



**Celso Ming** [celso.ming@estadao.com](mailto:celso.ming@estadao.com)

## Asfixia do turismo de massa

**A** ideia ainda prevalecente é de que turismo é relax, é desfrutar de coisas boas. Mas está deixando de ser. Cada vez mais, o turismo passou a ser uma experiência carregada de estresse.

É isso vale tanto para turistas quanto para moradores nos principais destinos. É o que há alguns anos passou a ser chamado pelos especialistas de *overtourism*, ou turismo em excesso.

Especialmente após a pandemia, quando as pessoas finalmente puderam sair da toca, mas já antes dela – as cerca de 300 cidades mais afetadas foram inundadas por levadas e levas de turistas. Mesmo depois dos cada vez mais exigidos pré-agendamentos, as filas de espera são

intermináveis, os visitantes são obrigados a percorrer cada lugar quase correndo, um grupo trombando com o anterior e empurrado pelo de trás, sem tempo para uma contemplação ou reflexão sobre o que presenciavam. É assim na Capela Sistina, no Museu do Louvre, na Sagrada Família de Barcelona, na Acrópole de Atenas, em Machu Picchu, no Peru.

Taxistas muitas vezes mal-humorados se recusam a fazer corridas. Restaurantes já não aceitam reservas e deixam os clientes esperando um tempo por uma mesa.

Antes disputado pelos grandes centros porque garantiam aumento de faturamento e de arrecadação, o turista começa a

### TURISMO INTERNACIONAL



ser encarado como um problema e não é tão bem-vindo como antes. Em Barcelona ou em Pa-

ris, por exemplo, os alugueis residenciais ficaram altos demais: a destinação de apartamentos, casas ou quartos para alugueis por temporada via Airbnb, tornou a moradia proibitiva para os moradores locais.

Cidades como Veneza e Amsterdã se sentiram degradadas pelo assédio predatório e por desperdícios de toda ordem. Neste verão, várias ilhas gregas declararam-se em colapso pelo excesso de visitantes. Cidades portuárias atraentes, como Kussadisi, na Turquia, e Dubrovnik, na Croácia, planejam restringir os grandes cruzeiros, porque esses se limitam a despejar milhares de passageiros, uma leva após a outra, que saturam os pontos mais procurados e não

consomem nada, porque se alimentam e dormem a bordo.

O Brasil não está fora dessa sina. Visitas às Cataratas do Iguaçu já exigem pré-agendamento. Na alta estação, as estradas para o litoral paulista ficam intransitáveis e as cidades já não conseguem atender à demanda de água e de coleta de lixo. Ubatuba, por exemplo, passou a cobrar taxa de acesso ao município.

Embora de enorme importância, equivalente a 3,0% do PIB global em 2023, o turismo global precisa ser repensado para devolver às pessoas o prazer das viagens e do acesso a outras culturas e, ainda, evitar a deterioração das cidades. ●

COMENTARISTA DE ECONOMIA

### (IN)SEGURANÇA PÚBLICA: PREJUÍZOS PARA O PAÍS

## Segurança privada e seguros crescem com alta da criminalidade

**Quase 5 mil empresas prestam serviço na área de proteção contra a violência no País; seguros de transporte somam R\$ 5,3 bi**

CARLOS EDUARDO VALIM

A violência no País impulsiona pelo menos dois setores: o de segurança privada e o de seguros. Há pelo menos 4.804 empresas de proteção de patrimônio e vida no País. No ano passado, essas companhias empregavam 485 mil vigilantes, segundo anuário do Fórum Brasileiro de Segurança Pública. Conforme a última estimativa da Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transporte de Valores (Fenavist), o setor movimentou R\$ 36,3 bilhões em 2021.

No segmento de seguros, um bom termômetro da preocupação das empresas com a violência, duas categorias são bastante consumidas pelas empresas: as apólices de transportes, que arrecadaram R\$ 5,3 bilhões em 2023, e as empresariais, que movimentaram R\$ 3,9 bilhões, segundo a Confederação Nacional das Seguradoras.

