

# ESTUDOS DA COMPETITIVIDADE DO TURISMO BRASILEIRO



INFRA-ESTRUTURA

**PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Luiz Inácio Lula da Silva

**MINISTRO DO TURISMO**

Walfrido dos Mares Guia

**SECRETÁRIO EXECUTIVO**

Márcio Favilla Lucca de Paula

**SECRETÁRIA NACIONAL DE PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**

Maria Luisa Campos Machado Leal

**SECRETÁRIO NACIONAL DE POLÍTICAS DE TURISMO**

Airton Nogueira Pereira Junior

**DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

Pedro Gabriel Wendler

**COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES MULTILATERAIS**

Fernanda Maciel Mamar Aragão Carneiro

**COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES SUL-AMERICANAS**

Patric Krahl

**GESTÃO TÉCNICA**

Adriane Correia de Souza

Camila de Moraes Tiussu

Clarice Mosele

**CENTRO DE GESTÃO E ESTUDOS ESTRATÉGICOS**

Lucia Carvalho Pinto de Melo

Presidenta

Lélio Fellows Filho

Chefe da Assessoria Técnica

**COORDENADORES RESPONSÁVEIS**

Luciano Coutinho

Fernando Sarti

Universidade de Campinas - NEIT/UNICAMP

## APRESENTAÇÃO

Nos últimos quatro anos, o turismo brasileiro vem respondendo aos desafios representados pelas metas do Plano Nacional do Turismo. Governo Federal, empresários, terceiro setor, estados e municípios trabalharam juntos para colocar em prática uma nova política para o turismo. Pela primeira vez na história, o turismo tornou-se prioridade de Governo, com resultados positivos para a economia e o desenvolvimento social do País.

O Ministério do Turismo contabiliza muitas vitórias conquistadas: a ampliação da oferta de roteiros turísticos de qualidade; aumento dos desembarques nacionais; incremento no número de estrangeiros visitando o País; aumento dos investimentos diretos; elevação na entrada de divisas e geração de renda e empregos para os brasileiros.

No entanto, algumas reflexões se impõem sobre o futuro do turismo brasileiro. Um mundo cada vez mais dinâmico e competitivo e as transformações da economia mundial trazem novas e desafiadoras exigências para todos, sem exceção. Dentre elas, a de que é necessário assegurar os interesses nacionais e um desenvolvimento sustentado e sustentável. Como fazer isso em longo prazo? E mais: qual o padrão de concorrência vigente no mercado internacional; qual estratégia o turismo brasileiro deve assumir para competir; qual o melhor modelo de desenvolvimento para o turismo no País; quais as oportunidades estão colocadas para as empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, que ameaças existem para elas nesse mercado? Finalmente, o desafio maior: como promover uma inserção ativa e competitiva do turismo brasileiro na economia mundial?

Buscando analisar esse cenário e encontrar respostas aos desafios que ele coloca, o Ministério do Turismo realizou um trabalho junto com o Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE), que resultou neste rico material. Os Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial reúnem o trabalho de grandes especialistas de vários centros de pesquisa do Brasil.

Os Estudos foram idealizados com o objetivo de incentivar o debate sobre os rumos do turismo brasileiro, considerando seus principais aspectos e segmentos. O Brasil é aqui comparado com casos internacionais de sucesso para fazer face aos desafios que se põem: as novas tecnologias, as alianças estratégicas, fusões, aquisições e o processo de concentração, o fortalecimento e a internacionalização de nossas empresas, a sustentabilidade ambiental e a preservação das culturas locais.

O Ministério do Turismo convida todos os agentes do setor a uma ampla discussão para a construção coletiva e democrática de um futuro Programa de Competitividade Para o Turismo Brasileiro. As bases para este futuro sustentado estão aqui, nestes Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial para o Turismo.

**Walfrido dos Mares Guia**  
**Ministro do Turismo**

#### **NOTA:**

**O presente documento é propriedade do Governo Federal e é disponibilizado gratuitamente para avaliação dos profissionais do turismo brasileiro. Seu objetivo é ampliar o debate nacional sobre o futuro do setor, assim como de fomentar a pesquisa nesse campo do conhecimento, consistindo numa *versão preliminar*, que deverá sofrer alterações ao longo do primeiro semestre de 2007, incorporando sugestões e críticas a partir de debates com agentes selecionados do turismo brasileiro. Seu conteúdo não representa a posição oficial do Ministério do Turismo, sendo de inteira responsabilidade de seus autores.**

## Sumário

<b>1. Introdução do tema e apresentação:</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Competitividade e infraestrutura: comparações internacionais</b> .....	<b>10</b>
<b>3. Infra-estrutura e Turismo no Brasil: deficiências e potencialidades</b> .....	<b>24</b>
3.1. Infra-estrutura de acesso: um estudo sobre as condições atuais e implicações sobre o desenvolvimento da atividade turística. ....	27
3.1.1 - Infra-estrutura aeroportuária no Brasil: Características Atuais e perspectivas de ampliação .....	28
3.1.2 - Infra-estrutura rodoviária no Brasil: Comparações estaduais e perspectivas.....	41
3.1.3 - Infra-estrutura de acesso no Brasil: Inter-relação Modal e competitividade do turismo.....	64
3.2. Infra-estrutura urbana e Turismo: Características gerais e competitividade .	67
3.2.1. Infra-estrutura básica e sustentabilidade da atividade turística no Brasil .....	68
3.2.2. Comunicação e turismo no Brasil recente: evidências gerais.....	79
3.3 Infra-estrutura de acesso e recepção: contribuição para a competitividade do turismo.....	86
<b>4. Conclusões e considerações finais</b> .....	<b>105</b>
<b>5. Bibliografia Utilizada</b> .....	<b>110</b>
<b>6. Anexo estatístico</b> .....	<b>112</b>

## Tabelas

Tabela 1 - Índice de Infra-estrutura - WTTC - ranking de países selecionados (2004) .....	12
Tabela 2 - Índice de Infra-estrutura Rodoviária - WTTC - .....	14
Ranking de países selecionados .....	14
Tabela 3 - Índice de Infra-estrutura Ferroviária - WTTC -.....	15
Ranking de países selecionados (2004).....	15
Tabela 4 - <i>Ranking</i> de aeroportos mundiais segundo número de passageiros transportados (2005) .....	17
Tabela 5 - Fluxo de Passageiros nos Principais Aeroportos Brasileiros (2005) .....	18
Tabela 6 - Ranking dos melhores aeroportos segundo infra-estrutura para passageiros (2005) .....	19
Tabela 7 - Índice de acesso à Infra-estrutura sanitária - WTTC - .....	20
Ranking de países selecionados (2000).....	20
Tabela 8 - Índice de acesso à Infra-estrutura de água potável - WTTC - .....	22
<i>Ranking</i> de países selecionados (2000) .....	22
Tabela 9 - Viagens Domésticas por modal de transporte em 2001 (em %) .....	27
Tabela 10 - Entradas de Turistas no Brasil segundo modal de transporte em número de turistas e % do total (2004/2005).....	28
Tabela 11 - Aeroportos Infraero no Brasil - Localização e Capacidade de recepção e movimentação de passageiros (2005) .....	29
Tabela 12 - Aeroportos da Infraero com elevados índices de utilização de capacidade (2005) .....	32
Tabela 13 - Investimentos (em R\$ mi) e Capacidade (milhões de pax/ano) dos aeroportos da Infraero entre 2001 e 2005 .....	34
Tabela 14 - Principais aeroportos regionais do Brasil não administrados pela Infraero .....	36

Tabela 14 - Número de companhias aéreas atuantes* em aeroportos regionais, segundo estado de referência. ....	39
Tabela 15 - <i>Ranking</i> nacional de estradas no país - densidade e extensão (2004) .....	43
Tabela 16 - <i>Ranking</i> de estradas estaduais segundo pavimentação e duplicação .....	45
(percentagem em relação ao total da malha rodoviária estadual) - 2004 .....	45
Tabela 17 - Índice de avaliação do estado geral das rodovias brasileiras .....	47
(por Unidade da Federação) - 2005 .....	47
Tabela 18 - Índice de avaliação das rodovias brasileiras (pavimento) - 2005 .....	48
Tabela 19 - Índice de avaliação das rodovias brasileiras (sinalização) - 2005.....	50
Tabela 20 - Índice de avaliação das rodovias brasileiras (geometria) - 2005 .....	51
Tabela 21 - Participação das rodovias federais no total da malha* rodoviária dos estados brasileiros ** (2005).....	53
Tabela 22 - Características da malha rodoviária administrada pelo governo federal em cada estado brasileiro (2005).....	55
Tabela 23 - Características da malha rodoviária* administrada pelos governos estaduais** (2005).....	56
Tabela 24 - Extensão das rodovias privatizadas segundo estado no Brasil (2005) .....	59
Tabela 25 - Acompanhamento da CIDE, investimentos em transporte (em milhões de reais) e contingenciamento (% da arrecadação) - 2002/2006* .....	61
Tabela 26 - Infra-estrutura básica: desempenho Brasil (em % de pessoas cobertas).....	68
Tabela 27 - Infra-estrutura básica: desempenho das regiões.....	70
(em % de pessoas cobertas).....	70

Tabela 28 - Infra-estrutura básica: desempenho por Estado .....	70
(% de pessoas com acesso aos serviços).....	70
Tabela 29 - Infra-estrutura básica, desempenho por capital estadual.....	73
(% de pessoas com acesso aos serviços).....	73
Tabela 30 - Infra-estrutura básica: capitais x microrregiões, Norte e Nordeste ....	74
(% de pessoas com acesso aos serviços).....	74
Tabela 31 - Infra-estrutura básica: capitais x microrregiões, Sul, Centro Oeste e Sudeste (% de pessoas cobertas).....	77
Tabela 32 - Infra-estrutura básica: acesso a meios de comunicação por Estado (em %) .....	80
Tabela 33 - Disponibilidade de computadores e telefones nos domicílios.....	82
Regiões Norte e Nordeste - (1991 e 2000).....	82
Tabela 34 - Disponibilidade de computadores e telefones nos domicílios.....	83
Regiões Sul, Centro Oeste e Sudeste (1991 e 2000) .....	83



## **1. Introdução do tema e apresentação:**

A relação positiva entre infra-estrutura e desenvolvimento é um dos raros consensos na análise econômica. Apesar das dificuldades para mensuração desta relação em termos quantitativos, é ponto passivo que o desenvolvimento das grandes economias nacionais esteve associado a um grande investimento em infra-estrutura (Rozas & Sanchez, 2004).

Regra geral, no Brasil a desaceleração dos investimentos dessa categoria constitui, particularmente após a década de 1980, um reconhecido gargalo para a expansão das distintas atividades econômicas e do desenvolvimento social. Tal fato ocorreu de maneira similar em toda a América Latina após a chamada “crise da dívida” externa, iniciada em 1982, e está relacionado à crise dos estados nacionais e, neste caso específico, ao padrão de financiamento dos investimentos públicos no setor. Cabe ressaltar que mesmo a inflexão no modelo de participação estatal na economia, através da desregulamentação, e a introdução de mecanismos de estímulo ao investimento privado, adotadas em sua grande maioria nos anos noventa, não foram capazes de atender a demanda crescente por estes serviços nos anos subseqüentes à reforma (Rozas e Sanchez, 2004; Cano, 1999).

No que se refere especificamente às atividades ligadas ao turismo o quadro não é diferente: um conjunto de entraves a esta atividade está relacionado à abrangência e qualidade dos serviços que provém acesso e recepção aos turistas. Mais do que isso, a dificuldade de coordenar ações e investimentos em ambas as áreas de maneira estruturada coloca em risco a sustentabilidade e o desenvolvimento do enorme potencial da atividade no país.

Nesse contexto, os limites impostos à expansão do turismo pela ausência de infra-estrutura adequada apresentam duas dimensões. A primeira delas se refere à disponibilidade dos serviços, sem os quais as atrações turísticas não podem sequer entrar em contato com o mercado consumidor. A segunda decorre da incapacidade de expandir as distintas infra-estruturas de maneira

eficiente e em compasso com o aumento da demanda turística, garantindo equilíbrio sócio-ambiental e econômico de maneira simultânea.

A necessidade de se ampliarem os conhecimentos acerca da relação entre infra-estrutura e competitividade do turismo, bem como das relações de interdependência e complementaridade entre os diferentes serviços de infra-estrutura orientam o presente estudo. Além disso, ampliar o estoque de ferramentas para o planejamento, ampliação e coordenação de novos investimentos tanto no setor de transportes como em serviços de infra-estrutura receptiva são cruciais para elevar quantitativamente e qualitativamente os fluxos econômicos da indústria nacional de turismo.

A relação direta entre presença de infra-estrutura e sustentabilidade da atividade turística pode ser identificada na capacidade de, simultaneamente, “levar” um número crescente de visitantes a determinado local, “acomodá-los” com qualidade, sem deixar de lado o equilíbrio intertemporal da atividade turística, inclusive em seus aspectos sócio-ambientais. Outra vez, a utilização de um planejamento adequado e de um padrão de exploração turística equilibrado em termos infra-estruturais, além de auxiliar o crescimento da economia local, pode prevenir o desgaste/esgotamento do próprio objeto do turismo.

No que se refere especificamente ao Brasil, a gestão e operação eficiente do binômio aeroportos-rodovias constitui ponto nevrálgico para criação de estímulos aos fluxos para pontos turísticos ou para criação de novas localidades. Em um país de grande extensão geográfica e insignificante malha ferroviária<sup>1</sup>, os aeroportos são peças centrais na organização do acesso aos serviços turísticos nacionais. Tal fato torna-se essencial no que tange à viabilização do transporte de turistas estrangeiros.

Em relação à atração dos turistas, o aeroporto é a primeira e última referência do país para os viajantes. Nesse sentido, sua gestão eficiente não está relacionada apenas à manutenção de investimentos que permitam a absorção

---

<sup>1</sup> Especialmente àquela vinculada ao transporte de passageiros.

de um volume crescente de pousos e decolagens, como também à presença de sinalização adequada, à disponibilidade de serviços complementares, locadoras de veículos, malha rodoviária, hotéis e praças de alimentação (Palhares, 2001). Cabe ressaltar que este é o meio de transporte utilizado, sobretudo, pelos turistas de maior poder aquisitivo e com maior potencial de gasto.

Por sua vez, a malha rodoviária e os aeroportos regionais são os responsáveis pela capilarização da rede de acesso e pela viabilização de potencial turístico em localidades isoladas e de menor porte, quando comparadas aos grandes centros e cidades turísticas do Brasil. O equilíbrio de desenvolvimento e interligação dos diferentes modais pode representar a “aproximação” entre distintas localidades turísticas, incrementando a possibilidade de atração de turistas para **regiões** e não apenas uma única cidade ou destino (Palhares, 2003). A elevação das opções turísticas em localidades próximas certamente é um dos fatores competitivos relevantes na atividade em questão.

No que se refere especificamente à malha rodoviária, além da ampliação, manutenção da pavimentação e sinalização de segurança, a sinalização turística adequada, a existência de postos policiais, bem como a disponibilidade de serviços auxiliares – como locais de descanso, alimentação e postos de combustível – também constituem vetores importantes na competitividade do turismo nacional.

Paralelamente, no que se tange a infra-estrutura de recepção, os serviços críticos são aqueles relacionados à qualidade de vida nos locais turísticos, como disponibilidade de energia elétrica, limpeza urbana, saneamento, serviços de comunicação e segurança pública. Tal infra-estrutura está estreitamente relacionada à preservação ambiental, sobretudo nos destinos cujo principal atrativo são recurso naturais e/ou patrimônio histórico-cultural. Além disso, cabe destacar que mesmo que tal infra-estrutura esteja disponível para o turista, sua ausência para a população local ou parte dela pode representar dificuldades na manutenção do equilíbrio sócio-ambiental no médio e longo prazo.

Ainda em relação à infra-estrutura de recepção, a sua disponibilidade pode ser analisada através do desempenho de indicadores que quantificam a presença de infra-estrutura básica, notadamente àqueles associados à qualidade e cobertura das redes de saneamento, acesso à água potável, eletrificação, coleta de lixo e acesso aos meios de comunicação, bem como de hospedagem e serviços de alimentação<sup>2</sup>.

Cabe destacar que a análise realizada neste relatório não tem caráter exaustivo, mas sim o de apontar alguns aspectos da relação contemporânea entre infra-estrutura e a atividade turística no Brasil. Pretende analisar de maneira integrada algumas informações agregadas disponíveis sobre infra-estrutura de transporte e recepção, perdendo, muitas vezes, a capacidade de captar fenômenos locais ou microrregionais. Entretanto, pretende chamar a atenção para a necessidade de construção de uma agenda de investimentos planejada e coordenada por instituições públicas em diversos níveis, agentes do setor e da indústria de infra-estrutura em sentido amplo, com vistas à elevação dos fluxos turísticos de maneira sustentável no médio e longo prazo e, simultaneamente, dos impactos positivos sobre o desenvolvimento sócio-econômico nacional.

O presente trabalho é composto por quatro seções, incluindo esta introdução. Na próxima seção são apresentadas algumas comparações internacionais, realizadas através da análise de indicadores de competitividade de infra-estrutura, de transporte e recepção.

O cerne do trabalho encontra-se na terceira seção. Primeiramente, algumas características da infra-estrutura de transporte no Brasil são investigadas, tendo como referência central o perfil das malhas estaduais e a estrutura dos aeroportos nacionais. Em segundo lugar, características da infra-estrutura de recepção dos estados brasileiros são analisadas em contraste com a de algumas cidades (capitais e grandes receptoras de fluxos turísticos). A

---

<sup>2</sup> Objeto de investigação de trabalhos específicos neste mesmo estudo.

extensão e evolução do acesso às redes de saneamento, água potável, coleta de lixo, energia elétrica e telecomunicações são utilizadas como instrumentos dessa análise. Por fim, são observados os padrões de desenvolvimento da infraestrutura de acesso e recepção de maneira integrada, tendo como ênfase o papel desempenhado pelo equilíbrio entre os dois vetores para desenvolvimento e sustentabilidade de longo prazo do turismo nos estados analisados e no Brasil.

O trabalho se encerra com conclusões finais e algumas propostas de objetivos a serem perseguidos.

## 2. Competitividade e infraestrutura: comparações internacionais

A construção de índices de competitividade das indústrias nacionais de turismo é de grande utilidade para a compreensão dos fluxos turísticos internacionais, para análise dos gargalos, falhas existentes nos países e para adaptação de experiências internacionais positivas visando elaboração de modelos e políticas de desenvolvimento da atividade turística.

A maior dificuldade em elaborar indicadores de abrangência mundial se encontra na qualidade e disponibilidade de estatísticas apropriadas. Um indicador com pretensão de comparar distintos países deve prezar pela simplicidade, pela facilidade de interpretação e deve basear-se em estatísticas confiáveis e de divulgação regular.

O *Competitiveness Monitor* elaborado pela *World Travel and Tourism Council* (WTTC) em conjunto com a *Nottingham University Business School* é uma das tentativas mais elaboradas de construção de indicadores desse perfil. Para construção de uma medida de competitividade do turismo de diversos países foi produzido um indicador com oito dimensões<sup>3</sup>, dentre as quais competitividade da infra-estrutura<sup>4</sup>.

A tabela 1 ilustra o *ranking* do índice de infra-estrutura de 138 países, com destaque para os dez primeiros países, alguns países latino-americanos, alguns dos grandes receptores de fluxos turísticos mundiais e o Brasil.

Em primeiro lugar, verifica-se que o Brasil encontra-se em uma posição bastante ruim, inferior inclusive à parte de seus vizinhos sul-americanos. Dentre os países desse grupo, o Uruguai possui um indicador de excelente nível, similar ao alemão e superior ao de Itália, França e Estados Unidos. Os indicadores de Argentina e México e Brasil, que juntos formam o trio de maiores receptores de turismo da América Latina (AL), são extremamente

---

<sup>3</sup> Competitividade Preço, *Human Tourism*, Infra-estrutura, Meio Ambiente, Tecnologia, Recursos Humanos, Abertura, Social.

<sup>4</sup> Para descrição da metodologia do índice veja-se Gooroochurn & Sugiyarto (2005) ou notas disponíveis no site [www.wttc.org](http://www.wttc.org).

semelhantes, caracterizando um quadro de deficiências relativamente similar para parte considerável da atividade turística na AL.

Dentre o grupo dos maiores receptores de turistas do mundo, a Áustria e o Reino Unido são os países mais bem posicionados, entre as 15 melhores infra-estruturas. O destaque negativo cabe à China que, apesar de ser um dos países com maior crescimento das taxas de desembarque turístico, possui uma das piores qualificações segundo o *ranking* da WTTC.

É evidente que não se deveria esperar uma relação idêntica entre os principais países receptores e os países líderes do *ranking* apresentado. É claro que a infra-estrutura é importante para a atração de turistas, mas inúmeros outros elementos e características dos países e ofertantes de serviços turísticos são importantes e podem compensar deficiências naquele quesito.

Apesar da ressalva apresentada, algumas relações causam incômodos e revelam alguns problemas na construção do índice. Sem cair em discussões acerca do peso que deveria tomar as estatísticas de infra-estrutura de transporte *vis-a-vis* as de recepção, o que levaria a uma discussão fora do escopo deste estudo, podem ser enumeradas algumas distorções importantes no *competitiveness monitor* apresentado pela WTTC.

Um primeiro destaque negativo a ser efetuado diz respeito à ausência de estatísticas acerca da oferta de infra-estrutura de transporte aéreo na composição do indicador. Ora, se este busca explicar causas para a direção dos fluxos turísticos não pode dispensar análise sobre o meio de transporte mais utilizado em viagens internacionais de média e longa distância.

Em segundo lugar, a utilização de estatísticas de quilometragem de estradas de rodagem e de ferro por Km<sup>2</sup> (área do país) evidentemente beneficiará países com menor extensão geográfica. Além deste indicador, poderia se considerar a distância de estradas de rodagem em relação ao número

de passageiros transportados ou em relação à população do país<sup>5</sup> como outros vetores importantes para a competitividade dos destinos turísticos.

Por fim, uma discussão de competitividade não pode prescindir de algum indicador de qualidade. Mais uma vez, as estatísticas de infra-estrutura de transporte carecem de qualificações. Uma estatística de divulgação relativamente abrangente em termos internacionais que poderia ser incorporada diz respeito aos acidentes de trânsito<sup>6</sup>. Tais estatísticas podem servir de *proxy* para o estado de conservação das estradas, bem como de sua sinalização.

A tabela 2 ilustra o ranking de infra-estrutura de estradas de rodagem entre 178 países. Note que, assim como no índice geral, os valores variam entre zero e cem, tendo como referência o melhor e o pior desempenho. Os países selecionados, outra vez, são os dez primeiros do *ranking*, os grandes países receptores, países da América Latina e Brasil. Alguns países com grande extensão geográfica foram incorporados por permitir base de comparação com o Brasil.

Tabela 1 - Índice de Infra-estrutura - WTTC - ranking de países selecionados (2004)

<i>Ranking</i>	País	Índice
1	Malta	100,00
2	Cingapura	90,30
3	Barbados	84,02
4	Bélgica	83,64
5	Holanda	78,90
6	Granada	77,39
7	Suíça	74,78
8	St. Vincent and the Grenadines	74,75
9	Hungria	72,76
10	Áustria	72,52
13	Reino Unido	69,58

<sup>5</sup> Note que a utilização deste último indicador permitiria compensação para os países/regiões de elevada área e pouca densidade populacional.

<sup>6</sup> Algumas estatísticas internacionais sobre acidentes de trânsito podem ser encontradas nos *sites* <http://www.driveandstayalive.com> e <http://www.safecarguide.com>, dentre outros.



20	Austrália	66,63
23	Alemanha	64,78
25	Uruguai	63,75
27	Bahamas	63,28
28	Japão	63,04
38	Colômbia	57,62
40	Cuba	57,20
41	França	56,53
42	Paraguai	56,46
44	Itália	55,72
45	Estados Unidos	55,26
56	Peru	48,61
58	Chile	48,26
65	Espanha	46,32
76	Grécia	41,51
78	Argentina	41,29
79	Equador	40,49
<b>81</b>	<b>Brasil</b>	<b>40,33</b>
83	México	40,13
87	Venezuela	37,73
93	Índia	35,01
95	Bolívia	34,38
98	Rússia	33,33
117	China	26,66
138	Afeganistão	0,00

Fonte: WTTC

Assim como no *ranking* geral, o Brasil se posiciona em torno à octagésima posição. A leitura do índice brasileiro (2,9 entre 0 e 100) deixa clara uma falta de competitividade no que tange ao acesso por estradas de rodagem. A interpretação adequada desta estatística, como já mencionado, deve levar em conta a extensão geográfica do país. Cabe observar que países, como Rússia, China e Austrália - os dois últimos são grandes receptores de turistas - possuem índices menores ou similares ao brasileiro. Mesmo os Estados Unidos, conhecidos por sua grande malha viária, possui um índice relativamente baixo, se comparado com Reino Unido, França, Itália e Áustria, outros grandes centros turísticos mundiais.

Tabela 2 - Índice de Infra-estrutura Rodoviária - WTTC -  
Ranking de países selecionados

<i>Ranking</i>	<i>País</i>	<i>Índice</i>
1	Malta	100,00
2	Barein	71,64
3	Cingapura	71,36
4	Bélgica	64,47
5	Barbados	52,83
6	Holanda	48,82
7	Japão	45,43
8	Granada	43,43
9	Porto Rico	38,45
10	St. Vincent and the Grenadines	37,86
11	Áustria	34,32
18	Itália	23,16
19	França	23,07
22	Reino Unido	21,92
24	Espanha	18,87
30	Índia	15,85
36	Grécia	12,89
45	Estados Unidos	9,77
47	Alemanha	9,39
52	Cuba	7,87
85	<b>Brasil</b>	<b>2,90</b>
93	China	2,58
96	México	2,45
102	Ecuador	2,22
120	Venezuela	1,55
121	Colômbia	1,54
122	Chile	1,51
124	Austrália	1,50
136	Argentina	1,12
140	Paraguai	1,05
147	Peru	0,81
148	Uruguai	0,73
150	Bolívia	0,70
166	Rússia	0,45
178	Maldivas	0,00

Fonte: WTTC

Para encerrar a análise dos índices de competitividade de infra-estrutura de transporte construídos pela WTTC, a Tabela 3 exibe o ranking de 83 países e relação à estrutura ferroviária. Seguindo procedimento adotado nas estatísticas anteriores em relação aos países selecionados para a tabela, foram selecionados países latinos, os dez melhores índices e os países com elevado fluxo de turistas.

Tabela 3 – Índice de Infra-estrutura Ferroviária – WTTC –  
Ranking de países selecionados (2004)

Rankin	País	Índice
g		
1	República Checa	100,00
2	Bélgica	87,23
3	Alemanha	86,63
4	Hungria	69,15
5	Holanda	68,15
6	Eslováquia	62,73
7	Polônia	61,04
8	Reino Unido	58,34
9	Áustria	57,52
10	França	48,61
12	Itália	46,12
13	Japão	45,48
18	Cuba	34,86
27	Espanha	22,67
35	Índia	17,16
38	Grécia	14,45
39	Estados Unidos	14,15
44	Argentina	8,24
48	México	7,36
51	Chile	5,01
52	China	4,89
53	Rússia	3,90
67	<b>Brasil</b>	<b>2,20</b>
69	Bolívia	2,10
83	Venezuela	0,00

Fonte: WTTC

Em relação ao referido índice, cabe observar que o Brasil localiza-se apenas acima de Bolívia e Venezuela quando comparado com os demais países da AL. Os países europeus destacam-se na liderança do *ranking*, como era de se esperar, dada sua conhecida opção ferroviária. Mais uma vez, países com grande extensão geográfica como China e Rússia apresentaram índices ruins, posicionando-se no grupo das “piores infra-estruturas ferroviárias”.

