



Viajar depois da crise: como o coronavírus irá transformar o turismo

Passadas semanas de estagnação, há esperança para quem quer fazer férias: o número de voos está a aumentar e estão a reabrir os primeiros hotéis. Mas uma pergunta permanece por responder: Será que alguma vez nos voltaremos a movimentar tão livremente como antes?



Michael Pohl

20.05.2020

O aeroporto de Hong Kong é um dos mais inovadores do mundo. O arquitecto britânico Norman Foster criou o edifício inaugurado em 1998 seguindo sobretudo um princípio: toda a infra-estrutura — cabos, tubos, elevadores, esteiras de bagagem — deveria ser subterrânea. Sempre que possível, seria permitida a entrada de ar natural e equipamento algum no telhado deveria perturbar esse conceito.

Na altura foi nada mais, nada menos do que uma revolução da arquitectura aeroportuária — que entretanto foi copiada centenas de vezes. Nos dias que correm, o aeroporto de Hong Kong volta a dar que falar: foi o primeiro aeroporto do mundo que, em Abril, começou a submeter todos os passageiros a testes para o coronavírus à chegada. São precisas até doze horas para obter o resultado e só então os viajantes podem sair do recinto — desde que o teste seja negativo.

Será que este modelo será imitado e protegerá os países do mundo inteiro dos super-disseminadores vindos do estrangeiro? O aeroporto de Viena, pelo menos, já está a seguir esse caminho: por 190 euros, os passageiros podem submeter-se voluntariamente ao teste e, se o resultado for negativo, não terão de cumprir a quarentena actualmente em vigor. Em Junho, segue-se Reiquiavique, na Islândia.

A crise do coronavírus altera duradouramente o universo das viagens

Uma coisa é certa: **nos próximos tempos, as viagens** não irão funcionar como antes do **coronavírus**. Mas também sabemos isto: se os aviões não puderem descolar em breve com mais frequência, se os hotéis não recuperarem a ocupação normal, se as pessoas não começarem novamente a fazer reservas de férias, o sector será assolado por uma vaga de falências sem igual.

«A Covid-19 ameaça a indústria do turismo mundial e submete-a a uma violenta prova de fogo», esclarece Peter Tomasch, Director de RP para a Europa da Singapore Airlines. «As companhias aéreas, os cruzeiros, os hotéis e a gastronomia associada estão todos com um pé no abismo.» Em Abril, a Singapore Airlines transportou em todo o mundo menos passageiros por dia do que aqueles que ainda pouco tempo antes levava num só avião, numa só rota.

As primeiras companhias anunciam falência

Já temos as primeiras vítimas no sector: a companhia britânica Flybe e a australiana Virgin Australia, ambas já financeiramente debilitadas antes da crise, foram forçadas a anunciar falência depois de o coronavírus as ter forçado a ficar em terra. Mas não são casos isolados: também as finanças das agências de viagens estão a ser duramente afectadas, bem como de guias turísticos, operadores turísticos, hotéis, plataformas de reservas, empresas de autocarros, companhias de caminhos-de-ferro. Até o quiosque de jornais do aeroporto deixou de registar vendas, já para não falar dos próprios aeroportos.

No total, desde o início da crise, este ano foram cancelados 4,5 milhões de voos em todo o mundo, contabiliza a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), a associação mundial que agrega as companhias aéreas. Isto corresponderá a uma redução do volume de vendas de 314 mil milhões de dólares americanos.

O tráfego de viagens só se normalizará no início de 2022

O Ministério da Economia alemão solicitou ao Kompetenzzentrum Tourismus que analisasse as perspectivas do sector das viagens alemão. No seu mais recente «Recovery Check», prevê que o turismo interno na Alemanha irá recuperar claramente mais cedo do que as viagens internacionais. Já em Agosto poderá estar terminada a fase de levantamento das restrições dentro da Alemanha. E para lá das fronteiras alemãs?

O relatório mantém-se céptico: «A nível global, para a maioria das regiões de destino, só nas férias da Páscoa de 2021 se prevê um claro alívio das circunstâncias», afirma o documento. E a normalização do tráfego internacional de turismo só acontecerá em Janeiro de 2022.

Tui elimina 8000 postos de trabalho em todo o mundo

O longo tempo de espera irá produzir efeitos duradouros na evolução da economia: «A recuperação dos volumes de vendas até ao nível do ano de base de 2019 prevê-se apenas para a Primavera de 2023.» A maior empresa de turismo da Europa, a Tui, anunciou na semana passada que iria eliminar cerca de 8000 postos de trabalho em todo o mundo.

Na Tui Alemanha o ambiente é contudo algo optimista: «O passado já demonstrou que se consegue uma normalização com relativa rapidez», afirma Aage Dünhaupt, Director de Comunicação Empresarial da Tui

Alemanha e da Tuifly. «Quando virmos as imagens das pessoas na praia, isso vai ser um factor de motivação.»

«A vontade de viajar e de conhecer locais remotos será mais forte do que qualquer vírus.»

Com efeito: as catástrofes naturais ou os atentados provocam um retrocesso apenas temporário do turismo — nem que seja através do preço, foi sempre possível voltar a estimular a procura. «A vontade de viajar e de conhecer locais remotos será mais forte do que qualquer vírus», acredita também o especialista em turismo Dirk Rogl, consultor político e económico. O mesmo se aplicaria à oferta mundial de camas de hotel e lugares nos aviões, mesmo que num ou noutro caso se verifique uma mudança de proprietários devido a situações de insolvência.

