plena utilização da modalidade rodoviária de transporte para o turismo, que munida de equipamentos e serviços adequados pode não só contribuir para o incremento da atividade turística como também dela poderá se beneficiar.

5 O TRANSPORTE TURÍSTICO RODOVIÁRIO

Toda essa potencialidade vislumbrada até agora, tanto em termos do potencial turístico do Brasil quanto da modalidade rodoviária como forma de incremento deste, pode ser ainda melhor percebida quando se observa especificamente quão vastas são as belezas existentes na Região Nordeste. Essa é uma localidade dotada de um elevado potencial turístico, o qual pode ser percebido não só em sua malha urbana, mas ao longo de todo o seu território. Dessa forma, o deleite do turista pode começar antes mesmo de sua chegada à destinação escolhida, uma vez que essa diversidade cultural e natural pode facilmente ser contemplada desde seu deslocamento, ao longo das estradas, até o local de destino.

Nessa perspectiva, o transporte rodoviário surge como um excelente facilitador dessa simbiose entre o Homem e a Natureza, já que os coloca lado a lado e oferece a possibilidade de um contato mais íntimo entre eles. Seja de ônibus ou de carro, a pessoa possui maior flexibilidade para paradas em locais que lhe chamam a atenção e, mesmo em movimento, pode apreciar as belezas que o cercam, fato que fica limitado quando esse deslocamento é realizado pelas demais modalidades de transporte.

Entretanto, para que haja um melhor aproveitamento da modalidade rodoviária e dos atrativos que são “cortados” por suas rodovias, é imprescindível que se crie e melhore os serviços básicos e os de apoio para seu funcionamento. Nesse caso, os principais elementos a serem trabalhados seriam a pavimentação e a sinalização, e os restaurantes e banheiros, respectivamente, não se podendo negligenciar a segurança, elemento fundamental em todas as esferas da sociedade.

Em virtude dessa necessidade é que se buscou fazer uma análise mais detalhada de cada um desses fatores, como veremos a partir de agora.

5.1 Classificação das rodovias

Até aqui falamos sobre o elemento veículo e suas determinações de funcionamento. Porém, outro elemento constituinte do sistema de transporte, e que não pode deixar de ser mencionado, é a via, sem a qual o veículo ficaria impossibilitado de trafegar.

No caso do transporte rodoviário, utiliza-se primordialmente a estrada, a qual é caracterizada por ser artificial, de alto custo e apresentar muitas deficiências.

O Sistema Rodoviário Brasileiro, no qual essas rodovias estão inseridas, é composto basicamente pelos subsistemas rodoviário federal e estadual.

As rodovias federais são designadas pelo símbolo BR seguido por um número de três algarismos (por exemplo, BR-101). O primeiro algarismo, da esquerda para a direita, é referente à categoria da rodovia, e os outros dois algarismos indicam a posição da rodovia em relação à capital federal, Brasília, e os limites do país (Norte, Sul, Leste, Oeste). (PALHARES, 2002, p. 227.).

Quanto às categorias, segundo o Plano Nacional de Viação, as mesmas são classificadas em cinco grandes categorias:

- Rodovias Radiais (BR-0XX): partem da capital federal Brasília e irradiam-se desta para qualquer cidade, ligando-a principalmente às capitais estaduais. O seu número começa pelo número 0 (zero) acrescido pelo ângulo formado entre a diretriz da rodovia e a cidade Brasília (de 01 a 99).
- Rodovias Longitudinais (BR-1XX): dispõem-se no sentido Norte-Sul (sentido dos meridianos, vertical). Seu número começa pelo algarismo 1 acrescido por mais dois algarismos referentes à sua proximidade com o litoral.
- Rodovias Transversais (BR-2XX): dispõem-se no sentido Leste-Oeste (sentido das paralelas, horizontal). Seu número começa pelo algarismo 2, acrescido por mais dois algarismos referentes à sua distância em relação ao extremo Norte do país.
- Rodovias Diagonais (BR-3XX): dispõem-se no sentido diagonal (obliquo) e são dispostas na direção Noroeste-Sudeste (codificadas com números pares) e Sudoeste-Nordeste (codificadas com números ímpares). Seu número começa pelo algarismo 3, acrescido por mais dois algarismos referentes à sua distância de Brasília.
- Rodovias de Ligação (BR-4XX): dispõem-se em qualquer direção, estabelecendo ligação entre duas rodovias, ou acesso a zonas de interesse estratégico. Seu número começa pelo algarismo 4, acrescido por mais dois algarismos, tendo como referência inicial Brasília.

(PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 67).

Já as rodovias estaduais são designadas pelo código de duas letras do seu Estado seguido por um número de três algarismos. O primeiro algarismo indica a categoria da via, enquanto os outros dois indicam a posição da rodovia em relação à capital do Estado (PALHARES, 2002, p. 227).

A codificação das rodovias estaduais segue a mesma sistemática do Plano Nacional de Viação com rodovias radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação (PAOLILLO; REJOWSK, 2002, p.68).

Feito, pois, esta explanação preliminar acerca dos elementos inerentes ao Sistema Rodoviário Brasileiro e suas respectivas definições, inicia-se agora um estudo mais apurado referente à condição em que se encontram essas rodovias.

5.2 Condição das rodovias

Reforçando o que já expomos até agora, as rodovias, sendo a via utilizada para o desenvolvimento do sistema de transporte rodoviário, constituem-se como elemento essencial para uma adequada utilização dessa modalidade. Para isso, faz-se necessária a presença de uma pavimentação de qualidade, de sinalização horizontal e vertical, bem como a sua manutenção. Contudo, não é essa a realidade observada na maior parte do território brasileiro, principalmente na região Nordeste, com especial destaque para o Estado do Maranhão.

5.2.1 A sinalização, a pavimentação, a segurança e os serviços de apoio

Segundo o DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem¹⁰, “em 1998 havia 1,7 milhões de quilômetros de estradas, sendo que apenas 161 mil deles eram asfaltados (aproximadamente 9,5%)”.

Desse total, a análise realizada pela 4ª Pesquisa Rodoviária Nacional, através da CNT - Confederação Nacional dos Transportes, em 1999, constatou que:

O estado geral de conservação, pavimentação e sinalização das rodovias federais foi considerado deficiente em 72,8% da área analisada. Foram considerados 38.188 Km de estradas federais pavimentadas (74,3% do total) e 4.627 Km de rodovias estaduais. Além disso, as rodovias apresentam falhas estruturais, como o predomínio de pistas simples em regiões de topografia acidentada, dentre outras.

A partir desses dados, pode-se abstrair duas conclusões preliminares: a existência de um grande potencial a ser desenvolvido, dado a grande extensão da malha rodoviária brasileira e do exuberante complexo paisagístico que a circula e que pode inclusive ser transformado no próprio atrativo turístico. E uma falta de interesse do setor público para o aproveitamento desse potencial, uma vez que ele sequer está conseguindo manter conservado esse serviço.

Outra questão importante a ser observada é que além de apenas uma pequena parcela dessas rodovias serem pavimentadas (9,5%), as mesmas não recebem uma devida manutenção, o que as leva a serem classificadas como péssimas em sua quase totalidade.

A pesquisa engloba 63 ligações no Brasil, sendo que foram contempladas todas as ligações de importância para o transporte de cargas e de passageiros,

¹⁰ Foi extinto e suas atribuições passaram para o DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte.

dentre as quais 29 encontram-se na Região Nordeste, fato que serve como elemento identificador da importância dessa parte do território brasileiro.

Entretanto, logo aparecem as dificuldades enfrentadas por esses trechos, como fica evidente a partir da conclusão da pesquisa, que apresenta as 10 piores e as 10 melhores ligações do país. Das primeiras, 09 se localizam no Nordeste, sendo que trechos maranhenses aparecem em duas posições. Já as segundas, localizam-se em sua totalidade na Região Sul e Sudeste, sendo que a maioria delas estão sob a administração da iniciativa privada.

Tabela 2 - As 10 piores ligações brasileiras em 1999.

1	Salvador BA - Paulo Afonso BA	BR110
2	Maceió AL - Salgueiro PE	110 – 316 – 423
3	Picos PI - Salgueiro PE – Lagoa Grande PE	232 – 316 – 122
4	Açailândia MA - Miranda do Norte MA	222
5	Teresina PI - Barreiras BA	316 - 343 - PI240 - 324 –135
6	Belém PA - São Luis MA	316
7	Fortaleza CE - Picos PI	020 – 242
8	Brasília DF - Salvador BA	020 – 242
9	Alta Floresta MT - Cuiabá MT	163 - MT320
10	Juazeiro BA - Salvador BA	407 – 324 – 116

Fonte: CNT - [www1.terravista.pt/FerNoronh/8441/RODOVIAS.html](http://www1.terraviva.pt/FerNoronh/8441/RODOVIAS.html)

De acordo com a tabela acima, a ligação Açailândia MA – Miranda MA, realizada pela BR222, ocupa a 4ª posição entre as 10 piores do Brasil. Essa realidade pode servir de entrave ao desenvolvimento do Polo Chapada das Mesas, onde se localizam os municípios de Riachão e Carolina, uma vez que o acesso a essas localidades, de grande potencial turístico, também é realizado através dessa rodovia.

Outra observação em relação a esses dados é a ligação Belém PA – São Luís MA, realizado através da BR316. O trecho está classificado como o 6º pior do Brasil, o que acaba por limitar a entrada de turistas paraenses ao Estado do Maranhão, fato preocupante, tendo em vista o elevado número de turistas originários do Estado do Pará com destino ao Maranhão¹¹.

Embora a condição das rodovias não seja o único fator para o desenvolvimento do turismo rodoviário, as mesmas constituem-se como elementos facilitadores no ato de decisão por uma localidade e pelo meio de transporte a ser utilizado.

Em contra partida, e ainda de acordo com a referida pesquisa da CNT, tem-se uma tabela com as 10 melhores ligações no Brasil.

Tabela 3 - As melhores ligações brasileiras em 1999.

1	Rio de Janeiro RJ - São Paulo SP	BR116
2	São Paulo SP - Uberaba MG	SP330 – 050
3	Ourinhos SP - Cascavél PR	369
4	Paranaguá PR - Foz do Iguçu PR	277
5	Araponga PR – Curitiba PR	376
6	Ponta Grossa PR - Ourinhos SP	376 - PR151 - PR092 – 153
7	Curitiba PR - Porto Alegre RS	376 - 101 – 290
8	Belo Horizonte MG - São Paulo SP	381
9	Carazinho RS - Porto Alegre RS	386
10	São Paulo SP – Curitiba PR	116

Fonte: www1.terravista.pt/FerNoronh/8441/RODOVIAS.html

Observa-se nessa tabela, que a ligação de melhor qualidade do país também engloba os dois principais centros de movimentação turística do Brasil, os Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro.

¹¹ No ano de 2002 foram registrados 3622 turistas paraenses no Maranhão, perdendo apenas para o Rio de Janeiro, 5640, e São Paulo, 11082. (Fonte: Ficha de Controle de Hospedagem Nacional – ADETUR).

Além disso, pode-se afirmar ainda a importância das concessões como elemento qualificador das rodovias brasileiras, uma vez que o Estado do Paraná, que adotou esse sistema, aparece em 06 ligações das 10 melhores.

Essa realidade, apresentada pela CTN em termos gerais para o território brasileiro também pode ser visualizada em termos estaduais, como veremos a seguir analisando especificamente o Maranhão.

Esse Estado Brasileiro, localizado na região Meio Norte do Nordeste do Brasil e, portanto, dotado de um vasto potencial turístico, tem recebido nos últimos anos uma atenção maior advinda do governo estadual no que tange ao turismo.

Esse interesse pode ser visualizado, principalmente, através da elaboração do Plano Maior de Turismo, que reconhecendo esse potencial do Estado, o dividiu em 05 (cinco) Pólos de Interesse, cada qual com suas peculiaridades e dificuldades a serem trabalhadas.

Os Pólos são formados por municípios que congregam características semelhantes entre si e que em decorrência delas possuem relevante interesse turístico. A denominação que cada um recebeu está intrinsecamente relacionada a tais características, como podemos perceber através da identificação dos respectivos Pólos.

- ✓ Pólo da Floresta dos Guarás: compreende os municípios de Cururupu, Guimarães, Cedral e Porto Rico. Está localizado no litoral ocidental do Maranhão, na área de Proteção Ambiental das Reentrâncias Maranhenses, portanto, uma excelente área para o desenvolvimento do ecoturismo. Constituído por ilhas e canais navegáveis, em área da Amazônia Legal, possui como portão de entrada o município de Cururupu. Seu acesso terrestre se dá principalmente pela BR-135 e MA-006.
- ✓ Pólo dos Lençóis Maranhenses: engloba os municípios de Barreirinhas,

Humberto de Campos, Primeira Cruz, Santo Amaro e Morros. Localizado no litoral oriental do Maranhão, tem como destaque o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Devido às dunas e lagoas cristalinas que se formam com as chuvas, torna-se um local muito propício para o lazer. Tem como portão de entrada o município de Barreirinhas e seu principal acesso se dá pela MA-402, a Translitorânea.

- ✓ Pólo do Delta das Américas: envolve os municípios de Tutóia, Paulino Neves e Araióses. Também localizado no litoral oriental do Maranhão, tem como principal atração o Delta das Américas, na divisa do Estado do Piauí. Formado por várias ilhas, tem como possibilidades o turismo de lazer e o ecoturismo. Possui como portão de entrada o município de Araióses e seu acesso terrestre se dá pela BR-135, BR-222 e MA-034.
- ✓ Pólo de São Luis: compreende os municípios de São Luis, Alcântara, São José De Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar. Tem São Luis como centro convergente e distribuidor do fluxo turístico e engloba as possibilidades de turismo de lazer, religioso, cultural, eventos e negócios. Seu acesso terrestre se dá em última instância pela BR-135, mas dependendo da localidade de origem pode enveredar por várias outras BR's como a 316, a 222 entre outras.
- ✓ Pólo das Chapadas das Mesas: engloba os municípios de Carolina, Imperatriz e Riachão. Localiza-se na região sul do Maranhão, onde se encontra a maior área de preservação de cerrados na América do Sul. Composto por cachoeiras, chapadas e sítios arqueológicos, possui grandes possibilidades de desenvolvimento o turismo de lazer e de aventura. Seu portão de entrada é imperatriz, embora o município com mais características seja Carolina. Seu acesso terrestre se dá pela BR-135, BR-222 e MA-010.¹²

¹² Esses acessos têm como ponto de referência saídas oriundas da cidade de São Luís.

Entretanto, tal facilidade, tanto de desenvolvimento do turismo quanto de acesso às localidades potencialmente turísticas, está sendo comprometida, uma vez que para se efetivar necessita não só da existência das vias, mas que as mesmas estejam em adequadas condições de tráfego com no mínimo pavimentação e sinalização de qualidade, quesito este bastante diferenciado da realidade apresentada pelo DNIT, o qual analisou separadamente cada uma das rodovias federais maranhenses e forneceu subsídios para a seguinte constatação:

Tabela 4 - Avaliação das BR's maranhenses por trechos.

BR's	PAVIMENTAÇÃO	SINALIZAÇÃO	EXTENSÃO (Km)
135	Pista em bom estado de conservação, com alguns buracos e remendos.	Horizontal regular e vertical com algumas deficiências. No trecho entre Colinas e Orosimbo a sinalização é boa.	427,6
316	Pista com defeitos superficiais, buracos, trincas, ondulações e remendos ao longo de toda ela.	Horizontal e vertical variando entre deficiente e regular.	620,5
222	Com muitos buracos e trechos terrosos. Restauração asfáltica recente entre os Km 253,3 e 409,6	Ausência entre o Km 76,3 e o Km221,6. Nos demais, variação entre regular e deficiente.	576,9
226	No trecho entre o Km 299,9 e o Km572,1, obras de melhoramento asfáltico concluídas. Nos demais, áreas com buracos, trincas e desintegração.	Variante entre regular e deficiente, com exceção do Km299,9 ao Km418,3, em que a horizontal é boa.	572,1
010	Bom estado de conservação, com alguns buracos e trincas. Pontos críticos reparados.	Horizontal boa e deficiente na vertical entre o Km0 e o Km128,8.	379,1
230	Pista com alguns buracos e trincas em trechos isolados. Erosão no Km381 atingindo meia faixa de rolamento.	Ausência da horizontal em vários trechos e deficiência nos demais.	570,3
402	Bom estado de conservação, com obras de pavimentação recente. Alguns buracos e trincas entre o Km0 e o Km9,2.	Boa.	202,5
TOTAL			3.349

Fonte: Adaptado de "Condições das Rodovias-MA" (DNIT)

Outra importante fonte de informação acerca das rodovias maranhenses é o Guia Quatro Rodas Brasil 2003 que trás um mapa contendo todas as informações necessárias sobre os serviços oferecidos nas rodovias, tais como presença de postos de abastecimento, da polícia rodoviária, bem como o tipo das rodovias, se federal ou estadual, pavimentadas ou não-pavimentadas, pistas simples ou duplas, entre outras.

A partir da observância desse material, percebeu-se que a BR-316 é a que possui maior infra-estrutura em termos da presença de postos de abastecimento e da polícia rodoviária, 05 de cada um. Pode-se dizer que esse é um número razoável, tendo em vista que em todo o Estado só existem 08 postos de abastecimento e 12 postos da polícia ao longo das rodovias federais. Esses dados se tornam alarmantes se os compararmos ao Anel de Integração do Paraná, que além de ser muito menor em termos de extensão territorial, possui praticamente o triplo de equipamentos e serviços oferecidos, como analisaremos no próximo tópico.

Ainda sobre essa rodovia, constatou-se que assim como ela é a de maior movimentação de veículos, também é a que detém o maior trecho considerado precário, tanto para o Guia Quatro Rodas como para o DNIT, de Alto Alegre do Maranhão até Caxias.

Em termos gerais, na parte Centro - Sul do Maranhão, percebe-se a inexistência dos já referidos serviços, bem como ao longo de todo o Pólo dos Lençóis Maranhenses, fato preocupante, tendo em vista se localizarem nessas áreas importantes localidade potencialmente turísticas.

Em síntese, tem-se como característica marcante, não só no Maranhão, mas em todo o Nordeste a melhoria dos serviços apenas nos entornos das capitais,

escasseando-se à medida que as áreas vão se interiorizando.

Assim, rodovias com buracos, sem acostamento e sem sinalização adequadas para guiar motoristas, passageiros e pedestres, perdem sua função de integração e cedem lugar ao perigo e à violência.

Isso acontece uma vez que para conseguirem trafegar em meio a todos esses problemas estruturais, os veículos passam a trafegar a velocidades mais baixas, ficando mais suscetíveis a assaltos.

Outro problema ocasionado por tais deficiências e que acabam por expor os usuários dos transportes rodoviários, é a facilidade que ônibus e carros adquirem de quebrar, deixando não só as pessoas expostas ao perigo de assaltos, mas também acabam por gerar uma insatisfação nos turistas, que se aborrecerem antes mesmo de chegarem a suas destinações.

Aliado a isso se percebe a falta de estrutura dos postos da polícia rodoviária federal, a qual apresenta deficiências tanto a nível de equipamentos, quanto de qualificação profissional de seu pessoal para lidarem com turistas.

Assim, tem-se que para se falar em desenvolvimento do turismo e da utilização da modalidade rodoviária para essa finalidade, é preciso que haja um conjunto de elementos complementares, mas que se fazem fundamentais, para o bom atendimento dos turistas que por elas trafegam.

É o que Margarita Barreto classifica como equipamentos e serviços de apoio e define respectivamente como *“instalações e serviços que existem para atender a outras necessidades da comunidade, a outros segmentos da sociedade, mas que são utilizados pelos turistas, como, por exemplo, postos de gasolina, rede gastronômica, hospitais, serviços mecânicos e de socorro, telefones entre outros”*.(p. 48)

Dentre esses equipamentos, os que mais deveriam ser incentivados, mas

que na realidade nordestina e, principalmente maranhense, são negligenciados, pode-se citar os serviços de restaurantes e banheiros. A maioria daqueles não possui estrutura física para atender a grupos de excursões, e os banheiros são sujos e sem segurança, o que inviabiliza paradas para banhos.

Essa realidade vai de encontro ao que Renato Ignarra (2001, p. 55-56) defende a respeito dos serviços turísticos:

Não basta que o serviço esteja disponível ao turista. É preciso que o mesmo apresente um padrão de qualidade que é medido por vários aspectos... em relação aos restaurantes devem ser analisados os seguintes aspectos: localização, idade do estabelecimento, capacidade medida em número de mesas ou assentos, serviços oferecidos, instalações, especialização (cardápio), quantidade e qualificação dos recursos humanos e preços praticados.

A estrutura que se observa, entretanto no transcorrer das rodovias maranhenses é algo de improvisado e de profundo descaso com os turistas. É comum em nosso Estado encontrarmos em um mesmo ambiente posto de gasolina, restaurante/lanchonete e banheiros, compondo um só empreendimento, aliás, estes dois como um complemento daquele e não como um negócio independente, comprometido com a excelência de qualidade e com o atendimento e fornecimento dos requisitos básicos para um atendimento satisfatório ao cliente, no caso o turista.

Tudo isso prova o despreparo e a falta de informação dos empresários dessa área, que poderiam maximizar seus lucros se assumissem uma postura mais profissional em relação à atividade que praticam, oferecendo serviços de qualidade, com equipamentos novos e limpos, ainda que simples, como no caso dos restaurantes; banheiros asseados, com torneiras funcionando, pias e esgotos desentupidos; venda de cartões telefônicos próximo à telefones públicos; enfim, serviços básicos, mas que se prestados primando pela qualidade podem atrair e aumentar a demanda de seus estabelecimentos, além de contribuir positivamente para o pleno desenvolver do turismo rodoviário.

5.2.2 A concessão de rodovias como agente incentivador do turismo rodoviário

Quando se pensa em turismo, logo se pensa em equipamentos turísticos e infra-estrutura local, a qual, em tese, é responsabilidade do Estado. Este por sua vez, mesmo dividindo-se em várias esferas, União, Estados e Municípios, e possuindo cada qual atribuições específicas, não consegue por si só superar a grande dificuldade que encontra para atender as necessidades da população, inclusive as básicas como energia, comunicação e transporte, aqui inclusas as rodovias.

Sendo conhecedor dessa realidade foi que o próprio Estado, através da Constituição de 1988, previu e elencou os diversos serviços que poderiam ser delegados à iniciativa privada, e regulamentou, através da Lei 8.987/95, a forma como o processo deveria ocorrer, as modalidades, direitos e obrigações de prestadores e usuários, entre outros. Dessa forma:

“Compete à União: explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.(CF/88, Art.21, Inciso XII, Alínea e).

A partir desse texto, observa-se a existência de 03 (três) modalidades de prestação de serviços públicos via iniciativa privada: a autorização, a concessão e a permissão.

Embora possuam definições e características diferenciadas, alguns autores fazem referência a esses instrumentos como expõem Carlos Menem e Roberto Dômi (apud DI PIETRO, 2002, p. 19):

O termo privatização, empregado na Lei, deve ser entendido em seu alcance mais amplo. Abrange não só a privatização em si mesma como uma das ferramentas para a mudança, como também compreende as outras ferramentas para a transformação (do Estado), concessão total ou parcial (grifo nosso), cooperativização etc..

Esse alcance amplo vem a ser o “objetivo geral de reduzir o tamanho do Estado e fortalecer a iniciativa privada e os modos privados de gestão dos serviços públicos”, definição trabalhada ao longo de toda a obra de Di Pietro, *Parcerias na Administração Pública*.

Expostas essas idéias preliminares acerca da privatização e da contextualização da concessão nesse âmbito, vale aprofundar-se mais nesse quesito, uma vez que é esse o instrumento utilizado no processo de abertura das rodovias para a iniciativa privada, nosso objeto de estudo.

Assim, tem-se como definição para concessão de serviços públicos, “*a delegação de sua prestação feita pelo poder concedente mediante licitação, na modalidade de concorrência à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por conta e risco e por prazo determinado*” (Lei Nº8987/95, Art.2º, Inciso II).

Desse conceito, pode-se inferir que a concessão é um sistema pelo qual o governo concede à iniciativa privada o direito de exploração do bem público. Ela é realizada mediante assinatura de contrato, no qual os interesses são discutidos e acordados entre as partes, ou seja, é um acordo bilateral e que acontece, geralmente, em decorrência da impossibilidade do Estado em realizar suas atribuições. Assim, via processo de licitação, uma empresa particular passa a desenvolver o papel que seria do Estado. Todavia, a essência do serviço, seu caráter, continua sendo público.

Além disso, após extinção do prazo contratual, que é em média de 24 anos, as rodovias reverterem ao setor público com todas as benfeitorias e serviços nelas realizados pelas empresas.

Em termos práticos, pode-se afirmar que o processo de concessão de

rodovias no Brasil tenha como marco inicial a concessão da rodovia Presidente Dutra e da Ponte Rio-Niterói, ambas no Estado do Rio de Janeiro em meados de 1990, a qual foi saudada com entusiasmo pela imprensa, como revela o jornal O Estado de São Paulo de 01.06.95, intitulado “A Primeira Concessão”:

“A concessão da administração da Ponte Rio-Niterói constitui exemplo para a rede rodoviária”.

Salientou ainda que o Ministro dos Transportes reconhece que, precisando de um investimento anual de dois bilhões de reais, a rede rodoviária só dispõe de 400 milhões. E ressaltou a intenção do Governo Federal de “estadualizar” 20 mil quilômetros de estradas federais.

Essa intenção se materializou e recebeu o nome de Programa de Concessão de Rodovias Federais - PROCOFÉ, que tratou prioritariamente das obras economicamente viáveis para a concessão, ensejando a licitação para os primeiros 840 Km, com investimentos privados superiores a um bilhão de reais, como mostra a tabela abaixo:

Tabela 5 - Primeiros processos de concessão.

VIAS	EXTENSÃO (Km)	PRAZO (anos)	TARIFA/SENTIDO (R\$)	INVESTIMENTO (R\$ milhões)
Ponte Rio – Niterói	15	20	0,78	55
Osório - Porto Alegre	120	20	0,9	80
Rio de Janeiro - Petrópolis – Juiz de Fora	150	25	6	235
Rio de Janeiro - Teresópolis – Além Paraíba	150	25	3,75	150
Rio de Janeiro - São Paulo	406	25	10	600
TOTAL	841			1.120

Fonte: Arnaldo Wald, 1995.

Dessa tabela, pode-se abstrair que as ligações consideradas economicamente viáveis, ou seja, de grande tráfego, estão localizadas no entorno Rio - São Paulo, dois grandes pólos econômicos do país e, conseqüentemente, grandes concentradores dos fluxos turísticos, tanto doméstico quanto internacional.

Entretanto, vários outros trechos, que não os desse eixo, já foram contemplados pelo PROCOTE, com especial destaque para o “Anel de Integração” no Paraná, o qual decidimos enfatizar posto que tem provado ser uma experiência exitosa para seu Estado e, conseqüentemente, para o País.

Esse Anel representa um conjunto de rodovias situadas no Estado do Paraná e concedidas à iniciativa privada que ligam as principais localidades turísticas e econômicas dessa Unidade Federativa.

Representa 16% da malha rodoviária paranaense e corresponde a 2.035,5 Km de rodovias, sendo 1.691,6 Km federais e 343,9 Km estaduais, de um total de 15.818,18 Km de rodovias.

A fim de viabilizar a concessão, foram subdivididas em trechos agrupados em seis lotes, tendo em vista o nível de investimento para cada lote, condizente com o tráfego e com as condições das rodovias, como se pode observar na figura abaixo:



Fonte: http://www.pr.gov.br/derpr/concessao_rodovias.shtml

Figura 2 - Anel de Integração do Paraná.

Como já foi mencionado em outro momento, todo processo de concessão é regido por um contrato o qual estabelece prazos, direitos e obrigações mútuos. Neste caso vale ressaltar que o prazo de vigência da concessão é de 24 anos, contados a partir da Ordem de serviço de novembro de 1997, e que dentre os principais pontos acordados destacam-se os seguintes:

Direitos dos usuários:

- a) Trafegar com segurança, conforto e fluidez normal;
- b) Serviços de Primeiros Socorros e remoção das vítimas de acidentes até o hospital mais próximo, em tempo mínimo e em condições adequadas;
- c) Serviço de Guincho, para remoção dos veículos acidentados e avariados até o posto de serviço ou a oficina mecânica mais próxima;
- d) Sugestões e Reclamações podem ser feitas através do livro existente

nos locais de atendimento ao usuário, e-mail derpr@pr.com.br, na Sede à Av. Iguaçu 420, 80230-902 – Curitiba – Paraná, (41) 304-8294.

Deveres dos usuários:

- a) Levar ao conhecimento do DER e da Concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes à execução da concessão;
- b) Comunicar ao DER os atos ilícitos praticados pela Concessionária na exploração do trecho;
- c) Contribuir para a permanência das boas condições das rodovias e dos trechos rodoviários de acesso;
- d) Pagar corretamente a tarifa de pedágio cobrada pela Concessionária;
- e) Observar a Lei da balança, para o transporte de cargas;
- f) Observar as leis e normas para o transporte de cargas perigosas e indivisíveis.

Das Obrigações da Concessionária perante aos usuários

- a) Garantir a fluidez dos fluxos de tráfego nas rodovias concessionadas, em nível de serviço conforme estabelece o CONTRATO;
- b) Executar todas as obras, serviços e atividades relativos à concessão com zelo e economia, obedecendo rigorosamente às normas, padrões e especificações técnicas adotados pelo DNER e pelo DER para essa classe de rodovia, garantindo o tráfego em condições de segurança;
- c) Sinalizar adequadamente os trechos sujeitos às obras, de modo a garantir a segurança dos usuários;
- d) Divulgar, adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a ocorrência de situações excepcionais, a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de obras nas rodovias, em especial aquelas que

obriguem à interrupção de faixa;

e) Elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência, para tanto mantendo disponíveis recursos humanos e materiais;

f) Providenciar para que seus funcionários e agentes, bem assim os de suas contratadas, encarregados da segurança de bens e pessoas sejam registrados junto às repartições competentes, portem crachá indicativo de suas funções e estejam instruídos a prestar apoio à ação da autoridade policial;

g) Manter, em pontos adequados próximos das praças de pedágio, sinalização indicativa do valor das tarifas de pedágio vigentes.

A partir desses elementos, pode-se inferir o quão vantajosa para o usuário e para o Estado pode ser a concessão de rodovias à iniciativa privada. Para o primeiro porque poderá trafegar por uma via bem conservada, limpa, sinalizada e com serviços de apoio como guinchos, ambulâncias, central de atendimento ao usuário entre outras facilidades que tornam a viagem mais segura e confortável. Para o segundo porque poderá maximizar suas verbas através do aumento de atividades econômicas geradas e atraídas para a região devido à facilidade de acesso. Além disso, pode transferir recursos e preocupações anteriormente depositados nesse segmento, para um outro igualmente importante e necessitado.

Aquilo que poderia ser visto como uma desvantagem desse sistema, a cobrança de pedágios, facilmente se torna aceitável quando se verifica os resultados e se pesa os custos / benefícios da operação, como se pode visualizar nas figuras abaixo, que representam dois dos seis lotes do Anel de Integração.

Figura 3 - Mapa representativo do lote 03 do Anel de integração

Fonte: http://www.pr.gov.br/derpr/concessao_rodovias.shtml

Figura 4 - Mapa representativo do lote 05 do Anel de integração

A partir da representação desses dois lotes, pode-se perceber a grande diferença em termos de infra-estrutura e de serviços oferecidos entre uma rodovia administrada diretamente pelo poder público e outra concedida à iniciativa privada.

Os demais lotes seguem a mesma estrutura e podem ser mais bem

analisados a partir da tabela seguinte que congrega a extensão de cada lote, sua concessionária e seus serviços.

Tabela 6 - Síntese dos 06 lotes do Anel de Integração.

LOTE	1	2	3	4	5	6	TOTAL
Extensão	245,1	474,1	387,1	305	487,5	136,7	2035,5
Concessionária	ECONORTE	VIAPAR	RODOVIA DAS CATARATAS	CAMINHOS DO PARANÁ	RODONORT E	ECOVIÁ	
Nº De Sedes Municipais	16	17	16	11	15	8	83
Guinchos	4	6	2	3	5	4	24
Ambulâncias	4	5	4	3	4	2	22
Atendimento Ao Usuário	8	7	4	4	6	3	32
Centro De Operação E Controle	1	1	1	2	1	1	7
Balança Fixa	1	0	2	1	2	1	7
Balança Móvel	1	0	5	4	2	2	14
Postos De Pedágios	3	6	5	4	7	1	26

Fonte: adaptado de http://www.pr.gov.br/derpr/concessao_rodovias.shtml

Comparando-se essa realidade com aquela observada anteriormente em relação ao Maranhão, percebe-se a quão discrepantes elas são. Por exemplo, o Maranhão, que possui uma malha rodoviária de 54.354 Km em detrimento dos 15.818,18 Km do Paraná, não possui sequer um posto de guincho ou de ambulância ao longo de suas rodovias, ou seja, se alguém necessitar de algum desses serviços terá que depender da ajuda de terceiros para se locomover até a localidade mais próxima e então aventurar o seu socorro. Essa e outras constatações nos

convencem ainda mais da necessidade de intervenção da iniciativa privada para uma plena utilização das rodovias, tanto a nível quantitativo, quanto qualitativo.

As empresas concessionárias ficam responsáveis pelo asfaltamento, pela sinalização e pela segurança, inclusive através da construção de postos da polícia rodoviária federal, além dos serviços de socorro mecânico e de paramédicos, serviço previstos em contrato e mantido através da coleta de pedágios.

Esse sistema, mesmo se firmando através da cobrança de pedágios, tem se mostrado bem mais eficiente que o anterior em que a conservação das estradas se dava através da arrecadação de um imposto sobre a gasolina e o preço dos automóveis. Nesse modo, mesmo quem não utilizava as rodovias acabava pagando as despesas. Com a cobrança dos pedágios, paga pelos serviços apenas aqueles que usufruem deles.

Outra questão relevante é que o sistema funciona. As estradas ficam mais bem conservadas, sem buracos e mais seguras. Além disso, embora o motorista *a priori* não concorde, os custos de sua viagem são minimizados, uma vez que as despesas com manutenção e conserto dos veículos se tornam menos necessárias.

No caso do turismo, pode-se observar o seguinte ciclo: estradas esburacadas contribuem para a deteriorização dos ônibus; estes necessitariam de manutenção com mais freqüência; os empresários não assumiriam esse prejuízo e as despesas seriam repassadas aos usuários dos transportes, através de aumento das passagens e do valor dos fretes. Ou seja, acesso precário colabora para a diminuição da demanda e do fluxo de turistas para determinada área.

Sabendo-se que a cada R\$ 1,00 aplicado nos pedágios, tem-se uma

economia de R\$ 3,00¹³, que seriam gastos em consertos dos veículos, conclui-se que esse sistema ainda é mais econômico que o anterior.

Tendo em vista todas essas melhorias ocasionadas pela concessão das rodovias, cresceu também o interesse do governo por empresas que prestam esse tipo de serviço. Com o crescimento desse mercado, um número significativo de concessionárias surgiu para pleitear o cargo.

Em decorrência disso e com a finalidade de promover a defesa de interesses, a harmonia das relações entre concessionárias e poder público, bem como colaborar para o avanço tecnológico das mesmas, foi fundada em 28 de junho de 1996 a ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

Nesta, encontram-se associadas 39 concessionárias, sendo 36 delas em operação em sete estados brasileiros, dentre os quais um é da região Nordeste, a Bahia. Os demais são o Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul.

Em relação à Bahia, o trecho compreendido é relativamente pequeno e corresponde à ligação Abadia BA – Lauro de Freitas BA, realizada pela BA-099, sob o controle da CRT, que tem 104 Km de pistas simples e 40,6 Km de pistas duplas sob sua concessão¹⁴.

Percebe-se, pois, que para que uma empresa concessionária tenha seu interesse despertado por determinada área, é preciso que a mesma seja dotada de importância econômica e grande fluxo de veículos, fato que lhes proporcionaria o retorno desejado a seus investimentos.

Contudo, até agora elas só têm utilizado como parâmetro o fluxo comercial, a exemplo das ligações que facilitam as relações do Mercosul. Contudo,

¹³ Conferir no site do DNIT: www.dner.gov.br

¹⁴ Esses dados podem ser confirmados nos seguintes endereços: www.abcr.org.br/estat/index.html e www.abcr.org.br/conc/index.html

o turismo como elemento gerador de divisas, também pode vir a servir de base na decisão de uma concessionária por determinado trecho.

Apostando no turismo ambos lucrariam, o Nordeste e as concessionárias. Estas, através do potencial turístico do Nordeste, implantariam melhores ligações; A região aumentaria seus rendimentos; e, conseqüentemente, a concessionária também, uma vez que atraídas pelas belezas regionais e pelo conforto e segurança das estradas, viagens rodoviárias em carros próprios ou em ônibus seriam incentivadas, aumentando o número de veículos nessa área.

As rodovias poderiam deixar de servir apenas como ligação entre destinações e poderiam passar a ser a própria atração. Ao longo delas vários empreendimentos poderiam ser desenvolvidos e modalidades de turismo como o gastronômico e o de lazer poderiam ser mais bem trabalhados, realizando assim a função econômica e social do turismo, já que daria a oportunidade de emprego e melhores condições de vida para as comunidades circundantes.

Tem-se, pois, uma gama de possibilidades a serem analisadas e implantadas em função das concessões das rodovias e em benefício do turismo, como se pode perceber a partir do quadro resumidor a seguir:

Tabela 7 - Custo / benefício das concessões das rodovias para o Estado, o Turismo, as Concessionárias e os Turistas.

	CUSTO	BENEFÍCIO
--	-------	-----------

ESTADO	_____	<p>Diminuição dos gastos públicos;</p> <p>Alocação da verba que seria utilizada para outro setor deficitário e impossível de ser "privatizado";</p> <p>Maior arrecadação de divisas, uma vez que intensificará o fluxo de cargas e pessoas.</p>
CONCESSIONÁRIA	Altos investimentos para implementação dos projetos.	<p>Elevado retorno financeiro;</p> <p>Possibilidade de ser licitada em vários projetos;</p>
USUÁRIOS	Pagamento de pedágios.	<p>Só paga quem efetivamente se utiliza do serviço, diferentemente dos impostos;</p> <p>Qualidade asfáltica, que proporciona uma viagem tranqüila;</p> <p>Economia com manutenção de veículos, uma vez que quebrarão com mais dificuldade, visto a qualidade asfáltica;</p>
TURISMO	_____	<p>Aumento da demanda para localidades ligadas pelas rodovias concedidas, uma vez que o turista se sentirá mais seguro e atraído pelos benefícios elencados acima;</p> <p>Possibilidade de criação de novos e alternativos empreendimentos ao longo das rodovias;</p> <p>Maior investimento por parte das transportadoras, que poderão adquirir veículos mais modernos e atrativos aos turistas, uma vez que não precisarão se preocupar com muita manutenção.</p>

Fonte: ANDRADE, 2003.

Baseado nessa tabela, na análise comparativa entre uma Região com rodovias cedidas à iniciativa privada como foi feita entre o Estado do Paraná com seu Anel de Integração e o Estado do Maranhão entregue ao descaso público e demais elementos abordados ao longo deste trabalho em relação às vantagens desse sistema para o desenvolvimento de uma localidade, fica evidente o quão importante se torna essa relação com o turismo e quão significativos seriam os

benefícios para a atividade turística em decorrência dessa implantação: a da concessão das rodovias à iniciativa privada.

5.3 Turismo Rodoviário: um estudo de caso sob a ótica ludovicense

Esta pesquisa tem por finalidade mostrar como é visto o cenário rodoviário nordestino sob a ótica de profissionais e turistas de São Luis. Além disso, pretende revelar as principais dificuldades existentes nesse setor e as possíveis soluções a esses problemas.

Para tal, selecionou-se como objetos de estudo três segmentos relacionados a essa modalidade de turismo: as agências de viagem, as transportadoras turísticas terrestre e os turistas.

No caso das agências, buscou-se conhecer o universo dessa categoria de empresas junto a ABAV - MA, Associação Brasileira de Agências de Viagens do Maranhão. Nesta, encontram-se filiados 37 estabelecimentos, os quais não representam o número exato de agências existentes no Maranhão, uma vez que nem todas optam por se filiarem.

Ainda de acordo com a ABAV, a principal atividade da maioria de suas filiadas é a emissão de bilhetes aéreos e a comercialização de pacotes turísticos referentes a essa modalidade de transporte.

Mas então, onde encontrar as empresas que trabalham com excursões terrestres?

Normalmente são agências de pequeno porte, que não estão vinculadas a órgãos oficiais de turismo e que não dispõem de recursos financeiros para divulgarem e venderem seus pacotes em propagandas de rádio e televisão. Tornam-se conhecidas através de *folders* e panfletos que são distribuídos

manualmente ou afixionados em postes, paradas de ônibus e demais muros, murais e paredes estratégicas.

Empresas juniores e pessoas físicas também são grandes colaboradores no desenvolvimento desse segmento e utilizam-se, em sua maioria, de divulgação “boca-a-boca” e da distribuição de panfletos para promoverem seus trabalhos.

Dessa forma, tendo-se como principal objetivo conhecer a realidade daqueles que efetivamente trabalham com excursões rodoviárias, elaborou-se uma lista envolvendo Empresas Juniores de Turismo, agências abavianas indicadas por operarem pacotes terrestres e agências não abavianas encontradas na lista telefônica, totalizando 20 empreendimentos, dentre os quais 06 foram selecionados via sorteio para serem trabalhados.

No caso das transportadoras, procurou-se conhecer seu universo através do SINDETUR - MA, Sindicato das Empresas de Turismo do Maranhão. Neste, encontram-se 28 empresas filiadas na categoria de Transportadora Turística, todas classificadas de acordo com a EMBRATUR. Entretanto, apenas 12 delas atuam de forma mais freqüente com o turismo, seja enquanto transportadora turística terrestre exclusiva, seja enquanto transportadora turística mista.

Para efeitos desta pesquisa, selecionou-se aleatoriamente 04, dentre essas 12, para serem trabalhadas.

No caso dos turistas, trabalhou-se com base em 03 excursões organizadas e realizadas por estudantes dos cursos de turismo da UFMA, UNICEUMA e FAMA, ambas com origem em São Luis, destino a Recife e passagem por algumas outras localidades de interesse turístico como, por exemplo, Porto de Galinhas, Natal e João Pessoa.

Estimando-se que a freqüência média de passageiros foi de 40 pessoas por excursão, selecionou-se 12 entre cada uma delas para se trabalhar.

Feita, pois, essa identificação dos elementos a serem abordados e dos seus respectivos universos e amostragens, elaborou-se a seguinte tabela demonstrativa para uma melhor visualização.

Tabela 8 - Distribuição dos Segmentos quanto ao Universo e a Amostragem da Pesquisa

SEGMENTO	UNIVERSO	AMOSTRA	AMOSTRA%
Agências de Viagem	20	6	30
Transportadoras Turísticas	12	4	33,3
Turistas	120	36	30
TOTAL	152	46	31,1

Fonte: ANDRADE, 2003.

Como instrumento de coleta de dados para a pesquisa, utilizou-se a aplicação de questionários, os quais foram compostos por perguntas fechadas, abertas e mistas. O diferencial entre eles encontra-se no teor das perguntas, específicas para cada segmento. Entretanto, alguns questionamentos de caráter geral se fizeram presentes em ambos os questionários.

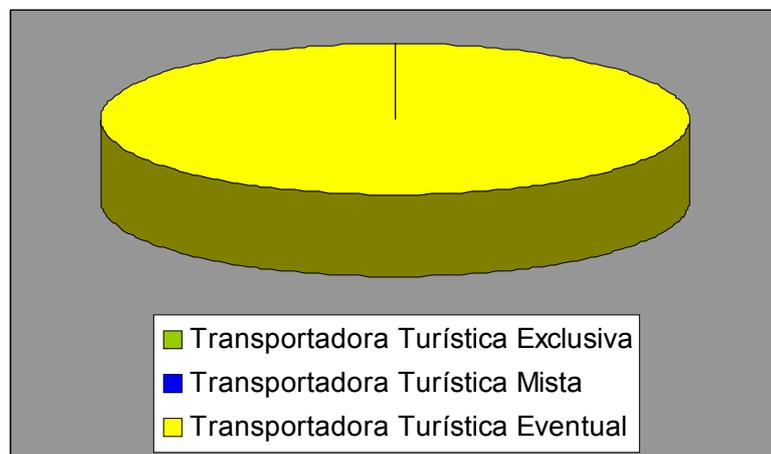
O período de realização da pesquisa, desde a coleta de dados até sua posterior tabulação e análise está compreendido entre os meses de junho e julho de 2003 e para uma melhor identificação dos resultados, organizou-se tabelas, gráficos e figuras para representar os principais quesitos elencados em cada questionário.

Para efeitos de organização do trabalho, dividiu-se essa apresentação em 02 momentos, o primeiro referente às perguntas específicas de cada segmento e o segundo englobando as perguntas comuns entre eles, como veremos a partir de agora.

- ✓ Primeiro bloco: perguntas específicas

1. TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS TERRESTRE

No que tange à caracterização geral das transportadoras turísticas, encontrou-se o seguinte resultado:



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 1 - Classificação das Transportadoras de acordo com a EMBRATUR

Observa-se que 100% das empresas pesquisadas estão cadastradas junto à EMBRATUR como Transportadora Turística Eventual, ou seja, sua atividade principal não é o turismo, fato preocupante e que revela a fragilidade do setor no mercado de São Luis.

Tabela 9 - Distribuição da Frota por Categoria de Veículo.

QUANTIDADE CATEGORIA	EMPRESA 01	EMPRESA 02	EMPRESA 03	EMPRESA 04
Ônibus Standard	87	6	0	0
Ônibus Luxo	2	3	3	3
Ônibus Superluxo	0	0	0	0
Microônibus Standard	2	2	0	2

Microônibus Luxo	2	2	5	0
Utilitários	1	0	0	0
Automóveis	2	0	54	32
TOTAL	96	13	62	37

Fonte: ANDRADE, 2003.

Quanto à frota observada, encontrou-se uma supremacia dos ônibus tipo Standard, 93 veículos, seguido do ônibus Luxo, 8, e dos Superluxo, 1, sendo que outro está em fase de aquisição. Outra constatação é a pequena quantidade de microônibus, utilitários e automóveis, respectivamente 13, 1 e 88, ambos mais utilizados para a realização de receptivos e city tour.

Essa realidade só confirma a deficiência dos transportes turísticos terrestres em São Luis, uma vez que as categorias mais solicitadas para grupos de turistas, a Luxo e a Superluxo, com atual destaque para os ônibus Doble Deck, veículo enquadrado nesta última e mais adequado para viagens de média e longa distância¹⁵, encontram-se em número bastante reduzido.

¹⁵ Apenas para efeito de estudo podemos considerar que as viagens de curta duração 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. Definição de Antonio Luiz de Carvalho. Turismo. Como aprender, como ensinar, 2. p..90.

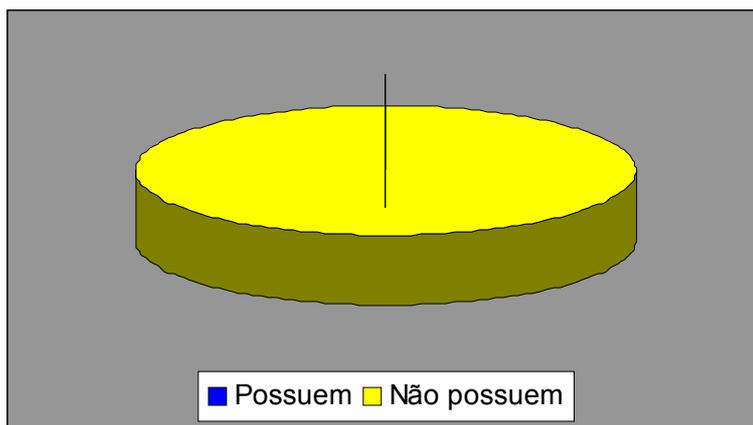


Gráfico 2 - Distribuição das Transportadoras quanto à existência de filial em outro Estado.

Observa-se que 100% das empresas caracterizam-se por serem locais, não apresentando nenhuma filial em outro Estado. Essa constatação pode se tornar um entrave à difusão de excursões turísticas rodoviárias já que sem essa estrutura de apoio as dificuldades dessa modalidade podem aumentar. Por exemplo, se um determinado veículo quebrar ao longo de uma viagem, principalmente na rodovia, as dificuldades para uma permuta de veículos aumentará fazendo com que os turistas esperem mais, se arrisquem, se chateiem e terminem suas viagens insatisfeitos, fato negativo tanto para a empresa e modalidade rodoviária, quanto para a própria localidade.

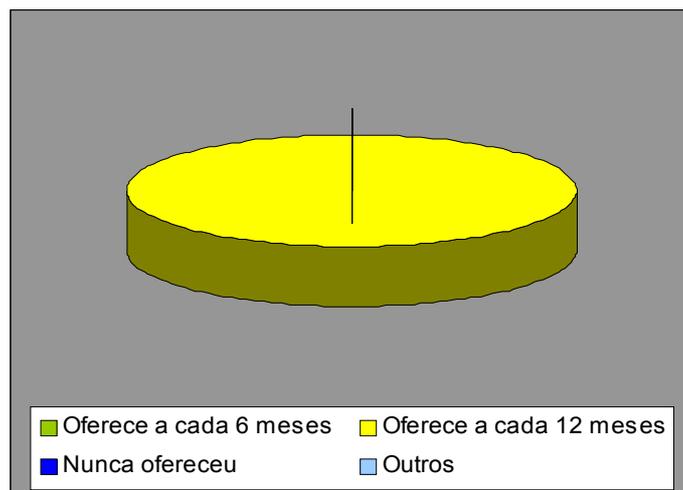
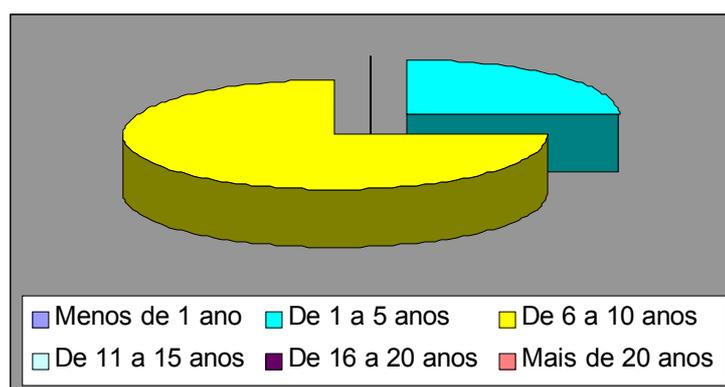


Gráfico 3 - Distribuição das Transportadoras quanto à oferta de treinamento a seus motoristas.

Observa-se que 100% das empresas oferecem treinamento a seus motoristas a cada 12 meses, fato que revela uma grande preocupação por parte dos empresários no que diz respeito à qualidade de seus serviços e maturidade em relação ao turismo, já que o quesito qualidade é essencial para a satisfação do turista.



Fonte: ANDRADE, 2003.

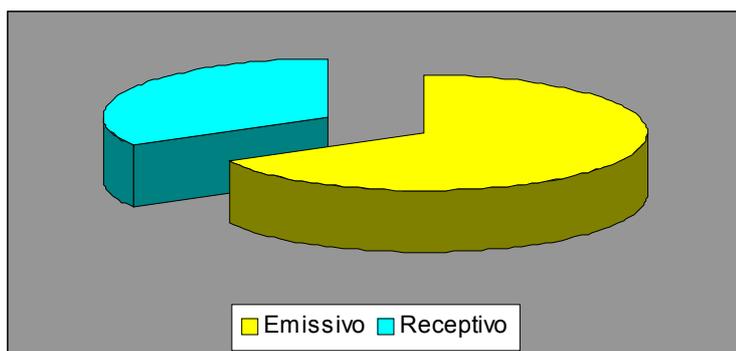
Gráfico 4 - Distribuição das transportadoras quanto à média de vida útil de seus veículos.

Observa-se que a média de vida útil dos veículos de São Luis, utilizados

para fins turísticos, é razoável, uma vez que 25% dos pesquisados se encontram no intervalo de 1 a 5 anos e 75% de 6 a 10 anos.

2. AGÊNCIAS DE VIAGENS

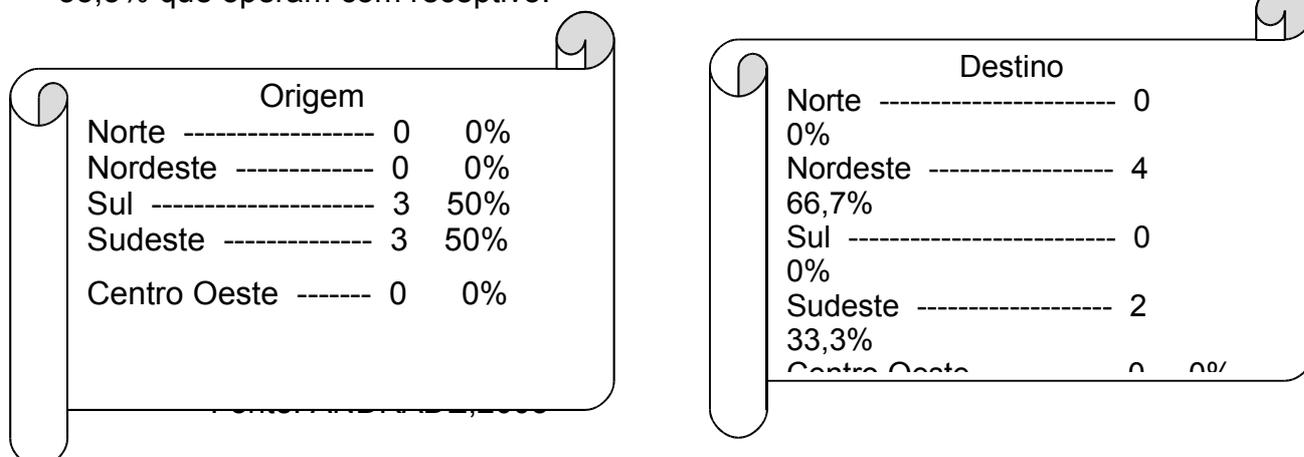
No que diz respeito à caracterização geral das agências de viagens obteve-se o seguinte resultado:



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 5 - Distribuição das agências quanto ao principal tipo de pacote turístico rodoviário operacionalizado.

Buscou-se neste item conhecer o principal tipo de pacote turístico trabalhado pelas agências de São Luis, se emissivo ou se receptivo e descobriu-se que 66,7% atuam primordialmente com pacotes emissivos, em detrimento dos 33,3% que operam com receptivo.

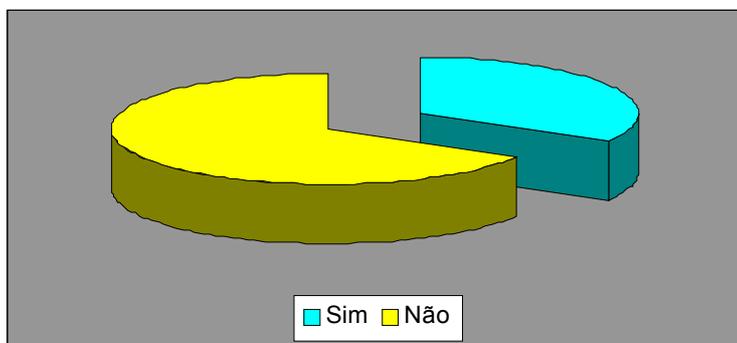


Fonte: ANDRADE, 2003.

Figura 5 - Distribuição das origens e destinações mais freqüentes

Em relação às origens e destinações mais freqüentes nos roteiros

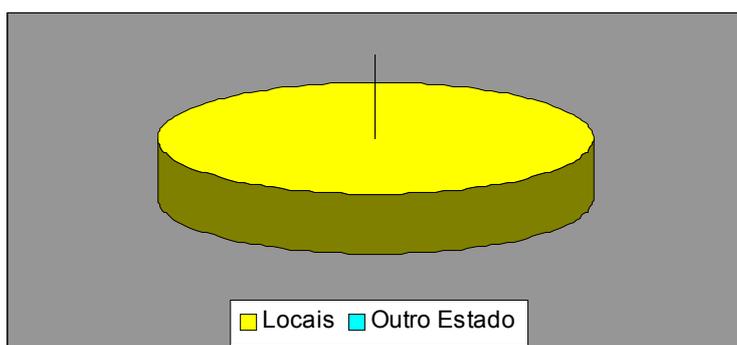
trabalhados pelas agências abordadas, 50% das excursões são provenientes da região Sul e 50% da região Sudeste. No que tange às principais destinações, 66,7% afirmam ser o Nordeste a região preferida e 33,3% a região Sudeste.



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 6 - Distribuição das agências quanto à existência de frota própria.

Pretendia-se neste item saber se as agências possuem frota própria para atenderem a seus pacotes rodoviários e descobriu-se que a maioria não apresenta, ou seja, 66,7% das agências responderam que não, e apenas 33,3% afirmaram possuir.



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 7 - Distribuição das agências quanto à locação de veículos junto a transportadoras.

Entre as agências pesquisadas, 100% afirmaram que quando necessitam locar veículos para suas excursões o fazem junto a transportadoras locais.

3. TURISTAS

No que tange a caracterização geral da demanda por roteiros turísticos rodoviário obteve-se o seguinte resultado:

Tabela 10 - Perfil da demanda.

SEXO		FAIXA ETÁRIA (anos de idade)						RENDA MENSAL (salário mínimo)					
M	F	<10	10 a 20	21 a 30	31 a 40	41 a 50	>50	<1	1 a 5	6 a 10	11 a 15	16 a 20	>20
13	23	0	11	25	0	0	0	9	15	11	1	0	0
36,1%	63,9%	0%	30,5%	69,5%	0%	0%	0%	25%	41,7%	30,5%	2,8%	0%	0%

Fonte: ANDRADE, 2003.

Constatou-se que o público dessas excursões era composto em sua maioria por mulheres, 63,9%, que a faixa etária de maior expressão é a de 21 a 30 anos, 69,5%, e que a renda mensal predominante se encontra no intervalo de 01 a 05 salários mínimos, 41,7%. Ou seja, o número de homens envolvidos nesse tipo de viagem é relativamente pequeno em relação ao número de mulheres, sendo representado por apenas 36,1% dos excursionistas entrevistados, sendo que em termos de faixa etária e de renda mensal encontram-se equiparados.

Até 1 vez -----	8	22,3%
De 1 a 3 vezes -----	15	41,7%
De 4 a 6 vezes -----	11	30,5%
De 7 a 9 vezes -----	2	5,5%
Acima de 9 vezes -----	0	0%

Fonte: ANDRADE, 2003.

Figura 6 - Distribuição da demanda quanto à frequência de viagens por ano

A partir dos dados coletados, observa-se que o número de viagens realizadas anualmente pelos componentes desse grupo é muito bom, uma vez que 5,5% viajam de 7 a 9 vezes; 30,5% de 4 a 6 vezes; 41,7% de 1 a 3 vezes e 22,3% até uma vez ao ano.

Ceará	7	19,5%
Rio Grande do Norte	9	25%
Bahia	8	22,3%
Nenhuma	2	5,5%
Outras	10	27,7%

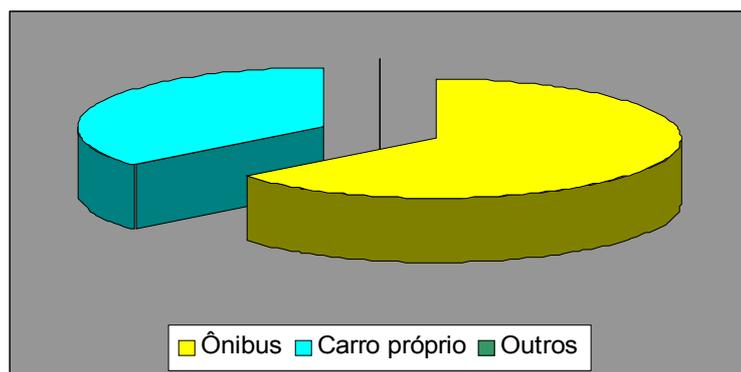
Fonte: ANDRADE, 2003.

Figura 7 - Distribuição da demanda por destinação preferida no Nordeste

Neste quesito descobriu-se o quanto a Região Nordeste é requisitada pelos turistas ludovicenses, já que apenas 5,5% dos pesquisados não possuem interesse em nenhuma localidade nordestina. Os demais Estados da região alocados no questionário obtiveram um certo equilíbrio de preferência, sendo que 25% possuem maior interesse pelo Rio Grande do Norte, 22,3% pela Bahia, 19,5% pelo Ceará e 27,7% por outras localidades do Nordeste.

O conhecimento das destinações preferidas para uma localidade turística

seus clientes.



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 8 - Distribuição da demanda quanto ao tipo de veículo preferido.

Para a realização do deslocamento rodoviário vários tipos de veículos podem ser utilizados.

Conhecendo-se essa diversidade é que se elaborou este item para se descobrir o tipo de transporte preferido por nossos pesquisados.

O resultado revela que 63,9% deles preferem viajar de ônibus, enquanto 36,1% preferem viajar de carro próprio, não sendo detectado nenhum outro tipo de veículo como sendo preferido.

São de péssima qualidade, emburacadas e quase sem sinalização -----	13	
36,1%		
Não possuem estrutura suficiente para os meios de transporte rodoviários -----	10	
27,8%		
Alguns trechos são bons, outros intrafegáveis -----	9	25%

Fonte: ANDRADE, 2003.

Figura 9 - Distribuição da opinião dos turistas quanto à condição das rodovias do Nordeste

O resultado deste quesito é alarmante, uma vez que o fator qualidade é

elemento essencial para a realização e êxito de qualquer segmento do turismo, e 36,1% dos entrevistados expuseram que as rodovias são de péssima qualidade,

er	Maiores interesse e investimento oriundos do			
ex	Governo Federal -----	17	47,2%	ra a
rd	Maiores arrecadação de dinheiro e sua aplicação ----	13	13,1%	e as
rd	Finalização da operação tapa-buracos e			orte
ot	Utilização de materiais de boa qualidade -----	6	16,7%	reis,
				está

comprometida e 11,1% não opinaram.

Fonte: ANDRADE, 2003.

Figura 10 - Distribuição dos turistas quanto à sugestão para a melhoria da qualidade das rodovias do nordeste.

Neste tópico, buscou-se coletar as sugestões dos turistas, usuários das vias, para a melhoria da qualidade das rodovias do nordeste e obteve-se o seguinte resultado: 47,2% dos entrevistados acham que falta maior interesse e investimento por parte do Governo Federal; 36,1% consideram que a arrecadação de dinheiro, seja por impostos seja pela cobrança de pedágios e sua posterior aplicação em melhorias, é a melhor opção; e 16,7% sugerem o fim da operação tapa-buracos e a utilização de materiais de boa qualidade quando da realização de obras.

✓ Segundo bloco: perguntas comuns aos segmentos.

Tabela 11 - Distribuição dos segmentos quanto à segurança nas rodovias.

OPÇÕES	TURISTAS			AGÊNCIAS DE VIAGEM			TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS		
	Sinal.	Pav.	PRF	Sinal.	Pav.	PRF	Sinal.	Pav.	PRF
Insuficiente	16 44,5%	26 72,3%	11 30,5%	4 66,6%	6 100%	5 83,3%	4 100%	4 100%	2 50%
Regular	18 50%	10 27,7%	18 50%	1 16,7%	0 0%	1 16,7%	0 0%	0 0%	2 50%
Bom	2 5,5%	0 0%	7 19,5%	1 16,7%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
Ótimo	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
TOTAL	36 100%	36 100%	36 100%	6 100%	6 100%	6 100%	4 100%	4 100%	4 100%

Fonte: ANDRADE, 2003.

Legenda: Sinal. = Sinalização

Pav. = Pavimentação

PRF = Presença de postos da Polícia Rodoviária Federal

Neste item buscou-se conhecer a opinião de turistas, agências de viagens e transportadoras no que tange à segurança nas rodovias, analisando-se as condições da sinalização, da pavimentação e da presença de postos da polícia rodoviária federal. Entre os turistas, observa-se que 50% consideram regular a sinalização e os postos da polícia e 72,3% classificam como insuficiente a pavimentação das rodovias, enquanto as agências e transportadoras são unânimes em afirmar sua insuficiência, 100% respectivamente. Percebe-se ainda que nenhum elemento analisado foi considerado ótimo pelos segmentos observados.

Esses dados são preocupantes, já que a rodovia estando em tais condições compromete não só a segurança e o conforto de seus usuários, como também pode afasta-los tanto da modalidade rodoviária de transporte, quanto da localidade a ser visitada, fato que influenciaria negativamente o desenvolvimento turístico da região.

Tabela 12 - Distribuição dos segmentos quanto aos serviços de apoio oferecidos

nas rodovias.

TURISTAS					
OPÇÕES	Rest.	Banh.	Of. Mec.	P. Abs.	P.S
Insuficiente	19 52,8%	19 52,8%	13 36,1%	5 13,8%	30 83,3%
Regular	13 36,1%	17 47,2%	17 47,2%	10 27,8%	6 16,7%
Bom	4 11,1%	0 0%	6 16,7%	19 52,8%	0 0%
Ótimo	0 0%	0 0%	0 0%	2 5,6%	0 0%
TOTAL	36 100%				

AGÊNCIAS DE VIAGEM					
OPÇÕES	Rest.	Banh.	Of. Mec.	P. Abs.	P.S
Insuficiente	4 66,7%	4 66,7%	3 50%	3 50%	6 100%
Regular	1 16,7%	2 33,3%	3 50%	2 33,3%	0 0%
Bom	1 16,7%	0 0%	0 0%	1 16,7%	0 0%
Ótimo	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
TOTAL	6 100%				

TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS					
OPÇÕES	Rest.	Banh.	Of. Mec.	P. Abs.	P.S
Insuficiente	3 75%	3 75%	3 75%	1 25%	3 75%
Regular	1 25%	1 25%	1 25%	2 50%	1 25%
Bom	0 0%	0 0%	0 0%	1 25%	0 0%
Ótimo	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
TOTAL	4 100%				

Fonte: ANDRADE, 2003.

Enquadram-se na categoria dos serviços de apoio elementos considerados complementares, mas que se fazem fundamentais para o pleno desenvolvimento do turismo, tais como restaurantes, banheiros, oficinas mecânicas, postos de abastecimento e postos de saúde.

Observa-se a partir da tabela acima que apenas o item postos de abastecimento foi considerado ótimo dentre os três segmentos e por apenas 5,6% dos turistas. O mesmo item foi classificado como bom por 52,8% dos turistas, 16,7% das agências e 25% das transportadoras. Outro elemento visto como “bom” foram as oficinas mecânicas por 16,7% dos turistas e os restaurantes por 11,1% de turistas e 16,7% das agências.

Entretanto, todos os serviços citados são classificados como regular e insuficiente pela maioria dos entrevistados de ambos os segmentos.

A deficiência desses elementos dificulta a elaboração e difusão de pacotes turísticos rodoviários pelo Nordeste, uma vez que as distâncias entre uma destinação e outra são grandes e precárias são as condições de atendimento básico das necessidades vitais dos turistas.

Tabela 13 - Distribuição dos segmentos quanto às opiniões relativas a privatização de rodovias

SEGMENTOS	OPINIÕES	FREQUENCIA	
TURISTAS	Melhor alternativa para a melhoria das condições de tráfego e segurança;	15	41,7%
	Representa a incompetência dos governantes;	07	19,4%
	Serviria para aumentar as despesas dos usuários com pedágios;	06	16,7%
	Um mal necessário;	5	13,9%
	Não opinaram;	03	8,3%

AGENCIAS	Boa idéia, uma vez que melhoraria a condição das rodovias entregues ao descaso do poder público;	4	66,6%
	Boa idéia, desde que haja bom senso do administrador no que tange a cobrança de pedágios;	02	33,3%
TRANSPORTADORAS	A favor, desde que haja bom senso do administrador;	1	25%
	A favor, mesmo pagando impostos e pedágios, desde que haja melhoria na rodovias;	2	50%
	Contrário, cabe ao Estado, existe verba;	01	25%

Fonte: ANDRADE, 2003.

Observa-se que a questão da privatização das rodovias é bem vista pela maioria dos entrevistados, que com exceção dos 8,3% de turistas que não opinaram, dos 16,7% que acham que servem para aumentar as despesas; e dos 25% das transportadoras que discordam, todos os demais são a favor, mesmo tendo que pagar pedágios.

Esse resultado revela o quão grande é a insatisfação daqueles que se utilizam dessas rodovias, seja os usuários diretos, os passageiros e os turistas, seja os prestadores de serviços, as agências de viagens e as transportadoras, que mesmo tendo que se submeter à cobrança de pedágios ainda vislumbram nessa possibilidade a melhor maneira de solucionar os problemas das rodovias, fruto do descaso público, segundo eles.

Tabela 14 - Distribuição dos segmentos quanto aos pontos positivos e negativos das privatizações

SEGMENTO	PONTO POSITIVO	FREQUENCIA	PONTO NEGATIVO	FREQUENCIA
AGÊNCIAS	Maior segurança	2 33,4%	Alto custo dos pedágios	6 100%
	Manutenção constante	4 66,6%		

TRANSPORTADORAS	Segurança e serviços de apoio	2	50%	Alto custo dos pedágios	3	75%
	Qualidade, conservação e conforto	2	50%	Não possui	1	25%

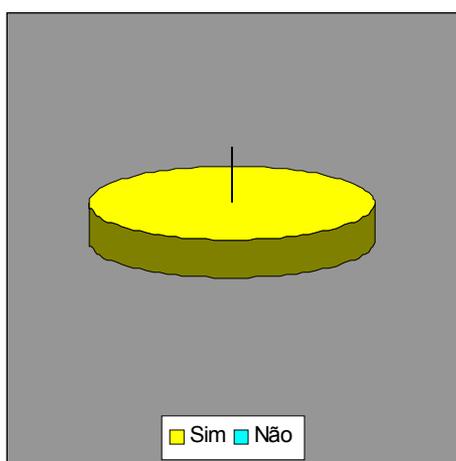
Fonte: ANDRADE, 2003.

Em relação aos pontos positivos e negativos das privatizações das rodovias, 33,4% das agências consideram o aumento da segurança como um fator positivo; 66,6% a manutenção constante e apenas um ponto foi considerado desfavorável por 100% desse segmento: o custo com pedágios.

Para as transportadoras, 50% destacaram a segurança e os serviços de apoio como benefícios das privatizações e 50% elencaram o aumento de qualidade, conservação e conforto. Negativamente, 75% colocaram o custo com pedágios e 25% afirmaram não existir um fator negativo nesse processo.

Percebe-se, pois, a grande preocupação desses segmentos turísticos com o bem estar de seus clientes, com a excelência de qualidade, enfim, com o desenvolvimento da atividade.

Agências



Transportadoras



Fonte: ANDRADE, 2003.

Gráfico 9 - Distribuição dos segmentos quanto ao benefício das privatizações para

o turismo.

Neste quesito, 100% das agências e transportadoras afirmaram que as privatizações podem beneficiar o desenvolvimento do turismo. Esse incentivo pode se justificar com base nos pontos positivos destacados por esses segmentos no item anterior e no posterior.

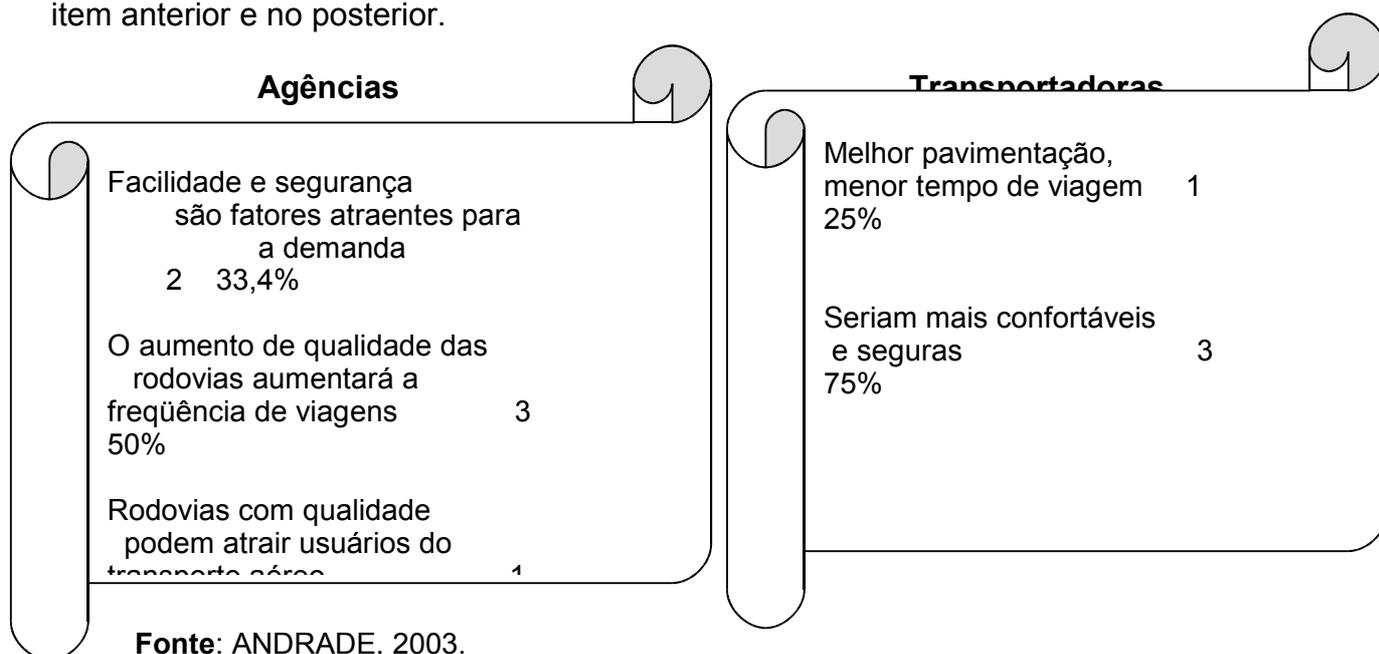


Figura 11 - Distribuição dos segmentos quanto à justificativa do benefício das privatizações

Na primeira figura, destaca-se a justificativa das agências no que diz respeito ao benefício das privatizações para o turismo. Destes, 33,4% alegam que a facilidade de tráfego e a segurança são fatores atraentes para a demanda; 50% que com o aumento da qualidade das rodovias aumentará também a frequência dos viajantes e 16,6% que essa qualidade pode atrair os usuários do transporte aéreo.

Na segunda figura, tem-se a justificativa das transportadoras, onde 25% afirmaram que com melhor pavimentação, diminuem-se o tempo das viagens e as

aumenta em freqüência; e 75% que as rodovias se tornariam mais confortáveis e seguras.

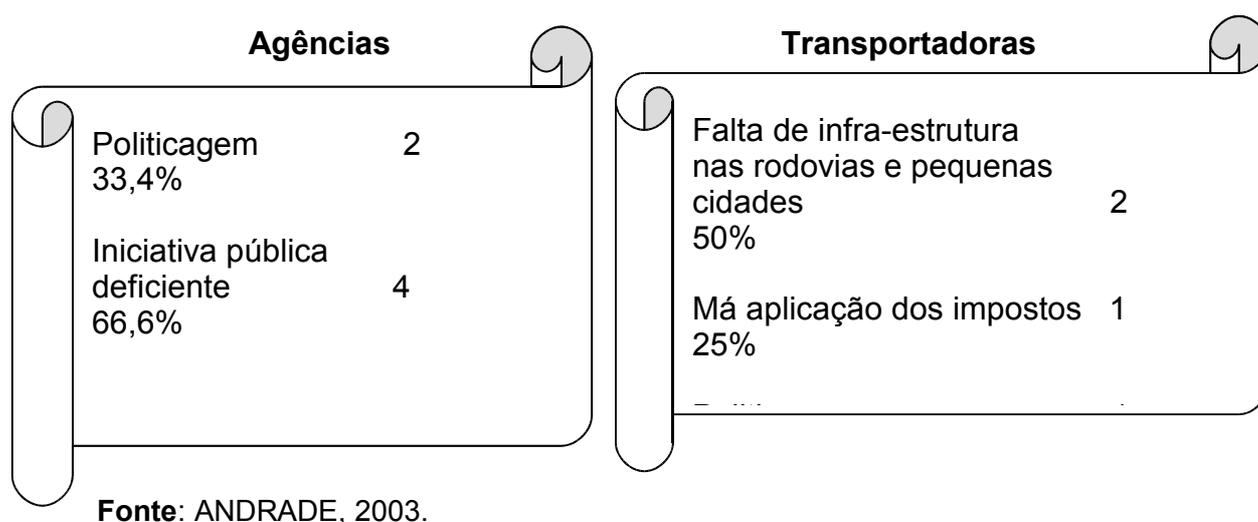


Figura 12 - Distribuição dos segmentos quanto ao principal entrave para o desenvolvimento do transporte turístico rodoviário no Nordeste.

Em relação aos entraves para o desenvolvimento do transporte turístico rodoviário no Nordeste, tem-se na primeira figura, que diz respeito às agências, que 33,4% culpam os interesses políticos, a politicagem como maior empecilho; e 66,6% acreditam ser a deficiência do setor público, ou seja, a má administração de pessoas descomprometidas com o desenvolvimento turístico e econômico do país. Na segunda figura, tem-se a opinião das transportadoras, onde 50% afirmaram ser a falta de infra-estrutura nas rodovias e pequenas cidades; 25% a má aplicação dos impostos e 25% a politicagem.

Dessa forma, com base nessas informações referentes ao ponto de vista

de profissionais e turista em relação a condição das rodovias, pode-se afirmar que as mesmas estão comprometidas principalmente no que tange a sua pavimentação. Outro inconveniente é a escassez de serviços de apoio ao longo das rodovias, que além de quase inexistentes em termos quantitativos, ainda são oferecidos sem estrutura adequada e sem um mínimo de comprometimento com o quesito qualidade. Assim, pode-se inferir dessa constatação, que aquilo que poderia oferecer uma gama de possibilidades a turistas e empresários, a modalidade rodoviária de transporte para o turismo, vem perdendo gradativamente seu potencial para o descaso público.

Outrossim, vale ressaltar a existência de uma grande possibilidade para a redução dos obstáculos que essa modalidade vem enfrentando: a concessão das rodovias, alternativa viável e de grande aceitação tanto por parte de empresários quanto de turistas, que mesmo precisando gastar com pedágios, vislumbram nessa possibilidade a melhor alternativa para a satisfação de seus desejos, quais sejam, a maximização de lucros, no caso dos empresários, e a realização de uma viagem confortável, segura e tranqüila, no caso dos turistas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após um longo período de estudos e pesquisas para confecção deste trabalho monográfico, chegou-se a uma importante constatação:

O turismo rodoviário seria uma excelente opção para todas as categorias de turistas e modalidades de turismo a nível de maranhão, nordeste e Brasil de modo geral, se as BR's e MA's (aqui simbolizando todas as rodovias estaduais e municipais) apresentassem condições excelentes para os turistas e prestadores de serviços dessa modalidade de turismo, o transporte rodoviário, tais como excelente pavimentação, sinalização horizontal e vertical, segurança (postos das PRF E PM), equipamentos de apoio, restaurantes, banheiros, lanchonetes, telefones públicos , ambulatórios (primeiros socorros) e lojas de conveniência.

Entretanto, essa não é de forma alguma a realidade dos usuários do turismo rodoviário em nosso país e, principalmente, no nordeste, pois o que tem se constatado na prática é o grupos de excursões convivendo com o medo e o perigo pela falta de segurança nas rodovias, utilizando precários pontos de apoio que foram construídos para atender exclusivamente aos caminhoneiros e linhas regulares rodoviárias. Dessa forma, portanto, pode-se dizer que esse segmento do turismo está entregue ao total descaso.

Assim, aquela que poderia ser a viagem dos sonhos, cheia de descobertas, alegrias e relaxamento, pode se tornar desgastante e uma seqüência de decepções. A vista exuberante e o contato mais próximo com a natureza, que uma viagem rodoviária proporciona, pode ser comprometida se todos esses elementos não forem observados.

Conhecendo-se isso e buscando-se uma alternativa para essa ameaça é que se acredita que 02 (dois) são os principais pontos a serem trabalhados e enfatizados para que o turismo realizado na modalidade rodoviária não sucumba e com ela toda uma possibilidade de aproveitamento turístico de uma localidade:

- ✓ Incentivo a empresários e empreendedores para que invistam nos transportes turísticos rodoviários de forma comprometida com a atividade turística, o que concorrerá para uma maior satisfação dos turistas e, conseqüentemente, para o aumento da demanda. Esses serviços podem se refletir através da aquisição de veículos modernos, de treinamento a funcionários e motoristas, além de cordialidade e atenção pré e pós viagem com seus clientes;
- ✓ Elaboração de um projeto que viabilize a implantação de um “Anel de Integração Turística do Maranhão” ligando os 5 Pólos Turísticos do Estado. Este poderia se basear no “Anel de Integração do Paraná” e poderia acrescentar entre os serviços oferecidos elementos diretamente relacionados ao Turismo como lojas de souvenir, pousadas ecológicas, áreas de camping e restaurantes temáticos. Todas essas possibilidades poderiam ser estimuladas a existir ao longo das rodovias ou em pequenas localidades sediadas entre os Pólos, o que geraria empregos e possibilidades de desenvolvimento econômico e social para as mesmas, além de conforto e entretenimento para

turistas, lucros para empresários e maior movimentação turística para o Estado.

Com todas essas condições, com rodovias equipadas e veículos realmente turísticos, cabe um maior incentivo em termos de marketing que enfatize as vantagens da modalidade rodoviária para um melhor aproveitamento do Turismo.

Posto isso, vale ressaltar que não se pretende afirmar a supremacia do transporte rodoviário sobre os demais, mas a importância dos transportes para o incremento do Turismo. Faz-se isso se destacando os benefícios dessa modalidade, mas o intuito é fazer com que despertemos para esse segmento ainda pouco explorado enquanto equipamento turístico.

Deseja-se que interesses e estudos sejam levantados e que se extermine todos os entraves que possam atrapalhar o crescimento turístico de nosso Estado e do nosso País, bem como se possa conhecer e aproveitar todas as possibilidades que o Turismo oferece, sem preconceitos e com profissionalismo.

O que se buscou com este trabalho foi instigarmos para que tão logo todos possam se beneficiar desse setor, seja enquanto profissionais, prestadores de serviços, seja enquanto turistas.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, José Vicente de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 8. ed.. São Paulo: Ática, 2002.

BARRETO, Margarita. **Planejamento e organização do turismo**. Campinas: Papyrus, 1991. – (Coleção Turismo).

BENI, Mário Carlos. **Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira**. São Paulo: Aleph, 2003.

_____. **Análise estrutural do turismo**. 6. ed. São Paulo: SENAC, 2001.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização e outras formas**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GUIA QUATRO RODAS BRASIL 2003. Editora Abril, São Paulo, edição 2003.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

LINCKORISH, Leonard J., JENKINS, Carson L. **Introdução ao turismo**. Tradução de Fabíola de Carvalho S. Vasconcellos. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

MAMEDE, Gladston. **Direito do turismo**. São Paulo: Atlas, 2002.

PAGE, Stephen J. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001. Tradução. Roberto Cataldo Costa.

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

PAOLILLO, André Milto, REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 2002 – Coleção ABC do turismo.

PELIZZER, Hilário A. Uma introdução à técnica do turismo. **Transportes**. São Paulo: Pioneira, 1978.

WALD, Arnaldo. **O direito de parceria e a nova Lei de concessões: análise das Leis 8987/95 e 9074/95** – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1996.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Questionário Agências de Viagem**QUESTIONÁRIO**

Estamos fazendo uma pesquisa sobre o turismo rodoviário no Nordeste. É uma pesquisa monográfica para conclusão do curso de turismo da UFMA do qual somos aluna. Gostaríamos de saber a demanda existente para essa modalidade, a compatibilidade entre oferta e demanda, bem como o papel das privatizações para o incremento dessa atividade. Sua empresa foi escolhida e contamos com sua colaboração.

Sinceramente grata,

Girlaine Andrade.

1. Nome da empresa: _____
2. Responsável pela empresa: _____
3. Cargo ocupado na empresa: _____
4. A empresa trabalha com algum tipo de pacote turístico rodoviário?
() Sim
() Não
5. Se a resposta anterior foi positiva, em sua maioria eles são emissivos ou receptivos?
() Emissivos
() Receptivos
6. Se emissivo, quais as três destinações mais procuradas?

7. Se receptivo, quais as três principais localidades de origem da demanda?

8. A empresa possui frota própria?
() Sim
() Não
9. Quando a empresa precisa locar veículos junto à outras empresas para suprir sua demanda, ela o faz junto à:
() Empresas locais
() Empresas de outros Estados
10. Como você classifica a condição das rodovias utilizadas para roteiros no Nordeste?
() Péssima
() Ruim

() Regular

() Boa

() Ótima

OBS. Para responder as duas perguntas que seguem, utilize a seguinte nomenclatura:

I-Insuficiente

R-Regular

B-Bom

O-Ótimo

11. Dê a sua opinião acerca dos seguintes elementos referentes à segurança nas rodovias.

() Sinalização

() Pavimentação

() Presença de postos da Polícia Rodoviária Federal

12. E quanto aos serviços de apoio, tais como:

() Restaurantes

() Banheiros

() Oficinas mecânicas

() Postos de abastecimento

() Postos de saúde

13. Qual a sua opinião acerca da privatização de rodovias?

14. Sobre a privatização de rodovias, o que você considera como sendo:

➤ Um ponto positivo: _____

➤ Um ponto negativo: _____

15. Você acha que as privatizações podem beneficiar o aumento da demanda por turismo rodoviário?

() Sim

() Não

Justifique:

16. Qual o principal entrave para o desenvolvimento do transporte rodoviário no Nordeste?

Obrigada por sua colaboração.

APÊNDICE B - Questionário Transportadoras Turísticas**QUESTIONÁRIO**

Estamos fazendo uma pesquisa sobre turismo no Nordeste. É uma pesquisa monográfica para conclusão do curso de turismo do qual somos aluna. Gostaríamos de saber a condição dos serviços ofertados, as dificuldades enfrentadas pelas transportadoras, bem como o papel das privatizações para o incremento dessa atividade. Sua empresa foi escolhida e contamos com sua colaboração.

Sinceramente grata,

Girlaine Andrade.

1. Nome da empresa: _____
2. Responsável pela empresa: _____
3. Cargo ocupado na empresa: _____
4. Qual a classificação da empresa de acordo com o EMBRATUR?
 - () Transportadora turística exclusiva
 - () Transportadora turística mista
 - () Transportadora turística eventual
 - () Não está cadastrada junto ao EMBRATUR
5. Quantifique a frota da empresa em termos de veículo por categoria:
 - Ônibus standard: ()
 - Ônibus luxo: ()
 - Ônibus superluxo: ()
 - Microônibus standard: ()
 - Microônibus luxo: ()
 - Utilitários: ()
 - Automóveis: ()
6. A empresa possui filial em outro Estado?
 - () Sim. Em qual: _____
 - () Não
7. A empresa oferece treinamento a seus motoristas?
 - () Oferece a cada 6 meses
 - () Oferece a cada 12 meses
 - () Nunca ofereceu
 - () Outros. Qual: _____
8. Qual a média de vida útil dos veículos da empresa?
 - () Menos de 1 ano
 - () De 1 a 5 anos

- () De 6 a 10 anos
- () De 11 a 15 anos
- () De 16 a 20 anos
- () Mais de 20 anos

OBS. Para responder as duas perguntas que se seguem, utilize a seguinte nomenclatura:

I-Insuficiente

R-Regular

B-Bom

O-Ótimo

9. Dê a sua opinião acerca dos seguintes elementos referentes à segurança nas rodovias:

- () Sinalização
- () Pavimentação
- () Presença de postos da Polícia Rodoviária Federal

10. E quanto aos serviços de apoio, tais como:

- () Restaurantes
- () Banheiros
- () Oficinas mecânicas
- () Postos de abastecimento
- () Postos de saúde

11. Como você classifica a condição das rodovias utilizadas para roteiros no Nordeste?

- () Péssima
- () Ruim
- () Regular
- () Boa
- () Ótima

12. Qual a sua opinião acerca da privatização de rodovias?

13. Sobre a privatização de rodovias, o que você considera como sendo:

- Um ponto positivo: _____
- Um ponto negativo: _____

14. Você acha que as privatizações podem beneficiar o aumento da demanda por turismo rodoviário?

- () Sim
- () Não

Justifique:

15. Qual o principal entrave para o desenvolvimento do transporte turístico rodoviário no Nordeste?

Obrigada por sua colaboração.

APÊNDICE C - Questionário Turistas

QUESTIONÁRIO

Estamos fazendo uma pesquisa sobre o turismo no Nordeste. É uma pesquisa monográfica para conclusão do curso de turismo do qual somos aluna. Gostaríamos de saber o perfil, as expectativas e dificuldades enfrentadas pelos turistas que optam por essa modalidade. Você foi escolhido e contamos com sua colaboração.

Sinceramente grata,

Girlaine Andrade.

1. Idade

() Menos de 10 anos

() De 10 a 20 anos

() De 21 a 30 anos

() De 31 a 40 anos

() De 41 a 50 anos

() Acima de 50 anos

2. Sexo

() Masculino

() Feminino

3. Renda

() Menos de 1 salário mínimo

- De 1 a 5 salários mínimos
 - De 6 a 10 salários mínimos
 - De 11 a 15 salários mínimos
 - De 16 a 20 salários mínimos
 - Acima de 20 salários mínimos
4. Quantas vezes ao ano você costuma viajar?
- Até 1 (uma) vez
 - De 1 (uma) a 3 (três) vezes
 - De 4 (quatro) a 6 (seis) vezes
 - De 7 (sete) a 9 (nove) vezes
 - Acima de 9 (nove) vezes
5. No Nordeste, qual a sua destinação preferida por Estado?
- Ceará
 - Rio Grande do Norte
 - Bahia
 - Nenhuma
 - Outras.
- Quais?
-
-
6. Qual o principal motivo da sua viagem?
- Lazer
 - Cultura
 - Negócios
 - Saúde
 - Outros
- Quais?
-
-
7. Quais fatores influenciaram na sua escolha pela modalidade rodoviária para sua viagem?
- Segurança
 - Economia
 - Conforto
 - Rapidez
 - Outros

Quais?

8. Dentre a modalidade rodoviária você prefere viajar de quê?
- () Ônibus
() Carro próprio
() Outros meios de transporte
9. Você é conhecedor da condição das rodovias do Nordeste?
- () Sim
() Não
10. Se você respondeu afirmativamente a pergunta anterior, qual a sua opinião acerca dessas rodovias?
-
-

OBS. Para responder as duas questões que seguem, utilize a seguinte nomenclatura:

I-Insuficiente

R-Regular

B-Bom

O-Ótimo

11. Dê sua opinião acerca dos seguintes elementos referentes à segurança nas rodovias;
- () Sinalização
() Pavimentação
() presença de postos da Polícia Rodoviária Federal
12. E quanto aos serviços de apoio oferecidos nas rodovias, tais como:
- () Restaurantes
() Banheiros
() Oficinas mecânicas
() Postos de abastecimento
() Postos de saúde
13. Qual a sua opinião sobre a privatização de rodovias?
-
-

14. Qual a sua opinião acerca da cobrança de pedágios para a manutenção das estradas?
- () Concordo totalmente
() Concordo parcialmente

- () Discordo totalmente
- () Discordo Parcialmente

15. Qual a sua sugestão para a melhoria da qualidade das rodovias brasileiras?

Obrigada por sua colaboração

ANEXOS

ANEXO A - Legislação Brasileira de Turismo – Decreto 87.348/82

Decreto n.º 87.348/82, de 29 de junho de 1982

II - as circunstâncias atenuantes ou agravantes.

§ 1º - Para os efeitos do inciso I, deste artigo, serão considerados circunstâncias de maior ou menor gravidade os prejuízos que a infração acarretar aos usuários ou ao turismo nacional.

§ 2º - Constituirão circunstâncias atenuantes os bons antecedentes e a presteza em ressarcir os prejuízos ou reparar o erro.

§ 3º - Constituirão circunstâncias agravantes a reincidência genérica ou específica e, se não configurarem por si mesmas outras infrações, a sonegação de informações e documentos e os obstáculos impostos à fiscalização.

Art. 17 - Caberá recurso ao CNTur:

I - ex-officio, no caso de multa de valor superior a 100 (cem) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTN);

II - voluntário, com efeito suspensivo, na forma e nos prazos que forem determinados em resolução normativa do CNTur, nos demais casos.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18 - O CNTur e a EMBRATUR, no âmbito de suas competências, baixarão os atos necessários à execução deste Decreto, estabelecendo inclusive o prazo e a forma nos quais as empresas que já explorem o transporte turístico de superfície deverão adaptar-se as disposições previstas neste Decreto e nos atos dele decorrentes.

Art. 19 - O presente Decreto entrará em vigor na data de sua publicação revogados o Decreto nº 73.845, de 14 de março de 1974, e demais disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1982; 161º da Independência e 94º da República.

JOÃO FIGUEIREDO

João Camilo Penna

(Publicado no Diário Oficial da União de 01 de julho de 1982, Seção I, p. 12.139/42)

ANEXO B - Legislação Brasileira de Turismo – RN 32/88

Ministério da Indústria e do Comércio

CONSELHO NACIONAL DE TURISMO**RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 32, DE 21 DE MAIO DE 1988**

Aprova o Regulamento para a
Classificação das Atividades e Serviços
de Transporte Turístico de Superfície.

O CONSELHO NACIONAL DE TURISMO - CNTur, no uso das atribuições, conferidas pelo artigo 6º, do Decreto-Lei nº 55, de 18 de novembro de 1966, tendo em vista a deliberação tomada em sua 307ª reunião realizada em 21 de maio de 1988, e o que consta do PROCESSO MIC Nº 26006000092/88,

Considerando que o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, ao tornar livre o exercício das atividades turísticas no País e extinguir a obrigatoriedade de registro prévio na Empresa Brasileira de Turismo - EMBRATUR, revogou diversas disposições do Decreto nº 87.348, de 29 de junho de 1982, tornando inadequada a regulamentação que rege a atividade das empresas que exploram ou venham a explorar serviços de transporte turístico de superfície;

Considerando que os padrões aplicáveis às categorias em que forem classificados os serviços e atividades turísticas, cuja observância acha-se expressamente prevista no parágrafo único, do artigo 1º, do referido Decreto-lei, ficaram, no caso das Transportadoras Turísticas de Superfície, irremediavelmente prejudicados, em razão de ter sido revogado o artigo 4º, do Decreto nº 87.348/82, que estabelecia a classificação dessas empresas e, conseqüentemente, os demais requisitos para seu registro e funcionamento;

Considerando ser indispensável a fixação dos padrões aplicáveis às atividades e serviços de transporte turístico de superfície e a competência desse Conselho para defini-los, nos termos do artigo 4º, da Lei nº 6.505 de 13 de dezembro de 1977,

R E S O L V E :

Art. 1º - Fica aprovado, nos termos da Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, e do Decreto nº 87.348, de 29 de junho de 1982, com as modificações que lhes foram introduzidas pelo Decreto-lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, o presente Regulamento do Transporte Turístico de Superfície, doravante denominado Regulamento.

TÍTULO I**OBJETIVOS E DEFINIÇÕES**

Art. 2º - Este Regulamento tem por objetivos:

I - indicar ao público os níveis dos equipamentos e serviços oferecidos pelas empresas que exploram o transporte turístico de superfície;

II - orientar os investidores e empresários quanto aos padrões exigidos para a classificação dos veículos e embarcações utilizados no transporte turístico de superfície;

III - constituir instrumentos de política de incentivo fiscal e financeiro à atividade de transporte turístico de superfície, no sentido de determinar prioridades quanto aos serviços e equipamentos que devam ser estimulados preferencialmente;

IV - estimular o aperfeiçoamento dos equipamentos e serviços postos à disposição dos usuários;

V -

possibilitar o controle de qualidade, mediante a verificação da manutenção dos padrões de classificação e a fiscalização dos empreendimentos e equipamentos turísticos.

Parágrafo Único - Para os fins do inciso I, deste artigo, a EMBRATUR promoverá, no mínimo a cada 2 (dois) anos, a edição do “Guia Oficial das Empresas Exploradoras de Transporte Turístico de Superfície”, do qual constarão:

a) a relação das empresas e sua localização;

b) as principais informações sobre os tipos e categorias dos equipamentos e serviços por elas oferecidos, e outras de interesse do usuário.

Art. 3º - O presente Regulamento define:

I - os requisitos para cadastro e classificação das Transportadoras Turísticas de Superfície;

II - os padrões para classificação dos veículos e embarcações de turismo;

III - as normas para funcionamento, direitos e obrigações das transportadoras turísticas e agências de turismo com frota própria, no que diz respeito ao transporte turístico de superfície.

Parágrafo Único - As agências de turismo com frota própria obedecerão, em relação à prestação dos demais serviços turísticos inerentes à atividade, a legislação em vigor a elas pertinente.

Art. 4º - Consideram-se serviços de transporte turístico de superfície os prestados nas seguintes modalidades:

I - transporte para excursões: o realizado no âmbito municipal, interestadual ou internacional, para o atendimento de excursões organizadas por Agências de Turismo;

II - transporte para passeio local: o realizado para visita aos locais de interesse turístico de um município ou de suas vizinhanças, organizado por Agências de Turismo;

III - transporte para traslado: o realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, os meios de hospedagem e os locais onde se realizem eventos turísticos, como parte de serviços respectivos organizados por Agências de Turismo;

IV - transporte especial: o ajustado diretamente pelo usuário com a transportadora turística.

§ 1º - É vedado, a transportadora turística oferecer, juntamente com o transporte, qualquer serviço específico de agência de turismo.

§ 2º - O transporte turístico especial poderá ser contratado, pelo usuário, diretamente com a transportadora turística, desde que:

a) não apresente características específicas de serviços regulares concedidos, autorizados ou permitidos por órgãos públicos, tais como emissão e venda de bilhetes de passagem, frequência regular e pré-determinada e grupos diversos de pessoas nas diferentes etapas do percurso;

b) exista tão somente a remuneração pela prestação dos serviços de transporte turístico;

c) as transportadoras turísticas forneçam, exclusivamente, os veículos e embarcações de turismo classificados pela EMBRATUR.

§ 3º - Inclui-se no serviço de transporte turístico especial, referido no inciso IV, deste artigo:

a) mediante Convênio entre a EMBRATUR e os poderes municipais competentes, o transporte turístico terrestre, com ponto de parada em estações terminais de transporte interestadual e internacional de passageiros, ofertado e contratado nos referidos terminais, por empresas ou entidades que se utilizem, exclusivamente, de veículos do tipo automóvel e que não adotem o sistema de cobrança por taxímetros;

b) o transporte turístico hidroviário realizado no interior de portos e baías, mediante o deslocamento e a travessia de ida e volta de turistas, para visita ou permanência em locais ou empreendimentos de interesse turístico, sem que a embarcação fique à disposição dos contratantes durante toda a visita.

§ 4º - Considerar-se-á, igualmente, transporte turístico de superfície, o realizado para atendimento de excursões que:

a) tenham percursos de ida e volta realizados em meios de transporte diversos (rodoviários, aéreo, ferroviário e aquaviário);

b) possam ter, em decorrência, grupos diversos de usuários no transporte turístico de superfície de ida e volta;

c) não tenham qualquer característica de transporte regular de passageiros.

TÍTULO II

CLASSIFICAÇÃO

CAPÍTULO I

DOS VEÍCULOS E EMBARCAÇÕES DE TURISMO

Art. 5º - Serão classificados como veículos de turismo os ônibus, microônibus, utilitários e automóveis que atendam aos padrões previstos nas matrizes anexas a este Regulamento (Anexos IV e V).

Art. 6º - Os ônibus utilizados no transporte turístico de superfície serão classificados nas categorias “standard”, “luxo” e “super-luxo”, os microônibus nas categorias “standard” e “luxo” e os automóveis e utilitários em categoria única.

§ 1º - Não serão classificados ônibus rodoviários urbanos e semi-urbanos, utilizados no transporte regular de passageiros, com as características previstas na alínea b, do § 2º, do artigo 4º.

§ 2º - É vedado à transportadora turística possuir em sua frota, unicamente, veículos do tipo automóvel ou utilitário, salvo para as empresas que se dediquem, exclusivamente à atividade referida na alínea “a”, do § 3º, do art. 4º.

§ 3º - Para os fins deste artigo, entende-se por utilitário o veículo com lotação de 5 a 12 passageiros, incluído o motorista, que por suas características de fabricação destine-se, exclusivamente, ao transporte de passageiros e suas bagagens.

Art. 7º - As embarcações de turismo serão classificadas nas categorias “traslado”, “passeio local”, “excursão” e “cruzeiro”, observadas as especificações constantes dos Anexos VI e VII, desta Resolução Normativa.

§ 1º - Somente serão consideradas embarcações para turismo dos tipos cruzeiro e excursão aquelas que, por suas características de construção, se destinem, preferencialmente, ao transporte de passageiros.

§ 2º - Observados os limites fixados pelos órgãos governamentais competentes, as características da embarcação e a exploração comercial dos serviços já existentes, de modo a assegurar as condições de conforto do usuário do transporte turístico hidroviário, a EMBRATUR estabelecerá a capacidade máxima de transporte de passageiros de cada tipo de embarcação, segundo um dos seguintes critérios:

a) número de leitos existentes nos camarotes, no caso de embarcações destinadas, preferencialmente, a excursões com pernoite a bordo e a cruzeiros marítimos;

b) número de assentos existentes, no caso de embarcações destinadas a passeios locais;

c) capacidade máxima de passageiros autorizada pela Capitania de Portos competente, caso não exista camarotes, cabines ou assentos delimitados, ou não seja viável a aplicação dos critérios previstos nas alíneas “a” e “b”, deste parágrafo.

Art. 8º - A realização das modalidades de transporte turístico hidroviário, referidas neste artigo, estará condicionada à autorização e à legislação originária dos órgãos governamentais com competência sobre a parte técnica e de segurança do transporte e das embarcações, especialmente dos Ministérios do Transporte e da Marinha.

§ 1º. - Somente poderão realizar o transporte especial ou para excursão, com pernoite a bordo, as embarcações para turismo que possuírem leitos em camarotes ou cabines.

§ 2º. - Admitir-se-á que as embarcações para turismo do tipo passeio realizem transporte especial e para excursão, com pernoite a bordo, desde que o número de passageiros não exceda ao total de leitos disponíveis nos referidos camarotes ou cabines.

Art. 9º - Poderão ser admitidas, mediante autorização prévia da EMBRATUR, a classificação e a utilização de determinados tipos e categorias de veículos e embarcações que, embora não atendam integralmente as especificações mencionadas nos Anexos IV, V, VI e VII, deste Regulamento, sejam de uso específico e apropriados ao transporte turístico em locais não acessíveis aos veículos e embarcações tradicionais, tais como:

a) praias e outros locais arenosos;

b) florestas, montanhas e outras regiões acidentadas;

c) igarapés e igapós;

d) trechos que somente permitam o deslocamento de veículos e embarcações com características construtivas peculiares.

CAPÍTULO II

PROCEDIMENTOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS E EMBARCAÇÕES PARA TURISMO

Art. 10 - A classificação dos equipamentos de que trata este Regulamento antecederá e será exigência técnica essencial para a habilitação das empresas exploradoras de transporte turístico de superfície e para sua manutenção.

§ 1º - Para atender o disposto neste artigo, as empresas deverão requerer a avaliação de seus veículos e embarcações para fins de classificação, mediante o encaminhamento aos órgãos delegados da EMBRATUR, de:

a) questionários de avaliação, na forma estabelecida pela EMBRATUR, preenchidos para cada equipamento, expressando fielmente as características dos veículos e embarcações a serem classificados.

b) cópias de certificados de propriedade ou contratos de arrendamento mercantil ou, no caso de embarcações, de afretamento das mesmas.

§ 2º - A classificação referida neste artigo será conferida pela EMBRATUR, com base no questionário encaminhado pela empresa interessada.

§ 3º - O informante, responsável pela empresa, responderá administrativa, civil e criminalmente pela veracidade das informações prestadas nos questionários de avaliação, assegurado, em procedimento sumário, amplo direito de defesa.

§ 4º - Constatado nas inspeções de controle de qualidade ter sido o equipamento classificado com base em informações inverídicas da empresa informante, o mesmo terá sua classificação automaticamente cancelada, independentemente das providências decorrentes do parágrafo anterior.

§ 5º - A classificação será expressa por:

I- certificado conferido pela EMBRATUR, especificando:

a) a denominação social e nome fantasia da empresa que explora o veículo ou a embarcação para turismo, bem como o número de sua classificação na EMBRATUR;

b) a categoria do veículo ou embarcação para turismo, quando existente.

II - placa, no caso de ônibus, microônibus e embarcação, e indicando seus respectivos tipos e categorias, e selo, no caso de automóveis e utilitários, a serem fixados nos locais determinados pela EMBRATUR.

§ 6º - A classificação e a habilitação para exploração do transporte turístico de superfície serão comprovadas mediante a apresentação dos documentos referidos no parágrafo anterior.

§ 7º - A classificação de que trata este artigo terá prazo de validade de 2 anos, devendo a empresa que explore ou utilize o veículo ou embarcação para turismo enviar à EMBRATUR ou a seu órgão delegado competente, com antecedência mínima de 30 dias do término do referido prazo, o questionário mencionado neste artigo, observados os mesmos procedimentos e consequências referidos nos § 1º e §2º, deste artigo.

§ 8º - A EMBRATUR poderá proceder, a qualquer tempo, à vistoria de determinados veículos ou embarcações de turismo, para verificação da manutenção ou não de sua classificação.

TITULO III

DIREITOS E PRERROGATIVAS

Art. 11 - São prerrogativas das transportadoras turísticas e agências de turismo com frota própria classificadas na EMBRATUR, observadas as disposições do Decreto n° 87.348, de 29 de junho de 1982, e desta Resolução Normativa:

I - explorar comercialmente e utilizar veículos e embarcações para o turismo;

II - habilitar-se ao recebimento de incentivos e estímulos, previstos na legislação de fomento ao turismo em vigor, para a aquisição de veículos e embarcações a serem exclusivamente utilizados no transporte turístico de superfície;

III- utilizar siglas, palavras, marcas ou expressões que se refiram à atividade de exploração de serviços de transporte turístico de superfície, ao número de classificação e a tipos e categorias de classificação pela EMBRATUR;

IV- terem seus veículos e embarcações para turismo contratados por operadoras turísticas habilitadas pela EMBRATUR.

§ 1º - Somente veículos ou embarcações classificados pela EMBRATUR poderão expressar:

- a) o número de habilitação na EMBRATUR da empresa que os explorem;
- b) a denominação e o logotipo da EMBRATUR.

§ 2º - É vedado o cadastro como Transportadora Turística a empresas:

- a) direta ou indiretamente vinculadas a Órgãos dos Governos Federal, Estadual ou Municipal, respeitada a situação das empresas que já executam o transporte hidroviário;
- b) cuja denominação social, nome - fantasia ou marca sejam idênticos ao de outras empresas já cadastradas.

TITULO IV

DEVERES E OBRIGAÇÕES

CAPITULO I

DIVULGAÇÃO

Art. 12 - Às ofertas e divulgações de responsabilidade de agências de turismo com frota própria, nas quais o transporte turístico de superfície integre programas de viagens ou excursões por elas organizados, aplicar-se-ão as disposições pertinentes previstas na Resolução Normativa CNTur n° 04, de 28 de janeiro de 1983, e nos atos que a modifiquem ou dela decorram.

Art. 13 - Para os fins do artigo anterior, a divulgação, publicidade, propaganda e promoção de serviços de transporte turístico de superfície, explorados por determinada transportadora turística ou agência de turismo com frota própria, serão de sua responsabilidade, mesmo quando efetuadas por terceiros, excetuados os casos em que as referidas promoções tenham sido concebidas ou utilizadas sem seu prévio consentimento.

CAPITULO II

RELAÇÕES COMERCIAIS

Art. 14 - As relações comerciais e contratuais decorrentes da prestação de serviços de transporte turístico de superfície, entre todos os interessados, inclusive o usuário, serão sempre consubstanciadas em documento escrito, obedecidas a legislação vigente e os usos e costumes.

Art. 15 - As transportadoras turísticas manterão arquivados os documentos escritos que consubstanciarem seu relacionamento comercial para a realização de transporte turístico de superfície, pelo prazo de 90 dias, contados da data da conclusão do transporte.

CAPÍTULO III

OUTRAS OBRIGAÇÕES

Art. 16 - São obrigações das empresas que explorem transporte turístico de superfície:

I - executar os serviços contratados nas condições em que tenham sido ajustados;

II - utilizar, no transporte turístico de superfície, somente veículos e embarcações classificados pela EMBRATUR;

III - manter seus veículos e embarcações de turismo, ao menos com as especificações mínimas que determinaram sua classificação, bem como as condições técnicas, de conforto, higiene e segurança indispensáveis a sua utilização;

IV - mencionar e utilizar, em qualquer forma de promoção e divulgação, o número da classificação, os símbolos, expressões e demais formas de identificação determinadas pela EMBRATUR;

V - garantir, às pessoas credenciadas pela EMBRATUR, livre acesso as suas dependências, veículos, embarcações e sua documentação, para fins de fiscalização;

VI - prestar informações e apresentar documentos inerentes ao exercício de suas atividades, EMBRATUR, sempre que necessário, resguardado o sigilo que tais procedimentos devem se revestir;

VII - manter em suas instalações:

a) cópias de Resolução e de certificados de habilitação da empresa, afixados em local visível para o usuário;

b) certificado de classificação de seus veículos e embarcações para turismo;

VIII - manter em seus veículos e embarcações de turismo:

a) cópia dos certificados de classificação dos mesmos na EMBRATUR e de autorização dos órgãos governamentais competentes, quando couber;

b) forma de identificação do pessoal em operação no veículo;

c) formas de identificação da classificação do veículo ou embarcação, observado o disposto nesta Resolução

d) a denominação social ou nome - fantasia da empresa, e o número de sua classificação na EMBRATUR inscritos na parte externa da carroceria;

e) inscrição, na parte interna da carroceria, de forma e em local visível, informando que poderão ser encaminhadas reclamações à EMBRATUR ou ao órgão delegado competente no local de classificação da empresa, cujos telefones deverão ser especificados;

f) tripulação com apresentação adequada, mantidas as condições de higiene pessoal e vestimenta indispensáveis ao desempenho das funções;

IX - renovar, no prazo previsto, o certificado de classificação de seus veículos e embarcações para turismo;

X - comunicar à EMBRATUR ou seus órgãos delegados:

a) a retirada definitiva de operação de veículos ou embarcações para turismo, ou as modificações ocorridas nesses equipamentos, que impliquem alteração na sua classificação;

b) as mudanças de endereços da empresa e de suas filiais;

c) alterações em seus atos constitutivos ou sua administração, no prazo de 30 (trinta) dias após o arquivamento no registro público competente, bem como eventuais paralisações;

d) as alterações na situação jurídica relativas à posse, propriedade, uso ou exploração comercial de seus veículos terrestres e embarcações de turismo;

XI - manter permanentemente os requisitos exigidos para a classificação e funcionamento previstos na legislação em vigor.

TITULO V

FISCALIZAÇÃO, PENALIDADES E RECURSOS

Art. 17 – Considerar-se-ão infrações à legislação em vigor, passíveis de serem cometidas por quaisquer pessoas físicas ou jurídicas, classificadas ou não na EMBRATUR:

a) o descumprimento, no prazo consignado, das notificações expedidas pela EMBRATUR ou seu órgão ou entidade delegada, para prestação de informações ou esclarecimentos, remessa ou apresentação de documentos que digam respeito ao exercício da atividade, salvo quando se tratar de matéria processual;

b) o embaraço ou resistência opostos à fiscalização, inclusive mediante impedimento parcial ou total do exercício da ação fiscalizadora por agente fiscal da EMBRATUR ou de seus órgãos delegados.

§ 1º - Para os fins deste artigo, fica a EMBRATUR autorizada a firmar convênios e acordos operacionais com os órgãos governamentais competentes, consultadas, quando couber, as entidades de classe interessadas.

§ 2º - Os convênios referidos no parágrafo anterior objetivarão, entre outros aspectos, a eliminação de formalidades administrativas, restritivas do transporte turístico de superfície.

§ 3º - Os convênios disporão, ainda, sobre a adoção dos critérios técnicos previstos nos Anexos IV, V e VI, como únicos a serem exigidos para veículos e embarcações de turismo, observados os demais dispositivos legais que regem a matéria.

Art. 18 - Da decisão que impuser penalidade caberá:

I - pedido de reconsideração, no prazo de 30 dias contados da data em que o interessado tomar ciência da penalidade;

II - recurso ao CNTur, na forma referida no artigo 17, do Decreto n.º 87.348, de 29 de junho de 1982, no prazo de 15 dias contados a partir da data em que o interessado tiver tido ciência do indeferimento do pedido de reconsideração.

Art. 19 - Os critérios para aplicação de penalidades às empresas que descumprirem as disposições legais e regulamentares relativas à exploração do transporte turístico de superfície obedecerão ao disposto na Resolução Normativa do CNTur pertinente.

TITULO VI

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 20 - A EMBRATUR, "ad referendum" do CNTur, poderá admitir, em substituição aos padrões previstos nas matrizes anexas a este Regulamento, novos padrões construtivos e materiais que apresentem custos, qualidade e nível de conforto compatíveis ou superiores aos estabelecidos.

Art. 21 - A Comunicação à EMBRATUR da paralização temporária ou definitiva de atividades pela empresa implicará, respectivamente, a automática suspensão ou cancelamento de sua classificação pela EMBRATUR.

Parágrafo Único - Os cancelamentos e suspensões de classificação, bem como interdição de estabelecimentos ou equipamentos, serão comunicados pela EMBRATUR aos órgãos governamentais competentes.

Art. 22 - A exploração do transporte turístico em roteiros internacionais que incluam o Brasil, obedecerá às disposições de Convênios sobre Transporte Internacional vigentes e acordos bi ou multilaterais firmados, dependendo, para sua realização, de autorização específica dos organismos de aplicação do convênio competente.

Art. 23 - As empresas que explorem serviços de transporte turístico de superfície, já habilitadas na EMBRATUR, deverão providenciar a classificação de seus veículos e embarcações, no prazo de 180 dias, contados a partir da entrada em vigor deste Regulamento, sob pena de caducidade da habilitação anterior.

§ 1º - A habilitação na EMBRATUR das empresas de que trata este artigo não as eximirá do cumprimento das demais disposições constantes deste Regulamento, excetuando-se as exigências de capital mínimo, prevista no item 3.1, do Anexo III, da Matriz para classificação de Transportadoras Turísticas dele integrante, e de pagamento do preço de serviço cobrado para a classificação do empreendimento.

§ 2º - O disposto no parágrafo anterior será verificado nas inspeções de controle de qualidade a serem realizadas pela EMBRATUR ou seus órgãos delegados.

Art. 24 - A EMBRATUR fixará, no âmbito de sua competência, as normas e procedimentos complementares necessários à fiel execução desta Resolução Normativa.

Art. 25 - Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação, revogadas a Resolução Normativa nº 10, de 31 de agosto de 1984, e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de maio de 1988

LUIZ ANDRÉ RICO VICENTE
Presidente Substituto

ANEXO C - Matriz para a classificação de transportadoras turísticas – RN
32/88

MATRIZ PARA CLASSIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS

1. ATIVIDADES E SERVIÇOS PARA OS QUAIS ESTÃO DEFINIDOS PADRÕES E REQUISITOS APLICÁVEIS
 - 1.1. Transporte para Excursões - TEX
 - 1.2. Transporte para Passeio Local - TPL
 - 1.3. Transporte para Traslado - TTL
 - 1.4. Transporte Especial - TES

2. DISTRIBUIÇÃO DOS PADRÕES E REQUISITOS PELA MATRIZ
 - 2.1. Anexo I - Capacidade Jurídica (a ser verificada no questionário referido no artigo 10)
 - 2.2. Anexo II - Capacidade Técnica (a ser verificada no questionário referido no artigo 10)
 - 2.3. Anexo III - Capacidade Financeira (a ser verificada no questionário referido no artigo 10)
 - 2.4. Anexo IV - Matriz para a Classificação de Ônibus e Microônibus de Turismo
 - 2.5. Anexo V - Matriz para a Classificação de Automóveis e Utilitários de Turismo
 - 2.6. Anexo VI - Matriz para a Classificação de Embarcações de Turismo, dos tipos Traslado e Passeio
 - 2.7. Anexo VII - Matriz para a Classificação de Embarcações de Turismo dos tipos Excursão e Cruzeiro

MATRIZ PARA A CLASSIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS

Anexo I – CAPACIDADE JURIDICA

I T E M	REQUISITOS	TEX				
1.1	ARQUIVAMENTO, NO REGISTRO PÚBLICO COMPETENTE, DOS SEUS ATOS CONSTITUTIVOS E EVENTUAIS ALTERAÇÕES POSTERIORES, NOS QUAIS DEVERÃO ESTAR PREVISTOS: - Objetivo social: dedicação às atividades e serviços de transporte turístico de superfície, isoladamente ou em conjunto com as de transporte de pessoas, vedada a inclusão de serviços não pertinentes a estas atividades; - Capital mínimo integralizado, para matriz ou filial, correspondente ao exigido nos itens 3.1 e 3.2, do Anexo III	*	*	*	*	*
1.2	INSCRIÇÃO NO CADASTRO GERAL DE CONTRIBUINTES – CGC, DO MINISTÉRIO DA FAZENDA	*	*	*	*	*
1.3	INSCRIÇÃO NA SECRETÁRIA MUNICIPAL DE FINANÇAS	*	*	*	*	*
1.4	ALVARÁ DE LICENÇA PARA FUNCIONAMENTO EXPEDIDO PELA AUTORIDADE MUNICIPAL COPETENTE	*	*	*	*	*
1.5	PRESTAÇÃO DA INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS AO PREENCHIMENTO DO QUESTIONÁRIO DE AVALIAÇÃO, DE MODO A FACILITAR A CLASSIFICAÇÃO DO EPREEMDIMENTO E DOS VEÍCULOS E EMBARCAÇÕES	*	*	*	*	*

1.6	PAGAMENTO Á EMBRATUR DO PREÇO POR ELA COBRADO PARA A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE CLASSIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO E DOS VEÍCULOS E EMBARCAÇÕES (COMPROVANTE DA GUIA DE RECOLHIMENTO DO BANCO DO BRASIL S/A – CONTA MOVIMENTO Nº 3010-4 - AGÊNCIA CENTRO-RIO DE JANEIRO-RJ)	*	*	*	*	*
-----	---	---	---	---	---	---

MATRIZ PARA A CLASSIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS

Anexo II – CAPACIDADE TÉCNICA

ITEM	REQUISITO	TEX		TPL	TTL	TES
		INT				
2.1	HABILITAÇÃO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS, OBEDECIDAS AS NORMAS DO DNER, NO QUE COUBER	*	*	*	*	*
2.2	QUALIFICAÇÃO E QUANTIDADE DA TRIPULAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES, OBEDECIDAS AS DISPOSIÇÕES CONSTANTES DO RTM	*	*	*	*	*
2.3	MAPAS RODOVIÁRIOS, NA EMPRESA E NOS VEÍCULOS: - da localidade – sede e suas vizinhanças - do Estado - sede e suas vizinhanças - do País - dos Países limítrofes para os quais realize transporte turístico	*	* *	* *	* *	* *
2.4	CARTAS NÁUTICAS, OBEDECIDAS AS DISPOSIÇÕES CONSTANTES NO RTM	*	*	*	*	*
2.5	LEGISLAÇÃO TURÍSTICA PERTINENTE À ATIVIDADE , NA SEDE DA EMPRESA	*	*	*	*	*
2.6	DISPOR DAS EXIGÊNCIAS INTERNACIONAIS PERTINENTES À ENTRADA, PERMANENCIA E SAÍDA DE TURISTAS E DOS VEÍCULOS E EMBARCAÇÕES, RELATIVAS AOS PAISES PARA OS QUAIS REALIZE TRANSPORTE, QUANDO COUBER.	*				

MATRIZ PARA A CLASSIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORAS TURÍSTICAS

Anexo III – CAPACIDADE FINANCEIRA

ITEM	REQUISITOS	TEX		TPL		TES
		INT	NAC			
3.1	CAPITAL MÍNIMO OBRIGATORIO, EM OTNs : - Matriz de transportadora Turística Terrestre - Filial de Transportadora Turística Terrestre - adicional e integralizado, além do exigido para a matriz - Matriz e filial de Transportadora Turística Hidroviária : <ul style="list-style-type: none"> • Aquele exigido pela SUNAMAM Obs.: Caso a empresa (Matriz e/ou Filial) preste mais de uma das modalidades de transporte turístico, prevalecerá o maior capital mínimo exigido.	12000	12000	8000	8000	8000
		1200	1200	800	800	800
		*	*	*	*	*
3.2	INSTALAÇÕES ADEQUADAS PARA O ATENDIMENTO E A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE TURÍSTICO	*	*	*	*	*
3.3	LOCAL ESPECÍFICO, PRÓPRIO OU CONTRATADO, PARA A GUARDA E MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS OBS.: O LOCAL NÃO SERÁ CONSIDERADO FILIAL	*	*	*	*	*
3.4	LOCAL DEVIDAMENTE PROTEGIDO E COM TOTAL SEGURANÇA PARA FUNDEAR AS EMBARCAÇÕES, CONFORME O EXIGIDO NO RTM	*	*	*	*	*
3.5	LINHA TELEFÔNICA DE ATENDIMENTO ESPECÍFICO ÀS INSTALAÇÕES DA EMPRESA PRESTADORA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE TERRESTRE	*	*	*	*	*

MATRIZ PARA A CLASSIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORA TURÍSTICA

Anexo III – CAPACIDADE FINANCEIRA

ITEM	REQUISITOS	TEX		TPL	TTL	TES
		INT	NAC			
3.6	<p>QUANTIDADE MÍNIMA DE VEÍCULOS UTILIZADOS, EXCLUSIVAMENTE, NO TRANSPORTE TURÍSTICO, DE PROPRIEDADE PLENA DA EMPRESA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ônibus • Microônibus • Automóvel (vide § 2º, do art. 6º) • Utilitário (vide § 2º, do art. 6º) <p>Obs.: a) a quantidade mínima de veículos não é cumulativa, e sim por modalidade de transporte turístico, prevalecendo a maior quantidade exigida, no caso de mais uma modalidade;</p> <p>b) as Agências de Turismo poderão ter, apenas, um veículo, não se lhes aplicando a Quantidade mínima estabelecida neste item.</p>	* 05	* 03	* 03 03 03	* 03 03 03	* 03
3.7	<p>QUANTIDADE MÍNIMA DE EMBARCAÇÕES UTILIZADAS, EXCLUSIVAMENTE NO TRANSPORTE TURÍSTICO, ADMITINDO – SE A PROPRIEDADE, “ LEASING “ , OU QUALQUER OUTRA FORMA DE ARRENDAMENTO MERCANTIL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipo Cruzeiro • Tipo Excursão • Tipo Passeio • Tipo Traslado <p>Obs.: Os veículos e embarcações somente poderão estar relacionados se tiverem sido classificados pela EMBRATUR, na forma dos Anexos IV, V, VI, VII desta Matriz.</p>	* 01	* 01	* 01	* 01	*

Anexo IV

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS - POR CATEGORIAS				
1	PADRÕES TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS	S	L	SL
	POTÊNCIA MÍNIMA DO MOTOR (CONFORME AS MODALIDADES DE TRANSPORTE):			
1.1	PASSEIO LOCAL E TRASLADO – 85 HP (Em área metropolitana)	*	*	
1.2	TRANSPORTE PARA EXCURSÃO E ESPECIAL: a) 130 HP b) 185 HP	*	*	*
1.3	SUSPENSÃO À AR (não exigido para traslado e passeio local)			*
1.4	COMPARTIMENTO DE BAGAGENS COM: a) chave e/ou bloqueio de segurança b) estrado de proteção		*	*
1.5	JANELAS COM VIDROS “FUMMÉE “ OU “ RAY-BAN ”			*
1.6	PORTA INTERIÇA, ACIONADA A AR		*	*
	DEGRAUS DE ACESSO AO VEÍCULO REVESTIDOS COM MATERIAL ANTIDERRAPANTE		*	*
	ESPAÇAMENTO MÍNIMO ENTRE POLTRONAS:			
1.8	DE ASSENTO A ESPALDAR : a) Passeio Local e Traslado b) Transportes para Excursão e Especial	30cm 33cm	30cm 35cm	37cm
1.9	DE ENCOSTO A ESPALDAR : a) Passeio Local e Traslado b) Transporte para Excursão e Especial	72cm 75cm	72cm 77cm	79cm
1.10	POLTRONAS INDIVIDUAIS RECLINÁVEIS	*	*	*
1.11	DESCANSO PARA OS PÉS	*	*	*

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS – POR CATEGORIAS				
2	PADRÕES TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS	S	L	SL
	REVESTIMENTOS :			
1.12	POLTRONAS INDIVIDUAIS (ASSENTO, ENCOSTO E ESPALDAR): a) Plástico b) Frente em tecido, laterais e espaldar em plástico c) Tecido, couro ou natural similar em custo e qualidade, não se admitindo courvin ou couro plástico	*	*	*
1.13	LATERAIS INTERNAS, PORTA-PACOTES E TETO : a) Chapas de laminados fenólicos melamínicos b) Tecido plástico, plástico rígido moldado, tecido ou carpete	*	*	*
1.14	ASSOALHO COM PLACAS, PASSADEIRAS PLÁSTICAS OU CARPETE	*	*	*
1.15	SANITÁRIO A BORDO, COM EXAUSTÃO E SINAL INDICATIVO DE OCUPAÇÃO, NO TRANSPORTE PARA EXCURSÃO	*	*	*
1.16	“LAY-OUT”, PINTURA EXTERNA, LOGOTIPO E SÍMBOLO DOS VEÍCULOS DE TURISMO TOTALMENTE DIFERENCIADOS DOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE REGULAR DE PASSAGEIROS	*	*	*
		*	*	*

Anexo IV

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS – POR CATEGORIAS				
1	EQUIPAMENTOS	S	L	SL
	DEGRAUS AUXILIARES PARA ACESSO AO VEÍCULO :			
2.1	PORTÁTIL OU RETRÁTIL, REVESTIDO DE MATERIAL ANTIDERRAPANTE, QUANDO A ALTURA ENTRE O SOLO E O PRIMEIRO DEGRAU FOR SUPERIOR A 45 cm		*	*
	EQUIPAMENTO DE SONORIZAÇÃO, COM ALTO-FALANTES DISTRIBUIDOS NO INTERIOR DO VEÍCULO:			
	MICROFONE PARA O GUIA DE TURISMO	*	*	*
2.2	RÁDIO AM/FM	*	*	*
2.3	TOCA FITAS MINICASSETTE “STEREO”			*
2.4	ASSENTO PARA O GUIA DE TURISMO, ASSEGURANDO AS CONDIÇÕES DE USO DO MICROFONE :			
	BANCO ESCAMOTEÁVEL (TRASLADO E PASSEIO LOCAL)			
2.5	UMA DAS POLTRONAS DO VEÍCULO (TRANSPORTE PARA EXCURSÃO)	*	*	*
2.6	POLTRONA ESPECÍFICA, INDIVIDUAL E EXCLUSIVA (TRANSPORTE PARA EXCURSÃO)	*		
2.7	PROTETOR PARA A CABECERIA DA POLTRONA, REMOVÍVEL, EM TECIDO OU MATERIAL DE FIBRA DE PAPEL		*	*
2.8	BRAÇO ESCAMOTEÁVEL ENTRE AS POLTRONAS (não se aplica a ônibus leito)		*	*
2.9	CINZEIROS INDIVIDUAIS EMBUTIDOS NOS BRAÇOS DAS POLTRONAS			*
2.10	PORTA-REVISTAS INDIVIDUAL		*	*
	PORTA-COPOS INDIVIDUAL		*	*
2.11	LUZ DE LEITURA INDIVIDUAL			*
2.12	DISPOSITIVO INDIVIDUAL DE CHAMADA DO GUIA DE TURISMO	*	*	*
2.13				*
2.14				*

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS – POR CATEGORIAS				
1	EQUIPAMENTOS	S	L	SL
	CLIMATIZAÇÃO			
2.15	AR CONDICIONADO		*	
2.16	AR CONDICIONADO E CALEFAÇÃO			*
	OBS.: A obrigatoriedade da existência de calefação pode ser dispensada, caso o veículo opere somente em regiões de clima quente.			
2.17	BAR EQUIPADO (NO TRANSPORTE PARA EXCURSÃO) COM: a) Conservadora de gelo b) Suportes para Garrafa Térmica c) Armários para Utensílios d) Depósitos de lixo		*	*
2.18	CAIXA DE PRIMEIROS SOCORROS EQUIPADA	*	*	*
2.19	OPCIONAIS (MÍNIMO DE 2): a) Telestrada b) Aparelho de videocassete c) Aparelho de Televisão d) Aquecedor de Alimentos e) Rádio Transceptor UHF f) Rádio Transceptor VHF g) Rádio Transceptor SSB (UF) h) Ambiente de estar, com mesa e poltronas reversíveis i) Rodcontrol j) Pára-brisa laminado k) Controle individual para o sistema de som, com fones de ouvido l) Esterelizador de ar (mínimo de 2)			*
2.20	TACÓGRAFO (aplicável para o transporte de excursão e especial)	*	*	*

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS – POR CATEGORIAS				
3	SERVIÇOS	S	L	SL
3.1	SERVIÇO DE BAR, NO TRANSPORTE PARA EXCURSÃO		*	*
3.2	FORNECIMENTO DE TRAVESSEIROS, NO TRANSPORTE PARA EXCURSÃO		*	*
3.3	MOTORISTAS EM SERVIÇO, DEVIDAMENTE UNIFORMIZADOS E COM APRESENTAÇÃO PESSOAL E CONDUTA PROFISSIONAL NECESSÁRIAS Á EXECUÇÃO DO TRANSPORTE TURÍSTICO E AO CORRETO ATENDIMENTO A SEUS USUÁRIOS		*	*
3.4	COMPROVANTE DE IMUNIZAÇÃO DO VEÍCULO E SEUS EQUIPAMENTOS CONTRA INSETOS	*	*	*
3.5	MANUTENÇÃO PERMANENTE DE TODOS OS PADRÕES TÉCNICOS, DE CONFORTO E DE HIGIENE DO VEÍCULO, INCLUSIVE NO QUE CONCERNE Á SUA APRESENTAÇÃO EXTERNA	*	*	*
3.6	OPCIONAIS (MÍNIMO DE 1) Fornecimento de : a) Livros b) Jornais c) Revistas d) Mantas			*

Anexo V

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS OBRIGATÓRIAS VEÍCULOS DE TURISMO – ÔNIBUS E MICROÔNIBUS – POR CATEGORIAS	
1.1	POTÊNCIA DO MOTOR IGUAL OU SUPERIOR A: - 85 HP, se automóvel - 65 HP, se utilitário -
1.2	4 PORTAS
1.3	CAPACIDADE MÍNIMA PARA 4 PASSAGEIROS, ALÉM DO MOTORISTA
1.4	AR REFRIGERADO
1.5	RÁDIO AM/FM
1.6	REVESTIMENTO INTERNOS E EXTERNOS EM PERFEITO ESTADO DE CONSERVAÇÃO
1.7	MANUTENÇÃO DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA, CONFORTO E HIGIENE
1.8	VIDA ÚTIL DO VEÍCULO, INFERIOR A 3 ANOS
1.9	DESTINAÇÃO EXCLUSIVA Á TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, ESPECIALMENTE NO CASO DE UTILITÁRIOS

Andrade, Girlaine Fernandes de

Turismo rodoviário: desafios e qualidades / Girlaine Fernandes de Andrade. – São Luís, 2004.

122 f.: il.

Monografia (Graduação em turismo) - Curso de Turismo, Universidade Federal do Maranhão, 2004.

1. Turismo 2. Turismo – Transporte. 3. Turismo rodoviário.
I. Título.

CDU 379.854