Aqui, além de ressalvas semelhantes às apontadas para as estradas de rodagem, cabe mencionar a dificuldade em diferenciar o perfil das ferrovias de cada país. Sabe-se que na Europa as ferrovias são largamente utilizadas para transporte de passageiros e turismo. Entretanto, no Brasil os trens servem quase unicamente ao transporte de cargas. Calcular uma ponderação em torno do percentual de transporte de passageiros no total transportado seria uma

qualificação viável e útil para aperfeiçoamento do índice. Certamente, neste caso, o Brasil cairia para próximo da última posição no *ranking*.

Para complementar as comparações internacionais acerca da disponibilidade de infra-estrutura de transporte efetuadas através das estatísticas disponíveis no *Competitiveness Monitor* da WTTC, cabe apresentar alguns dados acerca do transporte aéreo internacional.

São poucos os trabalhos internacionais e bases de dados acerca da capacidade internacional da infra-estrutura de transporte aeroviário. Entretanto, tais estudos são abundantes no que tange aos EUA e Europa. Efetivamente, medir a capacidade de um aeroporto é tarefa complexa. Em primeiro lugar, existe uma capacidade referenciada aos turistas em si, no que tange à infra-estrutura de recepção e embarque. Em segundo lugar, existe uma capacidade relacionada às estruturas de pouso e decolagem: ao tamanho da pista e a capacidade de receber distintas aeronaves; aos locais de estacionamento de aeronaves; à tecnologia de navegação e auxílio de pouso e decolagens, que podem ampliar, sob mesmas condições físicas, a produtividade de um aeroporto, dentre outras.

Em linhas gerais, as estatísticas de publicação mais regular são às de fluxos de passageiros nos aeroportos. Estes dados são extremamente úteis como *proxy* da capacidade dos aeroportos, pois estão relacionados tanto à capacidade de recepção de passageiros, quanto ao volume de pessoas transportado em aeronaves.

As Tabelas 4 e 5 apresentam estatísticas acerca do volume de transportes de passageiros em aeroportos selecionados. A Tabela 4 traz os 30 aeroportos mundiais com maior volume de transporte de passageiros em 2005. A tabela 5, por sua vez, apresenta os aeroportos brasileiros com maior fluxo anual de passageiros.

Tabela 4 - *Ranking* de aeroportos mundiais segundo número de passageiros transportados (2005)

<b>Ranking</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Passageiros</b>
1	Atlanta, Hartsfield (ATL)	85.907.423
2	Chicago, O'Hare (ORD)	75.510.003
3	London, Heathrow (LHR)	67.915.389
4	Tokyo, Haneda (HND)	63.282.219
5	Los Angeles (LAX)	61.485.269
6	Dallas/Ft. Worth (DFW)	59.064.360
7	Paris, Charles de Gaulle (CDG)	53.756.200
8	Frankfurt-Main (FRA)	52.219.412
9	Lãs Vegas (LAS)	44.280.190
10	Amsterdam, Schiphol (AMS)	44.163.098
11	Denver (DEN)	43.307.335
12	Madrid (MAD)	41.939.904
13	Phoenix, Sky Harbor (PHX)	41.204.071
14	Beijing (PEK)	40.989.651
15	New York (JFK)	40.584.001
16	Hong Kong (HKG)	40.282.000
17	Houston (IAH)	39.713.920
18	Bangkok (BKK)	38.985.043
19	Minneapolis/St. Paul (MSP)	37.563.664
20	Detroit (DTW)	36.374.906
21	Orlando (MCO)	33.907.396
22	San Francisco (SFO)	33.580.662
23	Newark (EWR)	33.033.569
24	London, Gatwick (LGW)	32.784.177
25	Singapore (SIN)	32.430.856
26	Tokyo, Narita (NRT)	31.525.275
27	Philadelphia (PHL)	31.502.855
28	Miami (MIA)	31.008.453
29	Toronto (YYZ)	29.914.925
30	Seattle/Tacoma (SEA)	29.289.009

Fonte: ACI Traffic Data: World airports ranking by total passengers

Tabela 5 - Fluxo de Passageiros nos Principais Aeroportos Brasileiros (2005)

<b>Aeroporto</b>	<b>Fluxo Anual de Passageiros</b>
Congonhas/SP	17.147.628
Guarulhos/SP	15.834.797
Brasília/DF	9.426.569
Galeão/RJ	8.657.139
Salvador/BA	4.554.572
Recife/PE	3.604.652
Santos Dumont/RJ	3.562.297
Salgado Filho/RS	3.521.204
Curitiba/PR	3.393.079
Tancredo Neves/MG	2.893.299
Pinto Martins/CE	2.774.240
Florianópolis/SC	1.548.833
Belém/PA	1.523.714
Vitória/ES	1.517.578
Manaus/AM	1.508.022
Natal/RN	1.299.144
Pampulha/MG	1.281.745
Goiânia/GO	1.236.466

Fonte: Infraero

Depreende-se dos números apresentados que os aeroportos brasileiros encontram-se bem abaixo da capacidade de transporte internacional. Entretanto, apesar desta inferioridade, os problemas relativos à capacidade da infra-estrutura são menores do que os verificados na Europa. De fato, as dificuldades físicas e políticas para ampliação dos aeroportos daquele continente em ritmo adequado ao crescimento da demanda têm colocado o sistema aeroportuário em estado de crônica deficiência de capacidade, especialmente na Europa Ocidental. Por outro lado, a Ásia e os Estados Unidos têm apresentado um conjunto significativo de investimentos nos últimos anos. No próprio *ranking* apresentado na tabela 6, são identificados três aeroportos que não se constavam na lista divulgada para os 30 maiores de 2000<sup>7</sup>: os aeroportos da Filadélfia, Tóquio (Narita), e Pequim. Os aeroportos de Hong

<sup>7</sup> Veja-se ACI Traffic Data: World airports ranking by total passengers, disponível em [www.airports.org](http://www.airports.org).

Kong e Nova Iorque, por sua vez, apresentaram crescimento de aproximadamente 24% entre 2000 e 2005, um adicional de mais de 17 milhões de passageiros para cada um. Além disso, cabe destacar um conjunto de investimentos realizados em 10 grandes aeroportos americanos, além de grandes investimentos chineses e indianos (ACI, 2005).

Entretanto, nem sempre a capacidade de transporte é recebida como sinônimo de qualidade pelo turista. Segundo o *ranking* publicado pela Skytrax<sup>8</sup> para os melhores aeroportos em 2005, apenas os aeroportos de Hong Kong (Int'l Airport), Cingapura (Changi Airport) e Amsterdam (Schipol Airport) constam entre os 10 selecionados. A tabela 6 apresenta os dados dos melhores aeroportos em 2005.

Tabela 6 - Ranking dos melhores aeroportos segundo infra-estrutura para passageiros (2005)

<b>Ranking</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>País</b>
1	Hong Kong Int'l Airport	China (Hong Kong)
2	Singapore Changi Airport	Cingapura
3	Seoul Incheon Airport	Coréia
4	Munich Airport	Alemanha
5	Kansai International Airport	Japão
6	Dubai International Airport	Arábia Saudita
7	KLIA - Kuala Lumpur Airport	Malásia
8	Amsterdam Schiphol Airport	Holanda
9	Copenhagen Airport	Suíça
10	Sydney Airport	Austrália

Fonte: Skytrax Top 10 Airports in the World, 2005

Ainda segundo o *ranking* publicado pela Skytrax, o aeroporto de Guarulhos foi classificado como melhor aeroporto latino americano em 2004 e como segundo melhor (atrás do aeroporto de Lima) em 2005<sup>9</sup>.

Em termos gerais, o quadro de infra-estrutura aeroportuária brasileira apresenta grau de desenvolvimento relativamente adequado às necessidades brasileiras. Como aponta a seção seguinte, bem como as informações acima apresentadas, há iniciativa, recursos e espaço político e físico para realização de

<sup>8</sup> <http://www.airlinequality.com/2005/airport-05-ent.htm>. Acessado em 30/07/2006.

<sup>9</sup> Algumas opiniões sobre os aeroportos mundiais e brasileiros (Rio de Janeiro e São Paulo), podem ser encontrados no site: [http://www.airlinequality.com/Airports/apt\\_forum.htm](http://www.airlinequality.com/Airports/apt_forum.htm).

investimentos para ampliação de parcela importante da infra-estrutura local. Em outras palavras, apesar de uma grande necessidade de investimentos, o cenário futuro para tal área é mais positivo que em outros modais de transporte.

Paralelamente, as estatísticas de **infra-estrutura urbana** possuem características mais apropriadas para o cálculo dos indicadores pretendidos de competitividade, pois são baseadas em percentagens de cobertura de serviços em populações nacionais. Esses dados, baseadas nos relatórios de desenvolvimento humano da ONU, são convenientes para indicar características qualitativas, ainda que de maneira imprecisa. São capazes de diminuir as dificuldades inerentes às especificidades geográficas de cada país, como as que acabam por determinar opções e padrões de transporte distintos e difíceis de comparar sob mesma base estatística.

A tabela 7 ilustra o índice de cobertura da infra-estrutura sanitária em países selecionados dentre o *ranking* de 130 países. Aqui são separadas regiões rurais e urbanas, além de um índice geral.

Comparado ao posicionamento usual nos índices geral e de infra-estrutura de transporte, o Brasil apresenta um desempenho moderadamente superior. Ainda sim, a sexagésima nona posição pode ser considerada média-ruim. O grande problema verificado está associado à amplitude da infra-estrutura em zona rural, bastante inferior a países vizinhos como Chile e Paraguai. Ainda sim, o índice rural brasileiro é similar ao Mexicano e Argentino, e de outros países da AL.

Tabela 7 - Índice de acesso à Infra-estrutura sanitária - WTTC -  
Ranking de países selecionados (2000)

Ranking	País	2000		
		Total	Urbana	Rural
1	Andorra	100	100	100
2	Austrália	100	100	100
3	Áustria	100	100	100
4	Barbados	100	100	100



5	Bulgária	100	100	100
6	Canadá	100	100	99
7	Cyprus	100	100	100
8	Finlândia	100	100	100
9	Quirguistão	100	100	100
10	Malta	100	100	100
19	Reino Unido	100	100	100
20	Estados Unidos	100	100	100
33	Chile	97	98	93
40	Cuba	95	96	91
41	Paraguai	95	95	95
42	Uruguai	95	96	89
56	Argentina	85	89	48
69	<b>Brasil</b>	<b>77</b>	<b>85</b>	<b>40</b>
72	Peru	76	90	40
75	Venezuela	74	75	69
77	México	73	87	32
85	Bolívia	66	82	38
92	Equador	59	70	37
109	China	38	68	24
130	Ruanda	8	12	8

Fonte: WTTC

Os países com maiores fluxos turísticos incluídos na tabela, como EUA, Reino Unido, Austrália, Áustria, apresentam índices de cobertura sanitária excelentes, próximos da cobertura máxima. O caso chinês, entretanto, mais uma vez apresenta-se em posição extremamente ruim, conflitante com o elevado volume de turistas recebidos nos últimos anos.

Os indicadores de cobertura sanitária, junto com indicadores de coleta de lixo e emissão de gases poluentes<sup>10</sup>, são estimativas mais próximas da capacidade de países e sub-regiões em construir infra-estrutura voltada a preservar seu patrimônio turístico. Como discute a seção anterior, estas assertivas são especialmente válidas para casos de turismo ligado a recursos naturais, porém podem representar formas de exclusão da população local, com diversos impactos indiretos negativos sobre a atividade turística. Nesse sentido, não causa espanto o fato de a China estar atualmente enfrentando dificuldades para controle de seus níveis de poluição (The Economist, 14/08/2004).

<sup>10</sup> Não disponíveis na composição do índice da WTTC.

A tabela 8 apresenta o último índice utilizado para composição do indicador geral de competitividade de infra-estrutura: o de acesso à água potável. O *ranking* foi efetuado para 153 países, dentre os quais foram selecionados, mais uma vez, um grupo de países latinos, de grandes receptores de turistas e os países localizados entre primeiro e décimo na classificação geral. Assim como no caso do indicador anterior, são separados os índices referentes à cobertura urbana e rural.

Em relação a este indicador o Brasil retorna para posições similares às observadas nas classificações de infra-estrutura de transporte. Entretanto, a qualificação da posição é melhor, tendo em vista o valor dos índices obtidos, especialmente em relação ao acesso à água potável nas regiões urbanas brasileiras. Além disso, o posicionamento brasileiro torna-se superior à grande parte de seus países vizinhos, superando pela primeira vez a Argentina – que oferece péssimo acesso à água em suas regiões rurais. Cabe notar ainda que o índice rural é ponto fraco neste quesito para quase todos os países da América Latina, excetuando-se Cuba e Chile.

A grande maioria dos países de maior fluxo turístico mundial apresentou cobertura de 100% tanto nas regiões urbanas como nas rurais. A Rússia, país que apresentou índices de infra-estrutura de transporte baixos, possui acesso à água potável elevado, quase total.

Tabela 8 - Índice de acesso à Infra-estrutura de água potável - WTTC -  
*Ranking* de países selecionados (2000)

Ranking	País	2000		
		Total	Urbana	Rural
1	Samoa	100	100	100
2	Andorra	100	100	100
3	Austrália	100	100	100
4	Áustria	100	100	100
5	Barbados	100	100	100
6	Belarus	100	100	100
7	Bélgica	100	100	100
8	Bulgária	100	100	100
9	Canadá	100	100	99
10	Cyprus	100	100	100
14	França	100	100	100

16	Alemanha	100	100	100
17	Grécia	100	100	100
21	Itália	100	100	100
37	Espanha	100	100	100
41	Reino Unido	100	100	100
42	Estados Unidos	100	100	100
44	Rússia	99	100	96
49	Uruguai	98	98	93
55	Cuba	95	99	82
61	Chile	94	99	66
67	Colômbia	91	98	73
75	<b>Brasil</b>	<b>87</b>	<b>95</b>	<b>54</b>
78	México	86	94	63
84	Venezuela	84	88	58
91	Argentina	79	85	30
92	Bolívia	79	93	55
96	Paraguai	79	95	58
101	Peru	77	87	51
104	China	75	94	66
109	Equador	71	81	51
153	Afganistão	13	19	11

Fonte: WTTC

Em termos gerais, o grau de cobertura da rede de fornecimento de água potável apresenta, em todos os países, níveis bastante superiores aos verificados para de acesso à infra-estrutura de saneamento público. É certo que o primeiro quesito – acesso à água potável – apresenta interferência menos relevante no que tange à análise acerca da sustentabilidade ambiental de uma região, porém é extremamente importante para a recepção do turista, inclusive como dado para sua tomada de decisão em relação aos diversos destinos e países disponíveis. Nesse sentido, a manutenção de níveis de elevados de confiabilidade do sistema público de água torna-se elemento chave para a competitividade da infra-estrutura turística.

A partir dos indicadores apresentados nesta seção, podemos concluir que há indícios de diversas deficiências na infra-estrutura brasileira, e que de que esta não contribui, em termos agregados, para obtenção de vantagens competitivas na indústria turística.

De maneira geral, quando comparado com os países latino-americanos tal inferioridade é bastante reduzida e praticamente anulada. Em outras palavras, quando a comparação se restringe aos principais destinos turísticos da

região junto como Brasil: Argentina e México, os índices apresentam grande correlação. Entretanto, a falta de competitividade do Brasil é gritante quando comparados os indicadores nacionais aos dos principais destinos turísticos mundiais. Por fim, cabe lembrar que o setor aéreo apresenta condições muito mais eficazes de financiar seus investimentos<sup>11</sup> e consegue manter um padrão mínimo de suporte ao acesso aéreo de turistas estrangeiros e nacionais.

A seção seguinte realiza uma descrição mais detalhada sobre as condições da infra-estrutura turística brasileira. São apontadas as principais deficiências estaduais e regionais, ressaltando os principais pontos de vantagens/desvantagens competitivas associados ao transporte e recepção de turistas. Para isso, são utilizados dados sobre as características dos aeroportos, estradas, da cobertura de redes de saneamento, água potável, coleta de lixo, energia elétrica e telecomunicações. Tais informações permitirão maior compreensão sobre as especificidades da infra-estrutura brasileira, da sua capacidade de transportar, receber seus turistas e manter a sustentabilidade no crescimento e desenvolvimento da atividade.

### **3. Infra-estrutura e Turismo no Brasil: deficiências e potencialidades**

Esta terceira seção esboça as principais características atuais da infra-estrutura de suporte ao turismo no Brasil. Como mencionado na seção inicial, a relação positiva entre desenvolvimento, crescimento e infra-estrutura é consensual dentro da análise econômica e é, decididamente, importante fonte de vantagens competitivas na concorrência da indústria do turismo.

A separação metodológica e analítica de informações de infra-estrutura especificamente relacionada ao turismo é tarefa árdua e, na maioria dos casos, impossível. Tal fato se verifica nas distintas dimensões investigadas neste

---

<sup>11</sup> As melhores condições favoráveis para realização de investimento em aeroportos nos últimos anos é apresentada na Seção 3.

estudo e exige análise mediada por estatísticas sobre infra-estrutura em sentido amplo.

Em termos de infra-estrutura de acesso, percebe-se que os modais de transporte que servem à movimentação de mercadorias são as mesmas, a despeito das modalidades e intensidades de uso. Além disso, o transporte de mercadorias às localidades turísticas também deve ser considerado como essencial para atendimento da demanda dos visitantes.

A mesma relação pode ser estabelecida para infra-estrutura de recepção. Separar, em estudo para todo o Brasil, as informações de utilização de redes de esgoto, acesso à água potável, coleta de lixo, energia elétrica e serviços de telecomunicações por turistas é uma tarefa inatingível e seria, na maioria das vezes, equivocada. Como mencionado na primeira seção, mesmo que o turista tenha acesso a essa infra-estrutura, sua ausência para a comunidade local ou parte dela pode levar a desequilíbrios e falta de sustentabilidade na atividade turística no médio e longo prazo. Tais dificuldades podem surgir tanto em aspectos ambientais, dada a incapacidade da localidade de armazenar e tratar os resíduos sólidos e sanitários, quanto sócio-culturais, desencadeados por uma ausência de identidade da comunidade local com a atividade turística ou com o descrédito em relação aos seus benefícios.

Dentro desta perspectiva, a presente seção aborda a infra-estrutura em sentido amplo, tanto em sua dimensão de acesso (transporte), quanto em sua dimensão de recepção (serviços públicos). São utilizados dados acerca das principais modalidades de transporte de passageiros no Brasil, aéreo e rodoviário<sup>12</sup>, bem como estatísticas acerca da cobertura de serviços públicos em estados e cidades/regiões selecionadas. Ademais, este estudo analisa as inter-

---

<sup>12</sup> O desenvolvimento do transporte hidroviário e ferroviário de passageiros no Brasil deve, definitivamente, ser objeto de políticas públicas e de estímulo ao investimento privado. Entretanto, dado o baixo grau de desenvolvimento e de sua importância atual para o transporte de turistas no Brasil, demandariam estudos específicos, muitas vezes voltados para identificação da viabilidade de políticas regionais, como para o transporte turístico hidroviário na Região Norte ou a criação de mecanismos institucionais para revitalização de linhas de transporte de passageiros abandonadas nas últimas décadas.

relações entre ambas dimensões, apresentando a hipótese de que o desequilíbrio no desenvolvimento das mesmas pode significar baixa competitividade ou inadequado padrão de sustentabilidade da atividade turística. Em termos práticos, duas situações extremas podem ser apresentadas:

- a) Desenvolvimento do acesso sem correspondente ampliação da capacidade de recepção do turista: Tal situação, como descrito, pode levar a um fluxo turístico insustentável no médio e longo prazo, dada a dificuldade de manter adequado equilíbrio sócio-cultural e ambiental. No limite, tais deficiências poderiam desencadear comportamento decrescente nos fluxos turísticos podendo de longo prazo;
- b) Desenvolvimento da infra-estrutura de recepção sem desenvolvimento de alternativas de acesso: Tal situação caracterizaria uma localidade com excessivo potencial receptivo e pouca competitividade na atividade turística. Considerando o transporte como importante parcela dos custos de uma viagem<sup>13</sup>, alternativas de melhor acesso se tornariam mais atraentes<sup>14</sup>.

Tendo em vista o padrão de investigação apresentado, esta seção está dividida em três subseções. A primeira delas trata as características da infra-estrutura de acesso em estados brasileiros. Em segundo lugar, serão tratadas as características da infra-estrutura de recepção de estados e cidades/regiões selecionadas em suas distintas dimensões. Por fim, a terceira subseção fará considerações acerca da interdependência entre infra-estrutura de acesso e recepção, suas possíveis implicações sobre a sustentabilidade da atividade turística. A investigação realizada nesta seção permite a identificação de algumas conclusões finais, apresentadas na quarta seção.

---

<sup>13</sup> Segundo estudo da Embratur (2001), os gastos com transporte em viagens domésticas no Brasil podem variar entre 40% e 50% do gasto total.

<sup>14</sup> Obviamente, se levados em conta iguais patamares de potencial turístico como um todo, em suas diversas dimensões não abordadas na presente análise.

### 3.1. Infra-estrutura de acesso: um estudo sobre as condições atuais e implicações sobre o desenvolvimento da atividade turística.

O acesso aos destinos turísticos e suas características são, certamente, um dos principais determinantes da competitividade turística. Entre as causas desse fenômeno destaca-se a já mencionada elevada participação dos custos de transporte nos custos totais de uma viagem. Nesse sentido, para atrair turistas de distintas regiões, especialmente as mais distantes, a qualidade do acesso deve ser objetivo central de estratégias públicas e privadas. Um dos aspectos centrais na qualidade do acesso diz respeito à infra-estrutura que, por sua vez, está diretamente relacionada à capacidade de se ofertar serviços de transporte ou de viabilizar o acesso do turista através de meios de transporte particulares.

No Brasil, como pode se observar nas tabelas 9 e 10, apesar das diferenças em relação ao principal modal utilizado, parcelas superiores a 95% do transporte são realizados por vias rodoviárias e aeroaviárias<sup>15</sup>.

Tabela 9 - Viagens Domésticas por modal de transporte em 2001 (em %)

Modal	Região					
	Sul	Sudeste	Nordeste	Norte	Centro-Oeste	Brasil
Rodoviário*	93,9	92,2	90,4	38,3	86,2	86,8
Aéreo	3,2	5,1	5,4	44,9	13,4	9
Outros	2,9	2,7	4,2	16,8	0,4	4,2

Fonte: Elaboração Própria a partir de Embratur (2001)

\* Soma de viagens com ônibus de linha, carro próprio, Carona, perueiro, ônibus de excursão, moto e carro alugado.

Tendo em vista essa especificidade, este estudo aborda apenas o binômio rodovias-aeroportos e suas particularidades de desempenho nos estados brasileiros. Como apresenta a seção 1, a integração adequada entre as infra-estruturas são essenciais para a maior eficiência do sistema de transportes como um todo e para viabilização competitiva de acesso turístico. A abordagem

<sup>15</sup> O único destaque considerável diz respeito à Região Norte do país, onde mais de 15% do transporte turístico doméstico é realizado por via fluvial. Entretanto, como pode ser desdobrado a partir do índice geral do Brasil (Tabela 9), o peso da Região Norte no turismo total é pouco significativo.

utilizada neste estudo, longe de ser exaustiva, pretende identificar as características qualitativas de cada uma destas infra-estruturas, os possíveis desequilíbrios entre graus de desenvolvimento em cada uma delas, sem tratar, contudo, a integração física entre elas. O objetivo central é identificar perfis de desenvolvimento do sistema de transporte nos estados, apontando situações mais críticas, necessidades de investimentos e alguns caminhos para desenvolvimento da competitividade do turismo regional.

Tabela 10 - Entradas de Turistas no Brasil segundo modal de transporte em número de turistas e % do total (2004/2005)

AÉREA		MARÍTIMA		TERRESTRE		FLUVIAL	
2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
3.568.777	3.938.063	53.593	80.362	1.150.610	1.314.143	20.723	25.602
74,45%	73,50%	1,12%	1,50%	24,00%	24,53%	0,43%	0,48%

Fonte: Elaboração Própria a partir de Embratur (2006)

### 3.1.1 - Infra-estrutura aeroportuária no Brasil: Características Atuais e perspectivas de ampliação

Como apontado na seção 2, a infra-estrutura aeroportuária brasileira é um dos segmentos abordados neste estudo em melhores condições quando comparado ao padrão internacional. Nos últimos anos tem se verificado um processo de modernização através de investimentos nos principais aeroportos do país, tanto em ampliação de capacidade em terminais de passageiros e infra-estrutura, quanto em transformações na infra-estrutura para serviços gerais, fator importante para o conforto do turista e para diversificação das receitas aeroportuárias.

Os principais aeroportos brasileiros são administrados pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, a Infraero. Empresa criada em 1972, passou por mudanças organizacionais com as modificações institucionais no setor aéreo brasileiro, iniciadas em 2001. Deixou de estar vinculada ao Comando Aeronáutico, passou a ser subordinada ao Ministério da Defesa e teve, pela primeira vez, um presidente civil (Palhares, 2001).



Os aeroportos administrados pela Infraero, no início de 2006, eram 67. Responsáveis por mais de 90% de todo o tráfego de passageiros no país, tais aeroportos possuem características bastante heterogêneas em termos de capacidade. A Tabela 11 ilustra os aeroportos da Infraero, sua localização, distância em relação ao centro da cidade e algumas estatísticas de capacidade de movimentação e recepção de passageiros.