Mediante restrições, o tráfego aéreo dentro da Europa recomeçará a acelerar o mais tardar no final de Junho, é o prognóstico de Torsten Kirstges, Professor de Economia do Turismo na Jade-Hochschule Wilhelmshaven. E se não for assim? «Então muitas companhias aéreas poderão ter de embalar a trouxa.»



Inúmeras companhias aéreas mantêm-se em terra devido à crise do coronavírus. (Imagem de exemplo)
Foto: imago images/onemorepicture

Neste momento permanece mais do que duvidoso se um teste para o coronavírus em cada passageiro será verdadeiramente o método de eleição. As companhias aéreas estão a trabalhar noutros conceitos de higiene: algumas companhias, como a Lufthansa, anunciam que só será permitida a entrada a bordo de passageiros com máscara. A companhia estará assim a seguir uma recomendação da IATA.

Regras de distanciamento aplicam-se também nos aviões

A organização apresentou um documento em que propõe outras medidas: como o controlo da temperatura dos passageiros, a redução dos contactos aquando do embarque e desembarque, restrições às movimentações na cabina durante o voo e procedimentos de *catering* simplificados, para que a tripulação

tenha contactos menos frequentes com os passageiros. Mas para o Ministro do Negócios Estrangeiros alemão, Heiko Maas (SPD), o mais importante é o seguinte: distanciamento. Teria de ser garantido, não apenas no aeroporto, declarou recentemente à *Deutschlandfunk*, mas também dentro do avião.

O sector não se cansa no entanto de sublinhar que os aviões não são um espaço privilegiado de contágio. «O ar a bordo equivale basicamente ao de uma sala de operações», diz o porta-voz da Tui Alemanha, Aage Dünhaupt. Nos aviões, o ar é por norma aspirado do exterior, aquecido a 250 graus pelos motores e depois é filtrado.

Quase 100 por cento de todas as partículas perigosas são assim eliminadas. Além do mais, as companhias rejeitam a ideia de deixar vagos os lugares do meio, como acontece actualmente com frequência quando a ocupação do avião é reduzida. «Não vamos voltar a voar se formos obrigados a deixar vazio o lugar do meio», declarou recentemente o Presidente da Ryanair, Michael O’Leary, ao *Financial Times*. E não é o único.

Regras sanitárias rigorosas também nos hotéis

Mas mesmo que consigamos chegar ao destino de férias sem grandes mossas, como nos vamos proteger no local? Em muitos países aplicam-se restrições semelhantes às da Alemanha no que diz respeito ao distanciamento e à percentagem de ocupação dos hotéis. Além disso, sobretudo os grandes grupos estão a trabalhar em conceitos sanitários, procedimentos sem contacto, limpeza mais intensiva, horas fixas de chegada e saída, a fim de minimizar os contactos entre hóspedes.

Também o restaurante com bufete deverá ficar abandonado nos próximos tempos em muitos locais. À *la carte* é o novo regime de refeição em férias — inclusivamente ao pequeno-almoço. Em compensação, os turistas podem contar com restaurantes abertos durante mais tempo, já que também isso poderá ajudar a dar conta do afluxo de pessoas. As empresas de autocarros eliminam filas inteiras dos seus veículos para garantir distâncias. As empresas de cruzeiros apostam no espaço, reduzindo a ocupação para metade. O que não faltam são ideias.

Quando voltaremos a viajar como antes?

Mas que prazer nos dará na verdade fazer férias nestas condições? Mais espaço no avião ou no autocarro até sabe bem. Mas que interesse tem o ambiente de um restaurante meio vazio no qual temos de entrar com máscara a tapar a boca? Não será aborrecido apanhar banhos de sol junto à piscina do hotel se não pudermos tagarelar com os outros hóspedes no bar? Que prazer nos dará a vida na praia distantes dos outros e se calhar dentro de cabinas de *plexiglas* como foi recentemente proposto por uma empresa italiana?

Independentemente de quando pudermos viajar novamente: pelo menos durante um bom tempo nada será como antes. Se calhar até estar disponível uma vacina em quantidade suficiente. O sector das viagens tende globalmente na direcção de uma meta clara: no futuro continuará a ser possível fazer férias. A questão que se coloca apenas é: a que preço. «Do ponto de vista comercial, viajar terá necessariamente de ser mais caro», presume o especialista em viagens Dirk Rogl. Para muitos operadores, a base de cálculo para a época alta é a ocupação em pleno. «Cada cama que não é vendida e cada lugar que não é reservado significam perdas.»



O turismo de massas como em Veneza deixou de ser um problema durante a crise do coronavírus.

Foto: www.imago-images.de

A crise do coronavírus provocou desde já um efeito secundário para o turismo: já ninguém se queixa do *overtourism*. Veneza, ano após ano destino de 30 milhões de visitantes, por estes dias pertence unicamente aos seus habitantes. Também o vemos em Barcelona, Amesterdão e outros locais de outro modo invadidos por multidões.

Será que o choque dos hotéis fechados, das praias vazias e dos centros históricos das cidades abandonados deixará efeitos duradouros? Ou será que as cidades e as regiões aproveitarão a crise do coronavírus para repensar o turismo? Nunca antes as condições para tal nos pareceram tão ideais.



Michael Pohl