

INSTITUTO POLITÉCNICO DE BRAGANÇA
ESCOLA SUPERIOR DE COMUNICAÇÃO ADMINISTRAÇÃO E TURISMO

Curso – Licenciatura em Turismo

2ºano

Unidade Curricular: Agências de Viagens e operadores Turísticos

2019/2020

OS TRANSPORTES NO TURISMO

MATERIAL DE APOIO À DISCIPLINA

Bibliografia:

- q Cunha, Lícínio. 2019. **Introdução ao Turismo**. Editora LIDEL, p.291-318
- q Blasco, 2001, **Turismo y Transporte**, Editorial Sintesis. Madrid

Índice

Introdução	3
A escolha de um sistema de transporte	3
Importância e características dos transportes turísticos.....	4
Os diversos meios de transporte	8
Transportes terrestres.....	10
Caminho de ferro	11
A alta velocidade na Europa.....	14
Os comboios turísticos	15
Transporte por estrada.....	17
O automóvel	17
O autocarro	19
O transporte aquático	20
Os cruzeiros turísticos.....	21
Transportes aéreos	25
Direitos de tráfego	30
Categorias de voos	33
A aviação comercial.....	35
Concentração empresarial	36
Infra-estruturas – Aeroportos – Características.....	37
Partes de um aeroporto.....	37

Introdução

A origem dos sistemas de transporte tal como os conhecemos hoje em dia encontra-se na Revolução Industrial. O caminho de ferro e a navegação (marítima e fluvial) foram os primeiros grandes sistemas a desenvolver-se mas hoje foram relegados pelo avião e pelo transporte por estrada que são mais utilizados em termos turísticos. A aviação que é actualmente o principal sistema para deslocações em grandes distâncias, começa no entanto a ter um concorrente que é o comboio de grande velocidades. A navegação, que por razões evidentes de velocidade e de limitações geográficas ficou especialmente relegada para as viagens entre territórios insulares, só tem, no entanto, um concorrente que é o avião. Hoje em dia compete essencialmente ao nível das viagens de cruzeiros.

A escolha de um sistema de transporte

São vários os fatores decisivos:

- a) Tempo real de viagem - desde que sai da sua residência até que chega ao alojamento turístico. Inclui os tempos de espera mais as deslocações entre meios de transportes e sítios de partida e de chegada.
- b) Preço – em princípio aumenta à medida que aumenta a distância. Pode ser distributivo (no caso do automóvel, porque é o mesmo independentemente do número de pessoas) ou acumulativo (nos restantes casos, devido às viagens em grupo, varia). De referir que preços mais elevados terão que ter associados (no mesmo meio de transporte) as respectivas vantagens: mais rápido, mais cómodo ou com mais tecnologia incorporada.
- c) Autonomia – possibilidade do turista programar a viagem a seu gosto. O automóvel permite maior autonomia. Os meios de transporte que oferecem menos autonomia são o barco (limitações geográficas) e o avião (pode obrigar a escalas não desejadas)
- d) Conforto – pode ser físico ou psicológico (qualidade dos serviços).

- e) Mobilidade espacial – diz respeito á possibilidade de movimentação dentro do meio de transporte e à sensação de espaço que o mesmo oferece. O barco é sem dúvida o que oferece maior mobilidade espacial.
- f) Segurança – pode ser objectiva (dada pelas estatísticas) ou subjectiva (a impressão que o viajante tem) A segunda é mais importante. De referir o paradoxo que existe entre o avião (maior segurança objectiva do que subjectiva) e o automóvel (maior segurança subjectiva do que objectiva). As razões do paradoxo prendem-se com a aparatosidade dos acidentes de avião e ainda com a sensação de impotência.
- g) Limitações geográficas – há certos destinos cujo acesso está condicionado a alguns sistemas de transporte (exemplo: Bragança – comboio)
- h) Impacto no ambiente - as motivações ambientalistas ou naturalistas levam cada vez mais as pessoas a preocupar-se com o impacto dos meios de transporte no ambiente.

A rentabilidade das empresas só se consegue se se melhorarem cada um dos aspectos referidos atrás e para isso é necessário introduzir os avanços tecnológicos: a alta velocidade no caminho de ferro e no barco; as tecnologias nos aviões para diminuição da poluição, etc.

Embora possam competir entre si os diversos meios de transporte também se complementam.

Importância e características dos transportes turísticos

O turismo, por definição, pressupõe a deslocação, que é uma das suas características essenciais, e por conseguinte, o transporte faz parte integrante do sistema turístico. É o transporte que permite o acesso ao destino a partir da residência habitual dos visitantes bem como as deslocações no seu interior e que, portanto, permite a movimentação das pessoas sem a qual não há turismo.

Por muitos atractivos que possua, uma localidade ou uma região não poderá desenvolver-se sob o ponto de vista turístico se não for acessível por qualquer dos

meios de transporte disponíveis. É a existência de vias férreas ou rodoviárias bem como o estabelecimento de rotas aéreas ou marítimas que leva à criação dos destinos turísticos e ao seu desenvolvimento.

O crescimento do turismo está intimamente ligado ao desenvolvimento dos transportes e é irrefutável que foi o progresso tecnológico dos meios de transporte, nascido da revolução industrial, sobretudo a partir da invenção dos comboios, que permitiu o desenvolvimento do turismo moderno bem como a emergência das regiões distantes dos centros emissores como destinos turísticos.

Durante muito tempo o desenvolvimento dos transportes deveu-se essencialmente às deslocações por razões militares, de negócios e de administração. O volume de tráfego de pessoas que viajavam por prazer era muito reduzido e confinava-se praticamente ao interior de uma região ou país utilizando o cavalo e as carruagens por eles puxadas ou barcos à vela nas viagens fluviais e marítimas.

O invento da máquina a vapor e a sua aplicação aos meios de transporte permitiu, a partir de 1840, o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, não só no interior dos países mas também nas relações internacionais, e da navegação com barcos a vapor, provocando o aumento das viagens por prazer.

No século XX o aumento do transporte a motor por estrada e a utilização do avião para transporte de passageiros garantiu o acesso à maior parte das localidades não só nacionais mas também internacionais mas foi a partir da II Guerra Mundial, nos anos 50, que o automóvel começou a ser acessível a um amplo segmento de população e se vulgarizou como meio de transporte, o que provocou um aumento imediato do turismo. O desenvolvimento da aviação registou, por sua vez, um grande impulso devido a contínuas melhorias tecnológicas que lhe permitiram atingir distâncias maiores a maiores velocidades, passando a substituir os barcos e o caminho de ferro nas deslocações a grandes e médias distâncias.

Como se vê o crescimento do turismo e o desenvolvimento dos transportes, em especial, de passageiros, estão intimamente ligados e um influencia o outro embora de forma diferente consoante os meios de transporte utilizados.

Com efeito, o avião e os seus progressos tecnológicos permitiram aproximar as fronteiras e provocaram a expansão do turismo internacional. A sua utilização, contudo, é predominante nas médias e longas distâncias.

O comboio, que está na origem do crescimento das viagens por prazer e do desenvolvimento das primeiras estâncias balneares marítimas, desempenha, na actualidade, um papel mais modesto no turismo se bem que o aumento da velocidade e da comodidade que passou a oferecer se apresentem como fatores favoráveis ao seu crescimento, em especial na Europa. O automóvel, meio de transporte individual por excelência, domina nas curtas distâncias e é o mais popular para as viagens internas bem como no turismo internacional a nível regional. Por sua vez, os autocarros ligam muitos destinos que não possuem outros modos de transporte e são os mais utilizados para excursões e viagens itinerantes com tudo incluído. Finalmente, os barcos mediante a sua utilização em cruzeiros marítimos estão a tomar-se cada vez mais populares e é o segmento do turismo com maior crescimento, sendo utilizados não tanto como meios de transporte mas fundamentalmente como produtos turísticos.

Se é verdade que o aumento do turismo se deve, principalmente, aos meios de transporte também é verdade que é o aumento da procura turística, por sua vez, impulsiona o desenvolvimento dos transportes e a melhoria da sua qualidade. Na verdade, por um lado, os meios de transporte têm de adaptar-se a uma procura cada vez mais exigente e sofisticada e, por outro, têm de corresponder ao aumento da competitividade entre os destinos existentes e os emergentes. Neste sentido o turismo favorece o desenvolvimento dos transportes, quer no interior dos próprios destinos turísticos quer entre os pontos de partida e de chegada dos movimentos turísticos e grande parte dos meios de transporte devem a sua existência ao turismo.