Tabela 11 – Aeroportos Infraero no Brasil – Localização e Capacidade de recepção e movimentação de passageiros (2005)

Cidade	UF	Aeroporto	Capacidade (pax)	Área do Terminal Passag. (m <sup>2</sup> )	Estacionam. (vagas)	Dist. do Centro (Km)
Guarulhos	SP	Internacional Governador André Franco Montoro (Cumbica)	16.500.000	179.790	3.500	25
Rio de Janeiro	RJ	Internacional Antonio Carlos Jobim (Galeão)	15.000.000	280.681	2.742	20
São Paulo	SP	Internacional de Congonhas	12.000.000	51.535	1.200	8
Brasília	DF	Internacional Presidente Juscelino Kubitschek	7.400.000	90.100	1.204	11
Porto Alegre	RS	Internacional Salgado Filho	6.100.000	53.140	1.440	10
Salvador	BA	Internacional Dep. Luís Eduardo Magalhães	6.000.000	69.750	1.350	28
Recife	PE	Internacional Gilberto Freyre (Guararapes)	5.000.000	52.000	2.120	11
Confins/BH	MG	Internacional Tancredo Neves	4.000.000	53950	1.022	38
Curitiba	PR	Internacional Afonso Pena	4.000.000	45.000	700	18
Manaus	AM	Internacional Eduardo Gomes-Manaus	3.520.000	46.266	438	14
Rio de Janeiro	RJ	Santos-Dumont	3.200.000	19000	1.042	1
Fortaleza	CE	Internacional Pinto Martins	3.000.000	38.500	900	6
Belém	PA	Internacional de Belém	2.700.000	33.225	700	12
Foz do Iguaçu	PR	Internacional de Foz do Iguaçu	2.000.000	16.000	280	12
Belo Horizonte	MG	Pampulha- Carlos Drummond de Andrade	1.500.000	4.500	226	9
Natal	RN	Internacional Augusto Severo	1.500.000	11.560	509	18
Aracaju	SE	Aracaju	1.300.000	10.600	201	12
Maceió	AL	Internacional Zumbi dos Palmares	1.200.000	22.000	583	25
Florianópolis	SC	Internacional de Florianópolis	1.100.000	8.703	500	12
São Luís	MA	Internacional Marechal Cunha Machado	1.010.000	8.100	400	15
Porto Velho	RO	Internacional Governador Jorge Teixeira de Oliveira	920.000	8.540	211	7

Campo Grande	MS	Internacional de Campo Grande	900.000	6.000	280	7
Londrina	PR	Londrina	800.000	5.820	197	5
Boa Vista	RR	Internacional de Boa Vista	675.000	4.958	152	3,5
Campinas	SP	Internacional de Viracopos	650.000	8.720	815	18
Goiânia	GO	Goiânia	600.000	7.650	240	8
Joinville	SC	Lauro Carneiro de Loyola	600.000	5.148	240	13
Cuiabá	MT	Internacional Marechal Rondon	580.000	5.600	405	10
João Pessoa	PB	Internacional Presidente Castro Pinto	578.000	6.000	163	12
Vitória	ES	Eurico de Aguiar Salles	560.000	4.483	192	10
Uberlândia	MG	Ten. Cel. Av. César Bombonato	550.000	4.760	299	8
Navegantes	SC	Internacional Ministro Victor Konder	510.000	5.100	262	12
Teresina	PI	Senador Petrônio Portella	450.000	3.080	100	5
Palmas	TO	Brigadeiro Lysias Rodrigues	370.000	9.600	307	4
Rio Branco	AC	Internacional de Rio Branco	320.000	4.292	136	7
Ilhéus	BA	Jorge Amado	300.000	3.420	73	3
Campina Grande	PB	Presidente João Suassuna	250.000	2.500	180	7
Corumbá	MS	Internacional de Corumbá	230.000	1.564	90	3
Santarém	PA	Santarém	225.000	1.561	92	15
Belém	PA	Júlio César	190.000	475	40	5
Macapá	AP	Internacional de Macapá	170.000	2.914	158	3
Imperatriz	MA	Prefeito Renato Moreira	170.000	1.082	59	4
Petrolina	PE	Senador Nilo Coelho	150.000	2.027	60	10
Macaé	RJ	Macaé	135.000	941	72	5
Cruzeiro do Sul	AC	Internacional de Cruzeiro do Sul	135.000	515	92	14
Pelotas	RS	Internacional de Pelotas	130.000	1.000	78	8
Carajás	PA	Carajás	120.000	833	70	18
Uruguaiana	RS	Internacional Rubem Berta (Uruguaiana)	100.000	800	60	9
S. José dos Campos	SP	Prof. Urbano Ernesto Stumpf	90.000	864	49	12
Altamira	PA	Altamira	90.000	648	42	8
Paulo Afonso	BA	Paulo Afonso	90.000	1.510	60	5
Tabatinga	AM	Internacional de Tabatinga	85.000	1.294	0	3
Marabá	PA	Marabá	80.000	603	60	5
Rio de Janeiro	RJ	Jacarepaguá	75.000	669	132	7
Montes Claros	MG	Mário Ribeiro	70.000	706	50	6
Ponta Porã	MS	Internacional de Ponta Porã	70.000	1.075	25	2
Campos	RJ	Bartolomeu Lysandro	60.000	459	41	7
Juazeiro do Norte	CE	Juazeiro do Norte	50.000	900	60	6

São Paulo	SP	Campo de Marte	45.000	423	430	8
Curitiba	PR	Bacacheri	45.000	440	50	7
Belo Horizonte	MG	Carlos Prates	40.000	322	50	6
Bagé	RS	Internacional Comandante Gustavo Kraemer	40.000	480	76	9
Tefé	AM	Tefé	38.000	297	24	5
Parnaíba	PI	Prefeito Dr. João Silva Filho	36.500	1.800	45	7
Juiz de Fora	MG	Juiz de Fora	27.000	272	150	6
Uberaba	MG	Uberaba		1230	83	6
Forquilha	SC	Diomício Freitas		529,54		6*

Fonte: Infraero e Ministério dos Transportes<sup>16</sup>

\* 6 Km do Centro de Criciúma

Os dados apresentados evidenciam uma capacidade de atendimento de passageiros elevada, em termos relativos, nos estados da região Sul e Sudeste, que contam com metade dos 20 aeroportos brasileiros com capacidade para mais de um milhão de passageiros/ano em seus terminais.

Entretanto, como pode ser observado, Pernambuco, Distrito Federal e Salvador também contam com infra-estrutura para recepção de mais de cinco milhões de pax/ano<sup>17</sup>, bem como uma grande área em seus terminais e estacionamentos, que são maiores que a do Aeroporto de Congonhas, o terceiro maior do país em capacidade de recepção de passageiros no Brasil. Além disso, incluindo aeroporto de Porto Velho na lista dos vinte maiores aeroportos brasileiros, percebe-se uma cobertura geográfica diversificada do país, exceto no Centro-Oeste, que conta somente com o Aeroporto de Brasília nesta lista.

Em termos gerais, todas as capitais estaduais contam com aeroportos administrados pela Infraero, permitindo interligação dos centros regionais aos grandes centros nacionais. Além disso, boa parte dos aeroportos está habilitada a receber vôos internacionais, criando possibilidades de recepção turística para suas regiões.

<sup>16</sup> Sites: [www.infraero.gov.br](http://www.infraero.gov.br) e [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br). Acessados em julho de 2006.

<sup>17</sup> Passageiros/ano.

É fato que, quando comparados com os aeroportos internacionais, grande parte dos aeroportos brasileiros possui porte e infra-estrutura modesta. Além disso, tendo em vista a taxa de crescimento da movimentação de passageiros em aeroportos brasileiros há necessidade de investimentos em ampliação de boa parte da infra-estrutura. A Tabela 12 ilustra os aeroportos da Infraero com maiores níveis de utilização de capacidade, calculada a partir das estatísticas de movimentação de passageiros em 2005.

Em primeiro lugar, cabe notar que a capacidade do terminal de passageiros não significa o limite máximo de passageiros capazes de serem embarcados. Diz respeito à capacidade de acomodar um certo número de pessoas sem “lotação” no terminal. Entretanto, a adequação da capacidade ao fluxo é essencial para a comodidade do turista e, portanto, fator chave para competitividade da região ou país em questão.

Dentre os aeroportos apresentados na tabela 12, cabe destaque para os aeroportos de Vitória, Macapá, Goiânia, Cuiabá, Congonhas, Florianópolis, Brasília, Santos-Dumont, Guarulhos e Fortaleza, responsáveis, em conjunto, por pouco mais de 55% de todo o transporte aéreo brasileiro. Somados o tráfego e a capacidade destes aeroportos, o nível de utilização da capacidade instalada nos terminais é de pouco mais de 120%. Estes indicadores, somados à evolução da demanda, que entre 2003 e 2005 cresceu a uma taxa anual média de 16%, indicam necessidade urgente por investimentos.

Tabela 12 - Aeroportos da Infraero com elevados índices de utilização de capacidade (2005)

<b>Cidade</b>	<b>UF</b>	<b>Aeroporto</b>	<b>Utilização de Capacidade do terminal de passageiros</b>
São Paulo	SP	Aerop. Campo de Marte	371%
Vitória	ES	Aerop. Eurico de Aguiar Salles	271%
Macaé	RJ	Aerop. De Macaé	253%
Macapá	AP	Aerop. Internacional de Macapá	244%
Goiânia	GO	Aerop. De Goiânia	206%
Cuiabá	MT	Aerop. Internacional Marechal Rondon	152%

São Paulo	SP	Aerop. Internacional de Congonhas	143%
Florianópolis	SC	Aerop. Internacional de Florianópolis	141%
Brasília	DF	Aerop. Internacional Presidente Juscelino Kubitschek	127%
Campinas	SP	Aerop. Internacional de Viracopos	126%
Montes Claros	MG	Aerop. Mário Ribeiro	116%
Rio de Janeiro	RJ	Aerop. Santos-Dumont	111%
Curitiba	PR	Aerop. De Bacacheri	110%
Juiz de Fora	MG	Aerop. De Juiz de Fora	109%
Marabá	PA	Aerop. De Marabá	109%
Petrolina	PE	Aerop. Senador Nilo Coelho	104%
Navegantes	SC	Aerop. Internacional Ministro Victor Konder	97%
Uberlândia	MG	Aerop. Tem. Cel. Av. César Bombonato	97%
Guarulhos	SP	Aerop. Internacional Gov. André Franco Montoro	96%
Fortaleza	CE	Aerop. Internacional Pinto Martins	92%

Fonte: Elaboração Própria a partir de estatísticas da Infraero

Apesar do quadro apontado, os investimentos realizados pela Infraero ao longo dos últimos anos, bem como as obras em andamento ou planejadas, devem atender boa parte do crescimento da demanda. Dos aeroportos apontados com problema de capacidade, encontram-se em processo de ampliação os de Vitória (recém iniciadas), Macapá, Goiânia, Cuiabá, Congonhas, Brasília, Santos-Dumont, Guarulhos e Fortaleza. Desta lista, apenas em Brasília, Congonhas e Guarulhos as obras não incluem ampliação de terminal<sup>18</sup>. Além destas obras, foram recentemente concluídas as ampliações nos aeroportos de Uberlândia, Maceió e Recife<sup>19</sup>. Por fim, o aeroporto de João Pessoa está ampliando seu terminal de passageiros e um novo aeroporto está sendo construído em Natal.

A tabela 13 ilustra o programa de investimentos efetuados pela Infraero desde 2001 e a evolução da capacidade dos aeroportos sob administração da empresa. Apesar de ter crescido a uma taxa inferior àquela verificada para a demanda, o volume de obras em andamento permite projetar continuidade

<sup>18</sup> Envolve melhorias ou ampliação na capacidade de movimentação de aeronaves

<sup>19</sup> O aeroporto de Recife deverá ser ampliado novamente nos próximos anos, elevando em 50% a capacidade de seu terminal de passageiros, atualmente habilitado a movimentar 5 milhões de pax/ano.

satisfatória na elevação da capacidade dos aeroportos nacionais ao longo dos próximos anos.

Ainda em relação aos investimentos, cabe destacar um conjunto grande de obras para melhoria na infra-estrutura de movimentação de aeronaves (Maceió, Uberlândia, Fortaleza, Goiânia, Guarulhos, Macapá, Congonhas e Vitória) e a existência de um Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos, que deverá torná-lo, no longo prazo, o maior aeroporto do país com capacidade para 55 milhões de passageiros/ano e movimentação anual de 720 mil toneladas de carga (Revista Flap, 02/06/2003).

Tabela 13 – Investimentos (em R\$ mi) e Capacidade (milhões de pax/ano) dos aeroportos da Infraero entre 2001 e 2005

Ano	Investimento (R\$ milhões)	Capacidade (milhões de pax/ano)
2001	365	94,4
2002	433	97,9
2003	471	100,5
2004	474	115
2005	696	118

Fonte: Relatório Anual Infraero, 2005.

Durante a década de 1990 e início da década atual, diversos trabalhos consideravam a centralização administrativa dos aeroportos brasileiros um problema para sua gestão eficiente (Palhares, 2001; Espírito Santo Jr. *et al*, 2001). Em primeiro lugar, tais estudos consideravam inadequado relacionamento dos aeroportos com comunidades locais, caracterizando um entrave para elaboração de estratégias de desenvolvimento turístico local/regional. Em segundo lugar, a concorre para reduzir os estímulos à eficiência nos aeroportos a prática de subsídio cruzado entre os aeroportos deficitários e superavitários – tanto em termos operacionais, quanto em termos de investimentos. O caso do aeroporto Galeão, que realizou investimentos bastante elevados e manteve ao longo dos

últimos anos cerca de 50% de sua capacidade ociosa<sup>20</sup> são apontados como problemas deste tipo de gestão centralizada.

Algumas vantagens de uma gestão centralizada, contudo, não foram apresentadas em tais estudos. De maneira simplificada, em um país de tamanha extensão geográfica como Brasil, com fluxo aéreo de menor densidade do que o de países centrais, a manutenção de programas de investimentos nacionais aparece como uma importante ferramenta de desenvolvimento equilibrado da infra-estrutura aeroportuária. É verdade que a ausência de uma maior autonomia dos aeroportos prejudica sua capacidade de atuar mais próximo às necessidades turísticas locais. Entretanto, a estrutura organizacional atual facilita a realização de estratégias de acordo com as prioridades de desenvolvimento planejadas em escala nacional<sup>21</sup>. Incluindo esta segunda hipótese, coloca-se um *trade off*: ou aposta-se em capacidade de geração de benefícios localizados, ou aposta-se em políticas nacionais de desenvolvimento do turismo e em homogeneização da infra-estrutura nacional.

Outro fator dentre os problemas apontados pelos estudos do setor aéreo realizados no início da década diz respeito ao atraso dos aeroportos brasileiros em relação à utilização de sua infra-estrutura como área para locação e obtenção de receitas não-aeronáuticas. De fato, como registram Espírito Santo Jr. e Palhares (2001), a média de receitas não-aeronáuticas nos aeroportos brasileiros em relação à receita total era bastante inferior à média mundial.

É bem verdade que os aeroportos brasileiros têm porte menor que os aeroportos internacionais e que a média utilizada (acima de 50% das receitas totais) dificilmente será atingida nos aeroportos brasileiros com fluxo inferior à casa dos sete ou oito milhões de passageiros/ano. Entretanto, a introdução de programas da Infraero como o “*Aeroshopping*” têm mudado o perfil dos aeroportos brasileiros em direção ao padrão internacional.

---

<sup>20</sup> Em 2004, parte dos vôos do aeroporto Santos-Dumont foram transferidos para o Galeão.

<sup>21</sup> Para uma identificação entre os investimentos da Infraero e o atual planejamento de desenvolvimento, veja-se o Relatório Anual 2005 da empresa e o Plano Plurianual 2004-2007.

Ao longo dos últimos seis anos a receita de concessões comerciais da Infraero vem crescendo a uma taxa média de 11% ao ano, saltando de 278,9 milhões de Reais em 2000, para R\$470 milhões em 2005. No último ano tais receitas representavam 26% das receitas totais e só não foram maiores porque uma elevação nas tarifas de embarque possibilitou evolução de 43% nessas receitas, que representaram, no referido ano, 24% do total.

Tal evolução foi importante em duas frentes: 1) na viabilização do programa de investimentos da empresa, já que estes foram realizados, em sua maioria, com inversão de recursos próprios; 2) na modernização dos terminais de passageiros, que passam a contar com maior quantidade de serviços de alimentação, cinema, vagas em estacionamento, sistemas de internet sem cabo, dentre outros, que permitem maior comodidade aos turistas.

Além dos aeroportos da Infraero, uma estrutura de aeroportos regionais administrada por governos estaduais e municipais permite capilarização da infra-estrutura aeroviária brasileira e acesso a regiões turísticas no interior dos estados. Os principais aeroportos regionais não administrados pela Infraero podem ser observados na tabela 14<sup>22</sup>.

Tabela 14 – Principais aeroportos regionais do Brasil não administrados pela Infraero

<b>Aeroporto</b>	<b>UF</b>	<b>Cidade</b>	<b>Distância do Centro (Km)</b>	<b>Pista (m)</b>	<b>Companhias aéreas*</b>	<b>Atualização do dado em:</b>
Aeródromo de Feijó	AC	Feijó	1	900	0	2005
Tarauacá	AC	Tarauacá	0	1000	0	2005
Oiapoque	AP	Oiapoque	7	-	1	2003
Borba	AM	Borba	2	-	0	2005
Carauari	AM	Carauari	1	-	1	2005
Eurinepé	AM	Eurinepé	0	-	1	2003
Lábrea	AM	Lábrea	4	-	1	2005
Manicoré	AM	Manicoré	3	-	1	2005
Maués	AM	Maués	0	-	1	2005
Júlio Belém	AM	Parintins	0	-	0	2005
São Gabriel da Cachoeira	AM	São Gabriel da Cachoeira	15	-	1	2005

<sup>22</sup> Tais aeroportos são destacados pelo Ministério dos Transportes. Veja-se [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br) (acessado em agosto de 2005).



Barreiras	BA	Barreiras	19	-	3	2005
Bom Jesus da Lapa	BA	Bom Jesus da Lapa	1	-	2	2005
Caravelas	BA	Caravelas	18	-	4	2005
Guanambi	BA	Guanambi	0	-	1	2005
Mucuri	BA	Mucuri	0	-	4	2003
Porto Seguro	BA	Porto Seguro	2	2000	4	2005
Teixeira de Freitas	BA	Teixeira de Freitas	0	1460	0	2005
Vitória da Conquista	BA	Vitória da Conquista	3	-	2	2005
Cariri	CE	Juazeiro do Norte	6	1800	2	2005
Aragarças	GO	Aragarças	0	-	0	2003
Caldas Novas	GO	Caldas Novas	3	-		2003
Niquelândia	GO	Niquelândia	5	-	3	2005
General Leite de Castro	GO	Rio Verde	6	-	3	2003
Minaçu	GO	Minaçu	0	-	4	2005
Balsas	MA	Balsas	0	-	3	2003
Presidente Dutra	MA	Presidente Dutra	0	-	1	2003
Alta Floresta	MT	Alta Floresta	2	-	2	2005
Aripuanã	MT	Aripuanã	0	-	2	2005
Juara	MT	Juara	0	-	0	2003
Juína	MT	Juína	0	-	3	2003
Juruena	MT	Juruena	0	-	3	2003
Matupá	MT	Matupá	4	-	0	2005
Rondonópolis	MT	Rondonópolis	4	-	2	2005
São Félix do Araguaia	MT	São Félix do Araguaia	2	-	0	2003
Dourados	MS	Dourados	14	-	3	2003
Governador Valadares	MG	Governador Valadares	0	-	4	2005
Ipatinga	MG	Ipatinga	4	-	3	2005
JK	MG	Teófilo Otoni	6	-	3	2003
Brigadeiro Trompowsky	MG	Varginha	5	-	2	2005
Breves	PA	Breves	3	1600	1	2003
Conceição do Araguaia	PA	Conceição do Araguaia	14	-	1	2005
Jacareacanga	PA	Jacareacanga	0	-	0	2003
Itaituba	PA	Itaituba	4	-	2	2003
Monte Dourado	PA	Monte Dourado	2	-	2	2003
Mundico Coelho	PA	Mundico Coelho		-	0	2003
Novo Progresso	PA	Novo Progresso	5	-	0	2003
Porto Trombetas	PA	Porto Trombetas	68	-	1	2005
Redenção	PA	Redenção	3	-	1	2005
Félix do Xingu	PA	Félix do Xingu	3	-	0	2005
Santana do Araguaia	PA	Santana do Araguaia	0	-	0	2005
Tucumã	PA	Tucumã	0	-	1	2005
Tucuruí	PA	Tucuruí	8	-	1	2003
Xinguara	PA	Xinguara	0	-	0	2005
Cascavel	PR	Cascavel	8	-	4	2005
Tancredo Thomas de Faria	PR	Guarapuava	12	1500	0	2005
Pato Branco	PR	Pato Branco	4	-	0	2005
Ponta Grossa	PR	Ponta Grossa	10	-	2	2005
Toledo	PR	Toledo	6	-	2	2005

Fernando de Noronha	PE	Fernando de Noronha	1	-	2	2003
Búzios	RJ	Búzios		-		
Itaperuna	RJ	Itaperuna		-		
Campo dos Bugres	RS	Caxias do Sul	3	1970	3	2005
Lauro Kurtz	RS	Passo Fundo	8	1700	2	2005
Santa Maria	RS	Santa Maria	11	-	1	2005
Santo Ângelo	RS	Santo Ângelo	8	1200	1	2005
Cacoal	RO	Cacoal	4	-	0	2005
Ji-Paraná	RO	Ji-Paraná	13	-	3	2005
Vilhena	RO	Vilhena	8	-	3	2005
Chapecó	SC	Chapecó	6	-	2	2005
Criciúma	SC	Criciúma	3	-	4	2005
Lages	SC	Lages	6	-	3	2005
Videira	SC	Videira	1	-	0	2005
Assis	SP	Assis	4	-	4	2005
Araçatuba	SP	Araçatuba	7	-	0	2003
Franca	SP	Franca	5	-	3	2005
Sorocaba	SP	Sorocaba	4	-	0	2003
Presidente Prudente	SP	Presidente Prudente	7	-	2	2005
Bauru	SP	Bauru	2	-	4	2003
Leite Lopes	SP	Ribeirão Preto	7	-	3	2005
São José do Rio Preto	SP	São José do Rio Preto	3	-	3	2005
Marília	SP	Marília	3	2000	4	2005
Araguaína	TO	Araguaína	6	-	4	2003
Gurupi	TO	Gurupi	0	-	3	2003
Porto Nacional	TO	Porto Nacional	0	-	2	2005

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministério dos Transportes

\* foram consideradas apenas empresas grandes ou regionais. Foram desconsideradas empresas de táxi-aéreo.

Os aeroportos apresentados na lista da tabela 14 contrastam com o da Infraero em diversos aspectos relevantes.

Em primeiro lugar, tais aeroportos são caracterizados por infra-estrutura modesta, pouca capacidade de movimentação de passageiros e aeronaves. Apesar de dispor de poucos dados para estimar a real capacidade dos aeroportos, o número de companhias aéreas (não considera empresas de táxi aéreo) é uma boa medida de, ao menos, sua capacidade em impulsionar o turismo local. A tabela 15 apresenta um resumo da mencionada estatística por estado.

Nota-se que os aeroportos do estado de São Paulo registram maior número de companhias aéreas atuando. Além de São Paulo, destacam-se Minas Gerais, Goiás e Bahia, com ao menos quatro aeroportos servidos por 3 ou 4

companhias aéreas. Os aeroportos da Região Centro-Oeste, ao contrário do que foi constatado em relação à infra-estrutura administrada pela Infraero, têm peso considerável e destacam-se na rede regional. Também deve ser ressaltada a quantidade de aeroportos existentes Região Norte, mesmo que alguns deles não registrem companhias aéreas atuando. Tal fato pode ser atribuído à condição de estados de fronteira (ao contrário do nordeste, por exemplo), onde os aeroportos são responsáveis por viabilizar operações de segurança nacional. Isso não quer dizer, contudo, que tais aeroportos não sejam ou não possam ser utilizados para impulsionar o turismo local.

Tabela 14 - Número de companhias aéreas atuantes\* em aeroportos regionais, segundo estado de referência.

UF	Número de aeroportos						Total
	0 companhias aéreas	1 companhia aérea	2 companhias aéreas	3 companhias aéreas	4 companhias aéreas	Dado indisponível	
AC	2						2
AM	2	6					8
AP		1					1
BA	1	1	2	1	3		8
CE			1				1
GO	1			2	1	1	5
MA		1		1			2
MG			1	2	1		4
MS				1			1
MT	3		3	2			8
PA	5	6	2				13
PE			1				1
PR	2		2		1		5
RJ							
RO	1			2			3
RS		2	1	1			4
SC	1		1	1	1		4
SP	2		1	3	3		9
TO			1	1	1		3
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>82</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministério dos Transportes

\* foram consideradas apenas empresas grandes ou regionais. Foram desconsideradas empresas de táxi-aéreo.

Um dos grandes problemas enfrentados por este tipo de aeroporto diz respeito à capacidade de realizar investimentos. Como possuem infra-estruturas modestas e baixos níveis de receita operacional, ao contrário da Infraero, são extremamente dependentes de recursos governamentais.

O principal programa de investimentos nos aeroportos administrados por estados e municípios é o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), viabilizado financeiramente através de um fundo formado por 20% das receitas do Adicional de Tarifa Aeroviária, cobrado em conjunto às taxas de embarque. Qualquer aeroporto ou aeródromo<sup>23</sup> regional pode receber tais recursos, desde que constem em Plano Aeroviário Estadual aprovado. Tais recursos, que nos últimos anos têm sido responsáveis por investimentos especialmente em pistas de pouso e decolagem<sup>24</sup>, podem ser importantes para ampliar capacidade de atração turística de localidades distantes dos grandes aeroportos da Infraero. Entretanto, para que esta possibilidade seja efetivada, o planejamento do Plano Aeroviário Estadual deve contar com auxílio das Secretarias Estaduais de Turismo. Estas Secretarias, por sua vez, devem elaborar, em conjunto com as comunidades onde já existam aeroportos ou aeródromos, propostas de ampliação da capacidade de transporte aéreo de turistas. Nesse sentido, a capacidade de integrar as demandas locais ao potencial de desenvolvimento oriundo de infra-estruturas aeroviárias deve ser utilizada – em sentido oposto do que ocorre com os aeroportos administrados pela Infraero de maneira centralizada.

Em termos gerais, a infra-estrutura aeroportuária brasileira tem apresentado crescimento satisfatório e, certamente apresenta posição favorável para atendimento das principais pontos turísticos brasileiros. Cabe ressaltar, que a construção de um aeroporto por si só não é capaz de elevar o fluxo turístico de uma região. Entretanto, sua ausência pode significar considerável desvantagem competitiva em relação a destinos turísticos concorrentes. Nos últimos cinco anos, os aeroportos brasileiros têm registrado elevação considerável de demanda e a Infraero têm respondido tal elevação com um plano de investimentos significativo. A oferta de aeroportos regionais, por sua vez, apresenta um quadro menos organizado, algumas regiões apresentam

---

<sup>23</sup> Pistas de pouso e decolagem sem infra-estrutura de embarque e desembarque de passageiros.

<sup>24</sup> Uma descrição das obras em andamento com recursos do PROFAA pode ser encontrada no site da ANAC: [www.anac.gov.br](http://www.anac.gov.br) (acessado em julho de 2005).

elevado potencial de infra-estrutura, porém necessitariam de investimentos ou maior interação com programas de elevação do fluxo turístico. Outros, como os de São Paulo e da região Sudeste/Sul, apresentam quadro favorável, com integração de vôos com grandes aeroportos da rede Infraero. Por fim, cabe destacar o importante papel da Infraero e do ATAERO para tentativas de homogeneizar a infra-estrutura aeroportuária nacional. Quanto à Infraero, cabe ao governo, ANAC e agentes ligados ao setor, uma constante cobrança de resultados e análises criteriosas de sua atuação e investimentos. Quanto ao PROFAA, um caminho muito mais longo há de ser trilhado: o da interação entre esferas de poder no executivo e coordenação entre planejamento do setor aéreo e do setor de turismo.

### **3.1.2 - Infra-estrutura rodoviária no Brasil: Comparações estaduais e perspectivas.**

A importância das estradas de rodagem para a economia brasileira dispensa apresentações. É amplamente reconhecida a opção histórica de desenvolvimento do sistema de transportes sobre quatro rodas no Brasil, sob pena de sub utilização do grande potencial hídrico brasileiro e das vantagens de sistema ferroviário em países de porte continental.

Os dados apresentados no início da seção 3.1 não deixam dúvidas acerca do papel das estradas na atividade turística nacional, especialmente no que tange aos fluxos domésticos. Para regiões distantes de aeroportos, a capilaridade oferecida por estradas é indispensável para o acesso do turista, nacional e estrangeiro, e caracteriza ponto nevrálgico para competitividade da localidade.

Entretanto, o quadro rodoviário brasileiro é bastante desanimador. A incapacidade de viabilizar investimento, público ou privado, tem desencadeado, ao longo dos últimos 25 anos, um processo de deterioração da malha rodoviária brasileira. Entretanto, esse processo se dá de forma bastante desigual. Regiões com elevado fluxo de automóveis, especialmente nas regiões sudeste e sul do país, têm conseguido implementar modelos de privatização

bem sucedidos na modernização e manutenção de estradas, a despeito dos custos elevados de tarifas de pedágio.

