

**Universidade do Minho**  
Escola de Engenharia

Daniela Fantoni Alvares

**Avaliação de Planos-Processo em  
Áreas de Desenvolvimento Turístico**

Tese de Doutoramento  
Engenharia Civil / Planeamento Urbano

Trabalho efetuado sob a orientação da  
**Professora Doutora Júlia Maria Brandão Barbosa  
Lourenço**

**Co-Orientadora**  
**Professora Doutora Maria Cristina Guimarães de  
Almeida Moreira**

Dezembro de 2008

É autorizada a reprodução integral desta tese apenas para efeitos de investigação, mediante declaração escrita do interessado, que a tal se compromete.

Dedico este trabalho à minha mãe, maior incentivadora de meus projetos e ponto de equilíbrio nos momentos mais difíceis dos processos.



Com o apoio do Programa Alban, Programa de Bolsas de Alto Nível da  
União Européia para a América Latina, bolsa nº E04D046026BR

## **Agradecimentos**

À Professora Doutora Júlia Lourenço, pela orientação dedicada, pelas colocações instigantes, e, ao mesmo tempo, esclarecedoras, e pelo apoio e estímulo constante, meu agradecimento especial.

À Professora Doutora Cristina Moreira, pela disponibilidade em ajudar e pelo incentivo.

Ao *Programa ALBAN* da União Européia, pela bolsa de estudo concedida, apoio imprescindível para a realização desta investigação. Ao Professor Doutor Alberto Sereno, Diretor Chefe do *Programa*, e à Sra. Carla Ribeiro, gestora de bolsas, pelas orientações e atenção disponibilizadas.

Aos Professores Doutores Rui Ramos da *Universidade do Minho*, Alberto Mattiacci e Lionello Punzo da *Università Degli Studi di Siena*, Paulo Alexandre Neto e Álvaro Matias da *Universidade de Évora*, Luiz Moutinho da *University of Glasgow*, pela disponibilidade demonstrada e pelos comentários preciosos.

Aos meus pais, Marly e Geraldo, aos meus irmãos, Ricardo e Paulo, às minhas cunhadas, às minhas tias, especialmente, Ady (*in memoriam*), Tela e Neza, às minhas primas, Lu, Marininha, Livinha e Malu, e ao meu primo, Renatinho, pelo apoio, incentivo, compreensão e carinho.

Aos amigos sempre presentes, Dê, Emília, Gu, Érica, “maninha”, Deca, Tê, Aline, Luciano e Juliana Bernucci, pelo estímulo, torcida e paciência.

Aos *novos* amigos conquistados, Júlia, Maria Fernanda, Mariana, Erkan, Rita, Ju, Pedro, Lise, Lu, Regis, Gil, Fernando, Cris, Luzia, Rô, Ana Rita, Luis, Emanuelle, Dani, Sérgio, Ana Luiza, Antonia, Maria Cristina, Vlad, Lourdes, Claudius e Nuno, pelas trocas de experiências, pelo apoio e atenção.

Aos profissionais de turismo, em especial, Jurema Monteiro do *Ministério do Turismo*, Prof. Dr. Alexandre Panosso da *Universidade de São Paulo*, Jussara Rocha e Christian Costa da *Secretaria de Estado do Turismo de Minas Gerais*, Frederico Coelho, Paula Versiani e Marina Simião do *Instituto Estrada Real*, Cláudia Alencar, Vittorio Lanari, Cecília Alfnas e Tiago Toffolo da *Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ouro Preto*, Rui Mourão do *Museu da Inconfidência de Ouro Preto*, Prof<sup>a</sup> Ângela Flecha

e Prof<sup>ª</sup> Raquel Scalco da *Universidade Federal de Ouro Preto*, aos funcionários do *Arquivo Público de Ouro Preto*, Inez Garrido da *Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia*, Verônica Nonato e Joana Passos da *Empresa de Turismo de Salvador*, Ruy Marcos da *Secretaria das Finanças de Salvador* e Rose Oliveira da *Empresa de Turismo da Bahia*, pelas informações disponibilizadas e boa vontade em ajudar.

Aos bibliotecários da *Universidade do Minho*, designadamente, à Cláudia, e da *Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais*, em especial, ao Tiago e à Cristina, pelo auxílio.

Aos amigos, Giu Baiano e Martinha, pelo apoio para a realização de pesquisa de campo em Salvador.

À Dalva, pela revisão final do texto, à Denise e Maria Thereza pelas leituras iniciais e ao Alex, pelo tratamento gráfico das imagens.

Aos eternos Mestres, Prof<sup>ª</sup> Msc. Shaiane Vargas, Prof. Dr. Ricardo Da Silva, Prof<sup>ª</sup> Msc. Gladis Granemann, Prof. Dr. Antônio Rocha, Prof<sup>ª</sup> Msc. Regina Martins, Prof. Dr. James Goodwin, Prof. Dr. José Newton, Prof<sup>ª</sup>. Dra. Thais Fonseca, Prof. Dr. Flávio Vitarelli, Prof<sup>ª</sup> Dra. Lúcia Capanema, Prof<sup>ª</sup> Msc. Sandra Souto e Prof. Renato Gadioli, pela disponibilidade em apoiar meus projetos de investigação e por contribuir com a minha formação acadêmica.

Aos amigos e companheiros de profissão, Márcia Mascarenhas, Valnei Pereira, Rosilene Martins, Cláudia Magalhães, Elaine Guimarães, Berenice Baxter, Fabiana Bernardes, Veruska Magnavacca, Fabiana Pires, Roberta, Mariana, Fred, Marcinha, Dani, Cyntia, Vivi e Gabi, pelo estímulo e campo aberto a debates proveitosos.

Aos amigos de longa data, Daphne, Betinho, Galton, Cris, Maurício, Adriana, Alexandre, Elisa, Alice, Laura, Rodrigo, José Antônio, Juliana, Raquel, Fabiana, René, Juliane, Amanda, Paulinha, Tatiana, Patrícia Rossi, Patrícia Viso, Andréa, Gil Amâncio, Tião Rocha, Mário Mantovani, Lucila Egydio, Luiz Márcio Haddad, Paulo Paiva e Helena Gomes, pela torcida e boas energias enviadas.

Aos meus alunos e ex-alunos da *Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais* e da *Universidade Fumec*, por me instigar a pesquisar, cada vez mais.

A todos vocês, o meu muito obrigada!

“A vida é um campo de possibilidades infinitas”.

(Deepak Chopra)

“Os povos são construídos com os sonhos. Aqueles que partilham sonhos se dão as mãos e caminham juntos. E esse é, precisamente, o início da política, que poderia até ser definida como a arte de administrar os sonhos de um povo”.

(Rubem Alves)





## Resumo

Esta tese de doutorado tem como objetivo o desenvolvimento e a validação do *Modelo de Análise do Processo Turístico* denominado MAPT, modelo de base teórico-conceitual com representação gráfica. A partir da revisão de literatura e dos modelos de Butler (1980) e Lourenço (2003), determinou-se as variáveis e os indicadores do modelo proposto. Como foco de análise foram escolhidos alguns dos principais componentes que influenciam o ciclo de vida do turismo, a saber, o planejamento turístico, os investimentos públicos em turismo e o crescimento da atividade, este representado pelas relações entre oferta  $x$  demanda. Um dos principais objetivos foi o estabelecimento de parâmetros de comparação a partir da definição de uma situação padronizada, *i.e.*, um modelo idealizado que pudesse ser confrontado à modelação realizada nos destinos turísticos. Neste sentido, após a elaboração do modelo, realizou-se a modelação dos ciclos dos processos turísticos em dois destinos de turismo cultural: Ouro Preto, em Minas Gerais, e Salvador, na Bahia, ambos localizados no Brasil. Em seguida, aplicou-se o MAPT em contexto local, no período de 1975-2005.

Com o intuito de contribuir para o entendimento aprofundado sobre o objeto de estudo, foram estabelecidos os *fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico*, assim como a *análise das inovações percebidas* com impacto direto na atividade turística. Estas duas reflexões foram realizadas nos destinos supracitados e trazem elementos capazes de enriquecer as análises resultantes da modelação com o MAPT. Ressalta-se, ainda, que foram estabelecidas relações e evidenciados pontos de consonância entre o MAPT e os modelos de Butler (1980), Boullón (1997) e Beni (1998), assim como entre o modelo proposto e as curvas de Hernández e León (2003). Em uma análise geral, ao comparar as dinâmicas turísticas de Ouro Preto e Salvador, observa-se que (i) o planejamento turístico em Salvador é mais estruturado, (ii) os investimentos públicos em turismo são, proporcionalmente, maiores em Salvador e (iii) o crescimento da atividade ocorre em ambos, sendo que nos últimos anos identifica-se uma retração da demanda turística em Salvador. Desta forma, estabelece-se que o MAPT é um instrumento capaz de contribuir em estudos de ciclo de vida, agregado à análise de processos turísticos, e possibilita à gestão pública um melhor monitoramento da atividade turística, a partir da identificação de alguns dos pontos críticos do turismo.

**Palavras-chave:** Ciclo de vida do turismo, modelação, processos turísticos, planejamento turístico, investimentos públicos.



# Evaluation of Plan-Processes in Areas for Tourism Development

## Abstract

This PhD thesis aims the development and validation of the *Tourism Process Analysis Model*, named as MAPT, a model supported by a theoretical-conceptual basis with a graphical representation. Stemming from literature review and specifically from the models of Butler (1980) and Lourenço (2003), a number of variables and indicators were selected. As focus of this analysis some of the major components that had influenced the tourism process life-cycle were tourism planning, tourism public investments and tourism growth which is represented by the relations between supply and demand. One of the main goals was the establishment of comparison parameters from the definition of a typified ideal behaviour, which means, the idealized model that could be faced with real situations in tourism destinations. It had been modelled tourism process life-cycle based on cultural tourism destinations located in Brazil, namely Ouro Preto, in Minas Gerais and Salvador, in Bahia. The MAPT was applied to both, within a local context framing in the period of 1975-2005.

This approach encompassed the selection of the determinant factors for successful tourism planning as well as the analysis of the perceived innovations with direct impact upon the tourism activity. These two reflections had been applied on the destinations mentioned above, increasing the analysis resulted by MAPT modelling. It evidences links with other models, namely Butler's (1980), Boullón's (1997), Beni's (1998) and the curves of Hernández and León (2003). In general, the comparison of the tourism dynamics of Ouro Preto and Salvador shows that (i) tourism planning in Salvador is more structured, (ii) the tourism public investments are, proportionally, larger in Salvador and (iii) tourism activity growth occurs in both destinations, with a recent demand decrease observed in Salvador. Conclusions point out at a successful achievement of MAPT as a tool enabling tourism process life-cycle analysis, allowing for the improved monitoring of the tourism activity by public management entities through the identification of some critical tourism points.

**Keywords:** Tourism life cycle, modelling, tourism processes, tourism planning, public investments



## Índice geral

Lista de Figuras

Lista de Gráficos

Lista de Quadros

Lista de Tabelas

Lista de Equações

Lista de Abreviaturas

Lista de Siglas

<b>Capítulo 1. Introdução.....</b>	<b>01</b>
1.1 Considerações iniciais.....	03
1.2 Justificativa.....	07
1.2.1 Relevância da investigação.....	07
1.2.2 Escolha das cidades objeto de estudo.....	09
1.3 Objetivos da investigação.....	10
1.3.1 Objetivo geral.....	10
1.3.2 Objetivos específicos.....	11
1.4 Hipóteses e conteúdo da investigação.....	11
1.5 Procedimentos metodológicos.....	13
1.6 Limitações do trabalho.....	21
1.7 Organização do trabalho.....	22
<b>Capítulo 2. Turismo e Ciclos de Vida: Estado da Arte.....</b>	<b>25</b>
2.1 Introdução.....	25
2.2 Planejamento do turismo e políticas públicas.....	26
2.2.1 Planejamento turístico.....	26
2.2.2 A importância do planejamento participativo.....	30
2.2.3 A relevância das políticas públicas.....	33
2.3 Sustentabilidade do turismo em áreas de patrimônio cultural.....	36
2.3.1 Sustentabilidade e o turismo.....	36
2.3.2 Sustentabilidade ambiental e o turismo em áreas de patrimônio cultural.....	41
2.3.3 Sustentabilidade sócio-cultural e o turismo em áreas de patrimônio cultural.....	42
2.3.4 Sustentabilidade econômica e o turismo em áreas de patrimônio cultural.....	44
2.4 Desenvolvimento de modelos de turismo.....	46
2.4.1 Construção de modelos.....	46

2.4.2 Modelos de turismo: enfoque sistêmico.....	48
2.5 Modelação do ciclo de vida da área turística.....	53
2.5.1 A evolução dos modelos pré-Butler.....	53
2.5.2 O modelo de Butler.....	56
2.5.3 Modelos pós-Butler.....	59
2.5.4 Avaliação crítica do modelo de Butler.....	61
2.5.5 Aplicabilidade a casos reais.....	63
2.6 Ciclo de vida de processos.....	66
2.6.1 Planos-processo e os processos de desenvolvimento turístico.....	66
2.6.2 O modelo de Lourenço.....	69
2.6.3 O modelo de Hernández e León.....	73
2.7 Síntese.....	75
<b>Capítulo 3. Planejamento Turístico e Gestão Pública em     Minas Gerais e na Bahia.....</b>	<b>79</b>
3.1 Introdução.....	79
3.2 Planejamento turístico no Brasil.....	80
3.2.1 Breve panorama do turismo brasileiro.....	80
3.2.2 Planejamento e políticas do turismo brasileiro.....	85
3.3 Planejamento do turismo em Minas Gerais: enfoque Ouro Preto.....	89
3.3.1 Estrutura institucional e turismo no Estado de Minas Gerais.....	89
3.3.2 Planejamento do turismo em Ouro Preto.....	93
3.4 Planejamento do turismo na Bahia: enfoque Salvador.....	97
3.4.1 Estrutura institucional e o turismo no Estado da Bahia.....	97
3.4.2 Planejamento do turismo em Salvador.....	101
3.5 Avaliação dos fatores determinantes do planejamento turístico: uma análise empírica em Ouro Preto e Salvador.....	105
3.6 Síntese.....	110
<b>Capítulo 4. Modelação para Áreas em Desenvolvimento Turístico.....</b>	<b>113</b>
4.1 Introdução.....	113
4.2 Modelação de processos de desenvolvimento turístico.....	114
4.3 Modelo proposto: <i>Modelo de Análise do Processo Turístico</i> – MAPT.....	116
4.3.1 Apresentação inicial do modelo proposto.....	116
4.3.2 Variável planejamento turístico e indicadores.....	118
4.3.3 Variável investimentos públicos em turismo e indicadores.....	121

4.3.4	Variável crescimento do turismo e indicadores.....	122
4.3.5	Análise do comportamento integrado das variáveis do MAPT.....	123
4.4	Processos turísticos: relações com o MAPT.....	126
4.4.1	Capacidade de suporte e o MAPT.....	126
4.4.2	Avaliação de processos turísticos e o MAPT.....	127
4.4.3	Redesenho de processos turísticos e o MAPT.....	128
4.5	O MAPT: relação com outros modelos e análises.....	129
4.5.1	O MAPT e o modelo de Butler (1980).....	130
4.5.2	O MAPT e as análises oferta x demanda.....	131
4.5.3	O MAPT e o modelo de Boullón (1997).....	132
4.5.4	O MAPT e o Sistur de Beni (1998).....	133
4.5.5	O MAPT e as curvas de Hernández e León (2003) .....	135
4.6	Limitações da modelação.....	137
4.7	Síntese.....	138
	<b>Capítulo 5. Aplicação do <i>Modelo de Análise do Processo Turístico</i></b> .....	141
5.1	Introdução.....	141
5.2	Modelação turística nas Ilhas da Madeira e de Fernando de Noronha.....	142
5.2.1	Apresentação das áreas de aplicação do pré-teste.....	142
5.2.2	Modelação do desenvolvimento turístico na Ilha da Madeira.....	142
5.2.3	Modelação do desenvolvimento turístico em Fernando de Noronha.....	146
5.2.4	Resultados e relevância do pré-teste.....	148
5.3	Resultados da modelação em Ouro Preto.....	149
5.3.1	Modelação do planejamento turístico em Ouro Preto.....	149
5.3.2	Modelação do investimento público em turismo em Ouro Preto.....	155
5.3.3	Modelação do crescimento do turismo em Ouro Preto.....	158
5.3.4	Inovações com incidência direta no turismo em Ouro Preto.....	160
5.3.5	MAPT <i>versus</i> resultados da modelação do turismo em Ouro Preto.....	161
5.4	Resultados da modelação em Salvador.....	163
5.4.1	Modelação do planejamento turístico em Salvador.....	163
5.4.2	Modelação do investimento público em turismo em Salvador.....	168
5.4.3	Modelação do crescimento do turismo em Salvador.....	171
5.4.4	Inovações com incidência direta no turismo em Salvador.....	173
5.4.5	MAPT <i>versus</i> resultados da modelação do turismo em Salvador.....	175

5.5 Discussão dos resultados.....	176
5.6 Síntese.....	178
<b>Capítulo 6. Conclusões e Desenvolvimentos Futuros.....</b>	<b>181</b>
6.1 Conclusões.....	181
6.2 Desenvolvimentos futuros.....	189
<b>Referências Bibliográficas.....</b>	<b>193</b>
<b>Apêndices.....</b>	<b>207</b>
Apêndice A - Entrevistas semi-estruturadas.....	207
Apêndice B - Investimentos públicos em turismo em Ouro Preto e Salvador: valores discriminados e atualizados.....	213
Apêndice C - Principais estudos de caso do ciclo de vida do turismo: fundamentados em Butler (1980).....	225
<b>Anexos.....</b>	<b>231</b>
Dados estatísticos de turismo e classificação de modelos turísticos.....	231



## Lista de Figuras

Figura 1.1: Fluxograma da metodologia de estudo e organização do trabalho ....	23
Figura 2.1: Impactos do turismo .....	40
Figura 2.2: Modelo de Leiper de sistema aberto do turismo.....	50
Figura 2.3: Modelo de Boullón – Oferta $\times$ Demanda.....	50
Figura 2.4: Sistema de Turismo de Beni: Sistur.....	52
Figura 2.5: Modelo de Petrocchi.....	53
Figura 2.6: Etapas da implantação do sincronismo organizacional através do redesenho dos processos.....	68
Figura 3.1: Circuitos turísticos de Minas Gerais.....	92
Figura 3.2: <i>Zonas/Pólos</i> turísticos da Bahia.....	98
Figura 4.1: Processos de desenvolvimento turístico.....	115
Figura 4.2: Capacidade de suporte de destinos de turismo cultural.....	126
Figura 4.3: O redesenho de processos turísticos.....	129
Figura 4.4: Modelo de Butler (1980) e relações com o MAPT.....	130
Figura 4.5: Modelo de Boullón (1997) e relações com o MAPT.....	133
Figura 4.6: Sistur de Beni (1998) e relações com o MAPT.....	134
Figura 5.1: Representação geográfica de Portugal, em destaque a Ilha da Madeira.....	143
Figura 5.2: Representação geográfica do Brasil, em destaque a Ilha de Fernando de Noronha.....	146
Figura 5.3: Representação geográfica de Minas Gerais, em destaque Ouro Preto.....	150
Figura 5.4: Representação geográfica da Bahia, em destaque Salvador.....	163



## Lista de Gráficos

Gráfico 1.1: Turismo receptivo – chegadas de turistas internacionais no Mundo (1995-2007).....	05
Gráfico 2.1: Curva teórica assintótica.....	56
Gráfico 2.2: Modelo de Butler (1980) para a evolução hipotética da área turística.....	57
Gráfico 2.3: “Quase modelo” de Holton.....	69
Gráfico 2.4: Modelo idealizado de Lourenço (2003) para áreas de expansão urbana.....	70
Gráfico 2.5: Estudos de caso de Lourenço (2003).....	71
Gráfico 2.6: Resultados da modelação em Maia.....	72
Gráfico 2.7: Resultados da modelação em Ermesinde.....	72
Gráfico 2.8: Trajetória ótima de Hernández e León para o controle das variáveis $C(t)$ e $A(t)$ .....	73
Gráfico 2.9: Curva logística do ciclo de vida do produto turístico.....	74
Gráfico 2.10: Função da degradação ambiental.....	74
Gráfico 3.1: Entrada de turistas internacionais no Brasil (1975-2005) .....	82
Gráfico 4.1: Ciclo do planejamento turístico e respectivos indicadores.....	118
Gráfico 4.2: Ciclo dos investimentos públicos em turismo e respectivos indicadores.....	121
Gráfico 4.3: Ciclo do crescimento do turismo e respectivos indicadores.....	122
Gráfico 4.4: <i>Modelo de Análise do Processo Turístico – MAPT</i> .....	125
Gráfico 4.5: Trajetória ótima de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT.....	135
Gráfico 4.6: Curva logística de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT.....	136
Gráfico 4.7: Função da degradação ambiental de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT.....	136
Gráfico 5.1: Aplicação do modelo proposto a Ilha da Madeira.....	145
Gráfico 5.2: Aplicação do modelo proposto a Ilha de Fernando de Noronha.....	148
Gráfico 5.3: Cenário “planejamento informal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005).....	152
Gráfico 5.4: Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Ouro Preto (1975-2005).....	153
Gráfico 5.5: Cenário “planejamento formal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005).....	154

Gráfico 5.6: Investimento público anual em turismo – Ouro Preto (1975-2005)....	155
Gráfico 5.7: Investimento público acumulado em turismo – Ouro Preto (1975-2005).....	157
Gráfico 5.8: Evolução do crescimento do número de UH nos meios de hospedagem em Ouro Preto (1975-2005).....	158
Gráfico 5.9: MAPT e modelação do turismo em Ouro Preto (1975-2005).....	162
Gráfico 5.10: Cenário “planejamento informal” do turismo em Salvador (1975-2005).....	165
Gráfico 5.11: Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Salvador (1975-2005).....	166
Gráfico 5.12: Cenário “planejamento formal” do turismo em Salvador (1975-2005).....	167
Gráfico 5.13: Investimento público anual em turismo – Salvador (1991-2005).....	168
Gráfico 5.14: Investimento público acumulado em turismo – Salvador (1991-2005).....	170
Gráfico 5.15: Evolução do crescimento do número de UH nos meios de hospedagem em Salvador (1980-2005).....	171
Gráfico 5.16: Número de UH ocupadas em Salvador (1980-2004).....	173
Gráfico 5.17: MAPT e modelação do turismo em Salvador (1975-2005).....	176

## Lista de Quadros

Quadro 1.1: Fórmulas de equivalência em relação ao real.....	18
Quadro 2.1: Problemas que afetam o planejamento integral do turismo.....	30
Quadro 2.2: Classificação dos modelos de turismo.....	48
Quadro 2.3: Fatores críticos e a persistência no desígnio em Maia e Ermesinde....	73
Quadro 3.1: Fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico.....	106
Quadro 3.2: Aplicação dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico em Ouro Preto e Salvador.....	110
Quadro 4.1: Parâmetros da curva do planejamento turístico.....	119
Quadro 4.2: Parâmetro da participação pública.....	119
Quadro 4.3: Participação pública e atribuição de medidas.....	119
Quadro 4.4: Ciclo do planejamento turístico – Indicadores e valor percentual de importância: do planejamento informal ao planejamento formal...	120
Quadro 4.5: Fatores comparativos para avaliação de processos turísticos.....	127
Quadro 4.6: Interpretação do MAPT e sua relação com a oferta $x$ demanda.....	131
Quadro C.1: Sumário dos principais estudos de caso do ciclo de vida do turismo, fundamentados no modelo de Butler (1980).....	225
Quadro 1: Exemplos de modelos de turismo para Getz (1986).....	232



## Lista de Tabelas

Tabela 1.1: Mercado turístico mundial (2007).....	06
Tabela 3.1: Balanço de pagamentos – conta do turismo no Brasil (1980-2007).....	83
Tabela 3.2: Participação do Brasil na receita turística mundial (1983-2005).....	84
Tabela 3.3: Resultados da pesquisa dos destinos indutores – dados de Ouro Preto.....	95
Tabela 3.4: Empresas e trabalhadores no setor de turismo – Ouro Preto (2001-2006).....	96
Tabela 3.5: Fluxo turístico na Bahia (1991-2004).....	100
Tabela 3.6: Receita turística na Bahia (1991-2004).....	101
Tabela 3.7: Resultados da pesquisa dos destinos indutores – dados de Salvador....	103
Tabela 3.8: Empresas e trabalhadores no setor de turismo – Salvador (2001-2006).....	104
Tabela 3.9: Fluxo turístico em Salvador.....	104
Tabela 3.10: Receita do turismo em Salvador.....	104
Tabela 5.1: Acomodação turística na Ilha da Madeira (1975-2005) .....	144
Tabela 5.2: Análise multicritério – Cenário “planejamento informal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005) .....	152
Tabela 5.3: Análise multicritério – Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Ouro Preto (1975-2005) .....	153
Tabela 5.4: Análise multicritério – Cenário “planejamento formal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005) .....	154
Tabela 5.5: Investimentos standardizados ao ano de referência 2005 – Ouro Preto (1975-2005) .....	156
Tabela 5.6: Investimento <i>per capita</i> em Ouro Preto (1997-2005).....	157
Tabela 5.7: Evolução do nº de UH nos meios de hospedagem em Ouro Preto (1975-2005).....	159
Tabela 5.8: Análise multicritério – Cenário “planejamento informal” do turismo em Salvador (1975-2005) .....	165
Tabela 5.9: Análise multicritério – Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Salvador (1975-2005).....	166
Tabela 5.10: Análise multicritério – Cenário “planejamento formal” do turismo em Salvador (1975-2005) .....	167
Tabela 5.11: Investimentos standardizados ao ano de referência 2005 - Salvador (1991-2005).....	169

Tabela 5.12: Investimento <i>per capita</i> em Salvador (1997-2005).....	170
Tabela 5.13: Evolução do nº de UH nos meios de hospedagem em Salvador (1980-2005) .....	171
Tabela 5.14: Taxa de ocupação hoteleira – Salvador (1980-2004).....	172
Tabela 5.15: Número de UH ocupadas – Salvador (1980-2004).....	173
Tabela B.1: Investimentos públicos em turismo – detalhados em Ouro Preto.....	213
Tabela B.2: Atualização dos investimentos públicos em turismo com base no IGP-DI/FGV, ao ano de referência 2005 – Ouro Preto.....	218
Tabela B.3: População residente de Ouro Preto (1997-2005).....	219
Tabela B.4: Investimentos públicos em turismo – detalhados em Salvador.....	219
Tabela B.5: Atualização dos investimentos públicos em turismo com base no IGP-DI/FGV, ao ano de referência 2005 – Salvador.....	223
Tabela B.6: População residente de Salvador (1997-2005).....	223
Tabela 1: Mundo: turismo receptivo – chegada de turistas internacionais (1995-2007).....	231
Tabela 2: Entrada de turistas internacionais no Brasil (1975-2005).....	231
Tabela 3: Metas do turismo na Bahia – cenário forte (2005-2020).....	233
Tabela 4: Metas do turismo na Bahia (2001-2020).....	234



## Lista de Equações

Equação 1.1: Atualização dos valores (ano base de 2005).....	18
Equação 1.2: Investimento <i>per capita</i> proposta por Hernández e León (2003).....	19
Equação 2.1: Equação logística utilizada por Brougham e Butler (1972 <i>apud</i> Butler, 2006).....	55
Equação 2.2: Equação exponencial utilizada por Lourenço (2003).....	70
Equação 2.3: Equação logística utilizada por Lourenço (2003).....	70
Equação 2.4: Declínio do capital natural utilizada por Hernández e León (2003).....	75
Equação 2.5: Curva logística do ciclo de vida do produto turístico utilizada por Hernández e León (2003).....	75
Equação 2.6: Função da degradação ambiental utilizada por Hernández e León (2003).....	75



## Lista de Abreviaturas

fl.	folha
<i>i.e.</i>	isto é
inscr.	inscrito
séc.	século

## Lista de Siglas

ADEFN	Administração do Distrito Estadual de Fernando de Noronha
ADETUR-MG	Agência de Desenvolvimento Turístico de Minas Gerais
ADOP	Agência de Desenvolvimento de Ouro Preto
A&B	Alimentos e Bebidas
AHP	Analytic Hierarchy Process / Método de Análise Hierárquica
APA	Área de Proteção Ambiental
BA	Bahia
BAHIATURSA	Empresa de Turismo da Bahia
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BNB	Banco do Nordeste
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CET	Conselho Estadual de Turismo
CNTUR	Consenho Nacional de Turismo
CONBAHIA	Bahia Convenções
COMBRATUR	Comissão Brasileira de Turismo
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
Cr\$	Cruzeiro
CR\$	Cruzeiro Real
Cz\$	Cruzado
DGT	Direção Geral de Turismo
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo, antigamente denominada Empresa Brasileira de Turismo
EMTUR	Empreendimentos Turísticos da Bahia
EMTURSA	Empresa de Turismo de Salvador
FASTUR	Fundo de Assistência ao Turismo
FCA	Ferrovias Centro-Atlântica
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FIEMG	Federação das Indústrias e Empresas de Minas Gerais
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FORNATUR	Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo
FUNGETUR	Fundo Geral de Turismo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IC	Intensidade do Ciclo
ICFG	Instituto Cultural Flávio Gutierrez
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites/Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IER	Instituto Estrada Real
IGP-DI	Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LOA	Lei Orçamentária Anual
MAPT	Modelo de Análise do Processo Turístico
MG	Minas Gerais
MINC	Ministério da Cultura

MTUR	Ministério do Turismo
NCr\$	Cruzeiro Novo
NCz\$	Cruzado Novo
NEASPOC	Núcleo de Estudos Aplicados e Sócio-Políticos Comparados
OMT	Organização Mundial de Turismo
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCTS	Programa Competente do Turismo Sustentável
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PIB	Produto Interno Bruto
PLANDEB	Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia
PLANITUR-MG	Plano Integrado de Desenvolvimento do Turismo em Minas Gerais
PLANTUR	Plano Nacional de Turismo
PMDES	Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT	Plano Nacional de Turismo
POT	Plano de Ordenamento do Território
PPAG	Plano Plurianual de Ação Governamental
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRODETUR-BA	Programa de Desenvolvimento do Turismo - Bahia
PRODETUR-NE	Programa de Desenvolvimento do Turismo - Nordeste
PROECOTUR	Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal
PROMITUR	Programa Mineiro de Turismo
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
R\$	Real
SCT	Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SELT	Secretaria de Estado de Esportes, Lazer e Turismo de Minas Gerais
SEPLAG	Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SETUR	Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais
SISTUR	Sistema de Turismo
SMPDU	Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano de Ouro Preto
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
STALC	South Tourism Area Life Cycle / Ciclo de Vida da Área Turística do Sul
SUINVEST	Superintendência de Investimentos Turísticos
SUTURSA	Superintendência de Turismo de Salvador
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats / Fortalezas, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças
TAC	Termo de Ajuste de Conduta
TALC	Tourism Area Life Cycle/Ciclo de Vida da Área Turística
TAM	Táxi Aéreo Marília
TAP	Transportes Aéreos Portugueses
TIR	Taxa Interna de Retorno
TURMINAS	Empresa Estadual de Turismo de Minas Gerais
UFOP	Universidade Federal de Ouro Preto
UH	Unidades Habitacionais
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
US\$	Dólar
WTTC	World Travel & Tourism Council /Conselho Mundial de Viagem e Turismo

## Capítulo 1. Introdução

A presente investigação tem como objetivo estudar os ciclos de vida do turismo e os processos de desenvolvimento turístico em destinos, eminentemente, de turismo cultural. Desta forma, delimitou-se os principais componentes que influenciam os ciclos turísticos, a saber, o planejamento da atividade e os investimentos públicos com incidência direta no turismo, e avaliou-se a evolução da atividade turística, a partir das relações entre oferta e demanda. Com a intenção de possibilitar a análise dos fatores supracitados e a compreensão da interdependência entre eles, elaborou-se o *Modelo de Análise do Processo Turístico* - MAPT, que foi aplicado aos destinos turísticos de Ouro Preto, em Minas Gerais, e Salvador, na Bahia, em contexto local.

O turismo, fenômeno socioeconômico e político-cultural, é decorrente do deslocamento de um indivíduo ou de um grupo de indivíduos procedentes de um núcleo emissor com destino a um núcleo receptor, e o conseqüente regresso ao ponto de origem. O turismo, como processo, é premissa básica desta investigação, a qual se propõe, através da modelação de ciclos turísticos, analisar as dinâmicas ocorridas em localidades turísticas.

Segundo o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, Icomos (1976), o turismo cultural é uma forma de turismo, na qual o turista, dentre outros objetivos, tem o interesse em descobrir monumentos e locais históricos. Ainda de acordo com este organismo internacional, os benefícios sócio-culturais e econômicos advindos do turismo cultural incidem sobre as comunidades dos destinos, sendo mais um dos fatores que justifica a preservação do patrimônio cultural. A partir da perspectiva de que o turismo cultural traz mais valia aos destinos, há de se atentar ao fato de que esta atividade tanto pode ser propulsora de desenvolvimento, como de retrocesso e/ou propagadora de impactos negativos de natureza sócio-cultural, ambiental e econômica.

Destinar os atrativos culturais ao “uso” turístico, a partir do planejamento adequado e da gestão oportuna (Bull, 1994), é uma forma de potencializar e agregar valor ao patrimônio histórico-cultural, além de prevenir e minimizar efeitos indesejados. Neste âmbito, estabelece-se mais uma premissa que conduz esta investigação, a saber, o planejamento e a gestão do turismo, a partir da ação interventora do Estado, são condições, *sine qua non*, para o desenvolvimento sustentável de destinos turísticos,

sendo esta fundamentada por autores como Cooper (2001), Beni (2001), Ruschmann (2001), Krippendorf (2002) e Dias (2003).

O planejamento do turismo surge, recentemente, como uma especialização do planejamento urbano, e ainda está em busca da sua própria identidade (Costa, 2001). Um dos principais objetivos do planejamento do turismo é a organização e a promoção dos destinos para os turistas. Em contrapartida, o planejamento urbano tem como intuito ordenar e estruturar o território para o cidadão, a partir do provimento de condições básicas, possibilitando o usufruto do espaço público, gerando melhor qualidade de vida e visando o bem coletivo. Ao considerar a constatação estabelecida por Costa (2001), é importante enfatizar que os destinos turísticos realizam de forma sistemática, há poucas décadas, o planejamento da atividade turística, sendo que muitos destinos não utilizam todas as facetas do planejamento e se prendem, muitas vezes, apenas a estratégias, sem elaboração de políticas públicas.

Neste âmbito, ressalta-se que as políticas públicas são elaboradas em consonância com o ambiente econômico, social e cultural no qual estão inseridas (Hall, 2001). Resultam, assim, do somatório do pensamento de uma época, dos valores vigentes, da forma de organização da sociedade, dos elementos institucionais e das relações de poder. A partir deste pressuposto, é fundamental a compreensão de outro fator importante: as políticas públicas de um determinado setor são o reflexo de sua representatividade para a sociedade e demais pastas governamentais. No caso do turismo, enfatiza-se que tem vindo a ganhar, recentemente, mais representatividade em várias partes do mundo, fato evidenciado pela criação de Secretarias e Ministérios, assim como de políticas, planos e programas específicos. No entanto, e apesar da relevância das políticas públicas e do planejamento do turismo, muitas nações, mesmo que considerem o turismo como um caminho viável e rentável para o desenvolvimento, não planejam previamente a atividade. A partir do momento em que o potencial de uma localidade é detectado, divulga-se o destino sem preocupação com as modificações ou conseqüências decorrentes dos processos de desenvolvimento turístico.

Os processos de desenvolvimento turístico, em geral, são dinâmicos, complexos e possuem características evolutivas específicas, sendo que as análises sistêmicas, nas quais se inclui a proposta desta dissertação, contribuem para a compreensão dos

processos (Martínez, 2005). Pretende-se, desta forma, a partir do recorte temporal de análise e da delimitação das variáveis e respectivos indicadores, possibilitar o entendimento e a mensuração dos ciclos de vida da atividade turística, contribuindo assim, para a ação reguladora do turismo por parte dos gestores públicos.

Neste capítulo introdutório, será realizada uma breve reflexão sobre a atividade turística com discussões a respeito de sua natureza e seus componentes, seguida de uma macro-análise sobre a importância da atividade turística no mundo. Na seqüência, serão estabelecidos a justificativa do estudo, no tópico 1.2; os objetivos, em 1.3; as hipóteses e o conteúdo da investigação, em 1.4; os procedimentos metodológicos, em 1.5; as limitações do trabalho, em 1.6, assim como a organização temática dos capítulos, no tópico 1.7.

### **1.1 Considerações iniciais**

Ao realizar investigações no campo de conhecimento do planejamento do turismo, se faz necessária uma breve discussão sobre os principais aspectos relativos à atividade, a forma de inserção do turismo nas análises acadêmicas, assim como um panorama da atividade no mundo.

Um dos princípios que fundamenta os estudos em turismo é a percepção de que esta atividade é complexa por natureza, visto envolver uma gama de fatores: sociais, culturais, econômicos e ambientais, além de impactar direta e/ou indiretamente vários setores da economia. A complexidade do turismo é refletida inclusive na sua teorização, ou seja, diversos domínios do conhecimento, entre estes, engenharia civil – no ramo de planejamento urbano, engenharia ambiental, economia, geografia, antropologia e administração, realizam investigações sobre o turismo, muitos desses complementares e outros, até mesmo, antagônicos. Como exemplo do antagonismo das pesquisas em turismo observa-se alguns estudos econômicos que destinam importância, somente, aos ganhos financeiros advindos da atividade turística e outros do mesmo campo do conhecimento e/ou da antropologia que questionam estes ganhos, além de vislumbrar outras perspectivas sobre o turismo.

A atividade turística é estabelecida de maneira dicotômica, por diversos autores, entre estes, Mathieson e Wall (1990), Swarbrooke (2000), Cooper (2001), Lourenço e Alvares (2008). Neste âmbito, a “plataforma conciliadora”, estabelecida por Jafari (2005), surge com a intenção de definir formas para o desenvolvimento sustentável da atividade e como uma tentativa de harmonização entre a “plataforma favorável” e a “plataforma desfavorável”. Estas “plataformas” são, respectivamente, definidas como uma oportunidade, onde o turismo é encarado como forma de fortalecer a economia local, além de contribuir para a preservação da cultura e do ambiente natural; e como uma ameaça, a partir do momento que os impactos negativos, de natureza sócio-cultural, ambiental e/ou econômica, se sobrepõem aos impactos positivos. Desta forma, esta investigação traz contribuições à “plataforma conciliadora”, e, obviamente, à “plataforma científica” (Jafari, 2005), que compreende a construção do conhecimento científico do turismo.

A partir de uma visão reducionista, o turismo pode ser considerado apenas como uma atividade econômica. Entretanto, é necessário analisá-lo de forma holística, considerando sua estrutura sistêmica<sup>1</sup> e sua interdisciplinaridade, envolvendo várias áreas do conhecimento; assim como suas relações com outras atividades de cunho econômico e/ou sociocultural (Alvares, 2003). Devido à complexidade do turismo, apesar de ser denominado nesta investigação como *atividade*, por razões de operacionalidade da pesquisa, concorda-se com a linha de pesquisadores que defende o turismo enquanto fenômeno (Boullón, 1997; Fuster, 1985; Goeldner et al., 2002; Moesch, 2000, 2002; Martínez, 2005; Panosso Neto, 2005a), visto esta conceituação abarcar dimensões do turismo, que as outras não se atêm. O turismo segundo Moesch (2002) é um fenômeno dinâmico, engloba a relação entre sujeitos consumidores e sujeitos produtores. Nesta perspectiva, observa-se o turismo como fenômeno sócio-político-econômico e cultural, com dinâmicas próprias, onde se desenvolvem relações entre comunidades locais, turistas e demais membros da cadeia produtiva do turismo.

Na atualidade, o turismo tem grande relevância para o desenvolvimento da economia de diversas localidades, fato este que pode ser verificado por dados divulgados por

---

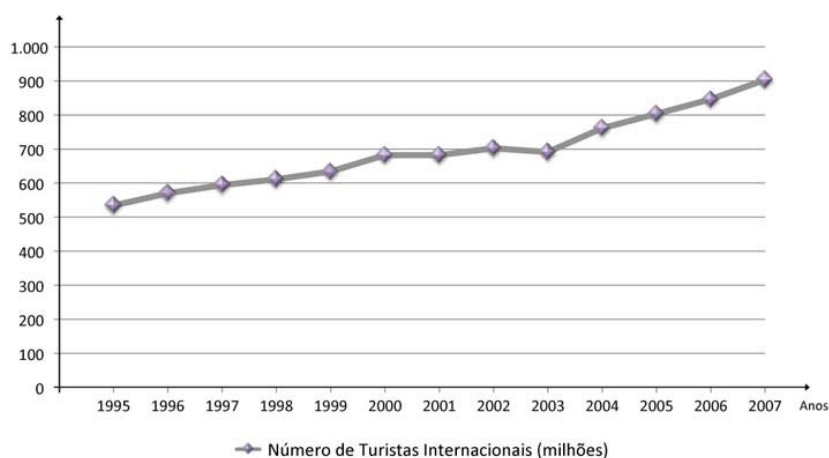
<sup>1</sup> A estrutura sistêmica do turismo será referenciada no tópico 2.4.2, sendo que pode ser visto mais em Alfonso Martínez (2005) no livro *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*, capítulo nove: *Aproximação à conceituação do turismo a partir da teoria geral de sistemas* e em Mário Beni (1998) e sua proposta para os sistemas turísticos, *Sistur*, em *Análise Estrutural do Turismo*. Ressalta-se ainda que as investigações sobre sistemas turísticos se fundamentam na Teoria Geral dos Sistemas, que pode ser consultada em Ludwig Von Bertalanffy (1973) no livro intitulado *Teoria Geral dos Sistemas*.



Instituições da área. O setor movimenta no mundo 4,5 trilhões de dólares por ano, o que representa 10% do Produto Interno Bruto, PIB, mundial e emprega cerca de 260 milhões de pessoas (OMT, 2001), sendo que o turismo é responsável por, aproximadamente, 6% a 8% do total de empregos gerados no mundo (OMT *apud* MTUR, 2007). Outro aspecto a salientar é que o turismo no mundo, entre 1975 e 2000, cresceu em um ritmo médio anual de 4,4%, enquanto o crescimento médio anual de outros setores da economia foi de 3,5%.

A expansão turística no mundo ocorreu, predominantemente, após a Segunda Guerra Mundial. Em 1950, o mercado internacional registrava um movimento de 25 milhões de turistas e no ano de 2000, este número passou a ser de 698 milhões (OMT, 2001), o que representa um número de turistas 27 vezes maior, em apenas 50 anos. Ressalta-se que, no ano de 2007, houve 903 milhões de chegadas de turistas internacionais (OMT, 2008), o que representa um aumento de 29,3% entre 2000 e 2007.

Ao realizar uma análise mais detalhada dos últimos anos, observa-se que entre 1995 e 2007 (gráfico 1.1), dados detalhados na tabela 1 (anexos), há um crescimento de 69% do fluxo de turismo receptivo no mundo, o que representa um crescimento médio anual de 5,7% do fluxo turístico. No período entre 2003-2007, houve um aumento de 30,7% do fluxo internacional de turismo receptivo, o que representa um aumento na média de crescimento, que atinge a média de 7,7%, ao ano. Em um balanço geral, observa-se, então, o crescimento acelerado do movimento turístico no mundo.



**Gráfico 1.1:** Turismo receptivo – chegadas de turistas internacionais no Mundo (1995-2007)

Fonte: OMT, 2008

A dinâmica turística, no entanto, não se dá de forma equilibrada pelas regiões do planeta. Há predominância de grande parte dos países do hemisfério norte, considerados países centrais no que tange a atividade turística, no domínio do mercado turístico. Esses países do norte detêm 84,3% do fluxo de turistas (tabela 1.1) e uma arrecadação de receitas provenientes do turismo internacional, na ordem de US\$ 731,00 bilhões. Em contrapartida, os restantes países do mundo, nomeadamente os das regiões periféricas referente ao mercado de turismo, têm uma participação, ainda incipiente, com 15,7% do mercado turístico e US\$ 125,00 bilhões de receita internacional do turismo, que representa, apenas, 14,6% da receita global.

**Tabela 1.1:** Mercado turístico mundial (2007)

Regiões: porcentagem do mercado turístico e receita internacional do turismo

América do Norte + Europa + Ásia e Pacífico = 84,3% do mercado turístico  
→ US\$ 731,00 bilhões de receita internacional do turismo

África + Oriente médio+América do Sul + América Central = 15,7% do mercado turístico  
→ US\$ 125,00 bilhões de receita internacional do turismo

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da OMT (2008)

O turismo internacional, no mundo, não é influenciado apenas pela estrutura do setor, mas depende, intrinsecamente, das condições estruturais que são diferentes de um país para outro (Keller, 2005). Ainda de acordo com Keller (2005), as oportunidades em turismo estão diretamente relacionadas ao nível de desenvolvimento de um país, sendo que (i) os países menos desenvolvidos têm uma parcela pequena do mercado mundial, (ii) os países emergentes possuem uma parcela maior e (iii) os países desenvolvidos detêm a maior parte do mercado mundial, com tendência a reduções dessas quotas de mercado.

De acordo com estimativas das chegadas de turistas internacionais para as diversas regiões do mundo, no período 2000/2010, as perspectivas são de um aumento de 32% na Europa, 41,5% nas Américas, 48% na África e 87% na Ásia Oriental/Pacífico (OMT, 2001). Desta forma, observa-se que o continente americano atrai cada vez mais turistas, com possibilidade de crescimento da procura turística maior que na Europa, em termos percentuais. Importante ressaltar que, de acordo com pesquisas da OMT (2008), todas as regiões do mundo registraram aumento do número de turistas internacionais superior à média prevista, a longo prazo.

## 1.2 Justificativa

### 1.2.1 Relevância da investigação

Realizar investigações no campo de conhecimento do turismo e, conseqüentemente, contribuir para a constituição de uma base teórica sólida, é uma das necessidades mais prementes da atualidade. A relevância de consolidação da teoria do turismo se deve, em resumo, a três aspectos, a saber: (i) fundamentação teórica e conceitual, que oriente uma melhor estruturação da atividade turística; (ii) análises empíricas, em estudos de caso, que possibilitem resultados indicativos de melhorias nas localidades estudadas e (iii) estabelecimento da base teórica de suporte para as inovações, sendo este um dos aspectos mais relevantes.

Como foi referido no tópico 1.1, o setor turístico está em franca expansão, em várias partes do mundo, no entanto, a teoria do turismo ainda está em construção, sendo uma área do conhecimento de formação recente. A produção acadêmica no campo de conhecimento do turismo, no mundo, iniciou-se no final do séc. XIX e início do séc. XX, sendo que esta produção se intensificou, após a Segunda Guerra Mundial (Rejowski, 1996). De acordo com Panosso Netto (2005b), as publicações brasileiras sobre a atividade turística começaram a surgir na década de 80, do séc. XX, com um aumento na década de 90 e, principalmente, no início do séc. XXI. Neste âmbito, esta investigação vem contribuir para reforçar as teorias do turismo e, também, para fortalecer o conhecimento sobre processos de desenvolvimento turístico em destinos no Brasil, a partir do modelo proposto e de sua aplicação aos estudos de caso.

A importância da realização desta investigação, em específico, parte da premissa que a proposição de um modelo e aplicação deste em áreas de desenvolvimento turístico, possibilita melhor gestão da atividade. Modelos, em geral, são importantes por possibilitarem maior compreensão a respeito de um determinado objeto de estudo, a partir do estabelecimento de critérios de análise e elementos passíveis de comparação. O modelo proposto, nesta dissertação, *Modelo de Análise do Processo Turístico – MAPT* possui relevância, a partir do momento, que nos permite analisar os processos de desenvolvimento turístico, acrescido do maior entendimento dos ciclos de vida da atividade turística em determinado destino. Importante ressaltar que este modelo incorpora a complexidade inerente à atividade turística, o que requer um conjunto de

variáveis que abrangem as dimensões, conforme estabelece Sachs (2002), econômica, social, ecológica, geográfico-espacial e cultural.

Os modelos de ciclo de vida em turismo, de uma forma geral, ainda, se restringem às análises do crescimento turístico, a partir da contabilização da demanda, fato este evidenciado pelo modelo de Butler (1980). Neste âmbito, os ciclos, em muitos estudos, são delineados, apenas, sobre a perspectiva do aumento de turistas, desconsiderando a dinâmica inerente à atividade, sua estrutura sistêmica e os processos estabelecidos. Dentro desta perspectiva, o MAPT almeja trazer contribuições para esta lacuna da teoria do turismo, ao analisar o crescimento da atividade, a partir da mensuração da oferta e da demanda, acrescida das análises dos investimentos públicos com incidência direta na atividade turística e da avaliação crítica do planejamento turístico.

No que tange a definição de variáveis/indicadores de análise, o modelo de Butler (1980), a partir da variável proposta, a saber, crescimento turístico, e do indicador, número de visitantes, não é, no entender de alguns autores, suficiente para mensurar a evolução de um destino turístico (Ayuso e Fullana, 2002). A variável é simplista e de fácil medição, no entanto, não se sabe se é a mais adequada (Gonçalves e Águas, 1995). Em contrapartida ao modelo de Butler (1980), o MAPT estabelece três variáveis e seus respectivos indicadores, sendo dois indicadores simples e um composto. Ainda referente às críticas de Ayuso e Fullana (2002) e de Gonçalves e Águas (1995) clarifica-se, desde já, que o MAPT se apresenta como um modelo mais complexo que o de Butler (1980) e os indicadores delimitados fornecem proposições às críticas estabelecidas pelos referidos autores.

O MAPT pretende contribuir para uma maior aplicação de modelos de ciclo de vida do turismo, associado à análise de processos. Neste contexto, Gonçalves e Águas (1995) estabelecem que, apesar do conceito de ciclo de vida estar bastante difundido, tanto ao nível do marketing, como do posicionamento estratégico, verificam-se dificuldades de operacionalização do mesmo. Desta forma, o MAPT, a partir, (i) da concepção teórica, (ii) da definição de variáveis e indicadores, (iii) da modelação e (iv) da validação, apresenta-se como um modelo capaz de proporcionar suporte a estes estudos. Ressalta-se que apesar das dificuldades na compilação de dados, em um período temporal

alargado, conforme será definido nas limitações do trabalho no tópico 1.6, é possível aplicar o MAPT a destinos turísticos, como um instrumento eficaz de gestão.

Ressalta-se, ainda, que as pesquisas na área do turismo têm uma tendência em abordar questões de teoria e método, e ao mesmo tempo possuem falhas no conhecimento de suas inter-relações, sendo que as investigações em turismo podem ser categorizadas em três grupos: (i) teórica, sem evidência empírica, (ii) empírica, sem teoria e (iii) estudos descritivos (Finn et al., 2000). Neste âmbito, atenta-se para outro aspecto relevante desta investigação, pois se pretende fazer uma interface entre teoria de ciclos de vida e análise empírica dos dados estatísticos disponíveis, realizando, assim, uma análise holística da atividade turística de forte base teórico-conceitual, com aplicação a estudos de caso.

### 1.2.2 Escolha das cidades objeto de estudo

Ao considerar a questão da fragilidade dos recursos, base esta onde, muitas vezes, se sustenta o turismo, delimitou-se como áreas de estudo destinos de turismo cultural, especificamente em localidades consideradas Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco. As cidades de Ouro Preto e Salvador foram escolhidas para proceder à aplicação e validação do modelo proposto. Essas cidades integram rotas turísticas, a saber: *Circuito do Ouro* e *Estrada Real*, nos quais Ouro Preto se insere, e *Pólo Bahia de Todos os Santos*, no qual Salvador é integrante. Ressalta-se que Ouro Preto adquiriu o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, em 1980, e Salvador, em 1985. Como outras cidades patrimoniais no mundo, Ouro Preto e Salvador enfrentam problemáticas similares na gestão e conservação do patrimônio, assim como na operacionalização dos “usos” da cidade pelos moradores e visitantes.

As localidades em análise possuem áreas territoriais e tamanho populacional bem distintas. Apesar de apresentarem realidades diferentes, ambas possuem aspectos que as tornam passíveis de comparação, a saber: (i) estão inseridas em políticas/programas comuns: no Plano Nacional de Turismo, PNT 2007-2010 (MTur, 2007) e PNT 2003-2007 (MTur, 2003), e no Programa de Regionalização do Turismo (MTur, 2004) – onde destaca-se que Ouro Preto e Salvador estão entre os 65 destinos indutores para o desenvolvimento turístico no país; assim como em políticas similares, as quais regulamentam a política de *Circuitos Turísticos* em Minas Gerais (Setur, 2003) e a de

*Zonas/Pólos Turísticos* na Bahia (Bahiatursa, 1992); (ii) utilizam as mesmas políticas federais para a área cultural, como a Lei Rouanet, regulamentada pelo decreto-lei nº 8.313 (1991) – legislação que pode ser utilizada para a reabilitação e restauração do patrimônio cultural; (iii) são contempladas com o Programa Monumenta – parceria do Ministério da Cultura, Minc, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID e a Unesco, através da gestão da Caixa Econômica Federal, o qual tem como ênfase a disponibilização e gestão de recursos para intervenções de restauração e requalificação de patrimônios culturais e (iv) sofrem, obviamente, efeitos comuns relacionados à política e à economia nacional brasileira. Desta forma, o modelo proposto pode ser aplicado aos destinos elegidos, sendo que o fato de Salvador, como capital de estado, receber muito mais injeção de recursos financeiros e ter maior capacidade de atração de investidores, não impossibilita a comparação entre estes dois estudos de caso, antes reforça a aplicabilidade do modelo.

A premência em realizar investigações em áreas de turismo cultural é enfatizada por uma pesquisa da Organização Mundial de Turismo, OMT (1998), que identificou algumas tendências turísticas no mundo, entre elas:

- (i) Preservação da cultura das localidades receptoras, através do interesse dos turistas pelos costumes dos habitantes e aceitação das diferenças culturais;
- (ii) Incremento do turismo de interesse pessoal (cultural, educacional, desenvolvimento profissional).

No âmbito da presente investigação, o modelo proposto vem de encontro às tendências identificadas, contribuindo para o incremento do turismo cultural, fundamentado no respeito à alteridade entre turistas e comunidades locais. Ressalta-se, ainda, que o modelo proposto ao permitir o monitoramento dos componentes do sistema turístico e de seus ciclos, é um instrumento eficaz que traz contribuições para o ajuste entre realidade e indicadores de mercado.

### **1.3 Objetivos da investigação**

#### **1.3.1 Objetivo geral**

O principal objetivo desta investigação é consolidar o *Modelo de Análise do Processo Turístico* - MAPT, a partir da sua elaboração, aplicação e validação, com a intenção de

contribuir para a gestão de destinos turísticos, em fase de desenvolvimento, nos quais têm como enfoque o turismo cultural.

### 1.3.2 Objetivos específicos

Como objetivos específicos têm-se:

- (i) Criar o *Modelo de Análise do Processo Turístico*, a partir da adaptação dos modelos de Butler (1980) e de Lourenço (2003);
- (ii) Realizar análise comparativa da aplicação do modelo MAPT, especificamente, em Ouro Preto - Minas Gerais e Salvador - Bahia;
- (iii) Validar e consolidar o MAPT;
- (iv) Extrair recomendações para os gestores públicos e orientações de desenvolvimentos futuros para a comunidade científica.

### 1.4 Hipóteses e conteúdo da investigação

A hipótese que norteia esta investigação parte do pressuposto de que se forem aplicados modelos de ciclo de vida a destinos turísticos, consegue-se, não apenas, identificar o grau de desenvolvimento do turismo na localidade em análise, mas também proporciona o entendimento holístico dos processos turísticos. Os modelos de ciclo de vida possibilitam muito mais do que a mensuração da fase do ciclo em que se encontra determinado destino, sendo que permitem a compreensão das dinâmicas turísticas e dos processos adjacentes. Neste sentido, é possível identificar a forma de atuação do setor público, no que se refere ao planejamento turístico e aos investimentos; detectar a capacidade de atração de investimentos privados; analisar a relação oferta  $\times$  demanda, além de identificar algumas tendências de crescimento da atividade.

A partir desta hipótese e do reconhecimento da necessidade de uma atuação mais eficiente do poder público no planejamento e gestão da atividade, elaborou-se o *Modelo de Análise do Processo Turístico*. Este modelo torna possível a ampliação das análises do turismo, ou seja, permite não apenas a mensuração do grau de desenvolvimento, mas também da forma de desenvolvimento turístico. Em suma, o MAPT tem a intenção de

ser uma ferramenta de análise que possibilite uma melhor compreensão do processo turístico e das inter-relações dos elementos do sistema turístico.

Ressalta-se que o modelo proposto não se aplica aos destinos, nos quais o turismo possua “estabilidade constante”, conforme definido por Berry (2001). Na realidade, é um modelo para aplicação em destinos em desenvolvimento turístico. Importante explicitar, desde já, que o MAPT é um instrumento de análise que visa contribuir para a gestão de destinos turísticos, sendo um meio para tal, e não um fim em si mesmo. É importante enfatizar, ainda, que não há pretensões de que o mesmo seja utilizado para a realização de previsões.

A abordagem central do modelo proposto não é a definição das fases de Butler (1980), apesar de ser possível estabelecer paralelos entre estas e as fases do MAPT, conforme apresentado, no tópico 4.5.1. A principal preocupação do MAPT é o entendimento holístico da atividade turística, em determinado destino, e a visualização dos ciclos, a partir da imagem gráfica, representando, a grosso modo, a evolução do turismo. A aplicação do MAPT possibilita a análise do processo de desenvolvimento turístico de um destino, em um dado período temporal. Ressalta-se, ainda, que o modelo foi concebido para ser um instrumento prático para aplicação, por parte do mercado turístico, na figura dos gestores públicos dos órgãos competentes. Assim sendo, os indicadores escolhidos para análise das variáveis (planejamento turístico, investimentos públicos em turismo e crescimento turístico) foram os mais simples de serem mensurados, na intenção de facilitar a sua operacionalização.

Observa-se que, a partir do estudo da ampla bibliografia de ciclos de vida em turismo, não se tem conhecimento de investigações que relacionem análise de processos turísticos com ciclos de vida. Em face a este cenário, recorreu-se ao conhecimento consolidado em outra área do conhecimento, a saber, o planejamento urbano. Assim sendo, o modelo de Lourenço (2003), que será apresentado no tópico 2.6.2, foi inserido na análise atual, constituindo base conceitual para elaboração do MAPT. Ressalta-se que o modelo de Lourenço (2003) analisa o ciclo de vida de áreas de expansão urbana, aliado a mensuração de processos de desenvolvimento urbano.



## 1.5 Procedimentos metodológicos

A metodologia é entendida, não apenas, como o ato de descrever a organização dos dados e dos métodos utilizados em uma pesquisa, mas sobretudo a justificativa dos procedimentos, variáveis e indicadores escolhidos. Neste sentido, um aspecto relevante a se ressaltar é que não existe o saber correto (Koche, 2001), mas sim um saber que é aceito em um determinado período por uma comunidade específica.

Desta forma, a presente investigação transcorreu da seguinte forma: partiu-se da análise do estado da arte de ciclos de vida, planejamento turístico, políticas públicas, sustentabilidade, modelos sistêmicos e planos-processo; sendo que o arcabouço teórico, agregado aos modelos desenvolvidos por Lourenço (2003) e Butler (1980), constituiu a base para a elaboração do modelo proposto, MAPT.

### *Metodologia de elaboração do MAPT*

O MAPT é composto por três variáveis e seus respectivos indicadores. As variáveis foram definidas com a intenção de mapear os principais aspectos relacionados à atividade turística. Essas variáveis contemplam os universos: administrativo, político, ambiental, econômico e sócio-cultural, durante um período de tempo significativo<sup>2</sup>, ou seja, seu ciclo de vida em um espaço temporal. Os contextos administrativos, políticos, ambientais e sócio-culturais estão contemplados na curva do planejamento turístico. As curvas investimento público em turismo e crescimento do turismo representam os aspectos econômicos, respectivamente no âmbito público e privado. A curva do crescimento do turismo representa o âmbito privado, a partir do momento que possibilita a mensuração dos investimentos privados em unidades habitacionais nos meios de hospedagens, denominadas UH<sup>3</sup>, um dos indicadores de mensuração desta variável.

---

<sup>2</sup> O período de tempo para análise de ciclo de vida deve ser, no mínimo, de 20 a 30 anos. Desta forma é possível acompanhar a evolução do turismo, em uma escala temporal significativa, para o entendimento de um processo complexo.

<sup>3</sup> Unidades habitacionais, UH, é o termo técnico utilizado no Brasil, país no qual foram aplicados os estudos de caso, e designa, no âmbito do turismo, as habitações integrantes de um meio de hospedagem. Pela definição a “unidade habitacional - UH é o espaço, atingível, a partir das áreas principais de circulação comuns do estabelecimento, destinado à utilização pelo hóspede, para seu bem-estar, higiene e repouso” (Deliberação normativa nº 387, 1998). Ressalta-se que este termo *unidades habitacionais* é também utilizado para designar os apartamentos de um empreendimento imobiliário residencial, que não se aplica a esta investigação. As unidades habitacionais, UH, utilizadas nesta dissertação têm o mesmo significado que a terminologia utilizada em Portugal, a saber, unidades de alojamento (regulamentadas pelo Decreto-lei nº 39, 2008).

O MAPT se fundamenta, essencialmente, no modelo de Lourenço (2003), com mudança do objeto de estudo, *i.e.*, de áreas de expansão urbana para áreas de desenvolvimento turístico. O modelo proposto contempla as variáveis analisadas por Lourenço (2003), a saber, planejamento, ações e vivência. Ressalta-se que a nomenclatura *vivência* para Lourenço mostra o crescimento da ocupação da área em expansão urbana e no presente trabalho, representa o crescimento da atividade turística em determinado destino turístico. A variável ações de Lourenço (2003) é denominada no MAPT como investimento público em turismo, sendo que ambas mensuram a injeção de capital, seja na expansão de uma área urbana, como no caso de Lourenço (2003), ou no desenvolvimento de destinos turísticos, como no caso desta investigação.

Resumidamente, repensou-se o modelo de Lourenço (2003), acrescido dos estudos de Butler (1980), definindo-se assim, os indicadores e variáveis que possibilitassem a análise de processos turísticos em áreas de desenvolvimento turístico. Ressalta-se que o modelo de Butler (1980) utiliza como indicador para mensurar a evolução hipotética da área turística o número de turistas, já no modelo proposto, a variável crescimento do turismo é constituída através de um indicador composto que descreve as relações entre oferta e demanda, e não somente a demanda, como nos estudos de Butler (1980).

### ***Modelação com o MAPT: estudos de caso***

Com o intuito de realizar o pré-teste do modelo, verificação *in loco* de sua real aplicabilidade, selecionou-se as Ilha da Madeira, em Portugal, e de Fernando de Noronha, no Brasil. O pré-teste é fundamental, visto que, a partir da análise da aplicabilidade e dos resultados preliminares, é possível realizar adequações, assim como observar as limitações do modelo. As conclusões resultantes desta investigação poderão servir aos gestores locais para uma tomada de decisão mais consciente ou, até mesmo, para a realização de eventuais reajustes de escolhas políticas e estratégias adotadas.

Para a realização do pré-teste do modelo, escolheu-se territórios cercados, como o caso de uma ilha, com o intuito de haver maior confiabilidade na coleta de dados. Ressalta-se que a Ilha da Madeira possui um departamento de estatística especializado em dados turísticos, além de ser uma área que destina importância ao planejamento da atividade, visto possuir um Plano de Ordenamento do Território, POT, o qual estabelece

estratégias, metas e diretrizes para o desenvolvimento turístico. Sublinha-se, também, que a Ilha de Fernando de Noronha, no Brasil, foi escolhida uma vez que se torna necessário aplicar o pré-teste no país objeto de aplicação do modelo, e de se tratar de uma localidade em desenvolvimento turístico que investe em turismo de qualidade.

A seguir, foram observadas as limitações do modelo na aplicação do pré-teste. Desta maneira, refletiu-se sobre a adequação entre indicadores e variáveis. Por fim, através de um processo interativo entre reflexão sobre a pesquisa teórica de vários estudos de caso internacionais e trabalhos de referência, seguida da aplicação prática do modelo proposto, consolidaram-se as variáveis e os respectivos indicadores do MAPT.

### ***Compilação e tratamento dos dados***

Na seqüência, partiu-se para a compilação de dados sobre os destinos de estudo: Ouro Preto, em Minas Gerais e Salvador, na Bahia. Durante as visitas de estudo, para a obtenção dos dados necessários à modelação, foram aplicadas entrevistas semi-estruturadas (apêndice A) aos representantes dos órgãos públicos, nomeadamente, Secretaria de Estado do Turismo de Minas Gerais, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ouro Preto, Arquivo Público de Ouro Preto, Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia, Bahiatursa, Empresa de Turismo de Salvador e Secretaria das Finanças de Salvador. As informações obtidas, a saber, leis orçamentárias anuais, LOA (apêndice B); planos; políticas; programas; relatórios; livros; teses; monografias e dados disponibilizados pela internet; foram objeto de análise estatística.

### ***Indicadores e métodos de pesquisa utilizados***

Ao modular as três curvas, designadamente, planejamento turístico, investimentos públicos em turismo e crescimento do turismo, foi possível identificar indicadores independentes e representativos para os ciclos de crescimento turístico e de investimentos públicos em turismo. No entanto, para a modelação do ciclo de planejamento turístico, foram agregados indicadores para compor o cenário de análise, a saber, planos, programas e estratégias/diretrizes, estudos e participação pública, o que implicou a utilização de análise multicritério. Técnica que tem por objetivo auxiliar na

tomada de decisão, sendo particularmente útil quando o objeto de análise deriva de múltiplos elementos e, às vezes, de critérios conflitantes (Bogetof e Pruzan, 1991).

Dos métodos para análise multicritério destacam-se, entre eles, (i) matriz de ponderações, onde se atribui peso aos critérios e notas para cada um dos critérios, (ii) métodos baseados em princípios de dominância, como o método de Promethee (desenvolvido por Brans e Vincke, em 1985 *apud* Casarotto Filho e Kopittke, 2000), em que a relação de preferência pode ser transformada em equações, e o Método de Análise Hierárquica, AHP (estabelecido por Saaty *apud* Casarotto Filho e Kopittke, 2000), o qual propõe uma árvore para decomposição que permite julgamentos comparativos e síntese das prioridades e (iii) métodos sensitivos, entre estes, o *Color Score Card*, recurso visual onde são apresentados cartões coloridos para auxiliar na tomada de decisões (Casarotto Filho e Kopittke, 2000).

### ***Modelação: curva do planejamento turístico***

Na investigação em questão, aplicou-se o método da matriz de ponderações. Neste sentido, a partir da definição de três cenários de planejamento, a saber planejamento formal, planejamento com certo grau de formalidade e planejamento informal, foram atribuídos pesos para cada indicador e cada elemento de análise foi pontuado, sendo que ao final, cada nota é multiplicada pelo respectivo peso.

Na análise multicritério da curva do planejamento turístico, fixaram-se os pesos da participação pública em 30%, e para os estudos em 10%, que se mantiveram constantes nos três cenários propostos. Trata-se de valores possíveis uma vez que a participação pública deve ser estimulada no processo de planejamento turístico independentemente do seu grau de formalidade. Nos distintos cenários (planejamento formal, planejamento com certo grau de formalidade e planejamento informal), o que se altera são os pesos dados aos planos, aos programas e as estratégias/diretrizes, o que representa o grau de formalidade em um processo de planejamento governamental. Os pesos foram definidos, a partir da importância de cada um dos elementos integrantes dos diferentes cenários, sendo um exercício exemplificativo capaz de permitir a compreensão da aplicabilidade da análise multicritério em investigações nas quais há múltiplos critérios

em questão. Desde já, enfatiza-se que estes pesos podem ser definidos por grupos de acadêmicos da área e/ou representantes de segmentos turísticos dos destinos em análise.

***Modelação: curva dos investimentos públicos em turismo***

A curva dos investimentos públicos em turismo tem a intenção de mensurar os investimentos com incidência direta na atividade turística e para tal analisou os dados das Secretarias de (i) Turismo, (ii) Cultura (iii) Obras e (iv) Planejamento. Como fonte de estudo utilizou-se os dados financeiros estabelecidos nas leis orçamentárias anuais, LOA, de Ouro Preto e Salvador. Nessas leis são estipuladas a previsão de gastos e o detalhamento das áreas de aplicação dos recursos públicos, garantindo um dos princípios da Administração Pública, a saber a publicidade, sendo que o contribuinte tem o direito de saber onde é empregado o capital público. Ressalta-se, então, que os dados da LOA são previstos, porém reconhece-se, desde já, que há diferenças entre estes e o que foram, realmente, aplicados aos destinos. No entanto, este fato não inviabiliza a pesquisa, mas é de suma importância ser ressaltado aqui. Destaca-se que não foi possível utilizar os relatórios de aplicação dos recursos públicos realizados pelas Secretarias, visto estes se encontrarem mais dispersos que as LOA, e em uma análise temporal como no caso desta investigação, inviabilizaria a sua realização.

Ao realizar a modelação do investimento público foi necessário standardizar os dados encontrados a um ano de referência. Os investimentos públicos realizados foram atualizados considerando o ano base de 2005 e tendo como unidade base o real (R\$). No período 1975-2005, foco da pesquisa em questão, o Brasil passou por políticas cambiais que geraram variações na economia, com mudanças de moedas, a saber, Cruzeiro Novo (NCr\$), Cruzeiro (Cr\$), Cruzado (Cz\$), Cruzado Novo (NCz\$), Cruzeiro (Cr\$), Cruzeiro Real (CR\$) e Real (R\$). Ressalta-se que as políticas cambiais têm a intenção de ajustar o valor da moeda de um determinado país em relação às outras moedas do mundo, assim como equilibrar a balança de pagamento, situação ocorrida no Brasil, no período em análise, com grande intensidade. Devido à dificuldade de coleta de dados em uma escala temporal alargada, 30 anos, e para a operacionalização da presente investigação, foram mensurados, apenas, os investimentos públicos municipais, sendo importante ressaltar que os investimentos estaduais e federal não foram contemplados

na modelação. Enfatiza-se, desde já, a importância de se considerar em novos estudos a incorporação de análise financeira proveniente de fundos estaduais e federal.

A atualização dos valores para o ano base de 2005 se deu da seguinte forma: inserção da inflação, a partir da utilização do número Índice Geral de Preços (disponibilidade interna), IGP-DI, da Fundação Getúlio Vargas, FGV. A fórmula utilizada para tal foi a equação 1.1:

$$K_a = K_i \times IGP_{(i-1)} \times IGP_{(2005)} \quad (1.1)$$

Onde:

$K_a$  = capital atualizado ao ano base de 2005

$K_i$  = capital investido no ano  $i$

$IGP_{(i-1)}$  ano anterior = nº índice IGP-DI/FGV Dezembro ano anterior

$IGP_{(2005)}$  = nº índice IGP-DI/FGV dezembro ano base 2005

Utilizou-se o número índice IGP-DI/FGV a Dezembro do ano anterior do investido, visto a lei orçamentária de um ano ser publicado em Dezembro do ano anterior. A transformação das diversas moedas foi feita após incorporar a inflação do período. Para o câmbio de moeda utilizou-se fórmulas de equivalência (quadro 1.1) que significavam o corte dos zeros da moeda, em questão, e a equiparação Cruzeiro Real (CR\$) e Real (R\$), onde 2.750 cruzeiros reais são iguais a 1 Real (R\$).

**Quadro 1.1:** Fórmulas de equivalência em relação ao real

Períodos	Moeda	Fórmulas de conversão
Em 1975 já era vigente o Cruzeiro (Cr\$) a Fevereiro de 1986	Cruzeiro Novo (NCr\$) e Cruzeiro(Cr\$) para Real (R\$)	(valor investido após inserção de inflação : 1000 <sup>3</sup> ) : 2750
De Março de 1986 a Janeiro de 1989	Cruzado (Cz\$) para Real (R\$)	(valor investido após inserção de inflação : 1000 <sup>2</sup> ) : 2750
De Fevereiro de 1989 a Julho de 1993	Cruzado Novo (NCz\$) e Cruzeiro (Cr\$) para Real (R\$)	(valor investido após inserção de inflação : 1000) : 2750
De Agosto de 1993 a Junho de 1994.	Cruzeiro Real (CR\$) para Real (R\$)	(valor investido após inserção de inflação) : 2750

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da Faculdade Batista de Vitória (2007)

Após a estandardização dos valores em estudo, foram realizadas análises de investimento anual, investimento acumulado e investimento *per capita*. Nas investigações de León e Hernández (2003) para mensuração do investimento *per capita* é estabelecida a razão entre o capital investido, em um determinado ano, e o somatório da população incorporado ao número de turistas que deve ser homogeneizado a um ano de referência. Nesta investigação não foi possível realizar esta análise por inexistência de dados<sup>4</sup>. No entanto, fica aqui ressaltada a concordância com as propostas dos referidos autores.

O investimento *per capita*, nesta pesquisa, será a razão entre o capital acumulado investido até o ano em análise e o somatório da população local, não incorporando o número de turistas como referido anteriormente (equação 1.2), sendo que para tal foram compilados dados populacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, IBGE.

$$x = \sum_{i=1}^n \frac{K_i}{N + q} \quad (1.2)$$

Onde:

$K_i$  = capital investido em um determinado ano  $i$ , com  $i$  a variar de 1 até  $n$

$N$  = número de habitantes do destino turístico em um determinado ano  $i$

$q$  = número de turistas em um determinado ano  $i$

### ***Modelação: curva do crescimento do turismo***

Para a modelação da variável *crescimento turístico* na cidade de Ouro Preto é considerada apenas a análise da oferta turística, *i.e.*, a evolução do número de unidades habitacionais nos meios de hospedagens, UH. Esta análise se deve ao fato de não haver mensuração da ocupação dos meios de hospedagem<sup>5</sup>, pelos órgãos brasileiros de estatística em turismo, na década de 80 e 90, assim como para os anos de 2000 e 2005. Ressalta-se que para a cidade em questão no período em análise (1975-2005), não houve nenhuma pesquisa neste campo. Apenas em meados de 2006, o Instituto Estrada Real,

<sup>4</sup> O número de turistas na cidade de Salvador começou a ser contabilizado, apenas, a partir da década de 90. Relativamente a Ouro Preto, não há dados sobre número de turistas, apenas uma estimativa realizada para o ano de 2007.

<sup>5</sup> Não foi possível realizar uma estimativa da taxa de ocupação dos meios de hospedagem, em Ouro Preto, para os anos de 1980, 1985, 1990, 1995, 2000 e 2005. Os órgãos brasileiros detentores das fichas nacionais de registro de hóspedes, a saber, Embratur, no período 1975-2002, e MTUR, nos anos de 2003-2005, não permitiram a sua utilização na presente dissertação, assim como grande parte dos hoteleiros da cidade, não disponibilizou informações, o que impossibilitou a realização de uma estimativa representativa do universo em análise.

IER, começou a realizar estudos com o objetivo de mensurar a taxa de ocupação nos núcleos pertencentes a Estrada Real. A título de informação, a taxa de ocupação dos meios de hospedagens no núcleo de Ouro Preto, composto pelas cidades de Ouro Preto, Mariana, Itabirito, Congonhas e Ouro Branco, no ano de 2007, foi de 48,3% (IER e Fiemg, 2008 a).

### ***Metodologia: considerações finais***

Ainda sobre os procedimentos metodológicos é importante ressaltar três aspectos. O primeiro aspecto é que, a partir de base conceitual, são estabelecidos os fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico, os quais são analisados de forma empírica nas cidades de Ouro Preto e Salvador. Para mensurar os fatores determinantes delineados é estipulada uma escala, com valores possíveis, para análise em cada um dos destinos. Importante ressaltar, desde já, que essa proposta de análise poderá ser agregada à aplicação do MAPT para maior compreensão do planejamento e gestão do turismo em um determinado destino.

O segundo aspecto se refere à elaboração própria de elementos visuais representados nas figuras/quadros, a saber: *(i)* processos de desenvolvimento turístico, *(ii)* capacidade de suporte de destinos de turismo cultural, *(iii)* fatores comparativos para avaliação de processos turísticos e *(iv)* redesenho de processos turístico, sendo propostos, a partir da reflexão do estado da arte. Esses elementos proporcionam análises consolidadoras de processos turísticos, assim como o estabelecimento de relações com o MAPT.

O terceiro aspecto está relacionado à realização de uma análise sobre as inovações em turismo, assim como de setores com incidência direta na atividade turística, por exemplo, o setor de cultura. A partir da análise do material da coleta de dados em campo, como políticas, programas, estratégias/diretrizes, agregadas a observação e a análise da realidade local, lista-se algumas inovações ocorridas nos últimos anos. Essa análise permite a reflexão sobre a capacidade de inovação e a delimitação de alguns fatores que contribuem para o aumento da competitividade turística. Por fim, ressalta-se que a descrição dos procedimentos metodológicos utilizados teve a intenção de clarificar sobre os métodos e técnicas empregadas nesta investigação.



## 1.6 Limitações do trabalho

Em termos gerais, podem ser detectadas quatro limitações na presente investigação, a qual se propõe a analisar o setor do turismo entendido como processo, concepção inovadora para o atual estado da investigação em turismo.

A primeira limitação se deve à falta de parâmetros testados e de experiências de comparação, no campo de conhecimento de ciclos de vida do turismo em interface com os processos turísticos. Conforme estabelecido no tópico 1.4, pelo estudo da ampla bibliografia de ciclos de vida em turismo, não se tem conhecimento de investigações que relacionem análise de processos turísticos com ciclos de vida.

A segunda limitação relaciona-se com os planos-processo em turismo que são, ainda, incipientes, acrescido ao fato de que, muitas vezes, o planejamento turístico é realizado nos destinos de maneira informal. Ainda relacionada a esta limitação há outro agravante, sendo que em destinos, nos quais o planejamento turístico é formal, há, na maioria dos casos, a descontinuidade de ações políticas que incidem diretamente nos planos-processo.

A terceira limitação se deve a dificuldades inerentes aos dados estatísticos na área do turismo, os quais são afetados pela dispersão e pela dificuldade na disponibilização da informação, além de ser difícil separar o que é utilizado pelo turista e pela comunidade local: serviços, infra-estrutura e equipamentos (Vaquero, 2002). Por essa razão, é mais difícil estimar os gastos em turismo, bem como realizar as análises de investimentos públicos nesta investigação. Além do mais, os dados sobre investimentos privados em turismo e rendimentos obtidos com a atividade turística, não estão disponibilizados na maioria dos destinos.

A quarta limitação é a dificuldade em obter séries estatísticas até para as variáveis mais simples, como número de turistas. Desta forma, para a aplicação do modelo proposto implica, assim, em um cuidado acrescido na seleção dos destinos, para que se possa, efetivamente, obter uma mensuração adequada do processo turístico em curso.

## 1.7 Organização do trabalho

A presente investigação está organizada em seis capítulos (figura 1.1). No capítulo introdutório apresentou-se o tema a ser investigado, a partir da reflexão sobre alguns dos principais aspectos acadêmicos e mercadológicos da atividade, discorrendo-se sobre a hipótese de trabalho, a justificativa do estudo, os objetivos, os procedimentos metodológicos, assim como as limitações do trabalho.

O segundo capítulo é composto pelo estado da arte e as teorias de base que fundamentam o modelo proposto. Especificamente, neste capítulo, apresentam-se os modelos de Butler (1980) e Lourenço (2003) e discute-se sobre as teorias e aplicações de estudos de ciclo de vida do turismo. Reflete-se, ainda, a respeito do planejamento e das políticas públicas em turismo, analisa-se de forma crítica alguns modelos sistêmicos em turismo, discorre-se sobre planos-processo e sustentabilidade do turismo, considerando-se, para tal, as vertentes ambientais, sócio-culturais e econômicas.

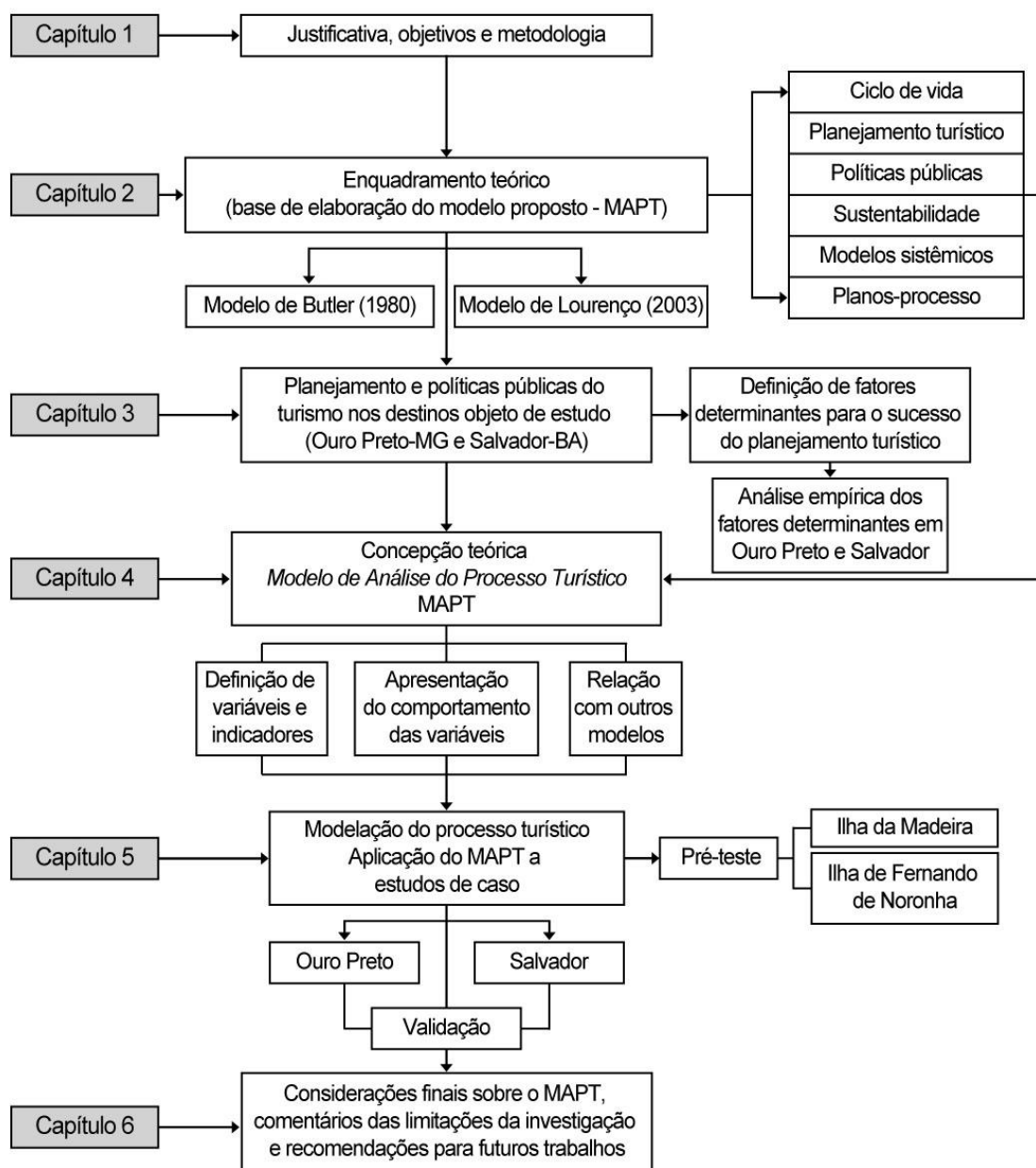
No terceiro capítulo, é estabelecido um panorama geral do planejamento e das políticas de turismo no Brasil. Discorre-se sobre o planejamento turístico e a estrutura institucional do turismo em Minas Gerais e na Bahia, com enfoque, respectivamente, nos destinos turísticos de Ouro Preto e Salvador. Aplica-se e comparam-se os fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico em Ouro Preto e Salvador.

No quarto capítulo, é apresentada a concepção teórica do *Modelo de Análise do Processo Turístico*, MAPT. Detalham-se as variáveis utilizadas com seus respectivos indicadores, discorre-se de forma pormenorizada sobre a modelação proposta para áreas de desenvolvimento turístico e pontuam-se as limitações do modelo proposto. Ainda neste capítulo, relacionam-se as fases de Butler (1980), os modelos de Boullón (1997), Beni (1998), assim como as curvas de Hernández e León (2003), com o modelo proposto, MAPT.

No quinto capítulo, discorre-se sobre a aplicação do modelo proposto, a partir de seus resultados e da capacidade de efetuar comparações. Apresenta-se os resultados do pré-teste realizado na Ilha da Madeira - Portugal e na Ilha de Fernando de Noronha - Brasil. A seguir, discorre-se sobre a modelação para os estudos de caso de Ouro Preto - Minas

Gerais, MG, e Salvador - Bahia, BA, ambos destinos brasileiros. Estabelecem-se alguns fatores de inovações, com incidência direta no turismo, nos últimos anos, e efetua-se a análise dos resultados da modelação dos processos de desenvolvimento turístico em Ouro Preto e Salvador.

No sexto capítulo, discute-se a respeito das reflexões globais provenientes das conclusões obtidas, realizam-se comentários sobre as limitações da investigação e discorre-se sobre orientações para os gestores públicos em turismo. Em seguida, apresentam-se recomendações para o desenvolvimento de pesquisas futuras.



**Figura 1.1:** Fluxograma da metodologia de estudo e organização do trabalho



## Capítulo 2. Turismo e Ciclos de Vida: Estado da Arte

### 2.1 Introdução

O turismo, compreendido a partir de uma perspectiva holística, está situado no entrecruzar de diversos domínios do conhecimento, aspecto que problematiza e enriquece as pesquisas nesta área. Visto a amplitude e diversidade destes temas, delimitou-se o campo de estudos de forma a permitir a constituição de uma base sólida de conhecimentos que suportasse esta investigação. Desta forma, o principal foco deste capítulo é a apresentação do enquadramento teórico, sendo que este é a base para a elaboração do modelo proposto, *Modelo de Análise do Processo Turístico*, MAPT.

Em análises que conjugam ciclos de vida do turismo e processos turísticos, como no caso desta tese, há uma amplitude de temas correlatos. Neste âmbito, e a partir da perspectiva de que há vários fatores que influenciam os ciclos de vida do turismo em um destino, entre estes, as políticas públicas, o planejamento da atividade, os processos relativos ao desenvolvimento turístico, assim como questões relacionadas à sustentabilidade, optou-se por realizar uma revisão sintética dos principais teóricos dessas diversas áreas do conhecimento.

Ressalta-se que a revisão de literatura sobre ciclos de vida foi restrita aos modelos e propostas de inovação, com interesse para o tipo de destino turístico abordado nesta tese. Assim, não foram detalhadas com profundidade todas as contribuições de pesquisadores no âmbito de ciclos de vida de áreas turísticas, visto estas englobarem diversas tipologias de destinos como *resorts* e áreas costeiras, que não apresentam relações próximas com áreas de patrimônio cultural. Esta seleção decorreu de uma escolha metodológica face à vasta<sup>6</sup> bibliografia existente sobre ciclos de vida.

Em um primeiro momento, são apresentadas, no tópico 2.2, as principais teorias de planejamento turístico e de políticas públicas do turismo, e analisam-se as relações destas com os ciclos de vida. Durante a revisão bibliográfica do planejamento turístico, discorre-se, também, a respeito do planejamento participativo. Ressalta-se, desde já, que

---

<sup>6</sup> *Tourist area life cycle* (ciclo de vida da área turística), mais conhecido por Talc, é de acordo com Hall (2006) um dos conceitos mais citados e controversos na área de conhecimento do turismo (temática esta que será abordada no tópico 2.5).

o planejamento turístico e as políticas públicas são elementos cruciais para o desenvolvimento de destinos turísticos com incidência direta em seus ciclos.

Na seqüência, no tópico 2.3, reflete-se sobre a sustentabilidade, pressuposto básico para o adequado desenvolvimento da atividade turística. Enfatiza-se que a sustentabilidade tem de estar presente em todas as etapas dos processos de planejamento, de implementação e de avaliação do turismo. Em áreas frágeis como em destinos urbanos de patrimônio cultural, a sustentabilidade é uma vertente essencial para o desenvolvimento com equidade sócio-econômica. A sustentabilidade contribui para a conservação dos sítios tombados, como no caso de Ouro Preto e Salvador, cidades objeto de estudo desta investigação. Neste sentido, considera-se a sustentabilidade em todos os seus âmbitos, discutindo, inclusive, o vetor econômico com análise de investimentos, sendo estes responsáveis pela operacionalização das ações traçadas pelo planejamento da atividade turística.

Após esse debate, são apresentados, no tópico 2.4, os modelos sistêmicos de turismo, os quais contribuem para uma melhor compreensão do fenômeno turístico e das inter-relações entre todos os componentes da atividade. Alguns dos modelos selecionados serão novamente referenciados no capítulo 4, tópico 4.5, onde serão inter-relacionados com o MAPT.

Em seguida, são apresentados os modelos de Butler (1980) e de Lourenço (2003), respectivamente, nos tópicos 2.5 e 2.6. Os referidos modelos são referências conceituais e teóricas para a elaboração do modelo proposto, MAPT, o qual será apresentado, posteriormente, no capítulo 4. Ainda no tópico 2.6, serão analisados os planos-processo e os ciclos de vida de processos turísticos, assim como o modelo de Hernández e León (2003). Por fim, será efetuada uma síntese do capítulo no tópico 2.7.

## **2.2 Planejamento do turismo e políticas públicas**

### **2.2.1 Planejamento turístico**

O planejamento turístico é o ato de definir os objetivos a alcançar, estipular a forma de atingir as metas propostas e monitorar a implementação para o desenvolvimento de destinos turísticos. Dentre os elementos críticos que determinam o sucesso de um

destino, o planejamento é o que mais se destaca (Costa, 2001), sendo ainda considerado um dos objetivos para a promoção do sucesso econômico (Gunn, 1994).

Uma das premissas básicas para o entendimento do planejamento turístico é que as decisões tomadas em relação ao turismo refletem as dinâmicas inerentes aos processos políticos, sociais e culturais específicos de uma localidade (Tyler et al., 2001), sendo que o planejamento refletirá o contexto em que se insere, seja o meio econômico, social, político e/ou administrativo (Molina e Rodríguez, 2001). Desta forma, para compreender o processo de planejamento turístico de maneira holística, é fundamental analisar o posicionamento e as estratégias adotadas pelos gestores públicos, a partir da reflexão sobre o ambiente adjacente.

A compreensão desse ambiente, no qual o planejamento turístico se insere, de acordo com Molina e Rodríguez (2001), está relacionado ao entendimento/análise de uma série de variáveis, a saber, (i) culturais, (ii) sociais, (iii) psicológicas, (iv) político-legais, (v) ecológicas e (vi) econômicas. Analisando cada variável, *per si*, estabelece-se, (i) culturais: valores, “usos” e costumes da sociedade de um determinado destino turístico, (ii) sociais: indicadores sociais, como saúde, educação, habitação e nível de vida, (iii) psicológicas: comportamento dos indivíduos dessa sociedade, em específico no que tange as expectativas e atitudes diante de mudanças ocorridas, (iv) político-legais: aspectos legais que regulamentam a forma de atuação dos integrantes dessa sociedade, (v) ecológicas: indicadores físico-ambientais com grande incidência na qualidade de vida dessa comunidade e (vi) econômicas: indicadores econômicos. Conforme ressaltam Molina e Rodríguez (2001), as variáveis permitirão a visualização da problemática e de suas implicações, possibilitando o entendimento integral do ambiente, no qual o processo de planejamento turístico está alicerçado, determinando, assim, o êxito das ações implementadas.

O planejamento turístico, entendido como base estruturante da atividade, deveria ser utilizado como ferramenta em todos os destinos. O planejamento permite uma reflexão sobre a realidade atual do destino e a projeção de futuro, o que contribui para escolhas mais acertadas em prol do êxito de um destino. Planejar é uma forma de conhecer bem o destino turístico com seus possíveis obstáculos, o que permite a definição de caminhos alternativos a seguir (Petrocchi, 1998). No entanto, diversos destinos não executam o

planejamento pró-ativo, realizando apenas melhorias pontuais (Baptista, 2003), o que implica em uma grande diferenciação entre destinos pró-ativos, os quais implementam ações planejadas e com visão de futuro, e destinos reativos, que apenas atuam sobre demandas específicas.

Segundo Faulkner e Tideswell (2006), baseados em Van der Heijden (1997), a necessidade de ter uma visão e um plano turístico decorre de cinco razões: (i) potencializa um enquadramento comum para as organizações e empresas que operam no setor; esse enquadramento mais estruturado e com enfoque estratégico assegura que os decisores incorporem considerações a longo prazo nas suas decisões cotidianas, (ii) o investimento moderado em planejamento turístico evita a necessidade de meditar desde o início numa situação de crise, criando alguma preparação para o imprevisível, (iii) um planejamento adequado facilita a transição de aspirações individuais para a ação coletiva/institucional, (iv) sistemas de planejamento desenvolvidos criam uma aprendizagem institucional e um *sistema com memória*<sup>7</sup>, e (v) permite reduzir as possibilidades de repetir erros passados e/ou “reinventar a roda”.

O objetivo principal do planejamento turístico é a organização da atuação humana, no que tange a atividade turística, com o intuito de estruturar os atrativos turísticos, os equipamentos e as facilidades, contribuindo para a manutenção da atratividade dos mesmos e evitando a destruição dos recursos (Ruschmann, 2001). O planejamento, a partir da elaboração de planos, políticas e programas, e posterior aplicação, irá permitir a transformação dos recursos em produtos turísticos, produtos estes que devem garantir a sustentabilidade para minimizar os impactos negativos.

Quando se trata da atividade turística e do território onde esta se desenvolve, freqüentemente, em ambientes naturais, muitos destes frágeis, ou em sítios históricos localizados, em sua maioria, nas áreas urbanas das cidades, ambientes complexos por natureza, a falta de planejamento pode ocasionar perdas irreversíveis. Destinos turísticos que não utilizam os benefícios advindos do planejamento sentem com certa freqüência problemas de origem ambiental e/ou social e não podem competir efetivamente com destinos planejados (Inskeep, 1994). Ainda neste sentido, Corak (2006) estabelece que é preciso uma abordagem planejada do turismo, *i.e.*, a referida autora enfatiza a necessidade de planejar a atividade em contraposição ao crescimento espontâneo.

---

<sup>7</sup> No original *memory system*.



Segundo Boullón (2005), os planos nacionais de turismo na América Latina sofrem problemas que incidem diretamente no planejamento da atividade. Estes problemas são subdivididos em problemas de fundo, que são os problemas gerais sofridos por diferentes setores e em problemas técnicos que são aqueles que atingem diretamente o setor turístico (quadro 2.1). Os elementos de análise do primeiro grupo são subdesenvolvimento, crise de origem, atitude dos políticos e atitude dos técnicos, já no segundo grupo são informação, dotação orçamentária, realidade, ações pontuais e rigidez.

De forma sucinta, para Boullón (2005), (i) o subdesenvolvimento, pelo que o próprio nome diz, se refere ao grau de desenvolvimento de um país e às diferenças relativas ao conhecimento tecnológico; (ii) a crise de origem é relativa à crise que acompanha a América Latina desde sua formação, mantendo-se, ainda, atrasada em relação aos países desenvolvidos; (iii) a atitude dos políticos que se mostram pouco interessados pelo planejamento e recorrem à intuição; e (iv) atitude dos técnicos que, ao elaborar os planos, prendem-se aos conceitos teóricos e buscam tornar suas propostas perfeitas, o que resulta em planos extensos e inaplicáveis. No que tange à informação, Boullón (2005) estabelece que (v) as informações referentes ao turismo são escassas e medianamente confiáveis, o que gera propostas em um nível elevado de generalidade; (vi) a dotação orçamentária se refere a recursos escassos e envolve investimentos em turismo que, muitas vezes, sofrem de descontinuidade, e priorizam ações a curto prazo; (vii) a realidade se fundamenta em estruturas administrativas com *déficit* crônico, sendo que a realidade é mais pujante dos que as respostas dos técnicos/planejadores turísticos, o que ocasiona o crescimento autônomo da atividade turística que é calcada na improvisação; (viii) as ações pontuais se referem à realização de ações sem a fundamentação em planos de desenvolvimento turístico e estudos de base; e (ix) a rigidez que é relativa aos modelos rígidos utilizados pelos planejadores, o que nega a própria dinâmica do planejamento.

**Quadro 2.1:** Problemas que afetam o planejamento integral do turismo

Problemas de fundo	Problemas técnicos
Subdesenvolvimento	Informação
Crise de origem	Dotação orçamentária
Atitude dos políticos	Realidade
Atitude dos técnicos	Ações pontuais
	Rigidez

Fonte: Boullón, 2005

Uma das máximas, que fundamenta a proposta de flexibilização do modelo proposto nesta investigação, é a estabelecida por Boullón (2005):

A rigidez dos planos é resolvida com sua flexibilidade nas estratégias e, sobretudo, colocando modelos de desenvolvimento suscetíveis de serem adaptados imediatamente a qualquer mudança das variáveis que serão consideradas quando forem formuladas, sem que por isso mudem os objetivos fundamentais.

Segundo Baud-Bovy (1982 *apud* Getz, 1986), uma das razões que fundamenta a falta de implementação de muitos planos de desenvolvimento turístico, no mundo, é a incapacidade destes planos se adaptarem a condições de mudanças. Como o planejamento é um processo com dinâmicas próprias, o fator flexibilidade é essencial. Neste âmbito, a Organização Mundial de Turismo, OMT (1998), estabelece uma série de princípios que devem ser seguidos em um processo de planejamento turístico, a saber, flexibilidade, abordagem compreensiva e integrada, ser ambientalmente sustentável, promover a participação da comunidade e ser exequível.

### 2.2.2 A importância do planejamento participativo

Uma tendência atual revela que o modelo de planejamento do turismo está em fase de transformações, sendo que o planejamento centralizado está dando lugar ao planejamento participativo (Molina e Rodríguez, 2001). O planejamento participativo é realizado quando o enfoque dado é o fazer *com* e não *para* (Hall, 2001). O ato de planejar é feito *com* a participação dos interessados, sendo que não há imposições de *cima para baixo*. Nesta perspectiva, é relevante equacionar o planejamento e a gestão *pelos e para* os atores sociais, ou seja, a participação ativa de todos os atores envolvidos

e com benefícios para estes, a partir da apropriação do processo de desenvolvimento turístico.

Um pressuposto que justifica o planejamento participativo é o referido por Cooper (2001), onde o autor estabelece que o desenvolvimento turístico não será totalmente satisfatório se permanecer nas mãos do setor público em detrimento do privado, ou a relação oposta, por acreditar que o governo atém-se, teoricamente, aos benefícios sociais, e os privados, aos benefícios econômicos. Conclui-se que é importante encontrar um ponto de equilíbrio que permeia, inclusive, o processo de planejamento da atividade, em que haja a participação de todos os envolvidos sem sobreposição de interesses de setores.

Os processos participativos coadunam-se com a sustentabilidade social, onde a equidade se faz presente, a partir da partilha de poder para a tomada de decisão (Hall, 2001). Desta forma, a atuação em redes deve ser operacionalizada, a partir de parcerias entre os atores sociais e potencialização dos talentos dos mesmos, sendo ainda fundamental a consensualização dos discursos.

A função social do indivíduo é tão importante para a sociedade quanto para ele mesmo (Drucker, 2001), pelo que implementar o planejamento participativo é uma maneira de integrar e fortalecer os laços sociedade/cidadão. Nesse momento, há a oportunidade de reintegrar à sociedade os indivíduos que se encontram à margem das decisões políticas e que ainda não exercem seu papel de cidadão, promovendo uma redefinição de papel e função (Alvares, 2003).

Alguns fatores justificam a importância da articulação e participação dos atores sociais nos processos de desenvolvimento local, regional ou nacional, como um meio de assegurar a eficiência, a sustentabilidade e o fortalecimento da competitividade de uma região ou país. Entre estes fatores têm-se: (i) consulta aos órgãos afetados diretamente pelos programas e/ou projetos, durante a concepção, a elaboração, a implementação e a avaliação; (ii) a boa governança e o desenvolvimento participativo, onde a transparência das ações públicas permitem a diminuição da corrupção; (iii) formação de capital

social<sup>8</sup>, (iv) utilização de mecanismos participativos na elaboração de políticas públicas, e (v) consolidação das identidades regionais (Bandeira, 1999).

O processo participativo é sustentado por três pilares, a saber, acesso à informação de base; participação nos períodos de consulta, tomada de decisão, monitoramento e implementação de acordos (Brandon, 2001; Scoullos et al., 2002) e apoio para acesso a fundos e financiamentos (Scoullos et al., 2002). Estes pressupostos básicos devem ser buscados no decorrer dos processos de planejamento turístico. No entanto, sabe-se que o processo de planejamento participativo não costuma, a princípio, ser fácil, sendo que, normalmente, há divergências entre grupos (Goodey, 2002). Diferentes pontos de vista devem ser canalizados com o intuito de agregar valor às discussões e não criar embates entre grupos.

Ao trabalhar com o enfoque participativo o moderador, indivíduo que tem a função de moderar as reuniões de grupos de indivíduos, normalmente heterogêneos, tem o papel de proporcionar, através de uma metodologia específica, a união de sinergias, a partir de um processo de homogeneização do conhecimento, de diálogos ativos e da problematização. Esse processo é o que foi denominado por Feuerstein (1994) como a experiência de aprendizagem mediada. O processo de planejamento participativo do turismo inicia-se com a identificação/mobilização dos atores sociais e abrange todas as fases de problematização, reflexão, tomada de decisões, criação do instrumento de planejamento (plano, programa ou projeto), implementação e avaliação.

O processo participativo possibilita uma nova articulação entre os atores sociais, a partir do momento que fortalece a interação coletiva, atua para o aumento da auto-estima e contribui para que cada indivíduo se aproprie do processo de mudança (Beni, 2001). Ressalta-se que essa apropriação acontece, muitas vezes, quando o indivíduo redefine a sua forma de participação, passando a ter voz ativa e poder de decisão.

Os gestores do planejamento participativo precisam levar em consideração alguns aspectos ao elaborar o plano turístico, que deve ser, (i) compreensivo, com o entendimento das implicações sociais, ambientais, econômicas e políticas; (ii) interativo

---

<sup>8</sup> Os primeiros estudiosos a abordar o tema foram Pierre Bourdieu, na década de 80, e James Coleman e Robert Putnam, na década de 90. O capital social é a capacidade de uma sociedade se organizar e formar parcerias entre os indivíduos, além da existência de laços de confiança entre estes.

e dinâmico, em um processo contínuo, no qual possa ser executado ajustes quando necessário; (iii) sistemático, com análise de impactos sobre a oferta e realização de ações para evitá-los; (iv) integrativo, sendo que as decisões sejam consideradas e compreendidas na íntegra; (v) voltado para a comunidade, envolvendo a comunidade no processo; (vi) renovável, mantendo a integridade dos recursos naturais/culturais e, por fim, (vii) implementável e voltado para os objetivos, sendo capaz de ser implementado e de atingir objetivos concretos (Goodey, 2002). O plano tem de exprimir a realidade holística no qual está inserido e, fundamentalmente, deve ser entendido como um instrumento de planejamento que não é estático. Caso seja necessário podem e devem ser realizados ajustes e avaliações sistemáticas de efeitos adversos. O plano deve estar integrado ao planejamento sócio-econômico da localidade e das demais Secretarias, como a Secretaria de Planejamento, a Secretaria de Obras e a Secretaria de Cultura. Outros aspectos relativos ao processo de planejamento participativo são o envolvimento da comunidade, “dar voz ativa” a todos os interessados, garantir a sustentabilidade dos recursos e agir em função dos objetivos delineados.

O planejamento participativo do turismo, através de ampla e permanente participação da comunidade, é fundamental para o crescimento sustentável da atividade. No entanto, na maioria das nações menos desenvolvidas, o processo de planejamento e gestão do desenvolvimento turístico excluem as comunidades autóctones. Nesses países, o planejamento ainda tem sido praticado de forma burocrática, autoritária, centralizadora e setORIZADA (Silveira, 1999).

### **2.2.3 A relevância das políticas públicas**

As políticas públicas são ações realizadas pelo poder público que têm por objetivo o bem comum e o atendimento das necessidades da sociedade, estando orientadas no sentido de satisfazer os interesses públicos (Dias, 2003). Podem ainda ser entendidas como ferramentas governamentais de planejamento, pelas quais são determinadas normas, regras, estratégias e metas para atingir determinados objetivos traçados.

Quando o poder público não assume as funções que lhes são atribuídas, o interesse individual pode prevalecer em detrimento dos interesses comuns, ocasionando problemas e desequilíbrios nos destinos turísticos (Cruz, 2000). Desta forma, compete

ao Estado, através de seu poder constituído, garantir aos cidadãos seus direitos e regulamentar/fiscalizar o cumprimento de seus deveres, primando sempre pelo coletivo, ou seja, a equacionalização de um desenvolvimento que venha favorecer a coletividade.

A intervenção pública na atividade turística pode se dar em três níveis, a saber, intervenção total, intervenção parcial e, de pouco ou nenhum intervencionismo. Essas formas de intervenção diferem de país para país, *i.e.*, dependem da estrutura e estratégia política adotada. No caso do país escolhido para a aplicação do modelo proposto, Brasil, há intervenção parcial do governo nos assuntos relacionados à atividade turística.

A atuação interventora do poder público é defendida como um princípio para assegurar o desenvolvimento harmonioso do turismo, em contrapartida do desenvolvimento autônomo (Krippendorf, 2002), este princípio se fundamenta na constituição de políticas públicas para o turismo.

A base regulatória do turismo, assim como as diretrizes, os objetivos, as estratégias de desenvolvimento e a promoção constituem o universo das políticas públicas do turismo, onde são tomadas decisões com efeito direto em um destino (Goeldner et al., 2002). A partir desse preceito regulatório, se torna capaz *(i)* a coordenação dos interesses públicos e privados, *(ii)* a regulamentação da forma de desenvolvimento, *(iii)* a determinação de ações preventivas e *(iv)* o estabelecimento de limites de crescimento. Em suma, é possível estipular, através da figura legal do governo, as “regras do jogo”.

A atividade turística para existir, pressupõe, no mínimo, as condições básicas asseguradas pelo planejamento urbano, como saneamento básico, vias de acesso, redes de comunicação e, fundamentalmente, a definição de parâmetros de ocupação e utilização das áreas turísticas. Ressalta-se que é essencial a adequação de toda uma estrutura ao turista/visitante que parte da infra-estrutura básica, acrescida da infra-estrutura de acesso, da infra-estrutura de apoio e dos equipamentos de hospedagem.

O governo tem a função de fornecer a infra-estrutura básica para ajudar a comunidade local a implementar seus projetos turísticos (Elliott, 2004). Entre os investigadores e estudiosos do turismo há um consenso sobre a função do governo, no que tange a infra-estrutura, no entanto, a qualificação do setor divide a opinião dos autores, onde muitos

estabelecem que esta função é do setor privado. Neste sentido, as seguintes funções públicas na gestão turística são enumeradas de forma consenciosa pelos autores em turismo: (i) normalização da atividade com a criação e aprovação de legislação específica; (ii) fiscalização, a partir das leis estabelecidas; (iii) orientação para acesso a fundos, além de auxílio a programas de apoio; (iv) estruturação da oferta turística e infra-estrutura (base, acesso, turística); (v) planejamento e gestão da atividade; (vi) realização e/ou estímulo a pesquisas; (vii) monitoramento de impactos e (viii) promoção e marketing turístico do destino, sendo que a função (ix) promoção da qualificação do setor é o ítem de discordia.

O Estado deve atuar como elemento de ligação entre todos os níveis de governo, a iniciativa privada e a comunidade, para coordenar ações relacionadas ao turismo (Magalhães, 2001), *i.e.*, os gestores públicos têm a função de ser o catalizador e promotor da integração de todos os setores e atores sociais, para o desenvolvimento da atividade.

O desenvolvimento do turismo, conseqüentemente o de uma localidade, tem como um de seus determinantes a existência e/ou formação do capital social. A constituição e/ou o fortalecimento do capital social pressupõe a existência de iniciativas do poder público (Lechner, 2000). A partir dessa premissa, os governantes têm, como uma de suas funções, implementar políticas públicas consistentes, mobilizadoras e que realmente possibilitem a interlocução entre as comunidades e a liderança governamental.

O grande objetivo é estabelecer “relações horizontais de reciprocidade e cooperação”, e não “relações verticais de autoridade e dependência” (Putnam, 1996). Neste sentido, Boschi (1999) estabelece que as relações sociais horizontais, estabelecidas entre poder público e comunidade, tendem a fortalecer a sociedade frente ao Estado. Desta forma, as sociedades tornam o tecido social mais rico e forte. Os cidadãos começam a ser mais atuantes, com poder de argumentação e maior capacidade de reivindicar os seus direitos.

O setor público, através do estabelecimento de políticas públicas apropriadas a realidade de cada destino, tem o poder de contribuir para a manutenção de fluxos turísticos, assim como do rejuvenescimento do turismo, caso este seja necessário, estabelecendo um

novo ciclo de vida da atividade turística (Papatheodorou, 2004). O papel do governo no controle e na definição de estratégias para redirecionamento do ciclo de vida do turismo nos destinos é uma das funções básicas dos gestores locais, no entanto, o que observa-se é que ainda os ciclos não são estudados, acompanhados e monitorados pelos gestores públicos, sendo que as associações, conselhos municipais e fóruns poderiam, também, contribuir com essas funções. Desta forma, observa-se que o crescimento do turismo e os seus ciclos se dão de forma autônoma ou por ações de divulgação, quando era importante utilizar-se de todas as ferramentas do marketing para efetuar o controle dos ciclos, conseqüentemente do desenvolvimento turístico.

## **2.3 Sustentabilidade do turismo em áreas de patrimônio cultural**

### **2.3.1 Sustentabilidade e o turismo**

A preocupação humana em manter saudável o meio ambiente é um pensamento, relativamente, recente. Somente no final da década de 60, do séc. XX, é que se iniciou o movimento mundial com diversas reuniões que objetivavam refletir sobre o futuro do planeta Terra. Nos anos 80 e 90, intensificaram-se esses grandes eventos, com reflexo na fundamentação teórica. Atualmente, já é possível fazer uma avaliação dessas primeiras reuniões, sendo que observa-se que houve muitas mudanças<sup>9</sup> na tentativa de desenvolver de maneira sustentável, porém ainda há uma grande lacuna entre o discurso e a prática.

O conceito de desenvolvimento sustentável foi consolidado, em 1987, no Relatório Brundtland, sendo que é “aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades” (Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, 1991). O conceito de sustentabilidade se expandiu para todas as áreas do conhecimento, sendo que as mudanças de paradigmas relativos a oferta e demanda tiveram impactos diretos na atividade turística.

---

<sup>9</sup> No contexto atual, há mudanças de comportamento que se refletem no cotidiano dos homens, como por exemplo, a implantação da coleta seletiva em diversas cidades do mundo, assim como a preocupação em relação ao uso eficiente da água. Outra grande mudança, se refere ao posicionamento de vários consumidores que, cada vez mais, procuram produtos de “empresas sustentáveis” e/ou Instituições com programas de responsabilidade social. No que tange à atividade turística, várias empresas turísticas adotaram políticas sustentáveis, as quais são visíveis em muitos hotéis do mundo, como por exemplo, as campanhas para que os hóspedes reutilizem as toalhas de banho.



Ao realizar uma análise do Relatório Brundtland, Murphy (1995) considera entre outros aspectos que o desenvolvimento sustentável deve se ater (i) ao estabelecimento de limites ecológicos, (ii) a conservação dos recursos naturais que permitem a existência humana; (iii) a distribuição mais igualitária dos recursos; (iv) a minimização de impactos sobre os ecossistemas e (v) a apropriação do processo decisório por parte da comunidade em assuntos relacionados ao meio ambiente.

Alguns autores ao debater sobre esta temática sustentam que o ser humano é colocado em segundo plano, em função do capital (Ribeiro, 2000), razão pela qual o sistema subjuga, normalmente, as questões ambientais, em nome da produção de capital, independente dos meios para produzi-lo, negando a máxima: “o meio ambiente deveria ser o resultado da *lógica da natureza* e da *lógica da sociedade*” (Bressan, 1996). Essa frase de Bressan consegue sintetizar de forma simples e direta os motivos oriundos da crise do ambiente.

O desenvolvimento sustentável, “novo” paradigma com o estabelecimento de “novas” relações entre o homem e a natureza, parte do princípio de que é necessário promover mudanças profundas na forma de pensar, agir, produzir e consumir do ser humano. O desenvolvimento sustentável só será alcançado, a partir do momento que sejam realizadas mudanças, estabelecidas em estratégias políticas fundamentadas em preceitos éticos (Leff, 2001). Mudanças estas definidas por leis, onde a questão ética se sobrepõe aos interesses de âmbito estritamente econômico.

Segundo alguns autores (Krippendorff, 2000), apesar da ampla retórica ecológica, a sua aplicabilidade é muito diferente, sendo urgente a necessidade de passar da teorização do desenvolvimento sustentável para a prática. Ainda neste âmbito, a definição de uma agenda de ações é de suma relevância para a operacionalização do desenvolvimento sustentável (Goeldner et al., 2002). Ambos os autores vêm exatamente enfatizar a necessidade do estabelecimento sistemático da prática da sustentabilidade.

Nos estudos de sustentabilidade há uma abordagem proposta por Pearce e Turner (1990), que estabelece quatro graus de sustentabilidade, a saber, (i) muito fraca, (ii) fraca, (iii) forte e (iv) muito forte. Esta definição, de Pearce e Turner (1990), pode ser considerada uma das primeiras tentativas em categorizar níveis de sustentabilidade.

No que tange a atividade turística, o desenvolvimento sustentável só se dará quando forem equacionados três aspectos, a saber, a melhoria da qualidade de vida da comunidade dos destinos receptores, a promoção de uma experiência de qualidade ao visitante e a manutenção da qualidade do ambiente para comunidade e visitantes (OMT, 1993). A partir desta perspectiva, foi elaborado um Código Mundial de Ética do Turismo, através da iniciativa da Organização Mundial de Turismo, OMT, o qual vem estabelecer princípios que reforçam a necessidade de desenvolver a atividade turística de forma sustentável. Composto de dez artigos, o Código estabelece critérios e recomendações para a implementação do turismo sustentável no mundo. Ressalta-se seu artigo terceiro, item I, o qual estabelece:

É dever de todos os agentes envolvidos no desenvolvimento turístico salvaguardar o ambiente e os recursos naturais na perspectiva de um crescimento econômico sadio, contínuo e sustentável, capaz de satisfazer equitativamente as necessidades e as aspirações das gerações presentes e futuras (OMT, 1993).

Neste artigo, são estabelecidos os preceitos da sustentabilidade para o desenvolvimento turístico, assim como delineado o dever dos atores sociais, envolvidos com a atividade turística, em relação à preservação. Ao referenciar a ética e a atividade turística, Irving (2002) estabelece que “no contexto brasileiro, a discussão da ética no turismo representa um item periférico, senão mesmo de contracultura”. Zouain e Cruz (2004) estabelecem que os investimentos de natureza privada são considerados essenciais no sistema capitalista, no entanto se verifica que alguns empresários privados possuem ações que não são calcadas nos preceitos da ética e da sustentabilidade, necessitando cada vez mais de um governo regulador e fiscalizador. A partir das afirmações de Irving (2002) e de Zouain e Cruz (2004), conclui-se que a ética não está em consonância com a operacionalização de ações práticas do dia-a-dia, e nem ao menos é abordada e debatida, como deveria, no campo teórico.

O desenvolvimento sustentável deve ser entendido como um emaranhado complexo, onde há a conjunção de diversas forças que se interrelacionam e possuem interdependência, e não apenas como relações de causa e efeito (Krippendorff, 2002). Em muitos estudos sobre desenvolvimento sustentável, as análises simplistas se multiplicam. Na verdade, o que ocorre em processos de inter-relações entre o homem e

a natureza provoca efeitos complexos e não apenas relações “causa e efeito”, fato este que vem em direção oposta ao real sentido de pensar, agir e transformar o ambiente de maneira sustentável.

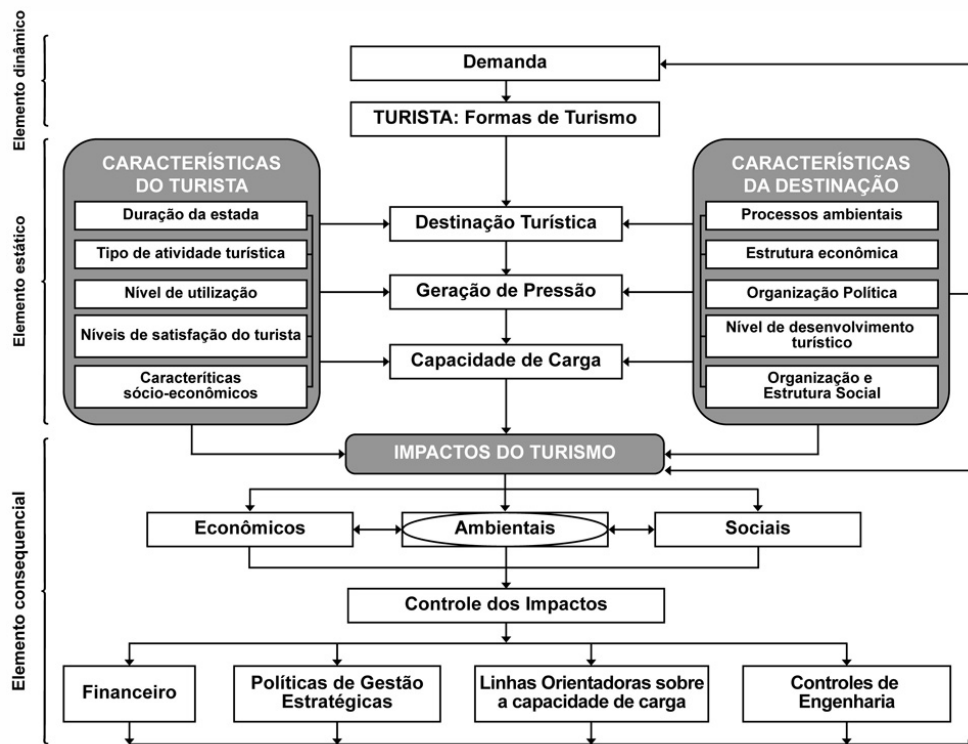
No que tange a atividade turística, com o grande crescimento da atividade e de um mercado altamente competitivo, no qual a oferta turística é maior que a demanda efetiva, observa-se que o número de empresas turísticas e turistas “sustentáveis” é ainda muito aquém do esperado, sendo que há turistas que praticam ações de vandalismo e entram em choque com a comunidade local, por simplesmente acreditarem que, por terem o poder de compra, têm o direito de fazer o que lhes convier. Há ainda várias práticas turísticas que não se preocupam com os meios para atingir os fins almejados. Como exemplo, as grandes e médias companhias que sugam todos os recursos naturais e trazem benefícios ínfimos à localidade na qual estão sediadas.

Em contrapartida, há diversas empresas que se preocupam com os processos de produção: investem em tecnologias renováveis, realizam reciclagem de resíduos, investem nos recursos humanos locais, fazem controle de capacidade de suporte, entre outras ações sustentáveis. Seguindo esta tendência, pode-se observar vários turistas que se preocupam com a sustentabilidade dos produtos que consomem, com a inserção da comunidade local e com as novas alternativas de gestão da natureza.

Nas análises sobre sustentabilidade do turismo, em que se insere a “plataforma conciliadora” proposta por Jafari (2005), observa-se, exatamente, uma tentativa em conciliar as análises positivistas do turismo, “plataforma favorável” (Jafari, 2005), com as reflexões negativistas, “plataforma desfavorável” (Jafari, 2005). A teoria que embasa a prática sustentável ainda é controversa. Como exemplo desse universo dicotômico há alguns estudos de capacidade de suporte apenas quantitativas – propõem o controle do número de turistas, já em outros somente qualitativos – estabelecem a necessidade de mensuração do comportamento do turista.

Os primeiros estudos sobre os efeitos da atividade estavam restritos às análises econômicas, sobretudo aos benefícios, e só apenas a partir da década de 90 que os aspectos sócio-culturais foram tidos em conta (Mathieson e Wall, 1990). Desta forma, pode-se detectar que somente há poucos anos a questão da sustentabilidade do turismo é

colocada em causa. Uma das propostas de análises precursoras é a estabelecida pelos autores supracitados na década de 80 (figura 2.1). Importante ressaltar que nesta análise, a qual mensura as relações entre turistas e os processos gerados nos destinos turísticos, já considera as pressões, a capacidade de carga e a necessidade de controle dos impactos. Para Mathieson e Wall (1990) a atividade turística é constituída pela interação dos elementos dinâmico, estático e consequencial, representado pelo modelo sistêmico apresentado a seguir. Os modelos sistêmicos serão tema de debate, no tópico 2.4.2, mas, desde já, ressalta-se que este, agora apresentado, é considerado, também, modelo sistêmico.



**Figura 2.1:** Impactos do turismo

Fonte: Redesenhado, a partir de Mathieson e Wall (1982)

Tomando como base a tipificação de Mathieson e Wall (1982), e acrescentando à vertente cultural as análises sociais, serão estabelecidas, a seguir, as relações entre sustentabilidade ambiental, sócio-cultural e econômica em áreas de patrimônio cultural, conforme estabelecido no primeiro capítulo, áreas onde se encontram os destinos turísticos objeto de estudo desta investigação. Neste sentido, destaca-se que os centros históricos das cidades patrimoniais se tornam particularmente vulneráveis quando ganham o *status* de obsoletos do ponto de vista econômico (Lourenço e Alvares, 2008),

sendo que a atividade turística se desenvolvida de forma sustentável pode ser uma das propulsoras dessas áreas.

### **2.3.2 Sustentabilidade ambiental e o turismo em áreas de patrimônio cultural**

Ao analisar as áreas urbanas, ambientes nos quais se insere, predominantemente, os destinos de patrimônio cultural, observa-se, conforme estabelecido por Swarbrooke (2000), que essas recebem pouca atenção nos debates sobre sustentabilidade, se comparado com as áreas litorâneas e rurais. A partir deste cenário, analisa-se algumas problemáticas enfrentadas por esses ambientes.

Dentro desta perspectiva, é importante realçar que a atividade turística em áreas de patrimônio cultural possui um equilíbrio delicado, pois em sua base se encontram recursos, muitos deles frágeis (Swarbrooke, 2000), entre estes, áreas de preservação, conjuntos edificados de valor histórico, acrescido do patrimônio imaterial de valor simbólico e intangível.

Dentre os principais impactos negativos de natureza ambiental, se destacam a destruição e as pressões ocasionadas sobre o espaço. De acordo com Swarbrooke (2000), a superutilização dos sítios culturais pode resultar tanto em dano para as construções e a paisagem, assim como em uma experiência de valor reduzido para os turistas. A degradação do ambiente em localidades de turismo cultural, considerando o espaço físico das cidades, no qual se integra o patrimônio material e seu entorno, acrescido do patrimônio imaterial, gera um custo inestimável para estas localidades. Em suma, caso as localidades de turismo cultural sejam impactadas negativamente, é difícil reverter o quadro, isso quando é possível ser revertido.

Por uma outra ótica, a conservação e gestão do patrimônio histórico, aliada à implementação do turismo, contribuem para a regeneração dos centros históricos (Ferreira, 2003). Neste âmbito, observa-se que o turismo contribui para o desenvolvimento local de destinos, além de ser uma das atividades potencializadoras da revitalização dos núcleos históricos.

Diante das potencialidades e das adversidades ocasionadas pela atividade turística, é necessário, conforme definido por Mathieson e Wall (1982), realizar o controle dos impactos. Uma das formas é implementar programas de capacidade de carga e capacidade de suporte, definições estas com alguns aportes conceituais diferentes, mas, em síntese, com o mesmo objetivo, o controle das pressões e a definição de limites de crescimento.

A teoria sobre capacidade de suporte de destinos turísticos possui robustez, no entanto, os estudos empíricos ainda possuem entraves para operacionalização. Ainda a esse respeito, há uma grande preocupação dos estudiosos em definir fórmulas e metodologias de controle da capacidade de suporte com um grande enfoque em áreas naturais. Surgem, então, alguns questionamentos a respeito da implementação da capacidade de suporte para a gestão eficiente de centros históricos.

### **2.3.2 Sustentabilidade sócio-cultural e o turismo em áreas de patrimônio cultural**

O patrimônio cultural dos destinos turísticos materializa e torna visível a cultura e a memória, fatores fundamentais para a coesão de uma sociedade, possibilitando a constituição da identidade cultural coletiva de um povo (Rangel, 2002). Ainda neste âmbito, tem-se que os destinos turísticos que possuem patrimônio cultural são áreas onde o patrimônio é a peça central na formação de identidade e representa uma referência simbólica para a área (Vaquero, 2002). Pode-se, assim, estabelecer uma interface entre patrimônio e identidade, sendo que o turismo, se bem explorado, pode ser um potencializador destes.

A sustentabilidade cultural é uma das mais difíceis de ser alcançada, devido a dificuldade em equacionar modernização e identidade cultural (Sachs, 1997 *apud* Bellen, 2006). Em contradição a este autor, estabelece-se que não é possível definir que uma dimensão da sustentabilidade seja mais difícil de ser atingida que outra, visto todas as dimensões terem aspectos inerentes específicos e pontos de estreitamento díspares, que não tiram a complexidade de cada uma delas. Além disso, um determinado destino pode, por exemplo, alcançar a sustentabilidade na dimensão cultural mais facilmente que as outras dimensões, dependendo, entre outros fatores, de elementos endógenos ao destino em questão.

O desenvolvimento turístico pode ocasionar impactos negativos, entre estes, a existência de pressões sobre os habitantes, originando, muitas vezes, a expulsão de habitantes mais pobres que vivem em áreas turísticas, dando origem a padrões de segregação espacial (Tofani, 1999). De acordo com Swarbrooke (2000), as pressões sobre as comunidades locais, em específico em cidades históricas, urge providências como iniciativas para controle do trânsito, ações que visem a redução de visitantes nos horários de pico e até mesmo a utilização do antimarketing dos destinos.

Outro aspecto que deve ser tomado como elemento de análise é a capacidade de carga sócio-antropológica (Borg, 1998). Esta ainda é muito pouco difundida, apesar de vários estudos promovidos pela antropologia e sociologia do turismo<sup>10</sup>, os quais alertam para as relações turista  $\times$  comunidades, assim como demais reações originadas em nível local pelo contato entre estes e pela produção da atividade turística. Essas análises ainda têm um caráter, predominantemente, analítico-descritivo, com limitações no estabelecimento de metodologias corretivas e/ou definição de parâmetros de controle/implementação da capacidade de carga sócio-antropológica. Observa-se que a grande dificuldade é delimitar indicadores de medida, assim como definir formas de controle.

A relação entre turistas e comunidade local é repleta de tensões e de processos complexos, mas que “sincrônica ou diacronicamente, provoca o fortalecimento da identidade cultural coletiva dos indivíduos da cidade receptora” (Banducci e Barretto, 2001). Ao contribuir para a auto-estima do morador local, para o resgate de manifestações populares e para a valorização da cultura local, o turismo está cumprindo um de seus papéis em busca do desenvolvimento sustentável dos destinos.

A atividade turística gera impactos culturais na sociedade receptora, transformando as comunidades locais e sua cultura em simples objetos de consumo (Jafari, 2005). Essa questão é muito debatida por estudiosos do turismo, principalmente nas análises da antropologia e da sociologia do turismo. No entanto, essa discussão é mais ampla, sendo que os estudiosos da cultura e temas correlacionados analisam a questão da valorização do patrimônio não pelo seu valor em si, mas pelo vetor econômico em sua divulgação (Barretto, 2000). Ainda de acordo com essas análises, há alguns questionamentos acerca

---

<sup>10</sup> Nos estudos da sociologia e antropologia do turismo alguns autores vêm trazendo, ao longo dos anos, contribuições sobre a temática. Cita-se, entre estes, Álvaro Banducci, John Urry, Jost Krippendorff, Margarita Barretto e Peter Burns.

da “promoção da cultura” e da “cultura da promoção” (Pereira, 2003), onde a primeira se refere à divulgação da cultura pelo seu “valor” em si, e a segunda a promoção da cultura pela promoção, onde o que interessa é a busca de investimentos, visando interesses particulares, e não necessariamente a importância em promover a cultura.

Dentro desta perspectiva, ao analisar o desenvolvimento sustentável em áreas com vocação para o turismo cultural, há uma necessidade de se atentar para a conservação e a adequada promoção do patrimônio material e imaterial dos destinos turísticos, com preservação da autenticidade, fortalecimento da cultura local, e não somente uma divulgação que passe, apenas, pelos interesses econômicos.

### **2.3.3 Sustentabilidade econômica e o turismo em áreas de patrimônio cultural**

Um dos problemas relativos à sustentabilidade econômica se refere ao estabelecimento da “monocultura do turismo” (Krippendorf, 1987). A falta de diversificação na economia local dos destinos turísticos, faz com que a localidade fique extremamente dependente do turismo. Em áreas de patrimônio cultural, o turismo é visto como um dos mais fortes potencializadores de centros históricos, no entanto, não deve ser a única atividade estimulada.

A injeção de capital por parte dos turistas e dos investidores locais/externos, gera movimentação da economia local, com reflexos visíveis na preservação dos prédios históricos, assim como melhorias no espaço público de uma forma geral. O turismo gera um processo cíclico no destino turístico, *i.e.*, quanto mais capital circulando na economia local (seja através do lucro acumulado pelo setor privado, dos impostos recolhidos pelo setor público e/ou dos investimentos públicos/privados), maior o número de setores que se beneficiam direta/indiretamente desta circulação. Ressalta-se que, neste processo cíclico, a comunidade dos destinos turísticos pode perceber melhorias na infra-estrutura da cidade, a partir dos novos investimentos do setor público, assim como incremento da economia local, através, por exemplo, do aumento do número de postos de trabalho. Destaca-se que esse processo se insere em “novas” exigências do mercado, onde o foco principal é a sustentabilidade e a qualidade. Neste sentido, o turista está mais seletivo e exigente, o que faz com que os destinos invistam em melhorias das infra-estruturas, equipamentos, facilidades e serviços.



Apesar do cenário promissor ao desenvolvimento turístico, há uma ressalva a se fazer, a respeito da necessidade de controle e prevenção de impactos negativos, potencialmente originados pela atividade turística. Dos impactos negativos de natureza econômica os mais comuns são especulação imobiliária e aumento dos preços dos produtos/serviços para os turistas, que através do efeito demonstração incidem, também, nos consumidos pelos habitantes locais. Dos impactos positivos, o efeito multiplicador proporcionado pela atividade turística e o aumento da capacidade de empregabilidade local são, normalmente, os mais visíveis nos destinos, sendo os mesmos devem ser potencializados.

Os investimentos, uma das bases da sustentabilidade econômica do turismo, merecem atenção especial. A tomada de decisão em investimentos, sejam estes de natureza pública ou privada, envolve análises aprofundadas de custo-benefício e definição de estratégias. O investidor público visa o bem público, possibilitando a constituição de bases para o investidor privado atuar e vislumbrar cenários de desenvolvimento da economia local. Em contrapartida, o investidor privado tem uma preocupação individual e visa o lucro como objetivo final de seus investimentos.

De acordo com Casarotto Filho e Kopittke (2000), há alguns métodos de análise de investimentos que podem ser utilizados, a saber, *(i)* método do valor presente, *(ii)* método da Taxa Interna de Retorno – TIR, *(iii)* *pay-back*, *(iv)* análise de sensibilidade, *(v)* simulação e *(vi)* outros métodos para situações de risco e incerteza, sendo todos estes utilizados em situações em que o aspecto econômico (custo ou lucro) é preponderante; já em situações onde além do aspecto econômico existem outros critérios importantes, os métodos mais empregados são: *(vii)* análise de custo-benefício (aspectos sociais) e *(viii)* análise multicritério.

Os investimentos públicos induzem a mais investimentos privados, sendo que os principais mecanismos de indução são quatro, nomeadamente, do lado da demanda: *(i)* o efeito multiplicador e *(ii)* a expansão e a integração físicas do mercado interno, principalmente pela infra-estrutura; e do lado da oferta: *(iii)* os investimentos realizados pelo setor público diminuem os custos de produção dos investimentos privados e *(iv)* a demanda pública para a realização de investimentos pode se constituir em demanda

autônoma que incentiva capacidades e setores ociosos (Reis, 2008). Ainda de acordo com este autor os investimentos públicos e privados são complementares.

A base conceitual ainda não fornece total respaldo para a compreensão do desenvolvimento sustentável do turismo, sendo que este é um assunto amplo, complexo e com limites muito incertos. A equacionalização de custos e benefícios, a definição de indicadores e parâmetros adequados, assim como a escolha de metodologias a adotar, são alguns dos questionamentos realizados por técnicos, acadêmicos, gerentes da iniciativa privada, gestores públicos, entre outros. Enfatiza-se que um dos campos teóricos que necessita de aprofundamento e novas pesquisas, é o relacionado a definição de critérios para avaliação de processos sustentáveis.

## **2.4 Desenvolvimento de modelos de turismo**

### **2.4.1 Construção de modelos**

Na sequência da revolução quantitativa das décadas de 50 e 60 no séc. XX, e do advento da era da informática, dá-se o desenvolvimento de vários modelos de modo a concretizar a cientificidade das pesquisas efetuadas. Esta lógica positivista de procura de postulados é baseada em: (i) afirmações empíricas, cuja verdade deve ser estabelecida por verificação e (ii) afirmações analíticas, com base na lógica e na matemática, consideradas verdadeiras por definição.

Neste contexto, o modelo como uma simplificação estruturada, abstrata e ideal de uma realidade complexa, é um meio para expressar idéias com o intuito de convergi-las para o entendimento da realidade ou para projeções de futuro. Os modelos possuem, normalmente, diferentes escopos e são elaborados por métodos e técnicas diferentes, tendo proveniência de naturezas distintas, *i.e.*, advindos de equações matemáticas, programas computacionais, representações gráficas de fundo conceitual ou modelos teórico-conceituais.

A construção de modelos baseia-se na teoria da analogia (Chorley e Haggett, 1967 *apud* Coles, 2006), *i.e.*, como representações seletivas, que através da eliminação de detalhes acidentais, permitem revelar, de uma forma geral, os aspectos fundamentais e/ou relevantes da realidade. Este contexto lógico-positivista dominante nas décadas de 60 e

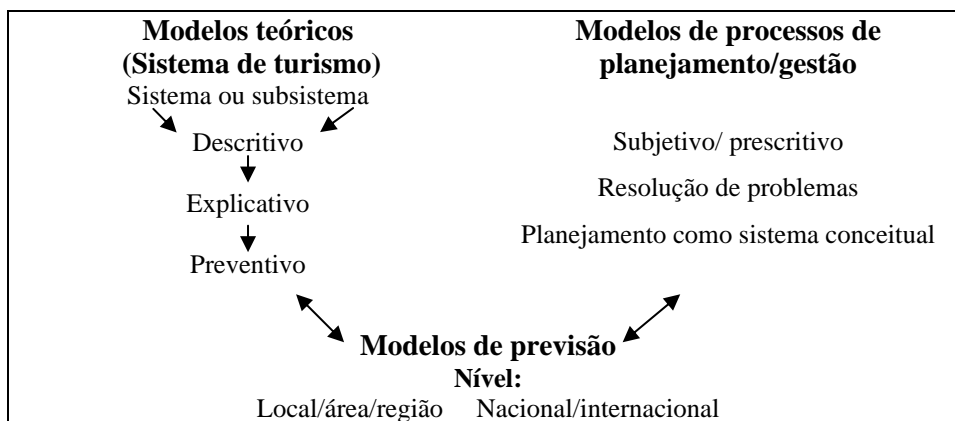
70, sofreu críticas, em especial, sobre a necessidade de um maior grau de pluralidade teórica e sofisticação, assim como da construção de abordagens mais críticas. A teoria da analogia vem sendo utilizada, crescentemente, fomentando a translação de um conjunto de elementos de um determinado domínio empírico para um outro sistema.

Segundo Glaser (1978 *apud* Johnston, 2006), há alguns processos sociais de base que são tendências fundamentais da organização do comportamento social, sendo importante identificar e analisar como eles ocorrem, ao longo do tempo. Estes processos são variáveis no sentido em que não existem duas entidades que se envolvam, exatamente da mesma maneira, em um processo específico. A existência desta variabilidade não pode ser usada para fazer prova contrária da acuracidade geral da teoria (Johnston, 2006). No fundo, é tentar perceber se o modelo é baseado, apenas, em uma metáfora ou se ele tem uma base ontológica mais forte.

No domínio de conhecimento do turismo, os modelos começam a ser elaborados na década de 60, no séc. XX, e podem ser classificados, conforme estabelecido no quadro 2.2, em (i) modelos teóricos, (ii) modelos de processos de planejamento/gestão e (iii) modelos de previsão, sendo que a concepção de elaboração/aplicação de todos estes modelos se dá nos mais variados níveis: local, área e região, assim como nacional ou internacional (Getz, 1986). Os modelos teóricos são subdivididos em modelos que (i) descrevem componentes dos sistemas turísticos, (ii) explicam como os sistemas e os subsistemas funcionam e (iii) realizam prognósticos sobre elementos do sistema. Em contrapartida, os modelos de processos de planejamento/gestão são subclassificados em modelos que (i) analisam de forma subjetiva as melhores maneiras de planejar o turismo, (ii) baseiam-se em modelos de resolução de problemas que seguem a sequência: metas, geração de alternativas, avaliação de alternativas, escolha e implementação e (iii) analisam o processo de planejamento como um sistema, sendo esta a abordagem mais complexa. Já os modelos de previsão, são constituídos por aqueles que representam meras extrapolações de tendências ou por outros que envolvem técnicas de avaliação subjetiva, sendo que alguns destes modelos são compostos pelos modelos teóricos e modelos de processos de planejamento/gestão (Getz, 1986).

O referido autor analisou cerca de 150 modelos relacionados, explicitamente, à atividade turística, sendo que o mesmo elaborou um quadro exemplificativo de alguns

desses modelos considerados típicos ou de particular interesse (quadro 1 - anexos). Ressalta-se que os modelos classificados são agrupados por categorias, conforme definido por Getz (1986), que podem ser observadas no anexo supracitado. Como exemplo, cita-se que o modelo de Butler (1980) é classificado por Getz (1986) como *modelo teórico* e se enquadra na categoria *espacial/temporal*.



**Quadro 2.2:** Classificação dos modelos de turismo

Fonte: Getz (1986)

Os modelos em turismo são estabelecidos em uma tentativa de contribuir com (i) o entendimento das mais variadas componentes da atividade turística, (ii) compreensão do do processo de planejamento/gestão do turismo e (iii) realização de previsões de tendências futuras; seja através de forma descritiva, explicativa, preventiva, prescritiva, assim como por técnicas/diagramas de resolução de problemas.

#### 2.4.2 Modelos de turismo: enfoque sistêmico

A teoria relativa aos sistemas, de um modo geral, não permaneceu estática no tempo, sendo que as primeiras definições estabeleciam os sistemas como elementos isolados, sem analisar os ambientes em que se inseriam, além de estabelecer processos lineares (Costa e Souto-Maior, 2006). Atualmente, o conceito é compreendido de forma distinta, sendo que o sistema possui relação com o meio e, a partir da ampliação da abordagem, passa a ser considerado de integrante de sistemas fechados para sistemas abertos (Capra, 2002 *apud* Costa e Souto-Maior, 2006).

Os sistemas são compostos por um conjunto de elementos que possuem interdependência entre si (Chiavenatto, 1987), sendo que os sistemas são importantes por permitirem, a partir da compreensão de cada um dos seus elementos, o

entendimento do todo. Em síntese, os sistemas tornam possível a realização de análises holísticas. Para a compreensão de sistemas complexos<sup>11</sup>, como é o caso do turismo, é necessário analisar a atividade, a partir de um enfoque integrador e não linear (Farrel e Twining-Ward, 2004), *i.e.*, considerando todos os setores e atores sociais envolvidos, assim como os processos desencadeados, com os diversos *inputs* e *outputs*, que muitas vezes, não são realizados de forma seqüenciada.

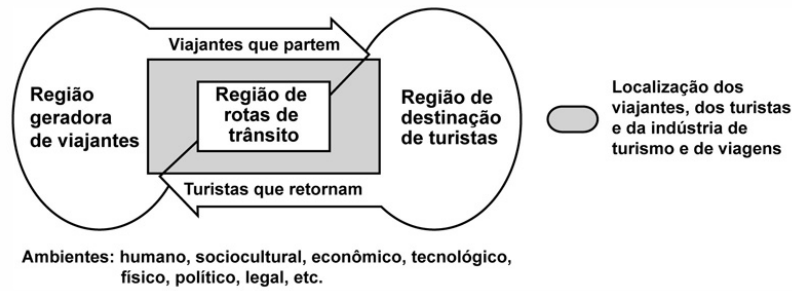
Com o intuito de refletir sobre *modelos de enfoque sistêmico*, apresentam-se, de forma sucinta, alguns dos mais relevantes na teoria do turismo. Os modelos elencados são de base teórico-conceitual e são representados esquematicamente, sendo que a decisão na escolha de apresentação destes, passou, também, pela possibilidade de relação, de alguns destes, com o modelo proposto. Clarifica-se, desde já, que os modelos de Boullón (1997) e Beni (1998) serão inter-relacionados ao modelo proposto, MAPT, no tópico 4.5.

Um dos primeiros modelos sistêmicos do turismo (figura 2.2), que representa a atividade de forma esquemática, é o de Leiper (1979), o qual definiu o turismo como um sistema aberto, onde os cinco elementos, a saber, o turista, a região geradora, a rota de trânsito, a região de destino e a indústria turística, se relacionam entre si e com o meio.

O modelo de Leiper (1979) é de natureza espacial (Santos, 2004). Compreende-se esta colocação de Santos, visto o modelo de Leiper ser composto por três elementos de natureza geográfica e avaliar os fluxos. No entanto, Leiper já considerava a relação dos elementos com o meio. Desta forma, considera-se que o modelo é sistêmico e fornece uma noção macro da atividade turística e seus principais elementos. O modelo de Leiper tem como vantagens a simplicidade e o poder de ser empregado em qualquer escala, *i.e.*, nacional, regional, local. Um autor que corrobora com esta afirmação é Panosso Neto (2005a), que estabelece que o modelo de Leiper é de fácil compreensão e acrescenta que o mesmo tem capacidade de abranger grande parte das facetas do fenômeno turístico.

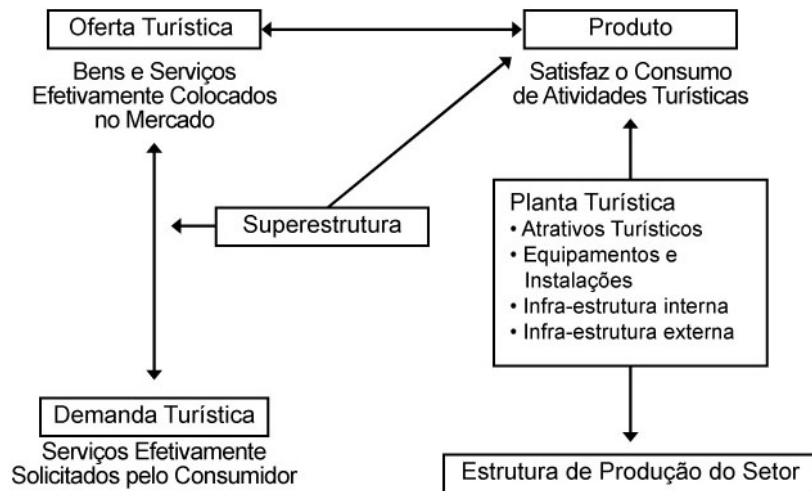
---

<sup>11</sup> Os sistemas complexos se diferem dos lineares, a partir do momento que, para o entendimento dos sistemas lineares, é possível analisar em separado, cada parte do sistema. No entanto, os sistemas complexos para serem compreendidos, precisam da análise sistêmica e a integração/inter-relação entre os componentes do sistema.



**Figura 2.2:** Modelo de Leiper de sistema aberto do turismo  
 Fonte: Redesenhado, a partir de Leiper (1979)

Um outro modelo sistêmico de grande relevância é o de Boullón (1997) - (figura 2.3), visto este já se ater ao detalhamento dos elementos integrantes do sistema turístico. Este modelo considera a relação oferta  $\times$  demanda, a intervenção da superestrutura (órgãos públicos, privados e demais gestores da atividade turística) nas relações de oferta e demanda, assim como seu papel na formatação de produtos, a partir da equacionalização da oferta e da planta turística (atrativos turísticos, infra-estrutura, equipamentos e instalações - hospedagem, alimentação, entretenimento, assim como outros serviços, como as agências de viagem). Boullón (1997) possibilita com seu modelo, uma visualização clarificada sobre o funcionamento do turismo, a partir da representação e inter-relação entre seus principais componentes.

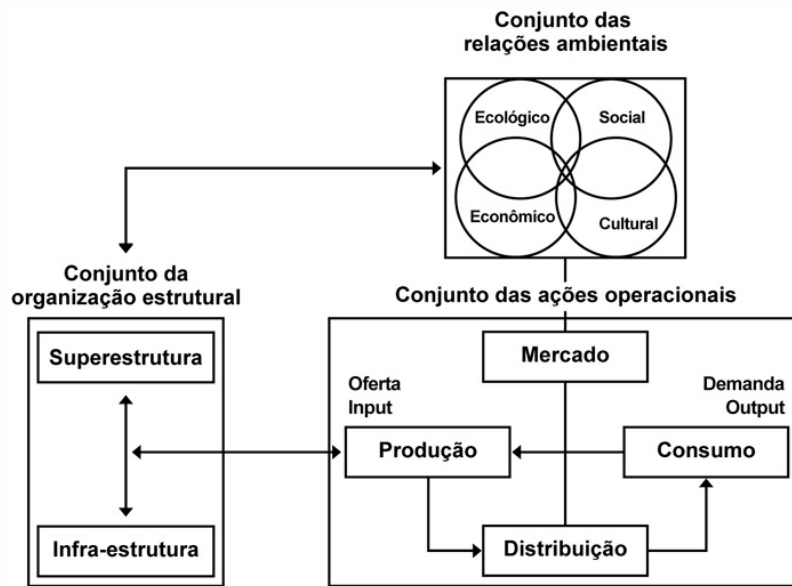


**Figura 2.3:** Modelo de Boullón – Oferta  $\times$  Demanda  
 Fonte: Redesenhado, a partir de Boullón (1997)

Outro modelo sistêmico importante é o *Sistema de Turismo*, mais conhecido como Sistur (figura 2.4), sistema aberto, visto que as partes interagem com o meio envolvente.

Este modelo é um avanço em relação ao de Boullón (1997), por detalhar mais a superestrutura, a infra-estrutura e as relações entre oferta e demanda, além de considerar as relações ambientais do sistema, a saber, ecológico, social, econômico e cultural, que não são citadas por Boullón. Ainda se configura como um avanço, devido a definição de formas de operacionalização do mesmo com a definição de alguns indicadores para análise dos elementos do sistema. O Sistur de Beni consiste das relações dos subsistemas integrantes de três sistemas, a saber: relações ambientais, organização estrutural e ações operacionais (Beni, 1998).

O modelo de Beni (1998) é um modelo rico em detalhamento das relações que constituem o turismo, sendo um modelo útil para a compreensão holística da atividade. No entanto, devido a complexidade inerente a este tipo de análise e ao grande número de elementos contemplados pelo Sistur, a sua aplicação fica dificultada. Em cerca de vinte anos de existência (o livro de Beni é de 1998, mas o modelo é de 1988 – data de defesa de tese de doutorado que versou sobre a proposição do Sistur), o modelo é muito citado em pesquisas acadêmicas, no Brasil, e é utilizado como base teórico-conceitual, em estudos de mercado, também no referido país, no entanto a sua aplicação prática a estudos de caso em destinos turísticos, ainda é incipiente. O próprio Beni aplicou o modelo em apenas um destino, a saber, Costa Oeste (Beni, 1999), região localizada ao extremo oeste do Estado do Paraná, junto às fronteiras do Brasil, Argentina e Paraguai. Pela análise dos resultados dessa aplicação na Costa Oeste, constata-se que o Sistur se constituiu base teórica e não foi, realmente, modelado ao caso em análise, *i.e.*, o modelo estabelece o que deve ser feito e não é utilizado na prática como instrumento de análise do comportamento dos sistemas de turismo na localidade. Ressalta-se que a intenção de Beni (1998) com a proposição do Sistur foi a elaboração de um modelo teórico referencial para a aplicação na pesquisa em turismo, sendo que a partir de evidências empíricas, conclui-se que o autor ainda não atingiu este objetivo.

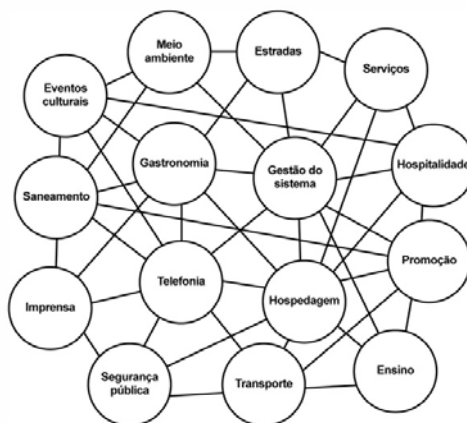


**Figura 2.4:** Sistema de Turismo de Beni: Sistur

Fonte: Redesenhado, a partir de Beni (1998)

O modelo de Petrocchi (2001) - (figura 2.5) estabelece uma análise das inter-relações entre os diversos elementos do sistema turístico, onde a representação permite a visualização da rede formada. Se comparada aos estudos de Leiper (1979), Boullón (1997) e Beni (1998), esta é uma análise mais simplista. Este fato se deve ao estabelecimento de grupos que compõem a rede turística, mas que, no entanto, não descreve como se dão as relações entre estes. A importância da consideração de quinze subsistemas no modelo de Petrocchi reside na visualização gráfica que permite uma percepção imediata dos vários componentes do turismo, agregados a infra-estrutura (saneamento, estradas, telefonia – conforme estabelecido nos subsistemas do autor) e as inter-relações existentes entre todos estes subsistemas. Uma afirmação que vem a reforçar a importância deste modelo é a preconizada por Garrido (2002) que estabelece que a interdependência entre os diversos componentes da cadeia produtiva do turismo é uma característica chave, visto o sucesso e a qualidade do produto turístico depender da boa performance de cada um deles. Desta forma, observa-se que os estudos de cada um dos subsistemas de Petrocchi pode trazer contribuições para uma maior compreensão da atividade turística.





**Figura 2.5:** Modelo de Petrocchi  
Fonte: Petrocchi, 2001

Os modelos de Leiper (1979), Boullón (1997) e Petrocchi (2001), conforme já referido, são modelos que cuja representação visual, permite a compreensão holística das análises turísticas, mas que, dada à abordagem sistêmica de inúmeras matérias, não foram aplicados, pelo que se tem conhecimento, em estudos de caso. Neste contexto, observa-se que o modelo de Beni (1998) vem sendo modelado, mas ainda de forma incipiente. De uma forma geral estes modelos são utilizados, por outros investigadores, como teoria de base, sendo referenciais para reforçar pesquisas em turismo, sob as mais variadas perspectivas, além de se constituírem em elementos de suporte para novas propostas teórico-conceituais.

## 2.5 Modelação do ciclo de vida da área turística

### 2.5.1 A evolução dos modelos pré-Butler

O ciclo de vida, progressão de diferentes fases de desenvolvimento em certo período temporal, é ferramenta relevante para monitorar diversas áreas do conhecimento. A modelação de ciclos de vida surgiu nos anos 60, especificamente na área da produção econômica. No entanto, sabe-se que os estudos sobre o ciclo de vida tiveram a sua origem nas ciências biológicas, tendo este instrumento analítico se expandido a várias áreas do conhecimento, nomeadamente, urbanismo, geografia, turismo, marketing, assim como a engenharia civil.

Uma das vantagens dos ciclos de vida reside no fato de permitir baixos custos de monitoramento de processos e produtos, ao possibilitar maior controle do desempenho

durante distintas fases. No entanto, um dos problemas das investigações sobre ciclos de vida do turismo que são encontrados por outros campos do conhecimento é a carência de séries estatísticas. Devido às dificuldades de operacionalização dos estudos, seja relativo a compilação de dados ou a outros obstáculos enfrentados, a análise teórica é muito mais robusta do que a aplicação de estudos de ciclo de vida a casos práticos.

Os modelos referentes ao ciclo de vida do turismo são essencialmente similares, entretanto, há variações referentes ao número de fases e/ou seus respectivos nomes. Como exemplo tem-se um dos primeiros modelos estabelecidos, o qual era composto por cinco fases: pré-comercialização, introdução, crescimento, maturidade e declínio (Fox, 1973), e outros mais recentes, sendo um com o mesmo número de fases e diferente nomenclatura: gestação, crescimento, difusão, maturidade e declínio (Hill e Jones, 1998) e outro com apenas três fases: emergente, crescimento e maturidade (McElroy, 2006). Os estudos de ciclo de vida aplicado a atividade turística, até o presente momento, não estão consolidados em relação ao número de fases, tão pouco no que se refere a duração das mesmas. Cada destino tem o seu desenvolvimento próprio e há alguns que não passam por todas as fases descritas pelos estudiosos.

Nos anos 60/70 do séc. XX, foram desenvolvidas e adaptadas pelos estudiosos do turismo as teorias derivadas das análises de mercado, produto e indústria. A denominação Talc surgiu na década de 80, no entanto, desde a década de 60 havia estudos que convergiam para esta teoria, seja a partir da análise do comportamento dos turistas ou reflexão da estrutura turística em um destino. Um dos pioneiros foi Christaller (1963), seguido de Cohen (1972), Brougham e Butler (1972 *apud* Butler, 2006), Plog (1974), Fox (1973) e Fuster (1979), cujos modelos são descritos de forma breve nos parágrafos seguintes.

Durante a década de 60, Christaller (1963) estabeleceu a forma como os destinos turísticos se tornavam “algo na moda”, a partir da ida de artistas a determinados locais e a divulgação dos mesmos, por meio de pintores/poetas/cineastas. Para este autor, quando o destino passa a ter um *turismo de massa*, ou seja, receber multidões, as pessoas que o divulgavam o deixam de fazer, e, logo em seguida, o destino se torna “fora de moda”. Enquanto Christaller apresenta uma análise descritiva, Fuster (1979) já

consegue dividir as atividades turísticas em seis fases, a saber, “sem turismo”, “em crescimento”, “equilíbrio”, “saturação”, “dissolução” e “morte”.

Na década de 70, em uma perspectiva psicológica, Cohen (1972) e Plog (1974) desenvolveram análises baseadas em aspectos comportamentais, onde Cohen (1972) categorizou os turistas em “institucionalizados” e “não institucionalizados” divididos em quatro grupos: nômades (viajam de um lado ao outro sem rumo definido, procurando ambientes exóticos e diferentes), exploradores, turistas de massa individuais e turistas de massa organizados. Plog (1974) identificou três tipos de turistas: os aloccêntricos, que têm comportamento aventureiro, gostam de organizar a viagem sozinhos e visitar locais ainda inexplorados; os mesocêntricos, que são turistas que visitam os destinos quando estes começam a ficar conhecidos e os psicocêntricos, que são aqueles que compram pacotes turísticos e gostam de visitar destinos já estruturados. Plog (1974) associou estes tipos de turistas a uma curva em “S”, na qual o aumento de turistas psicocêntricos determina a fase de declínio do ciclo de vida de um destino.

Ainda na década de 70, surgiram estudos que estabeleciam que o processo turístico em um determinado destino turístico era satisfatório, a partir do momento que se aproximava da equação logística (equação 2.1) (Brougham e Butler, 1972 *apud* Butler, 2006).

$$\frac{Dv}{Dt} = kV(M - V) \quad (2.1)$$

Onde:

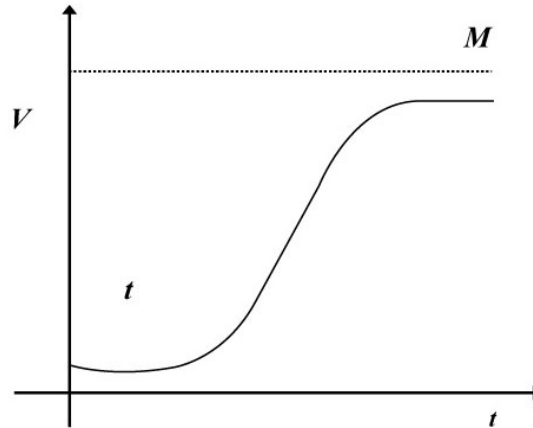
V = número de turistas

t = tempo

M = número máximo de visitantes

k = parâmetro derivado empiricamente (conhecimento dos *resorts* de turistas a turistas potenciais)

A partir desta equação, Brougham e Butler (1972 *apud* Butler, 2006) definiram a curva teórica assintótica (gráfico 2.1)

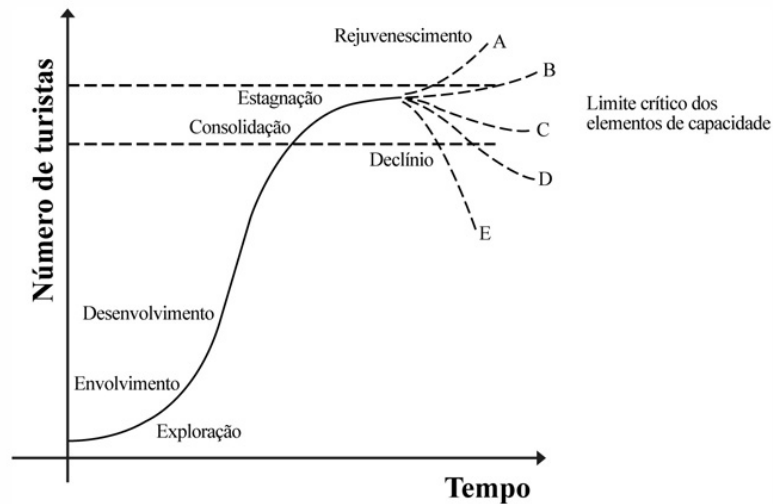


**Gráfico 2.1:** Curva teórica assintótica  
Fonte: Redesenhado, a partir de Brougham e Butler (1972 *apud* Butler, 2006)

Esses foram os estudos preliminares que possibilitaram a proposta elaborada por Butler (1980), um modelo que permitisse o acompanhamento dos ciclos de vida de um determinado destino turístico.

### 2.5.2 O modelo de Butler

Nos anos 80, Butler adaptou os modelos de ciclo de vida do produto para o turismo e consolidou o ciclo de vida da área turística, Talc (Butler, 1980) – (gráfico 2.2). O modelo de ciclo de vida em um destino turístico pode ser traduzido para Butler por uma curva em “S” que é estabelecida pela relação número de turista *versus* tempo. Esse modelo é ainda hoje um dos mais citados nas análises do turismo (Hall, 2006) e possui grande mérito por contribuir para análises e monitoramento do desenvolvimento de destinos turísticos.



**Gráfico 2.2:** Modelo de Butler (1980) para a evolução hipotética da área turística  
 Fonte: Redesenhado, a partir de Butler (1980)

Para Butler, as variáveis consideradas estão relacionadas ao número de turistas em um determinado período de tempo, somatório esse que determina as fases do turismo. As seguintes fases: “exploração”, “envolvimento”, “desenvolvimento”, “consolidação” “estagnação” e posteriormente “declínio” ou “rejuvenescimento” foram estabelecidas por este pesquisador. Estabelece-se que as fases de Butler (1980) serão relacionadas aos momentos estabelecidos pelo *Modelo de Análise do Processo Turístico*, no tópico 4.5.1.

A evolução do turismo, de acordo com Butler, está relacionada a uma série de fatores entre os quais as mudanças de preferências dos visitantes, destinos concorrentes, capacidade de suporte identificáveis por fatores ambientais, físicos e sociais (Butler, 1980). O referido autor define as fases da evolução do turismo da seguinte maneira:

A fase de “exploração”, definida por Butler (1980), é aquela em que há poucos turistas, correspondendo a definição de aloctônicos de Plog (1974) e de exploradores de Cohen (1972). O destino ainda não possui facilidades específicas para uso turístico, sendo que os turistas utilizam as facilidades locais. Nessa fase, há um grande contato entre turistas e comunidade local.

Na fase de “envolvimento”, o destino começa a receber turistas com uma certa regularidade. A comunidade local envolve-se no processo turístico e começa a

disponibilizar serviços aos turistas. Há uma pressão para que o setor público disponibilize e/ou melhore a infra-estrutura de acesso e outras facilidades necessárias para o turista. Pressupõe-se que o destino já ofereça algum nível de organização turística, sendo que alguns se antecipam na realização de promoção turística. Como exemplo, Butler (1980) cita algumas ilhas menos desenvolvidas, ao tempo, do Pacífico e Caribe.

Durante o “desenvolvimento” há um significativo número de turistas. Nesta fase, o marketing turístico é muito utilizado e há uma mudança significativa em relação à disponibilização de facilidades, *i.e.*, investidores não locais entram no mercado provendo facilidades, particularmente, meios de hospedagem, em detrimento da oferta organizada pela comunidade local. O número de turistas no período da alta temporada, provavelmente, é igual ou maior que a população local. O tipo de turista se altera, passando a ser o mesocêntrico de Plog (1974) e o turista institucionalizado de Cohen (1972). Observa-se que há uma necessidade premente de planejamento e controle da atividade. De acordo com Butler (1980), é possível detectar esta fase, na década de 80, em algumas áreas do México, em ilhas mais desenvolvidas do Pacífico, assim como na costa norte e oeste da África.

Na fase da “consolidação”, o turismo é muito importante para a economia local e continua a haver crescimento do número de turistas, no entanto, há um decréscimo na taxa de crescimento turístico. Os destinos investem em propaganda e marketing para atrair mais turistas e sanar problemas relativos à sazonalidade turística. Como exemplo, Butler (1980) cita as áreas do Caribe e a costa norte do Mediterrâneo.

Durante a fase de “estagnação”, os destinos alcançam o pico de turistas e a capacidade de carga relativa a diversos fatores ambientais, sociais e econômicos se encontra saturada ou até mesmo excedida. Os destinos possuem uma determinada imagem perante os turistas, no entanto, começam a ficar “fora de moda”. Os turistas que visitam essas áreas são os turistas de massa organizados de Cohen (1972) e os psicocêntricos de Plog (1974). Os *resorts* da Costa Brava, Espanha, e de Ontário, Canadá, são alguns exemplos citados por Butler (1980).

Quando um destino entra na fase de “declínio”, este perde o poder de competitividade e muitas facilidades turísticas começam a desaparecer, passando a ter “usos” não-turísticos. Os destinos começam a ser mais visitados por excursionistas e turistas de fins de semana. A função turística destas áreas podem desaparecer por completo. Pode-se citar como exemplo, Miami Beach, na década de 80 (Butler, 1980).

Nos destinos turísticos, é necessário uma apropriada intervenção para que estes não venham a sentir efeitos do declínio da atividade turística. Há duas possibilidades para um quadro de eventual declínio do turismo: (i) continuar implementando a atividade mantendo o poder de atratividade do destino em relação aos investimentos e aos turistas, e (ii) realizar o rejuvenescimento, através de diversas maneiras, entre estas mudanças de foco e reposicionamento de mercado (Butler, 2006).

O destino pode passar pela fase de “rejuvenescimento” caso seja feito um esforço para atrair novamente turistas. O investimento em novos atrativos turísticos, como cassinos e parques temáticos, assim como o aproveitamento e reorientação dos recursos naturais, são formas de atingir esta fase (Butler, 1980).

### **2.5.3 Modelos pós-Butler**

Vários autores propuseram algumas modificações relativamente ao número e à extensão das fases inicialmente propostas por Butler, o que pode ser observado até a atualidade, mas mantiveram o princípio de modular apenas uma curva associada ao desenvolvimento da atividade turística. Cita-se entre os pesquisadores que utilizaram modelos similares ao de Butler: Jain (1985 *apud* Cooper, 2002), Keys (1985), Haywood (1986), Knowles (1996), Berry (2001), Russo (2002), Cooper e Jackson (1989), Cooper (1990, 1992, 2001, 2002), Hernández e León (2003) e Flores (2006).

Knowles (1996) seleciona oito fatores para ajudar um destino turístico identificar a fase do ciclo de vida em que se encontra, nomeadamente, (i) a taxa de crescimento do mercado, (ii) o potencial de crescimento, (iii) a capacidade de diferenciação dos produtos, (iv) o número de concorrentes, (v) a distribuição da quota de mercados pelos concorrentes, (vi) a fidelização dos consumidores, (vii) as barreiras de entrada e (viii) a

tecnologia. Ainda é relevante ter em conta os indicadores de crescimento: taxa de crescimento, porcentagem de visitantes que voltam a visitar o destino, período de duração da estada, gastos por pessoa e a forma de viagem, pacote/individual (Cooper, 1992). As colocações de Knowles (1996) e Cooper (1992) contribuem para elencar os elementos de análise necessários para estudos aprofundados de ciclos de vida do turismo e conseqüente maior compreensão dos destinos turísticos.

As fases do ciclo de vida dos destinos turísticos para Berry (2001) podem ser classificadas em três grupos: “áreas de declínio”, “áreas de rejuvenescimento” e “áreas de estabilidade constante”. Neste último grupo o autor ressalta que muitas das cidades que o compõem possuem atrativos com base em valores religiosos e/ou culturais. Um dos exemplos mundiais mais famosos de “estabilidade constante”, que podemos citar, é a cidade de Paris, localizada na França.

Ao analisar a teoria de Berry, observa-se que a mesma possibilita a classificação dos ciclos de vida de destinos, em cenários macros. No entanto, ao avaliar os destinos a nível micro, é possível encontrar áreas em declínio e, até em rejuvenescimento, dentro de uma mesma grande cidade, como em Paris, onde em áreas diferentes da cidade podem ser percebidas diferentes fases do ciclo de vida. Na década de 60, na área onde está atualmente instalado o Centro Cultural George Pompidou, era uma área de declínio que passou, na década seguinte, a uma área de rejuvenescimento, enquanto o destino Paris, no seu todo, se manteve sempre atrativo.

A teoria do “ciclo viciado” do desenvolvimento turístico, estabelecida por Russo (2002), considera os turistas/visitantes de um dia e a relação destes com a qualidade dos destinos. Os efeitos perversos do aumento dos excursionistas e os custos gerados nas áreas turísticas originam o “ciclo viciado”, onde os destinos sofrem constantes declínios na atratividade turística que exercem (Russo, 2002).

Outro modelo pós-Butler foi desenvolvido por Hernández e León (2003), sendo este estendido a processos, embora com aplicação prática apenas em uma das curvas. Segundo estes autores tem-se a curva logística do ciclo de vida do produto turístico, onde a evolução do número de turistas  $q(t)$  durante um período de tempo  $(t)$  determina o nível de consumo, conforme será detalhado no tópico 2.6.3.



Uma versão do Talc para os países localizados no hemisfério sul, denominado como Stalc ou Talc do Sul é estabelecido por Flores (2006). A nova abordagem para o Talc sugere a incorporação de indicadores locais para mensurar os ciclos turísticos, uma vez que fatores de natureza técnica, financeira, jurídica e estrutural têm impacto nos ciclos de vida de destinos (Flores, 2006). O Stalc propõe, em contrapartida das seis fases de Butler, duas fases, a saber, “sem poluição” e “com poluição”. O Stalc traz contribuições, a partir do momento que sugere a análise de indicadores locais e a incorporação da qualidade do destino, no entanto a subdivisão em apenas duas fases, reflete análises simplistas e que não cumprem a função de compreensão pormenorizada de ciclos.

#### **2.5.4 Avaliação crítica do modelo de Butler**

De uma forma geral, nas análises sobre ciclo de vida do turismo observou-se a preocupação dos investigadores em relação aos fatores de mudança que determinam a passagem de fases e a dificuldade de distinção entre estas (Cooper, 1990; Haywood, 1986). Importante ressaltar que em relação aos pontos máximos de inflexão é complicado mensurar se são realmente máximos, ou apenas máximos locais, no decorrer daquele ciclo (Hernández e León, 2003).

Em relação à dificuldade de diagnosticar as fases do ciclo de vida, é necessário enfatizar que esta é um dos estorvos enfrentados, também, por outras áreas do conhecimento. Neste sentido, Hall (1984) estabelece que há uma falta de instrumentos capazes de diagnosticar, exatamente, em qual fase do ciclo de vida se encontra uma organização, em um determinado período de tempo. Essas críticas gerais incidem sobre o modelo de Butler (1980), sendo que até o presente momento, não foram solucionadas do ponto de vista prático para aplicação de modelos de ciclo de vida.

Muitos destinos, de acordo com Cooper (2002), conseguem saber de forma intuitiva em que fase do ciclo se encontram, mas, efetivamente, é difícil mensurar. Neste sentido, Gonçalves e Águas (1995) estabelecem que falta um modelo normativo que permita definir as fases do ciclo. Conseqüentemente, é importante determinar indicadores que permitam analisar de forma aprofundada os destinos turísticos e realizar um monitoramento mais efetivo do seu estado de desenvolvimento. Uma das críticas de Cooper (2001), específicas ao modelo de Butler (1980), é que este depende demasiado

da oferta e demanda. Neste âmbito, as mudanças na demanda turística, que são representadas graficamente pela curva de Butler (1980), estão diretamente relacionadas a alterações da oferta turística, entre estas, os investimentos realizados em uma área, o controle da capacidade de carga e as “respostas” do planejamento turístico (Cooper, 2001). Sobre a dificuldade de mensurar, com rigor, o ciclo turístico de um destino, concorda-se com o estabelecido por Cooper (2001), no entanto, discorda-se da crítica deste mesmo autor a respeito da grande dependência entre oferta e demanda inerente ao modelo de Butler, visto ser inevitável esta relação, que na realidade, é uma das bases fundamentais de reflexão para análises de ciclos de vida do turismo.

A definição da capacidade de carga de um destino turístico estabelecida como um dos elementos de análise para o modelo de Butler (1980) é muito difícil de ser realmente realizada (Agarwal, 1994; Cooper e Jackson, 1989; Haywood, 1986). Esta definição é complexa tanto do ponto conceitual, como da aplicação prática, devido à necessidade de mudanças de padrões, ao longo do tempo, e equacionalização de elementos quantitativos e qualitativos.

Outra crítica ao modelo de Butler (1980) é que este considera apenas às dinâmicas internas que ocorrem em um destino, esquecendo-se de analisar a estrutura da atividade turística, assim como a concorrência com outros destinos (Debbage, 1990). Este autor estabelece uma colocação fundamental para a compreensão holística e não fragmentada do processo turístico, o que possibilita o estabelecimento de estratégias mais assertivas, a partir da análise das inter-relações dos elementos integrantes do complexo sistema turístico.

Enquanto estas críticas ao modelo de Butler (1980) persistem, alguns estudiosos, nomeadamente, Berry (2001) acredita que o modelo pode ser utilizado da forma como foi concebido, mediante algumas técnicas para assegurar a maior eficácia de sua aplicabilidade. O modelo de Butler pode ser standardizado e, a partir de um sistema de análise computadorizado, ser gerado automaticamente (Berry, 2001).

### 2.5.5 Aplicabilidade a casos reais

O modelo proposto por Butler (1980) foi aplicado a um conjunto de cerca de quarenta estudos de caso, fato este que pode ser ilustrado pelo quadro C.1 (apêndice C), adaptado e atualizado de Lagiewsky (2006) e Berry (2001). O primeiro estudioso, Hovinen (1981), aplicou o ciclo de vida em Lancaster, na Pensilvânia. O próprio Butler testou o seu modelo, em 1985, na Escócia e, ainda nos anos 80, a proposição foi testada por Keys (1985) e Haywood (1986). Dos anos 80 à atualidade, vários pesquisadores aplicaram o Talc empiricamente. Dentre estes estudos ressalta-se a aplicação do Talc por Dong et al. (2003), na China; por McElroy (2006) em 36 ilhas do Caribe, Pacífico, Oceano Índico e outras regiões; por Frata (2007), no Brasil; por Pulina e Biagi (2006), na Itália e por Tamajón (2007), na Espanha (quadro C.1 - apêndice C).

Dos modelos pós-Butler, apresentados no tópico 2.5.3, é importante ressaltar que grande parte destes foi aplicado a casos reais. Entre estes, os estudos de Russo (2002) que foram aplicados a Veneza, Itália, e servem de alerta para mudanças de estratégias de gestão da localidade, o de Hernández e León (2003) que analisaram a evolução do turismo em duas Ilhas, a saber, Gran Canária e Lanzarote, Espanha e o Talc de Flores (2006) que foi aplicado a Búzios, Brasil.

Ainda dentre os estudos de caso, ressalta-se os que apresentam uma história de turismo centenária, a saber, de Cooper e Jackson (1989), Getz (1992), Russell e Faulkner (1999), Corak (2006), Stansfield (2006) e Johnston (2006). Detalham-se, a seguir, os estudos de caso de Opatija Riviera, na Croácia - Corak (2006); o de Atlantic City, nos EUA - Stansfield (2006) e o de Kona, no Havaí - Johnston (2006).

Relativamente ao caso de Opatija Riviera, o início do desenvolvimento turístico é reportado a 1844, quando um comerciante e industrial abastado construiu a sua *villa*, onde se hospedaram políticos famosos e membros da realeza. A partir de 1883, foram coletados dados estatísticos do fluxo de visitantes e quatro fases podem ser identificadas: 1883 a 1914, fase de crescimento; 1919 a 1940, fase de mudança do produto turístico; 1946 a 1990, fase de transição para um turismo de massa; 1991 a atualidade, fase de diferenciação do produto turístico. Comparando o gráfico obtido com a curva do modelo de Butler, verifica-se que houve, então, quatro períodos de

tempo com início e declínio perfeitamente identificáveis. Nos dois primeiros períodos são impactados pela instabilidade política decorrente da I Guerra Mundial, sendo que perpassa trinta anos do início ao fim de cada um deles. O terceiro intervalo de tempo, período este com duração de cerca de cinquenta anos, é novamente interrompido por uma guerra, esta em âmbito nacional. O quarto período ainda está em análise por estudiosos. Em termos de planejamento turístico, no segundo intervalo de tempo, há falta de visão estratégica e no terceiro intervalo, não há planejamento da atividade, nem elaboração de planos (Corak, 2006). Recentemente foram elaborados dois planos por parte do governo, sendo um de marketing turístico, em uma tentativa de diversificar o produto turístico, e um plano diretor. No que tange aos investimentos, ressalta-se os gastos em infra-estrutura de acesso – rodoviário e ferroviário, e investimentos privados em meios de hospedagem. Os períodos de sucesso do turismo no destino estão relacionados à existência de uma visão clara, sendo que atualmente o destino está em fase de crescimento. A investigadora conclui que a aplicabilidade do modelo reside, neste caso, na capacidade de desenvolvimento, de acordo com características estipuladas e estratégias recomendadas, e não apenas, na sucessão de fases, de acordo com o modelo clássico.

No caso de Atlantic City, não dispondo do número de turistas, o pesquisador, recorre a dados censitários e a informações da atividade turística, como número de camas. Ressalta-se a demolição de hotéis com a diminuição de 6.000 unidades habitacionais, entre 1974 e 1979. Um fator importante a destacar é a discussão pública de políticas de estímulo à economia com debates sobre a introdução da indústria do jogo. Em um segundo referendo, foi introduzida uma medida de distribuição dos lucros dos cassinos para a população idosa e com problemas econômicos, manobra esta, que atraiu muitos votos e permitiu uma estratégia de desenvolvimento de Atlantic City, baseada no jogo.

No séc. XIX, inicia-se o turismo no Havaí, especificamente, a partir de 1910, com a construção de uma estrada que circunda totalmente a ilha, este *tour* se tornou uma atração. A partir de 1928, começam a ser disponibilizados meios de hospedagem para os turistas. No período de 1928 a 1948, há inauguração do aeroporto e em meados do século XX, os turistas começam a “invadir” a cidade, sendo o turismo o introdutor da modernidade na ilha. Em 1964, há um grande incremento de meios de hospedagem de grande porte, e são construídos, pela primeira vez, hotéis com cerca de 500 unidades

habitacionais. A construção de novos projetos públicos como o novo aeroporto, uma estrada costeira e um novo porto, durante a década de 70, vão permitir que os promotores imobiliários na década de 80, apresentem propostas das grandes cadeias hoteleiras. Houve vários problemas e conflitos originados da pretensão de instalação dos *resorts*, ressaltando-se que a própria população local não aprovou planos de desenvolvimento. O desenvolvimento futuro seguiu rigidamente as orientações decorrentes da aprovação pela comunidade, sendo que os hotéis de grande porte foram inibidos. No período de análise entre 1960 a 1998, há um crescimento constante de 1960 a 1988 e no período de 1989 a 1998 o turismo se encontra na fase de maturidade. Johnston (2006) estabelece que a investigação baseada em estudos de ciclo de vida, incorporando conceitos, mecanismos e trajetórias percorridas, permite uma progressão limitada do futuro, tendo por base que o passado providencia uma determinada compreensão daquilo que previsivelmente não voltará a ocorrer. Relativamente a Kona, ele estabelece que este destino turístico voltará a ter um período de expansão como o que ocorreu na fase de desenvolvimento. Há três fatores que sugerem isso. O primeiro decorre da extensão total da linha costeira estar já ocupada por empreendimentos turísticos ou ter sido objeto de propostas da indústria turística, que foram paradas pela pressão da comunidade. Portanto, a construção futura tem de obedecer a regras de planejamento restritas. O segundo é que os condomínios construídos na fase de desenvolvimento começaram a ser habitados, a partir dos anos 90 pelos proprietários e, como tal, deixaram de figurar como alojamento turístico. O terceiro é que o sucesso de Kona, como destino turístico, fomentou o seu crescimento como uma área urbana multifuncional. O autor ressalta, ainda, que depois de um domínio de aproximadamente 35 anos, o turismo em Kona deu lugar à urbanização, que agora está em desenvolvimento. Como uma Instituição, o turismo pode continuar estável por um longo período de tempo, sendo que não se espera que o ciclo de vida termine. Kona tem se tornado uma importante área do Havaí e pode prever-se que, futuramente, o turismo será apenas mais uma das atividades institucionalizadas que ali ocorrem.

Ao apresentar a aplicação do modelo de Butler (1980), nos destinos supracitados, e ao refletir sobre os picos ocorridos em cada uma das localidades, uma afirmação do governo da França vem contribuir com reflexões sobre as análises realizadas. Normalmente, em um período temporal de vinte anos, o destino turístico atinge o seu apogeu (Ministère du Tourisme et de L'Environnement, 1992 *apud* Ruschmann, 2001).

Neste sentido, é possível realizar análises empíricas sobre os picos ocorridos nos destinos em questão e comparar com a dinâmica prevista por este organismo francês. Ressalta-se que esta análise contribui com a fundamentação do modelo proposto e que será novamente referenciada no capítulo 4.

## **2.6 Ciclo de Vida de Processos**

### **2.6.1 Planos-processo e os processos de desenvolvimento turístico**

O conceito de planos-processo foi desenvolvido, a partir dos anos 70 do séc. XX, na área de conhecimento do planejamento urbano. Os planos-processo têm como principal instrumento no processo de planejamento, o estabelecimento de planos, ou seja, entre a decisão e o ato de investir, assim como entre a ação planejada e sua execução, cria-se e aplica-se os planos.

Os planos-processo são processos contínuos de planejamento, onde necessariamente os planos são utilizados como instrumentos essenciais. Neste âmbito, os planos são elaborados e implementados com posterior avaliação, sendo que quando se estabelece um novo plano, inicia-se um novo ciclo do plano-processo. Esta é a seqüência plano-ação-plano, citada por Lourenço (2003).

Até os anos 70, os planos territoriais eram basicamente estáticos e consideravam que as condições iniciais iriam se manter ao longo da sua execução. Em contrapartida, nos anos 90, os planos-processo do planejamento urbano tiveram nova importância, permitindo, através de um processo contínuo, a retroalimentação do sistema. Observa-se desse modo, que o *feed-back* possibilita a avaliação constante dos planos, visto que cria possibilidades de novas alternativas para a correção de erros. Enfatiza-se, ainda, que a partir dos anos 90, os planos-processo se tornaram instrumentos efetivos, permitindo a realização do planejamento dinâmico e contribuindo para que houvesse maiores probabilidades de sucesso na gestão do controle urbanístico.

Os planos-processo na área do turismo, ainda são pouco utilizados como instrumento de gestão. Este fato se justifica pela implementação de planos que são elaborados sem a sistematização do planejamento, conforme estabelecido por plano-ação-plano, sendo que, muitas vezes, os planos são pontuais e não se enquadram nesta seqüência referida.

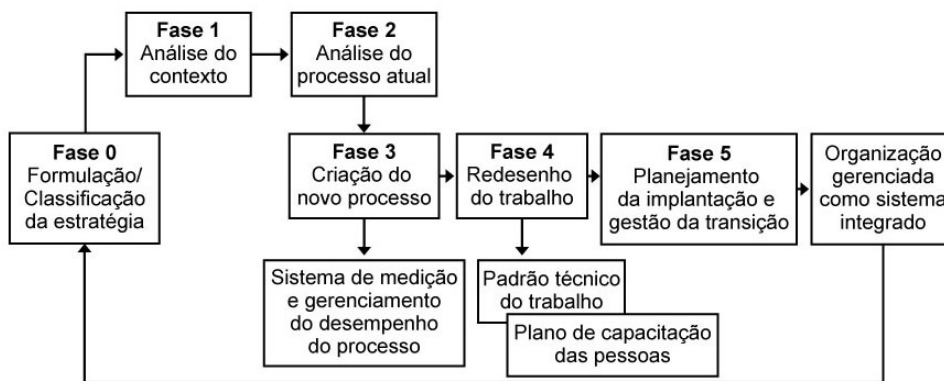
Essa realidade pode ser verificada na maioria das localidades turísticas do mundo, onde, ainda, os planos-processo não são executados como na área do urbanismo, onde o plano é instrumento imprescindível de controle e implementação da expansão urbana.

Ao analisar os planos de planejamento turístico, algumas críticas merecem destaque, sendo que, muitas vezes, os planos se configuram como documentos isolados sem integração com processos contínuos de planejamento e implementação (Ruschmann, 2001; Gunn, 1994), *i.e.*, planos em dissonância com o planejamento setorial de outras Secretarias e Ministérios Públicos, e sem a integração com outros programas sociais, econômicos e físicos de gestão do território. Outra crítica é a estabelecida por Dror (1973) *apud* Hall (2001); Hall (2001); e Oliveira (2005) que identificam tendências em se associar o planejamento turístico à obrigatoriedade da produção de um plano. Destaca-se que há outros instrumentos de planejamento, sendo que cada destino deve escolher o instrumento de gestão mais apropriado e que supra as suas necessidades.

A utilização de instrumentos apropriados de gestão de territórios para a integração das facetas do planejamento devem ser buscadas (Hill e Jones, 1998), onde os instrumentos devem ser elegidos em função da sua exequibilidade e adequação local. Deve-se, ainda, considerar a complexidade para a tomada de decisão, tomando em conta a relevância social, econômica, política e ambiental, assim como as especificidades de cada destino. Desta forma, os planos-processo, caso sigam os preceitos indicados, podem ser instrumentos eficazes de planejamento e gestão do turismo. Em síntese, é fundamental equacionar os discursos e realizar a integração entre as mais diversas políticas, planos, programas e ações governamentais.

Uma análise do campo de conhecimento da administração que pode trazer contribuições ao processo de desenvolvimento turístico, é a proposição de Albuquerque e Rocha (2007) - (figura 2.6). Ao refletir e avaliar de forma crítica o contexto organizacional e o desempenho de organizações, é possível realizar o redesenho de processos, tendo em vista o gerenciamento como sistema integrado (Albuquerque e Rocha, 2007). As fases propostas por estes autores para o redesenho de processos, em síntese, se referem: (i) ao diagnóstico da organização e ao nivelamento do conhecimento - fase 1; (ii) ao levantamento da situação atual do processo, com intuito de detectar dificuldades e processos críticos, sendo que estes, segundo os autores, são aqueles processos que mais

influenciam as diretrizes estratégicas da organização, sendo que seu redesenho possibilita uma vantagem competitiva em relação aos concorrentes - fase 2; (iii) a elaboração do novo processo, a partir da definição das novas atividades, assim como dos indicadores de gestão - fase 3; (iv) a implantação do novo processo, através da identificação das inovações e diferenças entre o processo atual/novo, e da definição do cronograma e da forma de utilização dos recursos - fase 4; (v) a divulgação, a mobilização, a capacitação de todos os atores sociais envolvidos no processo, sendo que o plano deve ser adequado à participação de cada ator, em específico - fase 5; e, por fim, (vi) ao acompanhamento e avaliação do novo processo, através de análise das fases de implementação, dos *gaps* e dos indicadores - fase 6.



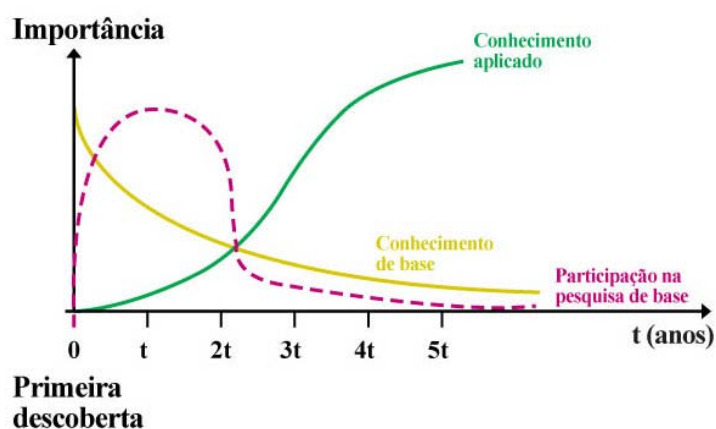
**Figura 2.6:** Etapas da implantação do sincronismo organizacional através do redesenho dos processos  
Fonte: Albuquerque e Rocha (2007)

Ao refletir sobre a proposição dos referidos autores, e tomando como base a atividade turística, observa-se que ao analisar de forma crítica a realidade dos processos de desenvolvimento turístico, em um determinado destino, há a possibilidade de identificar *gaps* e processos críticos, assim como potencialidades a serem desenvolvidas, com posterior readequação e, caso necessário, redesenho de processos. A apreciação minuciosa dos atuais processos de desenvolvimento turístico é um dos pressupostos sobre os quais se constitui um campo fértil (i) a inovações e (ii) a geração de maior capacidade de competitividade, fortalecendo, assim, os destinos turísticos que se utilizam dessas ferramentas de análise. Ressalta-se que será proposta uma releitura das análises de Albuquerque e Rocha (2007), aplicada ao turismo, no tópico 4.4.3.



### 2.6.2 O modelo de Lourenço

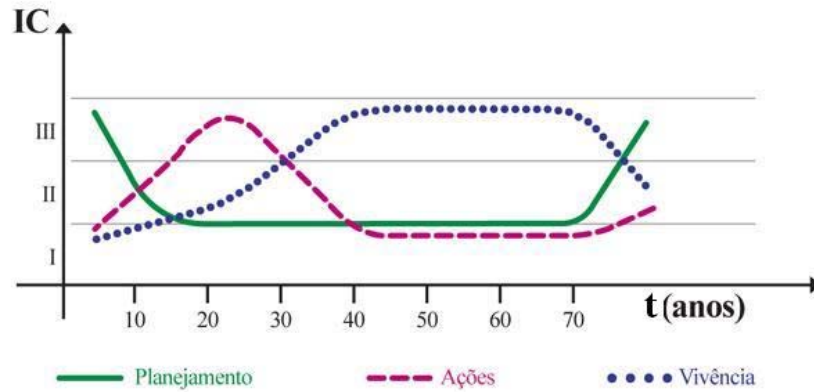
O modelo de Lourenço (2003) está baseado em um “quase modelo” (gráfico 2.3), representação gráfica estabelecida a partir de uma metáfora matemática de Holton (Lourenço, 2003), que desenvolveu uma proposta meta-heurística para conhecimento aplicado, a partir de um primeiro modelo para vilas com crescimento da mineração. Ressalta-se, desde já, que o modelo de Lourenço, a partir da análise dos planos-processo do território, permite a compreensão dos processos de expansão urbana.



**Gráfico 2.3:** “Quase modelo” de Holton

Fonte: Redesenhado, a partir de Holton *apud* Lourenço (2003)

Neste sentido, o modelo de Lourenço (gráfico 2.4) foi estabelecido da seguinte forma: no eixo das abscissas a variável tempo, representado por  $t$ , onde o período  $t$  é igual a dez anos e no eixo das ordenadas a intensidade do ciclo, IC, do processo de planejamento de áreas de expansão, parametrizadas em três classificações, a saber, mínima (I), média (II) e máxima (III). A variável importância do “quase modelo” de Holton é definida no modelo de Lourenço por intensidade do ciclo. Destaca-se que a variável tempo para Lourenço já é definida por uma unidade de medida, a saber, número de anos, enquanto para Holton era uma variável em aberto, sem a definição de períodos/anos.



**Gráfico 2.4:** Modelo idealizado de Lourenço (2003) para áreas de expansão urbana

Fonte: Redesenhado, a partir de Lourenço (2003)

A variável planejamento de Lourenço (2003) é estabelecida pelo número de planos elaborados e pelas verbas gastas em consultoria (recursos humanos/técnicos para elaboração do planejamento). A curva das ações é contabilizada pelos recursos financeiros despendidos para a concretização dos planos estabelecidos. Enquanto a curva da vivência é medida pela evolução da área urbanizável ou crescimento da população da área em estudo.

As curvas estabelecidas por Lourenço (2003) são exponenciais, como mostra a equação (2.2) e logísticas, conforme a equação (2.3), em que S representa a área de expansão e t, um período de tempo.

$$S(t) = a + b e^{ct} \quad (2.2)$$

Onde:

$$260 \leq a \leq 700; 0,002 \leq b \leq 0,16; 0,08 \leq c \leq 0,14.$$

$$S(t) = \frac{K}{1 + e^{-bt}} \quad (2.3)$$

Onde:

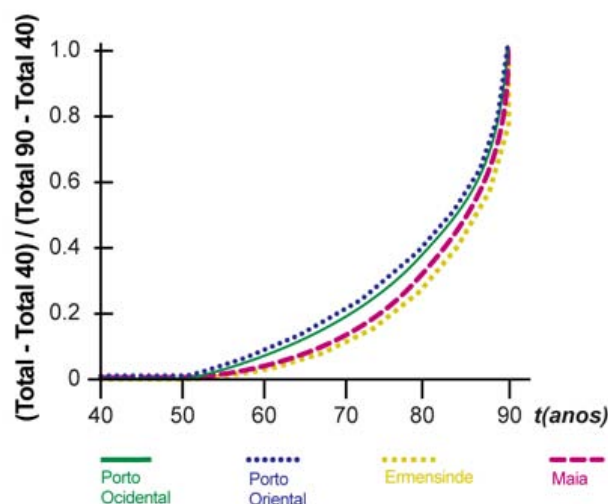
$$1400 \leq K \leq 2000; 32 \leq a \leq 103; 0,016 \leq b \leq 0,05.$$

De acordo com Lourenço, o ciclo de expansão urbana é de aproximadamente 70 anos. Ao fazer um breve resumo deste, tem-se que, após 10 anos da produção do

planejamento, a intensidade do planejamento diminui significativamente e chega ao nível mínimo (I), ao fim de 20 anos, o ciclo das ações atinge um máximo (III). Após 40 anos do início da urbanização, observa-se de acordo com o modelo de comportamento ideal que a área atingirá um máximo (III) de vivência, que decrescerá, a partir de 70 anos.

O principal objetivo do modelo de Lourenço (2003) é a compreensão dos fatores que fundamentam o processo de planejamento e implementação de planos em áreas de expansão urbana. Com a intenção de clarificar este processo, os fatores foram divididos em duas categorias principais: (i) determinantes e (ii) críticos. Os fatores determinantes foram categorizados em três níveis: (i) físico, (ii) técnico e (iii) cultural, e os fatores críticos em (i) persistência no desígnio, *i.e.*, a perseverança para atingir metas e objetivos traçados, e a (ii) percepção de inovações. O modelo foi testado e validado em sete estudos de caso em Portugal.

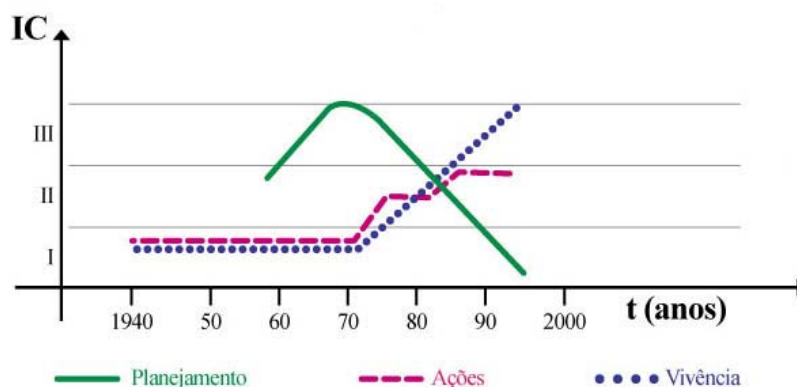
A modelação numérica de quatro dos estudos de caso (gráfico 2.5) foi executada por fotografia aérea e pela análise dos planos implementados em Maia, Ermesinde, Porto Ocidental e Porto Oriental em três períodos temporais, a saber até 1945, 1946 a 1970 e 1971 a 1990.



**Gráfico 2.5:** Estudos de caso de Lourenço (2003)

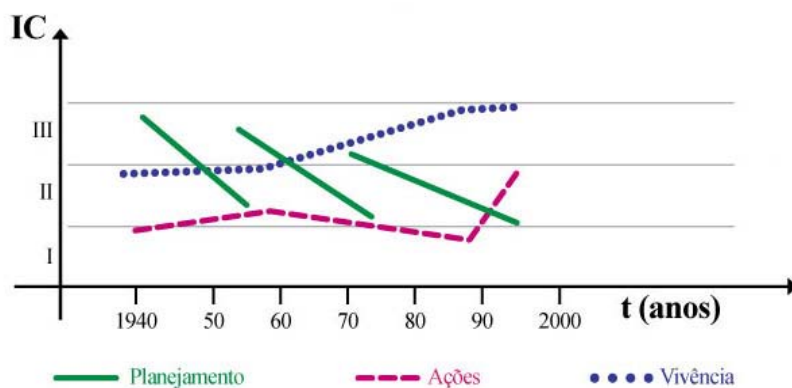
Fonte: Redesenhado, a partir de Lourenço (2003)

Em Maia (gráfico 2.6), nota-se que há uma adaptação ao modelo idealizado, a partir dos anos 70 até a atualidade (Lourenço, 2003). Enquanto em Ermesinde (gráfico 2.7), verificam-se quebras sucessivas nos ciclos de planejamento, sendo que as ações persistem, por muito tempo, no nível mínimo ou médio e a vivência aumenta significativamente, não observando a modelação gráfica idealizada. Isto significa que houve investimentos privados que não foram contabilizados no modelo inicial, mas que transparecem na curva da vivência (Lourenço, 2003).



**Gráfico 2.6:** Resultados da modelação em Maia

Fonte: Redesenhado, a partir de Lourenço (2003)



**Gráfico 2.7:** Resultados da modelação em Ermesinde

Fonte: Redesenhado, a partir de Lourenço (2003)

A percepção das inovações e a persistência no desígnio podem ser consideradas fatores críticos (quadro 2.3) passíveis de explicar a diferenciação do comportamento das curvas ao realizar a modelação nos diferentes estudos de caso. Segundo Lourenço (2003), em Maia, assim como em Ermesinde, houve persistência no desígnio, *i.e.*, houve concretização de metas com a urbanização das áreas. Em Maia houve percepção das inovações, já em Ermesinde não, o que reflete em ciclos mais harmoniosos e com tendência ascendente em Maia.

**Quadro 2.3:** Fatores críticos e a persistência no desígnio em Maia e Ermesinde

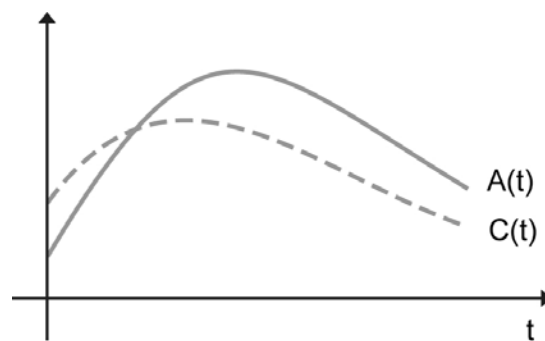
Fatores \ Áreas de estudo	Maia	Ermesinde
Persistência no desígnio	√	√
Percepção das inovações	√	
Agentes dominantes:		
Políticos	√	
Técnicos	√	
Privados	√	√
Grupos de pressão		
Número de inovações	+3	-3
Relações dominantes:		
Consenso	√	
Conflito		√
Estratégias de mudança		

Fonte: Lourenço (2003)

O modelo de Lourenço (2003) combinado com a matriz de comportamento dos principais atores sociais relacionados aos fatores críticos, possibilita o monitoramento efetivo de planos-processo, assim como de suas possíveis ameaças.

### 2.6.3 O modelo de Hernández e León

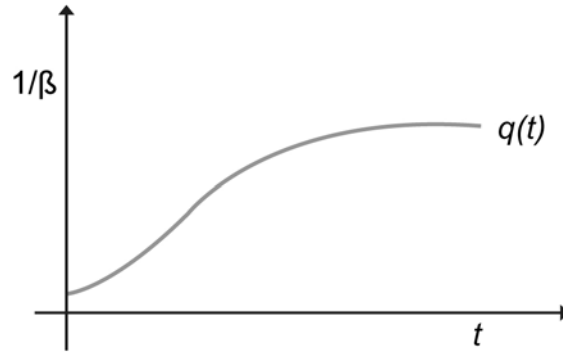
Há estudos que contribuem para a análise sistêmica da atividade turística, incorporando a dimensão da sustentabilidade, entre estes, ressalta-se os de Hernández e León (2003) que realizam diversas análises sobre a trajetória ótima (gráfico 2.8) do consumo do turismo  $C(t)$  e a relação com os gastos com a conservação do meio ambiente  $A(t)$ .



**Gráfico 2.8:** Trajetória ótima de Hernández e León para o controle das variáveis  $C(t)$  e  $A(t)$

Fonte: Redesenhado, a partir de Hernández e León (2003)

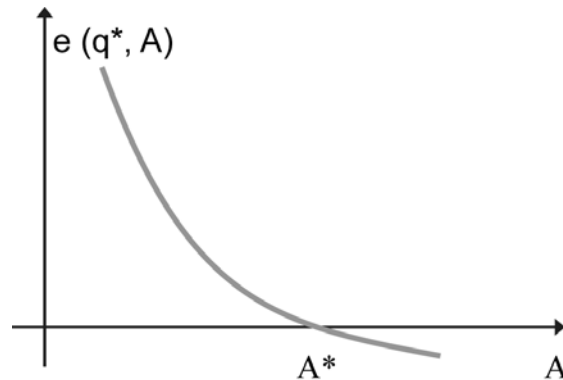
A curva logística do ciclo de vida do produto turístico (gráfico 2.9) representa a evolução do número de turistas  $q(t)$  durante um período de tempo  $(t)$  que determinam o nível de consumo.



**Gráfico 2.9:** Curva logística do ciclo de vida do produto turístico

Fonte: Redesenhado, a partir de Hernández e León (2003)

A função da degradação do meio ambiente (gráfico 2.10) é determinada pelas constantes: nível de saturação do número de turistas  $q^*$  e gastos com a conservação do meio ambiente  $A$ , sendo que  $A^*$  é o ponto de saturação.



**Gráfico 2.10:** Função da degradação ambiental

Fonte: Redesenhado, a partir de Hernández e León (2003)

A degradação ambiental e o declínio do capital natural determinam o ciclo de vida da atividade turística, sendo que quando há um grande estoque de capital natural e um ambiente preservado, nos destinos turísticos, o consumo turístico aumenta (Hernández e León, 2003). A demanda turística é afetada, negativamente, pelo declínio *per capita* do estoque de capital natural conforme representado pela seguinte equação (2.4):

$$x = \frac{X}{N + q} \quad (2.4)$$

Onde:

$x$  = estoque de capital natural

$X$  = capital natural

$N$  = número de habitantes do destino turístico

$q$  = número de turistas

Evidencia-se que o mesmo ocorre ao capital cultural, onde a depreciação do mesmo terá efeitos negativos em relação à demanda turística. O delicado equilíbrio entre oferta e demanda está estritamente relacionado à qualidade dos produtos e serviços disponibilizados, assim como ao ambiente natural e cultural em que estão inseridos.

As equações (2.5 e 2.6) estabelecem, respectivamente, a curva logística do ciclo de vida do produto turístico e a função da degradação ambiental.

$$K = F(q^*) - C - A \quad (2.5)$$

$$X = -e(q^*, A) \quad (2.6)$$

Onde:

$K$  = capital

$X$  = recursos naturais

$F(q^*)$  = função do ponto de saturação do número de turistas

$C$  = consumo associado à prestação de serviços turísticos na economia local

$A$  = gastos na proteção do meio ambiente

$e(q^*, A)$  = função exponencial do ponto de saturação do número de turistas e dos gastos na proteção do ambiente

## 2.7 Síntese

Neste capítulo, teve-se a intenção de promover uma reflexão e análise crítica sobre as diversas teorias que fundamentaram a elaboração do modelo proposto nesta investigação, o MAPT. Desta forma, partiu-se do princípio que o planejamento turístico,

acrescido da elaboração de políticas públicas, é a força motriz para o desenvolvimento de destinos turísticos, contribuindo para a sua competitividade. Neste sentido, o planejamento pode, então, ser considerado condição, *sine qua non*, para a conservação de destinos turísticos, contribuindo para o desenvolvimento local sustentável. Sublinha-se, ainda que o planejamento turístico e as políticas públicas possuem incidência direta nos ciclos de vida do turismo, de determinado destino turístico.

A sustentabilidade foi outra das temáticas mencionadas, a partir do debate sobre a sustentabilidade ambiental, sócio-cultural e econômica, em áreas de patrimônio cultural, sendo que estas áreas possuem um equilíbrio delicado. Observa-se que como em outras áreas de desenvolvimento, a sustentabilidade necessita de transpor o campo teórico possibilitando a prática sustentável do turismo. Ressalta-se, ainda, que os investimentos em turismo cultural, realizados de forma ética, trazem benefícios para o adequado desenvolvimento de destinos turísticos, onde tem este segmento como uma das forças potencializadoras da atividade.

Na sequência, discorreu-se sobre planos-processo e sua relevância, sendo que na área do turismo, ainda são pouco utilizados como instrumento de gestão. Após a discussão sobre esta temática, apresentou-se uma proposta oriunda do campo de conhecimento da administração que aborda o redesenho de processos para a implantação do sincronismo organizacional, análise esta que traz contribuições para a mensuração de processos turísticos. Enfatiza-se que esta proposta será base de uma nova proposição para a atividade turística que será apresentada no capítulo 4.

Outras temáticas abordadas foram os modelos sistêmicos em turismo, como o de Leiper (1979), Boullón (1997), Beni (1998) e Petrocchi (2001), sendo que estes modelos são de base teórico-conceitual com representação gráfica, assim como as curvas de Hernández e León (2003). Enfatiza-se, mais uma vez, que alguns desses modelos/curvas serão relacionados com o MAPT, no capítulo 4.

Debateu-se, ainda, a respeito dos modelos de ciclo de vida, sendo que estes permitem a análise e a aquisição de conhecimentos mais aprofundados a respeito de um determinado objeto de estudo. Neste sentido, discorreu-se sobre o estado da arte de



ciclos de vida em turismo e apresentou-se os modelos de Butler (1980) e Lourenço (2003), base para elaboração do MAPT.

Ressalta-se que grande parte dos investigadores do modelo de Butler (1980), ao realizar adaptações e releituras, assim como ao elaborar críticas, prendeu-se ao número de fases e às dificuldades em definir as mudanças de fases, e não consideram a globalidade do processo turístico. Esta retórica tem a intenção de estabelecer que as críticas e releituras do modelo de Butler poderiam ter ido, de um modo geral, além dos fatores citados.

Importante ressaltar que o modelo de Butler (1980) é facilmente compreensível, com capacidades descritivas e prescritivas, e o modelo de Lourenço (2003) é mais complexo, considerando três variáveis, enquanto Butler (1980) analisa apenas uma variável. Neste âmbito, o modelo de Lourenço (2003) é, também, um instrumento analítico com capacidades descritivas e prescritivas, com uma vantagem essencial, pois permite a análise de processos. Enfatiza-se que o modelo de Lourenço (2003) possui indicadores de análise fiáveis, e devido à sua contribuição para análises sistêmicas de áreas de expansão urbana, a presente investigação buscou conhecimentos desta outra área do saber, que vem agregar informações e experiências aos estudos do planejamento do turismo.

Sublinha-se, por fim, que outras teorias foram apresentadas neste capítulo, sendo que uma delas, a teoria do “ciclo viciado” do desenvolvimento turístico de Russo (2002), merece ênfase. A teoria de Russo (2002) é aplicada a Veneza, na Itália, a partir da mensuração resultante da relação entre os turistas/visitantes de um dia e a qualidade dos destinos. Essa teoria poderia ser estendida a análises, como por exemplo, Toledo, na Espanha, Guimarães, em Portugal e Ouro Preto, no Brasil, visto estes destinos sofrerem de problemáticas similares a Veneza, relativo ao aumento de excursionistas.



## **Capítulo 3. Planejamento Turístico e Gestão Pública em Minas Gerais e na Bahia**

### **3.1 Introdução**

Este capítulo tem a intenção de proporcionar uma reflexão sobre os fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico, a partir da contextualização da estrutura pública do turismo com incidência nos destinos em análise, a saber, Ouro Preto e Salvador. O método de análise proposto neste capítulo, fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico, almeja ser um instrumento de análise que permita a compreensão holística e mais aprofundada sobre o planejamento turístico, além de auxiliar na modelação de processos de desenvolvimento turístico.

A teoria de base sobre o planejamento turístico, apresentada nos tópicos 2.2.1 e 2.2.2, constituiu elemento de suporte para a definição dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico. As análises teóricas sobre políticas públicas, estabelecidas no tópico 2.2.3, embasaram a apresentação crítica do resgate histórico/cronológico do planejamento turístico e das políticas públicas em turismo, que constituíram a formação do atual cenário do turismo, nos destinos supracitados. Desde já, enfatiza-se que estas análises sobre o contexto do turismo nas localidades, permitiram conclusões sobre os resultados originados da aplicação dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico.

Neste sentido, anterior a aplicação deste método, discorre-se sobre o planejamento turístico, em nível federal e, posteriormente, em nível estadual, nos Estados de Minas Gerais e da Bahia, tendo por objetivo o entendimento do contexto turístico, no qual se insere as cidades objeto de estudo desta investigação, Ouro Preto e Salvador. Em um primeiro momento, realiza-se uma reflexão sobre o panorama do turismo no Brasil, no tópico 3.2, apresentado para tal, um histórico sobre a estrutura institucional de planejamento e gestão da atividade turística no país.

Na sequência, apresenta-se um histórico da estrutura institucional do turismo em Minas Gerais, no tópico 3.3, assim como as políticas atuais vigentes. A partir da

contextualização do planejamento turístico neste estado, enfoca-se a atividade em Ouro Preto, discorrendo-se sobre as políticas e a forma de planejamento nesta cidade.

A seguir, apresenta-se a estrutura institucional do turismo do Estado da Bahia, com um breve histórico da sua constituição, no tópico 3.4. Analisa-se dados estatísticos sobre a atividade no estado, no que tange aos investimentos, receitas e fluxos turísticos. Neste contexto, discorre-se sobre a estrutura pública do turismo em Salvador.

A partir da descrição da forma/estrutura de planejamento, gestão e implementação das políticas nos Estados de Minas Gerais e da Bahia, apresenta-se, finalmente, a análise empírica dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico, em Ouro Preto e Salvador, no tópico 3.5. Por fim, realiza-se, no tópico 3.6, uma síntese do capítulo.

## **3.2 Planejamento turístico no Brasil**

### **3.2.1 Breve panorama do turismo brasileiro**

O turismo no Brasil é uma atividade que foi surgindo, em meados do séc. XX, por volta dos anos 40 e 50, com a elite mundial e brasileira que se deslocava nos poucos aviões e, predominantemente, em navios, e alguns anos mais tarde, na década de 60, com a classe média em seus automóveis (Trigo, 2005). A partir da década de 70, o governo realiza investimentos mais pesados na atividade com a criação de fundos de investimentos.

Nos anos 80, especificamente em 1980, pela primeira vez, o balanço de pagamentos da Conta Turismo no Brasil acusou um *superávit*. O contexto histórico, no qual se insere o aumento da receita turística, se caracteriza pela fase de liberalização no país (extinção do Ato Institucional nº 5 e assinatura da Lei de Anistia), acrescido da permanência de restrições da oferta turística em destinos concorrentes do Brasil, entre eles, o Golfo Pérsico (Guerra Irã e Iraque) e Caribe, com problemas políticos naquela época (Carvalho, 2005). Segundo Carvalho (2005), o turismo brasileiro, apesar de ter se caracterizado, na década de 80, por *superávits* em sua balança de pagamentos, não se desenvolveu, pela falta de compreensão sobre o verdadeiro papel do turismo mundial na economia do país.

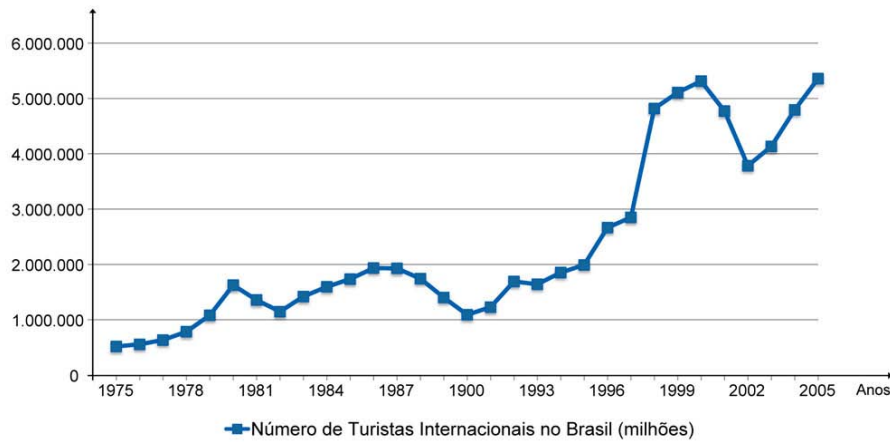
Dos anos 90 aos primeiros anos do séc. XXI, a atividade turística, assim como outros setores da economia brasileira, passou por grandes mudanças, sendo que o turismo retomou seu crescimento e o governo começou a observar a necessidade de superar inúmeros desafios (Solha, 2005). Ainda de acordo com Solha (2005), as discussões sobre turismo, meio ambiente, sustentabilidade, globalização e competitividade se consolidaram e começaram a permear o universo empresarial e político, assim como os debates nas comunidades.

Atualmente, o Brasil está em busca da profissionalização do setor, da diversificação de seus produtos turísticos, do aumento do turismo interno e da conquista de uma maior fatia do mercado internacional. O Brasil encontra-se em 49º lugar (World Economic Forum, 2008), no ranking mundial de competitividade turística, posição incipiente, se considerar o grande potencial do país. O potencial turístico brasileiro foi avaliado pela mesma pesquisa, que considera o Brasil em 6º lugar mundial, no que se refere aos recursos culturais e humanos, sendo 1º em diversidade de espécies animais, 6º em patrimônios naturais mundiais e o 16º em patrimônios culturais mundiais (World Economic Forum, 2008). No entanto, este potencial ainda não foi, totalmente, transformado em produtos turísticos.

Quando analisamos a posição do Brasil nesse ranking mundial, é importante avaliar alguns fatores, entre eles, (i) a localização geográfica do Brasil, região periférica na movimentação dos fluxos e na distribuição das receitas turísticas, conforme apresentado no tópico 1.1, e (ii) as condições econômicas inerentes ao nível de desenvolvimento do país, considerado entre os países em desenvolvimento, onde os recursos, como por exemplo, os financeiros, são mais escassos que em regiões desenvolvidas.

Ao realizar uma análise do fluxo internacional no Brasil (gráfico 3.1), dados detalhados na tabela 2 (anexos), observa-se, no período de 30 anos, de 1975-2005, o grande crescimento da entrada de turistas no país. Em 1975, o país recebeu 517.967 turistas internacionais, número que decuplicou, no ano de 2005, com 5.358.170 de turistas internacionais. O movimento de turistas internacionais, durante o período de análise, representa um crescimento com o primeiro pico em 1980, com 1.625.422 turistas contabilizados, um segundo pico em 1996, com 2.665.508 e um terceiro pico, em 2000, com 5.313.463 turistas internacionais. A retração ocorrida em 2001, reflete os ataques

terroristas sofridos pelos EUA, em 11 de Setembro, fator que incidiu sobre o fluxo internacional de turistas em todo mundo.



**Gráfico 3.1:** Entrada de turistas internacionais no Brasil (1975-2005)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da Embratur (2007)

A partir do momento que se realiza uma análise comparativa do Brasil com outros países, observa-se que o grande crescimento, acima apresentado, ainda é incipiente, conforme apresentado no tópico 1.1.

Para proceder a esta análise toma-se como exemplo o Estado brasileiro de Minas Gerais (6,9% do território nacional), um dos estados objeto deste estudo. O estado em questão possui potencial para o desenvolvimento de uma gama de segmentos turísticos, a saber, turismo de natureza, cultural, de aventura e, rural, e possui produtos já formatados. Minas Gerais tem uma área territorial superior a países como França e Espanha. A título de informação, no ano de 2006, a França recebeu 79,1 milhões de turistas (OMT, 2007) e a Espanha 58,5 milhões de turistas (OMT, 2007), países estes, grandes receptores de turistas do mundo. É sabido que este tipo de comparação é complicada de ser realizada, visto os países elencados para esta análise se localizarem em regiões centrais (conforme tabela 1.1, apresentada no tópico 1.1), onde há o predomínio de grande poder financeiro e se situa os maiores emissores turísticos. No entanto, esta análise tem a intenção de ser um elemento de reflexão sobre a potencialidade turística brasileira e seu atual *status* no contexto mundial.

Em uma análise geral da conta do turismo no Brasil (tabela 3.1), no período 1981 a 2007, observa-se que o resultado é negativo, com um déficit na balança de pagamentos

de 4.231 milhões de dólares. Durante os últimos 26 anos, a balança de pagamento é positiva durante 16 anos, e negativa, em 10 anos. Primeiramente, o déficit ocorreu no ano de 1990 e depois, consecutivamente, entre os anos de 1992 e 1998, e entre 2005 a 2007. Durante o período de análise, observa-se que a despesa cambial aumentou bastante nos últimos três anos, sendo que se fizer uma comparação dos dois últimos anos, 2006-2007, detecta-se um aumento de 42,5% da despesa. Esse aumento da despesa no período 2005 a 2007, vem sendo atribuído pelos organismos nacionais de análise econômica à desvalorização do dólar em relação ao real, o que tem estimulado uma maior emissão de turistas brasileiros. Relevante enfatizar que a receita no período 1981 a 2007 quase triplicou, no entanto, para o equilíbrio da balança de pagamentos, o Brasil tem de aumentar a entrada, a permanência e os gastos dos turistas no país.

**Tabela 3.1:** Balanço de pagamentos – conta do turismo no Brasil (1980-2007)

Anos	Receita (US\$ milhões)	Despesa (US\$ milhões)	Saldo (US\$ milhões)
1980	1.794	1.156	+634
1981	1.726	1.299	+427
1982	1.607	1506	+101
1983	1.533	839	+694
1984	1.512	939	+573
1985	1.493	1.194	+299
1986	1.527	1.464	+63
1987	1.502	1.249	+253
1988	1.643	1.084	+559
1989	1.224	750	+474
1990	1.444	1.559	-115
1991	1.559	1.224	+335
1992	1.307	1.558	-251
1993	1.091	1.892	-801
1994	1.925	2.931	-1.006
1995	2.097	3.412	-1.315
1996	2.469	4.438	-1.969
1997	2.595	5.446	-2.851
1998	3.678	5.732	-2.054
1999	3.994	3.085	+909
2000	4.227	3.893	+334
2001	3.701	3.199	+502
2002	3.120	2.380	+740
2003(1)	3.386	2.261	+1.125
2004(1)	3.921	2.871	+1.050
2005(2)	3.861	4.720	-859
2006(3)	4.316	5.764	-1.448
2007(4)	5.025	8.211	-3.186

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da Embratur (2004), (1) Embratur (2005), (2) Embratur (2006a) e (3) Embratur (2007) e (4) FGV (2008)

A participação do Brasil na receita turística mundial (tabela 3.2), vem demonstrando um decréscimo, no decorrer de 1983 a 2005. Em 1983, a participação do Brasil é de 1,49%,

a sua maior participação durante todo o período em análise, sendo que em 2005, teve uma participação de 0,57%. No período em análise, 1983-2005, a receita acumulada no Brasil é de 50.249 milhões de dólares e no mundo 7.263 bilhões de dólares (dados provenientes da tabela 3.2). Neste mesmo período, houve um crescimento da receita turística brasileira de aproximadamente 1 vez e meia, enquanto a receita mundial de turismo teve um aumento de cerca de cinco vezes e meia, representando que o Brasil não tem acompanhado o ritmo de crescimento da receita turística no mundo.

**Tabela 3.2:** Participação do Brasil na receita turística mundial (1983-2005)

Anos	Receita no Brasil (US\$ milhões)	Receita mundial (US\$ bilhões)	Participação do Brasil na receita mundial (%)
1983	1.533	103	1,49
1984	1.512	113	1,39
1985	1.493	118	1,27
1986	1.527	142	1,08
1987	1.502	175	0,86
1988	1.643	203	0,81
1989	1.224	220	0,56
1990	1.444	266	0,54
1991	1.559	273	0,57
1992	1.307	311	0,42
1993	1.091	318	0,34
1994	1.925	352	0,55
1995	2.097	399	0,53
1996	2.469	423	0,58
1997	2.595	444	0,58
1998	3.678	466	0,79
1999	3.994	415	0,96
2000	4.227	431	0,98
2001	3.701	462	0,80
2002	3.120	482	0,65
2003	3.386	524	0,65
2004	3.222	623	0,52
2005	3.861	678	0,57

Fonte: atualizado de Lage e Milone, 2000, a partir do anuário estatístico Embratur (2006b) e dos informes da OMT (2008)

Apesar do cenário pessimista, apresentado na tabela 3.2, o turismo no Brasil foi considerado, no ano de 2005, a terceira atividade mais importante, no que tange às exportações no país, perdendo apenas para a exportação de minério de ferro e grão de soja (Banco Central *apud* CNTur, 2005). Ainda é importante ressaltar a grande capacidade de geração de empregos pela atividade turística, capacidade esta embasada pela pesquisa do Conselho Mundial de Viagem e Turismo, WTTC. Esta pesquisa foi realizada em 176 países, na qual o Brasil se apresenta como o sétimo país com expectativa de gerar um maior número de empregos relacionados a atividade turística,



em termos absolutos, no ano de 2008, com a geração de 550 mil novos empregos (World Travel & Tourism Council, 2008).

### **3.2.2 Planejamento e políticas do turismo brasileiro**

Em uma análise geral, sobre o planejamento e as políticas de turismo no Brasil, observa-se que apesar de possuir antecedentes nos finais da década de 30, séc XX, a atividade vem sendo trabalhada de forma mais profissional, a partir da década de 90. Entre os principais planos e programas, na década de 90, ressalta-se o Prodetur-NE I (BNB, 2008a), o PNMT (Embratur, 1997) e o PNT 1996-1999 (Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, 1996). Nesta primeira década do séc. XXI, destaca-se o PNT 2003-2007 (MTur, 2003), o Programa de Regionalização do Turismo (Mtur, 2004), o Prodetur-NE II (BNB, 2008b) e o PNT 2007-2010 (Mtur, 2007). Enfatiza-se que a criação do Ministério do Turismo, em 2003, vem delineando mudanças estratégicas que refletidas na qualidade dos planos, programas, políticas e da legislação de uma forma geral, ocasionam benefícios na gestão do turismo. A título de informação, recentemente, foi sancionada a Lei Geral do Turismo (lei nº 11.771, 2008) que proporciona maior regulamentação da atividade, no país.

As políticas brasileiras de turismo possuem antecedentes do final da década de 30. Em 1939, é criado o primeiro organismo oficial de turismo na administração pública federal, a Divisão de Turismo do Departamento de Imprensa e Propaganda (decreto-lei nº 1.915, 1939). Na prática, esse órgão tinha como objetivo fiscalizar as atividades relativas às agências de viagem, sendo que esta Divisão de Turismo foi extinta em 1946. Ressalta-se que, a partir da extinção desta Divisão, o turismo ficou subordinado, nos anos de 1946 e 1947, ao Ministério da Justiça e Negócios e entre 1948 e 1958, ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Ainda no final da década de 30, assim como em toda a década de 40, e grande parte dos anos 50, a preocupação governamental residia, apenas, na regulamentação das agências de viagens. Somente na década de 50, em específico no ano de 1958, se instituiu um órgão de turismo, a saber, a Comissão Brasileira de Turismo, Combratur, que tinha por finalidade coordenar, planejar e supervisionar a execução da política nacional de

turismo, sendo que foi extinta em 1962. Destaca-se que entre 1959 e 1962, o turismo se subordinou diretamente à Presidência da República.

Uma evolução nas políticas de turismo pode ser percebida em meados da década de 60, com a criação, em 1966, do Conselho Nacional de Turismo, CNTur (decreto-lei nº 55, 1966), e da Empresa Brasileira de Turismo, Embratur (decreto-lei nº 55, 1966), atual Instituto Brasileiro de Turismo. Ressalta-se que o CNTur possuía caráter normativo e a Embratur, executivo. Nos primeiros anos, a Embratur não dispunha de orçamento próprio, sendo que a partir da década de 70, foram criados diversos fundos, entre estes o Fundo Geral de Turismo, Fungetur. No período de 1963 a 1966, o turismo estava inserido nas pastas do Ministério da Indústria e Comércio, especificamente na Divisão de Turismo e Certames do Departamento Nacional do Comércio.

Destaca-se que o CNTur instituiu o Plano Nacional de Turismo, Plantur, em 1969, que foi considerado, até 1992, o plano mais completo em definições, objetivos, metodologias e diretrizes, enfocando uma ampla visão do turismo. No entanto, o plano não chegou a ser executado, restringindo-se a uma política de incentivos financeiros e fiscais. O CNTur foi extinto em 1991. No final da década de 60 e início da década de 70, o turismo estava vinculado ao Ministério da Atividade e Comércio, e da década de 80 ao início dos anos 90, especificamente até 1991, ao Ministério da Indústria e Comércio.

Um fator que merece destaque é que em 1988, o turismo é pela primeira vez referenciado na Constituição Brasileira, contribuindo para que a atividade seja respeitada enquanto categoria econômica, além de ser enfatizada a importância desta para o desenvolvimento social e cultural do país.

Em 1991, houve uma reestruturação na Empresa Brasileira de Turismo, que de empresa pública passa a ser uma autarquia especial, mudando sua denominação para Instituto Brasileiro de Turismo. Ainda neste ano, é elaborado o Plano Nacional de Turismo-PNT, através da lei nº 8.181 (1991). Segundo Cruz (2000), o decreto nº 448 de 1992, que regulamenta a lei nº 8.181/91, recomenda a democratização do turismo nacional, no entanto não estabelece formas para atingir o que foi preconizado.

Ainda em 1991, é criado o Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste, Prodetur-NE (BNB, 2008a), que inicialmente teria como área de atuação os estados nordestinos, nos quais se insere o Estado da Bahia, assim como a região norte do Estado de Minas Gerais. O Prodetur-NE é financiado através de recursos provenientes do BID, assim como de outras fontes de financiamento, como do Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento, Bird; do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES; e de recursos federais e estaduais. Já no ano de 1992, é criado o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo e, neste mesmo ano, o Fungetur é revitalizado.

Em 1993/1994 é estabelecido o Programa Nacional de Municipalização do Turismo, PNMT (Embratur, 1997), onde o principal objetivo é destinar maior autonomia ao município, no processo de tomada de decisões, com o intuito de promover o desenvolvimento da atividade turística. Entre os princípios deste Programa, enfatiza-se a descentralização, pressuposto para o fortalecimento do poder público municipal, das Instituições privadas e da comunidade local; a gestão compartilhada; a sustentabilidade; o estabelecimento de parcerias e a qualificação dos recursos humanos.

O Plano Nacional de Turismo, PNT 1996-1999 (Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, 1996), tem como principais objetivos: (i) a preservação do meio ambiente, (ii) o desenvolvimento sustentável, (iii) a melhoria da qualidade de vida, (iv) o desenvolvimento regional, (v) a geração de divisas e empregos, (vi) a formação de mão-de-obra e de um produto turístico competitivo e (vii) a promoção e incremento do turismo como fonte de renda, de geração de emprego e desenvolvimento sócio-econômico do país. A partir de 1999, o PNT foi reorientado e adequado às estratégias do Governo Federal. Ressalta-se que, em 1996, o turismo, mais uma vez, muda de pasta governamental, e passa para a responsabilidade do Ministério do Esporte e Turismo.

Finalmente, no ano de 2003, é criado o Ministério do Turismo, MTur, momento em que o turismo, em âmbito federal, ganha uma pasta específica para fomento e regulamentação da atividade. Ressalta-se que a Embratur é incorporada ao Ministério e é delineada uma nova estrutura administrativa para a atividade turística no país, sendo que a Embratur fica responsável pela promoção e marketing turístico; a Secretaria

Nacional de Políticas de Turismo, pelo planejamento e articulação, e a Secretaria Nacional de Desenvolvimento do Turismo, pela implantação da infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do turismo.

O PNT (2003-2007) constitui-se em um plano estratégico para orientação do poder público, o setor privado, assim como demais atores envolvidos, no que concerne ao desenvolvimento da atividade turística no país (MTur, 2003). Entre os principais objetivos traçados pelas metas do PNT, até o ano de 2007, enfatiza-se (i) geração de 1,2 milhões de empregos, diretos e indiretos, (ii) atração de 9 milhões de turistas internacionais e (iii) captação de receita cambial de US\$ 8 bilhões.

Ressalta-se que o PNT (2003-2007) preconiza a política pública do turismo realizada de forma descentralizada, orientando, assim, o trabalho equacionado do MTur, do CNTur (instituído novamente em 2003), das dez câmaras temáticas, do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo, Fornatur, os fóruns ou conselhos estaduais de cada uma das unidades da federação, e demais órgãos representativos da atividade turística.

A partir de 2004, estrutura-se o Programa de Regionalização do Turismo Roteiros do Brasil (MTur, 2004), um dos instrumentos de execução do PNT 2003-2007 (MTur, 2003), e posteriormente do PNT 2007-2010 (MTur, 2007). Este programa, ainda está em fase de implementação, mas já obteve bons resultados relacionados à estruturação de roteiros turísticos, com desdobramentos em definição de destinos indutores e de um maior número de investimentos, e, conseqüentemente, melhor estruturação destas áreas. Apesar do aparente sucesso do Programa de Regionalização do Turismo, Beni (2006) estabelece que estão sendo realizadas roteirizações regionalizadas, ao invés do governo investir, realmente, no desenvolvimento sustentável do turismo, através da regionalização. Beni (2006), ainda enfatiza, que não há planos, nem projetos para este fim.

Em 2005, é aprovado o Prodetur-NE II (BNB, 2008b), sendo que o primeiro contrato de financiamento destinou um valor de US\$ 16,6 milhões, onde US\$ 10 milhões financiados pelo BID, através do Banco do Nordeste, BNB, e o restante oriundo de contrapartida dos governos estaduais e federal.

O PNT 2007-2010 tem como mote a inclusão social e como foco, principal, o fortalecimento e expansão do mercado interno do turismo. Visa, também, a continuidade das ações do Ministério e a consolidação do Brasil como um dos principais destinos turísticos no mundo (MTur, 2007). Como metas o PNT, até 2010, estabelece a geração de 1,7 milhões de empregos no setor, o aumento para 217 milhões de viagens no mercado interno, qualificar 65 destinos para o mercado internacional e a geração de US\$ 7,7 bilhões em divisas.

O PNT (2007-2010) é composto por oito macroprogramas, a saber, (i) logística de transportes, (ii) planejamento e gestão, (iii) informação e estudos turísticos, (iv) regionalização do turismo, (v) promoção e apoio a comercialização, (vi) qualificação dos equipamentos e serviços turísticos, (vii) infra-estrutura pública e (viii) fomento à iniciativa privada.

Ressalta-se que o PNT prevê investimentos em infra-estrutura, até 2010, no montante de R\$ 503,90 bilhões – inserido no Programa de Aceleração do Crescimento, PAC, sendo que os investimentos previstos em infra-estrutura, não contabilizam os investimentos do Prodetur e do Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal, Proecotur, ambos provenientes do BID, além dos R\$ 5,63 bilhões destinados pelo MTur, em infra-estrutura turística.

### **3.3 Planejamento do turismo em Minas Gerais: enfoque Ouro Preto**

#### **3.3.1 Estrutura institucional e turismo no Estado de Minas Gerais**

Em Minas Gerais, as primeiras políticas públicas do turismo estiveram relacionadas, diretamente, com o desenvolvimento dos destinos termiais, denominados no estado como “cidades das águas” e, posteriormente, com os destinos culturais, conhecidos como “cidades históricas”.

O valor terapêutico das águas minerais no estado, assim como a demanda turística originada para estes destinos são responsáveis pelo início da história do turismo no Estado de Minas Gerais (Pereira, 1999). As estâncias hidrominerais surgiram por volta de 1875, sendo que ainda hoje têm poder de atração de visitantes, em menor grau se comparado com o turismo do séc. XIX e início dos XX, mas que possuem em suas

águas grande potencial turístico. O poder público, em finais do séc. XIX e início do XX, investiu em melhorias para estas localidades, como por exemplo, com investimentos em saneamento básico e infra-estrutura de apoio. Essas ações públicas podem ser consideradas uma das primeiras em prol da atividade turística de Minas Gerais.

O apogeu do turismo nas “cidades das águas” se deu por volta de 1920 (Silva, 2004). A crise, nas estâncias hidrominerais, ocorreu na década de 40 quando houve uma ascensão do modelo norte-americano de medicina científica, desconsiderando o modelo de tratamento natural, utilizado até então, acrescido da proibição do jogo no país, em 1946, o que acarretou uma diminuição de turistas nas “cidades das águas”.

Importante ressaltar que em 1940 foi instituído o Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda, cuja Divisão de Divulgação abrangia atividade de propaganda, publicidade e turismo.

A partir da década de 50, o poder público destina atenção às “cidades históricas”, realizando investimentos na conservação e restauração do casario histórico. Essas obras eram promovidas diretamente pelo Estado ou através do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Sphan, atual Iphan.

Na década de 60, são criados o Conselho Estadual de Turismo e o Departamento de Turismo, subordinados à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico que têm como objetivo propiciar estímulos fiscais e isenção de impostos para a construção de hotéis no estado. Foram construídos hotéis nas cidades de Mariana, Congonhas, Cordisburgo, Nova Lima e Sabará (Silva, 2004). Ressalta-se que, ainda na década de 60, em específico em 1967, é estabelecida uma legislação que define a possibilidade de criação de planos diretores nos municípios considerados estâncias hidrominerais ou cidades históricas.

Em 1971, o Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social, I PMDES (1972-1976), teve um capítulo destinado à atividade turística. Este plano foi aprimorado com a criação do II PMDES (1976-1979), e, posteriormente, substituído pelo III PMDES, em inícios dos anos 80 e, finalmente, o IV PMDES, em 1983. O Programa Mineiro de Turismo, Promitur (1977-1978), é estabelecido, a partir do II PMDES, sendo que foi

criada, em 1978, a Agência de Desenvolvimento Turístico de Minas Gerais, Adetur-MG, com o intuito de implementar o Promitur.

As “cidades históricas” de MG tomaram um novo impulso na década de 80, momento em que Ouro Preto é reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco. O título destinado a Ouro Preto contribui para a valorização de outros núcleos históricos do estado. Nesta altura, são criados os Circuito do Ouro, Circuito de Santa Bárbara e o Circuito do Diamante.

Em 1983, é criada a Secretaria de Estado de Esportes, Lazer e Turismo, Selt, e é instituído o Sistema Operacional de Esportes, Lazer e Turismo e a Empresa Estadual de Turismo, Turminas. Ressalta-se que a Turminas teve a sua estrutura operante até o ano de 2003.

Na década de 90, é elaborado o Plano Plurianual de Ação Governamental, PPAG (1992-1995), sendo que o turismo é citado na parte do documento sobre as políticas setoriais. Em 1994 é definida a política estadual de turismo por intermédio do Plano Integrado de Desenvolvimento do Turismo em Minas Gerais, Planitur-MG, do Conselho Estadual de Turismo, CET e do Fundo de Assistência ao Turismo, Fastur.

Em 1999, é criada a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais, Setur, através da lei nº 13.341 (1999), tendo por finalidade planejar, coordenar, fomentar e fiscalizar o turismo, objetivando a melhoria da qualidade de vida das comunidades, a geração de emprego e renda e a divulgação do potencial turístico do estado. Ressalta-se que a Turminas foi vinculada à nova Secretaria.

O Estado de Minas Gerais, respaldado pela Política Nacional de Turismo, introduziu a política pública de Circuitos Turísticos (figura 3.1), no ano de 2001. Os circuitos são institucionalizados, através do decreto nº 43.321 de Maio de 2003, que dispõe sobre o reconhecimento dos circuitos turísticos e dá outras providências; da resolução nº 007 de agosto de 2003, a qual vem instituir o certificado de reconhecimento dos circuitos turísticos de MG (Setur, 2003), e da resolução nº 008 de abril de 2008, que estabelece as normas relativas ao certificado (Setur, 2008). De acordo com o primeiro parágrafo do artigo 1º do decreto nº 43.321 de maio de 2003, os Circuitos Turísticos são:





convênios e repasse de cerca de um milhão de reais (Setur, 2006). Importante ressaltar que, anteriormente, o Estado já apoiava o programa, através de ações integradas e complementares ao IER, sendo que no Plano Plurianual de 2004-2007, o mesmo era considerado como um dos projetos estruturantes do turismo em MG.

O Estado de Minas Gerais, de acordo com pesquisas realizadas pela Fundação Instituto de Pesquisa, FIPE; Instituto Brasileiro de Turismo, Embratur, e pelo Ministério do Turismo, MTur (*apud* Setur, 2006), recebeu um fluxo de cerca de 4,2 milhões de turistas, no ano de 2005. Ressalta-se que esta pesquisa contabiliza os turistas nacionais e internacionais. De acordo com os mesmos órgãos de pesquisa, o fluxo turístico no estado, em 1998, foi de 2,6 milhões de turistas. Desta forma, observa-se, que entre 1998 e 2005, houve um crescimento de 61,5% do fluxo turístico em Minas Gerais.

### **3.3.2 Planejamento do turismo em Ouro Preto**

Em nível municipal, o órgão de turismo responsável pela sua administração é a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, sendo que esta está estruturada em três diretorias, a saber, a Diretoria de Turismo, a Diretoria de Indústria e Comércio e a Diretoria de Produção Cultural, e em três assessorias, designadamente, a Assessoria de Eventos, a Assessoria de Promoção Turística e a Assessoria de Projetos.

Atualmente a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo vem desenvolvendo projetos de qualificação dos recursos humanos, entre estes, a qualificação dos artesãos, em parceria com o BID. A referida Secretaria está gerenciando a implantação de dois projetos em parceria com o MTur, a saber, (i) requalificação de uma fábrica de tecidos que será transformada em um centro de eventos, com investimentos na ordem de R\$ 2,6 milhões e (ii) a criação de um Centro de Cultura Afro com investimento inicial de R\$ 200 mil.

Ao contextualizar o planejamento turístico em Ouro Preto, observa-se o seguinte panorama: no que tange à elaboração de planos, constata-se que, em nível local, nunca foi produzido pela administração pública um plano para o turismo. Enfatiza-se que em 1996, a atividade é citada no Plano Diretor, e no período 1994-1996 é elaborado o *Plano de Turismo para Ouro Preto* pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e

Pequenas Empresas, Sebrae. Em relação aos programas, ressalta-se a inserção de Ouro Preto no Programa Estrada Real, em 2000. A respeito dos estudos realizados em Ouro Preto ou nos quais se insere, também, este município, enfatiza-se (i) os inventários da oferta turística, (ii) o Diagnóstico da Estrada Real, (iii) a pesquisa de avaliação de resultados dos meios de hospedagem e A&B e (iv) a análise de fluxo e demanda. Essa breve descrição sobre planos, programas e estudos será mais detalhada no tópico 5.3.1, quando será apresentada a modelação do planejamento turístico neste destino.

Ouro Preto é um dos municípios integrantes do *Circuito do Ouro* e da *Estrada Real*, ambos roteiros turísticos de grande relevância para o desenvolvimento da atividade no Estado de Minas Gerais. Neste contexto, Ouro Preto está inserido nas políticas dos *Circuitos* e no *Programa Estrada Real*, conforme apresentado no tópico 3.3.1. Desta forma, Ouro Preto se beneficia de políticas específicas e de investimentos para suportar as ações do *Circuito* e, também, do *Programa*.

Importante ressaltar que, de acordo com estimativas, a Estrada Real, como um todo, recebeu um fluxo de 2.881.993 turistas, no ano de 2007 (IER e Fiemg, 2008b). Em específico o município de Ouro Preto, a partir de estimativas, recebeu em 2007 um fluxo de 460.088 mil turistas (IER e Fiemg, 2008b).

Uma pesquisa realizada pelo MTur, FGV e Sebrae (2008) avaliou os 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional no Brasil. O estudo de competitividade desses destinos indutores teve como critérios para definição das áreas em análise: (i) todas as Unidades da Federação e suas capitais e (ii) cada Unidade da Federação deveria ter no mínimo um e no máximo cinco destinos indutores de desenvolvimento turístico regional<sup>12</sup>. Como procedimentos metodológicos o estudo definiu cinco macro-dimensões de análise, designadamente, infra-estrutura, turismo, políticas públicas, economia e sustentabilidade, subdivididas em treze dimensões, sendo que para a mensuração de cada uma destas foram utilizados indicadores quantitativos. Para análise dessas macro-dimensões elaborou-se questionários com perguntas objetivas, sendo aplicados nos destinos indutores, de dezembro de 2007 a fevereiro de 2008, por 23 pesquisadores previamente capacitados (MTur, FGV e Sebrae, 2008).

---

<sup>12</sup> Para a escolha dos destinos consideraram-se diversos estudos e pesquisas, entre estes o Plano de Marketing Turístico Internacional, além de levar em conta o resultado do processo participativo do 1º Encontro Nacional do Programa de Regionalização do Turismo, realizado em outubro de 2006, em Brasília.

Definiu-se uma escala de 1 a 100 para mensuração dos quesitos em análise. Em síntese, o 1º nível (0 a 20) representa deficiências no destino, em relação ao elemento em análise, o 2º nível (21 a 40) significa uma situação melhor que a anterior, mas ainda inadequada para a competitividade de um destino, o 3º nível (41 a 60), configura situação regularmente satisfatória, o 4º nível (61 a 80) revela a existência de condições adequadas para o desenvolvimento do turismo e o 5º nível (81 a 100) representa o melhor desempenho que um destino pode alcançar referente ao quesito mensurado. Ressalta-se que para esta pesquisa o 4º nível representa o padrão mínimo de qualidade para a dimensão avaliada, em determinado destino (MTur, FGV e Sebrae, 2008).

A partir de uma análise dos resultados do estudo de competitividade em Ouro Preto (tabela 3.3), destino este considerado um dos 65 destinos indutores do turismo no Brasil, observa-se que a dimensão *aspectos culturais* foi a única em análise a atingir o 5º nível. A cooperação regional, o marketing e os atrativos turísticos foram os elementos que mais se sobressaíram. Em contrapartida, a infra-estrutura geral, os serviços e equipamentos turísticos, o monitoramento e a economia local, todos estes considerados no 3º nível, precisam ser incrementados para tornar o destino mais competitivo. Em uma análise geral, Ouro Preto teve, apenas, uma dimensão no 5º nível, oito no 4º nível e quatro no 3º nível.

Um fator preocupante para Ouro Preto é que a capacidade competitiva relativa à economia local foi avaliada como abaixo da média das não-capitais, e também da média brasileira\*. Aspectos importantes para reverter este quadro são (i) a cooperação regional, com boa avaliação e (ii) a capacidade empresarial, que neste destino possui uma capacidade adequada.

**Tabela 3.3:** Resultados da pesquisa dos destinos indutores – dados de Ouro Preto

Dimensões	Brasil*	Sudeste	Não-Capitais	Ouro Preto
Infra-estrutura geral	63,3	66,7	58,1	59,2
Acesso	58,7	65,1	50,8	62,3
Serviços e equipamentos turísticos	44,3	47,4	35,9	42,9
Atrativos turísticos	57,6	62,8	58,9	75,7
Marketing	37,7	54,8	31,7	75,8
Políticas públicas	50,3	55,4	46,9	66,0
Cooperação regional	48,9	44,4	49,2	77,5
Monitoramento	34,8	46,6	30,0	58,0
Economia local	56,7	58,2	50,9	48,0
Capacidade empresarial	51,0	57,8	35,9	60,2
Aspectos sociais	57,2	58,3	53,5	63,9
Aspectos ambientais	58,2	59,9	55,1	66,1

Dimensões (continuação)	Brasil*	Sudeste	Não-Capitais	Ouro Preto
Aspectos culturais	54,7	61,6	50,8	85,4
<b>Total geral</b>	<b>52,0</b>	<b>56,8</b>	<b>46,7</b>	<b>64,7</b>

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTur, FGV e Sebrae (2008)

**Legenda:** \* o resultado Brasil reflete a amostra das 65 cidades analisadas

Ao analisar as empresas formais do segmento de meios de hospedagem em Ouro Preto e a relação com o número de funcionários (tabela 3.4), conclui-se que, neste setor, a atividade turística é, predominantemente, formada por micro e pequenas empresas. Clarifica-se que as empresas formais são aquelas legalmente registradas nos órgãos competentes. A relação trabalhadores por empresa se mantém no patamar de aproximadamente cinco trabalhadores por empresa, durante o período em análise.

**Tabela 3.4:** Empresas e trabalhadores no setor de turismo – Ouro Preto (2001-2006)

Anos	Empresas formais do segmento de meios de hospedagem	Trabalhadores no segmento de meios de hospedagem	Relação trabalhadores por empresa
2001	70	392	5,6
2002	72	387	5,4
2003	68	402	5,9
2004	79	441	5,6
2005	90	460	5,1
2006	92	460	5,0

Fonte: Elaboração própria, Alvares, D. e Coelho, F., a partir da base de dados da Rais (2007)

Ao refletir sobre a disponibilidade de vôos para o aeroporto mais próximo de Ouro Preto, o Aeroporto de Confins, observa-se que apesar da capacidade de Ouro Preto em atrair turistas internacionais<sup>13</sup>, somente, este ano, com a operação da companhia aérea TAP que foi criada uma ponte aérea entre Belo Horizonte e Portugal, *i.e.*, com um vôo ligando o Estado de Minas Gerais diretamente à Europa. Já houve outros vôos diretos, como um da Air France, interligando Belo Horizonte a Paris, atualmente inativa. Importante ressaltar que este vôo da TAP tem trazido mais turistas europeus para o Estado de Minas Gerais. Enfatiza-se também que há vôos diretos de Belo Horizonte para países da América do Sul, que são operados pelas companhias áreas Gol, Lan Chile e Aerolineas Argentinas.

<sup>13</sup> Como exemplo, pode-se citar os turistas franceses, sendo que há um grande interesse e fascínio, de grande parte destes, pelo barroco mineiro, e em especial, interesse em conhecer Ouro Preto, por abrigar muitas obras de Aleijadinho (1738-1814), famoso escultor brasileiro, entre outros artistas.

### **3.4 Planejamento do turismo na Bahia: enfoque Salvador**

#### **3.4.1 Estrutura institucional e o turismo no Estado da Bahia**

Ao analisar a evolução do turismo no Estado da Bahia, destacam-se alguns marcos históricos que datam do final da década de 30, com a construção de um hotel-cassino e a crescente chegada de navios com turistas em Salvador. Já na década de 50, o governo do estado constrói um hotel de grande porte.

Em 1951, a prefeitura de Salvador cria um setor de divulgação e turismo dentro da Diretoria de Arquivo, Divulgação e Estatística, e estabelece uma taxa municipal de turismo. Já em 1953 este setor ganha *status* de Diretoria Municipal de Turismo, e posteriormente, Superintendência de Turismo de Salvador, Sutursa.

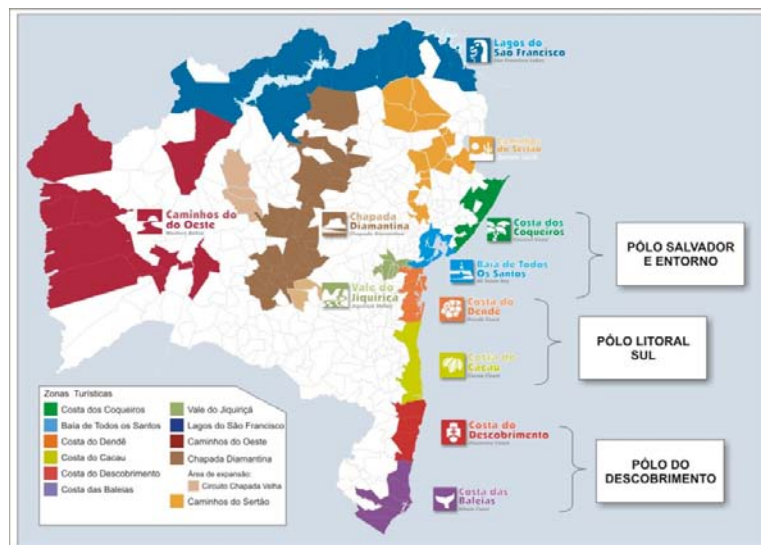
No período compreendido entre 1959 e 1962, o turismo é inserido no Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia, Plandeb, passando a fazer parte, pela primeira vez, do planejamento público (Silva, 2001), no entanto, as metas traçadas não foram implementadas.

No ano de 1966, é criado o Departamento de Turismo, vinculado à Secretaria de Assuntos Municipais e Urbanos e, em 1968, é estabelecido o primeiro órgão responsável pelo fomento do turismo na Bahia, a Empresa de Turismo da Bahia, Bahiatursa. A Bahiatursa é um órgão atuante até os dias de hoje, sendo responsável pela implantação de políticas públicas que visam o incremento da atividade no estado. Durante as quarenta décadas de atuação, a Bahiatursa tem papel fundamental, no atual estágio de desenvolvimento do turismo na Bahia.

Na década de 70, o governo cria o Conselho Estadual de Turismo, CET, e estabelece a Coordenação de Fomento ao Turismo, sendo que estes dois órgãos agregados à Bahiatursa constituem o Sistema Estadual de Turismo. Ainda nesta década, em 1972, é relevante ressaltar a criação de um Plano de Turismo do Recôncavo Baiano. Alguns anos depois, são criados mais dois órgãos, a saber o Bahia Convenções, Conbahia, e o Empreendimentos Turísticos da Bahia, Emtur, sendo o primeiro responsável pela gestão do Centro de Convenções da Bahia, e o segundo pelo fomento da rede hoteleira no estado.

Em 1991, conforme já mencionado, foi elaborado o Prodetur-NE. Este programa foi responsável pela estruturação turística do estado, com grandes investimentos em saneamento básico, infra-estrutura (aeroviária, rodoviária/viária, hidroviária), além do investimento na recuperação do patrimônio cultural. Os investimentos públicos em infra-estrutura na Bahia, no período de 1995 a 2004, atingiram o montante de 2,2 bilhões de reais (SCT, 2005a). Ressalta-se que, no ano de 1995, é criada a Secretaria da Cultura e Turismo do Estado da Bahia, SCT, tendo como enfoque o desenvolvimento desses dois setores estratégicos para a economia do estado.

No início da década de 90, a Bahiatursa (1992), definiu *zonas turísticas* para o Estado da Bahia (figura 3.2), sendo que atualmente são onze *zonas* delimitadas, a saber, Baía de Todos os Santos, Caminhos do Oeste, Chapada Diamantina, Costa das Baleias, Costa do Cacau, Costa do Dendê, Costa do Descobrimento, Costa dos Coqueiros, Lagos do São Francisco, Vale do Jiquiriçá, e Sertão. Enfatiza-se que cada duas *zonas* compõem um *pólo*, a cidade de Salvador, em específico, se insere no *Pólo Salvador e Entorno*, composto pelas zonas: Costa dos Coqueiros e Baía de Todos os Santos.



**Figura 3.2:** Zonas/Pólos turísticos da Bahia  
Fonte: SCT, 2006

No ano de 2003, é importante ressaltar a criação do Programa Bahia Qualitur, um programa de certificação do setor do turismo na Bahia. Na fase inicial de implantação deste programa, no período de 2003 a 2005, foram contempladas 192 empresas, sendo 58 empresas certificadas da Zona Turística Baía de Todos os Santos (SCT, 2005b).

Ainda em 2003, é elaborado o *Plano Século XXI Consolidação do Turismo* com as estratégias turísticas do estado para o período 2005-2020. Elabora-se, também, o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável, Pdits - *Pólo Salvador e Entorno*, que compreende as zonas turísticas Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros (SCT, Suinvest e Bahiatursa, 2003), e em 2004, os Pdits da Costa do Cacau e Costa do Dendê, são aprovados.

Destaca-se, no ano de 2006, a criação da Secretaria de Estado de Turismo da Bahia (LEI nº 10.549, 2006), a partir da reestruturação da organização da administração pública do poder executivo do Estado da Bahia.

De acordo com Gaudenzi (2001 apud Garrido, 2002) a Bahia, em sua trajetória de desenvolvimento do turismo, definiu quatro grandes estratégias, a saber, (i) o Plano de Turismo do Recôncavo Baiano, onde foram definidas as bases para o desenvolvimento do turismo em Salvador e seu entorno, (ii) os Caminhos da Bahia (1979), estratégias as quais pretendiam a descentralização do turismo no estado, (final da década de 70, início da década de 80, 65% do fluxo turístico se concentrava em Salvador), (iii) o Prodetur-BA com investimentos pesados em infra-estrutura, capacitação dos recursos humanos e ações em marketing e (iv) o *Cluster* de Entretenimento da Bahia (lançado em 2000), o qual propõe a integração e o fortalecimento das Instituições e atores ligados a atividade turística com objetivo de aumentar a competitividade.

Segundo a SCT (2005b), entre o período de 1991 a 2005, o investimento do poder público nas zonas descritas foi de cerca de 2 bilhões de dólares. Ainda de acordo com a SCT, a *Baía de Todos os Santos*, zona na qual se insere Salvador, contabilizou, no período referido, o montante de 874 milhões de dólares investidos.

De acordo com Góes (2002), o turismo tem se destacado na Bahia, na última década, e uma série de ações vem contribuindo para sua evolução, entres estas, (i) investimentos em infra-estrutura, (ii) capacitação dos recursos humanos, (iii) requalificação de atrativos turísticos, como por exemplo, o Pelourinho, (iv) aumento da capacidade de atração de investimento estrangeiro, (v) construção de novos centros de convenções e (vi) criação de novos *pólos* turísticos no estado, com recursos do Prodetur-NE.

A baixa qualificação da oferta de serviços, o preço baixo, a falta de diferenciação, a incipiência de estratégias sofisticadas, assim como o foco na quantidade e não na qualidade, são alguns impasses enfrentados pelo Estado da Bahia para o desenvolvimento do turismo (Monitor Group *apud* Góes, 2002). Algumas localidades baianas, entre estas, Itacaré, tentam se posicionar e ir contra esta corrente, disponibilizando produtos e serviços diferenciados. No entanto, a realidade da maioria dos destinos turísticos da Bahia enfrentam o cenário descrito por Góes (2002).

Ao analisar o fluxo turístico na Bahia (tabela 3.5) e sua relação com a receita (tabela 3.5), pode-se perceber que o gasto *per capita* vem se reduzindo. No período em análise, 1991 a 2004, observa-se que houve um crescimento do fluxo turístico de quase 1 vez e meia.

**Tabela 3.5:** Fluxo turístico na Bahia (1991-2004)

Ano	Fluxo (em milhões)
1991	1,98
1992	2,16
1993	2,58
1994	2,83
1995	2,83
1996	3,33
1997	3,62
1998	3,75
1999	4,04
2000	4,15
2001	4,14
2002	4,43
2003	4,71
2004	4,79

Fonte: elaboração própria, a partir de dados da SCT (2005b)

A receita turística na Bahia (tabela 3.6) teve um crescimento significativo de 1991 a 1996, sendo que a receita gerada, no ano de 1996, foi quase 3 vezes maior que a do ano de 1991. Em 1997, houve o início de um período de retração na receita, sendo que somente em 2003 a receita atingiu um patamar maior que o alcançado em 1998. Em um contexto geral, este cenário representa que a receita de 1999 a 2002 se manteve em patamares menores ao desejado, e 2003 e 2004 teve um aumento, mas não superior ao ano de 1996 que foi, durante o período em análise, o ano que obteve a melhor receita.



**Tabela 3.6:** Receita turística na Bahia (1991-2004)

Ano	Receita (em milhões US\$)
1991	379,4
1992	443,6
1993	509,6
1994	656,0
1995	975,4
1996	1.122,3
1997	1.088,9
1998	1.024,9
1999	904,8
2000	954,3
2001	844,0
2002	916,6
2003	1.041,2
2004	1.093,2

Fonte: elaboração própria, a partir de dados da SCT (2005b)

A partir da análise do aumento do fluxo e do cenário referente à receita turística, é possível ratificar a conclusão acima apresentada, a respeito da redução do gasto *per capita* dos turistas na Bahia, no passar dos anos.

### 3.4.2 Planejamento do turismo em Salvador

Em Salvador, em nível municipal, o órgão responsável pela atividade turística é a Empresa de Turismo de Salvador, Emtursa, que foi criada em 1986. A Emtursa tem como missão fomentar as atividades turísticas, promovendo Salvador como destino nacional e internacional, oferecendo aos visitantes e à comunidade infra-estrutura e serviço de qualidade, gerando emprego e renda para o município. O objetivo estratégico geral da Emtursa é tornar Salvador o primeiro destino no ranking do turismo nacional (Emtursa, 2005). A partir da análise da atuação da Emtursa na gestão do destino de Salvador, observa-se que a mesma não é eficaz. Este órgão se preocupa mais com a organização do carnaval e eventos culturais, do que com o planejamento e implementação de um estrutura eficaz para o desenvolvimento do turismo a nível municipal. Ressalta-se que a missão e o objetivo estratégico da Emtursa não serão alcançados se esta Instituição não ampliar o foco de ação e não dedicar mais atenção ao planejamento turístico do destino.

Ao analisar o planejamento do turismo em Salvador, observa-se que nunca houve um plano de turismo, em nível local. Ressalta-se que Salvador se insere em dois importantes planos, citados no tópico 3.4.1, o Pdits – Pólo Salvador e Entorno, e o *Plano Século XXI Consolidação do Turismo*. Em relação aos programas é necessário, mais uma vez, enfatizar que Salvador se insere no Prodetur-NE I (BNB, 2008a) e o Prodetur-NE II (BNB, 2008b). A respeito dos estudos, observa-se que há pesquisas encomendadas pelo poder público, as quais são a base para o desenvolvimento do Prodetur-NE, e ainda, inventário da oferta turística, pesquisas permanentes e banco de dados de informações turísticas. Ressalta-se que esta breve descrição sobre planos, programas e estudos, será mais detalhada no tópico 5.4.1, quando será apresentada a modelação do planejamento turístico em Salvador.

A expansão do turismo em Salvador se deu de forma gradual, das áreas mais centrais e de alguns pontos da Baía de Todos os Santos, para as áreas do litoral norte (Queiroz, 2005). Ainda segundo Queiroz (2005), o governo estadual é o principal condutor do processo turístico em Salvador, agindo, em diversos momentos, de maneira autoritária e sem estimular a participação da comunidade, sendo que através da iniciativa do governo de estado, o turismo em Salvador cresceu e atingiu patamares até, então, inimagináveis. No entanto, Queiroz (2005) alerta que a gestão pública estadual em Salvador depara-se com problemáticas, as quais para serem superadas, necessita-se equacionar o plano econômico, ao social, ambiental e territorial.

A partir da análise dos resultados do estudo de competitividade realizado pelo MTur, FGV e Sebrae (2008), em Salvador (tabela 3.7), um dos 65 destinos indutores do turismo no Brasil, é possível perceber que a capacidade competitiva, no que tange à atividade turística, é superior à média nacional\*. Neste sentido, é importante ressaltar alguns dos aspectos avaliados, entre eles, a capacidade empresarial, o acesso, os aspectos culturais e os atrativos turísticos, que se encontram no 5º nível, *i.e.*, o melhor posicionamento que o destino pode atingir em relação aos quesitos em análise. As seguintes dimensões: marketing, economia local, infra-estrutura geral e aspectos ambientais, também, merecem destaque, com boa pontuação (integrantes do 4º nível), sendo que todos estes se encontram acima da média das capitais. A única dimensão em análise mensurada como regularmente satisfatória (3º nível) foi o monitoramento. Em

síntese, Salvador teve quatro dimensões em análise no 5º nível, oito no 4º nível e apenas uma no 3º nível.

Ao analisar a dimensão monitoramento, ressalta-se que nas pesquisas dos 65 destinos indutores nenhum destino atingiu o 5º nível e apenas seis se enquadraram no 4º nível (MTur, FGV e Sebrae, 2008). Este fato não justifica o índice regularmente satisfatório para esta dimensão em Salvador, no entanto, representa a realidade global dos destinos brasileiros. Enfatiza-se, ainda, certo estranhamento a respeito deste resultado, em específico, visto ao número representativo de estudos de oferta e demanda, assim como a organização dos dados estatísticos e do setor de pesquisas em turismo em Salvador, na figura da Bahiatursa e da SCT, sendo que estes foram os indicadores de análise utilizados para mensurar a dimensão monitoramento. No entanto, não foi possível ter acesso aos questionários aplicados e/ou aos resultados pormenorizados para diagnosticar, ao certo, o motivo dessa mensuração.

**Tabela 3.7:** Resultados da pesquisa dos destinos indutores – dados de Salvador

Dimensões	Brasil*	Nordeste	Capitais	Salvador
Infra-estrutura geral	63,3	60,2	70,5	77,1
Acesso	58,7	53,5	69,9	86,7
Serviços e equipamentos turísticos	44,3	39,2	56,1	65,6
Atrativos turísticos	57,6	57,7	55,8	84,6
Marketing	37,7	34,6	46,3	70,5
Políticas públicas	50,3	47,9	55,0	60,3
Cooperação regional	48,9	51,4	48,6	67,6
Monitoramento	34,8	28,4	41,6	43,3
Economia local	56,7	50,8	64,7	70,0
Capacidade empresarial	51,0	45,1	72,1	90,9
Aspectos sociais	57,2	56,5	62,5	69,1
Aspectos ambientais	58,2	56,5	62,6	71,5
Aspectos culturais	54,7	52,3	60,2	84,8
<b>Total geral</b>	<b>52,0</b>	<b>48,9</b>	<b>59,3</b>	<b>73,8</b>

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTur, FGV e Sebrae (2008)

**Legenda:** \* o resultado Brasil reflete a amostra das 65 cidades analisadas

Ao refletir sobre as empresas formais do segmento de meios de hospedagem em Salvador e a relação com o número de empregados, é possível estabelecer, que neste setor, a atividade turística é formada por micro e pequenas empresas. A relação trabalhadores por empresa, durante o período em análise, passou de cerca de 15 empregados por empresa, em 2001, para aproximadamente 12, em 2006.

**Tabela 3.8:** Empresas e trabalhadores no setor de turismo – Salvador (2001-2006)

Anos	Empresas formais do segmento de meios de hospedagem	Trabalhadores no segmento de meios de hospedagem	Relação trabalhadores por empresa
2001	365	5.422	14,9
2002	365	5.110	14,0
2003	397	5.186	13,1
2004	452	6.070	13,4
2005	449	5.872	13,1
2006	522	6.448	12,4

Fonte: Elaboração própria, Alvares, D. e Coelho, F., a partir da base de dados da Rais (2007)

O fluxo turístico em Salvador no período de 1991 a 2004 (tabela 3.9), representa um crescimento de 100% em apenas treze anos. Importante ressaltar que Salvador é uma cidade que possui grande capacidade de atração de turistas internacionais.

**Tabela 3.9:** Fluxo turístico em Salvador (1991-2004)

Ano	Fluxo (em milhões)
1991	1,14
1992	1,03
1993	1,23
1994	1,35
1995	1,41
1996	1,71
1997	1,75
1998	1,71
1999	1,84
2000	2,01
2001	1,92
2002	2,06
2003	2,19
2004	2,28

Fonte: elaboração própria, a partir de dados da SCT (2005b)

A receita turística em Salvador, no período 1991-2004, pode ser representado pela tabela 3.10. Ressalta-se que o ano de 1996 teve uma receita cerca de 2 vezes maior que a de 1991, e que em 1997, teve uma primeira retração. Durante o período de 1998 a 2004 a receita anual foi inferior a alcançada em 1996, mas já em 2004 há uma recuperação significativa, ao período de retração.

**Tabela 3.10:** Receita do turismo em Salvador (1991-2004)

Ano	Receita (em milhões US\$)
1991	194,1
1992	246,5
1993	283,1
1994	364,4

Ano	Receita (em milhões US\$) (continuação)
1995	541,9
1996	623,5
1997	604,9
1998	569,4
1999	502,6
2000	520,0
2001	469,6
2002	509,2
2003	578,4
2004	607,3

Fonte: elaboração própria, a partir de dados da SCT (2005b)

Ao analisar as redes de acesso aéreo a Salvador é relevante citar que há vôos diretos de outros países para esta localidade há muitos anos. Atualmente, em operação, cita-se, entre outros, os vôos Paris-Salvador e Miami-Salvador, ambos operados pela TAM, Madrid-Salvador (Air Europa), Frankfurt-Salvador (Condor), Lisboa-Salvador (TAP), assim como vôos operados na América do Sul, pelas Linhas Aéreas Gol e TAM.

### **3.5 Avaliação dos fatores determinantes do planejamento turístico: uma análise empírica em Ouro Preto e Salvador**

A partir dos problemas que afetam o planejamento integral do turismo proposto por Boullón (2005), apresentados no tópico 2.2.1, acrescido da análise teórica sobre o planejamento do turismo estabelecida por alguns autores, entre eles, Inskip (1994), Gunn (1994), Molina e Rodrigues (2001), Costa (2001), Ruschmann (2001) e Baptista (2003), é possível estabelecer alguns fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico (quadro 3.1) de um destino.

A partir da definição de alguns dos fatores fundamentais do planejamento turístico, é possível refletir sobre o tipo e a forma de planejamento estabelecida, assim como realizar uma comparação entre processos de planejamento turístico distintos. A resposta originada das indagações estabelecidas pelos fatores determinantes, entre eles, se o planejamento se fundamenta em bases sólidas de pesquisa, se há tendência pró-ativa, e se a gestão e a implementação são eficazes, possibilitarão a definição de alguns dos motivos para o desempenho do desenvolvimento turístico em um determinado destino turístico.

**Quadro 3.1:** Fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico

<b>Fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico</b>
Diagnóstico com estudos de base fundamentados;
Pró-ativo;
Visão de futuro;
Estratégias em função das metas;
Adequação oferta x demanda;
Princípios sustentáveis;
Gestão e implementação eficazes;
Avaliação do processo de planejamento.

Fonte: Elaboração própria, 2008

As análises dos fatores descritos extrapola a análise do planejamento, tendo como intenção enfatizar a importância da gestão, implementação e avaliação, assim como ressaltar a relevância dos planos-processo, tema detalhado no tópico 2.6.1, onde há uma associação entre planejamento e ação. A análise dos fatores determinantes possibilita um exercício reflexivo que contribui para o entendimento de processos de desenvolvimento turístico, constituindo-se, assim, em um método de análise que pode ser aplicado a diversos contextos de planejamento turístico.

Os oito fatores determinantes elencados podem ser parametrizados em uma escala de 0 a 5, onde o valor máximo possível atingindo por um destino é de 40 pontos. A atribuição de 40 pontos resulta dessa escala ponderada para os oito fatores determinantes. A pontuação atribuída a escala (0 - péssimo, 1- ruim, 2 - razoável, 3 - bom, 4 - muito bom e 5 - excelente) contribui para a análise dos fatores, sendo que quanto mais próximo dos 40 pontos, maior sucesso no planejamento turístico, atingido pelo destino. Os fatores determinantes para o sucesso do planejamento em Ouro Preto e Salvador são mensurados, a partir desta escala proposta, a qual reflete valores possíveis, sendo que esses fatores de análise são passíveis de comparação nas cidades de Ouro Preto e Salvador.

Ao analisar de forma empírica os fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico nos dois destinos objeto de estudo, Ouro Preto e Salvador, na última década, é possível tecer algumas considerações. O planejamento turístico, em ambos destinos, se baseia em diagnósticos, apesar que o banco de dados, em Salvador, está mais bem

estruturado que, em Ouro Preto. Este fato foi evidenciado durante a coleta de dados na pesquisa de campo, o que reflete as informações apresentadas neste capítulo, onde Salvador, assim como a Bahia, possuem mais dados estatísticos e informações turísticas, que Ouro Preto e Minas Gerais. Desta forma, no que concerne ao fator determinante: diagnósticos com estudos de base bem fundamentados, qualifica-se Ouro Preto com *bom* - pontuação 3 na escala em análise, e Salvador com *excelente* - pontuação 5.

Nos dois destinos os gestores agem, na maioria das vezes, de forma pró-ativa, com estruturação do produto turístico e implementação de políticas/planos/programas, no entanto, pode ser observado, em ambas, ações emergenciais em relação ao patrimônio. Um dos exemplos de ações emergenciais em Ouro Preto é a circulação de automóveis no centro histórico desta cidade e toda a problemática envolvente, sendo que as poucas políticas definidas e aplicadas até o momento, não são eficazes. Ainda neste âmbito, observa-se que cada vez que ocorre um incidente relacionado à falta de regulamentação adequada, o Estado age em prol de resolver situações isoladas. Em Salvador, pode-se citar a atuação dos gestores do Estado em relação ao Pelourinho, o qual passou por um processo de requalificação, mas, no entanto, devido à falta de permanente acompanhamento e realização de ações preventivas, esta parte do centro histórico de Salvador enfrenta problemas visíveis na paisagem urbana do casario edificado. Ainda referente ao Pelourinho, enfatiza-se duas questões (i) a descontinuidade de programas culturais que mantinham o “centro vivo” à noite e (ii) a falta de segurança na região, onde não há uma política eficaz de policiamento. Devido as ações não serem, sempre, pró-ativas e pelos poréns aqui apresentados, estabelece-se a qualificação *boa*, 3 na escala em análise, para ambos destinos.

A visão de futuro, no que tange ao aspecto visionário estabelecido entre metas e projeções de longo prazo, é mais clara e bem definida, em Salvador, que, em Ouro Preto. O que fundamenta esta argumentação é o fato do governo da Bahia ter realizado estudos prospectivos, nos quais se insere a cidade de Salvador, com a definição de cenários - hipóteses: fraca, média e forte, no que tange ao fluxo e à receita turística. Nestes estudos são definidas as metas do turismo na Bahia de 2005 a 2020 para o cenário forte, tabela 3 (anexos), e são realizadas projeções de 2001 a 2020, tabela 4 (anexos), acrescido da elaboração do Plano *Século XXI Consolidação do Turismo*, com

definição de metas a longo prazo e indicadores de mensuração, conforme descrito no tópico 3.4.2. Um dos prováveis fatores de base que contribui para essa diferenciação em relação à visão de futuro nos destinos, está relacionada com o banco de dados de informações turísticas em Ouro Preto, que reflete uma das problemáticas enfrentadas pelo Estado de Minas Gerais. Sem conhecimento de base aprofundado é complicada a definição de visão, *i.e.*, um diagnóstico bem elaborado fundamenta os prognósticos e orienta a visão de futuro. Neste âmbito e pela argumentação apresentada, avalia-se Ouro Preto com *bom*, pontuação 3, e Salvador com *excelente*, pontuação 5.

As estratégias implementadas nos destinos em análise, através das políticas públicas, como, por exemplo, a dos *Circuitos* em Minas Gerais e a de *Pólos* na Bahia, são delineadas em função das metas. Este aspecto é de fácil identificação, sendo o único fator determinante, entre os oito em avaliação, onde os dois destinos tratam com clareza e eficiência, sendo mensurado, então, como *excelente*, com pontuação 5 na escala definida.

A adequação oferta  $\times$  demanda pode ser percebida em ambas, a partir dos investimentos em meios de hospedagens refletidos pelo aumento do número de UH, conforme apresentado nos itens 5.3.3 e 5.4.3 e da criação de novos produtos, descrito nos tópicos 5.3.4 e 5.4.4. Em síntese, há investimento no incremento e na requalificação da oferta para atender e fomentar o aumento da demanda. No entanto, é importante ressaltar dois aspectos: (i) em Salvador, a demanda<sup>14</sup> ainda tem de ser mais bem trabalhada, fato evidenciado pelas taxas de ocupação, apresentadas no tópico 5.4.3, e (ii) em Ouro Preto, a partir de análise empírica, observa-se, também, que é necessário fomentar a demanda turística. Neste destino, em específico, conforme referido no tópico 1.5, não há registro de taxas de ocupação o que dificulta a adequação oferta  $\times$  demanda, assim como um maior conhecimento destas relações. Para o fator em análise, avalia-se Ouro Preto com *bom*, pontuação 3, e Salvador com *muito bom*, pontuação 4.

Os gestores públicos, ao definirem o planejamento turístico em Ouro Preto e Salvador, deveriam investir mais em estudos de capacidade de suporte e em análise de satisfação da comunidade. Apesar disso, observa-se que, em ambas, o planejamento é cada vez

---

<sup>14</sup> Outro aspecto que vem confirmar a necessidade de destinar maior atenção a demanda turística em Salvador, se deve ao fato que, no início de 2007, houve uma retração do fluxo turístico (Rotas Turismo, 2007), com redução da taxa de ocupação dos meios de hospedagem.



mais participativo, sendo que a inserção das comunidades locais é uma das bases da sustentabilidade. As políticas dos *Circuitos*, em Ouro Preto, e a de *Zonas/Pólos de Turismo*, em Salvador; a formação de Conselhos Municipais de Turismo, Comtur, e as ações implementadas pelas Secretarias Municipais, se atêm a sustentabilidade. Conforme apresentado no tópico 2.3, a prática dos princípios éticos/sustentáveis, ainda não foi operacionalizada. Neste sentido, qualifica-se ambas com pontuação 3, *bom*.

Em uma análise geral, a gestão do turismo e a implementação das ações nos destinos em análise não podem ser definidas, totalmente, como eficazes, visto ainda haver *gaps* no processo. A falta de continuidade política é outra vertente presente na gestão pública brasileira que merece ser destacada, sendo que esta incide diretamente na gestão turística. A definição de indicadores de análise é fundamental para uma gestão eficaz do turismo. Neste aspecto, percebe-se um avanço de Salvador em relação a Ouro Preto, visto o documento *Século XXI Consolidação do Turismo* apresentar os indicadores de análise para cada uma das metas a serem cumpridas. A necessidade de controlar a implementação e, realmente, mensurar o que foi realizado é fundamental. Neste âmbito, atribui-se a Ouro Preto pontuação 3 (*bom*), e Salvador a pontuação 4 ( *muito bom*).

Ao analisar o fator determinante: avaliação do processo de planejamento, observa-se que a grande questão enfrentada pelos destinos em análise é a falta de avaliação permanente do processo turístico, com retroalimentação do sistema. O *feedback* é fundamental para dar continuidade e/ou início a novos processos. Pelo que se refletiu nesta análise, pode-se concluir que Salvador tem aprendido mais que Ouro Preto com a experiência anterior. Qualifica-se, assim, Ouro Preto com *bom*, pontuação 3, e Salvador com *muito bom*, pontuação 4.

A partir da aplicação dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento para as cidades de Ouro Preto e Salvador (quadro 3.2), observa-se um melhor desempenho em Salvador, com 33 pontos, em contrapartida de Ouro Preto, com 26 pontos.

**Quadro 3.2:** Aplicação dos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico em Ouro Preto e Salvador

Fatores determinantes	Ouro Preto	Salvador
Diagnóstico com estudos de base fundamentados;	3	5
Pró-ativo;	3	3
Visão de futuro;	3	5
Estratégias em função das metas;	5	5
Adequação oferta x demanda;	3	4
Princípios sustentáveis;	3	3
Gestão e implementação eficazes;	3	4
Avaliação do processo de planejamento.	3	4
<b>Total</b>	26	33

Fonte: Elaboração própria, 2008

Escala					
0- Pésimo	1- Ruim	2- Razoável	3- Bom	4-Muito bom	5- excelente

Fonte: Elaboração própria, 2008

Em resumo, o planejamento turístico em Salvador tem atingido um maior êxito que em Ouro Preto. O melhor desempenho do planejamento turístico em Salvador reflete um maior amadurecimento da gestão pública estadual e municipal. Provavelmente este resultado se deve entre outros fatores, ao histórico do planejamento turístico a nível municipal, que começa em Ouro Preto mais tardiamente que em Salvador.

### 3.6 Síntese

O principal foco deste capítulo foi a contextualização do cenário turístico, no qual se inserem os destinos em análise, Ouro Preto e Salvador. Desta forma, analisou-se, a princípio, o planejamento turístico no Brasil. Apresentou-se alguns dados macros sobre a economia do turismo no país e uma breve retrospectiva sobre as políticas de turismo, a partir de finais da década de 30, do séc. XX à atualidade. Desde os antecedentes das políticas de turismo e da criação de Instituições regulamentadoras da atividade, observa-se que somente, a partir da década de 90, o turismo começa a ser encarado de forma mais profissional. Neste âmbito, a criação do Ministério de Turismo, em 2003, é um marco para a atividade no país. Importante salientar que a atividade turística, no Brasil, é planejada de forma sistemática há poucos anos. O que indica que ainda há um caminho a trilhar para atingir a maturidade na gestão pública da atividade turística.

Na sequência, apresentou-se, de forma sucinta, os principais órgãos e acontecimentos relativos ao planejamento e as políticas públicas do turismo, em Minas Gerais, e, em seguida, em Ouro Preto. Destaca-se a atuação da Turminas, da década de 80 até o ano de 2003, e a criação da Setur, em 1999, como Instituições relevantes para o turismo em MG. Outro aspecto que merece destaque, é a criação da política pública *Circuitos Turísticos*, política esta, que não sofreu descontinuidade, e que é uma das responsáveis por melhorias efetivas do turismo em diversas localidades do estado.

Ainda em MG, é fundamental estabelecer que apesar de ter sido identificado o potencial turístico das “cidades históricas”, a partir da década de 50 do séc. XX, e algumas destas terem ganho reconhecimento mundial, na década de 80, com o título de Patrimônio Cultural da Humanidade destinado a Ouro Preto, em 1980, seguido do mesmo título as cidades de Congonhas do Campo, em 1985, e Diamantina, em 1999, o poder público não conseguiu inserir, efetivamente, estes destinos em rotas de turismo internacional. O que se pretende considerar é que nestes cerca de 60 anos da identificação do potencial para o turismo cultural à atual fase de desenvolvimento deste segmento no estado, ainda há um certo amadorismo na gestão e implementação destes destinos.

Ao discorrer sobre a atividade em Ouro Preto, observa-se a falta de dados turísticos na localidade, o que indica a incipiência de estudos e análises sobre a atividade, nesta localidade. Neste âmbito, é necessário destacar os estudos recentes sobre os 65 destinos indutores do turismo no país. A partir destes, pretende-se diagnosticar a realidade de uma gama de fatores que incidem sobre a atividade turística, e na sequência incrementar a localidade, em prol de transformá-la em um destino competitivo. Os resultados em Ouro Preto indicam que há melhorias a serem realizadas para alcançar um nível de competitividade, sendo que das treze dimensões em análise, o destino se destacou nos aspectos culturais, que foi a única a atingir o nível mais alto na análise em questão, e a cooperação regional, o marketing e os atrativos turísticos, mensurados com condições adequadas para desenvolvimento da atividade turística. Em contrapartida, quatro dimensões, designadamente, a infra-estrutura geral, os serviços e equipamentos turísticos, o monitoramento e a economia local, foram mensuradas como regularmente satisfatória.

Em seguida, debateu-se sobre o planejamento e as políticas públicas no Estado da Bahia, e em Salvador. No estado em análise, destaca-se a atuação da Bahiatursa, desde a década de 70 à atualidade. Outro aspecto de extrema relevância para o desenvolvimento do turismo no estado foi a implementação do Prodetur-BA (SCT, 2005b). Destaca-se, ainda, a criação da SCT, em 1995, assim como a política pública *Zonas/Pólos Turísticos*, no início da década de 90, e os planos, Pdots – Pólo Salvador e Entorno e o Século XXI Consolidação do Turismo, ambos em 2003. Os gestores do turismo na Bahia começaram a se preocupar com as estatísticas e controle de dados, desde finais da década de 80 e início dos anos 90, o que reflete a existência de um banco de dados, entre estes, receitas turísticas e número de turistas, que possibilita mensurar, avaliar, diagnosticar e analisar, ao certo, o cenário atual e definir metas/estratégias de atuação. Ao analisar o turismo em Salvador, esta mesma organização e preocupação em relação aos dados em turismo pode ser identificada.

Em Salvador, os resultados da pesquisa dos destinos indutores apresentam um cenário favorável à localidade. Em uma análise geral, observa-se que a capacidade competitiva de Salvador é superior à média nacional, e que a localidade possui maior orientação à internacionalização do que outros destinos indutores do país. Ressalta-se alguns aspectos nos quais Salvador mais se sobressaiu, a saber, a capacidade empresarial, o acesso, os aspectos culturais e os atrativos turísticos, integrantes do nível mais alto em análise. Outras dimensões em destaque são marketing, economia local, infra-estrutura geral e aspectos ambientais, sendo que apenas uma dimensão foi mensurada como regularmente satisfatória, a saber, o monitoramento.

Por fim, apresentou-se a concepção, os elementos de análise e a pontuação atribuída aos fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico. Aplicou-se este método de avaliação a Ouro Preto e Salvador, na última década, sendo que Salvador revelou um maior êxito nesta análise que Ouro Preto, o que reflete melhor desempenho do planejamento turístico em Salvador no período em análise.

## Capítulo 4. Modelação para Áreas em Desenvolvimento Turístico

### 4.1 Introdução

Neste capítulo, pretende-se discorrer sobre a concepção teórica e os parâmetros para elaboração do *Modelo de Análise do Processo Turístico*. Esclarece-se que o MAPT foi concebido, a partir (i) dos modelos de base, a saber, Butler (1980) e Lourenço (2003), (ii) do estado da arte de turismo e ciclos de vida, conforme estabelecido no capítulo 2 e (iii) da análise dos fatores determinantes para o sucesso do planeamento turístico, acrescido da contextualização do planeamento, das políticas públicas e da estrutura institucional do turismo nas cidades objeto desta investigação, de acordo como debatidas no capítulo 3. Ressalta-se que os pesquisadores, referenciados no capítulo 2, são fontes principais de suporte para o modelo proposto, e que o conhecimento adquirido pelo levantamento das políticas públicas e estruturação dos destinos em análise, debatidos no capítulo 3, fornecem subsídios para a reflexão e definição do modelo proposto, que será apresentado neste capítulo.

A modelação, tal como foi vista nos tópicos 2.4 e 2.5, é um instrumento que possibilita a interpretação de fatos, comportamentos e processos e, como tal, contribui para melhorias em gestão. Cada modelo, em específico, fornece contribuições particulares e possibilita, de acordo com seus indicadores e variáveis, a compreensão ou esquematização do objeto de análise. A modelação de atividades e processos turísticos é, ainda, uma área incipiente em pesquisas, principalmente em análises teóricas com aplicação prática. É nesta lacuna, exatamente, que esta investigação pretende dar uma contribuição própria.

Ao modular ciclos de vida de áreas turísticas podem ser estabelecidos modelos mais abrangentes, os quais abarcam a análise de uma maior gama de indicadores, ou modelos mais simples, em que são priorizados alguns indicadores ou até mesmo apenas um, como no modelo de Butler (1980), o qual utiliza o indicador, número de turistas, para análise da variável crescimento do turismo. Os indicadores dos modelos são estabelecidos consoantes aos objetivos e hipóteses de estudos, considerando ainda os aspectos específicos de cada destino turístico, sejam estes: físicos, ambientais e/ou políticos. Os indicadores ao serem elegidos devem levar em consideração cinco

critérios, a saber, relevância, viabilidade, credibilidade, clareza e comparabilidade (Manning, 2004). Enfatiza-se que ao escolher os indicadores para análise das variáveis contempladas pelo MAPT, considerou-se esses critérios enumerados.

No modelo proposto, priorizou-se a escolha de três variáveis, a saber, planejamento turístico, investimentos públicos em turismo e crescimento do turismo. Estas variáveis foram definidas em uma tentativa de abarcar os elementos fundamentais para o entendimento dos processos de desenvolvimento turístico e por permitir a modelação dos ciclos de vida do turismo, a partir de análise empírica.

Ressalta-se que na investigação em questão, parte-se da elaboração de um modelo teórico-conceitual com representação gráfica, para avaliação de processos de desenvolvimento turístico em destinos, especificamente em nível local, nos quais se desenvolve o turismo cultural. Como foi destacado no capítulo 1, o MAPT, se aplica apenas a destinos que estejam em fase de desenvolvimento, e foi elaborado com a intenção de ser aplicado, posteriormente, pelos gestores dos órgãos públicos de turismo.

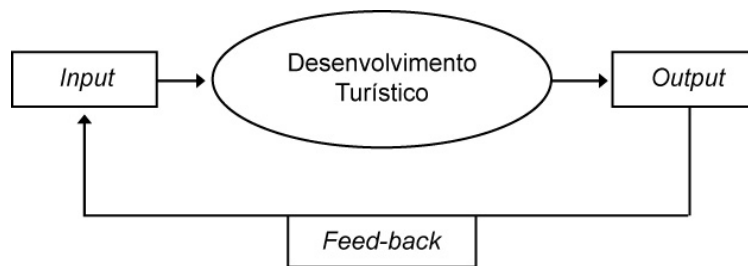
Desta forma, em um primeiro momento, apresenta-se uma reflexão sobre as análises de processos de desenvolvimento turístico, no tópico 4.2. A seguir, são realizadas algumas considerações iniciais sobre a concepção teórica do modelo proposto e uma breve apresentação do mesmo, no tópico 4.3.1. Logo após, discorre-se sobre as variáveis do modelo, e seus respectivos indicadores, nos tópicos 4.3.2 a 4.3.4, e estabelece-se uma análise do comportamento idealizado das variáveis, em 4.3.5. Na sequência, reflete-se sobre os processos turísticos e apresenta-se três instrumentos de avaliação dos mesmos, no tópico 4.4.; descreve-se a relação do modelo proposto com outros modelos e análises, em 4.5, e apresenta-se as limitações do modelo, em 4.6. Finalmente, é realizada uma síntese do capítulo, no tópico 4.7.

## **4.2 Modelação de processos de desenvolvimento turístico**

Ao realizar a modelação de processos de desenvolvimento turístico, é necessário o entendimento aprofundado e a compreensão holística sobre o campo do conhecimento no qual as análises de processos se inserem. Desta forma, apresenta-se, a seguir, a representação esquemática de processos de desenvolvimento turístico (figura 4.1).

Ressalta-se que esta é uma representação macro e não se atém aos sistemas e subsistemas envolvidos na atividade turística. O desenvolvimento turístico envolve uma gama de setores e elementos de naturezas distintas, que através de processos endógenos e exógenos, configuram a atividade turística. Enfatiza-se que conforme estabelecido no tópico 2.4.2, os sistemas turísticos não são lineares, sendo que desta forma reconhece-se que a inter-relação entre as componentes dos processos de desenvolvimento turístico segue esta lógica.

Os processos de desenvolvimento turístico ocorrem, através dos atores sociais integrantes dos setores público, privado e terceiro setor, que a partir dos recursos disponíveis, entre estes, físicos, humanos e financeiros, realizam o *input* do *processo turístico*, que terá como *output*, os produtos e os serviços turísticos. Do *input* ao *output* há toda uma cadeia produtiva envolvida. Esta é formada por gestores públicos – alguns dos integrantes da superestrutura de Boullón (1997) e de Beni (1998), conforme referido no capítulo 2, e pelas empresas/profissionais de turismo (agências e operadoras turísticas, meios de hospedagens, guias turísticos, condutores locais, etc), agregada a infra-estrutura de uma forma geral, entre outros elementos, sendo que de um lado está a oferta turística e do outro a demanda, ou seja, os turistas. No momento em que os turistas avaliam a experiência turística e as Instituições turísticas analisam o processo turístico como um todo, ocorre a retroalimentação do sistema, *i.e.*, o *feedback*.



**Figura 4.1:** Processos de desenvolvimento turístico

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir dos esquemas da teoria da administração

Esclarece-se que o desenvolvimento turístico decorre da inter-relação entre sistemas complexos, sendo que a figura 4.1 teve a intenção de trazer contribuições para a compreensão dessas análises, enquanto processo. O entendimento dos processos turísticos permite uma maior compreensão de modelos de turismo, desde sua concepção a sua modelação.

A partir desse exercício reflexivo inicial que estabelece a base sobre a qual se fundamenta a elaboração do *Modelo de Análise do Processo Turístico*, observa-se que de acordo com a classificação de Getz (1986), estabelecida no tópico 2.4.1, o MAPT se enquadra, eminentemente, nos *modelos teóricos*, visto se ater às explicações sobre o funcionamento de elementos dos sistemas turísticos. Ao mesmo tempo, é importante enfatizar que o MAPT possui uma interface com os *modelos de processos de planejamento/gestão*, especificamente, naqueles em que o foco é a análise do processo de planejamento como um sistema.

Ao realizar um paralelo entre o MAPT e as concepções teóricas de Getz (1986), observa-se que o MAPT discorre sobre alguns dos elementos integrantes dos sistemas, entre estes, o planejamento, os investimentos e as relações oferta  $x$  demanda, em uma tentativa de explicar o comportamento idealizado destes, no decorrer de um período temporal. O MAPT, a partir da reflexão sobre as formas de planejamento (formal, com certo grau de formalidade e informal) e da inter-relação do planejamento com outros elementos do sistema, como os acima referidos, acrescido do método de análise fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico, contribui com as análises de processos de planejamento/gestão do turismo.

Na sequência, apresenta-se o MAPT de forma a permitir a compreensão da proposição desta nova ferramenta de gestão de processos de desenvolvimento turístico.

### **4.3 Modelo proposto: *Modelo de Análise do Processo Turístico* - MAPT**

#### **4.3.1 Apresentação inicial do modelo proposto**

O presente modelo, *Modelo de Análise do Processo Turístico* - MAPT, tem a intenção de possibilitar a análise e o monitoramento de processos de desenvolvimento turístico e não apenas a identificação do ciclo de vida de um produto, designadamente o turístico, como foi efetuado na quase totalidade dos modelos de ciclos de vida. Por processo turístico, entende-se a compreensão e análise dos sistemas que envolvem o desenvolvimento da atividade, com os *inputs* e *outputs* da cadeia produtiva do turismo, onde em uma ponta está a oferta turística estruturada e em outra o consumidor, turista. A partir do conhecimento do processo como um todo, é possível realizar controles



eficientes e, conseqüentemente, atingir metas de desenvolvimento sustentável traçadas para um destino turístico.

A concepção do MAPT foi realizada tendo como elementos fulcrais o planejamento turístico, os investimentos públicos em turismo (considera-se os investimentos com incidência direta no turismo, entre estes os investimentos realizados no patrimônio cultural e em cultura, de uma forma geral) e o crescimento da atividade turística. Desta forma, a intenção foi elaborar um modelo que possibilitasse análises e reflexões sobre as inter-relações entre os componentes essenciais do processo turístico, tendo em vista contribuir, no futuro, para uma gestão turística mais eficiente.

Para a elaboração do modelo proposto, partiu-se dos modelos de Butler (1980) e de Lourenço (2003), e das análises de ciclo de vida. O MAPT contempla a variável proposta por Butler (1980), crescimento da atividade turística, e as variáveis analisadas por Lourenço, adaptando a um foco de estudo diferente, *i.e.*, de áreas de expansão urbana para áreas em desenvolvimento turístico.

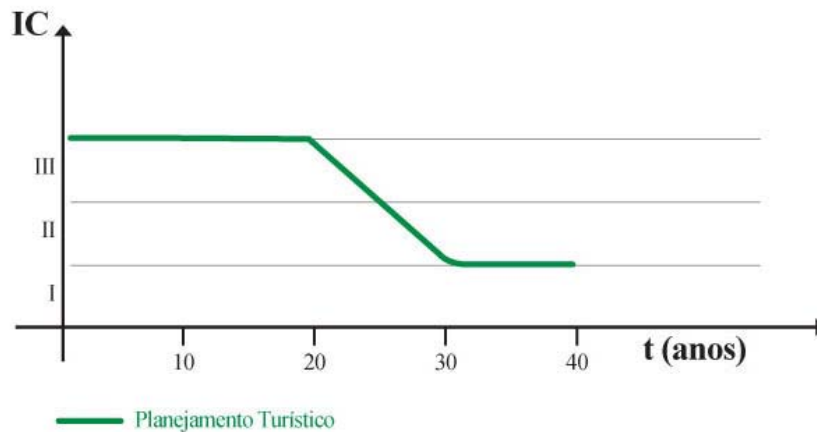
O MAPT foi elaborado graficamente da seguinte forma: no eixo das ordenadas a variável *intensidade do ciclo* (IC) e no eixo das abscissas a variável *tempo* (*t*). As variáveis em análise do modelo proposto são (i) o planejamento turístico, (ii) os investimentos públicos em turismo e (iii) o crescimento do turismo, que serão descritas pormenorizadamente, nos tópicos 4.3.2 a 4.3.4.

A curva do crescimento do turismo estabelecida no MAPT é a mesma de Butler (1980), no entanto, com indicadores diferentes, conforme será detalhado no tópico 4.3.4. Esta curva está ainda relacionada à curva da vivência de Lourenço (2003), tendo a mesma função em análises distintas, ou seja, para Lourenço mostra o crescimento da ocupação da área urbanizável e no presente trabalho, representa o crescimento da atividade turística em determinado destino turístico.

Ressalta-se que o MAPT é um instrumento de análise que conjuga a mensuração de ciclos de vida e avaliações de processos de desenvolvimento turístico e pode ser utilizado por (i) gestores públicos em turismo, (ii) futuros empreendedores turísticos, assim como (iii) acadêmicos da área, seja em análises de fundo teórico ou, preferencialmente, em investigações aplicadas a estudos de destinos turísticos.

### 4.3.2 Variável planejamento turístico e indicadores

No que concerne ao ciclo do planejamento turístico (gráfico 4.1), tem-se os seguintes indicadores: número de planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos (de mercado, de capacidade de suporte, entre outros na área do turismo) encomendados pelo poder público, e o grau de participação pública. Ao analisar estes indicadores observa-se a relevância destes no início dos ciclos de turismo, visto o planejamento ser a base de estruturação e organização da atividade. Neste sentido, considera-se que de uma maneira idealizada a intensidade do ciclo, IC, deve começar com nível máximo (III) e deve se manter neste durante 20 anos. Nos dez anos seguintes o planejamento já se encontra estruturado e não é necessário tantos esforços, passando para o nível médio (II) e posteriormente para o nível mínimo (I).



**Gráfico 4.1:** Ciclo do planejamento turístico e respectivos indicadores  
Fonte: Elaboração própria, 2008

A princípio, será realizada apenas uma quantificação dos planos, programas, estratégias/diretrizes e estudos, entrando com diferentes pesos percentuais associados a cada elemento, mas, desde já, ressalta-se a preocupação com a parte qualitativa. Aliás, enfatiza-se que, para a avaliação deste ciclo se incorporou a análise qualitativa da participação pública no processo de planejamento turístico. Os critérios de cada indicador e a respectiva medida que compõem a análise multicritério do planejamento são os seguintes (quadro 4.1):

**Quadro 4.1:** Parâmetros da curva do planeamento turístico

Indicadores	Crítérios	Medida
Planos	Existência ou não de planos	1 - Existe 0 - Não existe
Programas	Existência ou não de programas	1 - Existe 0 - Não existe
Estratégias/diretrizes	Existência ou não de estratégias/diretrizes	1 - Existe 0 - Não existe
Estudos	Existência ou não de estudos	1 - Existe 0 - Não existe

Fonte: Elaboração própria, 2008

A participação pública para inserção na curva do planeamento turístico (quadro 4.2) é mensurada a partir da avaliação de (i) se a comunidade é consultada e/ou envolvida em alguma fase do planeamento, (ii) se há reuniões públicas e (iii) se esta tem poder de decisão.

**Quadro 4.2:** Parâmetro da participação pública

Indicador	Crítérios
Participação pública	Existência ou não de participação pública

Fonte: Elaboração própria, 2008

A participação pública pode ser traduzida, a título exemplificativo, por uma escala de 0 a 3 (quadro 4.3), onde o nível 0 representa inexistência de participação pública (medida zero), nível 1 - participação pública baixa (medida 0,25), nível 2 - participação pública média (medida 0,50) e nível 3 - participação pública alta (medida 1,0). Ressalta-se que esses níveis são mensurados na escala de 0 a 1, para facilitar as análises.

**Quadro 4.3:** Participação pública e atribuição de medidas

Nível	Medida	Grau de participação pública
3	1,00	Alta participação pública
2	0,50	Média participação pública
1	0,25	Baixa participação pública
0	0	Inexistência de participação pública


Fonte: Elaboração própria, 2008

A curva do planeamento turístico pode ser analisada em três cenários diferentes que podem ser tipificados (quadro 4.4) como: (i) planeamento informal; (ii) planeamento com certo grau de formalidade e (iii) planeamento formal. No primeiro caso, observa-se que os planos e programas são, muitas vezes, substituídos por estratégias/diretrizes. Neste sentido, as estratégias/diretrizes, em cenários de (i) planeamento informal, podem ser quantificadas, a título exemplificativo, com 40% e os planos e programas

com uma somatória de 20%. Nos destinos nos quais o (ii) planejamento possui certo grau de formalidade, os planos e programas começam a ter mais importância no planejamento da atividade podendo ser atribuída uma porcentagem, a título exemplificativo, de 35%, em detrimento da relevância dada às estratégias/diretrizes que podem ser quantificadas com 25%. Em contrapartida, em localidades em que o (iii) planejamento é formal, os planos e os programas são eminentes. Define-se, assim, como uma possibilidade de que os planos e programas representem 50% e as estratégias/diretrizes apenas 10%. Em todos os cenários mantêm-se a participação pública com elevado grau de relevância com 30% do total, por se considerar que a participação da comunidade em um processo de planejamento é de suma importância para a sustentabilidade da atividade. Os estudos são também relevantes, sendo que as investigações e as pesquisas são a base do planejamento, mas não propriamente o planejamento em si. Desta forma, atribuiu-se uma porcentagem menor (10%) que também se mantém constante nos três tipos de cenários.

**Quadro 4.4:** Ciclo do planejamento turístico - Indicadores e valor percentual de importância : do planejamento informal ao planejamento formal

Indicadores	Cenários		
	Planejamento Informal	Planejamento com certo grau de formalidade	Planejamento Formal
Planos	10%	20%	30%
Programas	10%	15%	20%
Estratégias/diretrizes	40%	25%	10%
Estudos	10%	10%	10%
Participação pública	30%	30%	30%


  
 Importância crescente dos planos

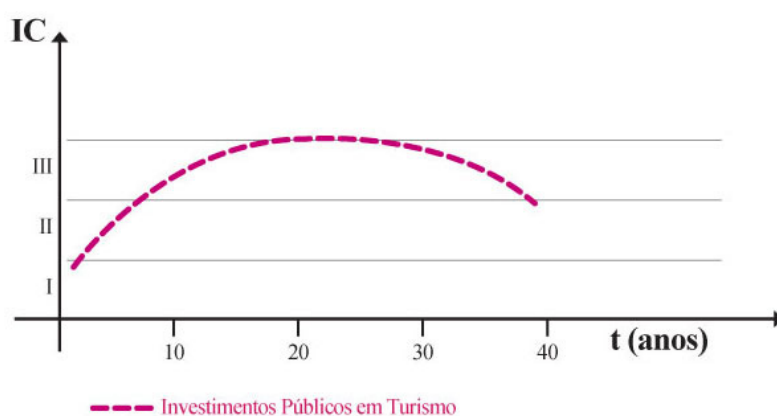
Fonte: Elaboração própria, 2008

Ressalta-se que a definição dos pesos atribuídos a cada um dos indicadores, nos cenários de planejamento informal, planejamento com certo grau de formalidade e planejamento formal, se trata de um exercício exemplificativo para permitir compreender a aplicabilidade da análise multicritério, em investigações nas quais há mais de um indicador em análise, conforme delimitado, no tópico 1.5.

### 4.3.3 Variável investimentos públicos em turismo e indicadores

Na modelação proposta, foi restringido o foco apenas aos investimentos públicos, por a essência do modelo implicar a administração pública como agente principal, no âmbito do planejamento público e dos investimentos desse setor. A partir da análise empírica da atividade turística, os investimentos públicos despontam, anteriormente, ao investimento privado, visto haver, em geral, grande necessidade de estruturação de base para a realização da atividade turística.

Os investimentos públicos em turismo (gráfico 4.2) serão mensurados através do indicador: capital público aplicado em infra-estrutura de apoio ao turismo, infra-estrutura de acesso, eventos turísticos/culturais, conservação/restauração do patrimônio artístico-cultural, atrativos e divulgação. De forma idealizada, estabelece-se que os investimentos tenham um rápido crescimento e passem do nível de intensidade mínimo (I) para médio (II), e ao redor do 6º ano atinjam o início do nível máximo (III), alcançando o pico ao redor do 15º ano. Os investimentos deveriam se manter no nível máximo (III) durante cerca de 15 anos e só após esta fase passariam para o nível médio (II), quando pressupõe que os grandes investimentos em infra-estrutura já foram finalizados.



**Gráfico 4.2:** Ciclo dos investimentos públicos em turismo e respectivos indicadores

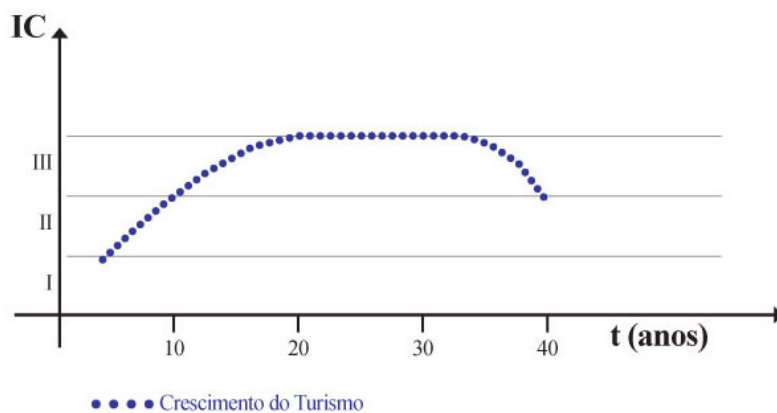
Fonte: Elaboração própria, 2008

Na modelação da curva dos investimentos públicos em turismo, foram mensurados, apenas, os investimentos municipais, conforme referido no tópico 1.5. No entanto,

ressalta-se, desde já, a importância de análise integrada dos investimentos com incidência na atividade turística, em âmbito municipal, estadual e federal.

#### 4.3.4 Variável crescimento do turismo e indicadores

A curva do crescimento do turismo (gráfico 4.3), em um destino, será avaliada pelo indicador composto número de *unidades habitacionais ocupadas*, mensurado através do número de *unidades habitacionais* multiplicado pela *taxa de ocupação*. É sabido da importância dos investimentos privados para o desenvolvimento da atividade turística, e estes serão de certa forma contemplados no modelo proposto pela curva do crescimento que reflete os investimentos realizados nos meios de hospedagem, através da mensuração do número de unidades habitacionais, UH. Em relação a intensidade idealizada do ciclo observa-se que o crescimento deveria passar para o nível máximo (III) após 10 anos de início do ciclo e atingir o pico ao redor do 20º ano, mantendo-se neste por aproximadamente 15 anos.



**Gráfico 4.3:** Ciclo do crescimento do turismo e respectivos indicadores  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

A curva em análise é mensurada por um indicador composto que reflete o crescimento do turismo não apenas em termos de ampliação do número de UH, mas sim em relação à ocupação das mesmas. Esse indicador foi escolhido por não lidar simplesmente com o aumento do número de turistas, como nos estudos de Butler (1980, 2006), mas sim com análises oferta  $\times$  demanda.

#### 4.3.5 Análise do comportamento integrado das variáveis do MAPT

Apresenta-se, a seguir, a análise do comportamento das variáveis e a mensuração da intensidade dos ciclos do MAPT (gráfico 4.4). O modelo proposto, MAPT, considera quatro importantes momentos de um destino.

Na primeira fase, quando a atividade turística tem início ou começa a ser prevista, deve existir um grande esforço de planejamento turístico, onde a intensidade do ciclo é máxima (III), assim como injeção de capital para estruturar os destinos, sendo que a intensidade do ciclo de investimento público em turismo passa do nível mínimo (I) para médio (II). Como consequência desse esforço inicial, o destino começa a crescer, lentamente, sendo que a intensidade do ciclo do crescimento turístico passa de mínimo (I) para médio (II).

Na segunda fase, o “turismo desenvolve-se”, o investimento se faz eminente atingindo a máxima intensidade do ciclo (III), sendo que o planejamento é ainda muito importante, continuando com máxima intensidade do ciclo (III). Ao final da segunda fase, considerada como cerca de vinte anos do período inicial de análise, o planejamento da atividade é consolidado, *i.e.*, todo o esforço de planejamento atingiu uma situação ideal aos objetivos. Conforme referido no tópico 2.5.5, normalmente, em um período temporal de vinte anos, o destino turístico atinge o seu apogeu (Ministère du Tourisme et de L'Environnement, 1992 *apud* Ruschmann, 2001).

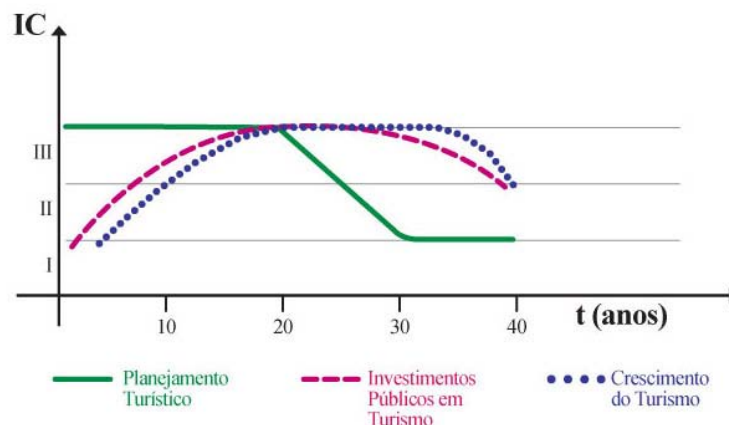
Em um terceiro momento, ocorre a “estagnação” da atividade no destino. Essa pode tanto representar que o destino tornou-se um destino maduro, ou simplesmente, não conseguiu crescer mais. Importante realizar esta análise, pois representam situações diferentes. Concebe-se duas hipóteses, sendo que no primeiro caso, o destino encontra-se no auge e permanece em um nível satisfatório/estável entre oferta e demanda. Já no segundo caso, ainda teria potencial para crescer, mas por motivos diversos, mantém apenas uma demanda estável. Nesse terceiro momento do MAPT, o planejamento da atividade se encontra em nível de intensidade média (II) e o investimento turístico passa da intensidade máxima (III) para média (II), visto os grandes investimentos em infraestrutura já terem sido feitos nas fases anteriores. Na fase de estagnação os

investimentos podem ainda se manter em alta, em alguns destinos, mas sem reflexo direto no aumento da demanda.

Ainda sobre este terceiro momento, ressalta-se que o crescimento do turismo, antes de entrar em estagnação, atinge idealmente o máximo do ciclo (III). Esse período de estagnação para a fase de crescimento do turismo é estabelecido no MAPT como uma fase de cerca de 15 anos. Essa quantificação para a fase de estagnação foi definida, a partir da observação de estudos de caso com aplicação do modelo de Butler (1980), nos quais a maioria dos destinos ao atingir o nível máximo do ciclo de vida, em análise, conseguiam se manter neste nível, durante um certo número de anos. Neste sentido, idealizou-se para ciclos de aproximadamente 40 anos (conforme proposto pelo MAPT), a duração de cerca de 15 anos na fase de estagnação. Ressalta-se que a quantidade de turistas pode se manter por mais tempo do que o definido no modelo, mas não significa que a qualidade dos turistas se mantém. Desta forma, se a qualidade do turismo não for bem monitorada pode refletir negativamente, a médio ou longo prazo, no ciclo turístico do destino. Neste sentido, é necessário atentar para a qualidade da oferta que caso não se mantenha, pode trazer reflexos sobre o comportamento do turista também. Por exemplo, a oferta turística, a partir de um uso constante e com a ação do tempo, precisa ser renovada e/ou requalificada. Em relação a demanda, se o destino está com baixa qualidade da oferta, acrescida, muitas vezes, da banalização da localidade, começa a perder o turista de qualidade. Há, também, uma outra situação, onde o destino pode ter uma oferta turística satisfatória, mas, por motivos de naturezas variadas, como, por exemplo, mudança das motivações dos turistas ou um novo destino concorrente, sendo que o turista de qualidade pode dar lugar a um turista pouco interessante para o destino. Às vezes, esse turista pode estar relacionado ao comportamento e a posturas não sustentáveis e, outras vezes, pode estar ligado ao lado financeiro, *i.e.*, o destino, com o passar dos anos, tem aumento de turistas, mas diminuição na receita, ou seja, passa a receber um turista com menor poder de compra. Como exemplo dessa situação, pode-se citar o Estado da Bahia, conforme dados apresentados, no tópico 3.4.1. Nesses casos é fundamental realizar uma análise pormenorizada da situação e definir estratégias, as quais podem estar associadas a campanhas de marketing, a ações de educação ambiental e ao reposicionamento de mercado.



Em uma quarta fase, para áreas que não têm estabilidade constante, conforme definido no tópico 1.4, ocorre o “declínio ou rejuvenescimento”. Nesta fase, quando ocorre o “declínio”, o planejamento passa para o nível mínimo (I), os investimentos para o nível médio (II) e a curva do crescimento, também, começa a se alterar, chegando ao nível médio (II), conforme representado graficamente no MAPT, e, eventualmente, chega ao nível mínimo (I). Quando um destino chega ao nível mínimo (I) de crescimento do turismo, isso se deve, muitas vezes, entre outros fatores: (i) ao planejamento incipiente e a gestão inadequada da atividade turística e (ii) aos investimentos insuficientes e/ou mal direcionados. Após essa quarta fase, é possível fazer algo para revitalizar a atividade turística, ou seja a fase de “rejuvenescimento” de Butler, sendo essencial planejar e investir novamente, sendo que aqui começaria um novo ciclo do MAPT. Neste sentido, um novo esforço de planejamento e novos investimentos devem ser realizados, ao redor do quadragésimo ano, para que a curva do crescimento possa disparar novamente.



**Gráfico 4.4:** *Modelo de Análise do Processo Turístico - MAPT*

Fonte: Elaboração própria, 2008

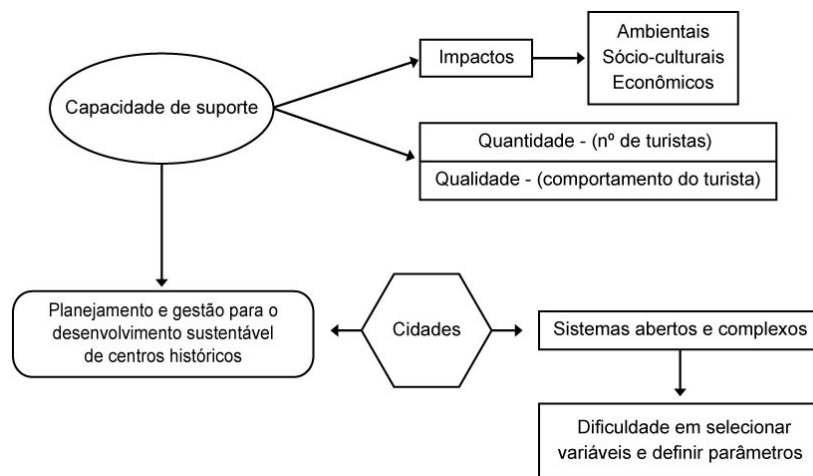
O MAPT se estrutura em uma escala temporal de 40 anos, conforme referido no parágrafo anterior. Como hipótese de investigação, considera-se que estes ciclos se completam ao redor de quarenta anos, tendo mais semelhança com os ciclos econômicos que são mais curtos, do que com os ciclos da urbanização. Os ciclos do turismo, a partir de análise empírica, são mais curtos que os ciclos de expansão urbana, estes definidos por Lourenço (2003), em aproximadamente 70 anos. Importante ressaltar, também, que os ciclos em turismo sofrem influência direta dos ciclos

políticos, que são ainda menores que os ciclos econômicos. Os ciclos políticos são, normalmente, de quatro anos, com possibilidade de se estenderem por mais quatro anos.

#### 4.4 Processos turísticos: relações com o MAPT

##### 4.4.1 Capacidade de suporte e o MAPT

A análise dos processos turísticos em áreas de patrimônio cultural, pressupõe o entendimento da capacidade de suporte destes destinos (figura 4.2), conforme estabelecido em 2.3.2. As cidades são sistemas abertos e complexos, o que dificulta a seleção das variáveis de análise e a magnitude das mesmas, assim como seus respectivos indicadores. Neste âmbito, o monitoramento dos impactos é uma das necessidades prementes para alcançar a sustentabilidade e, este deve considerar, tanto a quantidade de turistas, como o comportamento dos mesmos. Realizar uma interface quantitativa e qualitativa é fundamental para a correta definição da capacidade de suporte de uma área turística, possibilitando, assim, o planejamento e a gestão para o desenvolvimento sustentável de centros históricos.



**Figura 4.2:** Capacidade de suporte de destinos de turismo cultural

Fonte: Elaboração própria, 2008

O MAPT, através da variável planejamento turístico, que será detalhada no tópico 4.3.2, possibilita a mensuração da relevância dada a capacidade de suporte em um determinado destino, área de patrimônio cultural. A partir de um dos elementos da variável planejamento turístico, a saber, estudos encomendados pelo poder público, é possível realizar esta análise. Enfatiza-se que esta avaliação, é quantitativa, *i.e.*, número de estudos neste campo, que deve ser agregada a análises da qualidade desses estudos.

#### 4.4.2 Avaliação de processos turísticos e o MAPT

Outro aspecto relevante para a modelação de processos turísticos, se além à necessidade de avaliação desses processos. Neste sentido, estabeleceram-se elementos de análise e seus respectivos fatores comparativos (quadro 4.5). O processo turístico pode ser avaliado, a partir da perspectiva: (i) dos agentes do processo turístico e (ii) das características do destino. Os atores sociais, integrantes do setor público, do setor privado e do terceiro setor, assim como membros da comunidade local; acrescido dos turistas, constituem os agentes do processo. Como características do destino, os elementos de análise são: o posicionamento, os atrativos, a infra-estrutura e a tecnologia. Destaca-se que, no que tange ao posicionamento, é necessário avaliar, entre os aspectos listados, as inovações presentes, no destino em análise, com incidência direta na atividade turística (temática esta abordada no capítulo 3).

**Quadro 4.5:** Fatores comparativos para avaliação de processos turísticos

	Elemento de análise	Fatores de análise
Agentes do processo turístico	Setor público	Planos, programas e políticas estabelecidos Planejamento e implementação Investimentos
	Setor privado	Capacidade de investimento e empreendedorismo Capacitação dos recursos humanos Qualidade de equipamentos, produtos e serviços
	Terceiro setor	Projetos turísticos e ambientais desenvolvidos Papel social Capacidade mobilizadora
	Comunidade local	Grau de interação com os turistas Participação pública no processo decisório Benefícios advindos do turismo
	Turistas	Grau de interação com comunidade local Receita gerada
Características do destino	Posicionamento	Destinos concorrentes Inovações com incidência direta na atividade turística Conexões/distância dos principais pólos emissores de turistas Diversificação de produtos e serviços ofertados
	Atrativos	Conservação Diversificação Divulgação
	Infra-estrutura	Infra-estrutura de saneamento básico Infra-estrutura de acesso Infra-estrutura de apoio ao turismo
	Tecnologia	Acesso as novas tecnologias de comunicação Capacidade de adaptação a novas tecnologias

Fonte: Elaboração própria, 2008

A reflexão, a partir dos fatores de análise, proporciona o conhecimento em profundidade do processo gerado pela inter-relação entre os agentes do processo e a relação destes com alguns dos elementos sistêmicos que compõem o universo turístico.

Neste sentido, o MAPT, acrescido da análise integradora proposta, *fatores comparativos para avaliação de processos turísticos*, possibilita uma maior compreensão da maneira como decorre os processos turísticos, a partir da reflexão sobre alguns dos componentes integrantes da cadeia produtiva do turismo. Ressalta-se que estes *fatores*, nesta tese, foram apresentados de forma teórica, como uma concepção a ser agregada em novas aplicações com o MAPT e/ou em outros estudos sobre processos turísticos. Os elementos de análise, elencados no quadro 4.1, fornecem subsídios para o redesenho de processos turísticos, assunto este que será abordado a seguir.

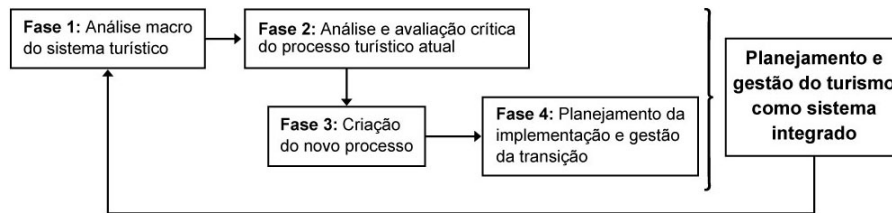
#### **4.4.3 Redesenho de processos turísticos e o MAPT**

O redesenho de processos turísticos (figura 4.3) foi elaborado a partir de adaptação de Albuquerque e Rocha (2007), proposta dos autores apresentada no tópico 2.6.1. A primeira fase para o redesenho de processos turísticos é, exatamente, a realização de análise do macro-ambiente, no qual o sistema turístico está inserido. Nesta fase, as análises Swot<sup>15</sup> permitem o exame detalhado do ambiente, assim como os fatores comparativos estabelecidos nesta investigação. Em um segundo momento, o processo turístico atual tem de ser compreendido em todos os seus âmbitos, com análise cruzada das metas/estratégias utilizadas e as metas, realmente, alcançadas. Nesta fase é essencial diagnosticar os processos críticos, os *gaps* e os entraves do atual processo de gestão do turismo, seja este em nível local, regional ou nacional. A terceira fase é exatamente o estabelecimento de mudanças de estratégia e de posicionamento em relação à gestão turística, o que demanda o redesenho do processo atual, ou adaptação/ melhorias do processo atual, estabelecendo, assim, o novo processo e a redefinição de indicadores de desempenho para avaliação contínua. Por fim, na quarta fase, se dá o planejamento para a implantação das mudanças e a gestão da fase de transição para o novo processo turístico.

---

<sup>15</sup> O Swot (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) é uma técnica muito divulgada por Philip Kotler. O livro de Kotler, o qual descreve essas análises, é intitulado “Administração de marketing” com a primeira publicação em 1967 nos EUA, sendo que, atualmente, já se encontra em sua 12ª edição. Essa metodologia pode ser utilizada para avaliação dos elementos internos e externos que incidem em um determinado objeto de estudo, permitindo a análise de cenários, identificação de tendências e melhor conhecimento do ambiente interno e externo em geral.

A implementação dessas fases permitem o redesenho de processos turísticos, tendo como foco o planejamento e a gestão do turismo como sistema integrado. Ressalta-se que a retroalimentação do sistema possibilita o início de novas análises do sistema turístico representada pela fase 1, com posterior implementação de modificações no sistema vigente de turismo, constituindo-se assim, novos escopos do processo de planejamento e gestão da atividade turística, em determinado destino.



**Figura 4.3:** O redesenho de processos turísticos

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de adaptação de Albuquerque e Rocha (2007)

O MAPT permite a realização da primeira e da segunda fase, respectivamente, análise macro do sistema turístico e análise do processo turístico atual. Desta forma, o *MAPT* fornece subsídios para a criação e implementação de novos processos turísticos em destinos que necessitem da implementação de mudanças e/ou a inserção de melhorias para a potencialização do planejamento e da gestão da atividade como sistema integrado.

#### 4.5 O MAPT: relação com outros modelos e análises

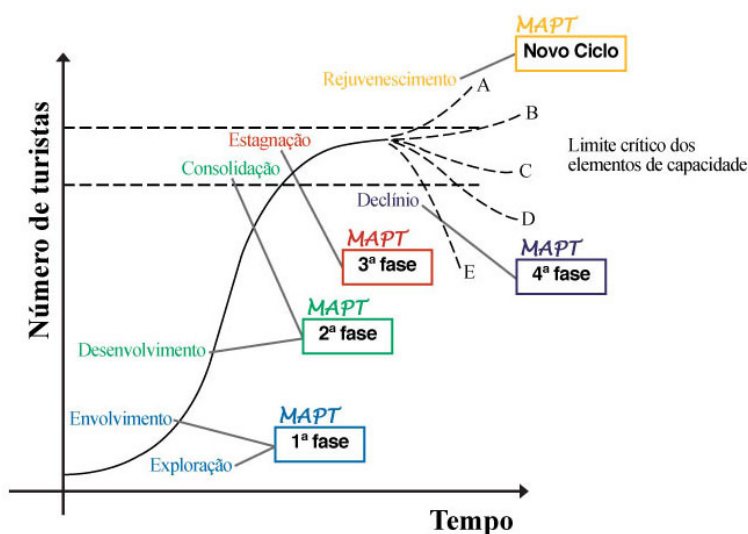
Para além dos modelos de base, Butler (1980) e Lourenço (2003), para elaboração do MAPT, como foi visto no capítulo 2; o modelo proposto possui relação com outros modelos e análises da atividade turística. Anterior a esta reflexão, relaciona-se o MAPT com as fases de Butler (1980), no tópico 4.5.1. A seguir, apresenta-se as inter-relações entre o MAPT e as análises oferta x demanda, no tópico 4.5.2; entre o MAPT e o modelo de Boullón (1997), em 4.5.3; entre o MAPT e o Sistur de Beni (1998), em 4.5.4, e entre o MAPT e os modelos de Hernández e León (2003), no tópico 4.5.5.

Enfatiza-se que o MAPT e as análises oferta x demanda configuram-se reflexões iniciais sobre as capacidades inerentes ao modelo proposto. Ressalta-se, ainda, que os modelos de Boullón (1997) e Beni (1998) foram elegidos por serem modelos sistêmicos de forte embasamento teórico e as curvas de Hernández e León (2003), foram agregadas a estas

análises, visto contribuir para o entendimento do comportamento de elementos integrantes de ciclos de vida do turismo.

#### 4.5.1 O MAPT e o modelo de Butler (1980)

O MAPT pode ser relacionado com as fases do ciclo de vida estabelecidas pelo modelo de Butler (1980) - (figura 4.4), apresentado no tópico 2.5.2, debatido de forma crítica, em 2.5.4 e recorrido sobre sua aplicabilidade a estudos de caso, no tópico 2.5.5. Ao refletir sobre estas inter-relações, observa-se que a primeira fase do MAPT, fase esta quando a atividade turística inicia-se ou começa a ser prevista, constitui o que Butler (1980) denomina como fase da exploração e fase do envolvimento. A segunda fase do MAPT, refere-se às fases de desenvolvimento e consolidação de Butler (1980). A terceira fase do MAPT configura-se a fase de estagnação estabelecida por Butler (1980). Já a quarta fase do MAPT relaciona-se a fase de declínio de Butler (1980) e o rejuvenescimento ao início de um novo ciclo do MAPT.



**Figura 4.4:** Modelo de Butler (1980) e relações com o MAPT  
 Fonte: Butler (1980), atualização própria, 2008

Neste âmbito, observa-se que o MAPT traz contribuições a operacionalização de análises sobre as fases do ciclo de vida de Butler (1980). Ressalta-se que o MAPT é um modelo mais completo que o de Butler (1980), visto permitir análises mais complexas sobre os sistemas turísticos, a partir da modelação de três variáveis, mensuradas pelos respectivos indicadores. Desta forma, o MAPT possibilita o entendimento mais

aprofundado sobre os processos de desenvolvimento turístico, e consequentemente, a avaliação sobre em qual fase do ciclo de vida se encontra determinado destino.

#### 4.5.2 O MAPT e as análises oferta x demanda

Ao analisar o MAPT, do ponto de vista da oferta e da demanda (quadro 4.6), observa-se que a curva do planejamento turístico e a curva dos investimentos públicos em turismo, descrevem o comportamento de elementos diretamente relacionados com a oferta turística de um destino, em um certo espaço de tempo. Essas curvas oportunizam a análise da oferta turística, a partir da avaliação de sua estruturação, seja através da mensuração, por exemplo, das políticas públicas ou do capital público investido. Em contrapartida, a curva do crescimento do turismo possibilita a visualização da oferta e da demanda turística, em um certo período temporal, a partir da relação do número de unidades habitacionais existentes e a utilização dessa oferta, por parte dos turistas, *i.e.*, é possível visualizar a demanda, a partir da utilização da oferta.

**Quadro 4.6:** Interpretação do MAPT e sua relação com a oferta x demanda

Curvas do MAPT	Relações com oferta x demanda
Planejamento turístico	Oferta turística
Investimentos públicos em turismo	Oferta turística
Crescimento do turismo	Oferta turística e demanda turística

Fonte: Elaboração própria, 2008

Desta forma, o MAPT visa contribuir em análises oferta x demanda e em investigações, nas quais a atividade turística é entendida de forma sistêmica, e não em análises simplificadas, que não consideram os sistemas e os subsistemas integrantes dos processos turísticos e a inter-relação entre estes.

O modelo proposto corrobora com os estudos de oferta e demanda, possuindo o seu diferencial, a partir do momento que analisa, em conjunto e associativamente, os elementos integrantes dos processos de produção da oferta e da demanda turística. Neste sentido, o MAPT, a partir da ótica oferta x demanda, possibilita o entendimento e o

aprofundamento teórico, com aplicação prática, das investigações sobre o desenvolvimento de destinos turísticos.

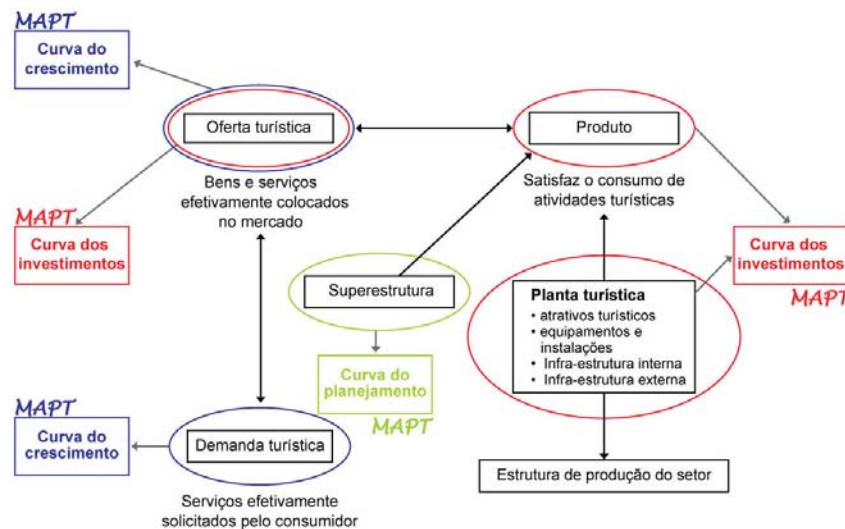
#### 4.5.3 O MAPT e o modelo de Boullón (1997)

O MAPT possui interfaces com o modelo de Boullón (1997) - (figura 4.5), apresentado no tópico 2.4.2. Ao refletir sobre estas inter-relações, observa-se que as curvas do crescimento turístico e dos investimentos públicos em turismo estão relacionadas com a oferta turística, a partir do momento em que a curva do crescimento turístico mensura o número de novas UH, *i.e.*, analisa a oferta de meios de hospedagem em turismo, e a curva dos investimentos públicos em turismo contabiliza os investimentos realizados na oferta turística, como por exemplo, dos centros de receptivo turístico.

A curva dos investimentos públicos em turismo tem relação, ainda, com a oferta turística, a “planta turística” (de acordo como estabelecido por Boullón, esta é formada pelos atrativos, equipamentos e instalações e infra-estrutura interna/externa) e com o produto, a partir do momento que mensura os investimentos realizados em infraestrutura e em atrativos turísticos, como, por exemplo, museus, *i.e.*, produtos turísticos para os turistas.

A curva do crescimento do turismo possui relação com a oferta turística e demanda turística, visto utilizar como um de seus indicadores, a taxa de ocupação dos meios de hospedagem, que representa a utilização da oferta (esta representada pelo indicador: número de unidades habitacionais), por parte da demanda turística. Já a curva do planejamento turístico está diretamente relacionada com a superestrutura, que representa os órgãos públicos, as políticas e os programas, elementos mensurados por esta curva.





**Figura 4.5:** Modelo de Boullón (1997) e relações com o MAPT  
 Fonte: Boullón (1997), atualização própria, 2008

O modelo de Boullón (1997) é baseado em elementos teórico-conceituais, representando uma análise da realidade turística, mas que, no entanto, não disponibiliza indicadores para mensuração das dinâmicas turísticas. Em síntese, o MAPT contribuiu para operacionalização do modelo de Boullón (1997), a partir dos indicadores: (i) número de UH  $\times$  taxa de ocupação, que mensuram oferta turística e demanda turística; (ii) capital público dispendido em turismo, que possibilita a análise da oferta turística, do produto e da “planta turística”, e (iii) da análise multicritério dos indicadores: número de planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos e o grau de participação pública, que oportuniza a avaliação da superestrutura. Neste sentido, o MAPT pode ser utilizado como um instrumento capaz de agregar valor às análises de Boullón.

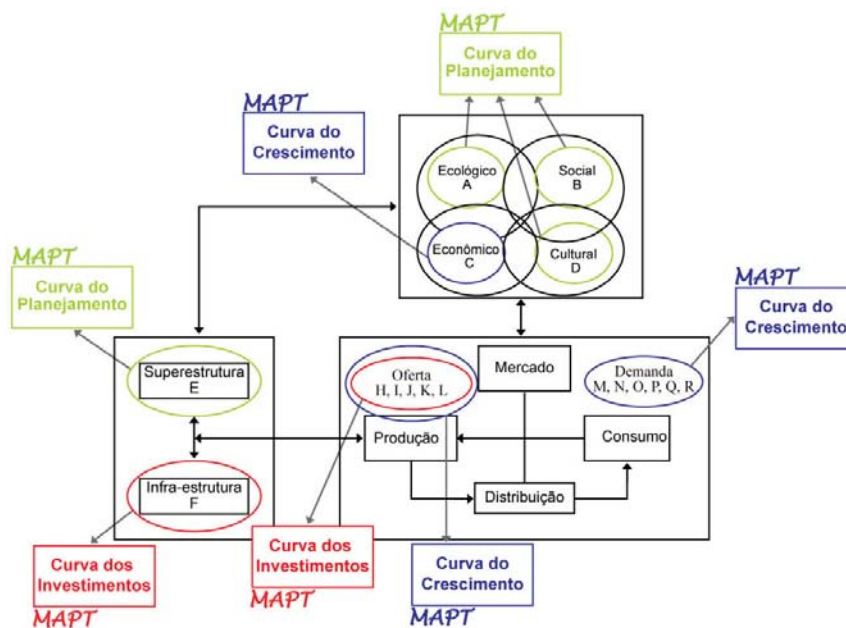
#### 4.5.4 O MAPT e o SISTUR de Beni (1998)

O MAPT possui relações com o modelo teórico de Beni (1998), - (figura 4.6), descrito no tópico 2.4.2. Ao descrever as relações existentes entre o modelo proposto e o de Beni (1998), observa-se que a curva do planejamento turístico tem estreita relação com a superestrutura (E), subsistema integrante do sistema da organização estrutural que representa os órgãos públicos, as políticas, os programas, ou seja, é o gestor do sistema, sendo responsável pela organização da atividade e da infra-estrutura. Efetivamente, o MAPT visa analisar os planos, programas, estratégias/diretrizes e estudos elaborados pela administração pública. A curva do planejamento turístico ainda possui ligação com o sistema das relações ambientais, em específico, com o subsistema ecológico (A), visto

mensurar a capacidade de suporte, a partir de estudos encomendados pelo poder público, assim como os programas relacionados ao ambiente; com o subsistema social (B), que mensura a participação pública da comunidade local no planejamento da atividade, e com o subsistema cultural (D), que analisa planos, programas e estratégias/diretrizes que impactam direta ou indiretamente a cultura, como por exemplo, programas de desenvolvimento que versam sobre o patrimônio cultural, e estratégias de incentivo a eventos culturais e aos artesãos locais.

A curva dos investimentos públicos em turismo está relacionada com o subsistema da infra-estrutura (F), que é necessária para estruturação da oferta turística, entre estas, a infra-estrutura de apoio ao turismo, a infra-estrutura de saneamento básico e a infra-estrutura de acesso, também integrante do sistema da organização estrutural. Essa curva ainda possui ligação com o subsistema da oferta (H, I, J, K, L), pertencente ao sistema das ações operacionais, visto que os investimentos públicos realizados, seja em atrativos e/ou na infra-estrutura, é representado por esta.

A curva do crescimento do turismo mensura as ações operacionais, em específico, o subsistema da oferta (H, I, J, K, L) e o subsistema da demanda (M, N, O, P, Q, R), e, também, o subsistema econômico (C), integrante do sistema das relações ambientais, sendo possível, com esta curva, avaliar o aumento da oferta e da demanda turística.

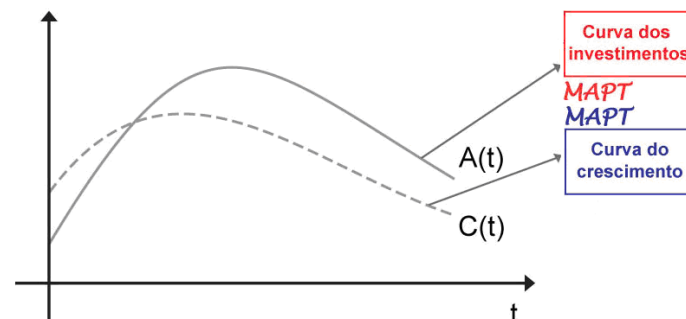


**Figura 4.6:** Sistur de Beni (1998) e relações com o MAPT  
 Fonte: Beni (1998), atualização própria, 2008

O Sistur (1998) e o MAPT podem ser inter-relacionados, proporcionando análises que agregam valor mútuo. Neste sentido, o Sistur, devido a grande gama de elementos analisados e ao detalhamento pormenorizado de cada um dos integrantes dos sistemas turísticos, pode possibilitar a ampliação do espectro de análises do MAPT, sendo que a representação esquemática do modelo de Beni (1998) proporciona a visualização do processo turístico como um todo. Em contrapartida, o MAPT, a partir do momento que é um modelo mais simples, seja a nível das variáveis como dos indicadores, pode contribuir com a operacionalização e aplicação empírica do modelo de Beni. Em síntese, o MAPT viabiliza a modelação de estudos de caso, mais facilmente que o modelo de Beni (1998). O MAPT possibilita, ainda, análises temporais, com avaliação de ciclos ocorridos nos destinos, que não é a proposição do Sistur, mas que pode alargar conhecimentos sobre ciclos de vida do turismo, relacionando-os a análises de processos.

#### 4.5.5 O MAPT e as curvas de Hernández e León (2003)

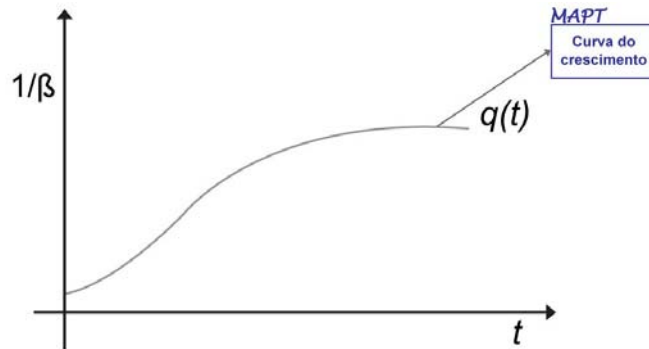
Ainda é possível realizar um paralelo entre o MAPT e as curvas estabelecidas por Hernández e León (2003) - (gráfico 4.5), conforme descritas no tópico 2.6.3. As variáveis  $C(t)$ , consumo do turismo, e  $A(t)$ , gastos com a conservação do meio ambiente, componentes da trajetória ótima (Hernández e León, 2003), estão, respectivamente, relacionadas com a curva do crescimento do turismo, ao estimar a demanda em um certo período de tempo que reflete, conseqüentemente, o capital aplicado pelo turista; e a curva dos investimentos públicos em turismo, ao mensurar o capital destinado pelo poder público para a estruturação da atividade turística em um destino, contribuindo, em muitos casos, com a minimização de impactos ao ambiente.



**Gráfico 4.5:** Trajetória ótima de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT

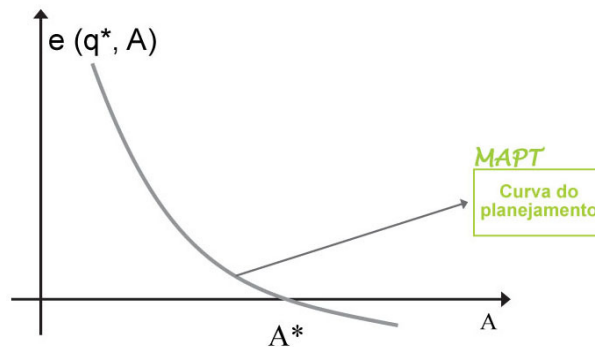
Fonte: Hernández e León (2003), atualização própria, 2008

A curva da logística (Hernández e León, 2003) tem semelhança com a curva do crescimento do turismo do MAPT (gráfico 4.6), visto que ambas descrevem o crescimento do turismo, representado pelo aumento do número de turistas. Ressalta-se que o MAPT representa um avanço a estas análises, visto relacionar a oferta  $x$  demanda.



**Gráfico 4.6:** Curva logística de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT  
 Fonte: Hernández e León (2003), atualização própria, 2008

A função da degradação ambiental (Hernández e León, 2003) é um dos elementos de análise do MAPT (gráfico 4.7), a partir do momento que avalia o número de estudos e programas, sendo que estes, em teoria, devem estar relacionados com o controle de capacidade de suporte e orientação do uso de espaços naturais.



**Gráfico 4.7:** Função da degradação ambiental de Hernández e León (2003) e relações com o MAPT  
 Fonte: Hernández e León (2003), atualização própria, 2008

Ao analisar a inter-relação entre as análises de Hernández e León (2003) e o MAPT, observa-se que estas podem trazer benefícios uma a outra. Neste âmbito, as curvas e equações estabelecidas por Hernández e León podem ser adicionadas à base teórico-conceitual estabelecida e aos indicadores delineados pelo MAPT. Já o MAPT, a partir das variáveis e dos indicadores, e de sua capacidade de aplicação empírica, pode dar

suporte aos estudos de Hernández e León, potencializando a modelação das curvas estabelecidas. Importante ressaltar que as investigações desses autores e o MAPT versam sobre análises de ciclo de vida e possuem pontos em comum, conforme demonstrado nos gráficos 4.5, 4.6 e 4.7.

#### **4.6 Limitações da modelação**

Na presente modelação os elementos de análise propostos: planejamento turístico, investimentos públicos em turismo e crescimento do turismo foram elegidos, em uma tentativa de selecionar os fatores mais essenciais para o monitoramento da atividade turística. Sabe-se que alguns outros fatores, como por exemplo a sustentabilidade, possuem grande grau de relevância, embora não tenham sido considerados como uma variável específica de análise pelo modelo proposto. Ressalta-se, no entanto, que a curva do planejamento tem como um dos indicadores os estudos encomendados pelo poder público, entre eles os relacionados à sustentabilidade, à capacidade de suporte e ao limite aceitável de mudanças.

O modelo proposto para destinos turísticos não foi formulado para aplicação em áreas de guerra, de conflitos armados, nem após desastres naturais, visto que esses fenômenos alteram de forma drástica todo o ciclo turístico de uma localidade. Para tanto, o MAPT é destinado a aplicações em áreas estáveis, onde não há alterações, como as citadas, entre outras similares.

A modelação permite abarcar as análises do ponto de vista da estruturação da atividade, que deveria ser acrescido de estudos da “percepção da comunidade” e da “satisfação do turista”. O que justifica esta preocupação é que para a existência da atividade turística, se pressupõe a inter-relação entre os agentes do processo turístico, conforme descrito no tópico 4.4.2. Em síntese, o turismo é uma atividade que em sua essência está o ser humano e as relações em maior ou menor grau entre pessoas, designadamente o turista e a comunidade local.

Uma outra limitação do modelo é que o mesmo permite facilmente a visualização do desempenho quantitativo da atividade, mas é mais difícil incorporar análises da qualidade do turismo em estudos de ciclo de vida. Para isto acontecer, implica que os

dados sejam recolhidos de forma rigorosa e homogênea, em termos de critérios de apreciação, e que sejam utilizados sistemas de medição criteriosos.

Estas duas últimas limitações descritas podem ser sanadas: (i) com investigações complementares que analisem a “percepção da comunidade” e a “satisfação do turista”, através, por exemplo, de inquéritos, reuniões, grupos focais; e (ii) através de métodos de análise, de avaliação multicritério e de técnicas qualitativas, que possam mensurar a qualidade da atividade turística.

A falta de informações é, obviamente, uma das muitas limitações para a aplicação do MAPT em destinos turísticos em desenvolvimento. Muitos destinos não têm o registro dos dados necessários, complicando ou até mesmo inviabilizando a validação do modelo. Desta forma, uma das maneiras encontradas para consolidar a modelação nessas áreas é através da realização de estimativas. As estimativas realizadas podem não representar a realidade *ipsis litteris*, sendo que os académicos, assim como os gestores públicos devem ter cuidados redobrados ao analisar indicadores que foram compostos por dados estimados.

#### 4.7 Síntese

Neste capítulo, discorreu-se sobre o *Modelo de Análise do Processo Turístico*, MAPT, com detalhamento de seu comportamento, de suas variáveis e seus indicadores. Apresentou-se a representação visual e esquemática de processos de desenvolvimento turístico (fig 4.1), que tem a intenção de contribuir para o entendimento inicial sobre processos turísticos. Na sequência discorreu-se sobre as variáveis do MAPT, sendo que a seleção das mesmas se circunscreveu a importância dos elementos integrantes de processos de desenvolvimento turístico. Desta forma, selecionou-se as variáveis planejamento turístico, investimentos públicos em turismo e crescimento do turismo. Sabe-se que outros componentes integrantes dos sistemas de turismo são, também, importantes. No entanto, é praticamente inviável um modelo se ater a todos os aspectos relevantes à atividade turística, ainda mais, quando pretende-se que este modelo seja aplicado a casos reais e não se configure, somente, como elemento conceitual/teórico.

Neste contexto, apresentou-se a concepção teórica do MAPT e discorreu-se sobre cada uma das variáveis e respectivos indicadores. Ressalta-se que para modelação da variável planeamento turístico, utilizou-se a metodologia de análise multicritério, visto os indicadores desta variável serem constituídos de naturezas diferentes, a saber, planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos e participação pública. Os pesos atribuídos aos indicadores foram definidos, a título exemplificativo, para permitir a compreensão da aplicabilidade de análises multicritério, assim como para possibilitar um exercício reflexivo sobre cenários de planeamento nos destinos em análise. Em contrapartida a variável planeamento turístico, as variáveis investimentos públicos em turismo e crescimento do turismo possuem indicadores passíveis de análise direta.

Na sequência, estabeleceu-se o comportamento idealizado de cada uma das curvas do MAPT. Importante ressaltar, mais uma vez, que o MAPT se fundamentou nos modelos de Butler (1980) e Lourenço (2003), e vem reforçar os mesmos. Após a apresentação do MAPT, este foi relacionado com a capacidade de suporte de destinos de turismo cultural (figura 4.2), com o redesenho de processos turísticos (figura 4.3) e com os fatores comparativos para avaliação de processos turísticos (quadro 4.1), que se consubstanciam em análises integradoras de alguns fatores e parâmetros constantes dos vários autores teóricos mencionados no capítulo 2, constituindo um avanço.

Por fim, realizou-se inter-relações e analogias entre o MAPT e (i) as fases definidas por Butler (1980), (ii) as análises oferta  $x$  demanda, (iii) o modelo de Boullón (1997), (iv) o Sistur de Beni (1998) e (v) as curvas de Hernández e León (2003). O MAPT é um instrumento capaz de trazer contribuições às análises destes diversos autores, conforme explicado caso a caso, nos tópicos 4.5.1 ao 4.5.5. Estabelece-se que o MAPT, ao possibilitar a análise de ciclos de vida do turismo, através dos indicadores estabelecidos, e, a partir da proposição teórica do comportamento idealizado das variáveis, contribuiu com o entendimento aprofundado sobre processos turísticos em destinos de turismo cultural, no decorrer de um período temporal alargado.





## Capítulo 5. Aplicação do *Modelo de Análise do Processo Turístico*

### 5.1 Introdução

As investigações em turismo, conforme estabelecido no tópico 1.2.1, são analisadas, a partir da perspectiva/metodologia adotada e podem ser enquadradas em três categorias distintas de análise: (i) *teórica, sem evidência empírica*; (ii) *empírica, sem teoria* e (iii) *estudos descritivos*. Neste sentido, pretende-se realizar, nesta investigação, uma confluência entre teoria e análise empírica, como uma forma de possibilitar uma maior aplicabilidade das teorias de turismo e de trazer subsídios teórico-conceituais que sustentem melhores práticas turísticas, no âmbito da gestão pública da atividade turística.

Discorre-se, neste capítulo, sobre a modelação do turismo em Ouro Preto e Salvador, a partir da aplicação/validação do MAPT. Desta forma, fundamenta-se, para tal, no estado da arte, conforme discutido no capítulo 2, agregado das análises/contextualização do cenário do turismo nos referidos destinos, de acordo como apresentadas no capítulo 3 e realiza-se a modelação, a partir da concepção teórica do *Modelo de Análise do Processo Turístico*, conforme estabelecida no capítulo 4.

Os modelos são relevantes, a partir do momento que se tornam instrumentos de análise da realidade e permitem o entendimento mais aprofundado sobre determinada temática. Neste contexto, a evolução do desenvolvimento turístico idealizada pelo MAPT será comparada com as dinâmicas turísticas ocorridas nos destinos em análise. Ressalta-se que, anterior aos estudos nesses destinos, foi realizado um pré-teste do modelo na Ilha da Madeira, localizada em Portugal, e na Ilha de Fernando de Noronha, situada no Brasil.

A organização deste capítulo se dará da seguinte forma: em um primeiro momento, no tópico 5.2, será apresentado o pré-teste do modelo. Logo em seguida, será descrita a modelação em Ouro Preto, no tópico 5.3, e a modelação em Salvador, no tópico 5.4., acrescido da discussão dos resultados, em 5.5. Por fim, será apresentada, no tópico 5.6, uma síntese do capítulo.

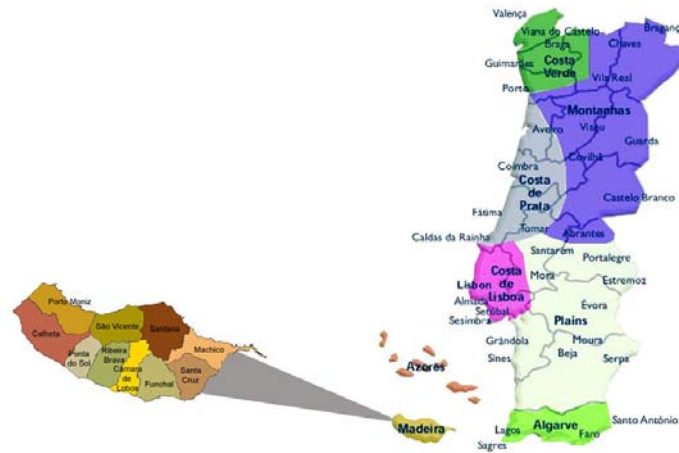
## **5.2 Modelação Turística nas Ilhas da Madeira e de Fernando de Noronha**

### **5.2.1 Apresentação das áreas de aplicação do pré-teste**

As Ilhas da Madeira e de Fernando de Noronha foram escolhidas para aplicação do pré-teste por: (i) apostarem no turismo de qualidade, (ii) disporem de fronteiras físicas bem delimitadas e fechadas para efeitos estatísticos e (iii) serem áreas em desenvolvimento turístico. Ao eleger estes destinos para o pré-teste, teve-se a preocupação em escolher áreas que investissem em turismo de qualidade, em princípios sustentáveis, em políticas públicas eficazes e no planeamento/gestão do turismo adequados. Outro motivo é que as ilhas, de uma maneira geral, são áreas que facilitam a análise de dados, visto ser mais fácil delimitar a área de intervenção e os dados correspondentes, como, por exemplo, a contabilização do número de turistas. Por último, conforme estabelecido no capítulo 1, o modelo proposto se aplica a áreas em desenvolvimento, sendo que a partir de análise empírica, as duas ilhas cumpriam este requisito. Desta forma, apresenta-se a modelação na Ilha da Madeira, no tópico 5.2.2, e logo em seguida, a modelação na Ilha de Fernando de Noronha, no tópico 5.2.3.

### **5.2.2 Modelação do Desenvolvimento Turístico na Ilha da Madeira**

O arquipélago da Madeira, composto pelas ilhas da Madeira, de Porto Santo, Desertas e Selvagens, possui uma extensão aproximada de 801 km<sup>2</sup> e localiza-se no Oceano Atlântico ao largo da costa ocidental da África, entre as Ilhas dos Açores e as Ilhas Canárias. Os atrativos turísticos diversificados, as tradições culturais, o vinho produzido na região, associados a temperaturas amenas e à qualidade das acomodações hoteleiras, fazem da Ilha da Madeira o terceiro destino em Portugal, após Lisboa e o Algarve. Ressalta-se que a Ilha da Madeira, maior ilha do arquipélago, com aproximadamente 740 km<sup>2</sup>, está entre 30° e 33° de latitude norte, o que significa uma posição mais a sudoeste do território de Portugal continental e não exatamente a representada esquematicamente pelo mapa da figura 5.1.



**Figura 5.1:** Representação geográfica de Portugal, em destaque a Ilha da Madeira  
Fonte: mapa Portugal, <http://i129.photobucket.com/albums/p221/felixri11/Portugalmapa.jpg>  
mapa Ilha da Madeira, [http://codigopostal.ciberforma.pt/images/distritos/ilha\\_madeira.jpg](http://codigopostal.ciberforma.pt/images/distritos/ilha_madeira.jpg)

Apresenta-se, a seguir, um breve relato sobre as variáveis em estudo, onde as curvas que representam o planejamento turístico, os investimentos públicos em turismo e o crescimento turístico foram traçadas após a coleta dos dados para o período de 30 anos (1975-2005).

No que concerne ao planejamento turístico na Ilha da Madeira, é importante enfatizar que esta é uma das poucas regiões portuguesas que tem um Plano de Ordenamento do Turismo, POT, estabelecido pelo Decreto Legislativo Regional nº 17 (2002). Alguns esforços de planejamento local começaram em 1930, com a criação da Delegação de Turismo da Madeira no seguimento da Comissão de Turismo, que se transformou em Secretaria Regional do Turismo em 1978. Observa-se que o ciclo do planejamento turístico para a Ilha da Madeira teve um crescimento de intensidade a partir de 1978. No final dos anos 80, início dos 90, a intensidade continua a aumentar, fato este relacionado às políticas de planejamento em Portugal terem grande importância neste período. O ciclo atinge o auge com o lançamento do POT em 2002. Atualmente, o ciclo encontra-se em declínio, passando da intensidade do ciclo, descrita como IC, de máxima (III) para média (II).

Em relação aos investimentos públicos em turismo, referentes às informações disponibilizadas, observa-se que foram alocadas verbas em infra-estrutura, equipamentos e marketing. A renovação do aeroporto do Funchal, no ano de 2000, significou um grande investimento de capital na Ilha da Madeira, diretamente

relacionado à atividade turística. Houve ainda investimentos relevantes, embora de menor dimensão financeira, como em 2004, o Balão Panorâmico idealizado e construído pela Câmara Municipal e a nova *home-page* da Ilha da Madeira, e em 2005, a requalificação de caminhos pedonais. A intensidade do ciclo dos investimentos públicos foi, gradativamente, aumentando de 1975 a 2000, período que culminou com os grandes investimentos já mencionados de remodelação do aeroporto do Funchal. Nos últimos anos, a intensidade do ciclo ainda é alta, mas pelo número de investimentos realizados e amplitude dos mesmos, avalia-se que começou a diminuir a partir de 2005.

O ciclo do crescimento turístico pode ser avaliado pelos indicadores da oferta e da demanda. Dados disponíveis sobre a oferta de acomodação permitem uma modelação numérica para o período constatando-se que o número de camas triplicou nos últimos 30 anos, agregados a taxa de ocupação que possibilita a mensuração da variação do número de turistas, ou seja, a demanda turística (tabela 5.1), representada, especificamente, pelo número de camas, pela taxa de ocupação e pelo número de camas ocupadas.

**Tabela 5.1:** Acomodação Turística na Ilha da Madeira (1975 a 2005)

Anos	Nº de camas	Taxa de ocupação	Nº de camas ocupadas
1975	8.433	52,0%	4.385
1990	13.419	75,9%	10.185
2000	24.520	64,8%	15.889
2005	29.523	57,0%	16.828

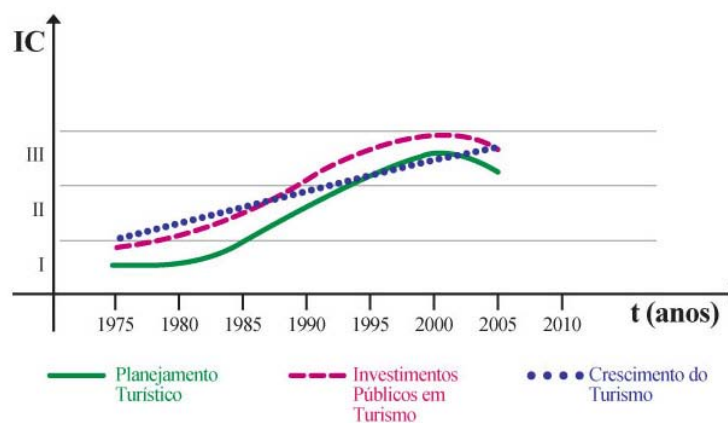
Fonte: elaboração própria, a partir de Baptista (2005) - dados de 1975 e 1990, e da Secretaria Regional do Turismo e Cultura (2005) - dados de 1990, 2000 e 2005.

Ao realizar uma análise detalhada, tem-se que nos primeiros 25 anos do período em questão, entre 1975 a 1990, observa-se um crescimento abrupto, o qual registra um aumento de quase 60% do número de camas. Foi realizado investimento ainda muito maior, na década de 90, representando um aumento de 82,7% do número de camas, no período 1990-2000. De 2000 a 2005, observa-se um crescimento de 20,4%, bem mais modesto que os anteriores. Em relação à taxa de ocupação, registra-se um grande aumento, no período de 1975 -1990, seguido de duas retrações. Ressalta-se que a taxa de ocupação de 2005 foi apenas 5 pontos percentuais superior à taxa de ocupação de 1975.

Ao analisar a relação entre número de camas<sup>16</sup> ocupadas, no período 1975-2005, observa-se que nos primeiros quinze anos (1975-1990) houve um aumento de 132%, o que reflete, exatamente, o grande aumento do número de camas e também a melhor taxa de ocupação de todo o período em análise. Nos dez anos seguintes (1990-2000), houve um aumento de 56%, sendo que apesar da taxa de ocupação ter caído, o grande número de novas camas possibilitou o crescimento dessa relação. Entre 2000 e 2005, registra-se um aumento de apenas 5,9%, o que reflete a retração na taxa de ocupação nos últimos cinco anos e o aumento modesto de camas.

Conclui-se que a relação entre o número de camas e a taxa de ocupação possui uma razão positiva, no decorrer dos anos. Importante ressaltar que de acordo com o POT da Madeira há uma meta de que até ao ano de 2012, a capacidade de alojamento turístico para a Ilha da Madeira atinja 35.000 camas. Desta maneira, considerando-se uma taxa média de ocupação de 70% obtem-se o limite do crescimento previsto para a Ilha da Madeira até 2012.

A aplicação do modelo proposto a Ilha da Madeira, no período de 1975-2005, pode ser traçado graficamente (gráfico 5.1). As variáveis do modelo, a partir de 1975, tiveram o seguinte comportamento: o crescimento turístico teve um aumento acelerado, os investimentos públicos em turismo tiveram a sua faixa de pico com a expansão dos aeroportos, por volta do ano de 2000, e o planejamento turístico teve o maior nível de intensidade em 2002 com o lançamento do POT.



**Gráfico 5.1:** Aplicação do modelo proposto a Ilha da Madeira  
Fonte: Elaboração própria, 2008

<sup>16</sup> A unidade de medida para análises de ocupação turística, em Portugal, utiliza, em grande parte dos casos, o número de camas. Desta forma, manteve-se este método de análise para o pré-teste na Ilha da Madeira. Ressalta-se que no Brasil, país onde se aplicou o outro pré-teste, assim como se modelou o MAPT aos estudos de caso, a saber, Ouro Preto e Salvador, utiliza-se dados provenientes das unidades habitacionais dos meios de hospedagens, UH, que em Portugal é o mesmo que unidades de alojamento.

A presente modelação na Ilha da Madeira permite algumas considerações, *i.e.*, houve um planeamento tardio da atividade enquanto já havia investimentos na área turística. Mesmo tendo havido crescimento do turismo, no período em estudo, detectaram-se evidências recentes da redução da atividade turística. Alguns dados preliminares do final de 2004 apontam para essa tendência de declínio do turismo. Esta constatação é confirmada por um estudo da Direção Geral de Turismo, DGT (2005), o qual classifica a Madeira na posição de índices de debilidade de 2000 a 2005. Desta forma, estabelece-se a hipótese de que um novo esforço de planeamento e investimentos em marketing deverá ser realizado na Ilha da Madeira com o intuito de reverter essa situação.

### 5.2.3 Modelação do Desenvolvimento Turístico em Fernando de Noronha

A Ilha de Fernando de Noronha pertencente ao arquipélago de mesmo nome, localiza-se no Oceano Atlântico a aproximadamente 360 quilômetros da costa brasileira, especificamente da região nordeste, cerca de quatro graus abaixo da linha do Equador, nas coordenadas  $3^{\circ} 54'S$  de latitude e  $32^{\circ} 25'W$  de longitude, representado simbolicamente na figura abaixo, pelo ponto (figura 5.2).



**Figura 5.2:** Representação geográfica do Brasil, em destaque a Ilha de Fernando de Noronha

Fonte: mapa do Brasil, [http://www.eutelsat.com.br/new/images/brasil\\_mapa\\_unidirecionais.gif](http://www.eutelsat.com.br/new/images/brasil_mapa_unidirecionais.gif)

mapa da Ilha de Fernando de Noronha, <http://www.diveworld.ch/lmgReise/brasil/brasil-karte-noronha.jpg>

O arquipélago é constituído por 21 ilhas, rochedos e ilhotas com um total aproximado de 26 km<sup>2</sup>. A sua maior ilha é a Ilha de Fernando de Noronha que possui cerca de 17 km<sup>2</sup>. A ilha é habitada por cerca de 2.178 habitantes (ADEFN, 2004) e possui uma

legislação ambiental específica, sendo uma Área de Proteção Ambiental, APA, desde 1986, onde 70% dessa APA foi transformada em Parque Nacional Marinho, em 1988.

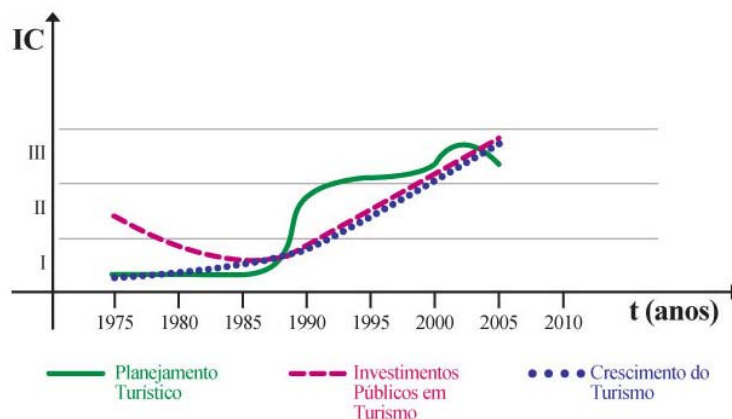
O turismo na ilha foi estabelecido a partir da década de 70, período em que os turistas começaram a ter à disposição vôos diários desde Recife e Natal para este destino. Ao analisar o fluxo turístico no período de 1995-2002, observa-se que o número de turistas quase triplicou, visto ter recebido 21.315 turistas, em 1995, e 62.551 turistas, em 2002. Ainda neste período de análise, houve um grande pico de crescimento entre 1998 e 1999, de 28.817 turistas, a ilha passou a receber 49.512 turistas (ADEFN, 2004).

O ciclo do planejamento turístico, no período 1975-2005, tem como marcos o Plano de Manejo de 1990, o Plano Diretor de 1998, o qual contempla, também, a atividade turística, e o Termo de Ajuste de Conduta, TAC, elaborado no fim de 2002. O limite de entrada de turistas na ilha era de 200/dia, em 1989, 420/ dia, em 1995, e no ano de 2005 o número máximo de visitantes era de 540/dia. A preocupação com a preservação ambiental da ilha é traduzida pela lei nº 11.704 (1999), que estipula taxas de preservação, sendo importante ressaltar, ainda, a Instrução Normativa nº 001 (1996), que regulamenta e estabelece critérios de classificação das Hospedarias Domiciliares. Em relação ao período de análise, conclui-se, então, que o ciclo do planejamento turístico se iniciou tardiamente e só começou a ganhar importância com os planos estabelecidos nos anos 90.

Ao analisar os investimentos públicos que estão relacionados à atividade turística, observa-se que, em 1975, houve a ampliação da pista de pousos e em 1999 a inauguração do terminal de passageiros. Em relação ao porto, realizou-se investimentos em 1987. A partir de 2005, começou a ser realizado um projeto de valorização paisagística e requalificação da BR 363, contemplando entre outras ações, investimentos em seis mirantes e 20 paradas cobertas para ônibus. O ciclo do investimento público em turismo, para o período em análise, começou com bons investimentos, mas a seguir teve uma retração com posterior incremento, a partir de 1987. No ano de 2005, o ciclo dos investimentos públicos em turismo se encontrava em expansão.

O crescimento turístico pode ser observado pelo aumento do número de turistas e a relação destes com o crescimento do número de estabelecimentos turísticos. Houve um

grande crescimento de turistas de 1995 a 2002 e, no ano de 2005, esse número continuava em expansão. Já em relação aos meios de hospedagem, tem-se que em 1970 havia uma pousada, já em 1994 cerca de cinquenta e em 2005 foram contabilizadas setenta pousadas. No ano de 2005 foram catalogados na ilha cento e oito meios de hospedagens, autorizados e em funcionamento, gerando um total de mil trezentas e quarenta e sete camas (Soares, 2005). Observa-se o crescimento do turismo (gráfico 5.2), no entanto, especial atenção deve ser tomada entre a oferta de meios de hospedagem e a relação do limite de capacidade de suporte estabelecido para a ilha.



**Gráfico 5.2:** Aplicação do modelo proposto a Ilha de Fernando de Noronha  
Fonte: Elaboração própria, 2008

Há uma tendência do turismo continuar aumentando em Fernando de Noronha, devido (i) ao marketing realizado pela ilha, (ii) à disponibilização de mais vôos, assim como, (iii) ao aumento de pessoas que desejam visitar a localidade.

#### 5.2.4 Resultados e relevância do pré-teste

Ao comparar o ciclo de desenvolvimento turístico da Ilha da Madeira com o da Ilha de Fernando de Noronha, observa-se que o ciclo do planejamento turístico em ambas é tardio, apesar que a Ilha da Madeira inicia o esforço de planejamento, a partir de 1978, e Ilha de Fernando de Noronha, somente a partir de 1989/1990. Os investimentos públicos em turismo na Ilha da Madeira seguiram um ciclo mais harmonioso. Em contrapartida, os investimentos na Ilha de Fernando de Noronha no ano de 2005 continuavam em expansão e, na Ilha da Madeira havia evidências de diminuição. As duas Ilhas apresentam ciclos ascendentes de número de turistas, sendo que a Ilha da Madeira apresenta tendências de retração e a Ilha de Fernando de Noronha de aumento.



A partir do pré-teste realizado, foi possível avaliar os indicadores utilizados e a real eficácia destes para análise das variáveis em estudo. Essa reflexão inicial é fundamental para a realização de ajustes. Ressalta-se, desde já, que observou-se a necessidade de realizar uma análise multicritério na aplicação da curva do planejamento, visto essa contemplar uma série de elementos de análise, a saber, planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos encomendados pelo poder público e participação pública, cuja existência em maior ou menor grau deve ser analisada de uma forma menos determinística e mais contextual.

### **5.3 Resultados da modelação em Ouro Preto**

#### **5.3.1 Modelação do planejamento turístico em Ouro Preto**

Anterior à modelação do planejamento turístico em Ouro Preto, apresenta-se uma breve contextualização sobre o destino. Ouro Preto (figura 5.3) é um dos 853 municípios de Minas Gerais, estado que possui uma extensão territorial de cerca 587 mil km<sup>2</sup>, e uma população aproximada de 19,3 milhões de habitantes (IBGE, 2007). O município de Ouro Preto se localiza a 98 km da capital do estado, Belo Horizonte, sendo constituído pela sede de Ouro Preto, esta com uma área territorial de 27,1 km<sup>2</sup> (SMPDU, 2008) e mais doze distritos, a saber, Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Correia, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Santa Rita, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto, São Bartolomeu e Rodrigo Silva, totalizando cerca de 1.245 km<sup>2</sup> de extensão territorial e uma população aproximada de 67.048 (IBGE, 2007).

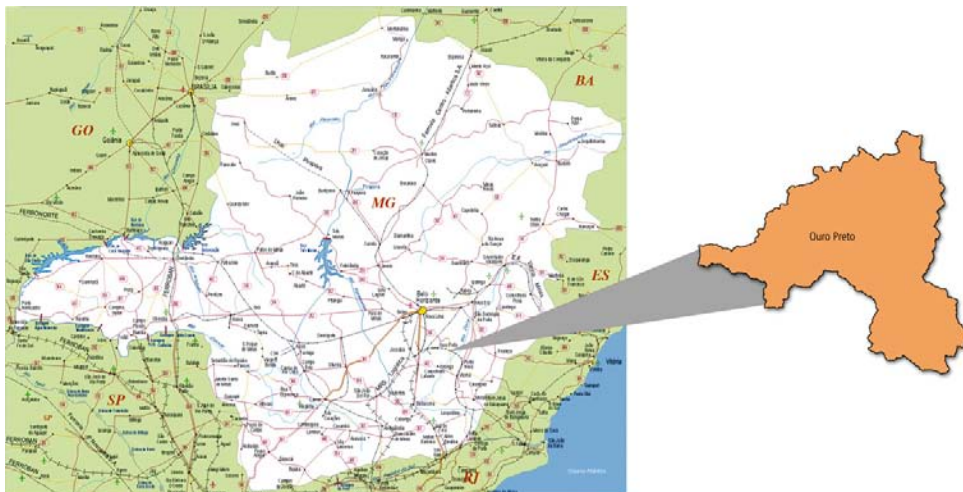
A história de constituição deste município se liga à formação de pequenos povoados, em finais do século XVII, relacionado, principalmente, a busca por minerais preciosos. Em 1711, o povoado foi nomeado Vila Rica de Albuquerque, e no ano seguinte, passou a se denominar Vila Rica, e, somente, em 1983, recebeu o nome de Ouro Preto. Ouro Preto teve grande importância política e econômica para Minas Gerais, sendo a capital da província de 1721 a 1882, e capital do estado de 1883 a 1897. Importante ressaltar, que a cidade foi declarada monumento nacional<sup>17</sup> em 1933, sendo que até os dias atuais, Ouro Preto é considerada o maior conjunto homogêneo de arquitetura barroca do País.

---

<sup>17</sup> Ouro Preto foi erigida monumento nacional, em 1933, pelo decreto-lei nº 22.928, antes mesmo da criação do SPHAN, que se deu em 1937. O tombamento federal foi registrado no livro do tomo inscr. 39 fl.08, LH inscr. 512 fl. 98; LAEP inscr.98 fl. 47- processo 070-T-38, em 20/01/1938, pelo SPHAN e em 15/09/1986, pelo IPHAN.

Destaca-se que o centro histórico tombado possui uma área territorial de aproximadamente 2.225 hectares (Iphan, 2008), o que representa quase a totalidade da área da sede do município.

De acordo com o Icomos (1980), o recebimento do título de Patrimônio Cultural da Humanidade em Ouro Preto se justifica, entre outros fatores: (i) pela arquitetura simples, mas criativa, (ii) pelas igrejas, fontes, pontes e paisagem, (iii) pelas características gerais e homogeneidade que a tornam uma propriedade cultural exclusiva e (iv) por ser um centro único da arquitetura barroca. A classificação realizada pela Unesco, em 1980, se fundamenta nos critérios I e III, respectivamente, por representar uma obra-prima única do gênio criativo humano, e por ser único ou, ao menos, um excepcional testemunho de uma tradição cultural ou de uma civilização que, ainda, está viva ou já desapareceu.



**Figura 5.3:** Representação geográfica de Minas Gerais, em destaque Ouro Preto  
Fonte: mapa de MG, Guia Geográfico (2008a) e mapa de Ouro Preto, IBGE(2007)

Ao analisar a variável planejamento turístico em Ouro Preto, no período 1975-2005, é necessário enfatizar e detalhar mais, alguns dos aspectos descritos no tópico 3.3, assim como fazer uma retomada sobre os principais planos, políticas e estratégias adotadas, assim como estudos realizados. Neste sentido, observa-se que até a atualidade, não há um plano de turismo para o município. Na realidade, em nível local, nunca houve um plano municipal de turismo elaborado pelo poder público. Em 1996, foi elaborado o Plano Diretor do Município de Ouro Preto lei complementar nº 01/96 (lei complementar, 1996), o qual estabelece diretrizes e instrumentos de desenvolvimento,

sendo que considera o turismo como um dos propulsores locais. Entre os anos de 1994 e 1996, foi elaborado o *Plano de Turismo para Ouro Preto* pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, Sebrae, Instituição mista de abrangência nacional. Ressalta-se que foi realizado um diagnóstico municipal de Ouro Preto (Sebrae, 2005), como parte dos estudos de base para o *Plano de Turismo* do Sebrae. Em 2000, foi lançado o Programa Estrada Real pelo Instituto Estrada Real, IER, aliado a Federação das Indústrias e Empresas de Minas Gerais, Fiemg, o qual almeja estruturar e divulgar a Estrada Real enquanto produto turístico, sendo que Ouro Preto é um dos 177 municípios integrantes deste Programa.

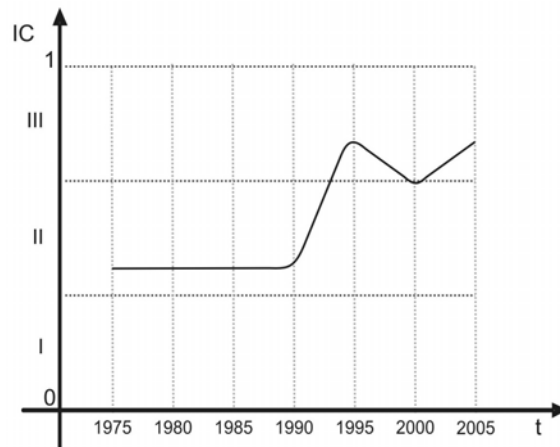
Não existem registros de estudos encomendados pelo poder público. Na realidade, um dos maiores problemas é a falta de dados estatísticos fundamentados em investigações aprofundadas do turismo na cidade. Na *Secretaria Municipal de Turismo e Cultura* os dados turísticos são incipientes. Os dados primários, como por exemplo, o levantamento da oferta, não abarca toda a oferta apesar de terem sido elaborados dois inventários, um em 1995 e outro pelo Centro Universitário Newton Paiva (Ceditur, 2004). No ano de 2003, foi realizado um estudo sobre o *Perfil do Potencial Turístico da Área de Influência da Estrada Real* (IER e Fiemg, 2003). Em 2005, a Agência de Desenvolvimento de Ouro Preto, Adop, elaborou uma pesquisa de avaliação de resultados relativos aos meios de hospedagem e A&B do município. Uma pesquisa de fluxo e demanda foi realizada pelo Neaspoc, núcleo de investigação subordinado à Universidade Federal de Ouro Preto, Ufop, em 2005/2006.

A partir da reflexão sobre o panorama apresentado, é possível realizar uma análise multicritério da variável planejamento turístico em Ouro Preto. Considera-se, assim, os seguintes indicadores: número de planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos e participação pública e os cenários estabelecidos, conforme referido no tópico 1.5, e detalhado em 4.3.2.

Importante ressaltar que a participação pública no planejamento da atividade turística, em uma escala de medida de 0 a 1, categorizada da seguinte forma: 0 (nível 0 - inexistência de participação pública); 0,25 (nível 1 - baixa participação pública); 0,50 (nível 2 - média participação pública) e 1 (nível 3 - alta participação pública), conforme definida no tópico 4.3.2, pode ser mensurada em Ouro Preto de 1995 a 2005, no nível 2.

No período referido, o planejamento participativo começa a ser estimulado pelo poder federal e estadual, podendo ser quantificado, desta forma, com grau de média participação pública. Em nível local, ocorre, também, algumas mudanças na forma de planejar a atividade e envolver os atores sociais.

Ao refletir sobre o cenário de “planejamento informal” em Ouro Preto, representado pela seguinte curva (gráfico 5.3, detalhada na tabela 5.2), observa-se que o mesmo decorre, principalmente, da importância destinada às estratégias/diretrizes. Esta curva começa com grau de intensidade média (II) e atinge a intensidade máxima (III), em meados da década de 90. Em 2000, retorna a intensidade média (II) e em 2005, já se encontra novamente na intensidade máxima (III), o que representa que durante o planejamento turístico em Ouro Preto as estratégias sempre estiveram presentes e a partir dos anos 90, tem como acréscimo os planos, programas e estudos, com algumas variações destes, nos últimos dez anos.



**Gráfico 5.3:** Cenário “planejamento informal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)

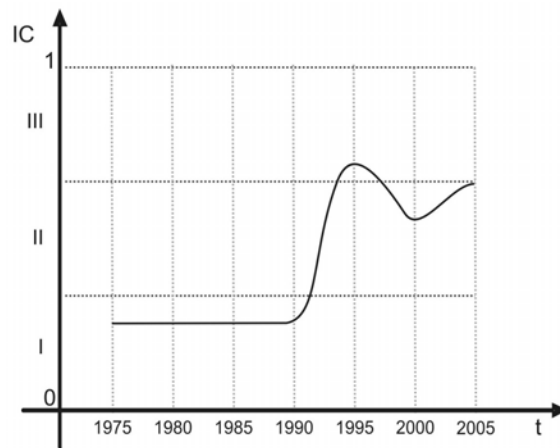
Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.2:** Análise multicritério - Cenário “planejamento informal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)

Cenário: Planejamento Informal		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	10%	0	0	0	0	1	0	0
Programas	10%	0	0	0	0	0	1	1
Estratégias/diretrizes	40%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	0	1	0	1
Participação pública	30%	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5
Ouro Preto	Score	0.40	0.40	0.40	0.40	0.75	0.65	0.75

Fonte: Elaboração própria, 2008

Ao considerar o cenário de “planejamento com certo grau de formalidade” em Ouro Preto, observa-se a seguinte curva estabelecida (gráfico 5.4, detalhada na tabela 5.3). Ao se realizar um *mix* mais equilibrado entre a importância das estratégias, planos e programas, observa-se durante os primeiros 15 anos, que a curva se encontra na intensidade mínima (I). Em 1995, aproximadamente, atinge a intensidade máxima (III) e depois retorna para a intensidade média (II). O bom desempenho para o ano de 1995 se deve ao *Plano de Turismo para Ouro Preto*, citado na parte inicial deste tópico. Ressalta-se que esta curva tem um desempenho pior em relação à curva anterior, verificado pelo tempo que se mantém no nível mínimo (I) e por se manter, nestes últimos anos, no nível médio (II) de intensidade do ciclo.



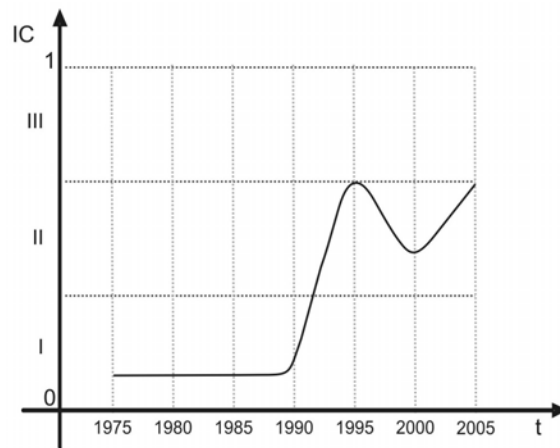
**Gráfico 5.4:** Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.3:** Análise multicritério - Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)

Cenário: Planejamento com certo grau de formalidade		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	20%	0	0	0	0	1	0	0
Programas	15%	0	0	0	0	0	1	1
Estratégias/diretrizes	25%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	0	1	0	1
Participação pública	30%	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5
Ouro Preto	Score	0.25	0.25	0.25	0.25	0.70	0.55	0.65

Fonte: Elaboração própria, 2008

Em contrapartida, ao analisar o cenário de “planejamento formal” em Ouro Preto, delimita-se a seguinte curva (gráfico 5.5, detalhada na tabela 5.4). Ao se destinar um peso maior aos planos e programas, o desempenho desta curva se mostra o pior em relação às outras duas. Neste âmbito, a curva começa com intensidade do ciclo mínima (I), na realidade, a parte mais baixa deste nível, em relação às outras análises, e somente em inícios dos anos 90 passa para a intensidade média (II), se mantendo nesta, com uma pequena variação, no ano de 2000. Esta curva mostra que o planejamento formal em Ouro Preto não apresenta um bom desempenho se comparado ao planejamento informal e ao planejamento com certo grau de formalidade. Inclusive, o *score* dos últimos dez anos, apesar do representativo crescimento, se apresenta inferior aos encontrados nos dois cenários anteriormente apresentados.



**Gráfico 5.5:** Cenário “planejamento formal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.4:** Análise multicritério - Cenário “planejamento formal” do turismo em Ouro Preto (1975-2005)

Cenário: Planejamento formal		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	30%	0	0	0	0	1	0	0
Programas	20%	0	0	0	0	0	1	1
Estratégias/diretrizes	10%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	0	1	0	1
Participação pública	30%	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5
Ouro Preto	<i>Score</i>	0.10	0.10	0.10	0.10	0.65	0.45	0.65

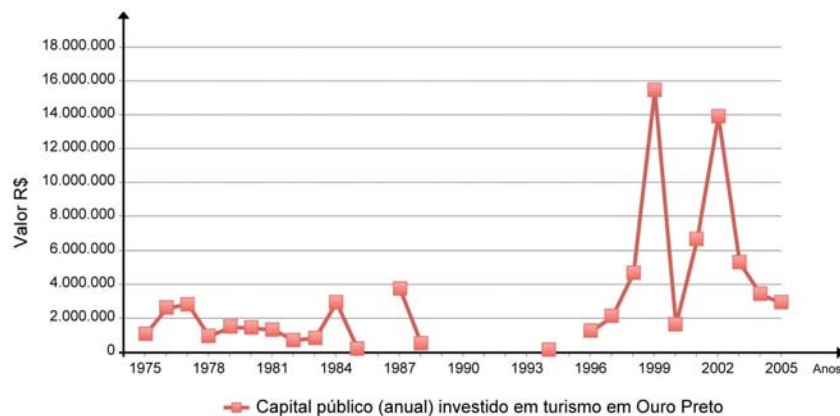
Fonte: Elaboração própria, 2008

Neste âmbito, observa-se o grande grau de informalidade do planejamento do turismo entre 1975 e 1990, sendo que a partir de inícios da década de 90, a atividade começa a ser planejada de maneira mais formal, que pode ser visualizado pelo pico representativo de 1995 e pelos anos subsequentes.

### 5.3.2 Modelação do investimento público em turismo em Ouro Preto

Os investimentos públicos municipais com incidência direta na atividade turística, em Ouro Preto, (discriminados em detalhe, na tabela B.1, apêndice B) podem ser visualizados pela curva abaixo (gráfico 5.6, detalhada na tabela 5.5). Importante ressaltar que os investimentos foram mensurados, a partir da análise da Lei Orçamentária Anual – LOA (Arquivo Público de Ouro Preto, 2006), conforme estabelecido no tópico 1.5. Esta lei é elaborada no final do ano, com a previsão da destinação do capital para o ano subsequente. Em Ouro Preto, foi possível avaliar a LOA de 1975 a 2005, com exceção dos anos de 1986, 1989 a 1993, e 1995, os quais não foram encontrados no arquivo público da cidade, e nem nos arquivos das Secretarias em análise, a saber, (i) Turismo, (ii) Cultura (iii) Obras e (iv) Planejamento.

Ao analisar o investimento público anual, em turismo, de 1975-2005, destaca-se o grande investimento de 1998 a 2002, com o primeiro pico 1998/1999, sendo que em 1999 o investimento foi, aproximadamente, duas vezes maior que em 1998 e o segundo pico em 2001/2002, dobrando o investimento de 2001 para 2002. A tabela abaixo apresenta os valores já atualizados para o ano base de 2005 e com as moedas de cada época convertidas para o Real (R\$), (tabela B.2, apêndice B), conforme definido nos procedimentos metodológicos, apresentado no tópico 1.5.



**Gráfico 5.6:** Investimento público anual em turismo - Ouro Preto (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados do Arquivo Público de Ouro Preto (2006)

**Tabela 5.5:** Investimentos estandardizados ao ano de referência 2005 – Ouro Preto (1975-2005)

ANO	ATUALIZAÇÃO PARA ANO BASE 2005 - R\$
1975	1.040.451
1976	2.574.004
1977	2.818.876
1978	919.339
1979	1.455.461
1980	1.404.712
1981	1.296.151
1982	699.028
1983	811.532
1984	2.915.305
1985	175.558
1986	N/A
1987	3.696.191
1988	471.038
1989	N/A
1990	N/A
1991	N/A
1992	N/A
1993	N/A
1994	129.008
1995	N/A
1996	1.202.883
1997	2.080.284
1998	4.666.929
1999	15.433.699
2000	1.607.806
2001	6.641.407
2002	13.893.619
2003	5.284.681
2004	3.387.062
2005	2.885.834

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados do Arquivo Público de Ouro Preto (2006), e da aplicação de fórmulas de conversão de outras moedas para real, já considerando a inflação calculada pelo IGP-DI/FGV.

**Legenda:**

N/A: Não se aplica, pois não havia dados disponíveis

Ao analisar o investimento acumulado em Ouro Preto (gráfico 5.7), ressalta-se que o investimento foi de R\$ 1,04 milhões, em 1975, e, até 2005, totalizou R\$ 77,49 milhões investidos, o que representa que o investimento registrou um grande crescimento, visto



em apenas 30 anos, ter um acumulado que representa 73 vezes mais que o investimento anual de 1975. No período 1997-2005, mesmo em análise em Salvador, observa-se que em 1997 o investimento foi de R\$ 2,08 milhões e que de 1997 a 2005, teve um investimento acumulado de R\$ 55,88 milhões, sendo um acumulado, aproximadamente, 25 vezes maior que o investimento anual de 1997, em apenas 8 anos.



**Gráfico 5.7:** Investimento público acumulado em turismo – Ouro Preto (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados do Arquivo Público de Ouro Preto (2006)

Ao analisar o investimento *per capita* em Ouro Preto (tabela 5.6), a partir da razão entre o investimento público acumulado em turismo e a população residente de Ouro Preto (tabela B.3, apêndice B), observa-se, durante o período em análise, que houve um crescimento acentuado com um aumento de cerca de 23 vezes. Ressalta-se que para esta análise, o ano de 1997 é tomado como marco zero, sendo que o período de análise 1997-2005 foi elegido devido à possibilidade de comparabilidade com o destino turístico de Salvador, no mesmo espaço temporal.

**Tabela 5.6:** Investimento *per capita* em Ouro Preto (1997-2005)

ANO	INVESTIMENTO PER CAPITA <sup>18</sup>
1997	33,86
1998	110,14
1999	363,08
2000	390,50
2001	456,12
2002	660,87
2003	735,64

<sup>18</sup> Considerou-se o investimento acumulado, dividido pela população anual IBGE (2007), de acordo com a equação 1.2, estabelecida no tópico 1.5, efetivando esta análise baseada apenas na população, devido à inexistência de dados do número de turista para o período de análise.

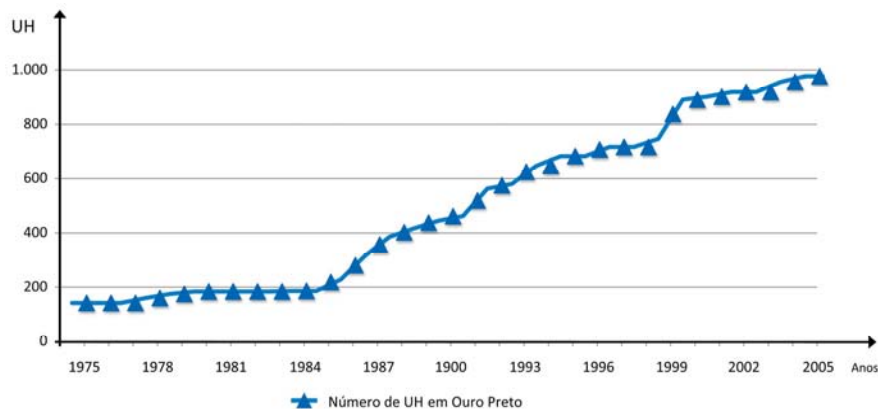
ANO	INVESTIMENTO PER CAPITA <sup>19</sup> (continuação)
2004	776,97
2005	814,18

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados do Arquivo Público de Ouro Preto (2006), e da aplicação de fórmulas de conversão de outras moedas para real, já considerando a inflação calculada pelo IGP-DI/FGV.

A partir de uma análise geral, atenta-se para o fato de que os investimentos públicos municipais acumulados com incidência direta no setor turístico, em Ouro Preto, tiveram um crescimento considerável, apesar de ser possível notar uma retração significativa nos investimentos anuais desde 2003. Ressalta-se que os investimentos realizados têm contribuído com a organização e a estruturação do desenvolvimento da atividade turística no município.

### 5.3.3 Modelação do crescimento do turismo em Ouro Preto

Ao analisar o crescimento do número de unidades habitacionais<sup>20</sup>, UH, nos meios de hospedagens, no decorrer dos anos 1975 a 2005, observamos a seguinte evolução representada graficamente (gráfico 5.8, detalhada na tabela 5.7). Em relação ao número de novas UH em Ouro Preto, observam-se alguns picos de investimento privado na construção de novos hotéis ou ampliação de UH já existentes em 1987, 1992 e 2000.



**Gráfico 5.8:** Evolução do crescimento do número de UH nos meios de hospedagem em Ouro Preto (1975-2005)

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir dos inventários de 1995 e 2004, realizados pelo Centro Universitário Newton Paiva

<sup>19</sup> Considerou-se o investimento acumulado, dividido pela população anual IBGE (2007), de acordo com a equação 1.2, estabelecida no tópico 1.5, efetivando esta análise baseada apenas na população, devido à inexistência de dados do número de turista para o período de análise.

<sup>20</sup> Enfatiza-se, mais uma vez, que unidades habitacionais, UH é a terminologia utilizada no Brasil, sendo que tem o mesmo significado que unidades de alojamento, em Portugal.

**Tabela 5.7:** Evolução do nº de UH nos meios de hospedagem em Ouro Preto (1975-2005)

Ano	Nº de UH
1975	142
1976	142
1977	142
1978	160
1979	175
1980	184
1981	184
1982	184
1983	184
1984	186
1985	186
1986	228
1987	316
1988	386
1989	417
1990	445
1991	462
1992	563
1993	580
1994	647
1995	683
1996	683
1997	717
1998	717
1999	747
2000	891
2001	902
2002	919
2003	919
2004	956
2005	977

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir dos inventários de 1995 e 2004, realizados pelo Centro Universitário Newton Paiva, atualização e revisão até o ano de 2005

Em âmbito geral, para o período de análise, houve um investimento considerável em equipamentos de hospedagem no destino de Ouro Preto, sendo que, em 1975, havia, apenas, 8 meios de hospedagem e, em 2005, cerca de 50, o que representa 142 UH, em 1975, e um total de 977 UH no ano de 2005.

### 5.3.4 Inovações com incidência direta no turismo em Ouro Preto

Ao mensurar o crescimento da atividade turística em Ouro Preto, pode-se agregar a esta uma nova análise em uma tentativa de encontrar alguns fatores explicativos para o aumento do número de turistas, assim como para os picos do ciclo de vida. Desta forma, a partir de análise empírica, é possível identificar algumas inovações com incidência direta no turismo, em Ouro Preto. Apresenta-se a seguir, as principais inovações percebidas neste destino, na última década, com alguns exemplos de inovações na área cultural, as quais possuem reflexos diretos no turismo, assim como inovações, diretamente relacionadas à atividade turística. Ressalta-se, desde já, que esta é uma proposta inicial de reflexão, com algumas impressões que podem ser ponto de partida para novas análises.

Em Ouro Preto, uma das inovações percebidas se refere ao *Centro de Arte e Convenções* da Ufop, inaugurado em 2001, em um prédio revitalizado e readequado para este fim. Este espaço potencializou toda uma cadeia de serviços na cidade, como destaque para a ampliação dos *buffets* existentes e criação de novos; maior campo de trabalho para os recursos humanos, em atuação no setor de A & B; possibilidade de negócios para empresas de sonorização e de equipamentos (multimídia, etc); assim como o incremento de empresas de cerimonial.

Ainda relacionado à organização de eventos, observa-se um crescendo de ações nesta área, sendo que um dos primeiros eventos de sucesso que perduram até os dias de hoje é o Festival Internacional de Jazz de Ouro Preto, sendo considerado pela crítica especializada como o melhor festival de jazz do Brasil. Este festival nomeado de *Tudo é Jazz* teve a sua primeira edição em 2002 e vem sendo realizado anualmente, trazendo uma movimentação de turistas e circulação de capital na cidade.

Uma inovação que gera impactos diretos sobre a qualidade dos produtos e serviços turísticos é a certificação profissional, que almeja definir padrões de competência de empresas e de profissionais. Em Ouro Preto, nos últimos anos esta foi realizada através do Programa Competente do Turismo Sustentável, PCTS e do IER. Destaca-se, ainda, o processo de certificação de *Circuitos*, regulamentado pelas resoluções nº 007 de agosto

de 2003 (Setur, 2003) e nº 008 de abril de 2008 (Setur, 2008), sendo que o destino em análise se insere no *Circuito do Ouro*.

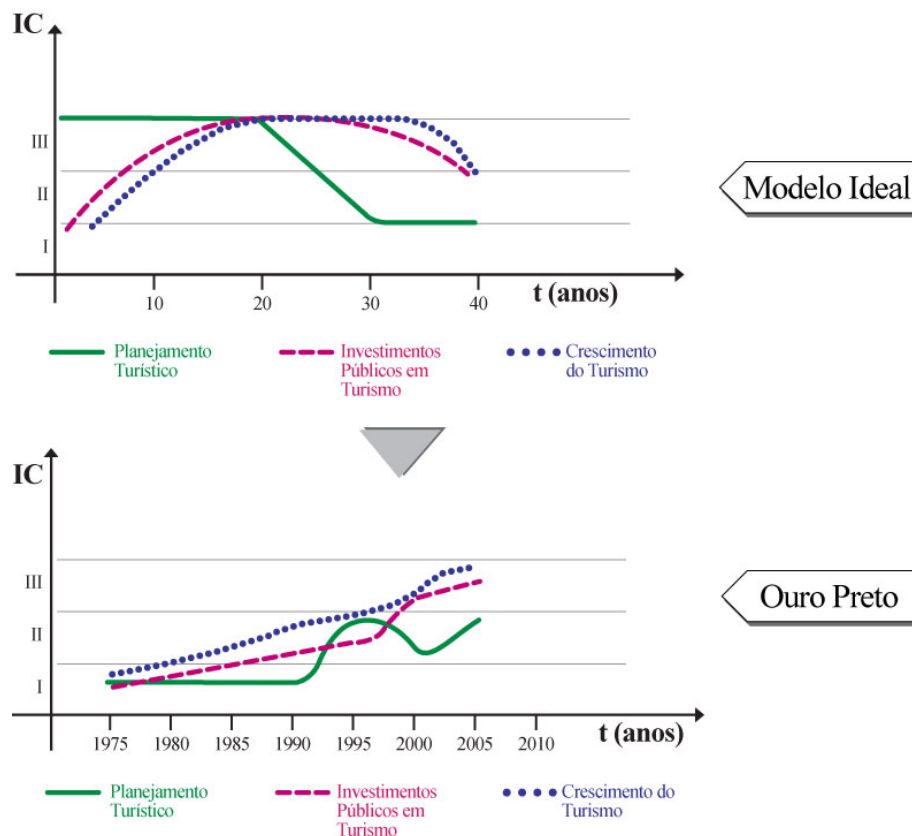
A partir da reflexão sobre inovações, é possível destacar dois produtos turísticos em Ouro Preto, onde a inovação está presente, a saber, (i) o *Museu de Artes e Ofícios* e (ii) o *Trem da Vale*. O Museu de Artes e Ofícios, inaugurado em 1998, é o único museu brasileiro dedicado, exclusivamente, à temática dos oratórios e imagens, sendo que seu acervo é composto por 162 oratórios e 300 imagens. O museu é administrado pelo Instituto Cultural Flávio Gutierrez, ICFG, e recebe, anualmente, mais de 50 mil visitantes (ICFG, 2008). O *Trem da Vale*, é um atrativo turístico inaugurado em 2006, que se insere em um projeto de revitalização de cerca de 18 quilômetros de ferrovia e adequação das estações, por onde passa o trem, Ouro Preto, Vitória Dias, Passagem de Mariana e Mariana (Grupo Vale, 2008). O trem interliga duas importantes cidades históricas de Minas, Ouro Preto e Mariana, e é administrado pela Ferrovia Centro-Atlântica, FCA, empresa pertencente ao Grupo Vale.

Uma inovação do ponto de vista estratégico e de sistemas de gestão, é a participação de Ouro Preto no *Circuito do Ouro*. É sabido que Ouro Preto, como cidade histórica integra o famoso *Circuito do Ouro*, desde meados da década de 50, séc. XX, mas enquanto política de governo e com uma maior articulação entre os atores sociais, somente a partir da criação da política pública de *Circuitos Turísticos*, em 2001. Ressalta-se o trabalho realizado pela Setur com a intenção de potencializar a formação de parcerias, a co-gestão da atividade turística, e, principalmente, a difusão do ideário de disponibilização de produtos e serviços complementares pelos destinos integrantes do *Circuito*, com a intenção de manter os turistas mais dias na região.

### **5.3.5 MAPT versus resultados da modelação do turismo em Ouro Preto**

Ao comparar as três curvas idealizadas no âmbito da elaboração do MAPT, conforme estabelecido no capítulo 4, com a dinâmica turística em Ouro Preto, tem-se a seguinte representação gráfica (gráfico 5.9). Durante os primeiros quinze anos, o planejamento turístico se manteve no nível de intensidade mínimo (I), quando o modelo idealizado estabelecia que a importância do planejamento turístico, ao início do ciclo, deveria começar com a intensidade máxima (III). Os investimentos públicos em turismo em

Ouro Preto só passaram para o nível de intensidade máxima (III) após cerca de 25 anos de início do ciclo em análise, quando o idealizado seria ao redor do 6º ano do início do ciclo. Já o crescimento turístico somente passou para a intensidade máxima (III) alguns anos antes que o investimento, *i.e.*, ao redor do 23º ano de início do ciclo em mensuração, quando o idealizado seria ao redor do 10º ano. Ressalta-se, ainda, que a evolução turística no destino, durante todo o período em análise, não atingiu a maturidade.



**Gráfico 5.9:** MAPT e modelação do turismo em Ouro Preto (1975-2005)

Fonte: Elaboração própria, 2008

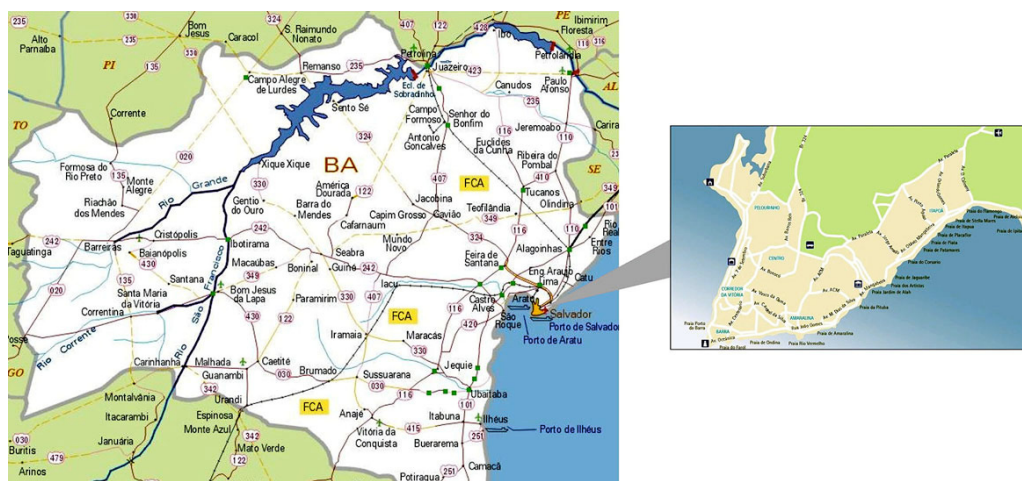
Em síntese, as variáveis em análise em Ouro Preto não seguem o comportamento idealizado pelo modelo, sendo que o elemento que mais se difere é o planejamento turístico. Já os investimentos públicos em turismo e o crescimento da atividade são ascendentes como preconizado pelo modelo só que de forma bem menos acentuada do que o previsto.

## 5.4 Resultados da modelação em Salvador

### 5.4.1 Modelação do planeamento turístico em Salvador

Procede-se a uma breve contextualização sobre Salvador, antes da descrição da modelação do planeamento turístico. Salvador é a capital do Estado da Bahia (figura 5.4), estado este que tem uma extensão territorial de cerca de 565 mil km<sup>2</sup> e uma população aproximada de 14,1 milhões (IBGE, 2007). Salvador, com uma extensão territorial de cerca de 707 Km<sup>2</sup>, é uma cidade que possui aproximadamente 2,9 milhões de habitantes (IBGE, 2007), sendo um dos principais destinos turísticos do Brasil.

Salvador foi fundada no séc. XVI, especificamente no ano de 1549, denominada, a princípio, São Salvador da Bahia de Todos os Santos, sendo a primeira capital brasileira, mantendo este título até 1763. Planejada pelos portugueses, Salvador é, até os dias atuais, um dos mais importantes exemplos do urbanismo colonial português (Teixeira e Valla, 1999 *apud* Nobre, 2003). O centro histórico tombado<sup>21</sup> de Salvador possui uma área territorial de aproximadamente 84 hectares (Iphan, 2008) e é Patrimônio Cultural da Humanidade desde 1985. A proposta de classificação de Salvador pela Unesco se justifica pelos critérios IV e VI, respectivamente, (i) um exemplo eminente de estrutura urbana renascentista, adaptada a uma área colonial, e (ii) um dos maiores centros de convergência da cultura europeia, africana e americana de base indígena, dos sécs. XVI ao XVIII (Icomos, 1985).



**Figura 5.4:** Representação geográfica da Bahia, em destaque Salvador  
 Fonte: mapa da BA, Guia Geográfico (2008b) e mapa Salvador, Interhabit (2008)

<sup>21</sup> O conjunto arquitetônico, paisagístico e urbanístico de Salvador foi inscrito nos livros do tomo do Iphan, em 1984.

Ao analisar a variável planejamento turístico em Salvador, no período 1975-2005, é necessário enfatizar e detalhar um pouco mais, alguns dos aspectos descritos no tópico 3.4, assim como fazer uma retomada sobre os principais planos, políticas e estratégias adotadas, e estudos realizados. Neste sentido, observa-se que não há e nunca houve um plano de turismo para o município, em nível local, *i.e.*, nunca houve um plano municipal de turismo elaborado pelo poder público. Em 1991, conforme citado no tópico 3.4.1, foi elaborado o Prodetur-NE, um dos determinantes para a atual fase de desenvolvimento turístico do estado. Ressalta-se que anteriormente a este programa, o Estado da Bahia já possuía estratégias políticas e trabalhava o turismo, a partir da perspectiva das zonas turísticas. Estas zonas turísticas foram, já em meados da década de 90, denominadas *pólos turísticos*, nos quais cada duas zonas configuram um *pólo*. No ano de 2002, iniciou-se a elaboração do Pdits - Pólo Salvador e Entorno, que foi consolidado em 2003, sob a responsabilidade da Fundação Getúlio Vargas, FGV. Esta Fundação coordenou o planejamento participativo para elaboração do plano (foram realizadas doze reuniões com cerca de quarenta e cinco pessoas cada, sendo três em Salvador e nove fora de Salvador). No Pdits - Pólo Salvador e Entorno é estabelecida a base para o Prodetur-NE II. Ainda no ano de 2003, foi elaborado o *Plano Século XXI Consolidação do Turismo* com as estratégias turísticas do Estado da Bahia para o período 2005-2020.

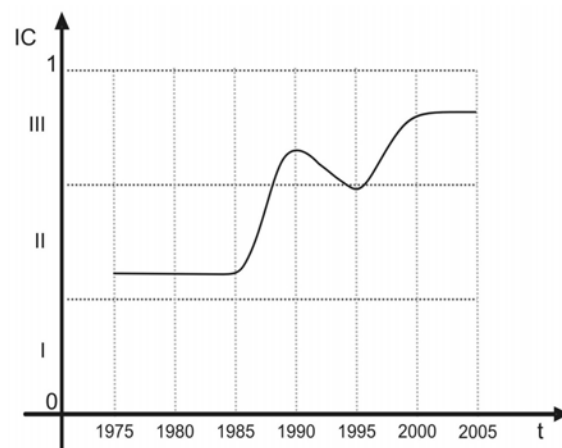
Em relação aos estudos encomendados pelo poder público, cita-se as investigações preliminares para a constituição e definição de aplicação de verbas do BID, assim como o inventário turístico de Salvador que foi realizado com a coordenação da Bahiatursa, a qual elaborou um banco de dados que vem sendo, constantemente, alimentado de informações desde 1994.

A partir da reflexão sobre o panorama estabelecido, é possível realizar uma análise multicritério da variável planejamento turístico em Salvador. Ressalta-se que a participação pública no planejamento da atividade turística, conforme delimitada no tópico 4.3.2, pode ser mensurada com grau de média participação pública (nível 2, escala de medida 0,50), para os anos de 1990, 1995, 2000 e 2005. Isto se deve ao fato do planejamento participativo ter sido estimulado pelo poder federal, estadual e municipal, neste período. Em nível local, atenta-se que a participação pública se inicia



por volta dos anos 90, a partir do Prodetur-BA, o qual se fundamenta em uma política de participação pública com envolvimento da comunidade local.

Ao analisar o cenário de “planejamento informal” em Salvador observa-se que este pode ser representado pela seguinte curva (gráfico 5.10, detalhada na tabela 5.8). Esta curva inicia-se com nível de importância média (II) e atinge o nível máximo (III), em finais da década de 80, sendo que retorna ao nível II, em 1995, e atinge novamente o nível III, em 2000 e 2005. Clarifica-se que no início dos anos 90, se somam às estratégias o Prodetur-NE I e os estudos de base para sua elaboração, e ressalta-se que, no período 2000-2005, são contabilizados os planos e os programas, a saber, o Pdits - Pólo Salvador e Entorno, o *Plano Século XXI Consolidação do Turismo* e o Prodetur-NE II. Relativamente às estratégias, estas sempre estiveram presentes durante todo o processo de planejamento turístico em Salvador.



**Gráfico 5.10:** Cenário “planejamento informal” do turismo em Salvador (1975-2005)

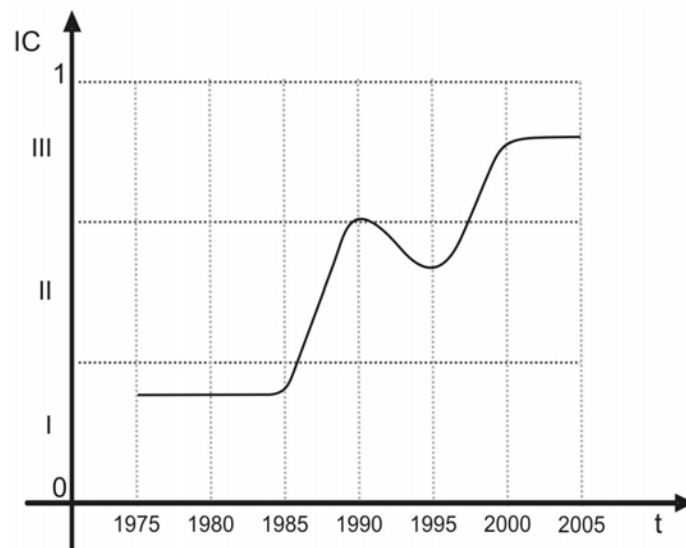
Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.8:** Análise multicritério - Cenário “planejamento informal” do turismo em Salvador (1975-2005)

Cenário: Planejamento Informal		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	10%	0	0	0	0	0	1	1
Programas	10%	0	0	0	1	1	1	1
Estratégias/diretrizes	40%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	1	0	1	1
Participação pública	30%	0	0	0	0,5	0,5	0,5	0,5
Salvador	Score	0.40	0.40	0.40	0.75	0.65	0.85	0.85

Fonte: Elaboração própria, 2008

Ao considerar o cenário de “planejamento com certo grau de formalidade” em Salvador, apresenta-se a seguinte curva (gráfico 5.11, detalhada na tabela 5.9). Nos primeiros quinze anos, o planejamento se encontra no nível de intensidade I (mínimo). Em 1990 pode ser categorizado como nível médio (II), sendo que em 1995 desce um pouco na escala, mas continua no nível II. Somente em 2000 e 2005 que o planejamento atinge o nível máximo (III). Em uma análise geral, apesar desta curva atingir os mesmos patamares que a curva anterior em 2000 e 2005, esta tem um desempenho pior em relação à outra, nos anos de 1975 a 1985, e começa a melhorar a partir deste período.



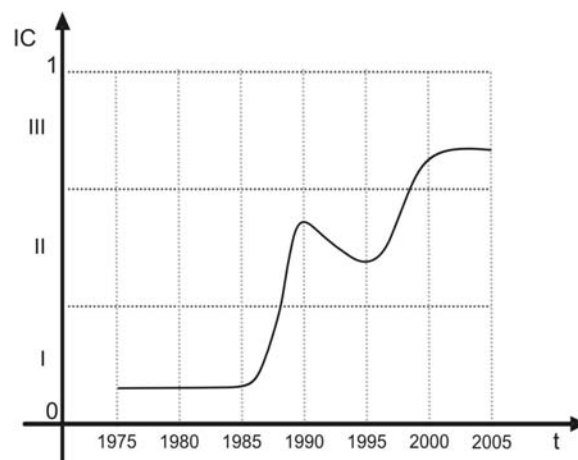
**Gráfico 5.11:** Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Salvador (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.9:** Análise multicritério - Cenário “planejamento com certo grau de formalidade” do turismo em Salvador (1975-2005)

Cenário: Planejamento com certo grau de formalidade		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	20%	0	0	0	0	0	1	1
Programas	15%	0	0	0	1	1	1	1
Estratégias/diretrizes	25%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	1	0	1	1
Participação pública	30%	0	0	0	0,5	0,5	0,5	0,5
Salvador	Score	0.25	0.25	0.25	0.65	0.55	0.85	0.85

Fonte: Elaboração própria, 2008

Ao analisar o cenário de “planejamento formal” em Salvador, estabelece-se a seguinte curva (gráfico 5.12, detalhada na tabela 5.10). Ao se destinar um peso maior aos planos e programas, o desempenho desta curva em Salvador se mostra pior em relação às outras duas. A curva começa com grau de intensidade do ciclo no nível mínimo (I), na realidade, a parte mais baixa deste nível, em relação às outras análises, e em 1990 se encontra no nível médio (II), se mantendo neste com uma pequena variação no ano de 1995. Observa-se que nos últimos cinco anos em análise, a curva apresenta um desempenho igual aos cenários anteriores, o que representa um bom *mix* entre estratégias/diretrizes, planos, programas, estudos e também uma maior formalidade do planejamento turístico.



**Gráfico 5.12:** Cenário “planejamento formal” do turismo em Salvador (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

**Tabela 5.10:** Análise multicritério - Cenário “planejamento formal” do turismo em Salvador (1975-2005)

Cenário: Planejamento formal		Anos						
Indicadores	Pesos	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Planos	30%	0	0	0	0	0	1	1
Programas	20%	0	0	0	1	1	1	1
Estratégias/diretrizes	10%	1	1	1	1	1	1	1
Estudos	10%	0	0	0	1	0	1	1
Participação pública	30%	0	0	0	0,5	0,5	0,5	0,5
Salvador	Score	0.10	0.10	0.10	0.55	0.45	0.85	0.85

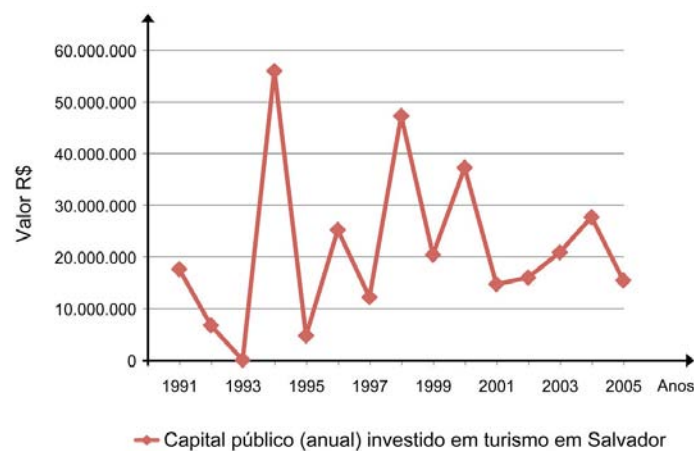
Fonte: Elaboração própria, 2008

Em uma análise geral, tem-se que o planejamento turístico em Salvador, no período 1975 a 1985 possui grande grau de informalidade. No entanto, ao redor dos anos 90 este cenário se altera e o turismo passa a ser planejado de maneira mais formal. Enfatiza-se o

bom desempenho do planejamento no período 2000-2005, com novos planos, programas e estudos, período com maior formalidade, no que tange ao planejamento da atividade no espaço temporal em análise.

#### 5.4.2 Modelação do investimento público em turismo em Salvador

Os investimentos públicos municipais anuais na atividade turística, em Salvador, (discriminados em detalhe, na tabela B.4, apêndice B) são representados graficamente pela seguinte curva (gráfico 5.13, detalhada na tabela 5.11). Os valores investidos, apresentados abaixo, já foram atualizados para o ano base de 2005 e com as moedas de cada época convertidas para o Real (R\$), (tabela B.5, apêndice B), conforme definido nos procedimentos metodológicos, apresentado no tópico 1.5. Enfatiza-se que os investimentos foram mensurados, a partir da análise da LOA (Secretaria das Finanças de Salvador, 2006), elaborada no final do ano, com previsão da destinação do capital para o ano subsequente. Em Salvador, só foi possível avaliar a LOA de 1991 a 2005. No período temporal de 1975 a 1990, não foi encontrado registro da LOA, na Secretaria das Finanças de Salvador, assim como nos arquivos das Secretarias em análise. Durante 1991 a 2005, os anos que tiveram os maiores picos dos investimentos públicos foram em 1993/1994, sendo que em 1994 o investimento foi aproximadamente 126 vezes maior que em 1993, e entre 1997 e 1998, aproximadamente 28 vezes maior, no ano de 1998, em relação a 1997.



**Gráfico 5.13:** Investimento público anual em turismo - Salvador (1991-2005)  
Fonte: Elaboração própria, 2008, de dados da Secretaria das Finanças de Salvador (2006)

**Tabela 5.11:** Investimentos estandardizados ao ano de referência 2005 – Salvador (1992-2005)

Ano	Atualização para ano base 2005 - R\$
1991	17.634.991
1992	6.755.079
1993	439.953
1994	55.998.651
1995	4.760.808
1996	25.234.167
1997	12.203.614
1998	47.293.221
1999	20.431.450
2000	37.294.363
2001	14.724.003
2002	16.000.913
2003	20.891.846
2004	27.696.948
2005	15.458.943

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados da Secretaria das Finanças de Salvador, e da aplicação de fórmulas de conversão de outras moedas para real, já considerando a inflação calculada pelo IGP-DI/FGV.

O investimento público municipal acumulado em turismo, no destino de Salvador (gráfico 5.14), no período em análise, 1991 a 2005, teve um primeiro pico em 1994, seguido de outro em 1998. Em uma análise geral para o período em questão, atenta-se para o fato de que, no ano de 1991, foram investidos R\$ 17,63 milhões e, em apenas 16 anos, foi acumulado um investimento de R\$ 322,42 milhões, o que representa um investimento acumulado aproximadamente 17 vezes maior que o investimento anual do ano de 1991. Durante o período 1997-2005, observa-se que em 1997 o investimento foi de R\$ 12,2 milhões e que de 1997 a 2005, teve um investimento acumulado de R\$ 211,99 milhões, *i.e.*, um acumulado aproximadamente 16 vezes maior que o investimento anual de 1997, em apenas 8 anos.



**Gráfico 5.14:** Investimento público acumulado em turismo -Salvador (1991-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados da Secretaria das Finanças de Salvador (2006)

Ao refletir sobre o investimento *per capita* em Salvador (tabela 5.12), o qual se origina da razão entre o investimento público acumulado em turismo, até o ano em análise, e a população residente de Salvador, daquele ano de referência (tabela B.6, apêndice B), observa-se no ano de 2005 o investimento *per capita* foi aproximadamente 14 vezes maior que o do ano de 1997.

**Tabela 5.12:** Investimento *per capita* em Salvador (1997-2005)

ANO	INVESTIMENTO PER CAPITA <sup>22</sup>
1997	5,43
1998	26,16
1999	34,71
2000	50,27
2001	53,08
2002	63,45
2003	66,04
2004	74,68
2005	79,29

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados da Secretaria das Finanças de Salvador (2006), e da aplicação de fórmulas de conversão de outras moedas para real, já considerando a inflação calculada pelo IGP-DI/FGV.

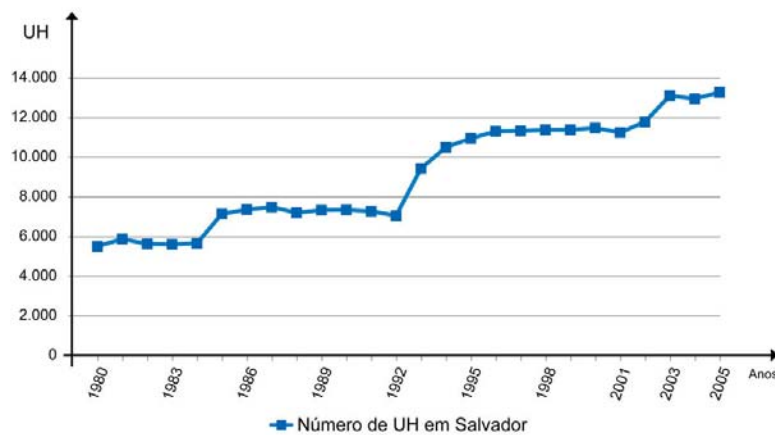
Em uma análise geral sobre os investimentos públicos municipais com incidência direta no setor turístico, em Salvador, observa-se que os mesmos representaram um grande montante de capital. Desta forma, atenta-se que o investimento acumulado foi

<sup>22</sup> Considerou-se o investimento acumulado, dividido pela população anual IBGE (2007), de acordo com a equação 1.2, estabelecida no tópico 1.5, efetivando esta análise baseada apenas na população, devido a inexistência de dados do número de turista para o período de análise.

considerável, apesar de uma retração no investimento anual no período 2004-2005. Enfatiza-se que os investimentos são responsáveis por melhorias visíveis no destino, gerando uma maior capacidade de atração de turistas e conseqüente potencialização do desenvolvimento da atividade.

### 5.4.3 Modelação do crescimento do turismo em Salvador

Ao contabilizar o número de novas UH (gráfico 5.15, detalhado na tabela 5.13) nos meios de hospedagem em Salvador, observa-se um pico em 1985, outro em 1993/1995 e um terceiro pico em 2003/2004.



**Gráfico 5.15:** Evolução do crescimento do número de UH nos meios de hospedagem em Salvador (1980-2005)

Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados da Bahiaturisa (2006b) e SCT (2006a)

**Tabela 5.13:** Evolução do nº de UH nos meios de hospedagem em Salvador (1980-2005)

Anos	Nº de UH
1980	5.514
1981	5.887
1982	5.637
1983	5.616
1984	5.663
1985	7.152
1986	7.368
1987	7.491
1988	7.210
1989	7.210
1990	7.342
1991	7.352
1992	7.282

Anos	Nº de UH (continuação)
1993	7.059
1994	9.436
1995	10.498
1996	10.963
1997	11.316
1998	11.341
1999	11.395
2000	11.395
2001	11.490
2002	11.258
2003	11.796
2004	13.113
2005	12.960

Fonte: Dados de 1980 a 1997 e de 2001 a 2005 – Bahiatursa (2006b), Dados de 1998 a 2000 (estimativa): elaboração própria, a partir do valor de investimentos privados em Salvador - banco de dados (interno) SCT (2006b)

A taxa de ocupação hoteleira em Salvador (tabela 5.14) apresentou, durante os anos em análise, melhor desempenho no ano de 2000 quando atingia valores de 70,6% de ocupação. Em 2004, houve uma diminuição considerável da taxa de ocupação, decrescendo para o patamar de 61,8 %.

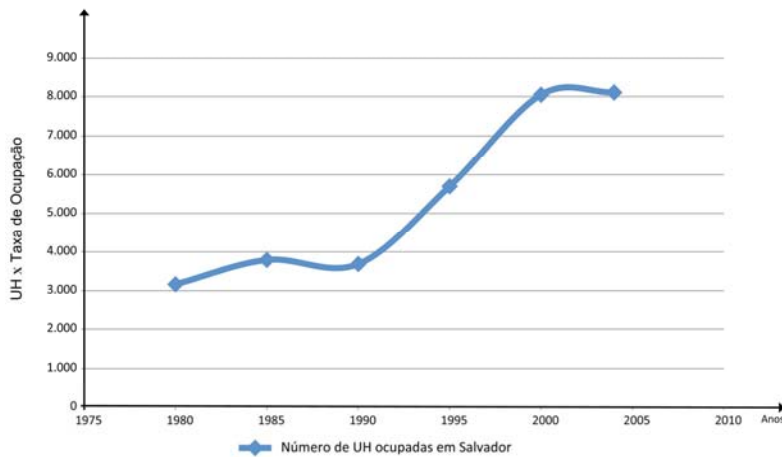
**Tabela 5.14:** Taxa de ocupação hoteleira - Salvador (1980-2004)

Anos	Taxa de ocupação
1980	57,40
1985	53,00
1990	50,20
1995	54,30
2000	70,60
2004	61,80

Fonte: Bahiatursa (2006a) - dados de 1980 a 2005

O número de UH ocupadas em Salvador (gráfico 5.16, detalhado na tabela 5.15) teve o seu primeiro grande pico em 1995, com um aumento percentual de 54,6%, seguido de um pico, em 2000, este representando um crescimento de 41,1%. O aumento do número de UH ocupadas, entre 2000 e 2004, foi ínfimo se comparado aos dois picos anteriores, reflexo da diminuição da taxa de ocupação.





**Gráfico 5.16:** Número de UH ocupadas em Salvador (1980-2004)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008, a partir de dados da Bahiatursa (2006a, 2006b)

**Tabela 5.15:** Número de UH ocupadas – Salvador (1980-2004)

Anos	Nº UH ocupadas
1980	3.165
1985	3.791
1990	3.686
1995	5.700
2000	8.045
2004	8.104

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da Bahiatursa (2006a, 2006b) e SCT (2006b)

Em uma análise geral sobre o número de UH, em Salvador, para o período 1980-2005 observa-se que houve um crescimento de quase uma vez e meia. Atenta-se para o fato da diminuição da taxa de ocupação nos últimos anos o que incide no número de camas ocupadas.

#### 5.4.4 Inovações com incidência direta no turismo em Salvador

Como uma forma de reflexão sobre o crescimento do turismo em Salvador, realiza-se uma análise empírica sobre algumas inovações com incidência direta no turismo, neste destino. Desta forma, discorre-se a seguir, a respeito das principais inovações percebidas, na última década. Clarifica-se, desde já, que esta é uma proposta inicial que não foi aprofundada nesta tese e merece o desenvolvimento de estudos futuros.

Uma das inovações identificadas em Salvador perpassa a requalificação do Pelourinho, com a criação/renovação de diversos produtos turísticos, entre eles, museus, igrejas e lojas de *souvenirs*. Ressalta-se que o Pelourinho, em si, já é um atrativo turístico pela

sua importância na paisagem urbana de Salvador e por sua singularidade. A intervenção do Estado, nesta área de Salvador, iniciou-se em 1992 e concluiu sua sexta fase de intervenções em 1999. Este espaço da cidade, apesar de todas as críticas<sup>23</sup> geradas pela forma e processo de atuação dos gestores públicos (Nobre, 2003; Farias, 1998), se constitui em um atrativo inovador para a cidade. Segundo Nobre (2003), o desenvolvimento do turismo no Pelourinho é uma das estratégias do governo do Estado da Bahia para a promoção do desenvolvimento econômico.

Outras duas inovações percebidas em Salvador são o *Grupo Olodum* e o *Forte São Marcelo*. O *Grupo Olodum*, a partir de um projeto musical voltado para crianças e adolescentes carentes, se transforma de bem cultural em produto turístico, o qual atrai uma grande demanda de turistas, representando, ainda, um dos símbolos da Bahia. Alguns atrativos turísticos de Salvador, que passaram por processos de inovação, foram os fortes da cidade, entre eles o *Forte São Marcelo*. Esses fortes foram revitalizados e *folders* foram elaborados com a intenção de atrair turistas para sua visita.

Uma inovação diretamente relacionada à qualidade dos produtos e serviços é a certificação profissional, realizada em Salvador, através do Programa Competente do Turismo Sustentável, PCTS, e do Programa Bahia Qualitur.

Algumas inovações do ponto de vista estratégico e de sistemas de gestão, em Salvador, se refere (i) ao *Cluster* de Entretenimento da Bahia, (ii) ao Programa Fidelidade Bahia e (iii) às projeções de cenários futuros. Ressalta-se que essas três inovações são detectadas no Estado da Bahia, com incidência direta, na cidade de Salvador. O *Cluster* de Entretenimento da Bahia se origina de uma iniciativa ocorrida no final de 2000, o qual tem como objetivo criar um *cluster* que envolva, entre outros, os setores de turismo, cultura, lazer, esportes, música, gastronomia (Garrido, 2002). Em relação ao Programa Fidelidade Bahia, este tem a intenção de fidelizar clientes, no caso, os turistas, a partir da criação de um cartão fidelidade, no qual se acumulam pontos, vantagens e descontos nos estabelecimentos cadastrados. No que se refere à projeção de cenários futuros, atenta-se para os documentos publicados, designadamente, (i) o *Plano Século XXI Consolidação do Turismo* e (ii) as planilhas com projeções da atividade

---

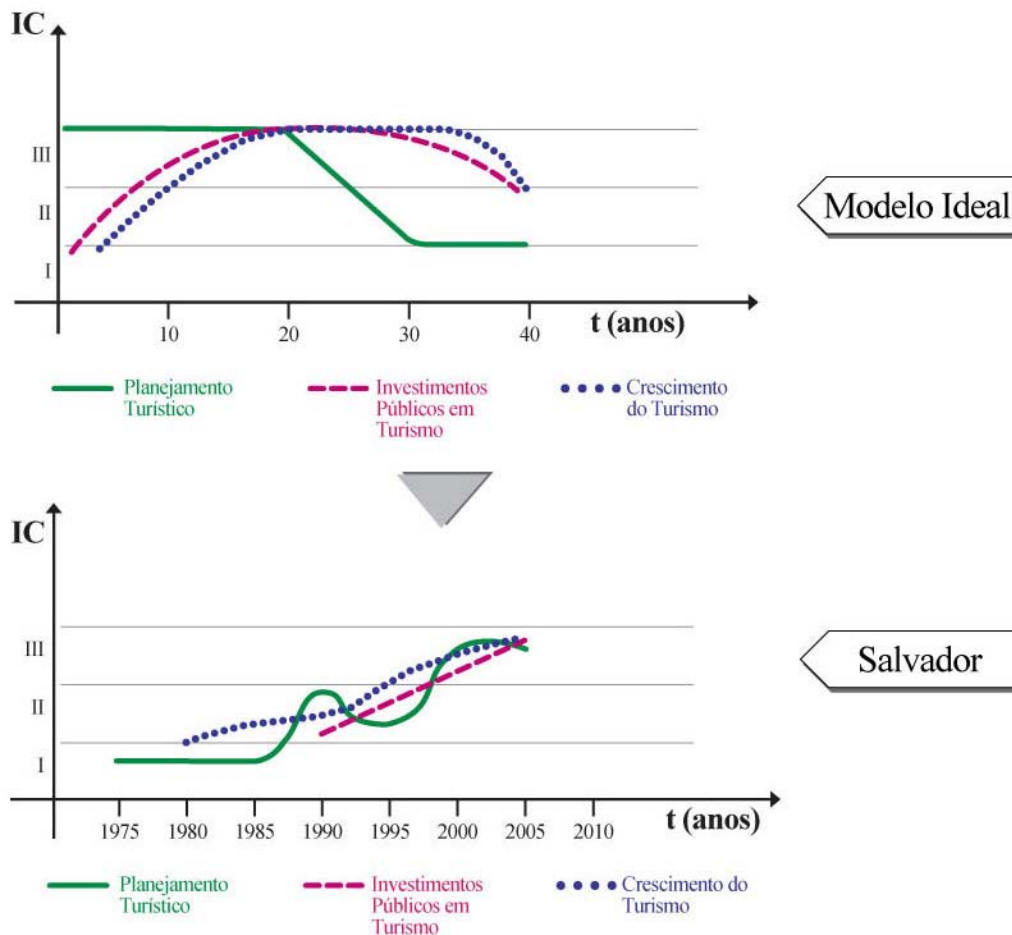
<sup>23</sup> Uma das principais críticas se refere à exclusão da população local durante a requalificação e renovação urbana do Pelourinho, sendo considerado por muitos estudiosos como um processo de “higienização” do centro histórico.

turística, a partir de hipóteses: fraca, média e forte (tabela 4 - anexos). Nestes documentos, destaca-se a visão de futuro dos gestores públicos do turismo em Salvador, bem como a preocupação com a definição de indicadores para a mensuração das metas.

Esta reflexão sobre Salvador fornece algumas indicações sobre elementos inovadores, no âmbito de estratégias, sistemas de gestão e qualidade, e componentes da oferta turística, o que permite a inter-relação entre estes e os processos de desenvolvimento do turismo. Desde já, ressalta-se que esta análise pode ser elaborada de forma participativa, onde os diversos atores locais, com interesse na atividade turística, apresentam suas visões, o que torna esta reflexão mais rica em detalhes e com possibilidade de se detectar outras inovações. Enfatiza-se que estas análises devem ser incentivadas também, como forma de integração dos atores sociais e de sensibilização para a importância da atividade turística, acrescido de um maior conhecimento sobre os fatores que geram mudanças no processo turístico.

#### **5.4.5 MAPT *versus* resultados da modelação do turismo em Salvador**

Ao comparar a modelação idealizada pelo MAPT, conforme estabelecida no capítulo 4, com a modelação que descreve a realidade das variáveis em análise em Salvador, observa-se a seguinte representação gráfica das curvas (gráfico 5.17), sendo que durante os primeiros dez anos o planejamento se manteve no nível de intensidade mínimo (I), quando o modelo idealizado estabelecia que a importância do planejamento turístico ao início do ciclo deveria começar com a intensidade máxima (III). Pode-se considerar que os investimentos públicos com incidência direta no turismo em Salvador no período mensurado, 1990-2005, inicia-se no nível de intensidade médio (II) e passa para o nível de intensidade máximo (III) cerca de 10 anos depois. O crescimento turístico em Salvador passa para o nível III, ao redor do ano de 1995, sendo que em uma análise geral a evolução turística ainda não atingiu a maturidade.



**Gráfico 5.17:** MAPT e modelação do turismo em Salvador (1975-2005)  
 Fonte: Elaboração própria, 2008

Em cômputo geral, os elementos em análise em Salvador não seguem o comportamento idealizado pelo modelo, visto o planejamento turístico se manter no nível de intensidade mínima durante os primeiros anos do ciclo em questão, quando o modelo estabelece a relevância do planejamento iniciar com intensidade máxima. No entanto, no decorrer do ciclo, os gestores públicos locais destinaram importância ao planejamento. Em relação aos investimentos públicos em turismo e o crescimento da atividade, observa-se que as fases de mudança de intensidade do ciclo no decorrer do período temporal se diferem do idealizado, mas possuem tendências ascendentes durante todo o período.

### 5.5 Discussão dos resultados

Segundo Martínez (2005), “...as tentativas de compreender e explicar a realidade nunca conseguem retratar todos os processos, mas possibilitam, progressivamente, compreensões mais completas”. Neste sentido, ressalta-se que a modelação realizada,

assim como a definição do MAPT, visam, sobretudo, trazer uma parcela de contribuição aos estudos de ciclos de vida do turismo e de processos turísticos.

Desta forma, em um momento inicial realizou-se o pré-teste do MAPT que possibilitou a análise dos resultados da modelação nas Ilhas da Madeira e de Fernando de Noronha. Esta aplicação preliminar fundamentou as escolhas definitivas sobre os indicadores para cada variável, assim como a opção pela análise multicritério para a curva do planejamento turístico.

Na seqüência, aplicou-se o modelo proposto aos destinos objeto de estudo. Neste sentido, ao comparar a modelação do turismo em Salvador e Ouro Preto, observa-se que o planejamento turístico em Ouro Preto passou para o nível de intensidade médio (II), tardiamente, em relação a Salvador. Considera-se que Salvador atualmente já se encontra no nível de intensidade máximo (III) do planejamento turístico, enquanto Ouro Preto está, ainda, no nível II. Estas conclusões podem ser fundamentas pelos resultados da aplicação do método de análise: *fatores determinantes para o sucesso do planejamento*, o qual permitiu a mensuração dos elementos diretamente ligados ao planejamento turístico nos destinos e a visualização dos motivos explicativos para o maior êxito em Salvador, se comparado a Ouro Preto. Destaca-se, ainda, que em Salvador é possível perceber a participação pública se iniciando alguns anos antes que em Ouro Preto, conforme referido no tópico 5.4.1, devido ao Prodetur-BA, que se fundamenta em uma política de participação pública.

Os investimentos públicos em turismo em Salvador foram, proporcionalmente, maiores que em Ouro Preto, iniciando-se no nível de intensidade médio (II), no início da década de 90, enquanto Ouro Preto atinge este patamar, no final da mesma década. No entanto, há que se relativizar, devido ao seguinte motivo: Salvador é capital de um estado e Ouro Preto é uma cidade do interior. Ao mesmo tempo, observa-se que o investimento *per capita* em Ouro Preto é muito superior ao de Salvador. Neste sentido, há de se considerar o tamanho da população residente de Salvador que é, em média, 38 vezes maior que a de Ouro Preto.

O crescimento turístico, refletido pela expansão da oferta, ocorre em ambos destinos, sendo que Salvador já se encontra no nível de intensidade máximo (III) e Ouro Preto

começa a passar para este nível. Considera-se que ambos possuem potencial de crescimento e que nenhum dos destinos em análise atingiu a maturidade turística.

Em uma reflexão final, ao analisar o modelo idealizado e sua relação com os destinos estudados, observa-se que a curva do *planejamento turístico*, que deveria ter grande relevância no começo do ciclo (intensidade máxima - III), estava na intensidade mínima (I) em ambos destinos, sendo que neste mesmo período, já existia o turismo de maneira espontânea. Este fato não invalida o modelo, apenas reflete a falta de atenção destinada ao planejamento nas áreas objeto de estudo no início dos períodos em análise. Mais uma vez, atenta-se para o fato que Salvador começou a destinar importância ao planejamento turístico, anteriormente, ao mesmo processo em Ouro Preto. No que tange às curvas do *crescimento do turismo* e dos *investimentos públicos em turismo* nos dois destinos, estabelece-se que ambas são representadas por curvas em S, de acordo com o traçado previsto pelo MAPT, no entanto, com percursos ascendentes menos acentuados que o idealizado. Enfatiza-se, mais uma vez, que o montante de capital investido em Salvador foi superior a Ouro Preto, mesmo relativizando. A curva do *crescimento do turismo*, no período em análise, é ascendente em ambos estudos e reflete os investimentos e o planejamento realizados em Ouro Preto e Salvador. Por fim, enfatiza-se que o MAPT é um modelo que permite acompanhar e analisar de forma crítica o desempenho das variáveis em análise em Ouro Preto e Salvador, assim como relacioná-las.

## 5.6 Síntese

O presente capítulo teve como intenção (i) apresentar os resultados da modelação, (ii) estabelecer comparações entre os destinos de Ouro Preto e Salvador e (iii) demonstrar a capacidade de aplicação do MAPT, a realidades locais. Desta forma, discorreu-se, a princípio sobre o pré-teste realizado na Ilha da Madeira, Portugal e na Ilha de Fernando de Noronha, Brasil. Mais uma vez, ressalta-se a importância de aplicação do pré-teste para adequação do modelo, sendo que esta análise suscitou reflexões sobre o período e a intensidade do ciclo (IC) ideais para cada variável, permitindo, assim, a proposta do modelo idealizado. Possibilitou, ainda, a opção metodológica pela análise multicritério da variável planejamento, assim como a alteração do indicador número de camas para UH, devido ao país em análise para aplicação dos estudos de caso, utilizar, na maioria das estatísticas e análises, este indicador.

Após o pré-teste, procedeu-se a uma breve apresentação histórica de Ouro Preto, seguida da modelação das curvas do planeamento turístico, investimento público em turismo e crescimento do turismo. Na sequência, o mesmo processo foi aplicado a Salvador. Como resultado visual da aplicação do MAPT a Ouro Preto e Salvador, foram apresentados os modelos representativos das curvas originárias dos resultados obtidos, respectivamente, nos tópicos 5.3.5 e 5.4.5, para o período de 1975-2005.

Em resumo, o planeamento turístico em Ouro Preto começou a ganhar maior importância, mais tardiamente do que em Salvador. Os investimentos públicos em turismo foram crescentes em ambos destinos, sendo que o nível de investimentos em Salvador foi, proporcionalmente, maior que em Ouro Preto, apesar do *per capita* indicar vantagens para Ouro Preto, conforme esclarecido, no tópico 5.5. O crescimento do turismo em Salvador foi mais abrupto, sendo que é importante lembrar que este destino possui maior orientação a internacionalização. No entanto, sabe-se que a taxa de ocupação em Salvador teve uma retração, conforme apresentado na tabela 5.14, e em dados atuais, entre estes o divulgado pela Rotas Turismo (2007) que indicam uma tendência preocupante em relação a queda do número de turistas. Neste sentido, é possível perceber que o MAPT pode contribuir para diagnóstico e análise crítica dos acontecimentos passados, assim como mensuração do cenário atual do turismo, nestes destinos.

Por fim é importante ressaltar que foram apresentadas algumas inovações percebidas nos destinos de Salvador e Ouro Preto. O principal objetivo desta análise empírica é permitir a reflexão sobre inovações com incidência direta na atividade turística. Observa-se, em ambos destinos, a existência de inovações do ponto de vista dos atrativos, dos serviços, dos equipamentos e dos sistemas de gestão. Ressalta-se que do ponto de vista dos sistemas de gestão há a preocupação dos destinos com a qualificação/certificação e a implementação de políticas públicas eficazes. Enfatiza-se, ainda, que Salvador possui maior capacidade competitiva que Ouro Preto, conforme demonstrado na pesquisa do MTur, FGV e Sebrae (2008), sendo que a competitividade está ligada, entre outros aspectos, às inovações e ao posicionamento estratégico deste destino.





## Capítulo 6. Conclusões e Desenvolvimentos Futuros

### 6.1 Conclusões

A presente investigação versou sobre análises de processos turísticos e de ciclos de vida do turismo, em específico, à modelação de alguns dos elementos integrantes dos sistemas turísticos, designadamente, o planeamento turístico, os investimentos públicos em turismo e o crescimento do turismo. Ao abordar a atividade turística, é conveniente reforçar, mais uma vez, a concordância com os investigadores que denominam o turismo como um fenómeno, temática esta debatida no tópico 1.1.

Face ao contexto de complexidade inerente ao fenómeno turístico, é importante enfatizar a necessidade de inter-relação do turismo com outros domínios do conhecimento. A pesquisa académica em turismo, ao ser realizada de forma integrada as disciplinas pertinentes, possibilita análises transversais e o seu entendimento mais aprofundado. Neste âmbito, salienta-se que esta investigação teve, essencialmente, como campos do saber agregados às teorias de turismo, que com suas contribuições individuais robusteceram a base teórica e conceitual da análise em questão, o planeamento urbano, a economia e as ciências sociais/políticas.

O principal objetivo desta tese foi o desenvolvimento de um instrumento de análise que possibilitasse a mensuração de processos turísticos, no contexto de estudos de ciclos de vida. Neste sentido, o *Modelo de Análise do Processo Turístico - MAPT*, conforme apresentado nesta investigação, veio de encontro a este anseio. Ressalta-se que o maior benefício obtido com a aplicação do MAPT é a possibilidade de realização do monitoramento eficaz da atividade turística, sendo que o mesmo pode vir a contribuir com a minimização antecipadora das flutuações a que qualquer ciclo de desenvolvimento está sujeito.

Com a intenção de desenvolver o MAPT, do ponto de vista conceitual e teórico, foi necessário elaborar a revisão bibliográfica sobre o estado da arte referente aos principais conceitos que viriam a sustentar a sua elaboração. Desta forma, debruçou-se sobre um vasto campo de conhecimentos, entre estes, planeamento turístico, políticas públicas em turismo, planos-processo, ciclos de vida do turismo, modelos sistêmicos,

sustentabilidade, acrescido dos modelos de base, a saber Butler (1980) e Lourenço (2003), de acordo como discorrido no capítulo 2.

A base teórica, além de fornecer suporte à proposição do MAPT, possibilitou, também, a elaboração do método de análise: *fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico*, apresentado no capítulo 3. Este método foi aplicado a Ouro Preto-MG e a Salvador-BA, e permitiu a realização de uma análise comparativa entre estes destinos.

Ao analisar o processo de planejamento turístico nos destinos supracitados, conforme discutido no tópico 3.5, constata-se que em ambos há visões semelhantes sobre como desenvolver o turismo, sendo que Salvador possui um cenário de planejamento turístico melhor estruturado que Ouro Preto. Este fato está diretamente relacionado à importância destinada à formação de *clusters* e redes, que pode ser percebida pelas políticas públicas vigentes, nas localidades em análise. Em Minas Gerais, a política de *Circuitos Turísticos* e, na Bahia, a política de *Zonas/Pólos Turísticos*, assim como o plano visionário da Bahia representado pelo documento: *Plano Século XXI Consolidação do Turismo*, agregado ao *Cluster* de Entretenimento da Bahia, são alguns dos elementos que compõem este universo. Pela análise realizada foi possível observar que Salvador tem tido mais êxito no planejamento turístico que Ouro Preto.

Refletindo-se, ainda, sobre esta temática, salienta-se que os resultados obtidos com a modelação da curva do planejamento turístico do MAPT, podem ser reforçados com as contribuições provenientes da aplicação do método de análise: *fatores determinantes para o sucesso do planejamento turístico*. Este método contribuiu para um maior entendimento do comportamento dessa curva, do decorrer do ciclo de vida em análise, nos destinos de Ouro Preto e Salvador. Enfatiza-se que este método de análise pode ser, facilmente, aplicado a outros destinos e contextos, contribuindo para mensurar processos de planejamento turístico.

O modelo proposto nesta investigação, conforme estabelecido no capítulo 4, origina-se da incorporação do modelo de Butler (1980) e de Lourenço (2003). Um dos modelos mais difundidos em análises de ciclos de vida do turismo, o modelo de Butler (1980), acrescido do conhecimento consolidado da área de planejamento urbano, como no caso

de Lourenço (2003), constitui-se a base sustentadora do modelo proposto. Desta forma, elaborou-se um modelo para áreas de desenvolvimento turístico, com suas variáveis e indicadores específicos, e traçou-se o comportamento idealizado das curvas a serem modeladas. A interação do presente modelo com outros modelos, entre eles, Boullón (1997) e Beni (1998), assim como as curvas de Hernández e León (2003), conforme apresentado no tópico 4.5, possibilitou a consolidação do MAPT.

De um modo geral, no campo de conhecimento do turismo, os modelos são caracterizados por uma lacuna entre a teoria e a prática. A aplicabilidade do modelo proposto evidencia a função prática do mesmo, não sendo, apenas, mais um modelo teórico. Neste sentido, os estudos de caso apresentados, neste trabalho acadêmico, evidenciam que a aplicação do modelo proposto pode ser realizada, apesar da dificuldade da organização e compilação de dados. Problema este, que se espera ser solucionado, em breve, pelas administrações públicas, a partir da maior sistematização das informações em bancos de dados. Ainda neste âmbito, observa-se uma tendência mundial onde, cada vez mais, os destinos se preocupam com a estruturação da oferta o que pressupõe a organização das informações de base, com a criação de departamentos de estatísticas, equipes de pesquisas, sites e divulgação de relatórios/pesquisas.

As curvas dos investimentos públicos em turismo e do crescimento do turismo do MAPT são, eminentemente, de base quantitativa, e a curva do planejamento turístico, apesar de quantificar o número de planos, programa, estratégias/diretrizes, estudos, possui base qualitativa para estas análises, assim como para a mensuração da participação pública. As análises qualitativas, como é sabido, são fundamentadas em análises mais subjetivas. Neste contexto, com a aplicação sistemática do MAPT pelos gestores públicos, assim como por outros investigadores, serão estipulados alguns padrões de avaliação para a modelação da curva do planejamento turístico. Desta forma, possibilitará, ao longo do tempo, comparações mais pormenorizadas com análises comparativas entre as gestões públicas – avanços e retrocessos sofridos pelo destino, no que tange ao planejamento da atividade turística – tornando esta análise cada vez mais fidedigna à realidade.

Ao fazer uma comparação entre os objetivos delineados e os resultados atingidos pela investigação é possível constatar que as pretensões traçadas foram cumpridas. As etapas

estipuladas: (i) elaboração do modelo, (ii) aplicação com análise comparativa nos destinos de Ouro Preto e Salvador, (iii) validação e consolidação do modelo e (iv) recomendações para os gestores públicos e sugestões de desenvolvimentos futuros para a comunidade científica, foram executadas. Ressalta-se que o quarto objetivo específico foi atingido, sendo que as recomendações para os gestores públicos foram traçadas no final do capítulo 5, e serão novamente enfatizadas neste capítulo, assim como as orientações para desenvolvimentos futuros que serão delineadas no tópico 6.2.

Observa-se que o MAPT possibilita à gestão pública maiores subsídios para embasar suas decisões, a partir do momento que contribue para que a mesma conheça, em profundidade, os ciclos de planejamento turístico, de investimentos públicos em turismo e do crescimento da atividade. Os gestores públicos, ao utilizarem o modelo proposto como instrumento de análise, estarão (i) mais aptos a agir de forma consciente, (ii) em prol de processos sustentáveis, (iii) em busca de resultados mais satisfatórios para o segmento turístico e (iv) com maiores probabilidades de sucesso na gestão turística. Além do mais, o modelo possibilita a tomada de atitudes pró-ativas por parte da administração pública, contribuindo para detectar possíveis problemas relativos à oferta e à demanda turística.

A falta de parâmetros testados, assim como de experiências passíveis de comparação no campo de conhecimento de *ciclos de vida do turismo* relacionados aos *processos turísticos*, conforme estabelecido nos tópicos 1.2 e 1.6, é uma das dificuldades encontradas no estudo. Esta dificuldade se justifica por esta investigação ser uma das precursoras em análises desse tipo, sendo que pode ser necessário a realização de ajustes futuros nos padrões estabelecidos. Neste sentido, as variáveis e seus respectivos indicadores podem precisar de novos redimensionamentos, de acordo com os resultados que forem sendo obtidos com a aplicação do modelo. O MAPT, apesar de validado e consolidado com os estudos de caso apresentados dos destinos de Ouro Preto e Salvador, deve ser testado em outras localidades.

As limitações para a realização da investigação, conforme delimitado em 1.6, onde é estabelecido que (i) a falta de planos-processo, constante em planejar e executar as ações; (ii) a dispersão dos dados estatísticos, assim como a dificuldade de tratamento destes dados, e (iii) a dificuldade em obter séries estatísticas com informações

periódicas sobre a atividade turística, são entraves sentidos em grande parte dos destinos brasileiros. Em relação à primeira limitação listada, uma indagação pode ser feita a título exemplificativo, em qual destino turístico há a constância em elaborar planos, executar e tornar a elaborar novos planos, na famosa sequência planos-processo? No caso brasileiro são evidentes estas limitações, no entanto, observa-se que outros destinos mundiais partilham da mesma problemática, em maior ou menor grau.

Em relação à segunda e terceira limitações, observa-se que nos estudos de caso em análise, somente nas últimas décadas houve uma preocupação em sistematizar as informações em turismo, assim como a necessidade de planejar formalmente a atividade com a elaboração de documentos legais. Destaca-se que os dados sobre a taxa de ocupação hoteleira em Ouro Preto não foram encontrados, pois não foi contabilizada no período em análise. Somente em meados de 2006, conforme explicitado, no tópico 1.4, o IER começou a realizar este levantamento no núcleo regional de Ouro Preto. Em relação aos dados em Salvador, há uma lacuna de informações relativa aos investimentos públicos entre os anos de 1975 a 1990, os quais não foram encontrados nos arquivos públicos e nem na Secretaria das Finanças.

O MAPT tem a pretensão de ser um instrumento de análise de processos. Sabe-se que para a compreensão de processos, a percepção da comunidade, assim como a dos turistas, são elementos relevantes para análise e retroalimentação (*feed-back*) do sistema, mas que, no entanto, não foram contemplados, especificamente, pelo modelo. A mensuração da participação pública foi inserida na modelação proposta, mas reconhece-se que a percepção dos atores sociais não foi tema de análise. Outro aspecto, que não foi incorporado ao modelo, são as análises da capacidade de suporte. Estas são mensuradas, através, apenas, da existência ou não existência de estudos encomendados pelo poder público, um dos indicadores utilizados na análise multicritério da curva do planejamento turístico.

Ainda em relação às limitações da modelação, tem-se que o MAPT permite a visualização do desempenho quantitativo da atividade, sendo que o mesmo deveria incorporar análises às quais possibilitassem a mensuração da qualidade do turismo, no decorrer do tempo. Estas duas limitações da modelação podem ser revertidas com novas investigações e estudos complementares. Ressalta-se que apesar das limitações, o

MAPT, através da sua concepção teórica e de sua representação visual, facilmente reproduzível a partir de dados empíricos, permite um monitoramento, ainda que incipiente, dos processos de desenvolvimento turístico.

A validação do MAPT, em Ouro Preto e em Salvador, vem confirmar a relevância deste modelo enquanto instrumento de monitoramento capaz de contribuir para o desenvolvimento sustentável da atividade turística. O uso do MAPT possibilita (i) introdução de reajustes sob as direções indevidamente tomadas, (ii) identificação de pontos/processos críticos, (iii) clarificação sobre os fatores determinantes de mudanças de fases em um ciclo de vida e (iv) “repensar” o planejamento da atividade turística.

Ao comparar as dinâmicas ocorridas nos estudos de caso com o modelo idealizado, observa-se que Salvador possui um planejamento turístico mais estruturado que Ouro Preto, sendo que a importância atribuída ao planejamento pode ser percebida em Salvador, em finais dos anos 80, e em Ouro Preto, em meados dos anos 90. Neste sentido, é recomendável que os gestores públicos do turismo em Ouro Preto invistam em uma maior profissionalização do planejamento e da gestão turística, através (i) da construção de um banco dados estatísticos que fundamente as decisões tomadas; (ii) da elaboração e implementação de um maior número de planos, políticas e programas, com foco na qualidade dos mesmos, e (iii) da realização do monitoramento sistemático dos processos turísticos. Sabe-se que, em âmbito local, o Neaspoc é um núcleo de pesquisas que está se consolidando na área de investigações turísticas, sendo que desta forma a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ouro Preto tem um grande aliado para a construção do banco de dados. Em Salvador é aconselhável que o setor público persista no caminho trilhado, até o momento, de planejamento e gestão do turismo, com exceção da Emtursa que precisa de redirecionar sua atuação, conforme explicitado no tópico 3.4.2. Os gestores públicos em Salvador deveriam destinar maior atenção ao monitoramento da atividade, visto possuir instrumentos de análise da gestão do turismo delineados, mas que, no entanto, pelo que indica os resultados da pesquisa realizada pelo MTur, FGV e Sebrae (2008), não têm sido adequadamente aplicados.

No âmbito dos investimentos públicos em turismo conclui-se que estes são proporcionalmente maiores em Salvador do que em Ouro Preto, fato este que pode ser, eventualmente, explicado por uma maior visão do poder público em destinar capital

para a estruturação da oferta turística, acrescido de uma estrutura institucional bem organizada em Salvador, no que tange a atividade turística. Neste sentido, ressalta-se, mais uma vez, que Ouro Preto como uma não-capital, possui uma estrutura institucional de turismo em menor dimensão e que não é impactada diretamente como Salvador, pelos órgãos estaduais de turismo. Ainda sobre esta temática, destaca-se que em cidades patrimoniais, como no caso de Ouro Preto e Salvador, os investimentos públicos em turismo devem ser uma constante para garantir a restauração, revitalização e requalificação do patrimônio. Desta forma, é recomendável que os gestores públicos de Salvador destinem novos esforços de recuperação do Pelourinho, que se encontra, novamente, em quadro de deteriorização e abandono.

No que tange o crescimento do turismo, durante o período em análise, observa-se que o mesmo ocorreu em ambos destinos. Ressalta-se, no entanto, que é recomendável que os gestores de Salvador prestem atenção às tendências identificadas de retração da demanda turística, conforme diagnosticado pela diminuição da taxa de ocupação turística no ano de 2004 em relação ao ano de 2000, referido no tópico 5.4.3 e pelos informes do ano de 2007, salientado no tópico 3.5. Ao analisar a evolução do número de turistas em Ouro Preto e Salvador, os gestores públicos devem considerar a capacidade de compra inerente aos turistas destes destinos. Neste âmbito, atenta-se para o fato que em Salvador já foi diagnosticado que a receita turística não acompanhou o aumento de turistas, e em Ouro Preto, a partir de análise empírica, pode-se identificar o mesmo cenário, acrescido da pressão do aumento de excursionistas. Ressalta-se, desta forma, que os gestores públicos de ambos destinos devem considerar esta temática de maneira mais atenta.

Retomando a análise sobre o planejamento turístico, observa-se que os processos participativos e a gestão compartilhada do turismo são focados por ambas administrações públicas: municipais e estaduais. Ressalta-se que em Salvador o envolvimento da comunidade foi estimulado alguns anos antes que em Ouro Preto, conforme apresentado nos tópicos 5.3.1 e 5.4.1. Ainda neste âmbito, enfatiza-se que os processos participativos precisam ser mais fomentados, seja em Ouro Preto, quanto em Salvador, sendo que o planejamento participativo e a gestão compartilhada contribuem para o fortalecimento do capital social, que é uma das bases para o desenvolvimento local.

Os fatores determinantes que ocasionam modificações nos destinos turísticos, tornando-os mais competitivos e proporcionando, geralmente, a mudança de fases de um ciclo de vida, normalmente, são de difícil mensuração. Acrescenta-se outra questão relativa aos pontos de mudanças que se refere à dificuldade de definição se os pontos máximos são, realmente, máximos ou apenas pontos máximos relativos em um ciclo. Associado a essa questão, observa-se que os fatores determinantes, na maioria das vezes, são difusos ou quando acontecem de forma sistemática, é árduo determinar qual foi, ao certo, o ponto de mudança, visto essas mudanças serem, em grande parte dos casos, precedidas de modificações muito mais profundas em uma determinada realidade local. Desta forma, é de difícil mensuração o real impacto das inovações na melhoria do desempenho turístico em uma localidade.

Como exercício analítico, realizou-se uma análise preliminar de alguns dos fatores determinantes, nos destinos de Ouro Preto e Salvador, a partir da mensuração de inovações com incidência direta na atividade turística. Essas inovações percebidas circunscreveram-se: (i) a alguns dos novos empreendimentos que despontaram, (ii) a requalificação de produtos turísticos, assim como de áreas de interesse histórico/turístico, e (iii) a análises do ponto de vista estratégico e de sistemas de gestão. Atribuir estas inovações, puramente, às mudanças de fase em um ciclo de vida, é algo complexo, visto haver uma gama de fatores que permeiam os sistemas de turismo e que são “co-autores” nesse processo de transformação. Neste sentido, as inovações apresentadas nesta tese, não foram associadas ao comportamento das curvas estabelecidas pelo MAPT, por merecer análises mais apuradas. Estabelece-se, desde já, esta recomendação para o desenvolvimento de trabalhos futuros.

Retomando a análise sobre planos-processo, observa-se que na atividade turística, tanto de Ouro Preto como de Salvador, ainda não há um ação sistemática na produção e implementação de planos. Compreende-se que a atividade turística pode ser definida por diferentes tipos de cenários de planejamento, de acordo como definido nos procedimentos metodológicos, tópico 1.5, fundamentado teoricamente, no tópico 2.2, e aplicado em análise multicritério nos tópicos 5.3.1 e 5.4.1. O planejamento turístico não tem de estar, obrigatoriamente, atrelado a um plano. No entanto, é importante refletir sobre o grau de informalidade presente em cenários de *planejamento informal* ou *com certo grau de formalidade*, sendo estes cenários realidade em muitos dos anos relativos



ao período de análise, 1975-2005, nos destinos de Ouro Preto e de Salvador. A premissa, que se objetiva estabelecer com essa discussão, é a necessidade de profissionalização do ato de planejar e gerir a atividade turística, a partir do processo sistêmico de elaborar, executar e avaliar: planos, programas, projetos e políticas de turismo, assim como outros instrumentos de gestão.

O argumento que fundamenta a análise holística e não fragmentada do processo turístico é estabelecido pelo entendimento que, a partir dessas análises, é possível a definição de estratégias mais assertivas para os destinos turísticos. Importante ressaltar que, como as teorias inerentes aos modelos são, geralmente, indutivas, todas as variações descobertas nos estudos de caso deveriam ser interpretadas de modo a contribuir para o desenvolvimento da Teoria Geral do Turismo.

O MAPT, conforme demonstrado com os resultados obtidos na modelação em Ouro Preto e Salvador, é um ferramenta que possibilita análises holísticas do turismo, sendo relevante para o monitoramento de processos e para a análise da evolução da atividade, no que tange ao planejamento turístico, aos investimentos públicos e ao crescimento do turismo, no decorrer de um período temporal. Estabelece-se, por fim, que a modelação realizada, a partir da aplicação do MAPT, contribui para uma maior integração entre teoria e prática, representando assim, mais um avanço nos estudos de ciclo de vida e nas análises de processos de desenvolvimento turístico.

## **6.2 Desenvolvimentos futuros**

Em consonância com a experiência adquirida e a partir das conclusões originadas por esta investigação, realiza-se algumas recomendações para desenvolvimentos futuros. Uma das principais sugestões se fundamenta na premissa de que a modelação do turismo, os processos turísticos, assim como o planejamento da atividade, possuem dinâmicas próprias, sendo que, desta forma, defende-se a flexibilização do *Modelo de Análise do Processo Turístico*, incorporando ajustes ao mesmo, caso necessário, para futuras modelações. Neste âmbito, destaca-se, mais uma vez, que o modelo proposto é um meio para realizar análises de processos de desenvolvimento turístico, e não um fim em si.

Um dos focos desta tese foi o desenvolvimento de um modelo que contribuisse para o entendimento de processos de desenvolvimento turístico. Como é sabido, nesta investigação realizou-se uma análise, predominantemente, quantitativa. Neste contexto, recomenda-se que outras pesquisas integrem elementos qualitativos. Alerta-se, no entanto, que algumas análises qualitativas, no que tange aos ciclos de vida, podem ser impactadas por certas problemáticas ao mensurar, por exemplo, a “percepção da comunidade” sobre a atividade turística, em uma escala temporal alargada e tendo em vista sua modelação.

Outro aspecto relevante, é a incorporação dos investimentos estaduais e federais à análise em questão. Pondera-se que há o problema da dispersão de dados. No entanto, observa-se que cada vez mais os órgãos públicos se preocupam com as informações de base, com a criação de bancos de dados, o que vem facilitar estas pesquisas. Ainda no âmbito da análise dos investimentos públicos em turismo, sugere-se que em novas investigações seja computado os investimentos realmente realizados, *i.e.*, que se utilize os relatórios de aplicação dos recursos públicos de cada Secretaria, com impacto direto na atividade turística. Estes relatórios representam análises mais fidedignas da realidade da destinação dos recursos públicos nos destinos em análise. Atenta-se, no entanto, para a dificuldade em ter acesso a estes relatórios, visto se encontrarem mais dispersos que as LOA.

Um nova curva, a saber, investimentos privados em turismo, pode ser agregada ao modelo em análise, possibilitando a mensuração destes e a comparação entre a relação: investimentos públicos e privados. Ressalta-se, no entanto, que estes dados estão ainda mais dispersos que os do setor público. O que justifica esta realidade é que os empreendedores privados, muitas vezes, não declaram os gastos por temerem arrecadações públicas (impostos/taxas/etc). Em contrapartida, a gestão pública se baseia em um dos princípios do Direito Administrativo, a saber, a publicidade, princípio pelo qual os gestores públicos devem dar conhecimento aos cidadãos sobre a gerência e a condução dos negócios públicos, tendo como um de seus instrumentos legais a publicação oficial do orçamento e da sua destinação.

As análises sobre inovação merecem atenção por parte dos investigadores, sendo que a mensuração das inovações com incidência na atividade turística pode possibilitar

interpretações sobre fatores chave que possam a vir ou tenham vindo a contribuir com o comportamento dos ciclos turísticos, em um determinado destino. As considerações apresentadas sobre as inovações com incidência direta na atividade turística, nesta tese, estabeleceram ponderações iniciais que merecem ser aprofundadas. Sugere-se, então, novos estudos e análises destas em Ouro Preto e Salvador. Neste âmbito, enfatiza-se que as inovações são elementos primordiais para a competitividade dos destinos turísticos, sendo que um maior conhecimento sobre estas pode contribuir para potencializar vantagens percebidas.

Ainda sobre os destinos de Ouro Preto e Salvador, a aplicação do MAPT deveria ser realizada de forma sistemática, como uma forma de monitoramento constante *(i)* da evolução da atividade, *(ii)* dos picos de investimentos público, *(iii)* do desempenho do planejamento e das políticas públicas, *(iv)* da participação pública dos atores sociais locais e *(v)* da inter-relação entre os componentes analisados pelo modelo, nos destinos supracitados.

Recomenda-se a modelação com o MAPT em *(i)* outros destinos de turismo cultural, no país foco de análise, *(ii)* destinos de turismo cultural, em outras partes do mundo; assim como *(iii)* a realização de comparação entre estes destinos turísticos. Neste sentido, clarifica-se que se faz eminente a necessidade de realização de certas parametrizações e até mesmo relativizações, ao comparar destinos em contextos específicos, no que tange a aspectos: geográficos, populacionais, econômicos, sócio-políticos, ambientais e tecnológicos. A comparação realizada entre países distintos, nos quais se incluem países centrais e periféricos, merece atenção especial para não incorrer em erros na pesquisa. Sugere-se, por fim, a aplicação do MAPT, como um instrumento de diagnóstico/monitoramento de processos de desenvolvimento da atividade turística, aliado a mensuração de ciclos de vida do turismo, como uma forma de orientar e/ou embasar *(i)* futuros empreendedores em turismo, *(ii)* gestores públicos e *(iii)* acadêmicos da área, assim como de campos do conhecimento correlatos.



## Referências Bibliográficas

- ADEFN (2004) *Estudo da demanda turística de Fernando de Noronha: perfil do turista comparativo 2001/2002/2003*. Fernando de Noronha.
- AGARWAL, S. (1994) The resort cycle revisited: implications for resorts. *Tourism, Recreation and Hospitality Management*, **5**: 195-208.
- ALBUQUERQUE, A. e ROCHA, P. (2007) *Sicronismo organizacional: como alinhar a estratégia, os processos e as pessoas*. São Paulo: Editora Saraiva.
- ALVARES, D. (2003) Planejamento participativo e capital social: uma proposta para os gestores do ecoturismo no Brasil (pp. 11-34). In: SILVEIRA, S. (Org.) *Texto didático série de trabalho conclusão de cursos*. MBA em Turismo nº 01. Brasília, Distrito Federal: Editora Universa.
- ARQUIVO PÚBLICO DE OURO PRETO (2006). *Leis Orçamentárias Anuais, 1975 a 2005*. Ouro Preto, Minas Gerais.
- AYUSO, S. y FULLANA, P. (2002) *Turismo sostenible*. Barcelona: Rubes Editorial.
- BAHIATURSA (1992) *Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia: Zona turística Costa dos Coqueiros, Zona Turística Costa dos Descobrimentos*. Salvador.
- BAHIATURSA (2006). Banco de dados - interno. Salvador, Bahia.
- BANDEIRA, P. (1999) *Participação, articulação de atores sociais e desenvolvimento regional*. Texto para discussão nº 630. Brasília, Distrito Federal: IPEA.
- BANDUCCI, A. e BARRETTO, M. (2001) *Turismo e identidade local: uma visão antropológica*. Campinas, São Paulo: Editora Papirus.
- BAPTISTA, J. (2005) *A evolução do turismo na Madeira no período 1975 a 2000: Análise dos indicadores estatísticos disponíveis e graus de interesse e de fiabilidade na medição e projecção da evolução do sector do turismo*. Funchal.
- BAPTISTA, M. (2003) *Turismo gestão estratégica*. Lisboa-São Paulo: Editorial Verbo.
- BARRETTO, M. (2000) *Turismo e legado cultural: as possibilidades do planeamento*. Campinas, São Paulo: Editora Papirus.
- BELLEN, H. (2006) *Indicadores de sustentabilidade: uma análise comparativa*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Editora FGV.
- BENI, M. (1998) *Análise estrutural do turismo*. 2ª ed., São Paulo: Editora Senac.

- BENI, M. (1999) Política e estratégia do desenvolvimento regional: roteiro metodológico com base na instrumentalização e operacionalização do SISTUR – Sistema de Turismo aplicado ao projeto Costa Oeste – estudo de caso. *Turismo: visão e ação*, **3** : 51-70.
- BENI, M. (2001) A política no turismo (pp. 177-202). In: TRIGO, L. (Org.) *Turismo: Como aprender, como ensinar* Vol. 1. São Paulo: Editora Senac São Paulo.
- BENI, M. (2006) *Política e planejamento de turismo no Brasil*. São Paulo: Editora Aleph.
- BERRY, E. (2001) *An application of Butler`s (1980) tourist area life cycle theory to the Cairns Region Australia 1876-1998*. PhD Thesis, James Cook University of North Queensland, Australia.
- BNB (2008a) *Prodetur/NE I – objetivos*. Acesso em 20 de setembro de 2008. Disponível em [http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/Prodetur\\_ne1/gerados/objetivos.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/Prodetur_ne1/gerados/objetivos.asp)
- BNB (2008b) *Prodetur/ NE II – Regulamento operacional*. Acesso em 20 de setembro de 2008. Disponível em [http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/downloads/gerados/regulamento\\_operacional\\_prod\\_2.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/downloads/gerados/regulamento_operacional_prod_2.asp)
- BOGETOFT, P. and PRUZAN, P. (1991) *Planning with multiple criteria: investigation, communication, choice*. Frederiksberg, Denmark: Institute of Computer and Systems Sciences, Copenhagen School of Economics and Business Administration.
- BORG, J. (1998) Sustainable tourism in cities of art: carrying capacity and control of visitor flows. *Sociedade e Território*, **28**: 31-37.
- BOSCHI, R. (1999) Governança, participação e eficiência das políticas públicas: exame de experiências municipais do Brasil (pp. 255-284). In: MELO, M. *Reforma do Estado e mudança Institucional no Brasil*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco.
- BOULLÓN, R. (1997) *Planificación del espacio turístico*. 3ª ed., México: Trillas.
- BOULLÓN, R. (2005) *Os municípios turísticos*. Tradução de: Los municípios turísticos, 1990. Bauru, São Paulo: Educs.
- BRANDON, K. (2001) Etapas básicas para incentivar a participação local em projetos de turismo de natureza (pp. 225-255) In: HAWKINS, D.e LINDBERG, K. (Orgs.) *Ecoturismo: Um guia para planejamento e gestão*, 3ª ed. São Paulo: Editora Senac.
- BRESSAN, D. (1996) *Gestão racional da natureza*. São Paulo: Editora Hucitec.
- BULL, A. (1994) *La Economía del sector turístico*. Madrid: Alianza Editorial.

- BUTLER, R. (1980) The concept of a tourism area of life cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, **19(1)**: 5-12.
- BUTLER, R. (2006) *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- CARVALHO, C. (2005) Breve histórias do turismo no Brasil (pp. 19-38). In: TRIGO, L. (Ed.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- CASAROTTO FILHO, N. e KOPITTKKE, B. (2000) *Análise de investimentos: matemática financeira, engenharia econômica, tomada de decisões, estratégia empresarial*. 9ª ed., São Paulo: Atlas.
- CEDITUR (2004) *Inventário da oferta turística do município de Ouro Preto*. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- CHIAVENATTO, I. (1987) *Teoria geral da administração*. 3ª ed., São Paulo: McGraw-Hill.
- CHRISTALLER, W. (1963) Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions underdeveloped countries recreation areas. *Papers of the Regional Science Association*, **12**: 95-105.
- CNTUR (2005) *Cenário econômico do turismo no Brasil*. Acesso em 20 de julho de 2008. Disponível em [http://www.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/arquivos/10\\_Reunicao\\_Apresentacao\\_Ministro.pdf](http://www.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/arquivos/10_Reunicao_Apresentacao_Ministro.pdf).
- COHEN, E. (1972) Toward a sociology of international tourism. *Social Research*, **39(1)**: 164-182.
- COLES, T. (2006) Enigmas variations? The TALC, marketing models and the descendants of the product life cycle (pp. 49-66). In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: conceptual and theoretical issues*. Vol. 2, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (1991) *Nosso Futuro Comum*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- COOPER, C. (1990) Resorts in decline: the management response. *Tourism Management*, **11(1)**: 63-67.
- COOPER, C. (1992) The life cycle concept and strategic planning for costal resorts. *Built Environment*, **18(1)**: 57-66.
- COOPER, C. (2001) *Turismo princípios e prática*. 2ª ed., Porto Alegre: Bookman.
- COOPER, C. (2002) Sustainability and tourism visions (pp. 8-11). *VII Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública*, Lisboa, Portugal. Acesso em 12 de junho de 2005. Disponível em <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0044548.pdf>

- COOPER, C. and JACKSON, S. (1989) Destination life cycle. The Isle of Man case study. *Annals of Tourism Research*, **16**: 377-398.
- CORAK, S. (2006) The modification of the tourism area life cycle model for (re) inventing a destination: The case of the Opatija Riviera, Croatia (pp. 271-286). In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- COSTA, C. (2001) An emerging tourism planning paradigm? A comparative analysis between town and tourism planning. *International Journal of Tourism Research*, **6 (3)**: 425-441.
- COSTA, H. e SOUTO-MAIOR, A. (2006) Sistemas produtivos locais em turismo: relacionamentos estratégicos e aglomeração territorial como vantagens competitivas. *Observatório de Inovação do Turismo: Revista Acadêmica* (Vol. 1, nº 1, junho). Brasília, Distrito Federal.
- CRUZ, R. (2000) *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto.
- DEBBAGE, K. (1990) Oligopoly and the resort cycle in the Bahamas. *Annals of Tourism Research*, **17**: 513-527.
- DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL n.º 17 (2002) *Plano de Ordenamento Turístico da Região Autónoma da Madeira*. Diário da República, nº 199 serie I-A.
- DECRETO-LEI n.º 1.915 (1939) *Cria o Departamento de Imprensa e Propaganda e restringe a liberdade de expressão dos meios de comunicação*. Diário Oficial da União, nº 3, pp. 666-669. Brasília, Distrito Federal.
- DECRETO-LEI n.º 55 (1966) *Define a Política Nacional de Turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo, e dá outras providências*. Diário Oficial da União. Brasília, Distrito Federal.
- DECRETO-LEI n.º 8.313 (1991) *Restabelece princípios da Lei n.º 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências*. Diário Oficial da União. Brasília, Distrito Federal.
- DECRETO-LEI n.º 39 (2008) *Novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos*. Diário da República, 1ª série, nº 121. Lisboa.
- DELIBERAÇÃO NORMATIVA n.º 387 (1998) *Regulamento dos meios de hospedagem*. Diário Oficial da União nº 27, 09 de fevereiro, seção I, pp.56-82. Brasília, Distrito Federal.
- DGT (2005) *Análises sobre a Região Autónoma da Madeira*. Banco de dados – interno. Lisboa.



- DIAS, R. (2003) *Planejamento do turismo: política e desenvolvimento do turismo no Brasil*. São Paulo: Editora Atlas.
- DONG, E.; MORAIS, D. and DOWLER, L. (2003) Ethnic tourism development in Yunnan, China: revisiting Butler's tourist area lifecycle (pp. 164-169). *Proceedings of the 2003 Northeastern Recreation Research Symposium*. Bolton Landing, NY. Acesso em 20 de maio de 2007. Disponível em [http://www.fs.fed.us/ne/newtown\\_square/publications/technical\\_reports/pdfs/2004/317papers/dong317.pdf](http://www.fs.fed.us/ne/newtown_square/publications/technical_reports/pdfs/2004/317papers/dong317.pdf)
- DRUCKER, P. (2001). *O melhor de Peter Drucker: a sociedade*. São Paulo: Nobel.
- ELLIOTT, J. (2004) Tourism management and the poor (pp. 331-349). In: BARBOSA, L.; ZOUAIN, D. (orgs.) *Gestão em turismo e hotelaria: experiências públicas e privadas*. São Paulo: Editora Aleph.
- EMBRATUR (1997) *Diretrizes do Programa Nacional de Municipalização do Turismo*. Brasília, Distrito Federal.
- EMBRATUR (2005) *Anuário estatístico 2005*, volume 32. Brasília, Distrito Federal.
- EMBRATUR (2006a) *Anuário estatístico 2006*, volume 33. Brasília, Distrito Federal.
- EMBRATUR (2006b) *Boletim de desempenho econômico do Brasil: hotelaria* (ano 3, número 9). Brasília, Distrito Federal.
- EMBRATUR (2007) *Anuário estatístico 2007* (Vol. 34). Brasília, Distrito Federal.
- EMTURSA (2005) *Plano de ações estratégicas*. Elaborado pela equipe de turismo, Salvador.
- FACULDADE BATISTA DE VITÓRIA (2007) Site dos índices. Acesso em 4 de junho de 2007. Disponível em <http://www.antrax.com.br/indices/sitedosindices.htm>.
- FARIAS, E. (1998) Novas paisagens urbanas e identidades sócio-culturais: a Salvador turística e a "baianidade". *Lugar Comum*, **4**: 115-137.
- FARREL, B. y TWINING-WARD, L. (2004) Un nuevo concepto del turismo. *Annals of Tourism Research en Español*, **6** (1): 65-90.
- FAULKNER, B. and TIDESWELL, C. (2006) Rejuvenating a maturing tourist destination: the case of the Gold Coast, Australia (pp. 306-336) In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- FERREIRA, A. (2003) *O Turismo como propiciador da regeneração dos centros históricos*. Tese de doutorado. Universidade de Aveiro, Portugal.
- FEUERSTEIN, R. (1994) *Mediated learning experience*. Leeds: Freud publishing.

- FGV (2008) *Boletim de desempenho econômico do turismo* (Ano 5, nº 17). Rio de Janeiro.
- FINN, M.; ELLIOT-WHITE, M. and WALTON, M. (2000) *Tourism & leisure research methods: data collection, analysis and interpretation*. England: Pearson Education.
- FLORES, M. (2006) O ciclo de vida do destino turístico: O estudo de caso do balneário de Búzios (pp. 156-195). In: CARVALHO, C.; BARBOSA, L. (Orgs.) *Discussão de propostas para o turismo no Brasil: Observatório de inovação do turismo*. Rio de Janeiro: Senac Nacional.
- FOX, H. (1973) A framework for functional coordination. *Atlanta Economic Review*, **23(6)**: 8-11.
- FRATA, A. (2007) *Ciclo de Vida do destino turístico no município de Bonito em Mato Grosso do Sul*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande.
- FUSTER, F. (1979) *Teoría y técnica del turismo*. Madrid: Editora Nacional.
- FUSTER, F. (1985) *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- GARRIDO, I. (2002) *Modelos multiorganizacionais no turismo: cadeias, clusters e redes*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo.
- GETZ, D. (1986) Models in tourism planning: towards integration of theory and practice. *Tourism Management*, **7(1)**: 21-32.
- GETZ, D. (1992) Tourism planning and destination lifecycle. *Annals of Tourism Research*, **19 (4)**: 752-770.
- GOELDNER, C.; RITCHIE, J. and McINTOSH, R. (2002) *Tourism: principles, practices, philosophies*. 9ª ed., London: John Wiley & Sons Inc.
- GÓES, R. (2002) *A importância econômica do cluster: abordagem no ator turístico baiano*. Salvador: Unifacs.
- GONÇALVES, V. e ÁGUAS, P. (1995) A abordagem do ciclo de vida. Aplicação ao produto turístico. *Cadernos de Económicas*, documento de trabalho nº 1. Universidade Técnica de Lisboa. Departamento de Gestão, Lisboa.
- GOODEY, B. (2002) Interpretação e comunidade local (pp. 47-57). In: MURTA, S. e ALBANO, C. (Orgs.) *Interpretar o patrimônio: Um exercício do olhar*. Território Brasilis. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- GRUPO VALE (2008) *Site do Trem da Vale*. Acesso 10 de junho de 2008. Disponível em <http://www.tremdavale.com.br/>

- GUIA GEOGRÁFICO (2008a) *Mapas de Minas Gerais*. Acesso 20 de julho de 2008. Disponível em <http://www.brasil-turismo.com/mapas/minas-rodoviario.htm>
- GUIA GEOGRÁFICO (2008b) *Mapas da Bahia*. Acesso 20 de julho de 2008. Disponível em <http://www.brasil-turismo.com/mapas/bahia.htm>
- GUNN, C. (1994). *Tourism planning: basics, concepts, cases*. 3ª ed., London: Taylor and Francis.
- HALL, R. (1984) *Organizações: estrutura e processos*. 3ª ed., Rio de Janeiro: Prentice Hall do Brasil.
- HALL, C. (2001) *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Editora Contexto.
- HALL, C. (2006) Introduction. In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. Channel View Publications, England.
- HAYWOOD, K. (1986) "Can the tourist life cycle be made operational?" *Tourism Management*, **7**: 154-167.
- HERNÁNDEZ, J. and LEÓN, C. (2003) Endogenous lifecycle and optimal growth in tourism. *International Conference: Tourism and Sustainable Economic Development Macro and Micro Economic Issues*. Acesso em 15 de fevereiro de 2006. Disponível em <http://www.crenos.it/crenos/PDF>.
- HILL, C. and JONES, R. (1998) *Strategic management theory: an integrated approach*. 4ª ed., Boston: Houghton Mifflin Company.
- HOVINEN, G. (1981) A tourist cycle in Lancaster Country, Pennsylvania. *Canadian Geographer*, **15 (3)**: 283-286.
- IBGE (2007) *Censo populacional*. Acesso em 15 de agosto de 2008. Disponível em [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default\\_censo\\_2000.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm)
- ICFG (2008) *Museu do Oratório*. Acesso em 28 de agosto de 2008. Disponível em <http://www.oratorio.com.br>
- ICOMOS (1976) *Charter on cultural tourism*. International Scientific Committee on Cultural Tourism from International Council on Monuments and Sites. Acesso em 12 de dezembro de 2007. Disponível em <http://www.icomos.org/tourism>
- ICOMOS (1980) Liste du patrimoine mondial n° 124. *Centre historique de Ouro Preto*. Acesso em 15 de janeiro de 2006. Disponível em <http://whc.unesco.org/en/list/124>
- ICOMOS (1985) Liste du patrimoine mondial n° 309. *Centre historique de Salvador de Bahia*. Acesso em 15 de janeiro de 2006. Disponível em <http://whc.unesco.org/en/list/309/documents/>

- IER e FIEMG (2003) *Perfil do potencial turístico da área de influência da Estrada Real*. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- IER e FIEMG (2008a) *Pesquisa de indicadores Estrada Real*. Banco de dados - interno. Julho de 2008. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- IER e FIEMG (2008b) *Resumo estatístico: maio 2008*. Banco de dados - interno. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- IPHAN (2008a) *Perímetro tombado de Ouro Preto*. Banco de dados - interno. Ouro Preto, Minas Gerais.
- IPHAN (2008b) *Perímetro tombado de Salvador*. Banco de dados - interno. Salvador, Bahia.
- IRVING, M. (2002) Turismo, ética e educação ambiental: novos paradigmas em planejamento (pp. 17-34). In: IRVING, M. e AZEVEDO, J. (Orgs.) *Turismo: o desafio da sustentabilidade*. São Paulo: Futura.
- INSKEEP, E. (1994) *National and regional tourism planning: methodologies and case studies*. London: Routledge.
- INSTRUÇÃO NORMATIVA nº 001 (1996) *Dispõe sobre o sistema de Hospedarias Domiciliares, estabelece normas de exploração e ocupação e adota outras providências*. Fernando de Noronha, Pernambuco.
- INTERHABIT(2008) *Interhabit travel network* Acesso em 25 de maio de 2008. Disponível em [http://www.interhabit.com/interhabit/images/neutral/id\\_country\\_3/id\\_zone\\_24/mapa\\_salvador\\_de\\_bahia\\_g.jpg](http://www.interhabit.com/interhabit/images/neutral/id_country_3/id_zone_24/mapa_salvador_de_bahia_g.jpg).
- JAFARI, J. (2005) *La científicación del turismo*. Contribuciones a la economía. Acesso em 25 de agosto de 2006. Disponível em <http://www.eumed.net/ce/>.
- JOHNSTON, C. (2006) Shoring the foundations of the TALC in Tropical Island Destinations: Kona, Hawaii (pp. 198-221). In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- KELLER, P. (2005) Uma nova maneira de ver o turismo global (pp. 3-17). In: TRIGO, L. (Ed.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- KEYS, N. (1985) *Tourism evolution in Queensland*. Master`s Thesis. Griffith University, Nathan, Queensland.
- KNOWLES, T. (1996) *Corporate strategy for hospitality*. Harlow: Longman.
- KOCHE, J. (2001) *Fundamentos de metodologia científica*. 19ªed., Petrópolis: Vozes.
- KRIPPENDORF, J. (1987) *Les vacances, et après? Pour une nouvelle compréhension des loisirs et des voyages*. Paris: Editions L`Harmattan.
- KRIPPENDORF, J. (2000) *Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens*. São Paulo: Aleph.

- KRIPPENDORF, J. (2002) Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural (pp. 11-23). In: GASTAL, S., BENI, M. e CASTROGIOVANNI, A. (Orgs.) *Turismo e investigação crítica*. São Paulo: Contexto.
- LAGE, B. e MILONE, P. (2000) *Turismo: teoria e prática*. São Paulo: Atlas.
- LAGIEWSKI, R. (2006) The application of the tourism area life cycle: a literature survey (pp. 27-50). In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- LECHNER, N. (2000) Desafios de un desarrollo humano: individualización y capital social (pp. 101-127). In: KLIKSBURG, B. e TOMASSINI, L. (Orgs.) *Capital social y cultura: claves estratégicas para el desarrollo*. Argentina: BID e Fundo de Cultura Econômica da Argentina.
- LEFF, E. (2001) *Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes.
- LEI nº 8.181 (1991) *Dá nova denominação a Empresa Brasileira de Turismo, Embratur, e dá outras providências*. Diário Oficial da União, seção I, pp. 5765-5766. Brasília, Distrito Federal.
- LEI nº 13.341 (1999) *Dispõe sobre a organização da Governadoria do Estado e da Secretaria de Estado da Casa Civil e Comunicação Social, cria a Secretaria de Estado do Turismo e dá outras providências*. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- LEI nº 11.704 (1999) *Modifica a Lei nº 10.403, de 29 de dezembro de 1989 e dá outras providências*. Fernando de Noronha, Pernambuco.
- LEI nº 10.549 (2006) *Modifica a estrutura organizacional da Administração Pública do Poder Executivo Estadual*. Diário Oficial da União de 29 de dezembro de 2006. Brasília, Distrito Federal.
- LEI nº 11.771 (2008) *Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e dá outras providências*. Diário Oficial da União, seção I, edição 181. Brasília, Distrito Federal.
- LEI COMPLEMENTAR nº 01 (1996) *Institui o Plano Diretor do município de Ouro Preto*. Ouro Preto, Minas Gerais.
- LEIPER, N. (1979) The framework of tourism. *Annals of Tourism Research*, **6 (4)**: 390-407.
- LOURENÇO, J. (2003) *Expansão urbana. Gestão de planos-processo*. Textos universitários de ciências sociais e humanas, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia (MCES).

- LOURENÇO, J. and ALVARES, D. (2008) Tourism development in world heritage urban areas (pp. 204-213) *In: Khadpekar, N. (Ed.) Urban revitalization: perspective and initiatives*. Hyderabad: The Icfai University Press.
- MAGALHÃES, G. (Ed.) (2001) *Pólos de ecoturismo: planejamento e gestão*. 1ª ed., São Paulo: Terragraph.
- MANNING, T. (2004) Indicators and risk management for ecotourism destinations (pp. 73-88) *In: DIAMANTIS, D. Ecotourism: Management and Assessment*. London: Thomson Learning.
- MARTÍNEZ, A. (2005) Aproximação à conceituação do turismo a partir da teoria geral de sistemas (pp. 109-147). *In: TRIGO, L. (Ed.) Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- MATHIESON, A., and WALL, G. (1982) *Tourism: economic, physical and social impacts*. London. Longman.
- MATHIESON, A. y WALL, G. (1990) *Turismo: repercusiones económicas, físicas y sociales*. México: Trillas.
- McELROY, J. (2006) Small island tourist economies across the life cycle. *Asia Pacific Viewpoint*, **47(1)**: 61-77.
- MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TURISMO (1996) *Política Nacional de Turismo: diretrizes e programas (1996-1999)*. Brasília, Distrito Federal.
- MOESCH, M. (2000) *A produção do saber turístico*. São Paulo: Contexto.
- MOLINA, S. e RODRÍGUEZ, S. (2001) *Planejamento integral do turismo: um enfoque para a América Latina*. Bauru, São Paulo: Educ.
- MOESCH, M. (2002) Para além das disciplinas: o desafio do próximo século (pp. 25-43). *In: GASTAL, S., BENI, M. e CASTROGIOVANNI, A. (Orgs.) Turismo e investigação crítica*. Contexto, São Paulo.
- MTUR (2003) *Plano nacional do turismo 2003-2007: diretrizes, metas e programas*. Brasília, Distrito Federal.
- MTUR (2004) *Programa de regionalização do turismo: roteiros do Brasil, diretrizes políticas*. Brasília, Distrito Federal.
- MTUR (2007) *Plano nacional de turismo 2007-2010: uma viagem de inclusão Brasil*. Brasília, Distrito Federal.
- MTUR, FGV e SEBRAE (2008) *Estudo de Competitividade dos 65 destinos indutores do desenvolvimento turístico regional*. Brasília, Distrito Federal.

- MURPHY, P. (1995) Corporate ethics statements: current status and future prospects. *Journal of Business Ethics*, **14**: 727-740.
- NOBRE, E. (2003) Intervenções urbanas em Salvador: turismo e “gentrificação” no processo de renovação urbana do Pelourinho. *X Encontro Nacional da ANPUR: Cidade, planejamento e gestão urbana: história das idéias, das práticas e das representações*.
- OLIVEIRA, J. (2005) Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas. *Anais do Enanpad*. Acesso em 16 de março de 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n2/v40n2a06.pdf>.
- OMT (1993) *Sustainable tourism development: lessons for local planners*. Madrid: OMT.
- OMT (1998) *Tourism: 2020 vision*. Madrid: OMT.
- OMT (2001) *Tourism highlights report*. Madrid: OMT.
- OMT (2007) *Datos esenciales del turismo*. Edición 2007. Acesso em 12 de julho de 2007. Disponível em <http://www.world-tourism.org>.
- OMT (2008) *World Tourism Barometer: Quick overview of key trends* (Vol. 6, nº 2). Acesso em 12 de julho de 2008. Disponível em <http://www.world-tourism.org>
- PANOSSO NETTO, A. (2005a) *Filosofia do turismo: teoria e epistemologia*. São Paulo: Aleph.
- PANOSSO NETTO, A. (2005b) Publicações em turismo no Brasil (pp. 257-273). In: TRIGO, L. (Ed.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- PAPATHEODOROU, A. (2004) Investigación de la evolución de los destinos turísticos. *Annals of Tourism Research en Español*, **6 (1)**: 42-64.
- PEARCE, D. and TURNER, R. (1990) *Economics of natural resources and the environment*. New York: Harvester Wheatsheaf.
- PEREIRA, C. (1999) *A trajetória da política de turismo em Minas Gerais e o papel do poder legislativo em sua transformação*. Dissertação de mestrado em Ciência Política. FAFICH/UFMG. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- PEREIRA, V. (2003) Planejamento urbano e turismo cultural em Belo Horizonte, Brasil: espetacularização da cultura e a produção social das imagens urbanas. *Anais do III Encuentro Internacional de turismo Naya*, CD Rom, Buenos Aires.
- PETROCCHI, M. (1998) *Turismo: planejamento e gestão*. São Paulo: Futura.
- PETROCCHI, M. (2001) *Gestão de pólos turísticos*. São Paulo: Futura.

- PLOG, S. (1974) Why destination areas rise fall in popularity. *The Cornell Hotel and Restaurant Quarterly*, **14**: 55-58.
- PULINA, M. and BIAGI, B. (2006) Regional public policy and tourism life cycle: the case of Sardinia. *46<sup>th</sup> Congress of the European Region Science Association*. Volos, Greece. Acesso em 22 de junho de 2008. Disponível em <http://www.ersa.org/ersaconfs/ersa06/papers/65.pdf>
- PUTNAM, R. (1996) *Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- QUEIROZ, L. (2005) *A gestão pública e a competitividade de cidades turísticas: a experiência da cidade do Salvador*. Tese de doutorado. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- RAIS (2007) *Relatório anual de informação social*. Base de dados do Ministério do Trabalho e Emprego. Séries 2002-2007, CD Rom.
- RANGEL, M. (2002) Educação patrimonial: conceitos sobre patrimônio cultura (pp. 15-36). In: Secretaria de Estado da Educação, grupo gestor (Org.) *Reflexões e contribuições para a educação patrimonial*. Belo Horizonte, Minas Gerais: SEE/MG.
- REIS, C. (2008) O investimento público e o desenvolvimento econômico do Brasil. *Informações FINE*, **333**: 20-26.
- REJOWSKI, M. (1996) *Turismo e pesquisa científica*. Campinas: Papirus.
- RIBEIRO, M. (2000) *Ecologizar: pensando o ambiente humano*. Belo Horizonte, Minas Gerais: Rona.
- ROTAS TURISMO (2007) *Salvador reclama da redução no número de turistas para o Carnaval*. Disponível em <http://www.rotasonline.com.br/2007/2/8/Pagina900.htm> Acesso em 25 de julho de 2008.
- RUSCHMANN, D. (2001) *Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente*. 7<sup>a</sup> ed., Campinas, São Paulo: Papirus.
- RUSSELL, R. and FAULKNER, B. (1999) Movers and shakers: chaos makers in tourism development. *Tourism management*, **20**: 411-423.
- RUSSO, A. P. (2002) The vicious circle of tourism development in heritage cities. *Annals of Tourism Research*, **29(1)**: 165-182.
- SACHS, I. (2002) *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*. Rio de Janeiro: Garamond.
- SANTOS, G. (2004) *Modelo gravitacional do turismo: proposta teórica e estudo empírico dos fluxos turísticos no Brasil*. Dissertação de mestrado. Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo.



- SCOULLOS, M.; RONIOTES, A. and MALOTIDI, V. (2002) *Public participation environmental information & awareness in the mediterranean*. Athens: Mio-Ecsde.
- SCT, SUINVEST e BAHIAATURSA (2003). *PDITS: Salvador e Entorno*. Salvador, Bahia.
- SCT e BAHIAATURSA (2005) *Metas do turismo na Bahia (2001-2010)*. Banco de dados interno. Salvador, Bahia.
- SCT (2005a) *Secretaria da Cultura e Turismo 10 anos: 1995-2004*. Salvador, Bahia.
- SCT (2005b) *O turismo em Salvador: indicadores de desempenho*. Salvador, Bahia.
- SCT (2006a) *Dados do turismo*. Banco de dados - interno. Salvador, Bahia.
- SCT (2006b) *Investimentos privados*. Banco de dados - interno. Salvador, Bahia.
- SEBRAE (2005) *Ouro Preto: diagnóstico municipal*. Sistema de informações mercadológicas municipais. Belo Horizonte, Minas Gerais: SEBRAE.
- SECRETARIA DAS FINANÇAS DE SALVADOR (2006). *Leis Orçamentárias Anuais, 1991 a 2005*. Salvador, Bahia.
- SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA (2005) *Estatísticas do turismo*. Direção Regional do Turismo. Acesso em 14 de julho de 2005. Disponível em <http://www.madeiratourism.com>. Madeira.
- SETUR (2003). *Decreto-lei nº 43.321*, de maio de 2003 e *resolução nº 007*, de agosto de 2003. Belo Horizonte, Minas Gerais. Acesso em 20 de maio de 2006. Disponível em <http://www.descubraminas.com.br/media/upload/download/93.doc>
- SETUR (2006). *Plano setorial de turismo de Minas Gerais: diretrizes, programas e ações 2007/2010*. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- SETUR (2008). *Resolução nº 008*, de 28 de abril de 2008. Belo Horizonte, Minas Gerais.
- SILVA, J. (2004) *A política interna de turismo no Brasil (1992- 2002)*. Tese de mestrado. Belo Horizonte, Minas Gerais: FACE/FUMEC.
- SILVA, S. (2001) Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do Estado da Bahia (pp. 122-143). In: RODRIGUES, A. (Org.) *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. 3ª ed., São Paulo: Hucitec.
- SILVEIRA, M. (1999) Planejamento territorial e dinâmica local: bases para o turismo sustentável (pp. 87-98). In: RODRIGUES, A. (Org.) *Turismo: desenvolvimento local*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec.

- SMPDU (2008) *Perímetro urbano da sede de Ouro Preto estabelecido no Plano Diretor*. Banco de dados – interno. Ouro Preto, Minas Gerais.
- SOARES, S. (2005) *A percepção ambiental da população noronhense em relação a área de preservação ambiental*. Monografia de pós-graduação. Universidade Federal Rural de Pernambuco, Pernambuco.
- SOLHA, K. (2005) Órgãos estaduais de turismo no Brasil (pp. 39-47). In: TRIGO, L. (Ed.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- STANSFIELD, C. (2006) The rejuvenation of Atlantic City: The resort cycles recycles (pp. 287-305). In: BUTLER, R. *The tourism area life cycle: Applications and modifications*. Vol. 1, Aspects of tourism: 28. England: Channel View Publications.
- SWARBROOKE, J. (2000) *Turismo sustentável: turismo cultural, ecoturismo e ética*. Vol. 5, São Paulo: Aleph.
- TAMAJÓN, L. (2007) *El ciclo de evolución del destino turístico: una aproximación al desarrollo histórico del turismo en Cataluña*. Tese de doutorado, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra.
- TOFANI, F. (1999) *Os Desafios do desenvolvimento sustentável em comunidades frágeis sob o impacto do turismo*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- TYLER, D.; GUERRIER, Y. e ROBERTSON, M. (Orgs.) (2001) *Gestão de turismo municipal: teoria e prática de planejamento nos centros urbanos*. São Paulo: Editora Futura.
- TRIGO, L. (2005) Introdução In: TRIGO, L. (Ed.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca.
- VAQUERO, M. (2002) *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel Turismo.
- WORLD ECONOMIC FORUM (2008) *The travel and tourism competitiveness report 2008: balancing economic development and environmental sustainability*. Acesso em 18 de julho de 2008. Disponível em <http://www.weforum.org/en/initiatives/gcp/TravelandTourismReport/index.htm>.
- WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (2008) *Progress and priorities 2008/09*. Acesso em 20 de julho de 2008. Disponível em <http://www.wttc.org/>.
- ZOUAIN, D. e CRUZ, F. (2004) Gestão social no sistema turístico brasileiro: limites e possibilidades (pp. 37-54) In: BARBOSA, L. e ZOUAIN, D. (Orgs.) *Gestão em turismo e hotelaria: experiências públicas e privadas*. São Paulo: Editora Aleph.

## Apêndices

### Apêndice A - Entrevistas semi-estruturadas

Período almejado: 1975 - 2005

Enfoque: Dados sobre a atividade turística

Variáveis em análise: planejamento turístico, investimento público em turismo e crescimento do turismo.

Variável: **planejamento turístico**

Indicadores: número de planos, programas, estratégias/diretrizes, estudos (mercado, capacidade de suporte, entre outros na área do turismo) encomendados pelo poder público, assim como a participação pública.

→ Cite o nome do plano turístico e o ano de elaboração:

Nome do plano	Ano de elaboração

→ Participação no processo de planejamento, especificamente na elaboração dos planos:

· Durante a elaboração dos planos o setor privado e/ou o 3º setor foi consultado: sim não

· Os referidos setores se envolveram na elaboração do plano: sim não

· Caso necessário, faça observações sobre o assunto: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

→ Cite os programas e as estratégias/diretrizes elaborados e/ou estudos realizados, o ano de elaboração e assinale com um X, definindo um ou outro:

Nome	Ano	Programas	Estratégias	Estudos

→ Faça comentários relevantes a respeito do **planejamento turístico**, que *não* tenha sido esclarecido anteriormente, e acredite que possa contribuir para esta pesquisa:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



→ Faça comentários relevantes a respeito do **investimento público em turismo**, que *não* tenha sido esclarecido anteriormente, e acredite que possa contribuir para esta pesquisa:

---



---



---

Variável: **crescimento do turismo**

Indicadores: n°. de unidades habitacionais  $\times$  taxa de ocupação

	<b>anos</b>	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
<b>Nº de UH</b>								

	<b>anos</b>	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
<b>Taxa de ocupação</b>								

Observações (caso necessário): \_\_\_\_\_

---



---



---



---

**Caso não haja** dados sobre o n°. de unidades habitacionais e as taxas de ocupação dos *anos acima especificados*, favor preencher abaixo, com dados existentes e os respectivos anos:

	<b>anos</b>							
<b>Nº de UH</b>								

	<b>anos</b>							
<b>Taxa de ocupação</b>								

Observações (caso necessário): \_\_\_\_\_

---

---

---

→ Faça comentários relevantes a respeito do **crescimento do turismo**, que *não* tenha sido esclarecido anteriormente, e acredite que possa contribuir para esta pesquisa:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

→ Faça outros comentários sobre a **atividade turística em sua cidade** que possa contribuir para esta pesquisa:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





**Apêndice B - Investimentos públicos em turismo em Ouro Preto e Salvador: valores discriminados e atualizados**

**Tabela B.1:** Investimentos públicos em turismo - detalhados em Ouro Preto

<b>Ano: 1975</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor(Cr\$)</b>
Obras públicas e equipamentos	700.000,00
Investimento em turismo	10.000,00
	<b>710.000,00</b>
<b>Ano: 1976</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção e manutenção de estradas e pontes	1.348.000,00
Promoções do turismo	924.100,00
	<b>2.272.100,00</b>
<b>Ano: 1977</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Rodovia	2.408.000,00
Promoção do turismo	1.233.000,00
	<b>3.641.000,00</b>
<b>Ano: 1978</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção, ampliação e melhoramento de postos de receptivos de turismo	180.000,00
Aquisição de máquinas, móveis e utensílios para os postos de receptivos	50.000,00
Divulgação oficial	15.000,00
Promoções do turismo	124.000,00
Empreendimentos turísticos	30.000,00
Construção, pavimentação e melhoramento de estradas e pontes	1.000.000,00
Apoio para entidades culturais e artísticas	250.000,00
	<b>1.649.000,00</b>
<b>Ano: 1979</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção, pavimentação e recuperação de estradas e pontes	1.500.000,00
Conservação e reparo de estradas e pontes	1.165.000,00
Promoções do turismo	232.000,00
Divulgação oficial – turismo	15.000,00
Empreendimentos turísticos	80.000,00
Melhoria da operacionalidade dos atrativos turísticos	72.000,00
Preservação do patrimônio histórico, artístico e arqueológico	290.000,00
Construção e recuperação de monumentos públicos	300.000,00
Divulgação oficial – cultura	20.000,00
	<b>3.674.000,00</b>
<b>Ano: 1980</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção, pavimentação e melhoramento de estradas e pontes	2.531.000,00
Conservação e reparo de estradas e pontes	2.950.000,00
Construção, ampliação e melhoramento de postos de receptivos de turismo	50.000,00
Máquinas, móveis e utensílios para os postos de receptivos	50.000,00

<b>Área de aplicação</b> (continuação 1980)	<b>Valor (Cr\$)</b>
Serviços nos postos de receptivos de turismo	98.000,00
Verba para associação dos guias de Ouro Preto	6.000,00
Restauração do patrimônio histórico – Teatro Municipal	200.000,00
Preservação do patrimônio histórico, artístico e arqueológico	100.000,00
Recuperação do Jardim Botânico	300.000,00
	<b>6.285.000,00</b>
<b>Ano: 1981</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Reparos e conservação de estradas e pontes	11.300.000,00
Melhoria da operacionalidade dos atrativos turísticos	200.000,00
Implantação de empreendimentos turísticos	50.000,00
Promoção do desenvolvimento do potencial turístico	80.000,00
Construção, ampliação e melhoramento de postos receptivos	40.000,00
Móveis e utensílios para os postos de receptivo e turismo	20.000,00
Ampliação e melhoramento da Casa dos Artistas	500.000,00
	<b>12.190.000,00</b>
<b>Ano: 1982</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Promoção do desenvolvimento do potencial turístico do município	180.000,00
Difusão do patrimônio cultural e artístico	300.000,00
Melhoria da operacionalidade dos atrativos turísticos	350.000,00
Implantação de empreendimentos turísticos	100.000,00
Divulgação oficial – turismo	500.000,00
Preservação do patrimônio histórico, artístico e arqueológico	1.800.000,00
Construção, ampliação e melhoramento da estação rodoviária	1.000.000,00
Reparos e conservação da estação rodoviária	3.300.000,00
Construção e recuperação de estradas e pontes	5.300.000,00
	<b>12.830.000,00</b>
<b>Ano: 1983</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Reparos e conservação da estação rodoviária	1.100.000,00
Construção de prédios e instalações da estação rodoviária	2.000.000,00
Construção e recuperação de estradas e pontes	8.500.000,00
Implantação de empreendimentos turísticos	100.000,00
Melhoria da operacionalidade dos atrativos turísticos	700.000,00
Promoções do turismo	1.550.000,00
Promoção do desenvolvimento do potencial turístico do município	450.000,00
Subvenções sociais para Associação de Guias Turísticos de Ouro Preto	100.000,00
Móveis e utensílios para postos de receptivos de turismo	250.000,00
Preservação do patrimônio histórico artístico e arqueológico	3.000.000,00
Restauração de bens culturais (Igreja São Francisco de Paula, imóvel na Rua São José, entre outros)	12.000.000,00
	<b>29.750.000,00</b>
<b>Ano: 1984</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção, pavimentação, recuperação e melhoramento de estradas e pontes	320.850.000,00
Promoção do desenvolvimento do potencial turístico	2.700.000,00
Melhoria da operacionalidade dos atrativos turísticos	2.500.000,00
Implantação de empreendimentos turísticos	1.300.000,00

<b>Área de aplicação</b> (continuação 1984)	<b>Valor (Cr\$)</b>
Melhoramento da Casa dos Contos e Casa dos Artistas	5.000.000,00
	<b>332.350.000,00</b>
<b>Ano: 1985</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cr\$)</b>
Construção, pavimentação, recuperação e melhoramento de estradas	60.000.000,00
Recuperação e melhoramento do prédio e instalações do Teatro Municipal e Casa do Folclore	1.000.000,00
Móveis e utensílios para os postos de receptivos de turismo	300.000,00
Promoções culturais e artísticas	3.500.000,00
	<b>64.800.000,00</b>
<b>Ano: 1987</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cz\$)</b>
Construção, pavimentação, recuperação e melhoramento de estradas e pontes	7.000.000,00
Obras e instalação turismo	400.000,00
Preservação do patrimônio histórico e artístico	80.000,00
Restauração de bens culturais e artísticos	60.000,00
	<b>7.540.000,00</b>
<b>Ano: 1988</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (Cz\$)</b>
Recuperação, pavimentação e melhoramento de estradas e pontes	4.637.753,00
Obras e instalações do turismo	220.000,00
Preservação do patrimônio histórico e artístico	50.000,00
Restauração de bens culturais e artísticos	50.000,00
	<b>4.957.753,00</b>
<b>Ano: 1994</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Despesas de capital turismo	3.520.000,00
Restauração de bens culturais e artísticos	5.930.000,00
Divulgação oficial	200.000,00
	<b>9.650.000,00</b>
<b>Ano: 1996</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção, pavimentação de estradas, pontes e bueiros	50.000,00
Manutenção e conservação de estradas, pontes e bueiros	397.551,00
	<b>447.551,00</b>
<b>Ano: 1997</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção do portal da cidade	25.000,00
Promoção do turismo	8.600,00
Divulgação de atividades culturais e turísticas	11.920,00
Manutenção e preservação do patrimônio histórico e artístico	37.320,00
Apoio e promoção de eventos culturais e artísticos	369.058,00

<b>Área de aplicação</b> (continuação 1997)	<b>Valor (R\$)</b>
Construção, pavimentação de estradas, pontes e bueiros	10.000,00
Manutenção e conservação de estradas, pontes e bueiros	384.970,00
	<b>846.868,00</b>
<b>Ano: 1998</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção do turismo	36.000,00
Reconstrução e pavimentação de estradas, pontes e bueiros	2.000.000,00
Construção e pavimentação da Estrada Real	865.000,00
Manutenção e conservação de pontes e bueiros	141.000,00
	<b>3.042.000,00</b>
<b>Ano: 1999</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção de postos de receptivos de turismo	30.000,00
Promoção do turismo	32.000,00
Manutenção e preservação de patrimônio histórico e artístico	31.000,00
Apoio e promoção de eventos culturais e artísticos	280.500,00
Reconstrução e pavimentação de estradas, pontes e bueiros	1.050.000,00
Construção e pavimentação da Estrada Real	900.000,00
Transporte rodoviário	2.514.500,00
Estradas vicinais	2.030.000,00
	<b>6.868.000,00</b>
<b>Ano: 2000</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Manutenção e conservação de estradas e pontes	623.500,00
Construção de postos receptivos	20.000,00
Promoção do turismo	70.000,00
Manutenção e preservação de patrimônio histórico e artístico	15.000,00
Apoio e promoção de eventos culturais e artísticos	130.000,00
	<b>858.500,00</b>
<b>Ano: 2001</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção e pavimentação de estradas e pontes	650.000,00
Construção e pavimentação da Estrada Real	2.920.000,00
Construção de postos receptivos	50.000,00
Promoção do turismo	120.000,00
Manutenção e preservação de patrimônio histórico e artístico	14.000,00
Apoio e promoção de eventos culturais e artísticos	140.000,00
	<b>3.894.000,00</b>
<b>Ano: 2002</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção e pavimentação de estradas e pontes	600.000,00
Construção e pavimentação da Estrada Real	250.000,00
Manutenção de estradas e pontes	305.000,00
Levantamento de potencial turístico	33.000,00
Cadastro informatizado de sítios históricos e atrativos turísticos	32.000,00
Promoção do turismo	45.000,00
Construção de postos receptivos	50.000,00
Projeto Portal	7.565.000,00

<b>Área de aplicação</b> (continuação 2002)	<b>Valor (R\$)</b>
Calendário de eventos	10.000,00
Apoio a promoção de eventos culturais e artísticos	45.000,00
Manutenção e preservação do patrimônio histórico e artístico	14.000,00
Cadastro informatizado do patrimônio histórico, artístico e arqueológico	44.000,00
	<b>8.993.000,00</b>
<b>Ano: 2003</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção e melhoramento de estradas e pontes	1.550.000,00
Revitalização da Estrada Real	380.000,00
Manutenção de estradas municipais e vicinais	400.000,00
Promoção e fomento ao turismo	380.000,00
Construção do portal turístico	720.000,00
Gestão das ações de turismo	260.000,00
Promoção, produção e difusão cultural	634.000,00
	<b>4.324.000,00</b>
<b>Ano: 2004</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção e ampliação de estradas e pontes	350.000,00
Revitalização da Estrada Real	400.000,00
Manutenção de estradas municipais e vicinais	450.000,00
Promoção e fomento do turismo	435.000,00
Construção do portal turístico	203.000,00
Gestão das ações de turismo	62.000,00
Promoção, produção e difusão cultural	1.084.000,00
	<b>2.984.000,00</b>
<b>Ano: 2005</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Construção e ampliação de estradas e pontes	140.000,00
Manutenção de estradas municipais e vicinais	652.936,00
Promoção e fomento do turismo	346.000,00
Construção e ampliação da infra estrutura turística	210.000,00
Gestão de ações de turismo	66.000,00
Promoção, produção e difusão cultural	1.436.000,00
	<b>2.850.936,00</b>

Fonte: Elaboração própria, a partir das Leis Orçamentárias Anuais - Arquivo Público de Ouro Preto (2006)

**Tabela B.2:** Atualização dos investimentos públicos em turismo com base no IGP-DIFGV, ao ano de referência 2005 – Ouro Preto

IGP-DI: 330,856   31/12/2005				
Mês	Valores correntes	Valores corrigidos	Números índices	
dez/75	710.000,00	1.040.450,71	dez/74	0,0000000000821
dez/76	2.272.100,00	2.574.004,17	dez/75	0,000000001062
dez/77	3.641.000,00	2.818.876,09	dez/76	0,000000001554
dez/78	1.649.000,00	919.338,69	dez/77	0,000000002158
dez/79	3.674.000,00	1.455.461,36	dez/78	0,000000003037
dez/80	6.285.000,00	1.404.711,78	dez/79	0,000000005383
dez/81	12.190.000,00	1.296.150,61	dez/80	0,000000011315
dez/82	12.830.000,00	699.028,00	dez/81	0,000000022082
dez/83	29.750.000,00	811.531,65	dez/82	0,000000044105
dez/84	332.350.000,00	2.915.305,20	dez/83	0,000000137157
dez/85	64.800.000,00	175.557,79	dez/84	0,000000444080
dez/86	N/A	N/A	dez/85	0,000001487374
dez/87	7.540.000,00	3.696.191,32	dez/86	0,000002454275
dez/88	4.957.753,00	471.038,44	dez/87	0,000012662949
dez/89	N/A	N/A	dez/88	0,0000144056028
dez/90	N/A	N/A	dez/89	0,0002712576194
dez/91	N/A	N/A	dez/90	0,004389
dez/92	N/A	N/A	dez/91	0,025469
dez/93	N/A	N/A	dez/92	0,3205
dez/94	9.650.000,00	129.007,59	dez/93	8,9995
dez/95	N/A	N/A	dez/94	107,320
dez/96	447.551,00	1.202.883,30	dez/95	123,100
dez/97	846.868,00	2.080.283,91	dez/96	134,689
dez/98	3.042.000,00	4.666.928,83	dez/97	144,765
dez/99	6.868.000,00	15.433.699,48	dez/98	147,231
dez/00	858.500,00	1.607.806,25	dez/99	176,663
dez/01	3.894.000,00	6.641.401,54	dez/00	193,988
dez/02	8.993.000,00	13.893.628,21	dez/01	214,155
dez/03	4.324.000,00	5.284.689,34	dez/02	270,711
dez/04	2.984.000,00	3.387.063,85	dez/03	291,484
dez/05	2.850.936,00	2.885.836,09	dez/04	326,855

Fonte: Elaboração própria, Alvares, D. e Empresa Júnior da Faculdade Batista de Vitória (2007), a partir dos dados do IGP-DI/FGV

Legenda:

N/A: não se aplica

**Tabela B.3:** População residente de Ouro Preto (1997-2005)

<b>Ano</b>	<b>População residente</b>
1997	61.431
1998	61.260
1999	61.090
2000	60.919
2001	66.715
2002	67.069
2003	67.436
2004	68.208
2005	68.635

Fonte: IBGE (2007)

**Tabela B.4:** Investimentos públicos em turismo - detalhados em Salvador

<b>Ano: 1991</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (CR\$)</b> <i>CR\$ 1,00</i>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	53.040.000,00
Reforma do mercado modelo	28.730.000,00
Programa de desenvolvimento turístico e cultural	110.500.000,00
Carnaval turístico	221.000.000,00
Revitalização do sítio histórico	221.000.000,00
Investimentos da Fundação Gregório de Matos	884.000,00
Estudo e pesquisa de tráfego urbano	1.547.000,00
Elaboração do plano funcional das vias	2.210.000,00
Identificação dos pontos críticos de tráfego	4.420.000,00
	<b>643.331.000,00</b>
<b>Ano: 1992</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (CR\$)</b> <i>CR\$ 1.000,00</i>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	150.000,00
Carnaval turístico	700.000,00
Revitalização de sítio histórico	385.000,00
Recuperação das carretas do projeto "Boca de Brasa"	40.000,00
Incentivos a programas artísticos e culturais	105.000,00
Estudo e pesquisa de tráfego urbano	20.000,00
Elaboração do plano funcional de vias	8.000,00
Identificação dos pontos críticos de tráfego	22.000,00
	<b>1.430.000,00</b>
<b>Ano: 1993</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (CR\$)</b> <i>CR\$ 1.000,00</i>
Promoção e incentivo aos eventos turísticos e culturais	472.000,00
Programa de desenvolvimento turístico e cultural	700.000,00
	<b>1.172.000,00</b>

<b>Ano: 1994 (continuação)</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (CR\$)</b> <i>CR\$ 1.000,00</i>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	289.520,00
Carnaval turístico	1.108.240,00
Implantação de postos de informações turísticas	5.040,00
Encargos com propaganda e publicidade da Emtursa	141.120,00
Pavimentação da estrada velha do aeroporto	1.344.000,00
Implantação e recuperação de mirantes	1.125.040,00
Recuperação do centro histórico	112.000,00
Restauração do Forte de São Marcelo	43.840,00
Apoio e promoção de empreendimentos culturais	20.000,00
	<b>4.188.800,00</b>
<b>Ano: 1995</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (CR\$)</b> <i>CR\$ 1,00</i>
Implantação de postos de informações turísticas	162.913.000,00
Reforma de prédios públicos	2.605.797.000,00
Implantação de vias de acesso	1.478.023.800,00
	<b>4.246.733.800,00</b>
<b>Ano: 1996</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	311.369,00
Carnaval turístico	7.062.337,00
Linha turística e folhetos históricos	10.702,00
Projeto Visite Salvador	269.816,00
Implantação do projeto Linha Turística	256.968,00
Recuperação do sítio histórico	518.218,00
Recuperação da Casa Fernando Pessoa	155.251,00
Recuperação das carretas do Projeto “Boca de Brasa”	169.170,00
Restauração do Forte São Mateus	511.794,00
Instalação da Casa da Capoeira	123.130,00
	<b>9.388.755,00</b>
<b>Ano: 1997</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Implantação do projeto Linha Turística	255.000,00
Implantação de postos de informações turísticas	122.000,00
Carnaval turístico	3.757.000,00
Projeto Visite Salvador	116.000,00
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	718.000,00
	<b>4.968.000,00</b>
<b>Ano: 1998</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	550.000,00
Carnaval turístico	2.650.000,00
Projeto de ordenamento e controle de trânsito	1.205.000,00
Melhoria de sistema viário	1.500.000,00
Elaboração e implantação de projetos de sinalização viária	3.400.000,00
Estudos e pesquisas de tráfego urbano	250.000,00
Revitalização do Museu da Cidade	603.000,00
Recuperação da Casa Benin	570.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	1.340.000,00
Recuperação e revitalização de sítios históricos	3.925.000,00



<b>Área de aplicação</b> (continuação 1998)	<b>Valor (R\$)</b>
Instalação da casa do cinema	200.000,00
Reequipamento do Teatro Gregório de Matos	2.000.000,00
Incentivo a programas artísticos e culturais	2.500.000,00
	<b>20.693.000,00</b>
<b>Ano: 1999</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Carnaval turístico	2.810.000,00
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	700.000,00
Investimentos da Fundação Gregório de Matos	832.000,00
Recuperação de malha viária	3.000.000,00
Elaboração e implantação de projetos de sinalização viária	1.000.000,00
Estudos e pesquisas de tráfego urbano	750.000,00
	<b>9.092.000,00</b>
<b>Ano: 2000</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Carnaval turístico	1.479.100,00
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	640.000,00
Recuperação e revitalização de sítios históricos	4.053.500,00
Recuperação de igrejas	670.000,00
Construção e recuperação de equipamentos históricos	1.150.000,00
Reequipamento e manutenção do Teatro Gregório de Matos	3.916.000,00
Recuperação de terreiros	550.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	1.155.000,00
Vias estruturantes (obras e instalações)	6.300.000,00
	<b>19.913.600,00</b>
<b>Ano: 2001</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	1.500.000,00
Carnaval turístico	3.010.000,00
Recuperação e revitalização de sítios históricos	498.000,00
Recuperação de igrejas	70.000,00
Construção e recuperação de equipamentos históricos	500.000,00
Construção e recuperação de sítios históricos	610.000,00
Recuperação de terreiros	50.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	605.000,00
Incentivo as atividades artísticas e culturais	1.790.000,00
	<b>8.633.000,00</b>
<b>Ano: 2002</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	1.700.000,00
Carnaval turístico	6.824.000,00
Recuperação de terreiros	50.000,00
Revitalização de sítios históricos	498.000,00
Recuperação de equipamentos históricos	595.000,00
Recuperação de igrejas	85.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	605.000,00
	<b>10.357.000,00</b>

<b>Ano: 2003 (continuação)</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Carnaval turístico	4.914.000,00
Criação e recuperação de espaços culturais	220.000,00
Revitalização de sítios históricos	330.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	145.000,00
Recuperação de igrejas e equipamentos históricos	295.000,00
Recuperação de terreiros	50.000,00
Conservação da malha viária da cidade	11.140.000,00
	<b>17.094.000,00</b>
<b>Ano: 2004</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	5.150.000,00
Carnaval turístico	4.438.000,00
Criação e recuperação de espaços culturais	498.000,00
Recuperação de terreiros	50.000,00
Revitalização de sítios históricos	610.000,00
Recuperação de igrejas e equipamentos históricos	70.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	605.000,00
Conservação da malha viária da cidade	12.980.000,00
	<b>24.401.000,00</b>
<b>Ano: 2005</b>	
<b>Área de aplicação</b>	<b>Valor (R\$)</b>
Promoção e incentivos aos eventos turísticos e culturais	1.050.000,00
Carnaval turístico	6.479.000,00
Criação e recuperação de espaços culturais	498.000,00
Recuperação de terreiros	50.000,00
Revitalização de sítios históricos	4.110.000,00
Recuperação de igrejas e equipamentos históricos	60.000,00
Recuperação e revitalização do projeto “Boca de Brasa”	545.000,00
Estudos e projetos para melhoria do sistema viário	480.000,00
Correção do sistema viário(obras e instalações)	2.000.000,00
	<b>15.272.000,00</b>

Fonte: Elaboração própria, a partir das Leis Orçamentárias Anuais - Secretaria das Finanças de Salvador (2006)

**Tabela B.5:** Atualização dos investimentos públicos em turismo com base no IGP-DIFGV, ao ano de referência 2005 – Salvador

<b>IGP-DI: 330,856   31/12/2005</b>				
<b>Mês</b>	<b>Valores correntes</b>	<b>Valores corrigidos</b>	<b>Números índices</b>	
dez/91	643.331.000,00	17.634.990,06	dez/90	0,004389
dez/92	1.430.000.000,00	6.755.079,51	dez/91	0,025469
dez/93	1.172.000.000,00	439.952,61	dez/92	0,3205
dez/94	4.188.800.000,00	55.998.650,95	dez/93	8,9995
dez/95	4.246.733.800,00	4.760.808,32	dez/94	107,320
dez/96	9.388.755,00	25.234.166,73	dez/95	123,100
dez/97	4.968.000,00	12.203.614,31	dez/96	134,689
dez/98	20.693.000,00	47.293.221,48	dez/97	144,765
dez/99	9.092.000,00	20.431.449,57	dez/98	147,231
dez/00	19.913.600,00	37.294.362,95	dez/99	176,663
dez/01	8.633.000,00	14.723.990,64	dez/00	193,988
dez/02	10.357.000,00	16.000.923,76	dez/01	214,155
dez/03	17.094.000,00	20.891.877,81	dez/02	270,711
dez/04	24.401.000,00	27.696.965,47	dez/03	291,484
dez/05	15.272.000,00	15.458.954,08	dez/04	326,855

Fonte: Elaboração própria, Alvares, D. e Empresa Júnior da Faculdade Batista de Vitória (2007), a partir dos dados do IGP-DIFGV

**Tabela B.6:** População residente de Salvador (1997-2005)

<b>Ano</b>	<b>População residente</b>
1997	2.245.522
1998	2.274.167
1999	2.302.832
2000	2.331.612
2001	2.485.702
2002	2.331.612
2003	2.556.429
2004	2.631.831
2005	2.673.560

Fonte: IBGE (2007)



## Apêndice C - Principais estudos de caso do ciclo de vida do turismo: fundamentados em Butler (1980)

**Quadro C.1:** Sumário dos principais estudos de caso do ciclo de vida do turismo, fundamentados no modelo de Butler (1980)

<i>Autor/data</i>	<i>Região</i>	<i>Aspectos testados/métodos/ênfase</i>	<i>Resultados</i>
Hovinen, 1981	Lancaster, Pensilvânia - EUA	A teoria de Butler em sua totalidade. Utiliza número de visitantes e também uma abordagem perceptiva/histórica.	Substancialmente consistente com o modelo. Não há sinal de declínio na região.
Oglethorpe, 1984	Malta	Usa número de visitantes, camas, hotéis e porcentagem de empreendedores estrangeiros. Ênfase na dependência dos operadores turísticos estrangeiros.	Aceita a relevância do TALC e conclui que a dependência originou o rápido declínio da indústria turística.
Brown, 1985	Weston-super-mare, Inglaterra	Contabilização histórica e abordagem perceptiva.	Tentativa de rejuvenescimento.
Meyer-Arendt, 1985	Grand Island, Louisiana	Ênfase no processo cultural e degradação ambiental. Usa mapas e atividades construtivas. Define cinco fases diferentes para excursionistas.	Forte suporte do TALC com indicação do princípio da fase de declínio.
Butler, 1985	Highlands, Escócia	Importância histórica do início de 1.700 ao início de 1.800. Ênfase na melhoria da moda, gostos e transportes. Usa mapas e evidências históricas.	Está de acordo com o TALC.
Keys, 1985	Alguns <i>resorts</i> da Austrália, com ênfase em Noosa	Estudo comparativo de um número de <i>resorts</i> da Austrália, através da aplicação do TALC e das séries estatísticas de Noosa. Utiliza dados do <i>Bureau</i> Australiano de Estatísticas, do Instituto de Viagem da Austrália, da Comissão de Turismo, além de relatórios, entrevistas e observação da realidade.	Está de acordo com o TALC ressaltando algumas diferenças. O estudo comparativo entre <i>resorts</i> demonstra que estão em diferentes fases de desenvolvimento.
Haywood, 1986	Nenhuma região em específico	Ênfase na utilização do modelo de Butler, através da sugestão de critérios mais rígidos e métodos de utilização do desvio padrão para a identificação das fases.	Conclui que o TALC não é suficiente para propostas de planejamento e marketing, propõe, assim algumas modificações.

<b><i>Autor/data</i></b>	<b><i>Região</i></b>	<b><i>Aspectos testados/métodos/ênfase</i></b>	<b><i>Resultados</i></b>
Richardson, 1986	Galveston e outras áreas portuárias, EUA	Ênfase na revitalização de edifícios históricos e no uso de modelos de ciclo de vida como instrumentos para gerir a evolução de áreas. Utiliza taxas de receitas, empregos, população e dólares gastos em investimentos.	Utilizando a teoria do TALC, Galveston está na fase de declínio, mas com a possibilidade de rejuvenescer, a partir do uso dos edifícios históricos como atrativos. Investimentos estão sendo feitos na área.
Wilkinson, 1987	Ilhas caribenhas (Antígua, Aruba, Santa Lúcia e Ilhas Virgens dos EUA)	Foco nas fases tardias do modelo de Butler e no modelo de Lundberg (1980).	Análise essencialmente comparativa com foco no alto nível de condescendência com ambos modelos. Outras conclusões estão relacionadas com a indústria turística, em vez do TALC.
Keller, 1987	Territórios do noroeste do Canadá	Ênfase na importação de capital e na gestão dominante como responsável pela dependência de não locais. Perda de dólares provenientes do turismo, sendo que o capital volta para as regiões centrais. Utiliza tipologias de chegadas (negócios, pesca, educação, etc) e procedência. Utiliza, também, a rotatividade de pessoal em turismo.	Não questiona a aplicabilidade do TALC e conclui que não há desenvolvimento, possível, sem a grande injeção de capital estrangeiro.
Strapp, 1988	Praia Sauble, Ontário - Canadá	Ênfase na transição de áreas turísticas para centros de descanso, onde os turistas compram casas de férias e se aposentam lá. Utiliza número de visitantes.	Propõe a utilização de “média da duração da estadia” para calcular o “total de pessoas por dia”, em vez do número de visitantes com a intenção de detectar a mudança de <i>status</i> de turistas e pessoas que passam a habitar, <i>i.e.</i> , os aposentados.
Cooper e Jackson, 1989	Ilha de Man	A teoria de Butler em sua totalidade. Número de turistas e outras estatísticas turísticas durante cem anos.	Exemplifica a utilização do modelo de Butler, enfatizando a dependência entre a gestão de decisões e a qualidade da área. Introduce, também, algumas sugestões para rejuvenescer a região.
Cooper, 1990	Ilha de Man, <i>resorts</i> europeus de águas geladas	Utiliza chegadas de passageiros, etc.	A maioria dos <i>resorts</i> nesta categoria estão em sério declínio.
Debbage, 1990	Ilha Paraíso, Bahamas	Combina o uso do TALC com o “ciclo proveitoso” de Markusen (1985) e a influência da oferta turística oligopolista.	Conclui que o modelo de Butler não leva em consideração o comportamento organizacional, assim como o amadurecimento do ciclo, como por exemplo fusões e aquisições.

<i>Autor/data</i>	<i>Região</i>	<i>Aspectos testados/métodos/ênfase</i>	<i>Resultados</i>
Meyer, 1996	Waikiki, Havaí	Ênfase em planos de rejuvenescimento. Utiliza relatórios, etc.	Conclui que a área está entrando na fase de declínio e sugere rejuvenescimento.
Agarwal, 1997	Região de Torbay (Torquay, Paignton e Brixham), Inglaterra	Testa a validade e a aplicabilidade do TALC, justificando que aplicabilidade universal do TALC ainda não foi comprovada. Enfatiza a importância da “unidade de análise”.	A aplicação do TALC é razoavelmente consistente como o modelo de Butler (1980), exceto pela fase de pós estagnação que merece mais investigações. O autor assume que o modelo original especifica que o declínio é inevitável.
Prosser, 1997	Gold Cost e Coffs Harbour, Austrália	Utiliza séries temporais como dados da população, empregados no setor do turismo, desempregos, aliada a uma abordagem perceptiva.	As duas regiões estão em diferentes fases do TALC. Acredita que o TALC é uma metodologia que facilita a análise.
Douglas, 1997	Melanesia, (Papua Nova Guiné, Solomons e Vanuatu)	Descrição histórica, utilizando o modelo de Butler como enquadramento. Utiliza, largamente, métodos perceptivos.	Cada país está em fases diferentes. A maior influência é o passado colonial de cada país.
Tooman, 1997	Três regiões das montanhas Greater Smoky, EUA	Ênfase em análise de grande escala temporal de 1900 a atualidade. Analisa os efeitos sócio-econômicos e utiliza taxas de desempregos, entre outros. Pesquisa o número de hotéis familiares e o de cadeias hoteleiras, como indicadores.	Conclui que o TALC pode ser utilizado para prevenir impactos negativos do turismo.
Conceição e Águas, 1997	Algarve, Portugal	Análises utilizando o TALC com demanda, oferta, distribuição e concorrentes em cada fase. Ajusta um polinômio de terceiro grau a dados de estadias por noite.	Identifica fases e realiza conexões entre estas e as estratégias regionais. Conclui que a área deveria se planejar para um longo período de estagnação ou estabilidade.
Russel e Faulkner, 1998	Coolangatta, Austrália	Todos os aspectos do modelo de Butler, utilizando também número de turistas e uma abordagem perceptiva/histórica.	Substancialmente de acordo com o modelo.
Priestley e Mundet, 1998	Costa Catalã (Lloret del Mar, L'Estartit e Sitges), Espanha	Não incorpora as fases iniciais do TALC e se concentra na fase de pós estagnação em resposta a constatação de Agarwal (1994) que não existe pesquisa suficiente nesta temática.	As três áreas em análise estão na fase de pós estagnação e tem implementado estratégias na tentativa de rejuvenescer. Utiliza capacidade hoteleira como dados principais.
Oppermann, 1998	Nenhuma região em específico	O principal impulso é atacar os artigos de Agarwal (1997) em Torbay. Estabelece que há muitos testes do TALC.	Acredita que o modelo de Butler é bom, mas sugere o teste de outros modelos e teorias.

<b>Autor/data</b>	<b>Região</b>	<b>Aspectos testados/métodos/ênfase</b>	<b>Resultados</b>
Agarwal, 1998	Nenhuma região em específico	Defende o artigo de 1997 em contraposição ao ataque de Oppermann em 1998.	Estabelece que existe a necessidade de aplicação do TALC em diferentes produtos turísticos, inseridos em uma variedade de contextos.
Baum, 1998	Nenhuma região em específico	Propõe que a idéia de abandonar o turismo completamente pode ser uma extensão teórica do TALC.	O abandono (“abrir mão”) do turismo pode ser um fase de saída, quando se torna impossível manter a atividade.
Knowles e Curtis, 1999	Destinos de turismo de massa na Europa	Investiga sobre a segunda geração de áreas turísticas do mediterrâneo, mas principalmente as espanholas. Por fim estabelece que não existe permissão para o declínio dessas áreas.	O TALC é um modelo que prova bem a fase de pós estagnação. Os autores propõem três novas fases, após esta defendida por Butler.
Johnston, 2001	Nenhuma região em específico	Integra elementos ontológicos e epistemológicos no debate do TALC.	Estabelece que “não aprendemos tudo”. Existe, ainda, o que aprender sobre o TALC.
Lundtorp e Wanhill, 2001	Ilha de Man e Ilha de Bornholm	Utiliza processos matemáticos para constituir o TALC idealizado.	A curva do TALC pode ser representativa se o total de chegadas turísticas analisar, ao certo, o número de turistas.
Agarwal, 2002	Áreas de turismo de massa: Minehead, Weymouth e Scarborough, Inglaterra	Integração da teoria do TALC com a tese da reestruturação.	Os dois conceitos possibilitam <i>insights</i> sobre o declínio do destino e a compreensão aprofundada a respeito da necessidade da reestruturação da área.
Hovinen, 2002	Lancaster, Pensilvânia - EUA	Revisão do seu trabalho anterior, considerando a teoria do caos ou da complexidade como um complemento ao TALC.	O TALC pode ser mais útil pelo reconhecimento de uma fase de maturidade. O modelo tem valor, por estabelecer a premissa que sem planejamento, gestão e desenvolvimento, os destinos entrarão em declínio.
Russo, 2002	Veneza, Itália	Analisa a pressão sofrida pelo destino com o aumento dos excursionistas. Reflete sobre a evolução do turismo e as conseqüências advindas de mudanças no processo.	O estudo realizado serve de alerta a gestão pública sobre as mudanças enfrentadas pelo destino em análise.



<b>Autor/data</b>	<b>Região</b>	<b>Aspectos testados/métodos/ênfase</b>	<b>Resultados</b>
Hernández e León, 2003	Gran Canária e Lanzarote, Espanha	Utilização dos dados de chegadas de turistas internacionais de 1980 a 2001 para análise da evolução do turismo nos destinos. Propostas de equações matemáticas representadas de forma gráfica.	Aplicação do TALC aos destinos. Agrega-se proposições de outros elementos de análise, com curvas que descrevem comportamentos matemáticos, mas que, no entanto, não são aplicadas a casos reais.
Dong, Morais e Dowler, 2003	Yunnan, China	Testa se o modelo de Butler é útil para explicar a evolução do turismo étnico no destino em análise. Utiliza métodos qualitativos e dados estatísticos do <i>Bureau</i> de informação.	Os resultados das análises sugerem que o TALC produz uma interpretação limitada sobre os fatores externos e internos que aceleram o crescimento ou o colapso dos destinos de turismo étnico. Apesar das limitações do TALC, este modelo pode ser útil para o entendimento sobre a evolução do turismo étnico no destino em análise.
Corak, 2006	Opatija Riviera, Croácia	Utiliza dados e estatísticas de fluxos turístico em uma longa escala temporal. Identifica, claramente, quatro períodos distintos com crescimento e declínio, constituindo-se em três ciclos fechados e um ainda em aberto.	Foi possível aplicar o TALC as fases do processo turístico. Ressalta que a aplicabilidade do TALC tem a sua importância não necessariamente na identificação da sucessão das fases, mas na possibilidade de desenvolvimento, a partir das características estipuladas e das estratégias recomendadas.
Stansfield, 2006	Atlantic City, EUA	Baseia-se em censos estatísticos e informações sobre a atividade turística, entre estes, número de cassinos, quantidade de empregados, número de unidades habitacionais nos meios de hospedagens.	Avalia as fases do turismo no destino em análise. A partir de um período de rápida expansão, o ápice, seguido do declínio. Identifica a fase de revitalização, conforme estabelecido no TALC, e indica algumas tendências que devem atingir o destino, entre estas a construção de <i>megaresorts</i> .
Johnston, 2006	Kona, Havaí	Elabora uma retrospectiva histórica do destino, do final do século XVIII à atualidade. Utiliza dados de unidades habitacionais no período de 1960 a 1998.	O TALC e as análises de ciclo de vida permitem, a partir do estudo do passado, uma compreensão daquilo que previsivelmente não voltará a ocorrer. Estabelece que o destino turístico voltará a ter um período de expansão como o que ocorreu na fase de desenvolvimento.

<i>Autor/data</i>	<i>Região</i>	<i>Aspectos testados/métodos/ênfase</i>	<i>Resultados</i>
Flores, 2006	Búzios, Brasil	Utiliza indicadores locais e mensura a qualidade das águas de áreas costeiras, procurando analisar a qualidade dos destinos turísticos.	Estabelece um TALC para o hemisfério Sul, denominado STALC. Propõe em contrapartida das seis fases de Butler, duas fases, a saber, “sem poluição” e “com poluição”.
Pulina e Biagi, 2006	Sardenha, Itália	Utiliza indicadores entre estes número de camas e taxa de ocupação, em um período temporal de aproximadamente 50 anos. Estuda a demanda pelo destino em análise, a partir dos turistas nacionais e internacionais.	Conclui que o TALC é um instrumento descritivo e normativo para análise de destinos, no que tange a evolução da atividade e dos mercados. Nos últimos anos o destino em análise se encontra na fase de declínio (para o turismo nacional) e na fase de consolidação (para o turismo internacional).
McElroy, 2006	36 ilhas do Caribe, Pacífico, Oceano Índico e outras regiões	Utiliza dados dos anos de 1991 e de 2001, entre estes, número de turistas, quantidade de unidades habitacionais nos meios de hospedagens, permanência média dos turistas, taxa de ocupação e gastos. Compara as mudanças ocorridas no período de dez anos e analisa dados sócio-econômicos das ilhas no ano de 2003.	Classifica as ilhas em três categorias: mais desenvolvidas, intermediárias e menos desenvolvidas, sendo que estabelece que a ilhas do Caribe são mais desenvolvidas e as do Pacífico e Oceano Índico, menos desenvolvidas.
Frata, 2007	Bonito, Brasil	Analisa a atividade turística no período 1993-2006, sendo que considera o ano de 1993 como o de descoberta da atividade e o ano de 2003 como o auge, sendo que a partir deste ano observa-se uma queda acentuada do número de turistas. Utilização de métodos quantitativos e qualitativos.	Aplica o TALC ao período em análise e conclui que atualmente o destino se encontra na fase de consolidação.
Tamajón, 2007	Catalunha, Espanha	Utiliza informações estatísticas da década de 30, do séc. XX, ao ano de 2005, entre estes, dados da hotelaria e do setor de A&B, número de campings e taxa de ocupação.	Relaciona o TALC com as fases identificadas em um longo período temporal, entre estas a fase do turismo de massa, onde detectou-se: exploração de 1945-1951, envolvimento de 1952-1959 e a primeira fase de desenvolvimento de 1960-1973.

Fonte: adaptado e atualizado do quadro 3.1 de Lagiewsky (2006) e do quadro 2.1 de Berry (2001)

## Anexos

### Dados estatísticos de turismo e classificação de modelos turísticos

**Tabela 1:** Mundo: turismo receptivo - chegada de turistas internacionais (1995-2007)

Ano	Turistas (milhões)
1995	534
1996	570
1997	594
1998	611
1999	634
2000	682
2001	682
2002	702
2003	691
2004	761
2005	803
2006	846
2007	903

Fonte: OMT (2008)

**Tabela 2:** Entrada de turistas internacionais no Brasil (1975-2005)

Ano	Turistas
1975	517.967
1976	555.967
1977	634.595
1978	784.316
1979	1.081.799
1980	1.625.422
1981	1.357.879
1982	1.146.681
1983	1.420.481
1984	1.595.726
1985	1.735.982
1986	1.934.091
1987	1.929.053
1988	1.742.939
1989	1.402.897
1990	1.091.067
1991	1.228.178
1992	1.692.078
1993	1.641.138
1994	1.853.301
1995	1.991.416
1996	2.665.508
1997	2.849.750
1998	4.818.084
1999	5.107.169
2000	5.313.463
2001	4.772.575
2002	3.784.898
2003	4.132.847
2004	4.793.703
2005	5.358.170

Fonte: Embratur (2006a)

**Quadro 1:** Exemplos de modelos de turismo para Getz (1986)

<b>Modelos teóricos</b>	<b>Modelos de planejamento/gestão de processos</b>
<p><b><i>Modelos sistêmicos</i></b> Wolfe, 1964 Leiper, 1981 Van Doorn, 1982 Mathieson e Wall, 1982</p> <p><b><i>Espacial/temporal</i></b> Christhaller, 1964 Plog, 1972 Pollard, 1974 Rajotte, 1975 Miossec, 1976 MacCannel, 1976 Hills e Lundgren, 1977 Smith, 1980 Butler, 1980 Britton, 1980 Young, 1983</p> <p><b><i>Motivacional/comportamental</i></b> Plog, 1972 Clawson e Knetsch, 1976 Pearce, 1982 Iso-Ahola, 1982 Fridgen, 1984</p> <p><b><i>Impactos gerais</i></b> Council da Europa, 1978 Duffield e Long, 1981</p> <p><b><i>Impactos econômicos</i></b> Lundgren, 1973 Duffield e Long, 1981 Pearce, 1981</p> <p><b><i>Impactos sócio-culturais</i></b> White, 1974 Doxey, 1975 Smith, 1977 Jafari, 1982 Kariel e Kariel, 1982 Knox, 1982 Getz, 1983</p> <p><b><i>Impactos ecológicos</i></b> Wall e Wright, 1977 Pearce, 1981</p>	<p><b><i>Modelos de desenvolvimento de áreas</i></b> Bargur e Arbel, 1975 Arnott, 1978 Lawson e Baud-Bovy, 1977 Gunn, 1979 Mill e Morrison, 1985</p> <p><b><i>Modelos de desenvolvimento de projetos</i></b> Kaiser e Helber, 1978</p> <p><b><i>Gestão e marketing</i></b> Doswell e Gamble, 1979</p> <p><b><i>Planejamento como sistema conceitual</i></b> Mathews, 1978 Getz, 1983</p> <p><b>Modelos de previsão</b></p> <p><b><i>Econométrico</i></b> Loeb, 1982</p> <p><b><i>Séries temporais</i></b> Wandner e Van Erden, 1980</p> <p><b><i>Modelos fundamentados na física</i></b> Parks Canada, 1976</p> <p><b><i>Analogia elétrica</i></b> Ellis e Van Doren, 1966</p>

Fonte: Getz (1986)

**Tabela 3:** Metas do turismo na Bahia – cenário forte (2005-2020)

<b>Especificação</b>	<b>Cenário forte</b>
<b><i>Fluxo global de turistas</i></b>	
Ano 2005	5,2 milhões
Ano 2010	7,7 milhões
Ano 2015	12,7 milhões
Ano 2020	22,8 milhões
<b><i>Impacto no PIB</i></b>	
Ano 2005	US\$ 2,6 bilhão
Ano 2010	US\$ 4,4 bilhões
Ano 2015	US\$ 8,3 bilhões
Ano 2020	US\$ 17,9 bilhões

Fonte: SCT (2006a)

**Tabela 4: Metas do turismo na Bahia (2001 - 2020)**

INDICADOR	ALCANÇADO			PROJEÇÃO																
	2001	2002	2003 (*)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
HIPÓTESE FORTE																				
FLUXO GLOBAL (em 1.000 turistas)	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.897,00	5.092,88	5.347,52	5.614,90	5.895,64	6.190,42	6.499,94	6.889,94	7.303,34	7.741,54	8.206,03	8.698,39	9.307,28	9.958,79	10.655,9	11.401,8	12.199,9
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.897,00	5.092,88	5.347,52	5.614,90	5.895,64	6.190,42	6.499,94	6.889,94	7.303,34	7.741,54	8.206,03	8.698,39	9.307,28	9.958,79	10.655,9	11.401,8	12.199,9
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.280,53	2.371,75	2.490,34	2.614,86	2.745,60	2.882,88	3.027,03	3.208,65	3.401,17	3.605,24	3.821,55	4.050,84	4.334,40	4.637,81	4.962,46	5.309,83	5.681,52
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.224,25	1.273,22	1.336,88	1.403,72	1.473,91	1.547,61	1.624,99	1.722,49	1.825,83	1.935,38	2.051,51	2.174,60	2.326,82	2.489,70	2.663,98	2.850,45	3.049,99
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	293,82	305,57	320,85	336,89	353,74	371,43	390,00	413,40	438,20	464,49	492,36	521,90	558,44	597,53	639,35	684,11	732,00
Moro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	122,42	127,32	133,69	140,37	147,39	154,76	162,50	172,25	182,58	193,54	205,15	217,46	232,68	248,97	266,40	285,05	305,00
Valença	62,05	66,42	70,63	73,45	76,39	80,21	84,22	88,43	92,86	97,50	103,35	109,55	116,12	123,09	130,48	139,61	149,38	159,84	171,03	183,00
Lençóis	82,73	88,56	94,17	97,94	101,86	106,95	112,30	117,91	123,81	130,00	137,80	146,07	154,83	164,12	173,97	186,15	199,18	213,12	228,04	244,00
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	85,70	89,13	93,58	98,26	103,17	108,33	113,75	120,57	127,81	135,48	143,61	152,22	162,88	174,28	186,48	199,53	213,50
Sauípe	124,09	132,84	141,26	146,91	152,79	160,43	168,45	176,87	185,71	195,00	206,70	219,10	232,25	246,18	260,95	279,22	298,76	319,68	342,05	366,00
Outros -	494,06	515,29	549,97	571,97	594,85	624,59	655,82	688,61	723,04	759,19	804,74	853,03	904,21	958,46	1.015,97	1.087,09	1.163,18	1.244,61	1.331,73	1.424,95
HIPÓTESE MÉDIA																				
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.849,91	4.995,41	5.195,22	5.403,03	5.619,15	5.843,92	6.077,68	6.381,56	6.700,64	7.035,67	7.387,45	7.756,83	8.222,24	8.715,57	9.238,50	9.792,81	10.380,3
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.258,60	2.326,36	2.419,42	2.516,19	2.616,84	2.721,52	2.830,38	2.971,89	3.120,49	3.276,51	3.440,34	3.612,36	3.829,10	4.058,84	4.302,37	4.560,52	4.834,15
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.212,48	1.248,85	1.298,81	1.350,76	1.404,79	1.460,98	1.519,42	1.595,39	1.675,16	1.758,92	1.846,86	1.939,21	2.055,56	2.178,89	2.309,63	2.448,20	2.595,10
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	290,99	299,72	311,71	324,18	337,15	350,64	364,66	382,89	402,04	422,14	443,25	465,41	493,33	522,93	554,31	587,57	622,82
Moro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	121,25	124,89	129,88	135,08	140,48	146,10	151,94	159,54	167,52	175,89	184,69	193,92	205,56	217,89	230,96	244,82	259,51
Valença	62,05	66,42	70,63	72,75	74,93	77,93	81,05	84,29	87,66	91,17	95,72	100,51	105,54	110,81	116,35	123,33	130,73	138,58	146,89	155,71
Lençóis	82,73	88,56	94,17	97,00	99,91	103,90	108,06	112,38	116,88	121,55	127,63	134,01	140,71	147,75	155,14	164,44	174,31	184,77	195,86	207,61
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	84,87	87,42	90,92	94,55	98,34	102,27	106,36	111,68	117,26	123,12	129,28	135,74	143,89	152,52	161,67	171,37	181,66
Sauípe	124,09	132,84	141,26	145,50	149,86	155,86	162,09	168,57	175,32	182,33	191,45	201,02	211,07	221,62	232,70	246,67	261,47	277,16	293,78	311,41
Outros -	494,06	515,29	549,97	566,47	583,46	606,80	631,07	656,32	682,57	709,87	745,36	782,63	821,76	862,85	905,99	960,35	1.017,98	1.079,05	1.143,80	1.212,42
HIPÓTESE FRACA																				
BAHIA	4.136,45	4.427,86	4.708,65	4.802,82	4.898,88	5.045,85	5.197,22	5.353,14	5.513,73	5.679,14	5.906,31	6.142,56	6.388,26	6.643,80	6.909,55	7.255,02	7.617,78	7.998,66	8.398,60	8.818,53
Salvador	1.915,42	2.063,94	2.192,82	2.236,68	2.281,41	2.349,85	2.420,35	2.492,96	2.567,75	2.644,78	2.750,57	2.860,59	2.975,02	3.094,02	3.217,78	3.378,67	3.547,60	3.724,98	3.911,23	4.106,79
Porto Seguro	1.034,11	1.106,97	1.177,16	1.200,71	1.224,72	1.261,46	1.299,31	1.338,28	1.378,43	1.419,79	1.476,58	1.535,64	1.597,07	1.660,95	1.727,39	1.813,76	1.904,44	1.999,67	2.099,65	2.204,63
Ilhéus	248,19	265,67	282,52	288,17	293,93	302,75	311,83	321,19	330,82	340,75	354,38	368,55	383,30	398,63	414,57	435,30	457,07	479,92	503,92	529,11
Moro de São Paulo	103,41	110,70	117,72	120,07	122,47	126,15	129,93	133,83	137,84	141,98	147,66	153,56	159,71	166,09	172,74	181,38	190,44	199,97	209,96	220,46
Valença	62,05	66,42	70,63	72,04	73,48	75,69	77,96	80,30	82,71	85,19	88,59	92,14	95,82	99,66	103,64	108,83	114,27	119,98	125,98	132,28
Lençóis	82,73	88,56	94,17	96,06	97,98	100,92	103,94	107,06	110,27	113,58	118,13	122,85	127,77	132,88	138,19	145,10	152,36	159,97	167,97	176,37
Praia do Forte	72,39	77,49	82,40	84,05	85,73	88,30	90,95	93,68	96,49	99,39	103,36	107,49	111,79	116,27	120,92	126,96	133,31	139,98	146,98	154,32
Sauípe	124,09	132,84	141,26	144,08	146,97	151,38	155,92	160,59	165,41	170,37	177,19	184,28	191,65	199,31	207,29	217,65	228,53	239,96	251,96	264,56
Outros -	494,06	515,29	549,97	560,97	572,19	589,35	607,03	625,24	644,00	663,32	689,85	717,45	746,15	775,99	807,03	847,38	889,75	934,24	980,95	1.030,00
FLUXO ESTRANGEIROS (em 1.000 turistas)																				
HIPÓTESE FORTE																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	664,22	690,79	725,32	761,59	799,67	839,65	881,64	934,53	990,61	1.050,04	1.113,05	1.179,83	1.262,42	1.350,79	1.445,34	1.546,51	1.654,77
Salvador	289,78	342,94	425,78	442,81	460,52	483,55	507,73	533,11	559,77	587,76	623,02	660,40	700,03	742,03	786,55	841,61	900,52	963,56	1.031,01	1.103,18
HIPÓTESE MÉDIA																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	657,83	677,57	704,67	732,85	762,17	792,66	824,36	865,58	908,86	954,30	1.002,02	1.052,12	1.115,24	1.182,16	1.253,09	1.328,27	1.407,97
Salvador	289,78	342,94	425,78	438,55	451,71	469,78	488,57	508,11	528,44	549,57	577,05	605,91	636,20	668,01	701,41	743,50	788,11	835,39	885,52	938,65
HIPÓTESE FRACA																				
BAHIA	434,67	514,41	638,67	651,44	664,47	684,41	704,94	726,09	747,87	770,31	801,12	833,16	866,49	901,15	937,19	984,05	1.033,26	1.084,92	1.139,17	1.196,12
Salvador	289,78	342,94	425,78	434,30	442,98	456,27	469,96	484,06	498,58	513,54	534,08	555,44	577,66	600,77	624,80	656,04	688,84	723,28	759,44	797,42
FLUXO NACIONAIS (em 1.000 turistas)																				
HIPÓTESE FORTE																				
BAHIA	3.701,78	3.913,45	4.069,98	4.232,78	4.402,09	4.622,19	4.853,30	5.095,97	5.350,77	5.618,31	5.955,41	6.312,73	6.691,49	7.092,98	7.518,56	8.044,86	8.608,00	9.210,56	9.855,30	10.545,1
Salvador	1.625,64	1.721,00	1.767,04	1.837,72	1.911,23	2.006,79	2.107,13	2.212,49	2.323,11	2.439,27	2.585,62	2.740,76	2.905,21	3.079,52	3.264,29	3.492,79	3.737,29	3.998,90	4.278,82	4.578,34
HIPÓTESE MÉDIA																				
BAHIA	3.701,78	3.913,45	4.069,98	4.192,08	4.317,84	4.490,56	4.670,18	4.856,98	5.051,26	5.253,31	5.515,98	5.791,78	6.081,37	6.385,44	6.704,71	7.106,99	7.533,41	7.985,42	8.464,54	8.972,41
Salvador	1.625,64	1.721,00	1.767,04	1.820,05	1.874,65	1.949,64	2.027,62	2.108,73	2.193,08	2.280,80	2.394,84	2.514,58	2.640,31	2.772,33	2.910,95	3.085,60	3.270,74	3.466,98	3.675,00	3.895,50
HIPÓTESE FRACA																				
BAHIA	3.701,78	3.913,45	4.069,98	4.151,38	4.234,41	4.361,44	4.492,28	4.627,05	4.765,86	4.908,84	5.105,19	5.309,40	5.521,78	5.742,65	5.972,35	6.270,97	6.584,52	6.913,74	7.259,43	7.622,40
Salvador	1.625,64	1.721,00	1.767,04	1.802,38	1.838,43	1.893,58	1.950,39	2.008,90	2.069,17	2.131,24	2.216,49	2.305,15	2.397,36	2.493,25	2.592,98	2.722,63	2.858,76	3.001,70	3.151,79	3.309,38

Fonte: SCT; BAHIAUTURSA (2005) (\*) Dados de 2003 revisados em dez./2004