No entanto, o aumento do tráfego devido ao crescimento do turismo cria pressões que podem ter efeitos adversos, sobretudo no que respeita às seguintes questões (McIntosh et al., 1995):

1. **Congestionamento**, porque o aumento de tráfego afeta os meios de transporte particularmente nas estradas, nos corredores aéreos e nos aeroportos durante os períodos de ponta. O crescimento constante dos transportes aéreos conduz ao congestionamento dos aeroportos e do espaço aéreo que, sobretudo, na Europa se defronta com problemas

de controlo da circulação aérea como consequência do grande número de sistemas de controlo existentes: na Europa existem 73 centros de controlo da circulação aérea enquanto nos EUA existem apenas 20 para o dobro do tráfego (Economist, 2001);

2. **Segurança**, na medida em que a segurança é um fator básico do turismo e garanti-la é uma questão fundamental. É uma questão que se coloca não só a nível dos meios de transporte mas também nos locais de partida e de chegada;

3. **Ambiente**, em virtude de o aumento do tráfego danificar o ambiente pelo que o planeamento dos transportes deve ter em consideração não só os aspectos económicos, sociais e culturais mas também os naturais;

4. **Sazonalidade**, porque a sazonalidade da procura turística cria problemas de sobrelotação em certas épocas do ano com consequências financeiras e a nível de segurança e comodidade dos passageiros;

5. **Custos Sociais**, na medida em que o aumento do tráfego arrasta elevados custos sociais provocados pela poluição, pelos ruídos ou pelos acidentes que, contudo, variam com o meio de transporte utilizado embora sejam muito mais acentuados no caso do transporte automóvel.

6. **Atrasos**, porque os problemas climatéricos, o congestionamento, as dificuldades de controlo do espaço aéreo e as falhas tecnológicas provocam atrasos que penalizam as companhias aéreas e causam transtornos aos passageiros. A Comissão Europeia estima que os atrasos nos voos provoquem uma perda anual de 500 mil horas com custo superior a 5 mil milhões de dólares

Como a evolução dos meios de transporte o evidencia, o desenvolvimento da rapidez, comodidade e segurança foi determinante para o crescimento do turismo e a emergência de novos destinos turísticos foi sempre baseada no aparecimento de novas rotas e de meios de transporte que permitiram o seu acesso.

Pode então dizer-se que as características dos transportes que mais influenciam o turismo são:

a) **Diversidade**: a diversidade dos meios de transporte possibilita a acessibilidade a todos os destinos turísticos e aproxima os grandes centros emissores a estes destinos. A

enorme variedade de meios (automóvel, autocarro, moto, bicicleta, barco, comboio, avião, helicóptero) permite a qualquer pessoa deslocar-se a qualquer lugar e quase deixou de haver lugares inacessíveis;

b) **Tecnicidade:** o crescimento do turismo internacional está ligado ao progresso técnico nos transportes que permitiu maior rapidez, maior conforto, melhor segurança e abaixamento dos custos;

c) **Custos:** os custos dos transportes constituem um fator determinante da viagem porque são um componente importante dos produtos turísticos e influenciam a escolha:

- do meio de transporte: autocarro, comboio ou avião;
- do destino: o custo de um destino é determinado pelo custo do transporte e não só a concorrência entre dois destinos pode ser determinada por esse custo, como também o custo do transporte pode ser superior ao custo de uma estada. Além disso o acesso a muitos destinos só é viável por certos meios de transporte;
- da época da viagem: viajar na época baixa é mais barato do que na época alta.

Os diversos meios de transporte

Para que o desenvolvimento do turismo se processe harmoniosamente são importantes não só os meios de transporte mas também todas as infra-estruturas que permitem a sua utilização de forma equilibrada e eficiente. Não basta ter bons e seguros automóveis como também não basta dispor de aviões confortáveis, velozes e seguros. É necessária a existência de redes de estradas que permitam a circulação com segurança e o acesso fácil aos destinos como também é indispensável dispor de aeroportos que permitam aos passageiros, a aterragem e descolagem dos aviões em condições de segurança bem como embarcar e desembarcar com comodidade e rapidez.

Isto significa que os transportes têm de ser encarados na perspetiva de um sistema em que as várias componentes se interligam para que o seu funcionamento se tome eficaz. Este sistema pode ser perspectivado em função das três seguintes componentes fundamentais:

- Os meios: rotas aéreas e marítimas, canais, estradas e caminhos, vias férreas;

- Terminais: parques de estacionamento, estações de autocarros, estações de caminho de ferro e marítimas, aeroportos e aeródromos, marinas e portos de recreio;
- Veículos: automóveis, autocarros, comboios, barcos, aviões.

Para que o sistema de transportes funcione com equilíbrio é necessário que cada uma das suas componentes evolua de acordo com as restantes. Não importa muito que os automóveis possuam uma capacidade de deslocação a altas velocidades quando as estradas não permitem como também pouco importará possuir aviões de grande capacidade de transporte a velocidade supersónica se houver saturação das rotas e o controlo aéreo for deficiente ou se os aeroportos não comportarem a sua aterragem.

Considerando que o meio de transporte turístico é todo aquele que é utilizado por um visitante para se deslocar entre o seu local de residência habitual e os lugares visitados poderemos classificá-los do seguinte modo (OMT, 1997):

1. Transportes aéreos

1.1 Voos regulares

1.2 Voos não regulares

1.3 Outros serviços aéreos

2. Transportes marítimos

2.1 Barcos de linhas regulares para o transporte de passageiros e navios de transbordo (ferrys)

2.2 Cruzeiros

2.3 Diversos

3. Transportes terrestres

3.1 Caminhos-de-ferro

3.2 Autocarros e outros transportes públicos por estrada

3.2.1. Serviços regulares

3.2.2. Serviços não regulares, a pedido

3.3. Veículos privados (até 8 lugares)

3.4 Veículos de aluguer

3.5 Outros transportes terrestres

Nesta classificação a categoria «voos regulares» compreende os serviços aéreos nas linhas regulares e com horários regulares. Os «voos não regulares» compreendem principalmente os voos fretados (charter). Por sua vez «os outros serviços» incluem o aluguer de aviões com ou sem tripulação bem como o transporte aéreo privado ou de empresas.

A categoria «barcos de linhas para o transporte de passageiros e navios de transbordo» corresponde, na via marítima, aos serviços de voos regulares na via aérea. Estes serviços cobrem linhas regulares com horários regulares.

A categoria «cruzeiros» compreende os serviços de navios concebidos para acolher um grande número de passageiros no quadro das suas férias a fim de visitar locais com interesse turístico. A categoria «Diversos» respeita principalmente ao aluguer de barcos com ou sem tripulação.

A categoria «caminhos-de-ferro» compreende o transporte de viajantes por caminhos-de-ferro interurbanos.

A categoria «autocarros e outros transportes públicos por estradas» compreende tanto os serviços regulares como os não regulares e cobre o transporte a bordo de veículos com uma capacidade de mais de 8 pessoas.

A categoria «veículos privados» compreende os veículos a motor tais como os automóveis, os mini-autocarros, as caravanas, as motocicletas pertencentes ao viajante ou que lhe foram emprestadas. Os «veículos alugados» respeitam aos que são alugados por uma organização comercial com ou sem motorista. Finalmente «os outros transportes terrestres» compreendem o transporte com veículos sem motor (bicicletas, carros de cavalos e também as deslocações a pé).

Transportes terrestres

Apesar do enorme crescimento das viagens aéreas, a via terrestre continua a ser o meio mais utilizado nas deslocações turísticas: cerca de 80% das chegadas de turistas em

todos os países da Europa resultam da utilização automóvel o mesmo sucedendo com as viagens atribuíveis ao turismo doméstico nos Estados Unidos da América. Em Portugal os valores são idênticos: mais de 80% dos visitantes que chegam às fronteiras do país utilizam a via terrestre embora, no nosso caso, a grande predominância de excursionistas no conjunto dos visitantes possa distorcer as comparações.

Em muitos países, umas vezes, pela sua localização geográfica (ilhas), outras vezes, pela sua grande distância aos maiores centros emissores, a maioria dos visitantes utiliza a via aérea, mas no conjunto mundial ainda predomina a utilização da via terrestre. Daí que se possa afirmar que o transporte por terra é o meio privilegiado para as viagens turísticas embora a via aérea seja aquela que provoca maiores mudanças no turismo.