Esta subseção busca evidenciar as principais características da malha rodoviária brasileira, separando-as por estados e identificando as principais repercussões sobre a atividade turística no país.

Seguindo a metodologia utilizada na segunda seção, a tabela 15 apresenta o *ranking* nacional de densidade e extensão de estradas nos estados brasileiros.

Em termos de densidade - Km de estradas por Km<sup>2</sup> de área estadual, percebe-se uma heterogeneidade bastante elevada e, em alguns casos, esperada. Separados em três categorias - acima de 0,5, entre 0,5 e 0,25 e abaixo de 0,25 - percebe-se que os estados com maior cobertura da malha rodoviária são os estados da Região Sudeste e Sul. Incluem-se na lista das maiores coberturas alguns estados da região nordeste com menores áreas, como a Paraíba, o Rio Grande do Norte e, em primeiro lugar da segunda categoria, Alagoas.

Entre 0,5 e 0,25, categoria intermediária, cabe destaque para Minas Gerais, único estado da Região Sudeste com menos de 500 metros de estrada por Km<sup>2</sup>, além de Goiás e Distrito Federal, Pernambuco, Sergipe e Ceará, unidades federativas das regiões Centro-Oeste e Nordeste<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Excetuando-se a Bahia, Pernambuco e Ceará apresentam os maiores produtos do

Tabela 15 – *Ranking* nacional de estradas no país – densidade e extensão (2004)

<b>Estado</b>	<b>Km/Km<sup>2</sup> área</b>	<b>Estado</b>	<b>Extensão (Km)</b>
SÃO PAULO	0,799	MINAS GERAIS	272026,1
SANTA CATARINA	0,658	SÃO PAULO	198881,1
ESPÍRITO SANTO	0,657	RIO GRANDE DO SUL	153513,9
PARAÍBA	0,628	BAHIA	120837,6
PARANÁ	0,602	PARANÁ	120292,7
RIO GRANDE DO SUL	0,544	GOIÁS	87908,9
RIO GRANDE DO NORTE	0,517	MATO GROSSO	86720,5
RIO DE JANEIRO	0,514	SANTA CATARINA	62810,1
ALAGOAS	0,468	PIAUI	57586,3
MINAS GERAIS	0,462	MARANHÃO	55435,5
PERNAMBUCO	0,428	MATO GROSSO DO SUL	54174,2
SERGIPE*	0,426	CEARÁ	51730,3
CEARÁ	0,353	PERNAMBUCO	42381,1
DISTRITO FEDERAL	0,301	PARAÍBA	35549,8
GOIÁS	0,258	PARÁ	35367,6
PIAUI	0,228	ESPÍRITO SANTO	30353,6
BAHIA	0,213	TOCANTINS	28450,2
MARANHÃO	0,166	RIO GRANDE DO NORTE	27559,4
MATO GROSSO DO SUL	0,151	RIO DE JANEIRO	22578,4
TOCANTINS	0,102	RONDÔNIA	22550,0
MATO GROSSO	0,096	ALAGOAS	13061,8
RONDÔNIA	0,095	SERGIPE*	9402,0
ACRE	0,049	ACRE	7456,2
RORAIMA	0,032	RORAIMA	7169,4
PARÁ	0,028	AMAZONAS	6278,2
AMAPÁ	0,016	AMAPÁ	2327,2
AMAZONAS	0,004	DISTRITO FEDERAL	1744,4

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DNIT

\* dados do ano 2000

No último grupo, que inclui metade dos estados brasileiros, encontram-se estados da região nordeste, Centro-Oeste e, destacavelmente, da Região Norte – que possuem baixa cobertura de rodovias, bem como densidades populacionais menores.

Em termos de distância total, na qual são incluídas todas as estradas sob administração municipal, estadual e federal, destacam-se, mais uma vez, alguns estados da Região Sudeste e Sul, acrescidos de Minas Gerais, Bahia, Goiás e Mato Grosso, que possuem extensões geográficas maiores e tiveram seus índices de cobertura menos destacados. Esta relação invertida em comparação

ao índice de densidade rodoviária também se verifica com estados como Rio de Janeiro, Distrito Federal e Alagoas que, contudo encontram-se em situação diametralmente oposta: alta densidade, porém baixa extensão rodoviária total. Cabe observar, por fim, que os estados da Região Norte ficaram em posições inferiores em termos de extensão total de rodovias, explicitando a baixa cobertura rodoviária também em termos absolutos. Como mencionado no início da seção 3, para alguns destes estados devem ser incentivados estudos específicos sobre o setor de transporte, induzindo a elaboração de um modelo de desenvolvimento harmônico entre modais de transporte, potencializando as especificidades locais e os possíveis impulsos sobre o turismo.

Além dos indicadores de cobertura e extensão de estradas estaduais, algumas considerações devem ser realizadas sobre a qualidade da infraestrutura de transporte rodoviário. A Tabela 16 é uma primeira aproximação neste sentido, exibindo o percentual de estradas pavimentadas e duplicadas no total de rodovias de cada estado no Brasil.

Em linhas gerais, a tabela 16 apresenta um quadro bastante negativo. Apenas uma unidade federativa apresenta mais da metade de suas estradas pavimentadas. Além disso, os quatro estados que possuem mais de  $\frac{1}{4}$  das estradas pavimentadas estão incluídos na lista das dez menores malhas rodoviárias estaduais. Dentre os quatro, Sergipe e Amazonas possuem densidade rodoviária abaixo de 250 metros por Km<sup>2</sup>, que pode ser considerada baixa. Obviamente, por não ser possível distinguir estradas por intensidade de uso, os dados apresentados não são capazes de estimar relações diretas entre nível de pavimentação das rodovias e desenvolvimento da atividade econômica ou turística. Entretanto, o percentual de estradas não pavimentadas certamente constitui perda de potencial turístico, através da precariedade de conexão de localidades com outras cidades e modais de transporte.



Tabela 16 – *Ranking* de estradas estaduais segundo pavimentação e duplicação (percentagem em relação ao total da malha rodoviária estadual) - 2004

<b>Estado</b>	<b>Estradas pavimentadas</b>	<b>Estado</b>	<b>Estradas duplicadas</b>
DISTRITO FEDERAL	50,3%	DISTRITO FEDERAL	14,8%
RIO DE JANEIRO	26,9%	SÃO PAULO	2,9%
AMAZONAS	26,1%	RIO DE JANEIRO	2,7%
SERGIPE	19,6%	PARANÁ	0,6%
TOCANTINS	18,0%	PERNAMBUCO	0,6%
ALAGOAS	17,6%	AMAZONAS	0,6%
PARANÁ	17,6%	AMAPÁ	0,5%
RIO GRANDE DO NORTE	16,7%	SANTA CATARINA	0,4%
CEARÁ	16,0%	PARAÍBA	0,3%
SÃO PAULO	15,7%	GOIÁS	0,3%
RORAIMA	15,6%	RIO GRANDE DO NORTE	0,3%
PERNAMBUCO	14,8%	RIO GRANDE DO SUL	0,3%
AMAPÁ	13,7%	CEARÁ	0,2%
GOIÁS	13,2%	MINAS GERAIS	0,2%
MARANHÃO	12,5%	PARÁ	0,2%
ACRE	12,3%	ESPÍRITO SANTO	0,2%
PARÁ	11,8%	ACRE	0,2%
BAHIA	11,8%	MATO GROSSO DO SUL	0,1%
SANTA CATARINA	11,2%	ALAGOAS	0,1%
ESPÍRITO SANTO	10,9%	BAHIA	0,1%
PARAÍBA	10,6%	TOCANTINS	0,1%
MATO GROSSO DO SUL	10,5%	MATO GROSSO	0,1%
MINAS GERAIS	8,4%	MARANHÃO	0,1%
RIO GRANDE DO SUL	8,0%	PIAUI	0,0%
PIAUI	7,9%	RONDÔNIA	0,0%
RONDÔNIA	6,9%	RORAIMA	0,0%
MATO GROSSO	6,9%	SERGIPE	n.d.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DNIT

\* dados do ano 2000

Em termos de rodovias duplicadas, que caracterizam a via mais segura e confortável de transporte rodoviário, novamente os percentuais em relação ao total são bastante baixos. Mais uma vez destaca-se positivamente o Distrito Federal, agora seguido por São Paulo e Rio de Janeiro, estados de elevado desenvolvimento econômico. Excetuando-se as três unidades federativas mencionadas, os estados brasileiros têm entre 0 e 0,6% de suas estradas duplicadas, um indicador bastante ruim.

Por fim, cabe destacar que os dados apresentados na Tabela 16 podem complementar as estatísticas apresentadas na tabela 15, ponderando seus resultados. Estados com elevada densidade de rodovias, apesar de apresentarem grande cobertura de seu território, vêm-se em dificuldades para manter um padrão de qualidade em suas rodovias. Mesmo existindo vias para ligar distintas localidades, a precariedade destas estradas pode torná-las pouco competitivas em relação a outros destinos turísticos.

Ainda em relação às informações qualitativas acerca das rodovias no país, a pesquisa mais completa efetuada é a da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Ao avaliar as condições de pavimento, sinalização e geometria<sup>26</sup> das rodovias nacionais e estaduais, a pesquisa permite a construção de indicadores precisos acerca do conforto e segurança do turista que utiliza estradas como vias de acesso ao destino desejado.

A classificação das três dimensões acima apresentadas das rodovias e de seu conjunto (estado geral) é realizada através de cinco categorias: péssimo, ruim, regular, bom e ótimo. Como neste estudo as unidades de referência são as unidades federativas, foi construído, a partir da pesquisa CNT, um índice entre 1 e 5 para cada estado brasileiro<sup>27</sup>. As pontuações seguem a seguinte classificação:

- Nível ótimo: 5 pontos;
- Nível bom: 4 pontos;
- Nível regular: 3 pontos;
- Nível ruim: 2 pontos;
- Nível péssimo: 1 ponto;

---

<sup>26</sup> Para um melhor detalhamento da metodologia da pesquisa rodoviária da CNT, consultar [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br).

<sup>27</sup> O índice foi construído a partir de uma ponderação das classificações das estradas segundo sua participação no total da malha analisada pela CNT.

A classificação das rodovias estaduais segundo seu estado geral<sup>28</sup> no ano de 2005 é apresentada na tabela 17.

Tabela 17 - Índice de avaliação do estado geral das rodovias brasileiras (por Unidade da Federação) - 2005

<b>Estado</b>	<b>Índice de Estado Geral</b>
São Paulo	4,11
Distrito Federal	3,52
Paraná	3,45
Santa Catarina	3,28
Rio Grande do Sul	3,26
Rio de Janeiro	3,25
Mato Grosso do Sul	2,99
Goiás	2,96
Acre	2,92
Rondônia	2,80
Amapá	2,69
Espírito Santo	2,68
Rio Grande do Norte	2,62
Minas Gerais	2,54
Pernambuco	2,53
Tocantins	2,53
Mato Grosso	2,53
Paraíba	2,48
Ceará	2,42
Sergipe	2,34
Alagoas	2,31
Piauí	2,30
Pará	2,27
Amazonas	2,25
Bahia	2,22
Maranhão	2,16
Roraima	1,93

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados da CNT

Dentre os estados apresentados, apenas São Paulo apresenta índice de estado geral das estradas com nível entre bom e ótimo. Entre regular e bom, são encontrados o Distrito Federal e um conjunto de estados das regiões Sul e Sudeste do país. Cabe destacar que estes mesmos estados destacaram-se nos indicadores de cobertura, pavimentação e duplicação, quase sempre entre os 10 primeiros lugares. O estado do Rio Grande do Sul, único com piores posições

<sup>28</sup> O estado geral das rodovias é resultado da avaliação de suas três características: pavimento, sinalização e geometria.

nos índices de pavimentação e duplicação, melhorou significativamente seu desempenho, pois a classificação efetuada pela CNT não leva em consideração estradas municipais, que representam quase 90% da malha registrada pelo DNIT. Entretanto, como já argumentado, tais estradas têm volume de tráfego bastante inferior e não representa percentual semelhante no total de passageiros transportados no estado.

Os estados classificados com índice entre ruim e regular - são a grande maioria no país - totalizando 20, dentre as 27 unidades da federação. Dentro desta categoria, estados da Região Sudeste (Minas Gerais e Espírito Santo), da Região Centro-Oeste (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás) e alguns da Região Norte (Tocantins, Amapá, Rondônia e Acre) podem ser destacados por sua classificação entre 2,5 e 3, estatisticamente mais próxima da qualificação "regular". Por fim, excetuando-se o Rio Grande do Norte e Pernambuco, os estados da Região Nordeste classificam-se nas piores posições do *ranking* nacional, compartilhado por Pará, Amazonas e Roraima - único estado com índice entre péssimo e ruim.

A análise dos resultados do índice de estado geral das rodovias pode ser efetuada com maior precisão se complementada com as dimensões que o compõem. Com este propósito foram construídos *rankings* nacionais para classificar os estados segundo a qualidade do pavimento, sinalização e geometria das rodovias.

A Tabela 18 apresenta os resultados para a classificação do pavimento das estradas em cada estado.

Tabela 18 - Índice de avaliação das rodovias brasileiras (pavimento) - 2005

<b>Estado</b>	<b>Índice de pavimento</b>
São Paulo	4,32
Rio Grande do Sul	4,14
Distrito Federal	4,11
Paraná	3,99
Rio de Janeiro	3,72
Santa Catarina	3,45

Tocantins	3,42
Goiás	3,28
Sergipe	3,24
Mato Grosso do Sul	3,23
Amapá	3,15
Alagoas	3,11
Espírito Santo	3,08
Pernambuco	3,00
Paraíba	3,00
Rondônia	2,95
Minas Gerais	2,95
Rio Grande do Norte	2,92
Bahia	2,92
Ceará	2,91
Piauí	2,91
Mato Grosso	2,90
Acre	2,89
Amazonas	2,66
Pará	2,58
Maranhão	2,52
Roraima	2,12

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados da CNT

A classificação por pavimento considera as condições da superfície, influências na velocidade, pavimento em obras, tipo e qualidade do acostamento. Neste quesito também são considerados existência de erosões, buracos, remendos, afundamentos, trincas, desgastes e problemas maiores como quedas de pontes e de barreiras<sup>29</sup>.

O nível do pavimento das estradas brasileiras pode ser considerado um dos pontos com mos problemas dentro da classificação geral. Como pode ser observado na tabela 18, mais da metade dos estados brasileiros conseguiu uma classificação média acima de 3, nível regular. Além disso, São Paulo, Distrito Federal e Rio Grande do Sul destacam-se pela predominância de pavimentos entre bom e ótimo em suas estradas, caracterizando grande diferencial competitivo em relação à média nacional.

Mais uma vez, os estados da Região Sul destacam-se em conjunto com São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal, liderando a lista dos melhores

---

<sup>29</sup> Idem nota 26.

pavimentos estaduais. Um destaque importante são os estados da Região Centro-Oeste (exceto Mato Grosso) que tiveram classificação acima de regular. O Estado do Tocantins e Amapá são destaques no conjunto da Região Norte, classificados em sua maioria entre ruim e regular. Os destaques negativos são mais uma vez os estados da região Nordeste (com exceção de Sergipe e Alagoas), com pavimentos asfálticos variando predominantemente entre as classificações ruim e regular. Por fim, cabe destaque negativo para Minas Gerais, que apresenta grande desvantagem competitiva neste quesito quando comparado com estados da Região Sudeste ou mesmo seus vizinhos da Região Centro Oeste.

A Tabela 19 apresenta a classificação das rodovias estaduais segundo nível de sinalização em 2005. Foram considerados na avaliação qualitativa acerca da sinalização das estradas: a existência/ausência e o estado de conservação da sinalização vertical (placas) e da sinalização horizontal (faixas centrais e laterais).

Em termos de desempenho geral pode ser constatada uma leve piora. Em termos de sinalização, dois estados (Maranhão e Amapá) apresentam desempenho entre ruim e péssimo, fato não encontrado nas classificações geral e de pavimento. Além disso, um grupo de 5 estados (4 da Região Nordeste) ficou com índice inferior à 2,5, próximos de uma classificação ruim. Ainda em relação aos destaques negativos, cabe mencionar a repetida predominância de estados da Região Nordeste e Norte entre as posições inferiores do *ranking*, bem como a inferioridade dos indicadores de Minas Gerais, sistematicamente abaixo da classificação “regular”.

Tabela 19 – Índice de avaliação das rodovias brasileiras (sinalização) - 2005

<b>Estado</b>	<b>Índice de Sinalização</b>
São Paulo	4,34
Santa Catarina	4,05
Paraná	4,00
Rio de Janeiro	3,65
Acre	3,47
Rio Grande do Sul	3,45

Mato Grosso do Sul	3,38
Distrito Federal	3,13
Goiás	2,97
Espírito Santo	2,86
Tocantins	2,85
Paraíba	2,85
Minas Gerais	2,79
Pará	2,77
Mato Grosso	2,77
Rio Grande do Norte	2,76
Rondônia	2,75
Amazonas	2,66
Pernambuco	2,66
Sergipe	2,60
Alagoas	2,48
Ceará	2,34
Roraima	2,12
Bahia	2,12
Piauí	2,09
Maranhão	1,96
Amapá	1,69

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados da CNT

Os destaques positivos, mais uma vez, são os estados da Região Sudeste e Sul, tendo o Distrito Federal apresentado desempenho bastante inferior às demais dimensões consideradas (estado geral, pavimento e geometria). Um desempenho “surpresa” deste *ranking* foi o estado do Acre, com desempenho muito superior à média dos estados da região Norte.

Para encerrar as análises qualitativas baseadas em indicadores construídos a partir da pesquisa elaborada pela Confederação Nacional dos Transportes, restam apenas os índices de qualidade da geometria das estradas brasileiras. A tabela 20 ilustra o desempenho dos estados brasileiros nesse quesito, em 2005.

Tabela 20 – Índice de avaliação das rodovias brasileiras (geometria) - 2005

<b>Estado</b>	<b>Índice de Geometria</b>
Distrito Federal	4,07
São Paulo	3,47
Rio Grande do Sul	2,86
Rondônia	2,78

Paraná	2,76
Rio de Janeiro	2,72
Amapá	2,69
Santa Catarina	2,46
Mato Grosso do Sul	2,46
Goiás	2,41
Sergipe	2,24
Piauí	2,22
Espírito Santo	2,15
Ceará	2,03
Minas Gerais	2,02
Bahia	1,96
Tocantins	1,88
Pará	1,78
Mato Grosso	1,76
Maranhão	1,75
Pernambuco	1,73
Rio Grande do Norte	1,72
Paraíba	1,60
Amazonas	1,59
Alagoas	1,54
Roraima	1,12
Acre	1,06

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados da CNT

Dentre os últimos indicadores apresentados, a geometria das estradas é o quesito com pior desempenho no país. São 12 os estados com classificação entre ruim e péssimo, sendo dois classificados com índices ligeiramente maiores que o mínimo (péssimo). Cabe ressaltar que a análise da geometria da via inclui informações sobre duplicação ou não, tipo de traçado, existência de desvios, acostamento, dentre outros<sup>30</sup> elementos que atrapalham/contribuem para a velocidade, conforto e risco de acidentes.

---

<sup>30</sup> “Sobre esse aspecto, os atributos avaliados nos trechos rodoviários são: o tipo da rodovia (simples de mão única, simples de mão dupla, dupla com canteiro central, dupla com barreira central e dupla com faixa central); a existência ou não de faixa adicional de subida (3ª faixa) e a sua condição de superfície; a necessidade de redução de velocidade devido ao traçado; a existência de pontes/viadutos, com ou sem defensas e acostamento; e a presença de desvios na rodovia”. ([www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br))



Em relação aos melhores desempenhos, pela primeira vez o Distrito Federal apresentou a primeira posição, desbancando São Paulo. Cabe lembrar que a pequena extensão total e a geografia favorável contribuem, mas o resultado também pode ser relacionado com o índice de duplicação das rodovias desta unidade da federação. Excetuando-se São Paulo e Distrito Federal, muito bem qualificados, o desempenho dos outros estados é classificado entre péssimo e regular, refletindo as péssimas condições da geometria rodoviária brasileira. Além de estados da Região Sudeste e Sul, destacam-se Amapá - que teve desempenho de sinalização próximo de péssimo, Mato Grosso do Sul e Goiás - que mantiveram um padrão regular em todas as categorias - e Rondônia, com desempenho superior a estados mais desenvolvidos como Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, dentre outros.

Certamente, junto com o nível regular da sinalização, este quesito pode ser apontado com um dos responsáveis pela ausência de segurança e perda de competitividade na atividade turística de alguns estados. Ao contrário de sinalização, contudo, investimentos em duplicação e melhoria de traçados exigem grandes inversões e, dado o percentual de duplicações nas estradas brasileiras, dificilmente atingirão montantes necessários para uma melhora considerável no curto prazo.

A realização de investimentos em estradas nos distintos estados não é um problema de resolução simples. Na verdade, cada estado tem um perfil distinto em relação à administração de rodovias. A Tabela 21 ilustra o percentual de estradas de cada estado sob administração do governo federal em 2005.

Tabela 21 - Participação das rodovias federais no total da malha\* rodoviária dos estados brasileiros \*\* (2005)

<b>Estado</b>	<b>Rodovias federais</b>
ACRE	65%
AMAZONAS	62%
RORAIMA	49%
MINAS GERAIS	42%
RIO GRANDE DO SUL	41%

---

PARÁ	38%
PERNAMBUCO	31%
BAHIA	30%
SANTA CATARINA	30%
MARANHÃO	29%
RONDÔNIA	29%
RIO GRANDE DO NORTE	28%
<b>BRASIL</b>	<b>27%</b>
RIO DE JANEIRO	26%
ALAGOAS	24%
PIAUI	23%
PARANÁ	23%
MATO GROSSO DO SUL	22%
AMAPÁ	22%
PARAÍBA	21%
CEARÁ	21%
ESPÍRITO SANTO	19%
GOIÁS	18%
DISTRITO FEDERAL	17%
TOCANTINS	16%
MATO GROSSO	16%
SÃO PAULO	7%

---

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados do DNIT

\*Inclui rodovias planejadas, pavimentadas e não pavimentadas, controladas pelos governos estaduais e governo federal

\* dados de Sergipe indisponíveis

Em termos gerais, grande parte das rodovias nos estados brasileiros pertence aos municípios. Entretanto, como já apontado ao longo deste texto, a parte mais relevante dos fluxos de passageiros é transportada por rodovias estaduais e federais. Tendo em vista este aspecto, a tabela 21 identifica o grau de dependência das infra-estruturas de transporte rodoviário em relação ao governo federal, elemento extremamente relevante para a coordenação entre políticas locais de desenvolvimento turístico e infra-estrutura.

Em termos gerais, os estados da Região Norte, excetuando Tocantins e Amapá, apresentam maior dependência do governo federal no que tange aos investimentos em estradas. Os estados da região Nordeste apresentam índices em torno da média nacional, tendo os maiores índices em torno de 30% na Bahia e Pernambuco. Excetuando-se Minas Gerais, que tem 42% de suas rodovias administradas pelo governo nacional, todos os estados da Região Sudeste e Centro-Oeste têm baixa dependência da administração federal. Cabe

destacar o baixíssimo percentual apresentado por São Paulo, cujas estradas são, em grande maioria, estaduais<sup>31</sup>.

A qualidade dos investimentos em estradas efetuados pelos governos estadual e federal nas distintas unidades federativas brasileiras pode ser estimada a partir das informações expostas nas tabelas 22 e 23. A tabela 22 apresenta as características principais das rodovias federais em cada estado, enquanto a tabela 23 apresenta as características das rodovias administradas pelos governos estaduais.

Tabela 22 – Características da malha rodoviária administrada pelo governo federal em cada estado brasileiro (2005)

Estado	RODOVIAS FEDERAIS		
	PLANEJADA	REDE NÃO PAVIMENTADA	REDE PAVIMENTADA
DISTRITO FEDERAL	0,0%	0,0%	100,0%
PARAÍBA	2,2%	2,4%	95,5%
PERNAMBUCO	5,0%	3,7%	91,3%
RIO DE JANEIRO	10,7%	1,2%	88,2%
RIO GRANDE DO NORTE	5,1%	8,8%	86,1%
MARANHÃO	13,2%	2,6%	84,2%
SANTA CATARINA	12,4%	4,4%	83,2%
ALAGOAS	8,0%	9,7%	82,3%
MATO GROSSO DO SUL	8,0%	9,7%	82,3%
RIO GRANDE DO SUL	12,7%	6,3%	81,0%
SÃO PAULO	21,4%	0,0%	78,6%
GOIÁS	15,8%	8,4%	75,8%
CEARÁ	13,2%	12,1%	74,7%
ESPÍRITO SANTO	27,1%	0,6%	72,3%
MINAS GERAIS	19,9%	9,4%	70,7%
PIAUÍ	22,5%	8,2%	69,2%
PARANÁ	24,7%	6,1%	69,2%
RONDÔNIA	3,7%	27,8%	68,5%
<b>BRASIL</b>	<b>21,9%</b>	<b>15,9%</b>	<b>62,3%</b>
MATO GROSSO	16,4%	25,2%	58,4%
BAHIA	38,5%	10,3%	51,2%
RORAIMA	14,2%	34,8%	51,1%

<sup>31</sup> Excluindo-se estradas municipais que, em distância total, representam mais de 80% da malha estadual.

TOCANTINS	19,5%	30,3%	50,2%
ACRE	25,4%	45,5%	29,1%
PARÁ	32,9%	44,1%	23,0%
AMAPÁ	15,7%	64,5%	19,8%
AMAZONAS	59,8%	35,9%	4,3%

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados do DNIT

\*Inclui rodovias planejadas, pavimentadas e não pavimentadas, controladas pelo governo estadual de cada unidade federativa.

\* dados de Sergipe indisponíveis

Tabela 23 - Características da malha rodoviária\* administrada pelos governos estaduais\*\* (2005)

Estado	RODOVIAS FEDERAIS		
	PLANEJADA	REDE NÃO PAVIMENTADA	REDE PAVIMENTADA
SÃO PAULO	8,9%	4,9%	86,2%
RIO GRANDE DO NORTE	1,6%	28,0%	70,3%
PARANÁ	18,3%	14,0%	67,7%
PERNAMBUCO	7,0%	37,2%	55,8%
SANTA CATARINA	4,8%	40,4%	54,9%
RIO GRANDE DO SUL	9,0%	36,6%	54,4%
RIO DE JANEIRO	16,9%	31,2%	51,8%
ALAGOAS	20,6%	28,3%	51,1%
MINAS GERAIS	9,6%	43,1%	47,3%
CEARÁ	8,6%	45,1%	46,3%
DISTRITO FEDERAL	7,6%	48,3%	44,0%
PARAÍBA	0,9%	55,1%	44,0%
SERGIPE	7,4%	50,2%	42,4%
<b>BRASIL</b>	<b>17,5%</b>	<b>43,6%</b>	<b>39,0%</b>
ESPÍRITO SANTO	13,9%	47,5%	38,5%
BAHIA	33,1%	29,3%	37,6%
GOIÁS	6,0%	57,0%	37,0%
MARANHÃO	24,5%	40,1%	35,5%
ACRE	23,4%	44,7%	31,9%
TOCANTINS	16,3%	54,2%	29,5%
PARÁ	40,5%	38,1%	21,4%
PIAÚÍ	2,6%	79,7%	17,6%
AMAZONAS	67,0%	16,2%	16,8%
MATO GROSSO DO SUL	20,0%	64,2%	15,7%
MATO GROSSO	20,3%	68,7%	10,9%
RORAIMA	31,3%	61,0%	7,8%
RONDÔNIA	6,4%	88,1%	5,6%

Fonte: Elaboração Própria a partir de dados do DNIT

\*Inclui rodovias planejadas, pavimentadas e não pavimentadas, controladas pelo governo federal.