**COMPENSAÇÃO.** As indenizações pagas, no ano passado, também foram bilionárias. As seguradoras desembolsaram R\$ 2,6 bilhões em transportes e

R\$ 1,7 bilhão por incidentes empresariais.

Dono de uma transportadora de combustíveis, Márcio Takao, estima gastar por ano cerca de R\$ 30 mil em serviços de seguro ambiental (contra chuvas, por exemplo), de carga e do caminhão. Entram na conta o investimento em equipamentos de monitoramento em tempo real, câmeras de segurança e outros dispositivos para conseguir trafegar com a matéria-prima que leva para abastecer os postos na região noroeste do Estado. “Pagar esse serviço custa muito caro. Às vezes, algumas empresas preferem perder um caminhão, ou dois no ano do que pagar o seguro de toda a frota”, diz.

**Carga**  
**Em 2023, seguradoras do País desembolsaram R\$ 2,6 bilhões em para o setor de transportes**

No ano passado, a contratação de seguros patrimoniais cresceu 18,7%. “Esse movimento não é o normal. Tem a ver com o crescimento da economia, mas também da percepção de riscos que as empresas têm de sofrer com eventos climáticos ou com segurança”, afirma o presidente da Comissão de Riscos Patrimoniais Massificados da Federação Nacional de

Seguros Gerais (FenSeg), Jarbas Medeiros.

Segundo ele, os estabelecimentos mais visados e que mais precisam de seguro são comércios, concessionárias, estacionamentos (ambos em razão de roubos de carros), postos de gasolina, hotéis e motéis, restaurantes e até academias de ginásticas. Os roubos hoje são mais voltados a produtos e equipamentos eletrônicos. Não há muito mais casos de roubo de dinheiro, depois da digitalização dos pagamentos, que acontecem principalmente por meio de cartões e Pix.

**AGRONEGÓCIO.** Quanto ao seguro de cargas, esse é um custo obrigatório, pois cada caminhão, por lei, precisa ter apólice para risco de roubo e acidentes veiculares. Mas nem sempre é fácil contratar esses seguros. Se, para veículos que circulam pelas estradas do Sul e do Sudeste, rotas importantes para a indústria, há muita concorrência, não é o que acontece em algumas outras regiões fortes do agronegócio.

“Temos um grande problema no setor de grãos. A maior parte do transporte é feito por terceiros, não pelos produtores ou transportadoras. Então, o caminhão tem menos manutenção, e na alta safra acontece muito desvio de carga e apropriação indevida”, diz o vice-presidente da Comissão de Trans-



Carro de empresa de segurança privada na Vila Clementino, em SP

### O CUSTO DA VIOLÊNCIA

#### Impacto econômico da falta de segurança no Brasil

COMPONENTE	PERCENTUAL DO PIB	R\$ BILHÕES*
<b>CUSTOS PRIVADOS</b>	<b>4,2%</b>	<b>423</b>
CUSTOS INTANGÍVEIS COM HOMICÍDIOS	2,5%	252
GASTOS COM SEGURANÇA PRIVADA E SEGUROS	1,7%	171
<b>DESPESAS PÚBLICAS</b>	<b>1,7%</b>	<b>171</b>
SISTEMA DE SAÚDE	0,1%	10
SEGURANÇA PÚBLICA (POLÍCIA)	1,4%	141
SISTEMA PRISIONAL	0,2%	20
<b>CUSTO DA VIOLÊNCIA NO BRASIL (PRIVADO + PÚBLICO)</b>	<b>5,9%</b>	<b>595</b>

\*VALOR ESTIMADO RELATIVO AO PIB DE 2022

FONTE: INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA) / INFOGRÁFICO: ESTADO

portes da FenSeg, Marcos Siqueira. “No agronegócio, o risco é altíssimo.”

Por isso, segundo ele, se existem cerca de 40 seguradoras que atuam em apólices de transportes, cerca de cinco delas aceitam segurar cargas de grãos, o que encarece o serviço. “O go-

verno precisa investir em segurança nas estradas e em infraestrutura melhor, incluindo sinal de comunicação, para os rastreadores das cargas funcionarem pelo interior. E as transportadoras precisam usar mais tecnologia”, afirma. “Os bandidos estão na frente.” ●