Caminho de ferro

Surgido em 1830, como transporte de passageiros, com o estabelecimento da ligação ferroviária entre Manchester e Liverpool, o comboio desempenhou um importante papel no desenvolvimento do turismo e, apesar da relutância inicial na sua utilização por parte das pessoas, o início do crescimento das viagens turísticas identifica-se com o seu nascimento.

Thomas Cook ao ter a ideia de, em 1841, alugar um comboio para uma viagem de congressistas médicos entre Leicester e Loughborough deu origem ao turismo organizado e ao desenvolvimento das agências de viagens. A partir daí o caminho de ferro transformou-se num poderoso meio de transporte de passageiros fomentando o desenvolvimento das primeiras estâncias balneares marítimas e permitindo a realização de viagens a longa distância (Londres/Paris/Istambul, entre outras).

O seu crescimento atingiu o ponto culminante na década de 1920-1930 quando os automóveis privados ainda eram raros e as viagens de avião uma novidade (Prideaux, 1999). A sua importância como meio de transporte de passageiros diminuiu posteriormente com a massificação do automóvel e, actualmente, na Europa calcula-se que a sua participação no transporte de turistas represente apenas cerca de 5%.

Além da divulgação do automóvel e do aumento da importância do transporte aéreo outros fatores contribuíram para a diminuição da procura de transporte ferroviário como seja:

- A viagem por caminho de ferro tomou-se lenta comparativamente com os modernos meios de transporte;
- A frequência dos serviços tomou-se insuficiente face às exigências dos passageiros;
- Falta de investimentos na modernização das vias férreas e das carruagens que se tomaram obsoletas;
- Degradação da imagem dos caminhos-de-ferro.

N a actualidade admite-se que o transporte por comboio venha a reganhar boa parte da importância que teve no passado pela conjugação de um conjunto de fatores favoráveis de entre os quais se destaca:

a) Desenvolvimento dos comboios velozes O lançamento dos comboios de grande velocidade em França (TGV, Trains Grand Vitesse), na Alemanha (ICE, Intercity Express) e no Japão, podendo atingir velocidades da ordem dos 300 km/hora, é um fator que permite aos caminhos-de-ferro competir com o automóvel e com o avião sobretudo nas rotas que servem os grandes centros urbanos.

Um estudo citado por Hollings (1997) revela que na rota entre Francoforte e Munique, na Alemanha, a quota de mercado do caminho de ferro passou de 30 para 37% no primeiro ano do lançamento do ICE, que o uso de automóveis privados baixou de 43 para 40% e que o transporte por via aérea se reduziu de 27 para 23%. Fenómeno semelhante se registou com o lançamento do comboio de alta velocidade (AVE) entre Madrid e Sevilha: em 1991, um ano antes do início das suas operações o caminho de ferro tinha uma quota de 33% no transporte de passageiros e o transporte aéreo 67%; em 1997 a quota do caminho de ferro tinha subido para 82% e a de avião descido para 18%.

Deste modo a introdução da alta velocidade abre a possibilidade de tomar os comboios competitivos para distâncias até aos 1000 km o que permitirá reduzir o tráfego por via rodoviária e descongestionar os aeroportos e o espaço aéreo. De acordo com a evolução registada nos últimos anos a introdução dos comboios velozes provocou um aumento do tráfego de passageiros por caminho de ferro que, nesta modalidade, têm aumentado a taxas muito elevadas.

Os avanços tecnológicos, que durante muitos anos privilegiaram a aviação e o automóvel, levam a admitir que a velocidade possa atingir os 500 km/hora com a introdução da tecnologia da levitação magnética que permite que enquanto os comboios estiverem em movimento, a sua deslocação se faça em relação às vias férreas mas sem contacto físico com elas.

b) Modernização do material rolante A modernização das vias férreas e das carruagens contribuirá para o relançamento da imagem dos caminhos-de-ferro. Muitas carruagens estão já dotadas de assentos reclináveis, estofados, com ar condicionado e música ambiente possibilitando um maior conforto da viagem.

Para as longas viagens, que obriguem a passar uma noite, certas carruagens possuem compartimentos para dormir com chuveiro, retrete e lavatório.

c) Transformação do comboio em produto turístico A nostalgia pelos comboios criou um novo interesse pelas viagens neste meio de transporte, transformando-o numa nova experiência turística (Prideaux, 1999).

A exploração do interesse pelos comboios como experiência turística deu origem ao nascimento de um grande número de programas concebidos como produtos turísticos. Há já muitos anos que a viagem nos velhos comboios a vapor, utilizando as carruagens e as máquinas antigas, se transformou numa atracção turística em alguns países, nomeadamente no Reino Unido e em França. Actualmente, porém, utilizando carruagens idênticas às de finais do século XIX e máquinas modernas foram lançados programas na China (China's Orient Express) para visita aos locais do esplendor da China Imperial; na África do Sul (Rovos Rail's Edwardian Train Safari), revivendo o romance e a aventura dos pioneiros; na Europa (Venice Simplon - Orient Express) que se transformou numa prestigiada marca de viagem de comboio; na Austrália (Queensland Rail) e em muitos outros países.

Simultaneamente o comboio passou a constituir a base do lançamento de pacotes turísticos como é o caso da Eurostar que criou um pacote para Paris incluindo a Disneylandia e para Bourg St. Maurice durante a estação de Inverno.

A integração dos serviços de caminho de ferro com outros meios de transporte oferece boas possibilidades de desenvolvimento não só associando a viagem de comboio com o

transporte de automóvel privado mas combinando a viagem turística de comboio com a utilização doutros meios como é exemplo a experiência levada a cabo no Canadá pela Rocky Mountaineers Rail Tours que oferece uma viagem de dois dias pelas Montanhas Rochosas combinada com várias opções, incluindo excursões em autocarro ou em automóvel de aluguer (rent a car) e cruzeiros.

d) Liberalização da utilização das linhas férreas Contrariamente ao que acontece com as companhias aéreas que não são as proprietárias das infra-estruturas que utilizam, tais como aeroportos e serviços de controlo, as companhias de transporte por comboios são as proprietárias das infra-estruturas que têm de montar e manter: estações, linhas férreas e sistemas de sinalização. Em virtude do peso da manutenção destas infra-estruturas é mais difícil criar novas companhias de caminhos-de-ferro do que criar novas companhias aéreas. Estas apenas adquirem os aviões e não são obrigadas a criar os aeroportos nem as vias de deslocação contrariamente ao que acontece com os caminhos-de-ferro.

Por isso em 1990 a Comunidade Europeia aprovou uma Directiva estabelecendo o princípio do livre acesso às infraestruturas do caminho de ferro o que permite a separação entre estas e a exploração dos comboios. A Suécia foi o primeiro país a criar uma companhia para as infra-estruturas e outra para operar os comboios, seguindo-se-lhe a Finlândia, Holanda, Bélgica, Alemanha, Áustria, Espanha, Itália, Portugal e França.

Esta divisão de responsabilidades pode permitir uma maior eficácia na gestão do transporte por comboio por libertação de tarefas pesadas e, ao mesmo tempo, do peso financeiro que a manutenção e gestão das infra-estruturas implica.

e) Atenuação da poluição O comboio é um dos meios de transporte menos poluentes (quadro 9.1) e que menos danos provoca ao ambiente. As vias rodoviárias possuem custos sociais extremamente elevados e a intensificação da utilização do comboio pode ser um meio eficaz para os reduzir.

A alta velocidade na Europa

A França foi o primeiro país europeu a introduzir esta novidade tecnológica em 1981 e fê-lo num percurso muito saturado como era a linha Paris-Lyon. Chamou-lhe (Train à

Grande Vitesse) e alcança velocidades médias de 270 km/h. O seu êxito foi tal que rapidamente o governo francês começou a adaptar as suas linhas em direcção a Oeste até fazer a ligação com a Grã-Bretanha através do Eurotúnel.