\* dados de Sergipe indisponíveis

Quando observado o percentual pavimentado da malha, destaca-se a melhor condição das rodovias federais na média nacional. Enquanto as estradas de governos estaduais têm em média 39% de sua extensão pavimentada, as rodovias federais, que são minoria em quase todos os estados, têm média superior a 62%.

Apesar do desempenho positivo na média nacional, os estados com grande “dependência” dos investimentos governamentais – maior participação das rodovias federais na amostra (tabela 21) – possuem desempenho regular ou ruim nos indicadores de pavimentação de suas estradas, especialmente estados da Região Norte (Amazonas, Acre e Roraima). Ainda em relação aos estados com elevada participação de estradas federais, observa-se que Minas Gerais e Rio Grande do Sul têm estradas estaduais com índices de pavimentação menores que as estradas federais. Nestes estados, os percentuais de estradas estaduais pavimentadas são, respectivamente, 47% e 54%, enquanto as rodovias federais apresentam índices de pavimentação de 70% e 81% do total.

Em linhas gerais, se percebe que as unidades federativas que apresentaram índices de pavimentação elevados para estradas federais (acima de 70%) não mantêm um padrão de desempenho homogêneo quanto aos indicadores elaborados para a qualidade das rodovias. Dentre o mencionado grupo, os que tiveram desempenho positivo na qualificação geral das estradas majoritariamente constituem-se por estados com baixa e média dependência em relação à malha federal. Entretanto, como o peso das rodovias estaduais é bastante elevado na maioria dos estados e os índices de pavimentação das rodovias federais é elevado<sup>32</sup>, a qualidade da malha estadual aparenta assumir maior importância na definição dos grupos de desempenho.

Das unidades federativas com maiores índices de pavimentação em estradas estaduais (São Paulo, Paraná e Rio Grande do Norte), os índices de avaliação geral das rodovias são bons. Dentre o grupo, somente o estado do Rio

---

<sup>32</sup> Os indicadores de pavimentação de rodovias federais são especialmente ruins em estados da Região Norte. Destacam-se nesse grupo Amazonas, Acre, Amapá e Pará.

Grande do Norte apresentou desempenho geral regular. Este indicador pode ser atribuído ao seu desempenho ruim na classificação de geometria de suas estradas, que possuem índices de duplicação muito próximos de zero.

Nos estados com índice de pavimentação da malha estadual próximo à média (entre 50% e 35% do total), somente o Distrito Federal tem desempenho geral bom em relação ao estado geral das estradas. Neste grupo, prevalecem desempenhos regulares/bons na região sudeste, sul e no estado de Goiás e regular/ruins nos estados das regiões nordeste e Norte. Os estados com pior pavimentação das malhas estaduais são da Região Norte. Nesse grupo (Acre, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins), que também inclui o Piauí, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o desempenho geral é regular/ruim, exceto para o Mato Grosso do Sul, que possui uma malha federal bem qualificada.

Cabe destacar ainda que nos estados da Região Norte a média de rodovias planejadas em relação à malha existente é bastante grande. No Amazonas, por exemplo, as estradas estaduais e federais planejadas superam a malha existente. Outros estados, como Pará, Roraima, Acre, Bahia, o percentual de estradas planejadas atinge valores próximos à metade da malha existente. Por outro lado, Paraíba, Rio Grande do Norte, Distrito Federal, Rondônia e Pernambuco apresentam índices pequenos de rodovias planejadas, em torno de 5% da malha existente.

Em linhas gerais, dos indicadores apresentados nas tabelas 21, 22 e 23, percebe-se uma importância maior de estradas federais em estados nos quais estas rodovias são pouco pavimentadas. Entre os estados com menor dependência destas rodovias, todos os da região sudeste apresentam índices de pavimentação acima de 70%. As únicas exceções neste grupo são os estados de Mato Grosso e Tocantins, com percentagens de 58% e 50%, um pouco abaixo da média nacional. Além disso, como a média de pavimentação das estradas federais<sup>33</sup> é elevada e sua participação na malha da maioria dos estados<sup>34</sup> é

---

<sup>33</sup> Observe que os indicadores de pavimentação não avaliam a qualidade do pavimento.

menor que 50%, os investimentos estaduais em pavimento aparentam maior correlação com os indicadores de estado geral das estradas em cada unidade federativa.

Como já apontado, os investimentos em estradas no Brasil foram bastante prejudicados pela resposta à crise dos anos oitenta. As dificuldades impostas para financiamento do Setor Público transformaram os investimentos em infra-estrutura no principal alvo de cortes sucessivos. Nesse sentido, a deterioração das rodovias existentes e a incapacidade de produzir ampliações da malha de acordo com a demanda por transporte rodoviário foram características marcantes dos últimos 25 anos.

Uma das respostas dadas por alguns estados para o problema de capacidade de investir em transportes foi a utilização de mecanismos de concessão de estradas à iniciativa privada. A Tabela 24 apresenta as principais concessões rodoviárias do país e seus estados.

Tabela 24 - Extensão das rodovias privatizadas segundo estado no Brasil (2005)

<b>Estado</b>	<b>Estrada Pista Simples</b>	<b>Estrada Pista Dupla</b>	<b>Total</b>
São Paulo	1369,6	2589,4	3959
Rio Grande do Sul	2355,8	121,4	2477,2
Paraná	1912,1	584,7	2496,8
Rio de Janeiro	278,4	285,5	563,9
Bahia	170,8	46,3	217,1
Espírito Santo	17,5	50,0	67,5
Total	6104,2	3677,3	9781,5

Fonte: Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)

Os estados que realizaram concessões rodoviárias apresentados acima têm correlação estreita com o grupo de desempenho elevado nas classificações de qualidade das rodovias estaduais. Dentre os estados de melhor desempenho no índice de estado geral das estradas (tabela 17), somente Santa Catarina e

---

<sup>34</sup> Excluindo malha municipal.

Distrito Federal não apresentam rodovias privatizadas. Do quadro apresentado, apenas a Bahia tem desempenho ruim na avaliação geral de suas estradas. Cabe destacar, contudo, que o percentual privatizado não supera 1% da malha estadual e federal construída no estado.

Em linhas gerais, adquirir concessões de estradas com movimento considerável é um negócio visto com bons olhos por empresas privadas. Estabelece-se um monopólio, com tarifas reajustáveis segundo contratos, sem riscos de inadimplência dos usuários. Para o poder concedente, a capacidade de exigir investimentos em infra-estrutura geral e serviços também favorece a adoção do modelo. De fato, grande parte das rodovias privatizadas atinge bom desempenho em qualidade (mais de 80% com indicadores ótimo ou bom). Além disso, a possibilidade de utilização de Parcerias Público Privadas em rodovias tem sido apontada como um das grandes fontes de investimentos em infra-estrutura de transporte. Apesar dos mencionados benefícios, o custo para o usuário tem sido extremamente alto. Desde 1995, início das concessões, as tarifas tiveram crescimento de 60% acima da inflação (IPC-FGV). As tarifas de algumas rodovias privatizadas de São Paulo, que tem o maior número de concessões, chegaram a atingir crescimento real das tarifas de mais de 113% (Desafios do Desenvolvimento, 1/1/2006). Em outras palavras, os ganhos de competitividade auferidos pela melhora na infra-estrutura podem ser reduzidos pela elevação de custos de transporte. Tal fato é mais importante quanto maior a utilização de rodovias em relação ao transporte aéreo no acesso à determinada região turística, prejudicando especialmente o turismo doméstico.

Quanto aos investimentos do governo central, percebe-se uma elevação nos últimos anos, porém uma baixa utilização das receitas da CIDE<sup>35</sup> que têm destinação constitucional para os investimentos do Ministério dos Transportes. A tabela 25 ilustra as receitas e investimentos, exibindo o percentual de contingenciamento e desvio de recursos para outros gastos públicos registrados no déficit nominal.

---

<sup>35</sup> Tributo cobrado sobre consumo de combustíveis no país.



Tabela 25 – Acompanhamento da CIDE, investimentos em transporte (em milhões de reais) e contingenciamento (% da arrecadação) - 2002/2006\*

	<b>Arrecadação Bruta</b>	<b>Investimentos em transporte</b>	<b>Contingenciamento de recursos</b>
2002	7.241	1.751	75,8%
2003	7.504	1.116	85,1%
2004	7.669	1.396	81,8%
2005	7.680	4.702	38,8%
2006*	3.144	1.330	57,7%
Total do período	33.238	10.295	69,0%

Fonte: Boletim Econômico CNT (julho/2006)

- primeiro semestre de 2006

O volume de recursos não investidos ao longo dos últimos anos ilustra o perda de potencial competitivo em infra-estrutura de transportes no país. Mais do que isso, explica boa parte da mencionada incapacidade de manter a malha existente em condições de conforto e segurança e ampliar a estrutura rodoviária de acordo com o potencial de demanda.

Em dezembro de 2005 o governo federal lançou o Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança (PETSE), com investimentos em recuperação e realização de obras de emergência em pouco menos de 26 mil km da malha. Mais de 13% dos investimentos serão realizados em Minas Gerais, estado com maiores investimentos programados pelo PETSE. Maranhão e Goiás devem receber em média 9,6% dos investimentos, seguidos por Pará, Mato Grosso do Sul, Bahia, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com percentuais entre 6,7 e 5,4. Em termos de investimentos por Regiões, Nordeste (NE) e Centro Oeste (CO) serão receptores de pouco menos de 50% dos investimentos. Logo atrás, a Região Norte (N) deverá receber pouco mais de 16%. Embora em menor proporção e com algumas modificações, esta concentração no NE, N, e CO se mantém quando comparadas a malha incluída no programa e a malha total da

região (estadual+federal). Enquanto as três principais regiões têm obras previstas para percentuais da malha entre 8,7 e 10,7, Sudeste e Sul terão cobertas 7,51% e 4,8% de suas malhas. Cabe lembrar, contudo, que estes dados da malha total também incluem as rodovias privatizadas (que chegam a 19% da malha em São Paulo, por exemplo)<sup>36</sup>.

Apesar do mencionado esforço, percebe-se com os dados apresentados na tabela 25 que a média de investimentos no período como um todo é extremamente baixa<sup>37</sup>. Estes investimentos adicionais, que cobrem em média pouco mais de 9% da malha total dos estados e 35,6% da parcela desta malha controlada pelo governo federal, não podem restringir-se aos períodos pré-eleitorais. Neste caso, o desempenho das estradas de rodagem do país continuará muito abaixo de seu potencial.

Do conjunto apresentado de indicadores percebe-se que existe uma situação bastante heterogênea em relação à contribuição do transporte rodoviário para a competitividade da indústria do turismo.

De maneira Simplificada, as Regiões Sul e Sudeste têm um bom desempenho (com exceção de Minas Gerais) nos indicadores de qualidade das rodovias. A Região Centro-Oeste tem desempenho entre regular e bom, com destaque positivo para Distrito Federal e negativo para Mato Grosso. As Regiões Norte e Nordeste têm indicadores variando entre regular e ruim, com predominância desta última categoria.

Em termos de cobertura da malha, semelhanças são visíveis em relação aos indicadores apresentados no parágrafo anterior. Sudeste e Sul apresentam boa cobertura, mais uma vez com exceção de Minas Gerais (regular). No Centro Oeste, a heterogeneidade determina uma classificação regular. Destaques positivos são Goiás e Distrito Federal. No Nordeste predomina a classificação

---

<sup>36</sup> Os dados apresentados podem ser encontrados nos Relatórios do PETSE apresentados pelo DNIT/Ministério dos Transportes (DNIT,2006)

<sup>37</sup> O crédito especial liberado para o PETSE é de R\$ 350 milhões, muito abaixo dos valores contingenciados nos últimos anos.

regular e no Norte, a extrema baixa densidade rodoviária revela um desempenho ruim quanto à cobertura dos estados por malha rodoviária.

Apesar da importância das rodovias federais (BR) na interligação nacional, a malha administrada pelos estados é superior e tem índices de pavimentação inferiores. Apesar do bom desempenho nestes índices quando analisadas as BR, estados do Norte que dependem majoritariamente destas vias têm desempenho de pavimentação bastante inferior ao do país. Outro exemplo de mal desempenho em estados com peso federal é Minas Gerais. Apesar de possuir indicadores superiores aos dos estados da Região Norte, tem bastante desvantagem competitiva quando comparado com indicadores de infraestrutura rodoviária de seus vizinhos do Sudeste, Sul, Goiás, Distrito Federal e Mato Grosso do Sul.

Constata-se, portanto, que há uma grande necessidade de investimentos, especialmente em estados do Nordeste, Minas Gerais e alguns estados da Região Centro Oeste e Norte. Tendo em vista o quadro apresentado, o PETSE teve direcionamento adequado para atingir objetivos de redução da heterogeneidade. Entretanto, o baixo volume de recursos aplicados e sua irregularidade ao longo do tempo têm proporcionado no máximo, a manutenção do quadro no médio prazo.

As concessões à iniciativa privada ajudam a corrigir parte do problema. Realmente permitem elevar os investimentos e a qualidade das estradas. Entretanto, o custo pago pelo usuário em tarifas é alto e configura perda de competitividade de destinos mais distantes dos centros emissores de turistas.

Estudo recente (Desafios do Desenvolvimento, 1/1/2006) aponta para um patamar tarifário em relação à distância da malha percorrida (US\$/km) no Brasil muito inferior ao de países como Áustria, França, Reino Unido e Estados Unidos<sup>38</sup>. Entretanto, cabe destacar que a quantidade de praças de pedágio e o

---

<sup>38</sup> Áustria (0,44), Reino Unido (0,28), França (0,27), Estados Unidos (0,12) e Brasil (0,07).

valor das tarifas cobradas são muito superiores em estados com concessões<sup>39</sup>. Por outro lado, isso pode indicar a existência de um excedente do consumidor não aproveitado em rodovias de outros estados, uma possibilidade de elevar recursos para novos investimentos.

Além dos problemas tarifários apresentados, as concessões ou PPP são muito mais vantajosas em estradas de grande fluxo de veículos. Nesse sentido, o problema da capilarização da infra-estrutura de acesso poderia ser incrementado ao longo dos anos. Nesse sentido, a atração da iniciativa privada deve ser feita com contratos mais explícitos quanto ao desempenho dos investimentos, quanto aos índices de reajuste das tarifas e quanto às perspectivas de elevação do fluxo de veículos. Isso quer dizer que um potencial ganho oriundo de melhoras na infra-estrutura deve ser distribuído entre os consumidores (que poderiam pagar tarifas menores) e os concessionários (que teriam seus lucros elevados).

Por fim, a reversão do quadro pouco animador para as rodovias nacionais exige uma maior participação dos investimentos em estradas dentro do orçamento fiscal. Um primeiro passo, a diminuição ou extinção do contingenciamento efetuado nos últimos anos pode representar um bom começo. Em segundo lugar, uma avaliação séria das possibilidades de sucesso das Parcerias Público-Privadas integradas com mecanismos de homogeneização das estradas não concedidas.

### **3.1.3 - Infra-estrutura de acesso no Brasil: Inter-relação Modal e competitividade do turismo**

Esta subseção tem o objetivo de recuperar as conclusões efetuadas para o transporte aéreo e rodoviário nas subseções 3.1.1 e 3.1.2, analisando-as sob perspectiva integrada. A avaliação das inter-relações entre aeroportos e

---

<sup>39</sup> Para mais detalhes, consultar estatísticas compiladas pela FIPE. Para outros detalhes consultar os sites [www.abcr.org.br](http://www.abcr.org.br), [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br), [www.artesp.sp.gov.br](http://www.artesp.sp.gov.br) e [www.dner.gov.br](http://www.dner.gov.br).

rodovias permite identificar alguns gargalos e entravas para a atividade turística.

Em linhas gerais, os aeroportos brasileiros têm apresentado situação positiva, investimentos em curso e programados, perspectivas de atendimento da demanda, melhoria nos serviços de suporte e na capacidade de manter o nível dos investimentos ao longo do tempo com utilização de recursos próprios de maneira intensiva. Nesse sentido, por manterem um patamar igual ou superior ao de nossos vizinhos e mesmo de países desenvolvidos, tal infraestrutura proporciona a entrada dos turistas estrangeiros de maneira adequada e consegue realizar boa parte dos fluxos domésticos de longa distância com qualidade e competitividade. Cabe ressaltar que a capacidade e a permissão de aeroportos para receber vôos internacionais aumentaram nos últimos anos, permitindo ao turista estrangeiro acesso com menor número de escalas para diferentes regiões do país.

Entretanto, a capilarização do fluxo turístico não consegue manter o mesmo patamar. Em primeiro lugar, os aeroportos regionais – que em sua grande maioria não são administrados pela Infraero – têm dificuldades para realizar investimentos. O PROFFA e os recursos do ATAERO, além de sofrerem problemas semelhantes aos da CIDE e rodovias (redirecionamento de recursos), têm muito pouca articulação com políticas de desenvolvimento turístico. Tendo em vista as dificuldades de aeroportos com baixo movimento operacional em elevar suas receitas gerais, inclusive de locação de áreas, tornam-se extremamente dependentes de aportes de recursos para realizar investimentos. Neste sentido, as propostas de extinção do ATAERO surgidas há alguns anos seriam extremamente prejudiciais à programas de melhoria em aeroportos regionais.

Em segundo lugar, as estradas brasileiras apresentam situação bastante delicada, com indicadores de qualidade bastante ruins em grande parte do país. De maneira geral, estes indicadores são piores na Região Nordeste, Norte e alguns estados do Centro-Oeste, onde tem se verificado importante conjunto de

investimentos no setor aeroviário. Em outras palavras, a competitividade gerada em aeroportos torna-se circunscrita às suas regiões ou cidades. Na região Sul, Sudeste e no Distrito Federal tais condições são amenizadas. Há capacidade de transporte rodoviário e alguns aeroportos regionais são muito melhor qualificados e aptos a receber fluxo turístico. Entretanto, cabe destacar que em São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Paraná parte importante das melhorias foi feita à um custo elevado para o usuário, via pedágios cobrados por concessionárias.

É verdade que este custo adicional torna-se pequeno quando comparado aos custos de transporte totais de um turista que faça uso de transporte aéreo e rodoviário conjuntamente. Nesse sentido, os estados com melhores estradas adquirem maior competitividade turística inclusive para regiões menos próximas aos aeroportos. Em outras palavras, o raio de influência dos aeroportos torna-se maior, bem como seus transbordamentos positivos para a atividade turística.

Por outro lado, custos incrementais no acesso rodoviário constituem ônus para o turismo doméstico. É certo que rodovias em estado ruim ou péssimo são piores, em constituem desvantagem competitiva. Entretanto, as rodovias concedidas são também as de maior fluxo de passageiros e com maior potencial de geração de receitas. Sendo assim, constituem rodovias com potencial elevado de re-investimento e também poderiam atingir níveis de qualidade sob administração pública.

A utilização do potencial de investimentos em rodovias passa pela redução do contingenciamento de recursos do Ministério dos Transportes e pela elaboração de mecanismos adequados para efetivação de Parcerias Público-Privadas. Tais medidas são complementares e devem ser realizadas sob perspectiva inter-modal, através da elevação dos investimentos em aeroportos regionais, hidrovias na Região Norte e reorganização do sistema ferroviário de passageiros.

### **3.2. Infra-estrutura urbana e Turismo: Características gerais e competitividade**

De um ponto de vista geral, conforme assinalado na introdução deste trabalho, a provisão eficiente dos serviços de infra-estrutura básica é um dos dinamizadores da coesão espacial, econômica e social de um país. Isto se dá não apenas pelas características de integração regional deste tipo de investimento (notadamente aqueles relacionados aos sistemas de transportes e comunicações), mas também pela sua relação direta com a qualidade de vida dos habitantes das cidades e seus efeitos sobre a sustentabilidade intertemporal dessa condição (categorias em que se enquadram os serviços de redes de água, esgoto, coleta de lixo, eletrificação, etc).

As características dos investimentos em infra-estrutura apontadas acima são responsáveis por parcelas da competitividade das economias locais. Isto decorre dos efeitos positivos dessa categoria de gasto sobre a produtividade dos fatores de produção, sendo esses efeitos tanto maiores quanto mais escassa for a sua disponibilidade inicial. Isto é, quanto menores e mais pobres as cidades (no sentido de uma baixa dotação de capital físico, humano e social), maiores são os efeitos sobre a qualidade de vida de seus habitantes provocados por um incremento marginal nos investimentos em saneamento, comunicação e transporte.

Assim, o conjunto de serviços de infra-estrutura urbana tem também uma relação direta com a competitividade da atividade turística de um país, região ou cidade. Isto resulta não apenas dos efeitos mencionados acima, referentes à própria disponibilidade desses serviços, mas também de suas relações intrínsecas com as questões ligadas a preservação ambiental (inclusive no que se refere a ambientes urbanos) e com a “comodidade” e “qualidade” com que se podem acomodar os visitantes.

Nesse contexto, a disponibilidade de infra-estrutura de recepção adequada pode ser avaliada através do desempenho de indicadores que quantificam a presença de serviços de infra-estrutura urbana, como àqueles

associados à cobertura das redes de água encanada, de eletrificação, de coleta de lixo e acesso aos meios de comunicação.

### 3.2.1. Infra-estrutura básica e sustentabilidade da atividade turística no Brasil

A importância dos serviços da água e esgoto para a saúde das populações locais, assim como o seu bem estar é amplamente reconhecida. Além disso, a presença desses serviços apresenta relação direta com as estratégias de preservação ambiental.

Como destacado na seção 2 deste trabalho, dados do WTTC apontam que o Brasil apresenta deficiências no que se refere à provisão de água potável e, principalmente, no que tange à cobertura de suas redes sanitárias. A avaliação dos índices de abrangência das redes de água encanada, eletrificação e coleta de lixo, disponíveis no Atlas de Desenvolvimento Humano das Nações Unidas<sup>40</sup>, reforçam o quadro de precariedade<sup>41</sup> – ver tabelas 26 e 27 – ainda que o desempenho tenha melhorado sensivelmente no horizonte de 10 anos, como mostra a tabela 26, abaixo.

**Tabela 26 - Infra-estrutura básica: desempenho Brasil (em % de pessoas cobertas)**

Ano	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com de coleta de lixo	
	1991	2000	1991	2000	1991	2000
Média Brasil	59,3	71,1	78,3	90,2	67,9	85,8

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

<sup>40</sup> A opção pela utilização da base de dados das Nações Unidas (construída a partir dos censos demográficos realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) decorreu da inexistência de outras bases de dados atualizadas e desagregadas por municípios. Vale ressaltar que a simplicidade dos indicadores analisados reforça o as conclusões referentes à precariedade da cobertura dos serviços.

<sup>41</sup> Os critérios estabelecidos pelas Nações Unidas para avaliar a disponibilidade de infraestrutura básica definem como ideais a cobertura de 100% da população das redes de saneamento e eletrificação. Ver “Indicadores do Milênio” em <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/>.



Um dado particularmente preocupante é o que se refere à cobertura da rede de água canalizada, que marginaliza cerca de 30% da população nacional, ainda segundo a tabela 26. A presença deste tipo de infra-estrutura é uma condição necessária para a prestação de outros serviços ligados ao saneamento básico (como o tratamento de dejetos domésticos e distribuição de água potável) e a sua precariedade é um dos fatores desestimulantes dos fluxos turísticos, conseqüência de sua relação direta com as condições de higiene e preservação ambiental.

Porém, a análise do desempenho da média nacional oculta as grandes assimetrias relativas à disponibilidade desses serviços quando utilizadas unidades de análise mais desagregadas. Nesse sentido, a comparação entre a presença de infra-estrutura básica nas distintas regiões do país mostra uma maior precariedade das regiões mais pobres, com desempenho significativamente melhor nas regiões mais ricas<sup>42</sup>.

Notadamente, as regiões norte e nordeste (com PIB per capita de 4,1 e 3,2 mil reais em 2003<sup>43</sup>) apresentam uma cobertura bastante esparsa destes serviços básicos, abaixo, inclusive, das médias nacionais nos três índices analisados. Por sua vez, as regiões sul, centro oeste e sudeste (com PIB per capita de 8,1, 8,3 e 6,8 mil reais, respectivamente<sup>44</sup>) encontram-se acima das médias nacionais nessas três categorias de infra-estrutura, como disposto na tabela 27. É evidente que não se podem fazer relações diretas de causalidade entre as variáveis de produto e disponibilidade de infra-estrutura, porém pode-se afirmar que há correlação entre elas e que os efeitos se reforçam ao longo do tempo – podendo levar ao agravamento das diferenças regionais.

Vale notar também que as regiões sul, centro oeste e sudeste apresentam níveis de cobertura que melhoraram sensivelmente de 1991 a 2000, aproximando-se da abrangência total da população com acesso a esses serviços.

---

<sup>42</sup> Dados sobre pobreza e desigualdade entre as regiões estão dispostos na tabela A1 do anexo estatístico.

<sup>43</sup> Ver tabela A2 do anexo estatístico.

<sup>44</sup> *Idem* nota 3.

No mesmo período, nas regiões norte e nordeste, embora tenham aumentado a disponibilidade de eletrificação e coleta de lixo, a presença de água encanada ainda permanece precária, atendendo pouco mais de metade da população.

Tabela 27 - Infra-estrutura básica: desempenho das regiões  
(em % de pessoas cobertas)

Região	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com de coleta de lixo	
	1991	2000	1991	2000	1991	2000
Sul	86,6	95,4	92,6	98,1	85,7	97,1
Sudeste	86,3	93,5	94,0	98,4	78,9	94,3
Norte	42,5	53,9	67,8	82,6	56,8	77,8
Nordeste	45,3	59,5	71,0	87,6	61,2	81,3
Centro oeste	73,0	86,8	87,0	95,5	77,9	92,9

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Entretanto, diferentemente do que ocorre quando se comparam as regiões com a média nacional, o desempenho dos Estados não apresenta distorções significativas dentro de suas próprias regiões, como mostra a tabela 28. Nessa tabela, onde os indicadores estão desagregados por unidade da federação, podemos observar que o baixo grau de cobertura dos serviços básicos, especialmente nas regiões Norte e Nordeste, não foi fortemente influenciado pelo desempenho de nenhum dos estados individualmente, mas sim pelo seu conjunto.

Tabela 28 - Infra-estrutura básica: desempenho por Estado  
(% de pessoas com acesso aos serviços)

Região	Estado	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com de coleta de lixo	
		1991	2000	1991	2000	1991	2000
Sul	Rio Grande do Sul	86,6	94,9	92,2	97,9	87,4	97,4
	Santa Catarina	90,3	96,4	94,8	98,6	83,5	96,9
	Paraná	82,8	94,8	90,9	97,7	86,1	97,1
	Média	86,6	95,4	92,6	98,1	85,7	97,1
Sudeste	São Paulo	95,7	97,8	99,1	99,7	95,8	98,8

	Rio de Janeiro	91,2	93,6	98,3	99,5	78,1	94,3
	Minas Gerais	77,5	89,5	85,3	95,6	71,2	92,2
	Espírito Santo	80,8	93,2	93,3	98,7	70,4	91,9
	Média	86,3	93,5	94,0	98,4	78,9	94,3
	Acre	29,6	36,5	62,8	76,2	56,0	74,2
	Amapá	56,2	61,9	84,7	95,4	68,8	78,7
	Amazonas	50,4	52,8	73,1	82,2	60,0	78,2
Norte	Pará	37,7	44,9	64,1	76,7	47,4	73,8
	Rondônia	42,0	63,8	60,3	83,9	60,6	80,9
	Roraima	51,7	62,6	78,1	86,2	69,7	85,6
	Tocantins	29,7	54,9	51,4	77,4	34,8	73,0
	Média	42,5	53,9	67,8	82,6	56,8	77,8
	Bahia	45,4	60,3	68,9	81,0	64,1	85,2
	Ceará	40,0	59,5	65,8	88,3	62,7	81,7
	Alagoas	47,1	62,0	75,8	89,9	70,0	91,0
	Maranhão	24,7	32,8	58,9	78,7	26,3	53,3
Nordeste	Paraíba	51,7	66,5	72,6	94,4	66,7	88,0
	Pernambuco	56,5	67,2	80,3	95,4	68,2	84,7
	Piauí	34,0	48,1	53,8	74,7	43,5	66,1
	Rio Grande do Norte	48,8	67,7	82,7	94,3	77,1	92,1
	Sergipe	59,5	71,5	79,8	91,8	72,6	89,7
	Média	45,3	59,5	71,0	87,6	61,2	81,3
	Distrito Federal	86,9	94,5	98,3	99,7	98,4	98,3
	Goiás	70,6	88,7	87,2	97,2	64,7	91,3
Centro oeste	Mato Grosso	58,6	75,1	74,3	89,4	64,7	87,6
	Mato Grosso do Sul	75,9	88,9	88,2	95,6	84,1	94,5
	Média	73,0	86,8	87,0	95,5	77,9	92,9

Esta mesma simetria de desempenho entre unidades da mesma região é observada nas regiões sul e sudeste, onde os Estados apresentam altos índices de urbanização e cobertura de serviços. No centro oeste, a exceção é o grau de cobertura dos serviços de eletrificação e saneamento no Estado de Mato Grosso, cujos níveis de abrangência estão significativamente abaixo do desempenho dos demais Estados dessa região.

Cabe apontar que, de modo geral, mesmo nos estados mais deficitários, as capitais apresentam níveis mais elevados de urbanização. Entretanto, para além das microrregiões onde essas cidades estão localizadas, as diferenças entre os Estados mais e menos desenvolvidos se acentuam, inclusive no tocante às regiões turísticas.

A tabela 29 apresenta a disponibilidade de infra-estrutura básica para as capitais dos estados brasileiros. Como podemos observar, mais uma vez, as capitais das regiões Norte e Nordeste apresentam desempenho pior que suas congêneres do restante do país. Das capitais de estados fora da região Sudeste cabe mencionar os ótimos indicadores apresentados para Goiânia em relação à cobertura dos serviços de coleta de lixo, bem como para Maceió no que tange à cobertura da infra-estrutura de distribuição de eletricidade. Ainda em relação à percentagem de domicílios com eletricidade, as capitais do centro oeste completam um grupo de cidades com cobertura superior a 95%.

Quanto à infra-estrutura de água encanada, cuja média nacional apresenta pior desempenho, além das capitais da região sul e sudeste podem ser destacadas as capitais do centro oeste (exceto Cuiabá) e João Pessoa. Maceió, que se apresentou dentre as melhores colocadas no que se refere à abrangência das redes de eletricidade e coleta de lixo, tem desempenho muito ruim no que tange ao acesso à água. Assim como Manaus e São Luís, a percentagem de domicílios atendidos caiu entre 1991 e 2000, indicando que os investimentos não foram capazes de acompanhar o aumento da população, um dos indícios da presença de dificuldades para a manutenção da qualidade de vida nessas regiões.

Quanto à coleta de lixo, diversas capitais atingiram coberturas boas, acima de 95%. Neste rol, além de sul e sudeste, encontram-se Fortaleza, Recife, Aracaju e Natal do Nordeste, capitais do centro oeste (exceto Cuiabá) e Belém, do Pará. Um destaque notável é a gigantesca evolução da infra-estrutura em Palmas (TO) entre 1991 e 2000, apesar de seu desempenho ruim em acesso à água e eletricidade.

Tabela 29 - Infra-estrutura básica, desempenho por capital estadual  
(% de pessoas com acesso aos serviços)

Capital	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com de coleta de lixo	
	1991	2000	1991	2000	1991	2000
Rio Branco (AC)	51,5	53,2	74,7	88,3	65,6	89,4
Maceió (AL)	81,3	77,5	88,1	98,4	93,6	-
Macapá (AP)	70,2	71,6	77,9	90,4	79,0	83,6
Manaus (AM)	81,9	75,1	88,7	93,5	78,1	91,3
Salvador (BA)	86,2	93,0	84,4	91,7	77,7	93,2
Fortaleza (CE)	70,4	88,5	71,2	86,8	84,7	95,1
Brasília (DF)	86,9	94,5	85,7	95,5	98,4	98,3
Vitória (ES)	90,0	97,4	89,2	96,9	87,5	99,6
Goiânia (GO)	91,3	96,0	87,8	95,8	93,4	99,1
São Luís (MA)	69,6	66,1	77,3	88,7	65,0	75,9
Cuiabá (MT)	80,6	84,3	85,9	96,6	87,8	93,2
Campo Grande (MS)	87,1	95,9	87,8	95,6	92,5	98,2
Belo Horizonte (MG)	94,6	98,0	89,1	96,5	85,4	98,4
Belém (PA)	74,8	81,1	79,0	89,3	84,6	96,0
João Pessoa (PB)	88,6	96,3	76,3	91,4	84,3	94,5
Curitiba (PR)	96,4	99,0	89,3	96,7	97,5	99,5
Recife (PE)	80,5	87,8	77,9	90,9	81,6	96,0
Teresina (PI)	68,9	77,7	71,6	88,1	71,5	90,2
Rio de Janeiro (RJ)	96,7	97,8	94,9	98,5	95,0	98,7
Natal (RN)	85,9	94,0	78,9	91,4	89,1	97,2
Porto Alegre (RS)	95,7	97,8	93,2	96,8	97,0	99,3
Porto Velho (RO)	58,3	71,5	81,8	91,3	68,7	85,9
Boa Vista (RR)	67,9	77,6	84,5	93,0	81,1	91,5
Florianópolis (SC)	97,3	99,0	94,8	98,8	94,7	99,0
São Paulo (SP)	98,3	98,6	97,8	99,9	99,3	-
Palmas (TO)	30,5	84,2	21,6	87,5	36,6	94,9
Aracaju (SE)	86,0	92,7	86,3	92,6	82,2	96,1
Média	80,3	86,9	82,1	93,4	83,4	94,2

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Além dessas disparidades regionais, se observa uma precariedade ainda maior quando são comparados esses índices de cobertura com o desempenho das capitais com outras microrregiões desses mesmos estados, como apresentado na tabela 30:

Tabela 30 - Infra-estrutura básica: capitais x microrregiões, Norte e Nordeste  
(% de pessoas com acesso aos serviços)

Estado	Microrregião	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo	
		1991	2000	1991	2000	1991	2000
AL	Maceió	53,6	74,4	85,8	96,4	60,0	88,1
	Penedo	39,2	59,5	82,0	91,7	72,3	95,3
	Litoral Norte	26,6	42,9	56,2	75,2	25,3	62,8
	São Miguel dos Campos	38,9	58,5	82,9	91,9	68,5	91,9
AM	Alto Solimões	16,7	22,3	49,7	67,1	15,6	27,5
	Manaus	30,5	31,0	45,6	61,3	30,8	60,1
	Rio Negro	12,3	22,2	32,1	58,9	34,2	73,4
BA	Porto Seguro	31,9	54,3	66,2	82,1	54,2	86,7
	Santo Antônio de Jesus	38,5	54,3	69,8	86,3	38,6	78,1
	Salvador	58,3	75,1	94,0	98,1	55,3	82,6
	Entre Rios	29,5	38,4	68,2	76,0	26,4	66,2
	Ilhéus-Itabuna	39,6	50,6	73,1	80,9	65,4	80,2
CE	Fortaleza	37,1	55,3	76,7	95,7	47,2	77,6
	Litoral de Camocim e Acaraú	12,6	35,4	41,2	74,2	18,2	49,6
	Litoral de Aracati	17,7	38,9	66,8	93,4	42,9	80,7
	Baixo Curu	20,7	37,1	57,0	86,3	33,3	67,8
	Itapipoca	12,9	25,4	34,7	66,3	15,7	62,0
	Sertão de Quixeramobim	17,0	33,8	35,2	73,2	31,5	63,8
MA	São Luís	42,8	47,1	95,4	98,5	34,3	38,0
	Lençóis Maranhenses	3,4	6,4	28,6	53,9	0,2	17,1
	Litoral Ocidental Maranhense	5,2	15,7	34,9	72,4	2,8	8,7
PA	Belém	44,1	56,3	88,6	95,4	35,6	82,3
	São Félix do Xingú	11,0	24,8	28,7	54,5	18,8	43,2
	Santarém	2,3	4,7	35,8	49,8	12,3	37,4
PB	João Pessoa	62,1	79,0	86,1	98,2	48,7	78,0
	Litoral Norte	30,2	48,4	55,9	91,9	19,4	63,9
	Litoral Sul	27,2	50,3	64,9	92,0	40,4	71,1
PE	Recife	72,9	80,6	97,2	99,4	65,7	82,7
RN	Natal	61,3	85,3	92,4	98,9	64,7	78,9
	Litoral Sul	31,3	59,1	86,7	95,6	60,7	82,2
	Litoral Nordeste	12,8	43,7	78,3	92,9	54,8	88,2
<b>Média</b>		<b>30,3</b>	<b>45,5</b>	<b>64,2</b>	<b>82,2</b>	<b>38,5</b>	<b>66,6</b>
<b>Média sem as capitais</b>		<b>21,7</b>	<b>37,6</b>	<b>55,9</b>	<b>77,6</b>	<b>34,2</b>	<b>63,5</b>

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Como se pode deprender desta tabela, os indicadores de cobertura de serviços básicos declinam sensivelmente quando se avalia a média de municípios de microrregiões que não incluem as capitais. No tocante às regiões

Norte e Nordeste, não obstante o desempenho destas regiões ficar abaixo da média nacional, a média dos estados, quando não são consideradas as capitais, ilustra ainda mais a precariedade da disponibilidade da infra-estrutura básica, tanto entre a região norte-nordeste com o resto do país, como dentro dessas regiões.

Um ponto importante a ser destacado refere-se aos índices extremamente baixos de cobertura (principalmente de água encanada) nas microrregiões correspondentes ao litoral de todas as regiões norte e nordeste, localidades cujo notório potencial turístico está ligado a belezas naturais e dependem, assim, de sua preservação.

Nesse sentido, a ausência de infra-estrutura de saneamento adequada certamente restringe a capacidade de expansão e mesmo de manutenção das atividades ligadas à indústria do turismo. Ainda que se alegue que um ambiente rústico seja uma diferenciação de produto dessas regiões, é evidente que do ponto de vista da sustentabilidade as precariedades no tocante a existência de serviços básicos compromete esta atividade, tanto no que se refere às questões ligadas à preservação ambiental, como de higiene e bem estar da população local.

Dentre as capitais, a microrregião da cidade de Manaus apresenta clara inferioridade. Sempre abaixo da média total (inclusive a média sem capitais), a cidade apresenta baixíssima competitividade, somente comparada a da microrregião de São Luís, que apresenta baixos indicadores de acesso à água encanada e coleta de lixo, e colocada entre as 5 piores microrregiões da tabela. Cabe notar que tais dificuldades se acentuam para as microrregiões dos Lençóis Maranhense e Litoral Ocidental Maranhense, com índices de cobertura destes serviços sempre abaixo de 20% da população.

No que tange ao acesso à água, somente as microrregiões de Penedo e São Miguel dos Campos (AL) e o Litoral Sul do Rio Grande do Norte conseguem atingir níveis similares à média das capitais. Próximo à média dos estados (incluindo capitais) encontra-se boa parte das microrregiões baianas

destacadas na tabela, Litoral da Paraíba (Sul e Norte) e as microrregiões restantes de Alagoas e Rio Grande do Norte. Os piores desempenhos concentram-se no Pará, Amapá, Amazonas e as já mencionadas regiões maranhenses.

Em relação aos índices de coleta de lixo, novamente as microrregiões de Penedo e São Miguel (AL) se destacam, superando os indicadores de cobertura observados em todas as capitais. Também se destacam as microrregiões baianas, com indicadores maiores que a média das capitais. Entra as regiões com coleta de lixo menos abrangente encontram-se predominantemente as microrregiões do Ceará, Amapá, Amazonas, Pará e, especialmente, Maranhão. Cabe lembrar que a coleta de lixo é extremamente importante em cidades turísticas.

Vale mencionar que em períodos de maior fluxo de turistas a quantidade de lixo produzido supera largamente as quantidades normalmente produzidas pela população local. Nesse caso, um serviço precário de coleta pode levar à poluição, degradação visual e ambiental das localidades visitadas. Mesmo que no curto prazo os efeitos possam ser isolados dos turistas, com a queima ou recolhimento dos detritos a um aterro, no médio e longo prazo tal situação se torna insustentável e o retrocesso da atividade turística de maior valor agregado pode ser irreversível.

Paralelamente, quando são observados os desempenhos das demais regiões do país (Sul, Sudeste e Centro oeste), verifica-se uma menor dispersão nos índices de cobertura, ainda que as capitais dos Estados apresentem uma maior disponibilidade destes serviços de infra-estrutura básica, como mostra a tabela 31. Este fenômeno é particularmente significativo nas regiões sul e sudeste, onde os níveis de cobertura da infra-estrutura urbana atingiram, a partir de 2000, níveis próximos ao 100% da população, inclusive nas microrregiões litorâneas e no interior dos Estados.



Tabela 31 - Infra-estrutura básica: capitais x microrregiões, Sul, Centro Oeste e Sudeste (% de pessoas cobertas)

Estado	Microrregião	Pessoas que vivem em domicílios com água encanada		Pessoas que vivem em domicílios com eletricidade		Pessoas que vivem em domicílios urbanos com coleta de lixo	
		1991	2000	1991	2000	1991	2000
ES	Vitória	84,6	95,5	98,7	99,7	61,4	88,7
	São Mateus	58,1	80,1	84,9	96,6	66,9	88,7
	Guarapari	87,6	95,9	95,4	98,9	73,6	94,2
	Itapemirim	67,3	85,4	85,8	96,2	53,1	83,7
	Linhares	77,4	90,7	94,0	98,5	76,7	93,7
MG	Belo Horizonte	85,8	93,3	95,8	99,0	47,9	88,4
	Ouro Preto	77,2	89,8	79,0	93,5	56,3	90,9
MS	Campo Grande	70,5	88,5	77,0	91,1	81,5	93,1
	Baixo Pantanal	69,4	73,2	82,5	89,9	79,1	91,4
MT	Cuiabá	47,3	62,9	67,0	83,2	56,2	75,0
	Alto Pantanal	32,8	52,8	54,5	73,5	48,1	70,0
PR	Curitiba	76,5	92,1	86,4	96,2	74,4	97,4
	Foz do Iguaçu	88,0	96,9	94,8	98,3	61,8	97,0
RJ	Rio de Janeiro	82,9	87,6	98,3	99,7	50,4	85,7
	Macaé	74,0	84,3	92,2	98,8	77,4	95,4
	Lagos	84,8	86,0	95,3	99,3	56,6	90,2
	Iguataí	87,0	93,7	93,5	97,7	42,1	89,4
	Nova Friburgo	82,6	95,6	85,2	97,2	81,2	98,0
	Baia da Ilha Grande	85,6	94,0	84,3	93,0	86,9	98,3
RS	Serrana	93,9	97,7	97,8	99,6	73,8	96,1
	Porto Alegre	89,8	96,4	97,0	99,2	87,2	98,0
	Gramado-Canela	87,5	97,6	95,0	99,2	71,9	96,3
SC	Florianópolis	97,6	99,1	98,7	99,7	68,3	96,5
	Itajaí	94,8	97,6	98,1	99,6	76,6	97,1
	Campos de Lages	78,1	87,6	73,9	89,9	44,8	91,2
	Blumenau	94,4	98,2	98,9	99,7	67,7	98,0
	Joinville	88,1	97,1	95,6	99,1	62,5	96,7
	Araranguá	91,0	97,4	98,5	99,8	63,9	96,0
	Tubarão	95,5	98,1	99,1	99,8	62,4	92,9
SP	São Paulo	97,8	98,3	99,9	99,9	95,4	98,6
	Santos	94,5	97,3	98,9	99,7	93,0	98,8
	Itanhaém	83,9	90,8	91,7	95,9	77,6	92,4
	Caraguatatuba	92,3	95,9	96,3	97,9	88,7	97,6
	Campos do Jordão	88,9	96,5	93,7	98,3	89,7	98,8
	São José do Rio Preto	91,1	97,7	99,1	99,8	97,6	99,4
<b>Média</b>		<b>82,2</b>	<b>90,9</b>	<b>90,8</b>	<b>96,5</b>	<b>70,1</b>	<b>93,0</b>
<b>Média sem as capitais</b>		<b>82,5</b>	<b>91,1</b>	<b>90,7</b>	<b>96,5</b>	<b>70,4</b>	<b>93,5</b>

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

A forte evolução dos indicadores apresentados entre 1991 e 2000 nas regiões sul e sudeste ilustram políticas de atendimento das necessidades básicas de higiene, saúde e controle da poluição urbana. Este fator se deu de maneira homogênea dentro de distintas regiões e revela maior competitividade turística neste quesito quando se comparam as distintas regiões do país. Mais uma vez destaca-se o fato de que os estados mais desenvolvidos do país reduzem drasticamente as diferenças visualizadas em relação aos países vizinhos quando se comparam índices nacionais. Em outras palavras, a competitividade internacional da infra-estrutura e de seus impactos sobre o turismo é considerável quando considerados os países da América Latina e, em alguns casos, semelhante à de países europeus e asiáticos.

No que tange aos sistemas de água encanada, destacam-se predominantemente as microrregiões selecionadas de Santa Catarina e São Paulo. Florianópolis, Blumenau, Tubarão (SP) e São Paulo (SP) têm cobertura superior à 98% dos domicílios. Dentre as piores posições, microrregiões do Rio de Janeiro (Macaé e Lagos), Espírito Santo (São Mateus e Itapemirim) e Mato Grosso do Sul (Baixo Pantanal) possuem índices entre 73% e 86%. As microrregiões do Mato Grosso, Cuiabá e Alto Pantanal possuem os piores índices, que são inferiores inclusive à média das capitais do Norte e Nordeste.

Quanto à coleta de lixo, quatro microrregiões do estado de São Paulo têm os maiores índices, acima de 98,5%. Com indicadores superiores a 95% figuram diversas microrregiões de Santa Catarina, Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul. Apesar desta homogeneidade, as maiores evoluções em relação à 1991 foram as de Santa Catarina, com crescimento da cobertura de coleta de lixo entre 40% e 50%<sup>45</sup>. Dentre os maus resultados, mais uma vez Mato Grosso figura muito abaixo das demais microrregiões de sul, sudeste e centro oeste. Contudo, mesmo com índices entre 70% e 75%, superam a média das capitais nordestinas. Minas Gerais e Espírito Santo também prevalecem entre os últimos do *ranking*, porém com indicadores similares aos dos melhores resultados no nordeste. Por

---

<sup>45</sup> Somente Itajaí apresentou evolução menor.

fim, um destaque negativo é a cidade do Rio de Janeiro, que figura entre os quatro piores resultados selecionados. O desempenho da coleta de lixo no Rio de Janeiro em 2000 foi inferior ao de Maceió e Porto Seguro, regiões de elevado fluxo turístico no nordeste.

Por fim, os indicadores de cobertura da rede elétrica nos estados apresentados na tabela 30 são muito elevados. Excetuando-se Mato Grosso, que sistematicamente apresentou infra-estruturas de recepção inferiores ao dos demais estados, os indicadores de cobertura superam a casa dos 90% em 2000. São Paulo e Santa Catarina novamente dominam as melhores posições, mas Rio de Janeiro, (Capital, Região Serrana e Lagos), Rio Grande do Sul, Vitória e Belo Horizonte possuem cobertura elétrica em mais de 99% dos domicílios.

Para encerrar o debate acerca de infra-estrutura de recepção, cabe apresentar indicadores de acesso à infra-estrutura de comunicação nos estados e microrregiões selecionadas. Tais indicadores possuem impacto sobre a competitividade turística, porém este efeito está mais associado ao conforto do turista e à produtividade das atividades vinculadas à sua recepção nestas regiões. Utilizando informações acerca da percentagem de domicílios com computador e acesso a telefone, a seção 3.2.2 efetua uma sucinta caracterização da infra-estrutura de comunicação em regiões brasileiras.

### **3.2.2. Comunicação e turismo no Brasil recente: evidências gerais**

A presença de infra-estrutura de comunicação é uma outra dimensão da infra-estrutura urbana que tem efeitos sobre a produtividade e competitividade das cidades. No que se refere a atividades ligadas à indústria turística, na última década a conexão “virtual” se tornou tão importante quanto a conexão “física” das diferentes localidades, tanto por colocá-las em contato direto com diferentes mercados consumidores, como pelo próprio conforto a que a sua disponibilidade está associada. Além disso, uma maior difusão da infra-estrutura de comunicação pode significar importantes ganhos em *marketing* e

disponibilidade de informações turísticas, especialmente nos pequenos e médio negócios, atingidos pelos avanços marginais desta infra-estrutura.

O contexto geral de infra-estrutura de comunicação exibe o mesmo padrão de presença desigual observado para infra-estrutura de saneamento básico e eletricidade, apresentados nas tabelas da subseção 3.2.1. A tabela 32 mostra a proporção de pessoas que residem em domicílios com acesso a computador e telefone fixo em cada estado brasileiro. Mais uma vez, os estados das regiões sul e sudeste e o Distrito Federal apresentam maior densidade, com destaque especial para a presença domiciliar de computadores e acesso a telefone nesta última unidade federativa, que possui indicadores muito superiores à média e em relação a São Paulo, segundo colocado em ambos os quesitos.

Os dados sobre residências com acesso a computadores não apresentam grandes surpresas. Acima da média nacional se observam apenas estados das regiões Sul, Sudeste (todos) e Centro-Oeste (Distrito Federal e Mato Grosso do Sul). Mato Grosso e Goiás apresentam valores muito próximos a esses e explicitam a concentração forte de bons indicadores nas três regiões em questão. Os destaques do Norte e Nordeste, com índices de acesso menores que  $\frac{1}{4}$  dos valores do Distrito Federal, são Amazonas, Pernambuco e Rio Grande do Norte. Os destaques negativos, por sua vez, são Piauí, Tocantins e Maranhão, com acesso à computadores muito restrito.

Tabela 32 - Infra-estrutura básica: acesso a meios de comunicação por Estado (em %)

Estado	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com computador	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com telefone	
	2000	1991	2000
Acre	3,4	12,9	35,8
Alagoas	3,6	7,1	18,1
Amapá	4,8	17,8	40,2
Amazonas	5,5	14,3	26,6

Bahia	4,6	9,8	21,9
Ceará	4,6	9,8	25,3
Distrito Federal	23,9	44,0	75,9
Espírito Santo	9,1	17,0	31,1
Goiás	6,4	13,7	38,5
Maranhão	2,0	6,0	15,3
Mato Grosso	5,6	11,2	32,7
Mato Grosso do Sul	7,4	16,9	44,7
Minas Gerais	9,2	17,1	40,3
Paraíba	4,4	11,0	21,5
Paraná	11,6	21,7	42,3
Pará	3,8	8,2	21,4
Pernambuco	5,4	7,8	19,4
Piauí	2,7	8,5	19,8
Rio de Janeiro	15,5	22,6	38,4
Rio Grande do Norte	5,3	9,2	23,5
Rio Grande do Sul	11,5	15,0	40,5
Rondônia	4,1	10,0	36,0
Roraima	5,3	25,6	38,4
Santa Catarina	12,2	14,6	42,9
São Paulo	18,0	26,1	56,3
Sergipe	5,2	11,0	19,8
Tocantins	2,7	4,6	18,9
Média	7,3	14,6	32,8

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Em relação aos domicílios com telefone, percebe-se uma grande evolução entre 1991 e 2000. Cabe destacar o excelente percentual exibido pelos domicílios de Cuiabá, inferior apenas a São Paulo e Brasília. Outros destaques positivos ficam por conta do Amapá e Goiás, que superaram o Rio de Janeiro em 2000. Apesar da supremacia dos estados do Distrito Federal, sudeste e sul do país, uma presença considerável de estados da região norte nos índices que superam a média nacional revela um padrão ligeiramente distinto das demais infra-estruturas. Além de Amapá, superam 31% de cobertura os estados do Acre, Roraima e Rondônia. Por sua vez, os estados do Piauí, Maranhão, Tocantins, Pernambuco, Sergipe e Alagoas encontram-se em situação oposta, revelando uma concentração de maus resultados no nordeste.

Uma vez que a disponibilidade de meios de comunicação está diretamente relacionada com graus elevados de urbanização, é de se esperar

que as capitais dos estados tivessem maior densidade de computadores e telefones fixos do que as demais microrregiões. A confirmação desta assertiva pode ser observada nas tabelas expostas a seguir. A tabela 33 apresenta os índices de cobertura dos serviços de telefonia fixa e presença de computadores nos domicílios para as regiões norte e nordeste, enquanto a tabela 34 apresenta os mesmo índices para algumas microrregiões selecionadas nas regiões sul, sudeste e Centro-Oeste.

Tabela 33 - Disponibilidade de computadores e telefones nos domicílios  
Regiões Norte e Nordeste - (1991 e 2000)

Estado	Microrregião	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com computador		
		2000	1991	2000
AL	Maceió	1,8	3,5	14,6
	Penedo	0,9	2,2	6,9
	Litoral Norte	0,9	0,7	7,3
	São Miguel dos Campos	0,9	1,2	6,2
AM	Alto Solimões	0,7	4,4	5,6
	Manaus	1,9	6,3	11,3
	Rio Negro	1,1	3,1	8,2
BA	Porto Seguro	2,1	4,2	12,0
	Santo Antônio de Jesus	1,3	4,8	8,7
	Salvador	5,1	9,1	27,8
	Entre Rios	1,2	3,0	8,5
	Ilhéus-Itabuna	1,4	4,3	8,4
CE	Fortaleza	3,0	5,9	24,3
	Litoral de Camocim e Acaraú	0,9	2,7	6,4
	Litoral de Aracati	1,2	4,5	9,7
MA	São Luís	3,3	10,2	26,1
	Litoral Ocidental Maranhense	0,4	0,5	4,1
PA	Belém	4,4	7,6	26,8
PB	João Pessoa	5,4	10,4	24,1
	Litoral Norte	0,5	2,1	5,7
	Litoral Sul	0,6	2,1	4,0
PE	Recife	6,5	7,2	25,5
RN	Natal	8,5	11,6	39,0
	Litoral Sul	1,0	1,3	5,0
	Litoral Nordeste	0,4	0,4	2,4
<b>Média</b>		<b>2,2</b>	<b>4,5</b>	<b>13,1</b>

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Das regiões apresentadas na tabela 33, verifica-se desempenho generalizadamente ruim, porém especialmente frágil nos estados do Amazonas, Alagoas, Ceará e Maranhão. Por outro lado, a discrepância entre a capital e as demais microrregiões é muito menor no Amazonas e em Alagoas, que possuem microrregiões com desempenho superior à de outros estados no que tange ao acesso à infra-estrutura de comunicações, porém, ainda sim, em um patamar muito precário.