O Eurotúnel

O túnel que une a Grã-Bretanha com a França através de Folkstone e Calais é sem dúvida uma das grandes obras de infra-estrutura que se fez na Europa nos últimos anos. A extensão total é de 50,5 km, dos quais 38 km situam-se debaixo do mar do Canal da Mancha a uma profundidade de 40m, durando o percurso debaixo de água apenas 25 minutos. Na realidade são três túneis, dois dos quais se utilizam para a circulação de comboios, o túnel norte para as viagens desde a Grã-Bretanha e o sul para o sentido contrário, contando ambos com um diâmetro de 7,6m. O restante, que se situa ao meio é o túnel de serviço, comunica com ambos cada 375 metros. Graças ao Eurotúnel, Londres tem ligação com Paris e Bruxelas sendo a duração da viagem pouco mais de três horas desde a capital francesa e duas horas e meia entre Londres e Bruxelas. O Eurotúnel oferece duas possibilidades:

- § Comboio EUROSTAR – destinado ao transporte de passageiros, tem uma capacidade de aproximadamente 800 passageiros;
- § O Shuttle que com um comprimento de 775m é capaz de transportar passageiros e veículos (automóveis, camiões e autocarros). Os passageiros podem optar por viajar dentro do comboio ou no seu próprio veículo.

Este sistema, que rompe com a insularidade do Reino Unido, entrou em funcionamento em 1994 e na actualidade circula com uma frequência de 30 comboios por dia, o que o tornou um forte concorrente tanto para o avião como para os *ferries* que faziam a ligação com os dois lados do canal.

Os comboios turísticos

Características

Os comboios turísticos são cruzeiros sobre carris ou circuitos itinerantes que em vez de utilizar o autocarro como meio de transporte utilizam o comboio. Tratam-se de três produtos semelhantes que utilizam meios de transporte distintos. São semelhantes

porque em todos os casos realizam-se num percurso que permite ver superficialmente muitos lugares, embora a maior semelhança seja com o cruzeiro porque trata-se de viajar com alojamento.

Os comboios turísticos oferecem trajectos superiores a um dia com:

- § Alojamento
- § Animação variada
- § Gastronomia típica
- § Vistas e excursões aos sítios mais conhecidos do percurso ou outro tipo de actividades que podem estar incluídas ou ser facultativas
- § Maior luxo do que os comboios regulares.

Alguns exemplos:

O Transiberiano – é considerado turístico pelos valores paisagísticos e culturais, bem como, a extensão do percurso, já que de facto trata-se de um comboio de linhas regulares que não oferece grandes luxos. O percurso do **Transiberiano** é considerado o mais extenso do mundo e realiza-se na actualidade entre a capital russa (partindo da estação de Yaroslavl às 14 horas) e Vladivostok, cidade situada na costa do Pacífico, onde chega às 16 horas e 15 minutos depois de uma semana de viagem. Contabilizam-se no total 600 estações e em cada uma delas existe um relógio com as horas locais e com as horas de Moscovo.

O Expresso do Oriente – Trata-se do comboio mais antigo e mais luxuoso de todos sobre o qual já se escreveram novelas e se realizaram filmes o que lhe confere um toque romântico e é um comboio turístico por excelência. Actualmente realiza diversos percursos de seis dias, embora algumas noites se passem em hotéis de Londres e Veneza. Os percursos são: Londres – Paris – Veneza e vice-versa; Veneza – Florência-Roma e vice-versa; Veneza – Praga – Paris – Londres; Veneza – Lausane – Paris-Londres; Paris – Budapeste – Bucareste – Istambul. Na actualidade é um comboio que se especializou em grupos organizados por OT e na realização de eventos especiais de empresas sendo a sua capacidade mínima de 50 passageiros e a máxima de 242.

Outros- O Andalus, o Transcantábrico, Comboio Histórico a Vapor no Douro, etc.

Transporte por estrada

Este meio de transporte sempre foi o “irmão pobre” dos sistemas de transporte. Primeiro estabeleceu-se através de uma mentalidade centralista que seguiu critérios políticos em vez de económicos e, como tal, desenvolveu-se num sistema radial; em segundo lugar foi concebido como um sistema complementar ao caminho de ferro estabelecendo-se em zonas onde o primeiro não chegava. Foi só quando o parque automóvel cresceu de forma surpreendente que se começou a dotar este sistema de infra-estruturas de carácter europeu. O movimento diário de veículos assim o exigia já que entre as décadas de cinquenta e oitenta o tráfego terrestre multiplicou por trinta.

Actualmente o transporte por estrada apresenta alguns problemas:

- § A ruptura paisagística que supõe a nova construção de infra-estruturas;
- § A poluição atmosférica
- § A congestão de tráfego em cidades e estradas

O automóvel

A generalidade do uso do automóvel, quer como meio de transporte familiar quer como meio de transporte público (táxi), provocou um acréscimo dos fluxos turísticos e o desenvolvimento dos destinos.

Relativamente aos primeiros, o automóvel permite, a muitos milhares de famílias, deslocar-se em períodos curtos (fins-de-semana) o que não aconteceria na sua ausência. No que respeita aos segundos, realça-se o facto de muitas localidades para as quais não existem transportes organizados se terem tomado acessíveis pelo automóvel o que lhes permite desenvolver actividades turísticas.

Este meio de transporte oferece em relação aos restantes, um conjunto de vantagens que o posicionam como o meio de transporte turístico em especial em distâncias até os 1000 km:

- . **Flexibilidade.** O condutor controla o itinerário a seguir, as horas de partida e chegada podendo parar as vezes que quiser. Além disso, o automóvel permite a viagem de porta a porta e grande mobilidade no destino.

- . **Liberdade.** O viajante ao deslocar-se, só ou acompanhado, tem o sentimento de ser livre e independente.
- . **Economia.** Em comparação com outras formas de transporte o custo é baixo: quando se trata de deslocação de pequenos grupos de pessoas o transporte de quatro ou cinco pessoas num automóvel custa menos do que em qualquer outro meio.

Além disso, o automóvel permite desfrutar de formas de alojamento flexíveis (caravanas) embora tenha o inconveniente de, nas épocas altas, provocar engarrafamentos que aumentam a insegurança, a fadiga e a redução de rapidez da deslocação.

Contudo a utilização do automóvel provoca danos ambientais e sociais incomparavelmente superiores aos de qualquer outro meio de transporte.

A grande utilização do automóvel pelos turistas deu origem ao nascimento da indústria do aluguer de automóveis (rent-a-car) que permite as deslocações nos destinos para aqueles que não utilizam o automóvel próprio e associá-lo com outros meios de transporte: comboio/automóvel, avião/automóvel (fly and drive).

O negócio do aluguer de automóvel pode ser dividido em três sectores principais (Russel, 1999): aluguer nos aeroportos, fora dos aeroportos e substituição de automóvel próprio.

O aluguer nos aeroportos é dominado pelas grandes companhias internacionais em virtude de implicar uma organização que permita ao cliente americano, por exemplo, ir de avião para Paris, ter aí um automóvel à sua disposição e vir até Lisboa onde apanha o avião para o seu local de origem deixando o automóvel no aeroporto. Além disso, o elevado custo de utilização dos espaços junto aos aeroportos é mais uma razão a justificar o predomínio das grandes companhias internacionais.

Por sua vez, o aluguer de substituição consiste no fornecimento de viaturas para substituir automóveis privados ou de empresas que sofrem acidentes ou que necessitam de reparações e manutenção. As companhias de seguros são grandes utilizadores em virtude de terem de proporcionar aos seus clientes o uso de automóvel em substituição dos acidentados.

Na União Europeia, a Alemanha é o maior mercado no domínio do rent-a-car seguido da França e do Reino Unido que em conjunto detém mais do que os restantes Estados-membros, ocupando Portugal a sétima posição com uma quota de mercado de 3,2% em 1997, dispondo de uma frota de cerca de 4,5 milhares de veículos.

As principais companhias internacionais que actuam na Europa são as seguintes:

1. Avis Europe

É o maior operador na Europa onde se encontra desde há 25 anos, possuindo uma frota de mais de 80 mil veículos

2. Hertz Europe

É a maior companhia do mundo operando em 140 países tendo começado na Europa em 1950

3. Europcar

Fundada em Paris em 1949 opera em 96 países com cerca de 120 mil veículos

4. Budget Rent a car

É o terceiro operador mundial depois da Hertz e Avis

5. National Car Rental and Alamo Rent a car

Embora com marcas separadas pertencem à mesma organização (Republic Industries)

6. Sixt Rent a car

É a mais antiga companhia de aluguer de automóveis na Europa tendo sido criada na Alemanha em 1912

O autocarro

Algumas das vantagens apontadas ao transporte por automóvel encontram-se também nos autocarros que, além disso, possuem outros pontos fortes: conforto, segurança, visão panorâmica, contactos interpessoais, fraco consumo de combustível por lugar. Esta última vantagem leva a que o custo do transporte por autocarro seja ainda mais

baixo do que nos automóveis, dado o grande número de passageiros que permite transportar tornando-o atractivo para certas deslocações com carácter turístico: distâncias médias, acesso a aeroportos, viagens itinerantes, transferências. De modo geral os autocarros utilizam-se:

- § . Em linhas regulares, no interior dos centros urbanos e ligações interurbanas
- § . Integrados em pacotes turísticos na realização de viagens itinerantes, excursões, visitas de cidade, etc.
- § . Transferências entre os terminais de chegada e partida (aeroportos, estações de caminho de ferro) e entre hotéis e locais de atracção turística (parques temáticos, salas de congressos e reuniões)
- § . Aluguer para a realização de viagens previamente programadas.

Contudo, um dos problemas com que se defronta este meio de transporte relaciona-se com a imagem desfavorável que possui junto do público. Os autocarros são vistos como um meio de transporte lento e desconfortável se bem que as empresas tenham reagido a esta imagem dotando-os de retretes, ar condicionado e aquecimento, assentos reclináveis, televisão e janelas de vidro fosco para protecção contra os raios solares.

O transporte aquático

Depois de ter sido, durante muitos anos, o meio privilegiado de transporte intercontinental e, por vezes, o único, e de se ter mantido como importante meio de transporte até aos anos 60 do Século XX, o barco é, actualmente, um dos meios menos utilizados para o transporte de passageiros de turismo.

Com efeito, o aparecimento das linhas aéreas e a reduzida velocidade dos barcos transformaram o transporte por mar num modo de viagem secundário.

Mantém, contudo, alguma importância nas ligações entre países vizinhos, como é o caso do Reino Unido com a Irlanda ou com a França ou entre os países escandinavos e nas ligações entre ilhas, a bordo de *ferries*, aerodeslizadores e pequenas embarcações também utilizadas para fins de recreio.

Os *ferries* utilizam-se como meio para o transporte de passageiros e também de veículos nas curtas e médias distâncias, nas suas diferentes modalidades tais como o *overcraft* e

os *fast-ferries* que oferecem um meio mais rápido que o meio tradicional, além de necessitarem de menor espaço de manobra e atracação.

Os cruzeiros turísticos

Nos últimos anos, os antigos barcos de passageiros, os transatlânticos, deram lugar aos grandes barcos de cruzeiros cuja actividade se transformou rapidamente num dos casos de maior sucesso da actividade turística com um crescimento médio anual superior ao do conjunto do turismo mundial.

O cruzeiro como produto turístico não foi uma descoberta do turismo de massas. Os primeiros cruzeiros, todos eles de luxo, realizaram-se no período compreendido entre o fim da 1ª GG e o início da 2ª GG, depois da qual as empresas que tinham como objectivo o transporte regular, viram neste produto a solução para todos os seus problemas derivados da concorrência com o avião. Mas mesmo assim tiveram que adaptar-se; era necessário incorporar certas comodidades como o ar condicionado e melhorar o serviço. Para além disso, enfrentavam os problemas tradicionais. Por um lado havia excesso de oferta e por outro lado a elevada sazonalidade deste tipo de turismo levou a uma subutilização deste tipo de embarcações que se solucionou realizando cruzeiros em zonas diversas de acordo com a época do ano. A total salvação veio do turismo de massas mas para que o cruzeiro se popularizasse ocorreram diversas circunstâncias:

- § Realizou-se um enorme esforço publicitário
- § Fomentou-se o conhecimento do produto através de viagens de familiarização destinadas aos profissionais do sector;
- § Diversificou-se a oferta introduzindo-se no mercado de congressos e incentivos;
- § Incluiu-se a tematização
- § Incluiu-se no preço o transporte desde o local de partida /residência do passageiro.

Como resultado do esforço de comunicação os cruzeiros não só se popularizaram como diversificaram o cliente tipo, sendo o cliente tipo deste produto:

§ Homens e mulheres de cerca de trinta anos de idade, profissionais liberais ou executivos, solteiros, que muitas vezes procuram relacionar-se com e conhecer outras pessoas;

§ Casais jovens sem filhos ou casais já mais velhos com os filhos independentes;

§ Viagens de núpcias.

As oportunidades para este tipo de produto são o enorme potencial de crescimento que regista (de acordo com a OMT o cruzeiro será um dos subsectores do turismo que mais crescerá neste século), bem como o facto de geralmente o cliente se manter fiel a este tipo de produto e como tal repete de vez em quando a sua experiência. Uma das consequências da democratização deste produto foi também a redução do tempo de viagem dos 14 dias para 7 a 10 dias.

A procura dos cruzeiros constitui um dos segmentos com maior crescimento não na perspectiva do transporte, isto é, do meio de deslocação para um destino turístico, mas antes na perspectiva de um «produto turístico». De facto, os cruzeiros definem-se como uma fórmula de viagem que combina o transporte com o alojamento e a alimentação e numerosas actividades a bordo como jogos e torneios, diversões, conferências, jogo, actividades para crianças, espectáculos, concertos e visitas terrestres nas zonas de paragem.

Mediante um pagamento único, previamente fixado para datas de partida e chegada também fixadas, o passageiro adquire uma combinação de serviços incluídos no preço pago. Neste sentido a viagem por cruzeiro configura um pacote, *package tour*, tal como qualquer outra viagem organizada, ou seja, um produto turístico, em que o transporte é apenas um dos seus elementos não podendo ser adquirido separadamente dos restantes componentes.

Os cruzeiros são vendidos em classe única a fim de favorecer uma ambiência descontraída sem diferenciação entre os passageiros: cada passageiro beneficia dos mesmos serviços de todos os outros sem distinção. A diferenciação faz-se apenas através do alojamento: as prestações a bordo são idênticas para todos os participantes e a diferença de preços relaciona-se apenas com o conforto da cabina de alojamento, com a sua dimensão e a sua localização.

Existem, contudo, diferenças entre os barcos e entre as companhias exploradoras em função da dimensão e tonelagem dos navios e da sua categoria. Um cruzeiro num navio de uma companhia pode não possuir os mesmos serviços e a mesma qualidade de outro efectuado noutro navio de outra companhia.

Alguns conselhos úteis:

- Ø As cabines situam-se em diferentes alturas (como os andares de um edifício) e identificam-se com um nome ou uma letra.
- Ø Não há limitação para o número e peso da bagagem;
- Ø Há cofres de segurança à disposição dos clientes; no entanto, em caso de roubo a empresa não se responsabiliza;
- Ø As refeições são servidas por turnos e geralmente há dois para cada refeição. As excursões devem reservar-se e pagar antecipadamente. É aconselhável perguntar em que idioma se realizam.
- Ø A assistência médica não está incluída pelo que muitas vezes faz-se um seguro o que não encarece demasiado a viagem. Os cruzeiros dispõem contudo de serviço médico a bordo e na maioria dos casos dispõem de mini hospitais.
- Ø Dispõem de lavandaria embora a utilização deste serviço não esteja incluída no preço;
- Ø É hábito dar uma gorjeta única no fim do cruzeiro;
- Ø Por enquanto e salvo em cruzeiros de luxo não se admitem animais a bordo;
- Ø Podem utilizar-se a maioria dos cartões de crédito
- Ø O tipo de roupa aconselhável depende do tipo de cruzeiro pelo que é melhor questionar este aspecto.

Vantagens:

- Ø Não é um produto caro tendo em conta que se trata de um “tudo incluído” com excepção das visitas facultativas, as bebidas e outro tipo de serviços referidos;
- Ø Tem um elevado nível de conforto

- Ø Os cruzeiros tal como os comboios turísticos ou as viagens combinadas em autocarro, permitem conhecer muitos lugares num curto espaço de tempo.
- Ø entretenimento é contínuo e diversificado através da animação e de outras actividades que estão incluídas no preço
- Ø Podem-se realizar combinações como cruzeiros com estadas prolongadas em alguns portos sobretudo praias como acontece nos cruzeiros pelas ilhas gregas, ou então cruzeiros combinados com circuitos terrestres como é o caso de Florida o Walt Disney.

Desvantagens:

- Ø Falta de espaço – embora seja o tipo de transporte com maior mobilidade a verdade é que a maior parte da viagem é passada no barco.
- Ø Enjoos
- Ø Estar “fechados” no alto mar

Embora exista uma grande difusão de cruzeiros por vários pontos do globo, os grandes pólos de atracção localizam-se no mar das Caraíbas, com partida de Miami, e no Mediterrâneo. Outras zonas importantes são o Alasca, a Europa do Norte, o mar Báltico e a Ásia/Pacífico. Em Portugal as principais zonas de atracção de cruzeiros são Lisboa, que ocupa o primeiro lugar entre os portos do Atlântico europeu com cerca de 280 escalas (incluindo embarques e desembarques) e cerca de 200 mil passageiros, e o Funchal, na Madeira.

O mercado dos cruzeiros é um dos que se apresenta com mais rápido crescimento: entre 1995-1998 a capacidade oferecida apenas pelas oito maiores organizações de oferta aumentou cerca de 45% e estima-se que o mercado emissor europeu cresça à taxa média anual de 15%. De acordo com a Passenger Shipping Association, 8,2 milhões de passageiros realizaram em 1998 cruzeiros em todo o mundo o que representa um crescimento de 9,8% relativamente ao ano anterior.

Um dos efeitos positivos dos cruzeiros é o movimento que provocam nos locais de visita mas as possibilidades de permanência e largada de passageiros em terra durante a

mesma, que são muito importantes do ponto de vista económico para os locais visitados, depende da oferta turística existente:

- a) atractivos diversificados de fácil e rápido acesso;
- b) pacote de serviços terrestres complementares com excursões e visitas;
- c) oferta de pacotes abrangendo diferentes pontos turísticos na região podendo variar de 1 a 3 noites.

Não nos devemos esquecer que este tipo de produto também actua como redistribuidor de riqueza já que se abastece de tudo quanto necessita nos portos onde faz escalas: combustível, comida, etc. Também cumpre esta função redistribuidora de bens e serviços turísticos que adquirem os turistas nas visitas que realizam nos portos e os impostos que pagam os barcos por entrar e permanecer nos mesmos.

Finalmente, a navegação fluvial e lacustre é também um importante modo de transporte turístico não só na travessia dos rios e lagos mas também na realização de cruzeiros. Estes constituem importantes produtos turísticos tal como se verifica em relação aos cruzeiros marítimos. São exemplos os cruzeiros nos rios Nilo, Mississípi, Reno, Douro, Danúbio e Li, em Guilin (China), ou nos lagos do Canadá, dos EUA ou da Suíça.

Transportes aéreos

Assim como a produção em massa foi possível graças ao transporte que permitiu a colocação dos produtos nas zonas geográficas mais distantes também o transporte, em especial o transporte aéreo, permitiu que o turismo se tenha transformado numa das principais actividades económicas mundiais.

Com efeito, a evolução do transporte aéreo exerceu uma influência decisiva no turismo internacional no decurso das últimas quatro décadas, tendo-se afirmado como meio de transporte acessível a vastas camadas da população, sobretudo com o desenvolvimento dos voos fretados (*charter flights*) a partir dos anos 60 e com a desregulamentação a partir de 1978.

O desenvolvimento dos voos fretados (*charter*) é um dos grandes responsáveis pelo crescimento contínuo da procura do transporte aéreo e pela emergência de novas formas de turismo através dos pacotes de viagens. À medida que a tecnologia foi avançando,

melhorou a eficácia e a rendibilidade dos aviões, possibilitando aos operadores turísticos a redução dos preços e a abertura de mercados mais distantes. Assim desenvolveram-se muitos centros turísticos em diferentes regiões do mundo graças ao estabelecimento de serviços aéreos adequados.

Por sua vez, a desregulamentação operada nos EUA e que inicialmente produziu mudanças profundas no mercado veio provocar um acréscimo da procura dos transportes. Até ao fim da década de 70 o Civil Aeronautics Board (CAB) limitava a concorrência entre as companhias americanas de aviação através da atribuição de direitos de tráfego e da aprovação das tarifas e pela concessão de subsídios. Em consequência os preços eram muito elevados e os voos realizavam-se com um número reduzido de passageiros. As críticas e o movimento de liberalização a partir de meados de 70 levaram à aprovação em 1978 do *Air Deregulation Act* que comportava como principais medidas a possibilidade de obtenção de direitos de tráfego em todos os itinerários e a liberdade de fixação de tarifas.

As consequências desta desregulamentação, posteriormente seguidas pela União Europeia entre 1993 e 1997, traduziram-se no acréscimo da concorrência, ampliação da oferta, redução do preço médio do transporte aéreo e do aumento do número de passageiros.

A acelerada evolução do transporte aéreo (com um crescimento médio anual de 5% a partir de 1959) e o seu alargamento a todos os pontos do globo provocou importantes transformações no turismo. A sua influência operou-se a vários níveis mas principalmente nos seguintes aspectos:

- a) Planetarizou o turismo porque permitiu a passagem do turismo regional para o turismo intercontinental. Antes da aviação os transportes intercontinentais eram efectuados por barcos (os transatlânticos) de grande porte que demoravam vários dias a chegar ao seu destino o que desencorajava as viagens de recreio. O avião substituiu os barcos que faz o mesmo trajecto em apenas algumas horas;
- b) Massificou o turismo dos países longínquos. A dificuldade de acesso não permitiu, durante muitos anos, que os destinos distantes se desenvolvessem turisticamente, mas as facilidades introduzidas pelo transporte aéreo levaram a que seja em relação a eles que a procura mais cresce;

c) Banalizou os transportes aéreos por influência dos voos fretados. A possibilidade de viajar de avião era reservada a elites mas os charter flights popularizaram as viagens aéreas;

d) Permitiu a redução do custo do transporte. O progresso tecnológico conduziu ao aparecimento de aviões de grande capacidade que em associação com os voos fretados levou ao embaratecimento das viagens.

Em consequência do desenvolvimento dos voos fretados e do alastramento dos movimentos de liberalização, o transporte aéreo expandiu-se a todos os pontos do globo e assumiu uma maior importância na formação da procura internacional e no desenvolvimento dos destinos turísticos, em particular, durante a última década. Por exemplo, em Portugal, o transporte aéreo, avaliado pelo número de passageiros desembarcados nos principais aeroportos, duplicou apenas no curto período entre 1990/1998 pelo aumento do número de visitantes não residentes que utiliza a via aérea e pelo maior número de viagens realizadas pelos residentes ao estrangeiro e no próprio

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO

Antes do aparecimento dos aviões a noção de soberania do Estado estava ligada ao território e ao mar: os Estados estendiam a sua soberania às águas marítimas e ao território mas não ao espaço aéreo. A ideia de soberania sobre este nasceu com a I Guerra Mundial quando, pela primeira vez, os aviões foram utilizados militarmente o que deu origem à elaboração de princípios jurídicos regulamentadores da utilização do espaço aéreo.

Assim, em 1919 foi assinada em Paris uma convenção multilateral com o objectivo de regulamentar o tráfego aéreo internacional dando origem à criação posterior de duas organizações que gerem a organização deste tipo de transporte:

Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, International Civil Aviation Organization).

É um organismo da ONU criado em 1944, de carácter intergovernamental consagrado à cooperação no estabelecimento das leis internacionais da aviação, na regulamentação dos problemas técnicos e no estabelecimento e uniformização dos procedimentos operacionais relativos à segurança dos voos, e na meteorologia. Os seus objectivos

específicos são:

- § Garantir a segurança e o crescimento ordenado da aviação civil internacional no mundo;
- § Encorajar a arte do desenho dos aviões e as operações para fins pacíficos;
- § Encorajar o desenvolvimento das rotas, aeroportos e as facilidades de navegação aérea para a aviação civil internacional;
- § Conhecer as necessidades das pessoas relativamente à segurança, regularidade, eficiência e economia do transporte aéreo;
- § Encorajar os meios para prevenir a concorrência imoderada;
- § Assegurar que os direitos contratuais de cada país são respeitados e que a cada um deles é garantida a oportunidade de operar nas linhas internacionais
- § Evitar a discriminação entre países contratantes;
- § Promover a segurança dos voos na navegação aérea internacional;
- § Promover, em geral, o desenvolvimento de todos os aspectos da aeronáutica civil e internacional

Em geral o propósito da ICAO é que «a aviação civil internacional possa ser desenvolvida de uma forma segura e ordenada e que os serviços internacionais de transporte aéreo possam ser estabelecidos na base da igualdade e operados de maneira sã e económica.

Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, International Air Transport Association). Organização destinada a uniformizar os procedimentos e tarifas desenvolvendo igualmente uma acção disciplinar relativamente a actuação e comportamento das companhias suas associadas no mercado internacional.

A IATA, criada em 1945, em substituição da Associação Internacional do Tráfego Aéreo, é uma organização privada das companhias aéreas que abrange mais de 80% das linhas aéreas mundiais da qual só podem ser membros as companhias de voos regulares certificadas pelos governos que sejam membros da ICAO. A sua principal função é a de

facilitar o movimento das pessoas e das mercadorias de qualquer ponto da rede aérea mundial para outro pela combinação de qualquer uma das rotas. Esta função pode ser alcançada pela emissão de um único bilhete, adquirido na moeda do país respectivo e válido para qualquer parte pela mesma quantia e qualidade de serviço. As resoluções, das conferências de tráfego que realiza conduzem a uniformização dos bilhetes (um bilhete emitido em Portugal é igual a outro emitido na China, no Brasil ou na Namíbia), das facturas, do controlo das bagagens e outros documentos similares. Estas resoluções coordenam e unificam os procedimentos contabilísticos para permitir as reservas e as conexões rápidas entre as linhas. Também criam e mantêm padrões estáveis de tarifas internacionais.

A IATA, em geral, assegura a cooperação e a coordenação entre as companhias aéreas e entre estas e a ICAO, em vários domínios:

§ Normalização administrativa e técnica;

§ Compensação financeira: funciona como uma câmara de compensação dos bilhetes que têm de ser pagos as várias companhias pela utilização das suas rotas quando adquiridos a outras companhias, como é o caso de um bilhete comprado e emitido pela TAP que transporta o passageiro apenas na sua rota mas no resto da viagem tem que ser transportado por outra ou outras companhias a quem deve ser paga a parte correspondente. Suponhamos a seguinte situação: o residente do país A pretende visitar o país B passando algum tempo no país C. O passageiro pode deslocar-se para C numa companhia aérea do seu país A(X) e depois deslocar-se para o país D numa companhia aérea do país C(W), para aí tomar o avião para o país B numa companhia aérea do país D(Y). Do país B partirá numa companhia aérea deste (Z), para o país E para daí regressar ao seu país na companhia aérea de origem (X). Isto é, o passageiro que comprou o seu bilhete na companhia aérea do país A utilizou-se de mais três companhias aéreas doutros países até regressar. Ora o preço que pagou terá de ser repartido, em função dos itinerários seguidos por todas estas companhias, tarefa que se inclui na função da compensação financeira da IATA através do sistema de liquidação bancária desenvolvido pelo Bank Settlement Plan.

§ Relação com as agências de viagens (acreditação para venda de bilhetes): as agências de viagens só podem vender bilhetes de avião para transportes aéreos regulares quando acreditadas pela IATA.

No seio das conferências de tráfego, as companhias negociam as tarifas internacionais e depois são submetidas à aprovação dos governos a quem também são submetidas as regras estabelecidas pela IATA para aprovação.

Nos últimos anos, contudo, estas funções da IATA (sobretudo no que respeita a tarifas) têm sido reduzidas por efeito da desregulamentação e quase desapareceram das suas competências.

Além destas duas principais organizações do transporte aéreo existe uma terceira, a IACA (International Air Carrier Association) fundada em 1971, que agrupa as companhias aéreas de voos fretados mas sem a importância nem a influência das anteriores.

Direitos de tráfego

Os direitos de tráfego estabelecem as liberdades de circulação no espaço aéreo e são obtidos através da concessão dada pelos governos para uma ou mais companhias aéreas operarem para um determinado país ou atravessarem o seu espaço aéreo assistindo-lhe o direito de transportar carga e passageiros. Uma companhia aérea portuguesa para operar para a Alemanha terá de obter autorização dos governos português e alemão para levantar voo e aterrar mas também terá de obter autorização para sobrevoar os respectivos espaços aéreos bem como os da Espanha, França e da Suíça se tiver de sobrevoar estes países. Estes direitos, consignados na Convenção de Chicago de 1944, sob a forma de acordos multilaterais, criaram as bases para um sistema coordenado do tráfego aéreo a nível internacional e deram origem às chamadas liberdades aéreas que repousam nos seguintes princípios:

PRIMEIRA LIBERDADE

De acordo com esta liberdade uma companhia aérea X de um país A que pretende voar para o país C obtém autorização para sobrevoar o país B. Consiste, portanto, no privilégio de voar através do território de outro país mas sem aterrar, ou seja, o direito de uma companhia de uma nação sobrevoar outra nação.

SEGUNDA LIBERDADE

A companhia X do país A ao deslocar-se para o país C obtém autorização do país B para aí poder aterrar por razões técnicas. Consiste no privilégio de uma companhia aterrar no país (ou nos países) que tem de sobrevoar para atingir o seu destino mas apenas por razões técnicas não relacionadas com o tráfego de pessoas, por exemplo, para abastecimento de combustível. É, portanto, o direito de uma companhia aérea de uma nação fazer uma aterragem noutra nação por razões técnicas e de reaprovisionamento.

TERCEIRA LIBERDADE

A terceira liberdade consiste no direito de uma companhia aérea de um país transportar passageiros do seu país de origem para outro país. De acordo com esta liberdade uma companhia aérea de um país A ao voar para o país C pode obter o direito de desembarcar passageiros, correio e carga embarcados no país A mas não os embarcados no país C.

QUARTA LIBERDADE

Consiste no direito de transportar passageiros para o país da companhia provenientes doutro país. Segundo esta liberdade uma companhia de um país A ao voar para o país C pode embarcar passageiros, correio e carga destinados ao território do país A.

QUINTA LIBERDADE

É a liberdade mais completa do conjunto das liberdades consagradas pela Convenção de Chicago e consiste no privilégio concedido a uma companhia do país A com destino ao país C, embarcar e desembarcar passageiros, correio e carga no país B. Consiste, portanto, no direito de transportar passageiros entre dois países por uma companhia de um terceiro numa rota começando e terminando no seu país de origem.

Posteriormente à Convenção de Chicago foram estabelecidas mais três liberdades do transporte aéreo que a seguir se descrevem.

SEXTA LIBERDADE

Consiste no privilégio de transportar passageiros, correio e carga entre dois países B e C num avião que não é o da nacionalidade de nenhum destes países mas que opera via país da nacionalidade do avião (A), ou seja, é o direito de tráfego entre dois países estrangeiros por uma companhia aérea de um terceiro em duas rotas que os ligam com este.

Exemplo: A TAP transporta passageiros de Nova Iorque para Lisboa, onde são transferidos para outro avião da TAP no qual viajam para Roma. A TAP, que é portuguesa, transporta passageiros dos EUA para Itália.

Os países cuja localização possibilita às suas companhias aéreas boas oportunidades para explorar a sexta liberdade são os seus grandes defensores mas aqueles que originam e atraem grandes volumes de tráfego não estando, contudo, bem colocados nas rotas aéreas mundiais não vêem favoravelmente esta liberdade.

SÉTIMA LIBERDADE

Consiste no privilégio de transportar passageiros, correio e carga entre dois países numa linha aérea que não está associada com nenhum dos dois países. Será o caso de uma companhia aérea espanhola adquirir o direito de efectuar transportes entre Lisboa e Londres.

OITAVA LIBERDADE OU CABOTAGEM

É o privilégio de uma companhia aérea de um país transportar passageiros dentro de outro país numa rota com origem ou destino no seu país de origem.

Uma companhia aérea inglesa que voa para Faro pode transportar passageiros de Lisboa ou do Porto para Faro.

DOMÉSTICO

Direito da companhia aérea de um país transportar passageiros dentro do território desse país.

Categorias de voos

Como já vimos, até finais dos anos 70 vigorou o princípio da regulamentação restrita do uso do espaço aéreo não só nas ligações entre os diversos países mas também no interior dos próprios países. As liberdades acabadas de apresentar mantinham-se em plenitude mas com a recente onda de liberalização do transporte aéreo a aplicação destas liberdades, embora ainda se mantenham válidas, perdeu acuidade. Por exemplo, Portugal manteve com os Estados Unidos da América uma política de restrições à liberdade do tráfego aéreo mas recentemente (Dezembro de 1999) estabeleceu com o respectivo Governo um acordo que define a liberalização do espaço aéreo entre os dois países com as seguintes consequências: a partir de agora qualquer companhia aérea portuguesa ou americana poderá não só voar livremente para cada um dos destinos, mas também dentro dos destinos e a partir de um qualquer destino nos dois países. Assim, qualquer companhia americana poderá voar para Portugal com a frequência que entender, para qualquer destino e estender um percurso a outros destinos dentro de Portugal. Poderá ainda operar livremente dentro de Portugal sem que o início do respectivo voo tenha sido nos EUA bem como operar a partir de um qualquer país, por exemplo, da Europa para Portugal. Deste modo Portugal reconheceu às companhias americanas a totalidade das liberdades acabadas de referir.

Há, contudo, que distinguir dois tipos de voos com características distintas: os serviços de voos regulares e os serviços de voos fretados (*charter*):

§ Linhas Aéreas Regulares (Scheduled Flights). Neste caso as companhias aéreas obtêm autorização para operar numa determinada rota (Lisboa/Londres, Lisboa/Porto), por um tempo indeterminado, de forma regular e contínua, com horários e dias de operação fixos, só podendo alterá-los por acordo das autoridades aeronáuticas dos países envolvidos. Os seus serviços são abertos ao público em geral na base de um bilhete individual e incluem os voos adicionais que ocasionalmente tenham de ser realizados por excesso de procura Estes voos que eram tradicionalmente operados por companhias de bandeira dos países mas, com a liberalização aérea passaram também a ser operados por outras companhias aéreas

privadas, oferecem voos cujas normas de conforto, rotas a seguir e a frequência dos serviços são fixados antecipadamente e controlados pela IATA. Como a concorrência entre as companhias é cada vez maior e como o produto oferecido é homogêneo a diferenciação entre elas produz-se essencialmente pela qualidade e variedade dos serviços oferecidos: simpatia do pessoal, comodidade, espaço entre assentos mais amplo, refeições, cumprimento de horários, etc.

- § Voos Fretados (*Charter flights*). Realizados por companhias regulares ou especializadas. Para a realização destes voos as companhias que os operam obtêm autorização para realizar um ou mais voos ou séries de voos. Trata-se de voos realizados em função da procura cujo regime tarifário é independente e obedece às leis do mercado. São utilizados por facilitar a deslocação dos turistas até aos seus destinos normalmente integrados em pacotes turísticos, ou a pedido, mas também podem oferecer apenas o (lugar os chamados «voos secos») com uma tendência de crescimento acelerado dado o aumento do número de voos independentes, isto é, de pessoas que não comprem packages.

Enquanto os voos regulares se destinam a uma clientela indiscriminada (viagens de negócios, deslocações profissionais), os voos fretados são destinados principalmente a turistas e não se produzem com a mesma frequência e regularidade que aqueles.

Em regra são fretados pelos operadores turísticos que organizam viagens para destinos determinados, com um volume de passageiros previamente determinado e em certas épocas do ano.

Com a desregulamentação do transporte aéreo a posição dos voos fretados reforçou-se: a remoção das restrições legais e a redução da distinção entre voos fretados e voos regulares aumentou o poder das companhias charter que passaram a deter igual protecção de acordo com as leis da concorrência europeia. Mantém-se, contudo, a natureza do produto oferecido por elas: a inclusive tour, que é um pacote constituído pelo transporte de ida e volta, alojamento e outros serviços vendidos por um preço único.

Este tipo de voos opera-se fundamentalmente na Europa onde o número de passageiros transportados desta forma representa à volta de 50% do volume dos transportes regulares quando a média mundial pouco ultrapassa os 10%.

§ Pacote de viagens aéreas em voos regulares (*inclusive tours* ou IT). Consistem em viagens de ida e volta num percurso de linhas regulares, incluindo obrigatoriamente uma estada (alojamento, excursão), por um preço reduzido e comunicado confidencialmente às agências de viagens associadas que concebem o package IT. Existem uma tarifa IT individual (partida à vontade) e uma tarifa IT de grupo em que a data de partida é fixa.

As viagens IT surgiram em consequência da necessidade de os transportadores aéreos preencherem a sobrecapacidade resultante do aumento das suas frotas. No entanto, em consequência da desregulamentação aérea, este tipo de voos tem vindo a perder importância.

A aviação comercial

Companhias aéreas – são empresas que exploram o transporte aéreo civil de passageiros e de mercadorias.

Em função do tipo de serviço que prestam podem classificar-se em:

1 – **Regulares** – realizam sempre os seus voos independentemente da quantidade de passageiros, de acordo com o percurso, calendário e horários fixados e publicados

- a) Companhias de 1º nível – exploram voos internacionais de longa distância e utilizam aviões de grande capacidade e longo alcance;
- b) Companhias de 2º nível – realizam voos nacionais de média ou curta distância e também recebem o nome de domésticas;
- c) Companhias de 3º nível ou regionais – cobrem pequenas distâncias normalmente entre países vizinhos.

2 – **Companhias Charter** – nasceram do e para o turismo e os voos tinham inicialmente um carácter excepcional. Actualmente os voos *charter* são feitos em série e

as companhias que inicialmente utilizavam aviões em segunda mão têm hoje uma dinâmica e um investimento tão avultado como as regulares.

3 – **Aerotáxis** – São utilizados por este tipo de companhia aviões com 15 ou 20 lugares no máximo e trata-se de um serviço mais personalizado (flexibilidade de horário, possibilidade de percorrer rotas não previstas nas linhas regulares, etc.)

Principais empresas fabricantes

Boeing Co (fusão em 1997 entre a Boeing e a MacDonell Douglas) – origem americana;

Airbus – consórcio europeu

Tupolev – Rússia

Casa – Espanha – especializada em transporte regional, participa em projectos europeus como seja a fabricação de aviões Airbus ou na construção de aviões de combate europeus)

Concorrência .- áreas onde as empresas podem concorrer:

- a) **conforto** – na viagem, nos serviços prestados (alimentação, relaxe, dormir, etc.,)
- b) **tarifas e segurança** – regulares versus *charter*. As tarifas mais baixas podem significar redução nos custos de manutenção e conseqüentemente na segurança. Um avião deve submeter-se a uma operação de revisão cada 5.000 horas de voo e depois o mesmo deve fazer uma viagem de teste de várias horas, sem passageiros e só depois um inspetor de Aviação Civil passa a autorização definitiva.

No que respeita à relação entre as companhias aéreas e as agências de viagem as primeiras têm tentado “ultrapassar” este tradicional canal de distribuição, se não de todo, pelo menos reduzindo as comissões.

Concentração empresarial

Alianças entre companhias aéreas

Conceito de codesharing – acordos para operar em determinadas rotas de forma partilhada, aproveitando os percursos que para cada companhia forem mais rentáveis.

Esta fórmula foi a origem das actuais alianças multilaterais e a compra de acções que por sua vez levaram a fusões e aquisições.

Infra-estruturas – Aeroportos – Características

Infra-estrutura capaz de assistir o avião:

- aterragem e descolagem;
- estacionamento, reparações e manutenção;
- fornecimento (combustível, catering);
- carga e descarga (mercadorias e pessoas)

Transformam-se também em centros comerciais e centros de negócios.

Por questões de segurança, ambientais e de poluição situam-se fora das grandes cidades.

Partes de um aeroporto

Pistas

Terminais de passageiros e tripulação (a parte comercial e de negócios encontra-se nesta zona, bem como, informação, alfândega, polícia, etc.)

Terminais de carga

Instalações aeroportuárias (torres de controlo, serviços de telecomunicações, etc.)

Serviços de assistência a aviões

Conceito de Hub – um aeroporto funciona como Hub (distribuidor) para uma companhia quando é o aeroporto base da mesma, servindo de “alimentador/fornecedor” de outros voos. Distingue-se de “feeder” porque estes são distribuidores de viagens de curta distância.

Aeroportos e Navegação Aérea – ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. tem a cargo a gestão, exploração e desenvolvimento dos aeroportos de Lisboa (Portela), Porto (Francisco Sá Carneiro), Faro, Ponta Delgada (João Paulo II) Santa Maria, Horta e Flores.