A comparação entre os estados da região Norte-Nordeste com os estados da Região Sudeste-Sul exibem grandes discrepâncias regionais dentro do país. Os dados de acesso aos computadores em microrregiões no sul e sudeste do país são superiores, em sua grande maioria, aos de capitais dos estados menos desenvolvidos do país. Em relação às capitais do nordeste, a evolução da cobertura da rede de telefone foi bastante positiva. Entretanto, exceto Fortaleza, as demais capitais têm indicador inferior à média das microrregiões do sul e sudeste (excluindo as capitais).

A tabela 34 completa os indicadores apresentados nesta subseção. São expostas as percentagens de pessoas que vivem em domicílios com computadores (2000) e telefone (1991 e 2000) em microrregiões do sudeste, sul e centro-oeste do Brasil, além das médias em cada um dos quesitos.

Tabela 34 - Disponibilidade de computadores e telefones nos domicílios  
Regiões Sul, Centro Oeste e Sudeste (1991 e 2000)

Estado	Microrregião	Percentual de pessoas que vivem em domicílios com computador		
		2000	1991	2000
ES	Vitória	13,2	23,3	44,0
	Linhares	4,8	8,8	19,6
MG	Belo Horizonte	7,6	8,9	43,2
	Ouro Preto	8,0	9,2	25,7
MS	Campo Grande	3,0	8,6	29,0
	Baixo Pantanal	5,0	12,3	35,5
MT	Cuiabá	4,5	8,5	31,7
	Alto Pantanal	2,2	6,3	20,7

PR	Curitiba	6,9	12,2	29,9
	Foz do Iguaçu	7,0	11,5	35,9
RJ	Rio de Janeiro	9,5	11,0	26,0
	Serrana	10,3	15,5	33,1
RS	Porto Alegre	9,9	9,3	32,5
	Gramado-Canela	6,9	7,6	34,6
SC	Florianópolis	11,1	15,7	40,3
SP	São Paulo	21,0	29,4	68,8
Média		8,2	12,4	34,4

Fonte: Atlas do desenvolvimento humano brasileiro (Nações Unidas)

Quanto ao acesso a computadores, percebe-se uma grande superioridade em relação aos números apresentados para o nordeste e norte do país, na tabela 33. Em linhas gerais, percebe-se que São Paulo é responsável por uma elevação da média, com valores 100% maiores que Porto Alegre, quinta microrregião com maior acesso nesta seleção. Das microrregiões com valores acima da média destaca-se a presença da Região Serrana (RJ) e o do Rio de Janeiro. As cidades paranaenses e mineiras têm acesso um pouco inferior à média, enquanto as microrregiões de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (incluindo suas capitais) destacam-se por percentuais de acesso entre 9 e 10 vezes menor que São Paulo.

No que diz respeito ao percentual de domicílios com telefone, mais uma vez São Paulo exibe valores significativamente superiores à média (100% maior que a média das regiões selecionadas). Vitória, assim como no quesito “domicílios com computadores”, têm o segundo melhor desempenho, apesar das taxas de crescimento em relação à 1991 serem muito menores que as Belo Horizonte e Florianópolis, respectivamente terceiro e quarto lugares no *ranking*. Um dos fatores importantes observáveis nesta tabela, além do grande crescimento da infra-estrutura telefônica nas regiões selecionadas, é o equilíbrio entre Capitais e microrregiões. Os destaques negativos, que não apresentam resultados muito inferiores ao de Vitória, por exemplo, são as microrregiões de Linhares (ES), Alto Pantanal (MT), Ouro Preto (MG) e as capitais Rio de Janeiro, Campo Grande e Curitiba. Por fim, ainda quanto à infra-estrutura telefônica, alguns dados são curiosos. Em Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, Rio Grande



do Sul e Paraná, algumas regiões possuem cobertura maior que a própria capital.

Em linhas gerais, pode-se dizer que os indicadores apresentados na seção 3.2 acerca da competitividade das infra-estruturas de recepção turística no país merecem algumas qualificações. No que tange à infra-estrutura de água encanada, coleta de lixo e energia elétrica os dados das regiões Sul e Sudeste e parte do Centro Oeste apresentam desempenho bom, próximo à cobertura total em algumas situações. Entretanto, quando observados indicadores relativos ao nordeste e norte do país o quadro de precariedade se confirma, especialmente em microrregiões distantes da capital estadual. Tais dados, além de configurar importante desvantagem competitiva em relação às demais regiões do país, concorrem para reduzir os efeitos benéficos do turismo e, no médio e longo prazo, para causar prejuízos ambientais de difícil reversão. Em suma, tais problemas constituem entraves reais ao crescimento sustentável da atividade turística em conjunto significativo dos estados do nordeste e em suas microrregiões.

No que tange ao acesso à infra-estrutura de comunicações, padrão semelhante se repete. Em termos gerais, as capitais do Nordeste apresentam valores um pouco melhores, próximos à média das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Esta equivalência, contudo, se restringe às capitais com melhor desempenho, como Recife e Natal e, em alguns quesitos, Salvador, João Pessoa e Maceió.

Como apresentado na primeira seção deste estudo, a compreensão da inter-relação dinâmica entre as distintas infra-estruturas, reunidas sob duas grandes áreas (acesso e recepção), é elemento central para elaboração de planejamento de médio e longo prazo para desenvolvimento da atividade turística, pois o equilíbrio entre transportes e infra-estrutura básica é necessário para otimizar o desempenho do potencial turístico de cada região e do país como um todo. A seção 3.3 buscará uma aproximação destes aspectos,

enumerando as principais características, potencialidades e desequilíbrios regionais.

### ***3.3 Infra-estrutura de acesso e recepção: contribuição para a competitividade do turismo***

Nesta subseção apresentaremos um panorama acerca das inter-relações existentes entre as infra-estruturas de acesso e recepção<sup>46</sup> e suas relações com a indústria do turismo no Brasil. Como já apontado na primeira seção, este estudo atribui ao equilíbrio entre a capacidade acesso e recepção do turista papel importante na manutenção ou desenvolvimento da atividade turística no médio e longo prazo.

À infra-estrutura de acesso é relegado papel central na aproximação do turista a determinada localidade. Nesse sentido, ampliar e qualificar os diferentes modais constitui elemento importante para compreender a dinâmica de crescimento da atividade turística, bem como no fluxo de passageiros. Além disso, ela influi diretamente neste crescimento, especialmente em seu perfil econômico, uma vez que aos tipos de transportes disponíveis ao turista também podem ser associados ao poder aquisitivo deste e, portanto, ao dispêndio por turista.

A capacidade de receber o turista, proporcionar o máximo de conforto e segurança é objetivo de qualquer localidade turística. Entretanto, dadas inúmeras dimensões tangíveis e intangíveis do conjunto de serviços de infraestrutura necessários para isto, isolar seus efeitos sobre a atividade turística torna-se tarefa muito difícil. Este estudo buscou identificar algumas das principais dimensões relacionadas aos serviços públicos disponíveis em cada estado (e algumas microrregiões), com intuito de avaliar se tal infra-estrutura

---

<sup>46</sup> Com as mencionadas restrições metodológicas: rodovias e aeroportos para transportes; água encanada, energia elétrica, coleta de lixo e comunicações para infra-estrutura urbana.

poderia ser considerada fonte de vantagens ou desvantagens competitivas para cada região analisada.<sup>47</sup>

Ao contrário da infra-estrutura de acesso, onde a avaliação pode obedecer a critérios mais objetivos, a problemática envolvendo a mensuração dos efeitos da infra-estrutura de recepção envolve questões culturais e ambientais, onde a capacidade de avaliar diferentes regiões a partir de informações agregadas é mais precária.

Em todo caso, é certo que as regiões turísticas são propensas à uma sazonalidade de fluxos populacionais que exige flexibilidade em sua infra-estrutura urbana. Além disso, a abrangência dos serviços e os benefícios que estes proporcionam às populações locais podem ser associados à percepção das comunidades em relação aos benefícios da própria atividade turística. Nesse sentido, estudar os indicadores das regiões em si, e não apenas a infra-estrutura voltada ao turista, constitui forma efetiva de avaliar a capacidade receptiva de um determinado local ou região.

Da relação entre acesso e infra-estrutura emergem um conjunto de cenários possíveis. No início da seção 3 foram apontados os cenários limite:

- Capacidade de transporte maior que recepção: propensão à queda do fluxo turístico e/ou deterioração do patrimônio turístico em sentido amplo;
- Capacidade de recepção maior que de transporte: propensão ao baixo desempenho da atividade turística, subutilização de seu potencial e capital investido;

Além disso, podemos acrescentar inúmeras combinações possíveis entre as diferentes esferas utilizadas, identificando perfil de transportes, poder

---

<sup>47</sup> As informações analisadas (veja-se seção 3.2) têm como limitações a quantidade e qualidade dos dados disponíveis de maneira desagregada e metodologicamente uniformizadas para o país.

aquisitivo do turista e impacto sobre a demanda de diversos tipos de infraestrutura.

Por fim, cabe lembrar que infraestrutura é apenas um dos diversos fatores que influenciam a competitividade de uma determinada região. A comparação pura e simples entre os dados de competitividade em infraestrutura e desempenho da atividade turística pode levar a enganos e correlações não passíveis de generalização.

Em termos de comparação da competitividade brasileira com outros países, verificou-se que o Brasil apresenta competitividade inferior a diversos países da região no quesito infraestrutura, porém similar a de países como Argentina e México que, junto com o Brasil, compõem a lista dos três principais destinos turísticos na América Latina. Há, evidente, desequilíbrio entre o patamar internacional da infraestrutura de transporte aeroviário e as demais esferas de análise. Os serviços de transporte apresentam desempenho regular, assim como os indicadores de infraestrutura de recepção. Quando comparados internacionalmente, verifica-se que o Brasil possui maior homogeneidade no acesso à água, e infraestrutura sanitária que os países vizinhos em destaque (Argentina e México).

Dentre as regiões do país (Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste e Norte) a infraestrutura aparenta precariedade maior no Norte e Nordeste, com desequilíbrio entre capitais e outras microrregiões. No Sul, Sudeste e Centro Oeste a presença de infraestrutura apresenta maior homogeneidade, com desempenhos próximos entre recepção e acesso. Em geral, a Região Sul e Sudeste apresentam maior competitividade e capacidade para explorar seu potencial turístico, podendo manter no médio e longo prazo taxas positivas de crescimento sem desequilíbrios ambientais<sup>48</sup>, ao menos no que se refere ao saneamento.

---

<sup>48</sup> Este estudo, não pretende fornecer análise aprofundada sobre as necessidades de proteção ambiental, tampouco sobre os principais problemas enfrentados em cada região. Além disso, quando argumenta-se que não devem ocorrer desequilíbrios ambientais, evidentemente utiliza-

Em termos estaduais, contudo, alguns desequilíbrios são notáveis. As piores estatísticas de infra-estrutura do país são encontradas nos estados da Região Norte. O Amazonas, o maior estado da região, possui infra-estrutura de aeroportos com bons indicadores. Conta com 3 aeroportos administrados pela Infraero, todos com capacidade ociosa. O Aeroporto de Manaus, que possui capacidade para 3,5 milhões de passageiros/ano, pode elevar seu fluxo em mais de 40% sem problemas de capacidade. Além dos Aeroportos de Tefé e Tabatinga (Infraero), a região conta com mais oito aeroportos regionais, porém todos com baixíssimo grau de utilização. Para outras microrregiões do estado, entretanto, a capacidade de transporte é precária.

No que se refere ao transporte rodoviário, a cobertura de estradas do estado está entre as piores do Brasil, são mal conservadas em seus diversos aspectos e dependentes de investimentos do governo federal. Em termos de infra-estrutura de recepção, mesmo Manaus apresenta desempenho ruim.

O acesso à eletricidade, coleta de lixo e água encanada são baixos, especificamente o último quesito. Nas microrregiões localizadas no interior do estado o quadro é pior, especialmente em acesso à água encanada, que apresentou queda no indicador entre 1991 e 2000. Apesar da precariedade em todos os aspectos, em termos de equilíbrio de infra-estrutura Manaus pode ser apontado como pior situação.

Assim, com tamanha capacidade aeroviária de acesso e tão precária infra-estrutura de recepção, a cidade e sua microrregião estão propensas a desequilíbrios sócio-ambientais e suas conseqüências sobre o turismo.

No Acre, a situação também é crítica. Os indicadores de acesso à água encanada são muito ruins. Pouco mais de 50% dos domicílios têm cobertura, configurando um quadro bastante grave. Em termos de infra-estrutura de transportes, a capacidade de acesso ao estado é também precária. Os aeroportos

---

se uma referência macro, não aplicável à localidades. É evidente que cada região, cidade ou vila devem preocupar-se com as especificidades de cada local, orientando sua infra-estrutura e evitando os desequilíbrios ambientais possíveis de ocorrer em seu ambiente.

contam com capacidade ociosa, porém o fluxo de passageiros é bastante baixo. As estradas são de qualidade ruim, pouco pavimentada, e com elevada dependência do Governo Federal. Em termos de equilíbrio infra-estrutural mais uma vez a capital do estado, que possui capacidade de transporte aeroviário adequada, possui infra-estrutura receptiva defasada.

As condições do Amapá são relativamente semelhantes. Com infra-estrutura receptiva mais próxima dos valores de Manaus, Macapá possui um aeroporto com capacidade muito baixa, porém em obras de ampliação.

Com evolução muito baixa nos indicadores de coleta de lixo e água encanada durante a década de 1990, Macapá também apresenta dificuldades em sua infra-estrutura urbana. Também possui baixa capacidade de capilarização em transportes, possui estradas de qualidade ruim/regular, com baixo peso de estradas do governo federal, além de infra-estrutura aeroportuária precária fora de Macapá – um pequeno Aeroporto em Oiapoque.

Boa Vista, capital de Roraima, possui um aeroporto com capacidade para 650 mil passageiros/ano. Atualmente, a utilização desta capacidade é uma das mais baixas do país, demonstrando um potencial de acesso aéreo muito grande. Por outro lado, assim como os demais estados da região norte apresentados, as estradas são de péssima qualidade.

A infra-estrutura de recepção também é ruim. Cerca de 25% dos domicílios da Capital não possuem rede de água. Entretanto, ao contrário dos demais estados da Região Norte analisados, houve evolução importante nestes indicadores ao longo da década de 1990, revelando preocupação das autoridades quanto à gravidade do problema. A fotografia atual aponta o mesmo tipo de desequilíbrio apresentado pelos estados da Região Norte. Entretanto, caso seja mantida a evolução em infra-estrutura sanitária, bem como em outros serviços básicos, a cidade de Boa Vista poderá tornar-se mais equilibrada no médio prazo em termos infra-estruturais.

O estado de Rondônia possui um dos maiores aeroportos da Região Norte, com capacidade pouco inferior a um milhão de passageiros por ano. A

cidade de Porto Velho, nesse sentido, tem capacidade para receber um fluxo turístico considerável, apesar do estado regular de suas estradas. O desempenho de sua infra-estrutura de acesso à água e coleta de lixo é semelhante ao de Boa Vista, com baixa cobertura, porém evolução importante entre 1991 e 2000.

Tocantins, um estado com histórico recente de criação, possui indicadores bastante precários em termos de infra-estrutura. Para se ter uma idéia, 70% dos domicílios de Palmas não possuíam água encanada em 1991 e 80% não possuíam eletricidade. Em 2000, contudo, apenas 15% não possuíam água encanada e 12% não tinha acesso à energia elétrica. Os dados de coleta de lixo são muito positivos: de pouco mais de 73% sem acesso aos serviços de coleta em 1991, apenas 5% ainda não contam com tal infra-estrutura. O aeroporto de Palmas possui capacidade similar ao de Rio Branco, utilizada em pouco menos 60% do total e com movimento de passageiros em forte evolução nos últimos 4 anos.

As estradas, por seu turno, têm qualificação bastante ruim. Pavimentação de qualidade regular, porém em baixa quantidade de estradas, sinalização e geometria regular, baixa dependência do governo federal e cobertura geográfica precária do estado fazem da capilarização do acesso turístico um dos principais problemas do estado. Palmas é certamente uma das capitais da região norte com menor desequilíbrio em infra-estrutura. Há de se manter a evolução nos serviços urbanos, para que as taxas aproximem-se dos melhores padrões brasileiros e viabilizem a sustentabilidade do potencial turístico.

Para encerrar a avaliação da Região Norte resta a descrição da infra-estrutura no Pará. Dotado de uma grande rede de aeroportos, o Pará destaca-se por um potencial aeroviário muito grande e, portanto, uma capacidade de acesso privilegiada em relação aos estados vizinhos. Os dados de Belém são similares aos de Palmas sem, contudo, a grande evolução apresentada nos indicadores de infra-estrutura urbana. As estradas do Pará são de péssima qualidade, apesar de contarem com a maior malha da Região Norte. Os dados

das microrregiões do Pará são alarmantes: a microrregião de Santarém, cuja cidade referência conta com o segundo maior aeroporto do estado<sup>49</sup>, tem 95% de seus domicílios sem encanamento de água e pouco mais de 60% dos domicílios com coleta de lixo. Em outras palavras, o grande potencial de multiplicação oferecido por um grande conjunto de aeroportos da Infraero e outros aeroportos regionais contrasta com as condições da infra-estrutura de recepção do estado. Belém, que apresenta indicadores regulares, tem um desequilíbrio muito menor que as demais microrregiões do estado, mas também necessita de investimentos em infra-estrutura urbana, especialmente água encanada.

A Região Nordeste do Brasil também apresenta um quadro crítico em relação à sua infra-estrutura de recepção. As condições de acesso rodoviário são um pouco superiores em quantidade, porém não em qualidade, quando comparadas com a Região Norte. O nordeste do Brasil também se caracteriza por fortes desequilíbrios infra-estruturais e por uma propensão ao desequilíbrio sócio-ambiental, com prejuízos para o nível de atividade turístico.

O Rio Grande do Norte é um dos estados do nordeste com melhor desempenho qualitativo no quesito estradas de rodagem. Com uma densidade relativamente boa, com malha estadual e federal com consideráveis índices de pavimentação e qualificação regular, o estado tem desempenho moderado no que tange ao acesso de turistas. O aeroporto de Natal recebeu, em 2005, 1,3 milhões de passageiros, um crescimento de 48% em relação a 2003. Apesar da existência de pequena capacidade ociosa, a cidade de Natal deverá inaugurar, até o final da década, um novo aeroporto.

Ademais, a capital do estado também conta com uma cobertura de 94% dos domicílios com água encanada e 97% com coleta de lixo. Na microrregião de Natal os dados apresentam uma queda nestes valores, porém menor que em outras microrregiões de capitais no nordeste e norte.

---

<sup>49</sup> Com capacidade para 220 mil pax/ano, superior a do aeroporto de Macapá.



Os dados avaliados de microrregiões no estado, contudo, apresentam perfis insuficientes para uma atividade turística sustentável. Apesar de níveis satisfatórios nos serviços de coleta de lixo e de acesso à eletricidade, os indicadores de acesso à água e infra-estrutura de telefone são precários. No Rio Grande do Norte, portanto, configura-se um potencial positivo na capital do estado, uma estrutura de acesso e difusão desta capacidade para outras microrregiões do estado que, contudo, não possuem infra-estrutura adequada para recebê-los.

A Paraíba possui o segundo melhor desempenho rodoviário da região no que tange à cobertura geográfica da malha. Boa parte das estradas federais e estaduais é pavimentada, com sinalização regular, porém como quase todos os estados do nordeste, a qualidade geral das rodovias é ruim. O estado possui dois aeroportos de pequeno porte<sup>50</sup>, porém com capacidade para ampliar os fluxos de passageiros.

Em termos de infra-estrutura urbana, João Pessoa apresenta um quadro ligeiramente inferior ao de Natal. Em linhas gerais, pode-se argumentar que não há grande desequilíbrio entre as infra-estruturas. Entretanto, mais uma vez o desempenho das microrregiões não é positivo, mesmo a microrregião da capital João Pessoa. Ainda que levemos em conta a menor qualidade da infra-estrutura de acesso, o nível de precariedade, especialmente no acesso à água, trás novamente à tona o desequilíbrio que atinge as microrregiões mais distantes da capital.

Recife, capital de Pernambuco, é um dos grandes centros turísticos do nordeste brasileiro. Apesar de pouco numerosa - apenas dois aeroportos Infraero - a infra-estrutura aeroviária estadual torna-se referência nacional quando observado o porte do aeroporto Gilberto Freyre (Recife), bem como o volume de mais de 3,6 milhões de passageiros embarcados e desembarcados através deste terminal. Apesar da relativa cobertura da malha estadual e de

---

<sup>50</sup> O aeroporto de João Pessoa está em obras de ampliação e deverá apresentar capacidade de 860 mil pax/ano a partir dos próximos anos.

bons índices de pavimentação das rodovias, a baixa qualidade da sinalização e da geometria das rodovias deixa os indicadores de capilarização do acesso bastante insuficientes.

No que tange à infra-estrutura urbana a cidade de Recife apresenta resultados um pouco inferiores aos de João Pessoa e Natal, apesar de quase todos os domicílios contarem com energia elétrica. Os índices da microrregião de Recife, contudo, apresentam maior homogeneidade com a capital, ilustrando um menor desequilíbrio regional.

Quanto às demais regiões, verifica-se uma queda considerável no acesso à água (67% dos domicílios atendidos na média do estado). Em termos de inter-relações entre infra-estrutura de acesso e recepção na capital, nota-se uma superioridade na capacidade de transporte aéreo em relação às demais. Porém, no que tange às demais localidades, há um baixo desempenho geral, com baixa cobertura de aeroportos regionais (exceto Petrolina), infra-estrutura rodoviária e urbana precárias.

O Piauí apresenta infra-estrutura inferior à dos três estados nordestinos analisados (Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco). Quanto aos aeroportos, o estado conta com o aeroporto de Teresina - 450 mil pax/ano - e o pequeno aeroporto de Parnaíba. Entretanto, com baixa taxa de crescimento de movimentação de passageiros entre 2002 e 2005, o aeroporto de Teresina apresentou capacidade ociosa de aproximadamente 30%, demonstrando potencial de atendimento de um eventual crescimento de fluxo turístico. No que se refere à malha rodoviária, apesar de extensa, o estado tem baixa cobertura de sua área, com índice de pavimentação e sinalização ruim.

No que tange à infra-estrutura urbana, Teresina apresenta indicadores positivos em relação à coleta de lixo (90% dos domicílios), porém medianos quanto ao acesso de água. Os indicadores das demais regiões do estado são muito ruins, levando a média da avaliação estadual para patamares muito baixos, abaixo de 50% no acesso à água.

Maranhão é um dos estados mais pobres do nordeste brasileiro. Como apontado na seção 3.2, identifica-se uma relação bastante estreita entre o baixo nível de infra-estrutura e o subdesenvolvimento das unidades federativas brasileiras. Contando com um aeroporto de médio porte, a região de São Luís é servida de uma considerável capacidade de acesso aeroviário, sem necessidades de ampliação nos próximos anos. Com um baixo desempenho das rodovias administradas pelo governo estadual, a malha rodoviária apresenta estado ruim de conservação, especialmente em relação ao nível da sinalização.

A infra-estrutura básica de São Luís é um dos mais baixos das capitais estaduais e os valores apresentados por sua microrregião são muito precários. Os índices estaduais são os piores do nordeste, e algumas microrregiões chegam a ter entre 90 e 95% de seus domicílios sem encanamento de água e coleta de lixo. Certamente é um dos estados com maior desequilíbrio em infra-estrutura, mesmo considerando a precariedade das estradas.

O Ceará é um dos principais cartões postais brasileiros, especialmente sua capital, Fortaleza. Dotado de um grande aeroporto, com capacidade para 3 milhões de passageiros por ano e um crescimento de pouco mais de 30% no movimento entre 2002 e 2005, o Aeroporto Internacional Pinto Martins ainda possui uma pequena capacidade ociosa para os próximos anos – caso não haja mudanças bruscas na demanda. Assim como a grande maioria do nordeste, as estradas do Ceará estão em estado geral ruim, demandando investimentos em melhoria e ampliação da cobertura, que é melhor que a do Maranhão e Piauí, porém inferior à de Rio Grande do Norte e Paraíba.

Em relação à infra-estrutura urbana, Fortaleza apresentou uma evolução homogênea em eletricidade, acesso à água e coleta de lixo, atingindo um patamar extremamente similar ao de Recife. O restante do estado e mesmo a microrregião de Fortaleza, contudo, apresentam desempenho desequilibrado. Em muitas microrregiões a queda nos serviços de eletricidade e coleta de lixo não é exagerada. Contudo, quando se analisam os dados acerca do acesso à água, percebe-se o Ceará como terceiro pior conjunto de indicadores, mesmo

que muito próximos à média estadual. Novamente se configura um desequilíbrio na infra-estrutura, marcado pelo baixo desempenho da cobertura e qualidade das rodovias e do acesso à água.

O estado de Alagoas foi um dos que recentemente inauguraram nova capacidade de transporte aéreo. O aeroporto Zumbi dos Palmares, em Maceió, teve duplicada sua capacidade de passageiros, que hoje está na casa dos 1,2 milhão de pax/ano. Apesar disso, o estado não conta com nenhum aeroporto regional e com uma malha rodoviária muito ruim, a despeito dos altos índices de estradas federais pavimentadas.

Quanto à infra-estrutura urbana, Maceió destaca-se pelo elevado percentual de domicílios com energia elétrica e coleta de lixo. Apesar disso, há uma grande discrepância quando observados os dados de domicílios com água encanada. Os dados de outras microrregiões, especialmente do Litoral Norte do estado, são responsáveis pela queda dos indicadores médios do estado. Cabe destacar que a coleta do lixo tem patamar regular em todo o estado, mas o acesso à água é muito ruim e chega a ficar em torno de 40% de atendimento nos piores casos e 60% na média estadual. Reproduz-se, assim, o padrão médio regional: baixo nível de acesso rodoviário, precariedade na infra-estrutura de acesso à água e moderna capacidade de transporte aeroviário.

O estado do Sergipe possui a maior média de acesso à água dentre os estados do nordeste. Sua capital, Aracaju, possui cobertura de serviços básicos variando entre 92% e 96%. Com um aeroporto de médio/grande porte, a capital do estado tem uma capacidade de acesso aeroviário adequada às suas necessidades de curto e médio prazos, tendo em vista um excesso de capacidade superior a 60%, mesmo com uma taxa de crescimento próxima de 40% entre 2002 e 2005. Apesar de ser a malha menos extensa dos estados do nordeste consegue uma cobertura de nível regular de sua área, além da melhor qualificação de pavimento da região. A sinalização e geometria precárias, bem como a média qualificação da malha controlada pelo governo estadual, deixam a situação das rodovias sergipanas pouco acima da média regional. Em termos

gerais, a competitividade de Sergipe é superior à grande parte de seus estados vizinhos no quesito equilíbrio de infra-estrutura, com desempenho comparável apenas aos de Paraíba e Rio Grande do Norte.

O último estado nordestino, a Bahia, se caracteriza por um enorme potencial turístico em diversos aspectos, certamente entre os maiores do país. Apesar deste enorme potencial, as características da infra-estrutura do estado o levam à um sub aproveitamento de suas qualidades e, eventualmente, à uma situação de perigo em relação à sustentabilidade do turismo na região.

A Bahia mantém o padrão regional de forte heterogeneidade entre a capital e as demais cidades do estado no que tange à infra-estrutura básica, notavelmente o acesso à água encanada. Salvador tem índices muito bons, similares aos das melhores capitais do Nordeste. Entretanto, mesmo microrregiões com grande fluxo turístico como Porto Seguro e Ilhéus apresentam índices de cobertura pouco maiores que 50% do total de domicílios. Em alguns casos, mesmo a coleta de lixo chega a ser bastante reduzida, ficando abaixo de 80% dos domicílios.

As estradas estaduais, apesar de configurarem uma das maiores malhas do país, não conseguem uma boa cobertura da área estadual. Com baixo percentual de estradas pavimentadas e uma sinalização de nível ruim, as estradas baianas são de qualidade insuficiente para o perfil turístico da região. Somente no tocante aos aeroportos há uma relativa bonança. Três aeroportos da Infraero<sup>51</sup> com capacidade para atender a demanda dos próximos anos e um conjunto de aeroportos regionais capaz de ampliar o número de vôos turísticos, caso haja demanda, as infra-estruturas aeroportuárias, juntamente com a infra-estrutura urbana de Salvador, são os pontos positivos da Bahia em termos de acesso e recepção turística. As necessidades de investimentos em ampliação da infra-estrutura baianas são evidentes, porém, os desequilíbrios são menores que no Maranhão e Piauí.

---

<sup>51</sup> Um deles com capacidade para 6 milhões de pax/ano.

A Região Centro Oeste do Brasil apesar de contar com apenas 4 estados caracteriza-se por uma gama de desempenhos diferenciados entre si. Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal não se caracterizam pela grande atração de turistas, apesar de um conjunto de opções relacionadas ao turismo cultural, histórico, rural, urbano, dentre outros.

A infra-estrutura do estado de Goiás é relativamente equilibrada em suas diferentes dimensões. Em termos de acesso aéreo, conta com um aeroporto em Goiânia, em estágio de ampliação. Atualmente, sua infra-estrutura tem se mostrado pequena para a movimentação de passageiros, que atingiu 1,2 milhões de passageiros em 2005, porém, até o final da década deverá contar com capacidade 200% maior que a atual. A existência de aeroportos regionais com maior presença de empresas cria potencial para elevar a movimentação aérea em cidades distantes da capital, Goiânia. Suas rodovias apresentam quadro extremamente superior às já apresentadas nesta seção. Com boa densidade em relação à média nacional e classificação geral regular, suas estradas permitem fluxo turístico satisfatório.

Em relação à infra-estrutura de recepção, Goiânia apresenta indicadores bastante elevados, com destaque para a coleta de lixo, capaz de atender valores próximos da totalidade dos domicílios. Os valores estaduais não apresentam grande redução em relação à capital. Quanto ao percentual de domicílios com água encanada, os valores caem de 96% na capital, para pouco menos de 89%. Na coleta de lixo, o estado com um todo apresenta indicador pouco superior a 90%. Por fim, em relação à energia elétrica não se verifica diferença considerável entre capital e interior. Em linhas gerais, há espaço para elevação da infra-estrutura goiana. Melhorias nas rodovias e na infra-estrutura de recepção são necessárias, porém não há grandes desequilíbrios na estrutura atual.

O estado do Mato Grosso é o que apresenta pior nível infra-estrutural na região Centro Oeste. Atualmente, o aeroporto de Cuiabá opera acima da capacidade de seu terminal. O fluxo de passageiros, que apresentou variação

pequena entre 2002 e 2005, deverá, contudo, ser atendido adequadamente com a finalização das obras de ampliação de sua capacidade para 1 milhão de pax/ano. A infra-estrutura rodoviária apresenta cobertura ruim da área estadual, possui baixo grau de pavimentação, e uma classificação geral entre ruim e regular. As estradas administradas pelo governo estadual apresentam os piores indicadores de pavimentação da região, comparáveis apenas às do Mato Grosso do Sul.

A infra-estrutura de recepção de Cuiabá possui nível regular, com pouco mais de 15% dos domicílios sem água encanada. Os indicadores de eletricidade e coleta de lixo são melhores, e variam entre 96% e 93% de cobertura. Os indicadores das microrregiões, contudo, apresentam baixo grau de cobertura de serviços básicos. Mesmo na microrregião de Cuiabá chega-se a uma média próxima de 40% de domicílios sem acesso à água encanada. Na microrregião “Alto Pantanal” a coleta de lixo chega a apenas 70% das residências. Em linhas gerais, mesmo sob infra-estrutura de acesso pouco satisfatória, pode-se argumentar que há necessidade prioritária de investimentos em infra-estrutura básica para ampliar sustentavelmente a atividade turística.

O estado de Mato Grosso do Sul tem desempenho muito similar ao goiano. Com três aeroportos de pequeno porte administrados pela Infraero, o estado possui capacidade aeroviária de recepção de turistas superior à demanda atual. Com estradas de nível regular, com baixa cobertura da área estadual, porém bom nível de pavimentação e com sinalização e geometria melhores que a média nacional, Mato Grosso permite a capilarização satisfatória do acesso turístico.

Em termos de infra-estrutura básica verifica-se patamar semelhante entre Campo Grande e a já avaliada Goiânia, onde as percentagens de atendimento superam 95% em todos os quesitos. De maneira similar ao estado de Goiás, a média estadual não apresenta grande retração, ficando em torno de 90% para acesso à água e 95% para coleta de lixo e energia elétrica. No que tange à região do Baixo Pantanal, contudo, os indicadores de acesso à água têm maiores

problemas, com um déficit de 30% dos domicílios sem atendimento. Em termos gerais Mato Grosso do Sul apresenta infra-estrutura equilibrada. Há espaço para ampliação da infra-estrutura receptiva, especialmente em regiões do interior com potencial turístico. Apesar disso, Mato Grosso do Sul pode ser apresentado com nível superior de infra-estrutura em relação à grande maioria dos estados brasileiros.

O Distrito Federal, que conta apenas com a microrregião de Brasília, é uma “ilha” dentro do Centro-Oeste. Com uma grande infra-estrutura aeroportuária, malha rodoviária de elevada qualidade, sempre entre os melhores índices do país, a cidade de Brasília conta com um dos maiores índices de qualidade de acesso de passageiros. A capacidade da infra-estrutura básica encontra-se em nível semelhante ao das melhores capitais da região Centro Oeste, com indicadores de cobertura variando entre 95% e 98% dos domicílios. Em linhas gerais, o não há desequilíbrio significativo e, de maneira geral, a malha controlada pelo governo estadual, a infra-estrutura básica e mesmo o aeroporto, que movimentam passageiros além de sua capacidade de 7,4 milhões de pax/ano, podem ser ampliados.

A Região Sudeste conta com uma das melhores infra-estruturas de toda a América Latina. Considerando os índices apresentados na seção 2 como referência, os estados da região apresentam competitividade significativa, explicando parte da supremacia no fluxo receptivo, tanto de turistas estrangeiros, quanto brasileiros em viagens domésticas.

O estado de São Paulo é, juntamente com o Distrito Federal, uma das referências de indicadores de infra-estrutura mais competitivos no país. Em termos aeroviários, o estado conta com dois grandes aeroportos na capital, um aeroporto no interior, com fácil acesso à capital, que será transformado no maior terminal da América Latina no médio prazo, além de um conjunto de aeroportos regionais interligando diversas cidades do interior à capital e cidades mais próximas do litoral, como São José dos Campos. A infra-estrutura rodoviária é extremamente qualificada, com grande percentual duplicada e



entre as melhores do país. O único problema nestas rodovias é o custo de pedágio, o mais elevado do Brasil.

Em termos de infra-estrutura de recepção, o estado apresenta indicadores superiores à 97% na média estadual, e quase 100% na capital. Em quase todas as microrregiões a média de cobertura de infra-estrutura básica supera 95%. Além disso, como argumentado na seção anterior, São Paulo apresenta também os maiores índices de acesso a computadores e telefone no país. Nesse sentido, o estado oferece ampla capacidade de infra-estrutura turística, equilíbrio nas dimensões analisadas e certamente é a unidade federativa com maior competitividade em infra-estrutura no Brasil.

O estado do Rio de Janeiro inclui parte das maiores atrações turísticas brasileiras e é um dos maiores receptores de turistas nacionais e estrangeiros, ao lado de São Paulo. Sua infra-estrutura, entretanto, não oferece homogeneidade semelhante à do estado vizinho. Sua infra-estrutura aeroportuária é ampla, porém a adequação da capacidade à demanda depende da finalização das obras de ampliação do Aeroporto Santos Dumont, na capital do estado. Os demais aeroportos do estado são bem posicionados, voltados majoritariamente ao atendimento de outras cidades litorâneas como Macaé, Campos (cidades com atividades petrolíferas) e Búzios. A infra-estrutura de transportes rodoviários tem indicadores de cobertura dentre os melhores do país, bem como a qualidade do pavimento e sinalização das estradas.

Em termos de infra-estrutura receptiva, a média estadual é muito boa, com coberturas de rede de água e coleta de lixo próximas a 94% dos domicílios do estado. Na capital, os indicadores ficam em torno de 98%. Entretanto, quando avaliadas as microrregiões, alguns valores de coleta de lixo e acesso à água ficam em torno de 85%, demonstrando uma leve inferioridade em relação às médias apresentadas. Mesmo em microrregiões com turismo de maior poder aquisitivo como a Região dos Lagos tais indicadores ficam em patamares inferiores à média estadual. Nesse sentido, utilizando como referência São Paulo, o Rio de Janeiro apresenta um ligeiro desequilíbrio em infra-estrutura de

recepção, que pode significar perda de competitividade em suas regiões turísticas, reconhecidamente vinculadas a seus recursos naturais.

O estado do Espírito Santo apresenta indicadores um pouco inferiores aos do estado do Rio de Janeiro. A infra-estrutura aeroportuária é muito menor e dependente de um único terminal, em Vitória. Atualmente, com volume muito acima de sua capacidade, o aeroporto Eurico de Aguiar Salles passa por ampliação e, em 2007 deverá operar completamente reformulado, com pista e pátio ampliados, terminal de passageiros com área cinco vezes maior que o atual, e capacidade para 2 milhões de passageiros por ano. As estradas estaduais têm desempenho regular em quase todos os quesitos analisados, ficando qualitativamente um pouco abaixo de seus vizinhos, exceto Minas Gerais.

A infra-estrutura receptiva de Vitória conta com cobertura superior à da capital carioca, em torno de 97% para água encanada, coleta de lixo e eletricidade. A média do estado é um pouco inferior, variando entre 92% e 93% de cobertura. As microrregiões, contudo, apresentam valores menos homogêneos. Algumas delas, com o São Mateus e Itapemirim apresentam déficit de 20% e 15% na rede de água. Em relação à coleta de lixo, mesmo a microrregião de Vitória não supera a casa dos 89% em 2000. Apesar dos valores, a base de comparação (1991) exhibe uma considerável taxa de crescimento e tendência à homogeneização. Por fim, cabe destacar a competitividade da capital em relação ao acesso aos meios de comunicação. Em linhas gerais a avaliação do Espírito Santo é semelhante à do estado do Rio de Janeiro. Tendo em vista o potencial turístico da Região Sudeste, o Espírito Santo apresenta uma capacidade regular de transporte e algumas deficiências em infra-estrutura receptiva, inclusive na microrregião de sua capital.

O estado de Minas Gerais, reconhecido pelo seu patrimônio histórico e cultural, exhibe um potencial turístico diferenciado em um país cujos recursos naturais constituem parte importante da atração turística. Entretanto, deixa a desejar em termos de infra-estrutura quando comparado a seus estados

vizinhos na Região Sudeste. Os aeroportos de Minas Gerais são relativamente numerosos. Em termos de capacidade, têm espaço para atender uma demanda crescente nos próximos anos. A maior dificuldade diz respeito à distância do maior aeroporto estadual em relação à Belo Horizonte, quase 40 km. Em termos de infra-estrutura rodoviária, Minas Gerais apresenta um quadro regular, porém muito inferior ao de seus vizinhos. Tal inferioridade se caracteriza na menor cobertura da malha em relação à área total do estado, nos indicadores de estado geral das rodovias e no baixo índice de pavimentação das estradas administradas pelo governo estadual. Dada a grande dimensão geográfica do estado, a dependência desta forma de transporte se amplia e reduz sua competitividade turística.

Em termos de infra-estrutura receptiva a capital, Belo Horizonte, destaca-se em relação à média do estado. Com índices de atendimento de água encanada e coleta de lixo superiores a 98%, apresenta competitividade significativa. A média do estado, contudo, fica abaixo do Espírito Santo em relação à água encanada e similar à este mesmo estado em relação à coleta de lixo - índices, respectivamente de 89% e 92% de cobertura de domicílios. Em termos gerais, o desequilíbrio da infra-estrutura do estado diz respeito à comparação capital - interior e ao diferente nível quanto à sua capacidade de acesso e recepção turística em algumas microrregiões.

A última região a ser analisada, a região sul do Brasil, apresenta uma grande homogeneidade de desempenho entre seus estados. Além do desempenho homogêneo, tais estados apresentam nível muito bom em termos de infra-estrutura urbana e atraem, inclusive por via rodoviária, um conjunto significativo de turistas estrangeiros.

O Rio Grande do Sul (RS) é um dos estados que mais recebem turistas estrangeiros, ao lado de Paraná e dos maiores receptores nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro. Com uma infra-estrutura aeroportuária caracterizada por um grande aeroporto em Porto Alegre e outros pequenos aeroportos bem distribuídos em relação ao território estadual, o RS apresenta capacidade para

ampliar o fluxo turístico aéreo sem obstáculos infra-estruturais relevantes. Em termos de infra-estrutura rodoviária, há boa cobertura e desempenho qualitativo muito bom especialmente em relação ao pavimento e às rodovias federais. Cabe lembrar que este é um dos estados com rodovias privatizadas no país.

Em relação à infra-estrutura de recepção, destaca-se o desempenho de Porto Alegre e a homogeneidade dos dados estaduais e da microrregião analisada (Gramado-Canela). Em linhas gerais, apesar do desempenho ligeiramente inferior ao Distrito Federal e São Paulo e, em alguns aspectos, inferior ao Rio de Janeiro, o Rio Grande do Sul apresenta considerável equilíbrio infra-estrutural em seu território, exibindo competitividade e propensão à sustentabilidade da atividade turística.

Santa Catarina é um estado que se destaca em relação a seus vizinhos sulistas. Com infra-estrutura aeroportuária grande (se considerada a extensão de seu território) e bem distribuída, apresenta satisfatória capacidade de movimentação de passageiros ao longo de sua costa e interior do estado. A única ressalva a ser realizada diz respeito ao Aeroporto de Florianópolis, que opera com fluxo 72% acima de sua capacidade. Em termos rodoviários, apresenta desempenho bom, com ressalva quanto à geometria de algumas rodovias, que apresentam classificação ruim.

Quanto ao desempenho de infra-estrutura urbana, o estado apresenta homogeneidade capital-interior comparável a do estado de São Paulo, em patamar de cobertura de serviços acima de 95%. O equilíbrio infra-estrutural é evidente, porém, ao contrário da grande maioria dos estados brasileiros, a capacidade de transporte é que apresenta ligeira inferioridade. Configura-se um quadro atípico, onde o potencial turístico e a infra-estrutura receptiva estão relativamente subutilizados.

Por último, o estado do Paraná confirma o ótimo desempenho da Região Sul em termos de equilíbrio entre os estados e suas infra-estruturas. A infra-estrutura aeroportuária do estado do Paraná é muito boa, conta com dois

aeroportos internacionais de grande porte localizados em pontos estratégicos para o turismo, além de aeroportos de médio e pequeno porte em cidades do interior do estado - todos com capacidade para ampliar o fluxo de passageiros com relativa facilidade. A infra-estrutura rodoviária estadual é a melhor da Região Sul, com ligeiro destaque em relação aos estados vizinhos (exceto São Paulo).

A infra-estrutura receptiva de Curitiba é reconhecida por sua excelência. Indicadores de cobertura de água encanada e coleta de lixo superam 99%. Em relação ao resto do estado o patamar supera 95%, mantendo padrão semelhante ao de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Mais uma vez, destaca-se o equilíbrio em sua infra-estrutura e o grande potencial turístico da microrregião de Foz do Iguaçu.

Mapeados todos os estados do Brasil, bem como as características de suas respectivas regiões, colocam-se diferentes quadros, obstáculos e necessidades para elevação da competitividade da infra-estrutura que atende aos fluxos turísticos no Brasil. A seção 4 apresenta as principais conclusões deste trabalho e abre perspectivas para ampliação dos estudos acerca de infra-estrutura, a interdependência de suas dimensões e o desenvolvimento sustentável do turismo no Brasil.

#### **4. Conclusões e considerações finais**

As relações entre competitividade e infra-estrutura, em sentido amplo, são objeto de estudos econômicos há algumas décadas. Em termos específicos, a investigação da relação entre infra-estrutura e turismo tem encontrado espaço na academia e em instituições governamentais e multilaterais, especialmente no campo dos transportes. Em linhas gerais, tais estudos apontam para a necessidade de ampliação e melhora dos serviços de infra-estrutura como elementos centrais do debate.

Este estudo parte de um enfoque distinto, atribuindo ao equilíbrio entre a infra-estrutura de acesso e recepção uma importância chave na otimização dos

recursos disponíveis e na manutenção do equilíbrio intertemporal das dimensões sociais, ambientais e culturais de uma localidade turística.

Neste trabalho, a investigação da infra-estrutura no Brasil foi feita em algumas etapas. Em primeiro lugar, foram analisadas e contrastadas algumas informações nacionais com diversos países do mundo, com destaque para grandes países (geograficamente), grandes receptores de fluxos turísticos internacionais e alguns países da América Latina (AL). Os resultados desta investigação apontaram para uma baixa competitividade dos principais países da AL em relação à Europa e alguns países asiáticos.

Entretanto, como indicaria uma visão intuitiva, os dados agregados do Brasil apresentam representatividade restrita, tendo em vista a enorme dispersão existente entre os estados e as regiões do país.

Em termos regionais, o norte e nordeste brasileiros apresentam infra-estruturas de acesso e recepção extremamente precárias, enquanto as regiões Sul, Sudeste e Centro Oeste apresentam indicadores de melhor qualidade. Já no nível estadual, as qualificações ganham contornos mais claros.

No que tange à infra-estrutura de transporte, percebe-se um grande potencial no país, tendo em vista o conjunto de obras realizadas e em efetivação pela Infraero, empresa que controla os principais aeroportos do país e quase a totalidade dos fluxos aéreos nacionais e internacionais no Brasil. Destaca-se, ainda a melhoria em sua capacidade de obter receitas de atividades não aeronáuticas e atender com mais qualidade os usuários de aeroportos, passageiros ou não.

Além disso, destaca-se a capacidade de transporte aéreo qualificada em todas as capitais estaduais do país e um potencial de elevação de fluxos regionais através de investimentos em aeroportos secundários. Alguns deles, contudo, por pertencerem à governos e municípios, dependem de políticas e planejamento adequados, inclusive para viabilizar os recursos do PROFAA, destinado à melhorias em aeroportos e aeródromos regionais no país.

Quanto às rodovias, percebe-se um quadro extremamente precário em todos os estados do nordeste e norte, com algumas ressalvas pontuais pouco significativas. Este quadro limita a capacidade dos estados de aumentar a amplitude do fluxo turístico direcionado à suas capitais, onde a infra-estrutura aeroviária é capaz de atrair turistas de maior poder aquisitivo. Neste sentido, algumas regiões apresentam verdadeiras “ilhas” turísticas, com baixa integração e baixa capacidade de transbordar sua demanda. Cabe ressaltar que este transbordamento não significa uma perda de receita para outra localidade em números agregados. Uma região que apresenta maior número de opções turísticas conectadas é, certamente, mais competitiva e apta a atrair turistas de outras regiões.

Na Região Centro Oeste, excluindo Distrito Federal, em Minas Gerais e no Espírito Santo, o perfil das rodovias é regular, e também exige melhorias importantes para viabilizar a capilarização do acesso turístico. No Distrito Federal, Região Sul, Rio de Janeiro e São Paulo encontram-se as melhores rodovias do país que, mesmo sob maior patamar tarifário, viabilizam fluxos turísticos para diversas regiões, conexões eficientes entre cidades próximas e uma capilarização adequada tanto para fluxos de turistas com menor poder aquisitivo, quanto para aqueles de maior poder aquisitivo, que se utilizam de distintos modais.

Quanto à infra-estrutura receptiva, foram analisados dados relativos às redes de água encanada, coleta de lixo, acesso à energia elétrica e serviços de telecomunicações. Constatou-se uma baixíssima capacitação em alguns estados, especialmente no acesso à água encanada, notadamente nos estados da região norte e nordeste do país. O perfil de “ilhas” turísticas se confirma também neste quesito, uma vez que as capitais apresentam indicadores muito superiores ao de microrregiões dos estados. Em algumas situações, mesmo as microrregiões das capitais têm desempenho muito inferior ao da capital de maneira isolada. Nos piores casos (Acre, Maranhão, Rondônia, Amapá, Amazonas, Alagoas, Roraima e Piauí), mesmo as capitais apresentam cobertura de serviços inadequada. Estados como Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás

apresentam desequilíbrios moderados entre as capitais e as microrregiões interioranas (ou litorâneas). O restante dos estados do Sul e Sudeste apresentam maior homogeneidade intra-regional, com destaque para as unidades federativas do Sul do país e estado de São Paulo.

No que tange ao equilíbrio das infra-estruturas nos estados, extraem-se importantes conclusões acerca da hierarquia dos investimentos a serem realizados.

Em primeiro lugar, nos estados da Região Norte e Nordeste verifica-se um desequilíbrio muito grande entre infra-estrutura aeroportuária e as demais dimensões analisadas. Estudos recentes (Siegel e Alwang, 2005) apontam para o desequilíbrio nos investimentos realizados recentemente no Nordeste do país (Prodetur), bem como seus baixos impactos para a redução da pobreza regional. Este estudo identifica tendências semelhantes e aponta para o fato que quaisquer elevações nos fluxos turísticos ou mesmo a manutenção dos fluxos atuais, somente serão sustentáveis através de pesados investimentos em infra-estrutura básica, sob pena de deterioração do patrimônio histórico, cultural, ambiental e demais recursos turísticos. Essa assertiva é bastante grave e aponta para a inadequação de políticas de ampliação do fluxo turístico de algumas regiões no curto prazo. Concomitantemente, há necessidade de qualificar as estradas da região Norte e Nordeste, possibilitando ganhos de competitividade microrregionais conjuntos.

Quanto a estados como Goiás, Mato Grosso, Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Rio de Janeiro, há uma necessidade de ampliação de investimentos simultâneos em infra-estrutura rodoviária e urbana nas regiões interioranas (e litorâneas). Nestes estados a capital apresenta infra-estrutura aeroportuária e receptiva de qualidade, porém a capilarização do acesso turístico e a capacitação receptiva são regulares. Nestes casos, ao contrário do Nordeste e Norte do país, os desequilíbrios são menores e possibilitam avanços simultâneos no fluxo turístico e na capacidade de recepcioná-los com conforto e sustentabilidade.



Por fim, São Paulo, Distrito Federal e estados da Região Sul apresentam um quadro extremamente competitivo em relação às suas distintas infra-estruturas, bem como de equilíbrio entre elas. Nestes estados, ampliar a capacidade de transporte aéreo - através de melhorias em aeroportos regionais ou ampliações em alguns aeroportos com capacidade ocupada<sup>52</sup>, além de incrementar a qualificação de malhas de transporte rodoviário<sup>53</sup>, poderá significar ganhos significativos nos fluxos turísticos sem propensões a desequilíbrios ambientais e sociais em termos macro. Além disso, algumas microrregiões devem ser objetos de investimentos em infra-estrutura básica, na qual o objetivo é sempre cobertura máxima e, em termos turísticos, capacidade de absorver incrementos populacionais sazonais.

---

<sup>52</sup> Guarulhos, Florianópolis e Brasília.

<sup>53</sup> Especialmente na Região Sul

## 5. Bibliografia Utilizada

- AIRPORT COUNCIL INTERNATIONAL (ACI) "Airport capacity, efficiency, and safety in Europe". Commission Staff Working Document, 23 de novembro de 2005
- CANO, W. "Soberania e Política Econômica na América Latina". 1a ed. São Paulo: Editora UNESP, 1999. 581 p.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT) "Boletim Econômico CNT" Julho de 2006.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT) "Pesquisa Rodoviária 2005".
- DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO "Preço salgado para rodar macio", 01/01/2006.
- EMBRATUR/FIPE "Estudo do Mercado Interno de Turismo: 2001".
- EMBRATUR. "Anuário Estatístico Embratur" Volume 33, 2006.
- ESPÍRITO SANTO JR., R. A.; CORREIA, F. C.; PALHARES, G. L. "Principais Barreiras para o processo de modernização das administrações aeroportuárias no Brasil" XV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2001.
- GOOROOCHURN, N; SUGIYARTO, G. "*Measuring Competitiveness in travel and tourism industry*". Nottingham University, Julho de 2004.
- JORUALEV, Andrei "Los servicios de agua potable y saneamiento en el umbral del siglo XXI". CEPAL, Serie Recursos Naturais e Infraestrutura, n74, Santiago, Chile, Julho de 2004.
- PALHARES, Guilherme L. "Transporte Aéreo e Turismo". Editora Aleph, 2001.
- PALHARES, Guilherme L.; ESPÍRITO SANTO JR., R. A "O Turismo e o Transporte Aéreo como Multiplicadores Sócio Econômicos" " XV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2001.
- PALHARES, Guilherme L. "Transporte Aéreo e Turismo". Editora Aleph, 2001.

- PALHARES, Guilherme L. "The role of Transport in Tourism Development: Nodal Functions and Management Practices". *International Journal of Tourism Research*, n°5, set/out de 2003.
- REVISTA FLAP "Infraero amplia terminal de passageiros do Aeroporto de Campinas/SP", 02/06/2006
- ROZAS, Patrício & SÁNCHEZ, Ricardo. "Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual". Serie recursos naturales e infraestructura. División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Santiago Del Chile, outubro de 2004.
- SIEGEL, Paul B; ALWANG, Jeffrey, R. "Public Investments in Northeast Brazil: Does a Poor-area strategy benefits the Poor?". *Latin America and Caribbean Region Sustainable Development*, working paper 22, World Bank., 2005.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (WTO) "Tourism Safety and Security: Practical Measures for Destinations" WTO, Madrid, Spain, 1996.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (WTO) "International Tourism: A Global Perspective" WTO, Madrid, Spain, 1997.
- WORLD TOURISM ORGANIZATION (WTO) "Public-Private Sector cooperation: Enhancing Tourism Competitiveness" WTO Business Council, Madrid, Spain, outubro de 2002.

## 6. Anexo estatístico

Tabela A1: Pobreza por região brasileira (2004)

<b>Região</b>	<b>Índice de Gini</b>	<b>Domicílios pobres (em %)</b>
Região Centro-oeste	0,57	0,17
Região Norte	0,54	0,38
Região Nordeste	0,58	0,49
Região Sul	0,52	0,16
Região Sudeste	0,54	0,17

Fonte: Ipeadata([www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br))

Tabela A2: PIB per capita por região, em 2003 (R\$ milh ares de 2000\*)

<b>Região</b>	<b>Produto Interno Bruto (PIB) per capita</b>
Região Centro-oeste	6,8
Região Norte	4,1
Região Nordeste	3,2
Região Sul	8,1
Região Sudeste	8,3

Fonte: Ipeadata([www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br))

\* Deflacionado pelo Deflator Implícito do PIB nacional

COLABORADORES:



REALIZAÇÃO:

