



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

ALINE CONCEIÇÃO SOUZA

**A Regionalização do Turismo no Litoral do Estado da
Bahia**

**Campinas
2021**



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

ALINE CONCEIÇÃO SOUZA

**A Regionalização do Turismo no Litoral do Estado da
Bahia**

Prof. Dr. Mauricio Aguiar Serra – orientador

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Doutora em Desenvolvimento Econômico, área de Economia Agrícola e do Meio Ambiente.

**ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL
DA TESE DEFENDIDA PELA ALUNA ALINE
CONCEIÇÃO SOUZA, ORIENTADA PELO PROF. DR.
MAURICIO AGUIAR SERRA.**

**Campinas
2021**

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Economia
Luana Araujo de Lima - CRB 8/9706

So89r Souza, Aline Conceição, 1980-
A regionalização do turismo no litoral do Estado da Bahia / Aline Conceição Souza. – Campinas, SP : [s.n.], 2021.

Orientador: Mauricio Aguiar Serra.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.

1. Turismo. 2. Políticas públicas. 3. Regionalização do turismo. 4. Índice Estrutural do Turismo. I. Serra, Mauricio Aguiar, 1963-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The regionalization of tourism on the coast of the State of Bahia

Palavras-chave em inglês:

Tourism

Public policy

Regionalization of tourism

Structural Tourism Index

Área de concentração: Economia Agrícola e do Meio Ambiente

Titulação: Doutora em Desenvolvimento Econômico

Banca examinadora:

Mauricio Aguiar Serra [Orientador]

Ademar Ribeiro Romeiro

Alexandre Gori Maia

Marcelo Inácio Ferreira Ferraz

Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz

Data de defesa: 09-04-2021

Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Econômico

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0002-0273-1101>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/1032513941969084>



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE ECONOMIA**

ALINE CONCEIÇÃO SOUZA

**A Regionalização do Turismo no Litoral do Estado da
Bahia**

Prof. Dr. Mauricio Aguiar Serra – orientador

Defendida em 09/04/2021

COMISSÃO JULGADORA

**Prof. Dr. Mauricio Aguiar Serra - PRESIDENTE
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)**

**Prof. Dr. Ademir Ribeiro Romeiro
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)**

**Prof. Dr. Alexandre Gori Maia
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)**

**Prof. Dr. Marcelo Inácio Ferreira Ferraz
Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)**

**Prof.^a Dr.^a Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz
Universidade de São Paulo (USP)**

A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica da aluna.

Aos meus filhos, Enzo (in memoriam), Davi Luís (in memoriam) e Nicolas, dedico

AGRADECIMENTOS

À UESC, minha instituição, pela liberação e apoio e à UNICAMP pelo acolhimento. Nesse período pude conviver com pessoas maravilhosas, professores e colegas que muito contribuíram para o meu caminhar.

Ao meu orientador, prof. Maurício Serra, pela sensibilidade e humanidade, por compreender todos os desafios que eu estava enfrentando, por todas as palavras de incentivo e apoio, e por todas as colaborações na construção da tese.

Aos professores que compõem a banca examinadora, muito obrigada por aceitarem o convite e por todas as colaborações.

Aos meus pais, Eide e Antônio, gratidão pelo fluxo da vida e por todo apoio e incentivo. Ao meu filho querido, Nicolas, que cresceu junto nesse período, pela paciência e inteligência em entender, nos seus dois anos de idade, que a mamãe estava construindo algo especial!

Aos meus parceiros de vida Angye Cássia Nóia, Lessi Inês Pinheiro e Omar Costa. Vocês foram importantes para o ingresso e finalização do doutorado. Em cada conversa e em cada leitura, eu pude aprimorar ainda mais o trabalho. Gratidão pelo carinho, sororidade e apoio. Em especial, na reta final, um agradecimento ao meu parceiro Omar, que leu, releu e discutiu incansavelmente cada parte da tese.

Lembranças afetuosas ao Pedro, um funcionário dedicado do IE que conheci quando fui aluna especial e que se aposentou quando ingressei como regular no doutorado.

Aos professores que fizeram parte do meu viver na UNICAMP, em especial, prof. Ademar (meu primeiro contato no IE. Eu fiz quase todas as suas disciplinas), prof. Ortega (falamos muito de emergência), prof. Gori, prof. Bastiaan, prof^a. Ângela Kageyama (responsável pela escolha do instrumental metodológico) e prof. Pedro Rossi.

Aos colegas do doutorado, saudades! Agradeço especialmente a Beth, Ísis, Guirlanda, James, Ana Paula, Roni, Abel, Thaís, Sidinei e Acson.

Aos colegas e amigos da UESC, em especial, Jaenes Miranda (que fez uma carta linda de recomendação!), Cristiane Cerqueira, Helga Passos, Mônica Pires, Andréa Gomes, Zina Cárceres e Carla Guimarães pelos livros, textos e conversas sobre a tese.

A todos os amigos, em especial, Carlos Eduardo Ribeiro, Gustavo Lisboa, Christiany Menezes, Camila Santana, Luciana Lemos, Shalon, Carla Almeida (minha terapeuta), Vinícius Cruz (meu pediatra favorito) e Cristina Guedes (dentista pediátrica maravilhosa) que tanto escutaram e incentivaram.

À Luciana Holanda, da UFPE, que conheci ao longo do caminho.

À espiritualidade por todas as dádivas e desafios!

Finalizo os agradecimentos com trechos da música de Almir Sater:

Ando devagar porque já tive pressa
E levo esse sorriso
Porque já chorei demais

Hoje me sinto mais forte
Mais feliz, quem sabe
Só levo a certeza
De que muito pouco sei
Ou nada sei

Conhecer as manhas e as manhãs
O sabor das massas e das maçãs

É preciso amor pra poder pulsar
É preciso paz pra poder sorrir
É preciso a chuva para florir

Penso que cumprir a vida
Seja simplesmente
Compreender a marcha
E ir tocando em frente

Como um velho boiadeiro
Levando a boiada
Eu vou tocando os dias
Pela longa estrada, eu vou
Estrada eu sou

[...]

Todo mundo ama um dia
Todo mundo chora
Um dia a gente chega
E no outro vai embora

Cada um de nós compõe a sua história
Cada ser em si
Carrega o dom de ser capaz
E ser feliz
[...]

(Tocando em Frente – Almir Sater)

RESUMO

A regionalização do turismo no Brasil é instituída pelo Programa de Regionalização do Turismo, de 2004, e instrumentalizada com a construção do Mapa de Turismo Brasileiro, que define as zonas turísticas dos estados. No estado da Bahia, em 2019, foram classificados 133 municípios em 13 zonas turísticas. Destas zonas, 06 estão no litoral baiano, totalizando 53 municípios. Assim, a presente tese analisa as características estruturais dos municípios turísticos do litoral do estado da Bahia, classificados pelo processo de regionalização. Especificamente, descreve as políticas públicas de turismo nacional e estadual; mapeia e analisa as alterações territoriais do turismo no estado da Bahia, de 2004 a 2019; caracteriza os elementos estruturais nos municípios do litoral baiano e; constrói indicadores multidimensionais que reflitam os municípios litorâneos regionalizados. A pesquisa foi dividida em quatro etapas: i. análise documental do aparato institucional das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e no estado da Bahia; ii. identificação das alterações territoriais no estado, através de mapas construídos no QGIS; iii. análise descritiva (medidas de tendência central e medidas de dispersão, representados em tabelas, gráficos e mapas), Análise dos Componentes Principais (ACP) e Análise de Agrupamento de um conjunto de 25 variáveis; iv. construção de indicadores. Constata-se que, as políticas públicas de regionalização do turismo são recentes, vêm evoluindo para aprimorar a caracterização da atividade no território, mas carece de critérios mais objetivos e técnicos para a definição dos municípios turísticos e de planejamento coordenado e integrado para a expansão organizada da atividade. A análise através da ACP e da análise de agrupamento permitiu visualizar o grau de heterogeneidade dos dados, e a concentração da estrutura turística em Salvador, capital do estado; e da estrutura hoteleira em Porto Seguro e Mata de São João, reforçando as dinâmicas centrípetas. As duas dimensões do Índice Estrutural do Turismo, estrutura turística e estrutura básica, demonstram que há grandes diferenças estruturais inter e intra às zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia. Enfim, as políticas públicas de turismo voltadas à regionalização precisam fomentar ações e investimentos que atenuem as distâncias estruturais nas regiões.

Palavras-chave: Políticas públicas de turismo. Regionalização do Turismo. Índice Estrutural do Turismo.

ABSTRACT

The regionalization of tourism in Brazil is instituted by the Tourism Regionalization Program, from 2004, and instrumentalized with the construction of the Brazilian Tourism Map which defines the tourist areas of the states. In 2019, 133 municipalities were classified in 13 tourist zones in the state of Bahia. Of these areas, 06 are on the coast of Bahia, totaling 53 municipalities. Thus, this thesis analyzes the structural characteristics of the tourist municipalities on the coast of the state of Bahia, classified by the regionalization process. Specifically, it describes national and state public tourism policies; it maps out and analyzes the territorial changes in tourism in the state of Bahia, from 2004 to 2019; it characterizes the structural elements in the municipalities of the coast of Bahia and; builds multidimensional indicators that reflect regionalized coastal municipalities. The research was divided into four stages: i. documentary analysis of the institutional apparatus of Public Tourism Policies in Brazil and in the state of Bahia; ii. identification of territorial changes in the state, through maps built in QGIS; iii. descriptive analysis (measures of central tendency and measures of dispersion, represented in tables, graphs and maps), Principal Component Analysis (PCA) and Cluster Analysis of a set of 25 variables; iv. construction of indicators. It seems that the public policies of regionalization of tourism are recent, have been evolving to improve the characterization of activity in the territory, but they lack more objective and technical criteria for the definition of tourist municipalities, and coordinated and integrated planning for the organized expansion of activity. The analysis through the PCA and the Cluster Analysis allowed to visualize the degree of heterogeneity of the data, and the concentration of the tourist structure in Salvador, capital of the state; and the hotel structure in Porto Seguro and Mata de São João, reinforcing the centripetal dynamics. The two dimensions of the Structural Tourism Index, tourist structure and basic structure, demonstrate that there are major structural differences among and within coastal tourist areas in the state of Bahia. Finally, public tourism policies aimed at regionalization need to encourage actions and investments that mitigate structural distances in the regions.

Keywords: Public tourism policies. Regionalization of Tourism. Structural Tourism Index.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1.	Distribuição da posição relativa de cada variável segundo os componentes	52
GRÁFICO 2.	Evolução do quantitativo de municípios turísticos no estado da Bahia, de 2004 a 2019	83
GRÁFICO 3.	Distribuição de municípios por zona turística litorânea, no estado da Bahia, de 2004 a 2019	84
GRÁFICO 4.	Distribuição de municípios por zona turística não-litorânea, no estado da Bahia, de 2004 a 2019	85
GRÁFICO 5.	Distribuição percentual dos municípios por zonas turísticas litorâneas e não litorâneas no estado da Bahia, de 2004 a 2019	87
GRÁFICO 6.	Percentual dos municípios turísticos da Bahia excluídos das zonas turísticas, em 2016	93
GRÁFICO 7.	Distribuição percentual de visitantes, estabelecimentos de hospedagem e empregos em hospedagem nas zonas turísticas da Bahia, em 2019	98
GRÁFICO 8.	Distribuição percentual de visitantes nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia.....	101
GRÁFICO 9.	Boxplot do total de visitantes (nacional e internacional) nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia.....	103
GRÁFICO 10.	Distribuição percentual das ocupações (empregos) e estabelecimentos das ACTs nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia	104
GRÁFICO 11.	Distribuição percentual das ocupações (empregos) e estabelecimentos dos setores de alimentação, hospedagem e transporte, nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia..	108
GRÁFICO 12.	Boxplot da quantidade de estabelecimentos de hospedagem nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia.....	109
GRÁFICO 13.	Boxplot da quantidade de empregos em hospedagem nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia	110

GRÁFICO 14.	ACP: relação entre o Componente 1 (estrutura da atividade turística) e Componente 2 (estrutura básica)	117
GRÁFICO 15.	ACP: relação entre o Componente 1 (estrutura da atividade turística) e Componente 3 (setor de hospedagem)	118
GRÁFICO 16.	ACP: relação entre o Componente 2 (estrutura básica) e Componente 3 (setor de hospedagem).....	119
GRÁFICO 17.	Histograma dos municípios para o Componente 1 (estrutura da atividade turística), segundo o agrupamento	121
GRÁFICO 18.	Histograma dos municípios para o Componente 2 (estrutura básica), segundo o agrupamento.....	122
GRÁFICO 19.	Histograma dos municípios para o Componente 3 (setor de hospedagem), segundo o agrupamento	122
GRÁFICO 20.	Histograma dos municípios para faixa litorânea (padronizada), segundo o agrupamento	123
GRÁFICO 21.	Boxplot do total de visitantes, por agrupamento	124
GRÁFICO 22.	Comportamento das dimensões do IET, estrutura turística (D1) e estrutura básica (D2), nos municípios turísticos litorâneos da Bahia.....	129
GRÁFICO 23.	Comportamento do Índice Estrutural do Turismo (IET) nos municípios litorâneos do estado da Bahia.....	129
GRÁFICO 24.	Comportamento das dimensões do IET dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, por agrupamento	130
GRÁFICO 25.	Comportamento das dimensões do IET dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, por zona turística	131
GRÁFICO 26.	Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa dos Coqueiros.....	132
GRÁFICO 27.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Costa dos Coqueiros	133
GRÁFICO 28.	Comportamento das dimensões do IET na zona turística Baía de Todos os Santos	134
GRÁFICO 29.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Baía de Todos os Santos	134
GRÁFICO 30.	Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Dendê	135

GRÁFICO 31.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Costa do Dendê.....	136
GRÁFICO 32.	Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Cacau	137
GRÁFICO 33.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Costa do Cacau.....	137
GRÁFICO 34.	Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Descobrimento.....	138
GRÁFICO 35.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Costa do Descobrimento	139
GRÁFICO 36.	Comportamento das dimensões do IET na zona turísticas Costa das Baleias	140
GRÁFICO 37.	Distribuição percentual dos visitantes por município na zona turística Costa das Baleias.....	140

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1.	Regiões turísticas do estado da Bahia, em 2019	42
FIGURA 2.	Etapas da pesquisa.....	43
FIGURA 3.	Alterações do território turístico baiano, de 2004 a 2019	86
FIGURA 4.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2004	88
FIGURA 5.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2006	89
FIGURA 6.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2009	90
FIGURA 7.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2013	91
FIGURA 8.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2016	92
FIGURA 9.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2017	94
FIGURA 10.	Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2019	96
FIGURA 11.	Distribuição da população e densidade demográfica dos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia	99
FIGURA 12.	Distribuição da categorização dos municípios das zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia, em 2019	100
FIGURA 13.	Distribuição dos visitantes nacionais e internacionais dos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia	111
FIGURA 14.	Distribuição de estabelecimentos de hospedagem e ocupações em agências nos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia	113
FIGURA 15.	Distribuição de arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem e empregos em hospedagem nos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia	114
FIGURA 16.	Estrutura da Análise dos Componentes Principais (ACP).....	115
FIGURA 17.	ACP: comportamento dos Componentes Principais (percentis)....	116
FIGURA 18.	Mandala com a distribuição dos municípios por agrupamento e zona turística.....	127

LISTA DE TABELAS

TABELA 1.	Resultado final da estatística KMO e do Teste de Esfericidade de Bartlett.....	49
TABELA 2.	Distribuição das Comunalidades.....	50
TABELA 3.	Matriz rotacionada dos componentes.....	51
TABELA 4.	Coeficiente de correlação de Pearson entre os componentes rotacionados.....	52
TABELA 5.	Variabilidades entre grupos e dentro dos grupos, estatística F e nível de significância por variável.....	54
TABELA 6.	Matriz rotacionada dos componentes para atribuição dos pesos....	57
TABELA 7.	Categorização dos municípios turísticos do estado da Bahia, em 2019	101
TABELA 8.	Características dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, segundo o agrupamento	125

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1.	Principais documentos para a descrição do aparato institucional das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e na Bahia	44
QUADRO 2.	Variáveis utilizadas na análise ACP	48
QUADRO 3.	Dimensões e indicadores analisados.....	57
QUADRO 4.	Criação de instituições voltadas para o turismo no Brasil	62
QUADRO 5.	Criação de instituições voltadas para o turismo na Bahia.....	72
QUADRO 6.	Estrutura do Sistema Estadual de Turismo do estado da Bahia .	80
QUADRO 8.	Distribuição dos municípios turísticos litorâneos segundo a Análise de Agrupamento.....	120

LISTA DE SIGLAS

ACP	Análise dos Componentes Principais
ACTs	Atividades Características do Turismo
APA	Área de Proteção Ambiental
BAHIATURSA	Empresa de Turismo da Bahia
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
CADASTUR	Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos
CETUR	Conselho Estadual de Turismo
CFT	Coordenação de Fomento ao Turismo
CNTur	Conselho Nacional de Turismo
COMBRATUR	Comissão Brasileira de Turismo
CONBAHIA	Centro de Convenções da Bahia
CONDER	Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo
DIP	Departamento de Imprensa e Propaganda
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
EMTUR	Empreendimentos Turísticos S.A.
FINAM	Fundo de Investimento da Amazônia
FINOR	Fundo de Investimento do Nordeste
FISSET	Fundo de Investimento Setorial
FUNGETUR	Fundo Geral de Turismo
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IET	Índice Estrutural do Turismo
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LOA	Lei Orçamentária Anual
MTur	Ministério do Turismo
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
OMT	Organização Mundial do Turismo
OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
PARNA	Parque Nacional
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado ao Turismo Sustentável

PLANDEB	Plano de Desenvolvimento da Bahia
PMGT's	Planos de Fomento Municipal de Gestão do Turismo
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT	Plano Nacional de Turismo
PRODETUR-NE	Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
QDD	Quadro de Detalhamento de Despesas
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RESEX	Reserva Extrativista
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SETUR	Secretaria de Turismo
SISPRT	Sistema de Informações do Programa de Regionalização do Turismo
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUINVEST	Superintendência de Investimentos em Polos Turísticos
SUSET	Superintendência de Serviços Turísticos
UNWTO	World Tourism Organization
WEF	World Economic Forum
WTO	World Trade Organization

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	19
2.	REVISÃO DE LITERATURA.....	23
2.1.	Organização do espaço e regiões.....	24
2.1.1.	O processo de regionalização	29
2.2.	Turismo e Regionalização	32
2.3.	Considerações	40
3.	METODOLOGIA.....	42
3.1.	Área de Estudo	42
3.2.	Procedimentos da pesquisa	43
3.2.1.	Análise dos Componentes Principais (ACP).....	45
3.2.2.	Análise de Agrupamento	53
3.3.	A construção dos indicadores	54
3.4.	Considerações	58
4.	O TURISMO NO ESTADO DA BAHIA: o aparato institucional	60
4.1.	A Política Pública de Turismo no Brasil	61
4.2.	A Política Pública de Turismo na Bahia	72
4.3.	Considerações	80
5.	O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO NO ESTADO DA BAHIA	82
5.1.	A constituição dos espaços turísticos no estado da Bahia	82
5.2.	As Regiões Litorâneas do estado da Bahia	98
5.2.1.	Regionalização e os municípios turísticos litorâneos.....	114
5.3.	As dimensões do Índice Estrutural do Turismo (IET)	128
5.3.	Considerações	141
6.	CONCLUSÕES	143
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	146
	APÊNDICES.....	159

1. INTRODUÇÃO

O turismo, enquanto atividade econômica impulsionadora do desenvolvimento, apresenta-se como uma importante fonte de renda e emprego, além de desempenhar um papel relevante na promoção da imagem e da percepção do país externamente. Segundo a *World Tourism Organization* (UNWTO, 2017) um crescente número de destinos passa a investir na atividade, fazendo com que o setor seja visto como chave para o progresso socioeconômico, pois representa 10% da riqueza gerada na economia mundial e é responsável por 1 em cada 10 empregos. Neste sentido, a UNWTO (2018b) anunciou o lançamento de uma plataforma *online* para alcançar os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) através do turismo.

Em 2018, segundo a referida organização, o turismo mundial registrou 1.401 milhões de viagens internacionais, o que significou um aumento de 5% quando comparado ao ano anterior (em 2017, o crescimento foi de 7%). Registrando assim, uma expansão constante ao longo do tempo (UNWTO, 2019). Do total de chegadas internacionais, a Europa apresenta-se como a região mais visitada, recebendo um pouco mais da metade dos visitantes internacionais, com a demanda de viagens superior em praticamente todos os mercados receptores; sendo seguida pela Ásia e Pacífico com $\frac{1}{4}$ do total dessas chegadas (UNWTO, 2019; 2018a).

Observa-se na África um crescimento nas chegadas internacionais, em 2018, elevando a receita do turismo internacional, e apresentando-se, segundo a *World Trade Organization* (WTO, 2018), como sustentáculo do crescimento econômico e alívio da pobreza. Assim, a atividade turística é reconhecida pelos diversos benefícios econômicos que pode trazer para uma localidade (RABAHY, 2019; WORLD ECONOMIC FORUM – WEF, 2019; ÁVILA, 2009), principalmente no sentido de reduzir as desigualdades regionais, entretanto, necessita de grande esforço político e institucional (BENI, 2019) para tal pleito.

As Américas ficaram em terceiro lugar nas chegadas turísticas internacionais, representando 15% e com crescimento de 2% em 2018 (UNWTO, 2019), com destaque para dois países: Estados Unidos (7º na recepção de turistas internacionais e 1º nas receitas turísticas) e México (6º no *ranking* de chegadas internacionais) (UNWTO, 2019). Quanto à América do Sul, os destaques nas chegadas internacionais estão com a Argentina, o Brasil e o Chile (UNWTO, 2018a).

WEF (2019), observa que, frequentemente, os países das Américas dependem dos seus recursos naturais como principal atrativo turístico.

O Brasil obteve a 32ª posição no *ranking* de competitividade internacional no setor de viagens e turismo realizado pelo WEF, em 2019, em 140 países. Em 2017, a posição foi a 27ª, considerando 136 países. Neste contexto, mesmo caindo posições, o Brasil continua no quartil de países melhores posicionados em relação a atividade turística; um grupo que abarca cerca de 70% das chegadas internacionais (WEF, 2019). Ao desagregar as informações observa-se que, as melhores pontuações para o país estão relacionadas aos recursos naturais e aos recursos culturais, mas há a necessidade de trabalhar: o ambiente de negócios, a infraestrutura terrestre e portuária, a priorização do setor e a segurança (WEF, 2019; 2017).

Convém salientar que, observando a composição do Mapa de Turismo Brasileiro de 2019, disponibilizado pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2019a), o maior percentual de visitantes no Brasil é nacional, em torno de 94%. Destes, 37,9% chegam à região Sudeste, tendo como principais portões de entrada, os estados de São Paulo e Rio de Janeiro e; 26,5% visitam a região Nordeste, com os estados da Bahia e Ceará em destaque. Neste contexto, o estado da Bahia comparado aos outros estados nordestinos, apresenta maior percentual de visitantes internacionais (40,77%) e nacionais (25,62%), e 31,89% dos seus 417 municípios são considerados turísticos.

A região Nordeste apresentou-se, historicamente, como vetor de expansão turística na categoria “sol e mar”, com grandes transformações socioespaciais, tendo em algumas localidades a concentração de megaempreendimentos hoteleiros e equipamentos turísticos de capital nacional e internacional, com o planejamento dos agentes no sentido de munir as localidades priorizando as demandas para atendimento aos turistas (SANTANA, SILVA, GUIDICE, 2020).

No que se refere às políticas para a regionalização do turismo no Brasil, tem-se como marco importante a criação do Ministério do Turismo, em 2003, com uma proposta de gestão, que engloba a descentralização, a regionalização e o processo de informação; e posteriormente, em 2004, o Programa de Regionalização do Turismo (PRT), com uma abordagem territorial e com o objetivo de descentralizar a oferta turística brasileira, localizada predominantemente no litoral.

Ressalta-se que, o PRT não buscou trabalhar apenas com a unidade município, como o programa anterior, o Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, nem a infraestrutura turística, como o Programa para o

Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE), mas concentrou esforços para a formação e o desenvolvimento de regiões, trazendo como instrumental a caracterização das regiões turísticas do país, através do Mapa do Turismo Brasileiro.

Assim, na construção do mapa, o Ministério do Turismo agrupa os municípios por categorias, levando em consideração as variáveis de fluxo (visitas nacionais e internacionais) e hospedagem (estabelecimentos, emprego, arrecadação de impostos federais). Então, a presente tese amplia a análise, com uma quantidade maior de variáveis, incluindo as demais Atividades Características do Turismo (ACTs), o acesso da população à serviços básicos e a distribuição populacional no conjunto de municípios das zonas litorâneas do estado da Bahia.

Parte-se, então, os autores evidenciam que: i. as atividades turísticas apresentam caráter sazonal, concentrando-se no verão e no litoral (KÖRÖSSY; DIAS E CORDEIRO; SIMÕES, 2014; ÁVILA, 2009; DIAS, 2003), apresentando como elemento-chave o atrativo natural praia para o fomento da atividade e; ii. a existência de heterogeneidade do desenvolvimento em território turístico, coexistindo territórios de modernidade e territórios de precariedade (BRANDÃO, 2013; MACHADO; TOMAZZONI, 2011; OLIVEIRA, 2008; SASAKI, 2006).

Neste sentido, levanta-se o seguinte questionamento: a política de regionalização do turismo aliada a heterogeneidade do desenvolvimento da atividade turística reproduz acentuadas distâncias estruturais? Afirma-se, a título de hipótese que, há centralidade da atividade turística nos municípios das zonas turísticas litorâneas, agravando as distâncias estruturais que são acentuadas pelas dinâmicas centrípetas, ou seja, pela concentração da atividade turística em regiões centro, o que faz convergir os investimentos em infraestrutura básica e turística para um conjunto de municípios específicos.

O presente estudo tem por objetivo, analisar as características estruturais dos municípios turísticos do litoral baiano, classificados pelo processo de regionalização. Especificamente, descreve as políticas públicas de turismo nacional e estadual; mapeia e analisa as alterações territoriais do turismo no estado da Bahia, de 2004 a 2019; caracteriza os elementos estruturais nos municípios turísticos do litoral baiano e constrói indicadores multidimensionais que reflitam os municípios litorâneos regionalizados.

Os indicadores, fruto da metodologia desenvolvida na tese, permitem visualizar as informações dos municípios e/ou zonas turísticas de uma forma mais clara e pontual. Trabalhos nacionais e internacionais têm desenvolvido indicadores relacionados a sustentabilidade (LIU et al., 2018; SOUZA; SHIKI; PEREIRA, 2015; OMT, 2005), ao desempenho da atividade (WEF, 2017; DUPEYRAS; MACCALLUM, 2013; TOMAZZONI; POSSAMAI; LORATEL, 2010) ou ao Quociente Locacional (ARAÚJO, 2019; SANTOS; RIBEIRO; SILVEIRA, 2018) na identificação de aglomerados produtivos.

No que se refere a discussão do turismo no Brasil, a literatura (SOUZA FILHO; BHAL; FEGER, 2016; DUDA; ARAÚJO, 2014; SANTOS, 2013) aponta para lacunas, principalmente na perspectiva dos municípios envolvidos. Assim, a tese se justifica por: i. não se encontrar estudos dessa natureza, com a utilização do arcabouço metodológico proposto; ii. discutir a constituição do território turístico baiano e suas alterações territoriais com base nos Mapas de Turismo Brasileiro, instrumento do Programa de Regionalização do Turismo do país; iii. trabalhar uma região, o litoral baiano, que experimenta a perspectiva de regiões turísticas desde a década de 1990; iv. construir indicadores que possibilitem uma perspectiva mais ampla da atividade no estado; vi. contribuir para a análise do desenvolvimento regional turístico no estado da Bahia.

A presente tese está estruturada em cinco capítulos, além dessa introdução. A revisão de literatura, objeto do segundo capítulo, aborda o debate sobre organização do espaço, regionalização e os principais estudos empíricos sobre regionalização do turismo e indicadores de desenvolvimento empregados na atividade turística. O terceiro capítulo descreve a metodologia, que demonstra os procedimentos e etapas da pesquisa e, explica os principais instrumentos utilizados na análise: Análise Descritiva, Análise dos Componentes Principais (ACP), Análise de Agrupamento, e a construção de Indicadores. Já o quarto capítulo tem como foco principal o aparato institucional em volta das políticas públicas de turismo, nacionais e estaduais. No quinto capítulo, a regionalização do turismo na Bahia é apresentada, com demonstrações das principais alterações territoriais e o recorte no litoral do estado. Por fim, as conclusões são tecidas no capítulo final.

2. REVISÃO DE LITERATURA

O turismo, um fenômeno social, uma atividade sensorial e econômica, envolve o experienciar e o movimentar de pessoas, gerando altos índices de trocas comerciais e culturais, e conta com regiões de emissão (mercados de origem) e recepção de turistas (espaços de destino), fazendo relação com o tempo e o espaço (BENI, 2019; PAULA, 2017; GOELDNER; RITCHIE, 2009; BOULLÓN, 2005).

Boullón (2005) ressalta a importância do atrativo turístico para a constituição dos espaços de destino, atuando como matéria-prima, e uma das principais causas que motiva as viagens. Assim, o intenso fluxo de pessoas se deslocando implica num crescimento de uma série de atividades necessárias para viabilizar a recepção dos viajantes.

A oferta turística compõem-se de uma diversidade de componentes (vias de circulação, meios de hospedagem, agências de viagem, entretenimento, infraestrutura de alimentação, saneamento básico, energia, comunicações, serviços bancários, de saúde, de segurança, entre outros) que são dependentes de uma pluralidade de agentes; e por isso, a especialização turística é obtida numa relação de complementaridade e concorrência com outros setores produtivos (BENI, 2019; SANTOS, 2013; MOLINA, 2007; BOULLÓN, 2005; SILVA, 2004).

Caracteriza-se assim, como uma atividade que requer planos e ações que envolvam o regional, para que as localidades regionalizadas, caracterizadas como destinos turísticos, fortaleçam seus nós, suas parcerias e atraia novos investimentos, de modo a viabilizar a presente realidade e a reprodução espacial (BENI, 2019; SANTOS, 2013). Para Beni (2019, p. 239), “[...] o planejamento das ações assume caráter transversal nos setores tradicionais de governo e depende de grande esforço de convencimento e cooperação para articular as iniciativas necessárias para o sucesso dos objetivos”.

Neste sentido, Santos (2013, p. 70) ressalta a necessidade de “considerar a região como um conjunto de lugares fundamental para orientar as direções desejáveis e estimular os sujeitos sensibilizados com as iniciativas e atividades de turismo regional”. Tendo assim, a região, um conjunto distinto de lugares, alguns mais propícios que outros à atividade turística.

Este capítulo trata sobre o debate relacionado à constituição de espaços no turismo e consequentemente a formação de regiões e à compilação dos estudos sobre regionalização do turismo.

2.1. Organização do espaço e regiões

A organização do espaço, para Santos (2014) e Corrêa (2003), é um reflexo social, onde modo de produção, formação social e espaço são categorias interdependentes. Santos (2014) observa que, os processos que formam o modo de produção, caracterizado pela produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo, são histórica e espacialmente determinados através de uma formação social num movimento de conjunto.

Santos (2014) ressalta que, a base territorial historicamente determinada concretiza os modos de produção¹, isto é, as formas espaciais apresentam-se como uma linguagem dos modos de produção, reforçando a especificidade dos lugares. O autor acrescenta que, “[...] as diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O ‘valor’ de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam” (SANTOS, 2014, p. 28); principalmente ao se pensar a atividade turística.

A formação social é uma estrutura técnico-produtiva (com diferentes formas técnicas e organizacionais) expressa geograficamente por uma certa distribuição da atividade de produção, que não pode ser concebida sem a noção de espaço, pois “a evolução da formação social está condicionada pela organização do espaço, isto é, pelos dados que dependem diretamente da formação social atual, mas também da formação econômica e social permanentes” (SANTOS, 2014, p. 32).

O autor observa que, “os modos de produção escrevem a História no tempo”, uma história da sucessão das formas criadas a seu serviço; enquanto a formação social escreve a História no espaço, caracterizada pela “[...] sucessão de

¹ “O modo de produção expressa-se pela luta e por uma interação entre o novo, que domina, e o velho. O novo procura impor-se por toda parte, porém sem poder realizar isso completamente. O velho é o modo de produção anterior, mais ou menos penetrado pelas formas sociais e pelas técnicas que correspondem ao modo de produção novo, mas sempre comandado pelo modo de produção novo. Daí chamar-se a esse modo de produção ‘atual’, em plena existência, um modo de produção puro: ele não se realiza completamente em parte alguma” (SANTOS, 2014, p. 28).

modos de produção, da sua complexidade sobre o ‘território espacial’ [...]” (SANTOS, 2014, p. 29).

Nesse contexto, para subsidiar a discussão sobre regionalização, a base conceitual, utilizada na presente tese, está pautada nos seguintes construtores: tempo, espaço, território e região. Santos (2014, p. 63), observa que, “[...] seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não tivesse existência como tempo histórico [...]”. O tempo histórico é entendido por Saquet, Candiottto e Alves (2010) como movimento, duração, sequência, cronologia, periodização, continuidade, temporalidades (múltiplos tempos históricos acontecendo ao mesmo tempo, sendo assim processual-relacional). Neste sentido, Sasaki (2006) observa que, espaço e tempo não podem ser discutidos isoladamente, pois é resultante de interações geográficas, biológicas, culturais e sociais, conferindo, assim, história em cada ponto observado no tempo.

Sendo assim, Santos (2014, 2017) ressalta que o espaço não é uma simples tela de fundo inerte e neutro, mas o teatro de fluxos² com diferentes níveis, intensidades e orientações; é, assim, um conjunto indissociável de sistemas de objetos (naturais ou fabricados) e de sistemas de ações, e sua definição varia segundo às épocas, ou seja, com a natureza dos objetos e das ações presentes em cada momento histórico, isto é, “a cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente” (SANTOS, 2014, p.146). Pois,

Cada combinação de formas espaciais e de técnicas³ correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação. A função da forma espacial depende da redistribuição – a cada momento histórico, sobre o espaço total – da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar. Esta redistribuição-relocalização deve tanto às heranças, notadamente o espaço organizado, como ao atual, ao presente, representado pela ação do modo de produção ou de um dos seus momentos (SANTOS, 2014, p. 31).

² “Há fluxos hegemônicos e fluxos hegemonzados, fluxos mais rápidos e eficazes e fluxos mais lentos. O espaço global é formado de todos os objetos e fluxos. A escala dos fluxos materiais e imateriais é tanto mais elevada quanto seus objetos dão prova de maior inovação” (SANTOS, 2014, p. 159).

³ “As técnicas participam na produção da percepção do espaço e também na percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de ‘viver bem’. [...]” (SANTOS, M., 2017, p. 55).

Santos (2014, p.159) observa que, “cada subespaço inclui uma fração desses sistemas, cuja totalidade é o mundo”, sendo constituído por uma tecnoesfera⁴ (mundo dos objetos) e uma psicoesfera (mundo da ação). Assim, cada subespaço existe e se diferencia um dos outros, pois cada lugar se define tanto por sua existência corpórea, quanto por sua existência relacional, que envolve a inter-relação entre densidade técnica (centros de negócios, espaços inteligentes), densidade informacional (que deriva, em parte, da densidade técnica, e informa sobre os graus de exterioridade do lugar) e densidade comunicacional (resultante do meio social ambiente), que se interpenetram, mas não se confundem (SANTOS, 2014).

Balhim e Contel (2013), Matteo et al. (2013), Silva (2013a) e Saquet, Candiottto e Alves (2010) chamam a atenção para o território, que caracteriza-se pelas dinâmicas socioespaciais construídas e marcadas pela vivência social, pela percepção de pertencimento, pelas características físicas-estruturais e valores, por construções sociais e históricas, sendo assim um lugar real, espaço vivido, formado por relações complexas entre os diversos atores sociais e destes com o seu meio, estabelecendo elementos de identidade aos sujeitos que nele habitam.

O território emerge como uma construção, que envolve movimento histórico e interação social (SAQUET; CANDIOTTO; ALVES, 2010; SILVA, 2013b) “[...] que dá expressão humana e política ao espaço, o que permite caracterizar a estrutura de sociedade relacionada com seu ambiente” (SILVA, 2013b, p. 117), pois há continuidades e descontinuidades processuais e relacionais na formação do território (SAQUET; CANDIOTTO; ALVES, 2010).

Assim, “tanto as relações de poder como as identidades e os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização são relacionais e historicamente instituídos” (SAQUET; CANDIOTTO; ALVES, 2010, p. 56). Sendo assim, segundo os autores, multidimensional e multiescalar, material e imaterial, de dominação e apropriação ao mesmo tempo.

Quanto à região, observa-se que o conceito é diverso, e concentra-se numa perspectiva da existência de áreas com regularidades que as definem e que se

⁴ “Os objetos que o constituem são objetos técnicos, intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados, intencionalmente localizados”. Assim, “frutos da ciência e da tecnologia, esses objetos técnicos buscam a exatidão funcional, aspirando, desse modo, a uma perfeição maior que a da própria natureza. Desta maneira, são mais eficazes que os objetos naturais e constituem as bases materiais para as ações mas [sic] representativas do período (SANTOS, 2014b, p. 166).

diferenciam entre si (CORRÊA, 2003). O autor faz uma importante observação: “a região, [...], a par de sua especificidade, pede sequência no espaço”, formando classificações espaciais. E por isso, caracteriza-se por ser áreas abertas e dinâmicas (SANTOS, 2013).

A palavra região vem do latim *regio*, que deriva do verbo *regere*, significando governar, dominar, poder (CORRÊA, 2003; SANTOS, 2013). Para Santos (2013, p. 22), “é correto deduzir que a ideia de região sempre esteve ligada a mecanismos de dominação resultantes de uma situação hegemônica de posse, de conquista e de poder. [...]”.

Santos (2013, p. 21-22, grifo nosso) observa que,

[...] se deve seguir a noção de região para entender como **o Estado**, baseado nesse conceito, torna-se **agente da regionalização**, isto é, **organizando, desorganizando e rearranjando os mapas regionais**, fundamentado no sistema de mercado atual, o que mostra como o espaço se reproduz de forma desigual.

As discussões no âmbito da Geografia, sobre região, permeiam a distinção entre região natural, região geográfica, região como classe de área e região como instrumento de ação e controle dentro de uma sociedade de classes.

A região natural, relacionada ao determinismo ambiental, com abordagem vinculada à Geografia Física, é entendida como parte intrínseca das

[...] escalas territoriais diversificadas, e caracterizadas pela uniformidade resultante de uma combinação ou integração em áreas dos elementos da natureza: o clima, a vegetação, o relevo, a geologia e outras adicionais que diferenciariam ainda mais cada uma destas partes. Em outras palavras, uma região natural é um ecossistema onde seus elementos acham-se integrados e são interagentes (CORRÊA, 2003, p. 23-24).

A região geográfica “[...] considera a evolução das relações entre o homem e a natureza, que, ao longo da história, passam de uma adaptação humana a uma ação modeladora, pela qual o homem com sua cultura cria uma paisagem e um gênero de vida, ambos próprios e peculiares [...]” (CORRÊA, 2003, p. 27-28). Sendo assim, “a região geográfica abrange uma paisagem e sua extensão territorial, onde se entrelaçam de modo harmonioso componentes humanos e natureza (CORRÊA, 2003, p. 28). E neste sentido, região e paisagem são conceitos associados.

A região como classe de área, fundamenta-se no positivismo lógico, e assim define-se como “[...] um conjunto de lugares onde as diferenças internas entre

esses lugares são menores que as existentes entre eles e qualquer elemento de outro conjunto de lugares” (CORRÊA, 2003, p. 32). Assim, são utilizadas técnicas estatísticas (desvio padrão, coeficiente de determinação, análise de agrupamento) que permitam definir as regiões, identificando similaridades e diferenças entre as localidades.

Nessa proposta de divisão regional, o autor ressalta dois enfoques, que não se apresentam de maneira excludente. O primeiro considera as regiões em simples ou complexas. Nas regiões simples, considera-se um único critério ou variável. Nas regiões complexas, leva-se em consideração muitos critérios ou variáveis (usualmente, reduzindo-as a poucas variáveis através de técnicas estatísticas mais elaboradas, como a análise fatorial).

O segundo enfoque, faz a distinção entre regiões homogêneas e funcionais. A região homogênea é “[...] uma região contígua resultado do recorte de certa uniformidade ou interação de fenômenos em uma determinada base territorial” (SANTOS, 2013, p. 70). As regiões funcionais relacionam-se a movimento, a fluxo, envolvendo pessoas, mercadorias, informações, decisões e ideias (CORRÊA, 2003).

Neste sentido, Corrêa (2003, p. 36) observa que, a região torna-se a organização de várias classes de área constituída por diversos indivíduos similares entre si, o que permite uma divisão lógica ou o agrupamento.

Assim, a divisão lógica, numa trajetória descendente, busca por diferenciações, caracterizando-se como uma classificação que divide sucessivamente o todo em partes. Corrêa (2003, p. 36, grifo do autor) observa que, é uma perspectiva “[...] dedutiva, de cima para baixo, pressupõe que o pesquisador já tinha uma visão do todo e queira, **analiticamente**, chegar a identificar, através de critérios selecionados, as partes componentes do todo, os indivíduos (lugares)”.

Já o agrupamento, numa trajetória ascendente, busca regularidades e, “[...] caracteriza-se pelo fato de partir-se do indivíduo (lugar, município) e, progressivamente, por agregação, que implica a perda de detalhes ou generalização crescente, chegar-se ao todo [...]” (CORRÊA, 2003, p. 37). Neste sentido, “[...] não pressupõe conhecimento prévio do todo, que pode ser obtido indutivamente, agregando-se pouco a pouco, o conhecimento sobre as partes”.

O conceito de região como instrumento de ação e controle dentro de uma sociedade de classes, segundo Corrêa (2003) tem sido largamente empregado, implicando as variadas formas de controle exercido por uma classe dominante,

utilizando-se assim, o conceito de diferenciação de área e divisões regionais no intuito de exercer ação e controle por parte desta classe, resultando em dependência político-administrativa e econômica e reprodução da mesma.

Corrêa (2003, p. 47-48) ressalta que, “[...] as diferentes conceituações de região estão presentes na prática territorial de classes dominantes. Como os demais conceitos geográficos, o conceito de região não está desvinculado de uma ação que é a um tempo social e espacial”.

E nesse interim, configuram-se as regiões de planejamento, território de ação e controle, dentro de um modo de produção dominante, tendo o Estado como agente da regionalização (CORRÊA, 2003). Território definido sobretudo por limites político-administrativos, os quais encerram problemas sociais e econômicos comuns.

Nesse sistema de planejamento, desenvolveu-se a concepção de existência da cidade e suas formas de irradiação, principalmente a ideia de centro metropolitano, foco irradiador do desenvolvimento: localidades que concentram as forças motrizes do progresso (a indústria e a elite) e os serviços de apoio necessários (CORRÊA, 2003).

Essa perspectiva leva à abordagem da teoria do lugar central, de Christaller, fundamentada na ideia da centralidade das atividades econômicas e sociais e da hierarquia urbana na formação das áreas de mercado, atuando como fornecedor de bens e serviços para sua área de influência (SOUZA, 2009).

2.1.1. O processo de regionalização

Para Santos (2013), o ato de regionalizar envolve, dentre outros aspectos, relações de classe, modos de vida, forças políticas locais e diversas conexões. O autor ressalta que,

[...] A regionalização pode dar uma imagem diferente dos processos econômicos e sociais que atingem o território, porque, quando o poder público regionaliza, está também distribuindo, agregando e especializando os fenômenos naturais, sociais, econômicos, culturais etc., e, muitas vezes uma escolha pode camuflar outras (SANTOS, 2013, p. 32).

O autor acrescenta que, o papel da organização do Estado no processo de regionalização é no sentido de equacionar os desequilíbrios regionais, promovendo assim um desenvolvimento harmônico e diferenciado para determinada região.

No processo de regionalização, Corrêa (2003) refere-se a lei do desenvolvimento desigual e combinado, onde cada aspecto da realidade constitui-se de dois processos, a desigualdade e a combinação, diferentes e opostos, mas relacionados e interpenetrados.

Para Souza (2009, p. 21), as desigualdades regionais se agravam com o crescimento desigual, assim “[...] determinar os mecanismos que causam e aceleram as disparidades espaciais torna-se de fundamental importância na análise regional”.

Para Corrêa (2003) dois aspectos devem ser considerados, para a compreensão das conexões que surgem: a gênese e a difusão do processo de regionalização; e os mecanismos nos quais o processo se realiza. Sobre o primeiro aspecto,

[...] é conveniente notar que a diferenciação de áreas vincula-se à história do homem [aparecimento de grupos imprimindo seus modos de vida, e assim deixando suas marcas, modificações na paisagem], não se verificando de uma vez e para sempre. Tem uma gênese encontrada nas comunidades primitivas indiferenciadas, que implicava uma semelhança do espaço enquanto resultado da ação humana. Estas sociedades originárias tiveram, ao longo do tempo e do espaço, um desenvolvimento diferenciado, isto é, os processos internos de diferenciação e a difusão dos processos de mudança deram-se de modo desigual. [...] levando a uma diferenciação intra e intergrupos. Do mesmo modo, a difusão dos processos de mudança fez-se desigualmente, reforçando a diferenciação de áreas (CORRÊA, 2003, p. 42-43).

Corrêa (2003, p. 43) observa que, “uma vez iniciada a difusão do processo de regionalização, de diferenciação de áreas, via contatos comerciais, migrações e conquistas, esta assume ritmos distintos, isto é, duração e intensidade que variam.”

Sobre o segundo aspecto, referente aos mecanismos no processo de regionalização, Corrêa (2003, p. 44) lembra as complexas marcas sociais derivadas do desenvolvimento das forças produtivas e pela dinâmica da sociedade de classes e de suas lutas. Com relação à complexidade, Corrêa (2003, p. 44) ressalta o fato do “[...] processo de regionalização retalhar ainda mais o espaço ocupado pelo homem em numerosas regiões e, concomitantemente, integrá-las”.

Para o autor, a região pode ser vista como um resultado do desenvolvimento desigual e combinado, originando regiões desigualmente desenvolvidas, mas articuladas, principalmente espacialmente:

Tendo isto em vista, pode-se dizer que a região é considerada uma entidade concreta, resultado de múltiplas determinações, ou seja, da efetivação dos mecanismos de regionalização sobre um quadro territorial já previamente ocupado, caracterizado por uma natureza já transformada, heranças culturais e materiais e determinada estrutura social e seus conflitos [...]” (CORRÊA, 2003, p. 46).

E neste sentido, faz-se importante entender as regiões em suas particularidades, compreendendo-a como um conjunto de lugares singulares, que aliado às peculiaridades do grupo social, formam a identidade regional e se apresentam como um campo de forças à medida que usos, práticas e apropriações vão se definindo no espaço e assim fixando seus movimentos sociais passados e contemporâneos, diferenciando as porções do território e configurando às regiões (SANTOS, 2013; SOUZA, 2009).

Pires et al. (2018, p. 237, grifo dos autores) observam que a Nova Geografia Econômica aborda várias dimensões à definição de região, como:

(i) a conexão entre o conceito de **região** para explicar as diferenças regionais existentes; (ii) a possibilidade de classificações regionais que não apresentem contiguidade espacial, mas características comuns geradoras de dinâmicas **centrípetas** [que tendem concentrar a atividade na região centro] ou **centrífugas** [que tendem a dispersar a atividade na região periférica]; (iii) a concepção da **região** como uma unidade que interage economicamente com outras e cuja característica principal é a abertura econômica (ausência de fronteiras à circulação de bens e serviços ou fatores produtivos)

Os autores ressaltam que, a chave para entender os processos de concentração ou dispersão espacial de uma determinada atividade está na compreensão dessas duas forças (centrípetas e centrífugas) e assim compreender as dinâmicas entre regiões mais ou menos desenvolvidas.

Souza (2009), citando Walter Isard, observa que, inicialmente os núcleos urbanos crescem por forças centrípetas e, no longo prazo, surgem as forças centrífugas, que dependem de fatores locacionais (estrutura de transportes, dotação de recursos naturais, distribuição da população). Neste contexto, a estrutura regional se altera. Assim,

[...] o tamanho da região, sua constituição e desempenho de cada elemento que a compõe influenciarão sua **performance** em relação à média nacional [ou a média das regiões estudadas, a depender do recorte territorial]. Desse modo, não importa a definição de região ou onde são colocadas as suas fronteiras: ela terá um dinamismo próprio em função de seus elementos constitutivos. Seguidamente, portanto, a região tem se definido por sua estrutura econômica; ela se caracterizaria pelo maior ou menor dinamismo de crescimento. Áreas dinâmicas tendem a atrair fatores de produção e a crescer ainda mais rapidamente, enquanto regiões com problemas estruturais perdem populações e capitais (SOUZA, 2009, p. 21, grifo do autor).

Souza (2009), acrescenta, tendo como base o pensamento de Perroux, que dado o ritmo de crescimento diferenciado, em função dos fatores locacionais, o crescimento econômico se dará de forma concentrada, formando polos, exercendo assim, tanto efeitos expansivos como drenagem de recursos das áreas periféricas, o que tende a acentuar as desigualdades regionais.

Souza (2009, p. 56) aborda que,

o crescimento econômico traz mudanças estruturais, que se materializam por três pontos principais: (a) surgimento e aparecimento de empresas; (b) difusão imperfeita dos fatores de produção no território e entre setores; (c) crescimento desigual de setores e regiões. Na prática, observa-se que o crescimento ocorre de modo desequilibrado setorial e espacialmente e que existem efeitos de encadeamento diferenciados do crescimento entre setores e regiões. A ideia da difusão dos efeitos do encadeamento da produção e do emprego, ou de **integração setorial e espacial**, pressupõe a existência de canais de integração, como meios de comunicação e de transporte eficientes (SOUZA, 2009, p. 56, grifo do autor).

2.2. Turismo e Regionalização

As pesquisas internacionais sobre a regionalização do turismo, evidenciam a importância das regiões turísticas para a eficiência da atividade de *marketing*, o planejamento e direção do desenvolvimento da atividade turística, a formação de estruturas organizacionais adequadas, a aplicação das políticas estaduais de estímulo e regulação regionalmente diferenciadas – Santos (2013) e Molina e Rodríguez (2001) observam que, na tradição do ordenamento territorial, o Estado é o grande agente regionalizador, assumindo papel importante, o de norteador da atividade.

Em Portugal, na década de 1970 institucionaliza-se as primeiras regiões turísticas: Regiões de Turismo do Alto do Minho e de São Mamede (SANTOS, 2013).

Santos observa que, até década de 1970, evolui-se com a predominância dos órgãos locais⁵ sobre os regionais, sem planejamento por parte das políticas públicas.

Na década de 1980 foi lançado o Plano Nacional de Turismo português, com o intuito de “[...] contribuir para a atenuação dos déficits cambiais e os desequilíbrios e as assimetrias regionais, contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos portugueses e contribuir para a proteção do patrimônio natural e valorização do patrimônio cultural” (SANTOS, 2013, p. 96). Neste período, instituiu-se uma lei de regionalização do turismo, caracterizando o país em 13 regiões de turismo, criadas por iniciativa dos municípios.

No início dos anos 1990, revisou-se a referida lei, para melhorar a operacionalização das regiões turísticas. Em meados dos anos 2000, aprovou-se o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT), com a definição de sete regiões: Norte, Centro, Lisboa, Alentejo, Algarve, Açores e Madeira (SANTOS, 2013).

Na Bulgária, Stankova (2010) destaca que, depois de 1989, o chamado ano de passagem, as sequências de atos desconexos foram desastrosas para o turismo búlgaro e que se desenvolve no período analisado de forma caótica. Mas, a autora ressalta a importância da atividade para o desenvolvimento, pensado de forma sustentável, para o país.

O zoneamento turístico realizado pela Agência Nacional de Turismo dividiu a Bulgária em oito regiões, diferenciadas por apresentarem especialização particular, levando em consideração os seguintes critérios (STANKOVA, 2010): localização geográfica; atrativos (existentes ou potenciais); identidade regional; acessibilidade de transporte e ligações de transporte entre as diferentes partes da região; hospedagem (capacidade, estrutura); disponibilidade dos serviços necessários (hotel, restaurante, saúde, comunicação, serviços de informação, etc.); infraestrutura técnica, social e de turismo; fluxo turístico (volume, características estruturais, comportamento espacial); combinação adequada entre as atrações, os centros e eixos de transporte e os serviços disponíveis ou potenciais; oportunidade de apresentar como destinos integrais (produtos) e; estruturas organizacionais existentes.

A autora ressalta que, a Bulgária pode alcançar algumas vantagens competitivas como país turístico na União Europeia, por possuir um rico patrimônio

⁵ Segundo Santos (2013, p. 94), “o turismo orientava-se fundamentalmente para destinos coincidentes com pequenas localidades ou áreas limitadas. Os motivos que atraíam os turistas eram baseados nas condições locais e não em produtos, como as estâncias termais, climáticas, pequenas praias e paisagens”.

cultural e histórico. Assim, a natureza preservada apresenta-se como elemento-chave para a formação da política de produtos de cada uma das regiões turísticas, com atrativos únicos que poderão ser conservados para as futuras gerações.

Na América Latina, na década de 1960, o México inicia o planejamento do turismo em âmbito nacional, com o Plano Nacional para o Desenvolvimento Turístico, o que acarretou na intensificação de centros turísticos que emergiram de forma espontânea, como Acapulco, Puerto Vallarta, Mazatlán, Cozumel e Vera Cruz (CARVALHO, 2014; MOLINA; RODRÍGUEZ, 2001). Na década de 1970, iniciou-se projetos visando o desenvolvimento turístico regional orientado pela integração territorial, surgindo assim diversos centros turísticos planejados, com destaque para Cancún, que de uma vila de pescadores com cerca de 500 habitantes, se tornou o primeiro centro turístico integralmente planejado do país – numa perspectiva de complexo turístico –, e se tornou exemplo de desenvolvimento turístico representativo do modelo de polos turísticos implementados no Brasil (CARVALHO, 2014).

No Brasil, numa perspectiva geral, no âmbito do Programa de Regionalização do Turismo (PRT), Oliveira (2008) avalia a implementação nos 65 destinos indutores, que são municípios assim classificados pelo Ministério do Turismo, por possuir grande potencial turístico, dispor de infraestrutura turística e apresentar considerável fluxo de visitantes.

Santos (2013, p. 45) caracteriza a região turística como

[...] um agrupamento de municípios com **características turísticas semelhantes** que segue uma rota de ligação entre municípios potencialmente turísticos e relativamente próximos entre si configurando-se um espaço turístico. O agrupamento reduz os custos do investimento em infraestrutura e serviços, encurtando as distâncias percorridas e possibilitando maior mobilidade do visitante

Porém, o estudo de Oliveira (2008) observou diferentes estágios de maturidade dos municípios nas regiões turísticas do país. Machado e Tomazzoni (2011) corroboram a ideia, afirmando que nas regiões turísticas há municípios com diferentes níveis de preparação e potencialidade.

Acredita-se, assim, que o problema não está no número excessivo de municípios por zona turística, como Santos (2013) aborda, mas na intenção e interação do município ao ingressar numa determinada região turística, apontando as

contribuições em relação aos seus atrativos materiais e imateriais e infraestrutura turística, sinalizando uma estrutura de roteiros para os visitantes.

O estudo de Oliveira (2008) ressalta a necessidade de: i. análise crítica das instâncias de governança regionais quanto à legitimidade, funcionamento e sustentabilidade; ii. melhor integração dos roteiros turísticos locais, pensando o regional; iii. elaboração do plano estratégico, plano de *marketing*; iv. integração e formação de redes, pois a promoção e apoio à comercialização está centrada no município e não na região.

Santos (2013, p. 85) faz uma crítica ao processo de regionalização do turismo, no sentido de incorporar apenas os elementos administrativos, sem levar em consideração as desigualdades regionais. E, sendo assim, o papel do Estado destaca-se apenas como criador de novas configurações e regionalizações administrativas.

Neste sentido, Santos (2013, p. 200) ressalta que,

[...] os lugares não se reproduzem turisticamente sozinhos porque não são autossuficientes para aquilo que demanda o turismo. Assim, a demanda dos lugares deve ser articulada regionalmente para atender às políticas que o Estado projetou para o espaço regional. Desse modo, ele se faz presente em alguns lugares da região e, em outros, ele não aparece nem simbolicamente.

Na busca de estudos empíricos sobre regionalização, aborda-se os principais achados sobre cada região do país. No sul do país, Machado e Tomazzoni (2011) analisam as características da determinação dos espaços turísticos regionalizados no Rio Grande do Sul, com base em conceitos de espaço, território, regionalidade e centralidade. Os autores identificaram a necessidade de critérios mais claros na organização dos produtos turísticos regionalizados. O Rio Grande do Sul, segundo os autores, apresenta-se como pioneiro e referência em implementação de modelos de gestão pública regional do turismo no Brasil.

A pesquisa de Machado e Tomazzoni (2011) revisou os programas de regionalização implantados no Rio Grande do Sul, a partir de 1976, identificando semelhanças e diferenças, nos variados processos de organização turística regional. No Plano Estadual de Turismo da época, o estado foi dividido em zonas turísticas:

Dentro de cada zona turística foram identificados pólos [*sic*] turísticos, nomeados como subzonas, que receberiam ações prioritárias, por meio de programas específicos. Tal entendimento parece refletir a ideia de centralidade nos processos de organização regional. Para a identificação das referidas zonas, foram definidos critérios como: aspectos geo-topográficos,

étnico-culturais e econômicos. O território do Rio Grande do Sul foi, então, organizado em sete zonas turísticas (MACHADO; TOMAZZONI, 2011, p. 236).

Ao observar a trajetória institucional da regionalização do turismo no Rio Grande do Sul, constata-se que, em 1983, documento com o intuito de orientar o poder público municipal trabalha a organização regional da produção do turismo com a identificação de nove zonas turísticas. Em 1985, os polos turísticos⁶ foram identificados como turisticamente desenvolvidos, em vias de desenvolvimento ou potencialmente viáveis para o desenvolvimento turístico. Em 2000, novo processo de organização regional resulta em ações de planejamento com a implantação do Fórum Estadual de Turismo e dos 24 Fóruns Microrregionais, com reuniões periódicas com os representantes das microrregiões – interlocutores dos anseios regionais. Em 2003, parte da equipe da Secretaria de Turismo do Rio Grande do Sul foi integrada ao recém-criado Ministério do Turismo (MACHADO; TOMAZZONI, 2011).

Machado e Tomazzoni (2011) observam que, uma região turística deve ser percebida como espaço das próprias experiências na relação da cultura local com o território e com a paisagem, com grande relevância para a participação da comunidade local no processo de planejamento e execução. Balbim e Contel (2013) ressaltam que, a definição de região guarda uma relação direta com o aspecto sensível e visível, citado anteriormente, a paisagem. E, disto deriva o seu caráter mais empírico da análise.

Neste sentido, Machado e Tomazzoni (2011, p. 233), ressaltam que,

A regionalização deve valorizar os espaços locais, por meio da organização das identidades regionais e da promoção da diferenciação diante de outros lugares, pela atuação do poder público. O espaço local, percebido como destino turístico, é entendido como resultado da relação antrópica diante de determinada paisagem e é identificado pelo olhar do turista.

Tomazzoni, Possamai e Loratel (2010) analisam especificamente o município de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, por meio de indicadores de desenvolvimento do setor, levando em consideração duas dimensões: desenvolvimento socioeconômico e gestão organizacional. O estudo conclui que, o

⁶ “A política de pólos [sic] turísticos, criada pelo governo do estado em 1976, readequada de acordo com a graduação, em 1985, foi aplicada, no ano de 2008, pelo Ministério do Turismo do Brasil, para destinos indutores” (MACHADO; TOMAZZONI, 2011, p. 244).

município enfrentava, no período, desafios de melhoria de sua infraestrutura e da oferta turística.

O estudo de Feger e Veis (2018) analisa duas regiões turísticas no estado do Paraná, o Corredor das Águas (Noroeste do Paraná) e Litoral do Paraná. O estudo aponta três principais dificuldades para a implementação das ações necessárias para o desenvolvimento do turismo: falta de integração entre os atores da governança; desarticulação e desmobilização dos municípios no sentido de se ver enquanto região e; descompasso na implementação da política (a formalização e adaptação das leis aparenta ser reativa, uma vez que são aprovadas para superar limitações existentes). Os autores ressaltam que “[...] a regionalização do turismo passou a ser assimilada pelos municípios e pelos gestores regionais recentemente, uma vez que o programa é relativamente novo [...]” (p. 112). Os autores observam:

Percebe-se que o fato de a instância de governança não ter poder sobre a região, limita a sua atuação, pois esta não pode exigir que os municípios instalados na região participem ativamente da regionalização. O ‘empurra-empurra’ de responsabilidades enfraquece o programa, pois refuta a ideia de integração, uma vez que um ente público espera que um ente privado (e vice-versa) trabalhe de forma mais ativa na operacionalização do programa (FEGGER; VEIS, 2018, p. 113).

No Sudeste, Sette (2017), Sette, Valle e Coutinho (2014), Carvalho (2014) e Fernandes (2012) analisam o PRT em Minas Gerais, abordando aspectos históricos e da política de regionalização no estado. A perspectiva de regionalização em Minas Gerais se inicia na década de 1990, com a criação da Secretária de Turismo do estado e a caracterização dos Circuitos Turísticos – reconhecidos legalmente através de decreto estadual em 2003 (SETTE, 2017; CARVALHO, 2014), antes mesmo dos principais programas de regionalização nacionais, tendo como base a proposta francesa de descentralização de gestão pública⁷.

Sette (2017) cita os três requisitos básicos para a obtenção do Certificado de Reconhecimento do circuito, definido no referido decreto: i. possuir, no mínimo, um ano de existência formal, tendo assim necessidade de personalidade jurídica (associação, organizações da sociedade civil de interesse público – OSCIP ou agências de desenvolvimento); ii. ser constituído por, no mínimo, cinco municípios de

⁷ Segundo Carvalho (2014), a França se tornou pioneira, em 1982, ao adotar o modelo de planejamento turístico pautado na divisão de competências entre as instâncias de governança e na descentralização.

uma mesma região e; iii. ser uma entidade sem fins lucrativos, com a finalidade de promoção e desenvolvimento sustentável.

Interessante, que segundo Sette (2017), cada membro associado paga uma mensalidade ao Circuito, sendo que cada instituição determina suas regras, valores e condições. Os Circuitos precisam cumprir alguns requisitos básicos, que exigem um mínimo de formalização institucional e planejamento turístico: regularidade jurídica, fiscal e trabalhista; apresentação a Secretaria de Turismo de Minas Gerais de um plano estratégico; um plano de ação anual; inventário da oferta turística de todos os municípios que o integram; indicar um gestor do Circuito, com exigências de que seja pelo menos um profissional graduado ou especializado em turismo; envio de uma carta de intenção dos municípios justificando a associação ao Circuito; inclusão dos dados dos municípios no Portal Oficial de Turismo do estado; envio do calendário oficial de eventos dos municípios envolvidos (SETTE, 2017).

Ressalta-se que, em 2006 foi criada a Federação dos Circuitos Turísticos e, em 2009 o ICMS turístico, onde a Lei Estadual nº 18.030/2009 dispõe sobre a distribuição nos municípios mineiros de parcela da arrecadação do ICMS tendo como critério o turismo (SETTE, 2017).

Sette, Valle e Coutinho (2014) destacam o papel e atuação das instâncias de governança na política pública de Minas Gerais, mostrando-se alinhadas às políticas estadual e nacional, envolvendo participação social, compartilhamento de responsabilidades e cooperação multissetorial.

Sobre as dificuldades das experiências em Minas Gerais, cita-se: a dependência dos circuitos à Secretaria de Turismo do Estado (SETTE, 2017); a dificuldade dos gestores municipais de perceber o turismo como prioridade (SETTE, 2017); a descontinuidade política das prefeituras (SETTE, 2017; SETTE; VALLE; COUTINHO, 2014); a necessidade de melhorar os canais de comunicação entre a Secretaria de Turismo do estado e os Circuitos Turísticos (SETTE; VALLE; COUTINHO, 2014); sustentabilidade financeira dos Circuitos Turísticos (SETTE; VALLE; COUTINHO, 2014) e; o circuito não conseguir desenvolver de forma efetiva a aplicação das propostas do PRT (FERNANDES, 2012) – o autor analisa o Circuito Caminhos Gerais, no sul do Estado.

Bantim e Frattucci (2016) analisa a formação e o modelo de gestão do Circuito das Águas Paulista, no interior de São Paulo. Os autores constataram que, a formação do Circuito iniciou de forma espontânea, por volta da década de 1990, mas

a institucionalização ocorreu pela influência das políticas públicas nacionais de turismo.

Na região Centro-Oeste do Brasil, Santos (2013) relata o processo histórico ocorrido em Goiás, que se inicia na década de 1970, observando a ocorrência de concentração das principais ações turísticas na esfera central, assim como o controle e a presença de órgãos estatais na capital, definindo assim lugares e regiões prioritárias, promovendo segundo o autor um desenvolvimento desigual da atividade, com maiores investimentos nas cidades do eixo Goiânia-Brasília-Região Sudeste. Para Santos (2013, p. 194) “[...] os investimentos públicos continuam reforçando as desigualdades regionais, sustentando as hegemonias econômicas e políticas de revanchismos impregnadas no contexto histórico goiano”.

No Nordeste, Virgínio e Ferreira (2013) analisam o PRT no Rio Grande do Norte, mostrando os avanços na criação das cinco regiões turísticas e seus conselhos, mas constata que não há mobilização em grande parte dos municípios envolvidos. Os autores observam que, a atividade turística vem sendo amplamente explorada na modalidade sol e mar, o que interfere, de certo modo, na interiorização da atividade no estado. Observam também que, a gestão descentralizada, no Rio Grande do Norte, “[...] é uma realidade para poucos, uma vez que a constituição de Conselhos Municipais de Turismo existe de forma incipiente e pouco produtiva em alguns municípios do estado” (VIRGINIO; FERREIRA, 2013, p. 173).

Assim, segundo os autores, a participação do SEBRAE-RN tem sido uma constante para auxiliar a Secretaria de Turismo do estado, o que acaba concentrando as ações nessas duas instituições. Os autores ressaltam que, a articulação institucional é fundamental no processo de regionalização do turismo. E, conclui que, a implementação da regionalização ainda não ocorre de forma plena no estado.

Campos, Moesch e Silva (2016), faz reflexão do PRT no Piauí, concentrando esforços na análise do destino indutor⁸ São Raimundo Nonato. Observa-se com a pesquisa uma desarticulação política, que não favoreceu o desenvolvimento do município, nem contribuiu para o tão mencionado efeito multiplicador nas regiões turísticas.

Macêdo et al. (2016) também analisam o estado do Piauí, que iniciou as ações do PRT em 2005, mapeando os municípios com vocação para o

⁸ O destino indutor é aquele atraindo visitantes e possibilita uma ampliação desse potencial para o seu entorno (SANTOS, 2013).

desenvolvimento do turismo, tendo como critérios os atrativos naturais e culturais existentes. A pesquisa constata que, a inclusão do turismo na agenda pública dos municípios ainda é uma realidade distante, pois há falta de compromisso por parte dos gestores e da comunidade; soma-se ainda a falta de estrutura física e de pessoal técnico. Segundo os autores, com a criação do Ministério do Turismo registrou-se um fortalecimento das políticas de turismo em nível federal, mas, o mesmo não tem acontecido com os estados e municípios, com carências na organização e condução da gestão da atividade.

2.3. Considerações

Os construtores da pesquisa, tempo, espaço, território e região, leva a abordagem de movimento histórico e geográfico, envolvendo relações culturais e interações sociais, numa construção processual-relacional, como diria Milton Santos. o ato de regionalizar envolve a organização do espaço, com diversas conexões e diferentes atores sociais. Assim, uma região não surge de repente, ela é o resultado da interação desses construtores, envolvendo relações de poder, principalmente na sua formação, por exemplo, algumas zonas turísticas têm seus nomes relacionados a atividade econômica historicamente forte. E, estas relações de poder tenderão a influenciar a inclusão ou exclusão de municípios nas zonas turísticas.

A discussão sobre regionalização do turismo no Brasil é recente e se intensifica com a criação do Ministério do Turismo, com a institucionalização do Programa de Regionalização do Turismo e a instrumentalização com o Mapa de Turismo Brasileiro. Muitos avanços foram feitos com a criação e fortalecimento de várias instâncias de governança, mas ainda há muito a se fazer no que se refere à integração de municípios menores e com pouca infraestrutura básica e turística.

A busca por trabalhos na área, levou inicialmente a dois resultados distintos, fortemente relacionados a análise das políticas públicas de turismo. De um lado, trabalhos com análise mais geral da política pública de turismo no país; e de outro lado, aqueles mais específicos, que analisavam as políticas públicas nas grandes regiões, ou especificamente em algum estado, ou ainda, no caso do Nordeste, no programa de desenvolvimento, o PRODETUR-NE.

Sobre os estudos do processo de regionalização do Turismo no Brasil, encontrou-se aqueles que discutiam o processo de regionalização na região Sul – com

destaque para o Rio Grande do Sul pelo pioneirismo em trabalhar com a divisão do estado em regiões turísticas –; e no Sudeste – com destaque para Minas Gerais, com a formação de Circuitos Turísticos antes mesmo do PRT. Poucos trabalhos foram encontrados abordando tal assunto na região Nordeste.

Destaca-se, com base nesses estudos, os seguintes pontos: i. as regiões são formadas com municípios em diferentes estágios de maturidade da atividade turística, o que deve reforçar a necessidade daqueles com maior movimentação de visitantes, capilarizar para os de menor movimentação; ii. constatando-se assim, a necessidade de melhor integração dos roteiros locais, o que possibilitará a formação de redes, através de circuitos mais estruturados; iii. o que leva aos desafios de melhoria da infraestrutura básica e turística e consequentemente da oferta turística.

O contexto leva à problemática da descontinuidade das políticas, municipais e estaduais, de turismo no país. Lembrando Boullón (2005, p. 26), “[...] apesar de tantos planos, os sistemas turísticos continuam crescendo de forma autônoma, sem ordem nem limites [...]”.

E, no Nordeste, soma-se às dificuldades explanadas, a concentração do turismo no litoral, com a exploração maior da modalidade sol e mar, tornando-se sensível aos efeitos da sazonalidade.

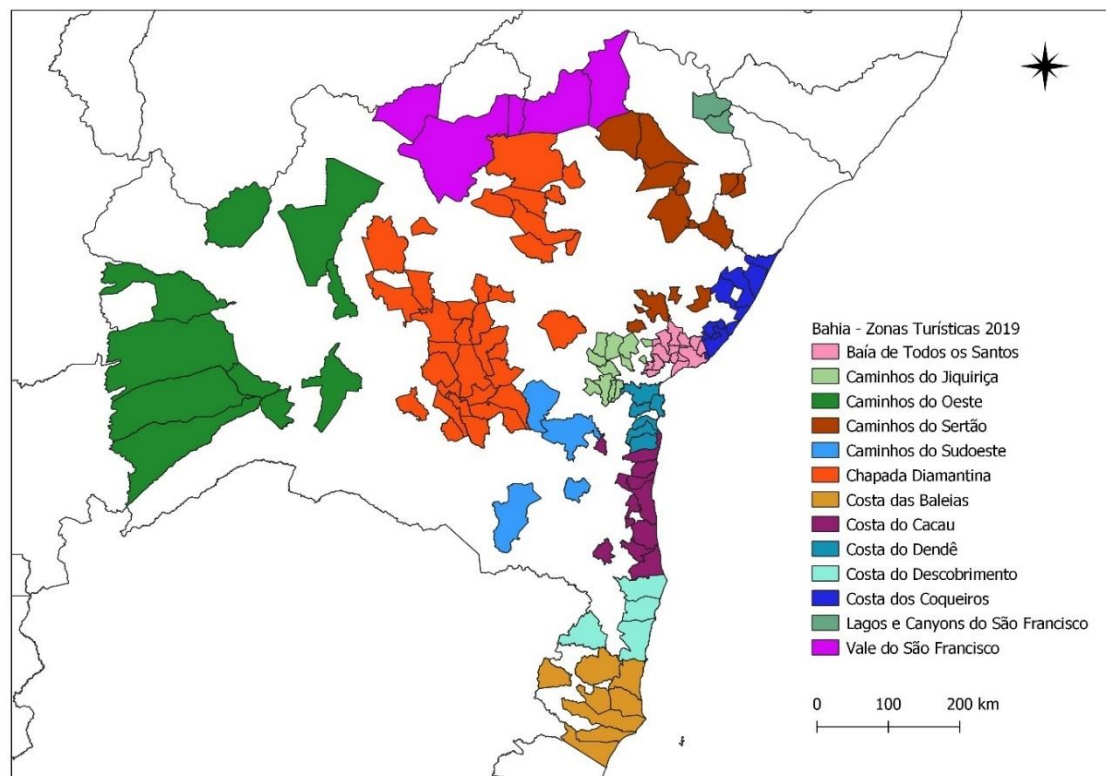
3. METODOLOGIA

Este capítulo descreve, inicialmente, a área de estudo; posteriormente, os procedimentos metodológicos e as etapas da pesquisa: i. revisão do aparato institucional relacionada a evolução da política pública de turismo; ii. a descrição das alterações territoriais na Bahia, levando em consideração o Mapa de Turismo Brasileiro; iii. instrumental analítico para a caracterização dos municípios das zonas turísticas litorâneas; iv. instrumental para a construção dos indicadores.

3.1. Área de estudo

O estado da Bahia, com um total de 417 municípios, conta com 133 municípios considerados turísticos (BRASIL, 2019a), em 13 zonas turísticas. O estudo concentra a sua análise nas zonas turísticas litorâneas da Bahia, composta por seis zonas (FIG. 1): Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias, que totaliza 53 municípios e representa 39,85% do total de municípios turísticos.

FIGURA 1. Regiões turísticas do estado da Bahia, em 2019

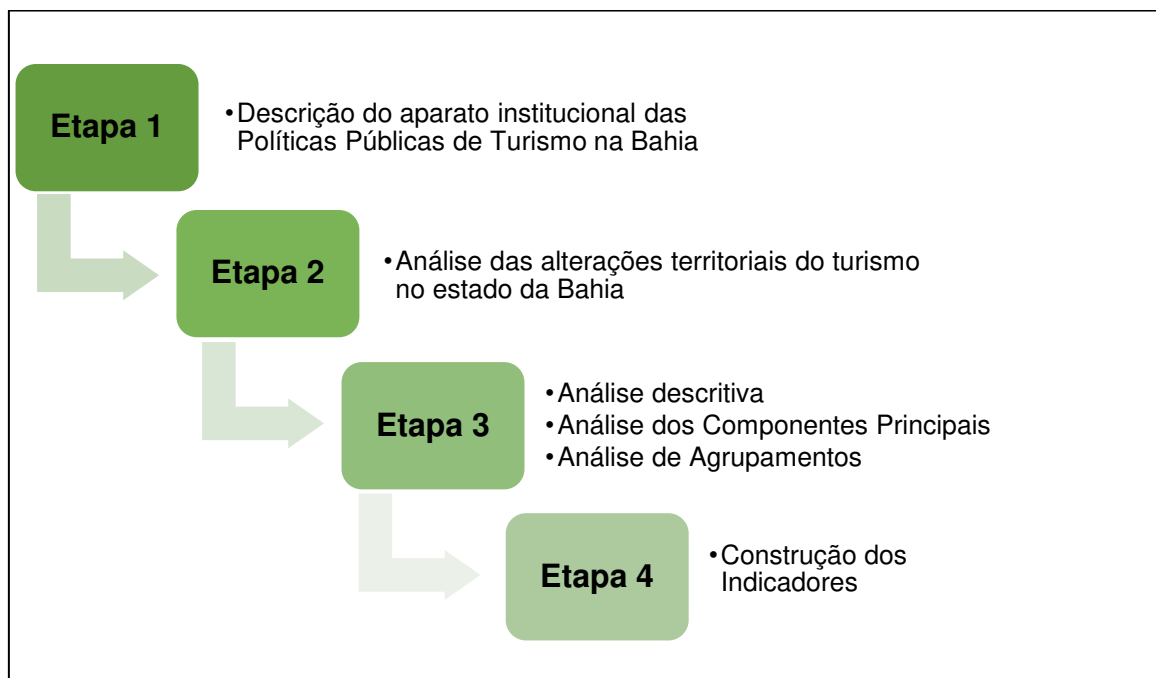


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

3.2. Procedimentos da pesquisa

Utilizou-se, inicialmente, da pesquisa bibliográfica para contextualizar e construir o estado da arte da Revisão de Literatura. Para assim, distribuir a pesquisa em quatro etapas, conforme FIG. 2.

FIGURA 2. Etapas da pesquisa



Na Etapa 1 realizou-se a descrição histórica do aparato institucional das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e no estado da Bahia. Ressalta-se que, nesta etapa não se pretende avaliar as políticas públicas de turismo no país e no estado, mas levantar o histórico dos principais marcos institucionais, para assim, compreender a construção da regionalização do turismo no estado da Bahia.

O QUADRO 1 relaciona os principais documentos (nacionais, estaduais e regionais) analisados na Etapa 1 da pesquisa. Aliado a pesquisa documental, realizou-se pesquisa bibliográfica sobre políticas públicas de turismo no Brasil e na Bahia.

QUADRO 1. Principais documentos para a descrição do aparato institucional das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e na Bahia

Ano	Nível	Documento/Lei	Assunto	Referência
1962	Nacional	Decreto nº 572	Extingue a Comissão Brasileira de Turismo	BRASIL, 1962
1971	Estadual	Lei nº 2.930	Extingue a Secretaria de Assuntos Municipais e Serviços Urbanos – SAMSU	BAHIA, 1971
1973	Nacional	Decreto-lei nº 71.791	Disposição sobre zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo	BRASIL, 1973
1977	Nacional	Lei nº 6.505	Dispõe sobre atividades e serviços turísticos, estabelece condições para funcionamento e fiscalização	BRASIL, 1977
1987	Estadual	Lei nº 4.697	Modifica a estrutura da Administração Pública do Estado da Bahia	BAHIA, 1987
1995	Estadual	Lei nº 6.812	Cria a Secretaria da Cultura e Turismo	BAHIA, 1995
2003	Nacional	Plano nacional	Plano Nacional do Turismo 2003-2007: diretrizes, metas e programas	BRASIL, 2003
2004	Regional	Relatório do Tribunal de Contas da União	Relatório de Avaliação de Programa: Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste	BRASIL, 2004a
2004	Nacional	Mapa de Turismo	Mapa do Turismo Brasileiro 2004	BRASIL, 2004b
2005	Regional	Relatório do Banco do Nordeste	Relatório Final de Projeto: Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste	BNB, 2005
2006	Nacional	Mapa de Turismo	Mapa do Turismo Brasileiro 2006	BRASIL, 2006
2006	Estadual	Lei nº 10.549	Criação da Secretaria de Turismo da Bahia	BAHIA, 2006
2007	Nacional	Plano nacional	Plano Nacional de Turismo 2007-2010	BRASIL, 2007
2007	Estadual	Decreto nº 10.497	Aprova o Regimento da Secretaria de Turismo	BAHIA, 2007
2008	Nacional	Lei nº 11.771	Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo	BRASIL, 2008
2009	Nacional	Mapa de Turismo	Mapa do Turismo Brasileiro 2009	BRASIL, 2009
2010	Nacional	Decreto nº 7.381	Regulamenta a Lei 11.771 sobre a Política Nacional de Turismo	BRASIL, 2010a
2010	Nacional	Avaliação do PRT	Avaliação do Programa de Regionalização do Turismo: resumo executivo	BRASIL, 2010b
2011	Estadual	Plano estadual	Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto 2007/2016.	BAHIA, 2011
2012	Nacional	Relatório de Avaliação Setorial	Avaliação PPA 2008-2011	BRASIL, 2012
2013	Nacional	Plano nacional	Plano Nacional de Turismo 2013-2016: o turismo fazendo muito mais pelo Brasil	BRASIL, 2013a
2013	Nacional	Portaria MTur nº 313	Mapa do Turismo Brasileiro 2013	BRASIL, 2013b
2013	Nacional	Portaria MTur nº 105*	Institui o Programa de Regionalização do Turismo	BRASIL, 2013c
2014	Estadual	Lei nº 12.933	Institui a Política Estadual de Turismo, o Sistema Estadual de Turismo	BAHIA, 2014
2015	Nacional	Portaria MTur nº 205	Critérios de atualização do Mapa de Turismo Brasileiro	BRASIL, 2015 ^a
2015	Nacional	Portaria MTur nº 144**	Categorização dos municípios	BRASIL, 2015b
2016	Nacional	Portaria MTur nº 172	Mapa do Turismo Brasileiro 2016	BRASIL, 2016
2017	Nacional	Mapa de Turismo e Portaria MTur nº 197	Mapa do Turismo Brasileiro 2017	BRASIL, 2017a BRASIL, 2017b
2018	Nacional	Portaria MTur nº 192	Critérios de atualização do Mapa do Turismo Brasileiro	BRASIL, 2018a
2018	Nacional	Plano nacional***	Plano Nacional do Turismo 2018-2022: mais emprego e renda para o Brasil	BRASIL, 2018c
2019	Nacional	Mapa de Turismo, Portaria MTur nº 271	Mapa do Turismo Brasileiro 2019-2021	BRASIL, 2019a BRASIL, 2019c
2019	Nacional	Programa	Programa Investe Turismo	BRASIL, 2019d

Notas: * Sofre alterações com: Portaria nº 161/2016, Portaria nº 119/2016 e Portaria 119/2016

** Sofre alterações com: Portaria nº 30/2018 (BRASIL, 2018b) e Portaria nº 249/2019 (BRASIL, 2019b)

*** Aprovação do plano foi aprovado no decreto nº 9.791/2019 (BRASIL, 2019e)

Na Etapa 2, tendo como base o material do Ministério do Turismo sobre os Mapas de Turismo Brasileiro, construiu-se os mapas no QGIS (Sistema de Coordenadas Geográficas SIRGAS 2000) que pudessem demonstrar as alterações territoriais de 2004 a 2019 no território baiano, utilizando-se da pesquisa documental (BRASIL 2004b, 2006, 2009, 2013b, 2016, 2017a, 2019a).

Na Etapa 3, foram utilizados instrumentos da pesquisa descritiva⁹, representados em tabelas, gráficos e mapas, com o suporte do Excel, *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) e QGIS. Para assim, realizar a Análise dos Componentes Principais, no item 3.2.1 e a Análise de Agrupamento, no item 3.2.2. A Etapa 4, no item 3.3, explica a construção do índice.

3.2.1. Análise dos Componentes Principais (ACP)

A Análise de Componentes Principais (ACP), segundo Santos, Crocco e Simões (2003), Maroco (2003), Johnson e Wichern (2007); Fávero et al., 2009 e Fávero e Belfiore (2015), consiste numa técnica de análise exploratória multivariada que transforma um conjunto de variáveis correlacionadas num conjunto menor de variáveis independentes. Assim, no presente estudo tal técnica auxilia no processo de caracterização dos municípios turísticos litorâneos, observando-se variáveis em torno da explicação do comportamento da atividade turística, fazendo com que surja determinados componentes que permita realizar uma análise mais apurada da área de estudo.

Para Santos, Crocco e Simões (2003, p. 15), é uma técnica que “proporciona uma explicação conjunta da estrutura de dispersão interna (variância e covariância) de um vetor aleatório obtido por meio de combinações lineares das variáveis originais”.

Santos, Crocco e Simões (2003, p. 15) observam que, “formalmente diz-se que uma ACP é uma transformação ortogonal de um conjunto de variáveis correlacionadas (atributos originais) em um conjunto de variáveis não correlacionadas (componentes principais)”. Fávero et al. (2009, p. 236) explicam que “isso significa

⁹ Foram utilizadas medidas de tendência central (média e mediana) e medidas de dispersão (mínimo, máximo, desvio padrão e coeficiente de variação). Ressalta-se que, o coeficiente de variação consiste na relação entre desvio padrão e média e demonstra a homogeneidade do conjunto de dados.

que as variáveis que compõem determinado fator devem ser altamente correlacionadas entre si e fracamente correlacionadas com as variáveis que entram na composição de outro fator qualquer”.

Para Araújo e Coelho (2009), o objetivo da análise é, com determinadas variáveis ($X_1, X_2, \dots, X_p$), encontrar combinações destas para produzir índices ($Z_1, Z_2, \dots, Z_p$) – componentes principais – que sejam não correlacionados na ordem de sua importância, e que descreva a variação nos dados.

Ou seja, representa uma estrutura de dados buscando combinações que sintetizem a distribuição de n indivíduos com p variáveis, sem que seja necessário um modelo apriorístico (SANTOS; CROCCO; SIMÕES, 2003; ARAÚJO; COELHO, 2009). Assim, o primeiro componente principal é então a combinação linear das variáveis $X_1, X_2, \dots, X_p$ (fórmula 01):

$$Z_1 = a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \dots + a_{1p}X_p \quad (01)$$

Assim, a variância de Z_1 , $\text{Var}(Z_1)$, é tão grande quanto possível dada esta restrição sobre as constantes a_{1j} . A restrição é introduzida porque se isto não é feito, então $\text{Var}(Z_1)$ pode ser aumentada fazendo simplesmente crescer qualquer um dos valores a_{1j} (ARAÚJO; COELHO, 2009).

O segundo componente principal (fórmula 02) é escolhido de modo que $\text{Var}(Z_2)$ seja tão grande quanto possível sujeito à restrição de que $a_{21}^2 + a_{22}^2 + \dots + a_{2p}^2 = 1$, e que Z_1 e Z_2 tenham correlação igual a zero para os dados.

$$Z_2 = a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \dots + a_{2p}X_p \quad (02)$$

O terceiro componente principal (fórmula 3) é tal que a $\text{Var}(Z_3)$ seja tão grande quanto possível sujeita à restrição de que $a_{31}^2 + a_{32}^2 + \dots + a_{3p}^2 = 1$, e que Z_3 seja não correlacionada com Z_1 e Z_2 .

$$Z_3 = a_{31}X_1 + a_{32}X_2 + \dots + a_{3p}X_p \quad (03)$$

Neste sentido, os componentes que virão posteriormente continuam sendo definidos da mesma forma, pois considera-se que, se existem p variáveis, poderão existir p componentes principais.

Assim, os componentes principais são calculados de forma que o primeiro componente represente a maior parcela da variância (ou da inércia total) do conjunto de variáveis explicativas; o segundo componente represente a segunda maior parcela e assim consecutivamente (SANTOS; CROCCO; SIMÕES, 2003).

Uma análise de componentes principais envolve encontrar os autovalores de uma matriz de covariâncias amostral (fórmula 04).

$$C = \begin{pmatrix} c_{11} & c_{12} & \cdots & c_{1p} \\ c_{21} & c_{22} & \cdots & c_{2p} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ c_{p1} & c_{p2} & \cdots & c_{pp} \end{pmatrix} \quad (04)$$

As variâncias dos componentes principais são os autovalores da matriz C. Existem p destes autovalores, alguns dos quais podem ser zero, porém autovalores negativos não são possíveis para uma matriz de covariância. Assumindo que os autovalores estão ordenados como $\lambda_1 \geq \lambda_2 \geq \cdots \geq \lambda_p \geq 0$; assim, λ_i corresponde ao i-ésimo componente principal (ARAÚJO; COELHO, 2009).

Uma propriedade importante dos autovalores é que a soma deles é igual à soma dos elementos da diagonal (o traço) da matriz C. Isto é, $\lambda_1 + \lambda_2 + \cdots + \lambda_p = c_{11} + c_{22} + \cdots + c_{pp}$. Porque c_{ii} é a variância de X_i e λ_i é a variância de Z_i , isto significa que, a soma das variâncias dos componentes principais é igual a soma das variâncias das variáveis originais. Portanto, em certo sentido, os componentes principais contam com toda a variação nos dados originais (ARAÚJO; COELHO, 2009).

Para evitar que uma ou duas variáveis tenha indevida influência nos componentes principais, é usual codificar as variáveis $X_1, X_2, \dots, X_p$ para terem médias zero e desvio padrão igual a um no início de uma análise. A matriz C então toma forma (fórmula 05):

$$C = \begin{pmatrix} 1 & c_{12} & \cdots & c_{1p} \\ c_{21} & 1 & \cdots & c_{2p} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ c_{p1} & c_{p2} & \cdots & 1 \end{pmatrix} \quad (05)$$

O QUADRO 2 indica as variáveis analisadas na ACP e as fontes de dados, totalizando 25 variáveis, relacionadas à disposição da atividade turística na localidade, às coberturas de serviços básicos e às características da distribuição populacional.

QUADRO 2. Variáveis utilizadas na análise ACP

N	Vaiáveis	Fonte
1	Quantidade de visitas internacionais	Brasil, 2019a*
2	Quantidade de visitas nacionais	Brasil, 2019a**
3	Arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem	Brasil, 2019a***
4	Quantidade de estabelecimentos formais de hospedagem	Brasil, 2019a****
5	Quantidade de empregos formais em hospedagem	Brasil, 2019a****
6	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: alimentação	IPEA, 2017
7	Quantidade de ocupações na ACT: alimentação	IPEA, 2017
8	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: transporte terrestre	IPEA, 2017
9	Quantidade de ocupações na ACT: transporte terrestre	IPEA, 2017
10	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: transporte aquaviário	IPEA, 2017
11	Quantidade de ocupações na ACT: transporte aquaviário	IPEA, 2017
12	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: transporte aéreo	IPEA, 2017
13	Quantidade de ocupações na ACT: transporte aéreo	IPEA, 2017
14	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: aluguel de transportes	IPEA, 2017
15	Quantidade de ocupações na ACT: aluguel de transportes	IPEA, 2017
16	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: agência de viagem	IPEA, 2017
17	Quantidade de ocupações na ACT: agência de viagem	IPEA, 2017
18	Quantidade de estabelecimentos ativos na ACT: cultura e lazer	IPEA, 2017
19	Quantidade de ocupações na ACT: cultura e lazer	IPEA, 2017
20	% da população em domicílios com abastecimento de água (rede geral)	IBGE, 2010
21	% da população em domicílios com coleta de lixo	IBGE, 2010
22	% da população em domicílios com rede de esgoto	IBGE, 2010
23	% da população em domicílios com energia elétrica	IBGE, 2010
24	Taxa de urbanização	IBGE, 2010
25	Densidade demográfica	IBGE, 2010

Notas: * Base Pesquisa Demanda Internacional, 2017

** Base Pesquisa Demanda Doméstica, 2012

*** Base Secretaria de Receita Federal

**** Base Relação Anual de Informações Sociais – RAIS

A Análise de Componentes Principais é feita sobre a matriz de correlação.

Neste caso, a soma dos termos da diagonal, e, portanto, a soma dos autovalores, é igual a p, o número de variáveis X. Ao rodar a ACP obteve-se 3 componentes, com 87,851% da variância total explicada (APÊNDICE A).

Em seguida foram analisados os resultados da estatística Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) e o teste de esfericidade de Bartlett. Fávero et al. (2009), Fávero e Belfiore (2015) e Passos (2019) observam que, a estatística KMO, cujos valores variam entre 0 e 1, avalia a adequação da amostra quanto ao grau de correlação

parcial entre as variáveis, assim quanto mais perto de 1 mais adequada é a utilização da técnica. O resultado da KMO, dessa rodada inicial foi igual a 0,822 (APÊNDICE B), o que demonstra, segundo os autores, uma boa adequação na utilização da técnica. O nível de significância do teste de esfericidade de Bartlett ($p\text{-value} = 0,000$) conduz à rejeição da hipótese da matriz de correlações ser identitária, evidenciando, que há correlações entre as variáveis.

Fazendo a análise inicial de Comunalidade¹⁰ (APÊNDICE C) com as 25 variáveis foram retirados aqueles que apresentavam o valor de extração inferior a 70% (domicílios com rede de esgoto, estabelecimentos ativos em transporte aquático), ficando assim 23 variáveis.

Rodando a ACP com as 23 variáveis, obteve-se 3 componentes, com boa adequação da técnica (0,813) pelo valor KMO e teste de esfericidade de Bartlett indicando correlação entre as variáveis (TAB. 1), com 91,946% da variância total explicada (APÊNDICE D).

TABELA 1. Resultado final da estatística KMO e do Teste de Esfericidade de Bartlett

Teste de KMO e Bartlett		
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adequação de amostragem.		,813
Teste de esfericidade de Bartlett	Aprox. Qui-quadrado	3700,881
	Gl	253
	Sig.	,000

A análise de Comunalidade com as 23 variáveis (TAB. 2) apresenta valores de extração superiores a 70%.

Extraiu-se os fatores pelo método de rotação ortogonal, que demonstram componentes que não estão correlacionados entre si. Sendo interpretados a partir de suas cargas fatoriais. Utilizou-se assim, o método rotacional ortogonal Varimax, que busca minimizar o número de variáveis que têm altas cargas em um fator, por meio da redistribuição das cargas fatoriais e maximização da variância compartilhada em fatores correspondentes a autovalores mais baixos (FÁVERO et al., 2009; FÁVERO; BELFIORE, 2015).

¹⁰ A análise das comunalidades verifica se alguma variável não compartilha um significativo percentual de variância com os componentes extraídos (FÁVERO; BELFIORE, 2015).

TABELA 2. Distribuição das Comunalidades

Comunalidades		
	Inicial	Extração
Ocupações no setor de alimentação	1,000	,995
Estabelecimentos no setor de alimentação	1,000	,997
Ocupações em transporte terrestre	1,000	,947
Estabelecimentos em transporte terrestre	1,000	,910
Ocupações em transporte aéreo	1,000	,954
Estabelecimentos em transporte aéreo	1,000	,956
Ocupações em cultura e lazer	1,000	,985
Estabelecimentos em cultura e lazer	1,000	,992
Visitantes internacionais	1,000	,925
Visitantes nacionais	1,000	,977
Arrecadação de impostos – hospedagem	1,000	,922
Empregos no setor de hospedagem	1,000	,971
Estabelecimentos no setor de hospedagem	1,000	,818
Domicílios com abastecimento de água	1,000	,838
Domicílios com coleta de lixo	1,000	,867
Taxa de urbanização	1,000	,784
Ocupações em aluguel de transporte	1,000	,981
Estabelecimentos em aluguel de transporte	1,000	,941
Ocupações em transporte aquático	1,000	,881
Domicílios com energia elétrica	1,000	,751
Densidade Demográfica	1,000	,790
Ocupações em agências de viagens	1,000	,971
Estabelecimentos em agências de viagens	1,000	,995

Método de Extração: análise de Componente Principal.

Com base na TAB. 3 nomeou-se os componentes principais: o Componente 1 de “estrutura da atividade turística”, por abarcar os indicadores relacionados às ocupações e estabelecimentos das ACTs (aluguel de transportes, cultura e lazer, alimentação, transporte terrestre, transporte aéreo, transporte aquaviário, agências de viagens) e visitação (nacional e internacional) e densidade demográfica; o Componente 2 de “estrutura básica”, por contemplar indicadores de acesso aos serviços básicos e taxa de urbanização e; o Componente 3 de “setor de hospedagem”, por selecionar três variáveis relacionadas a hospedagem.

TABELA 3. Matriz rotacionada dos componentes

	Componente		
	1	2	3
Estabelecimentos em cultura e lazer	,978	,128	,136
Ocupações em cultura e lazer	,977	,106	,136
Ocupações em aluguel de transporte	,976	,080	,151
Ocupações no setor de alimentação	,968	,101	,218
Estabelecimentos no setor de alimentação	,967	,115	,218
Estabelecimentos em agências de viagens	,954	,106	,272
Ocupações em transporte aéreo	,954	,132	,162
Ocupações em transporte terrestre	,953	,141	,133
Estabelecimentos em transporte aéreo	,940	,108	,248
Visitantes nacionais	,925	,094	,334
Estabelecimentos em transporte terrestre	,910	,234	,168
Estabelecimentos em aluguel de transporte	,893	,217	,311
Ocupações em agências de viagens	,889	,121	,408
Ocupações em transporte aquático	,867	,081	,351
Visitantes internacionais	,855	,082	,432
Densidade Demográfica	,837	,299	-,016
Domicílios com coleta de lixo	,148	,906	,156
Domicílios com abastecimento de água	,161	,900	-,041
Taxa de urbanização	,174	,868	,016
Domicílios com energia elétrica	,051	,859	,105
Arrecadação de impostos – hospedagem	,149	,082	,945
Empregos no setor de hospedagem	,380	,091	,904
Estabelecimentos no setor de hospedagem	,558	,055	,710

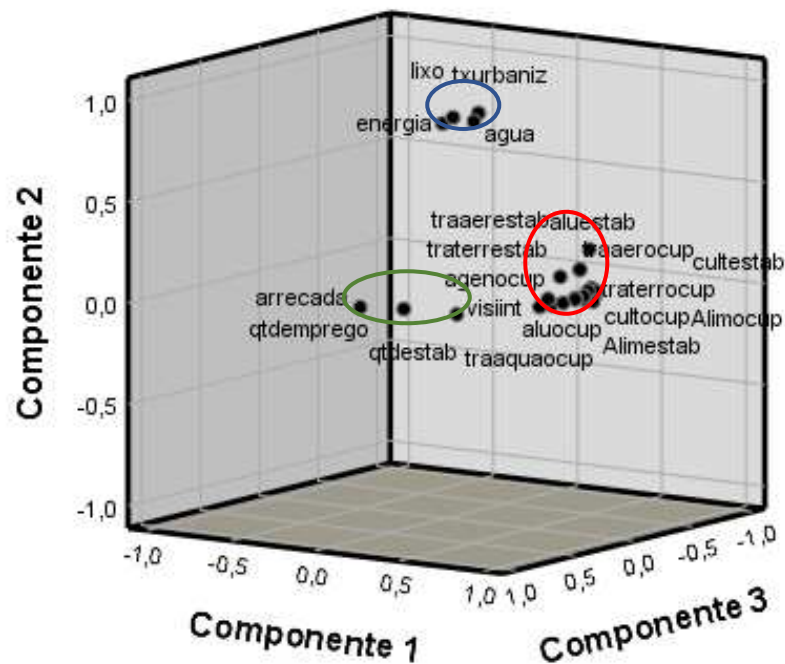
Método de Extração: análise de Componente Principal.

Método de Rotação: Varimax com Normalização de Kaiser.

a. Rotação convergida em 5 iterações.

O GRAF. 1 mostra a posição relativa de cada variável segundo os componentes, com base nas respectivas cargas fatoriais, situando assim o Componente 1 de vermelho, o Componente 2 de azul e o Componente 3 de verde.

GRÁFICO 1. Distribuição da posição relativa de cada variável segundo os componentes



Os componentes são ortogonais entre si, apresentando coeficiente de Pearson igual a zero, conforme demonstra a TAB. 4.

TABELA 4. Coeficiente de correlação de Pearson entre os componentes rotacionados

Correlações				
		Componente 1	Componente 2	Componente 3
Componente 1	Correlação de Pearson	1	,000	,000
	Sig. (2 extremidades)		1,000	1,000
	N	53	53	53
Componente 2	Correlação de Pearson	,000	1	,000
	Sig. (2 extremidades)	1,000		1,000
	N	53	53	53
Componente 3	Correlação de Pearson	,000	,000	1
	Sig. (2 extremidades)	1,000	1,000	
	N	53	53	53

3.2.2. Análise de Agrupamentos

Fávero e Belfiore (2015) e Vidigal (2013) observam que, a análise de agrupamentos, ou análise de *cluster*, busca verificar a existência de comportamentos semelhantes entre observações em relação a determinadas variáveis, criando assim uma quantidade pequena de grupos onde se prevalece a homogeneidade interna e heterogêneos entre si.

Os autores observam que, a aplicação da técnica não apresenta caráter preditivo para observações (casos ou variáveis) não presentes na amostra, pois a inclusão de novas observações no banco de dados necessitará de nova aplicação da técnica, para que sejam redistribuídos os agrupamentos. No caso da análise de municípios turísticos, pela sua dinâmica que pressupõe municípios em constante adaptação para o melhor acolhimento do turista, essa nova análise deverá ocorrer a cada novo mapa, com a nova distribuição territorial, publicado pelo Ministério do Turismo, mesmo considerando o mesmo conjunto de dados.

Na presente pesquisa utilizou-se do esquema de aglomeração hierárquico, com o método de ligação Ward¹¹ e distância euclidiana quadrática (medida de dissimilaridade), tendo como variáveis: i. Componente 1, estrutura da atividade turística; ii. Componente 2, estrutura básica; iii. Componente 3, setor de hospedagem; iv. variável padronizada quilômetros de faixa litorânea (fonte de dados IBGE, 2019) – por indicar uma maior propensão a desenvolver a atividade turística na existência de faixa litorânea. Formou-se 5 grupos, demonstrados no Dendrograma (APÊNDICE E).

Encontrados os grupos, busca-se analisar se os valores de determinada variável métrica apresentam diferenças entre os grupos, para averiguar se a variabilidade entre os grupos é significativamente superior à variabilidade interna de cada grupo (FÁVERO; BELFIORE, 2015). Segundo os autores, o teste *F* da análise de variância de um fator permite formular as seguintes hipóteses: H_0 : a variável em análise apresenta a mesma média em todos os grupos formados; H_1 : a variável em análise apresenta média diferente em pelo menos um dos grupos em relação aos demais.

¹¹ O Ward ou de variância mínima consiste em formar grupos a partir de pares que proporcionem a menor soma dos quadrados, assim, “cada elemento é considerado um conglomerado e então, calcula-se a soma de quadrados dentro de cada conglomerado. Esta soma é o quadrado da distância Euclidiana de cada elemento pertencente ao conglomerado em relação ao correspondente vetor de médias do conglomerado” (VIDIGAL, 2013, p. 10).

Com a estatística F , pode-se identificar as variáveis cujas médias mais se diferem entre os grupos, ou seja, aquelas que contribuem para a formação de pelo menos um dos grupos (maior estatística F).

A partir da TAB. 5, observa-se que, em todas as variáveis analisadas, a hipótese nula foi rejeitada, há pelo menos um grupo que apresenta média estatisticamente diferente dos demais ao nível de significância de 5%. As variáveis que mais contribuíram pela formação de pelo menos um grupo foram: Componente 1 (infraestrutura turística) e Componente 3 (setor de hospedagem).

TABELA 5. Variabilidades entre grupos e dentro dos grupos, estatística F e nível de significância por variável

ANOVA						
		Soma dos Quadrados	Df	Quadrado Médio	F	Sig.
Componente 1	Entre Grupos	49,824	4	12,456	274,771	,000
	Nos grupos	2,176	48	,045		
	Total	52,000	52			
Componente 2	Entre Grupos	30,649	4	7,662	17,226	,000
	Nos grupos	21,351	48	,445		
	Total	52,000	52			
Componente 3	Entre Grupos	49,243	4	12,311	214,315	,000
	Nos grupos	2,757	48	,057		
	Total	52,000	52			
Faixa litorânea	Entre Grupos	36,865	4	9,216	29,230	,000
	Nos grupos	15,135	48	,315		
	Total	52,000	52			

3.3. A construção dos indicadores

Na construção de indicadores, a OMT (2005) recomenda a seguinte sequência: selecionar dimensões prioritárias; definir os indicadores, identificar as fontes de dados, definir procedimentos de seleção, avaliar a viabilidade/aplicação e recompilar e analisar os dados.

Um indicador, segundo OMT (2005), Moura et al. (2005), Braga et al. (2004) e Bossel (1999), constitui-se em instrumento na análise de determinada realidade,

forneendo informações que possam orientar decisões e ações dos atores públicos e privados em todos os níveis da sociedade: vila, cidade, município, microrregiões, estado, região, país, continente e mundo. Assim, indicadores são medidas quantitativas e/ou qualitativas do estado de algo, que permite comparações no tempo e no espaço, proporcionando oportunidades para descobrir novas correlações (BELLEN, 2006; OMT, 2005; BOSSEL, 1999).

Neste sentido, Munasingle e McNeely (1995) observam que convém observar: i. o número de variáveis trabalhadas; ii. a facilidade de medir essas variáveis; iii. a capacidade de generalização; iv. a sua aplicabilidade para diferentes situações e; v. a flexibilidade que permite (pois não se deve congelar o estado atual, mas trazer elementos que permita verificar a evolução de alguns componentes do sistema).

Para Bossel (1999), Braga et al. (2004) e Bellen (2006) os principais requisitos para a definição dos indicadores são: i. ser relevantes, caracterizando a capacidade em traduzir o fenômeno; ii. ser claramente definidos, mensuráveis, compreensíveis e práticos, observando a capacidade de captar o fenômeno; iii. existir disponibilidade de dados, identificando a cobertura e atualidade dos dados; iv. a metodologia para a coleta e o processamento dos dados, bem como para a construção de indicadores, deve ser transparente e padronizada; v. os meios para construção e monitoramento dos indicadores devem estar disponíveis; e vi. o conjunto de indicadores deve ser abrangente e compacto, cobrindo todos os aspectos relevantes.

Assim, da análise exploratória inicial, com a ACP e Análise de agrupamento, nesta etapa foram realizadas as seguintes ações: i. agregou-se as variáveis relacionadas ao setor de transporte (terrestre, aéreo, aquático e aluguel de transporte) porque algumas das categorias não aparecem em alguns dos municípios; ii. agregou-se quantidade de visitantes (nacional e internacional), pois o fluxo de visitantes no estado apresenta-se em torno de 90% de visitantes nacionais; e iii. retirou-se a arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem, pois não se tem coletado a arrecadação nas demais ACTs.

Posteriormente, realizou-se a estandarização dos indicadores para agregação nas respectivas dimensões, levando em consideração a relação (positiva ou negativa) que cada indicador tem com o entorno geral, que no presente estudo refere-se ao conjunto de municípios turísticos litorâneos no estado da Bahia. Sendo que, uma relação positiva (fórmula 06) resulta em melhorias e uma relação negativa

(fórmula 07) em piora (SOUZA; SHIKI; PEREIRA, 2015; WAQUIL et al., 2007), com a seguinte operacionalização:

$$\text{i. relação positiva: } x_{ij} = \frac{x-m}{M-m} \quad (06)$$

$$\text{ii. relação negativa: } x_{ij} = \frac{M-x}{M-m} \quad (07)$$

onde:

x_{ij} = valor da i-ésima variável observada para o j-ésimo município;

x = valor observado de cada indicador;

m = valor mínimo considerado;

M = valor máximo considerado.

As ponderações (a_i) das variáveis foram feitas observando os resultados da ACP para % da variância do Componente (σ^2), % da variância total do modelo (S^2), autovalor do componente (AV) e autovalor da variável explicada pelo Componente (CF) (fórmula 08):

$$a_i = \frac{\sigma^2}{(S^2 AV)} CF \quad (08)$$

Para atribuição dos pesos em cada variável, foi refeita a ACP com as alterações relatadas. Assim, na TAB. 6, encontram-se os elementos utilizados para atribuição dos pesos. Encontrou-se três componentes, com 92,081% da variância total explicada, condizentes com a análise inicialmente realizada, mas considerou-se duas dimensões por acreditar que o componente relacionado aos meios de hospedagem fazia parte de uma dimensão considerada como “Estrutura Turística” (Dimensão 1), representando 78% do índice e outra relacionada a “Estrutura Básica” (Dimensão 2), representando 22% do índice.

TABELA 6. Matriz rotacionada dos componentes para atribuição dos pesos

	Componente			Autovalores
	1	2	3	
Estabelecimentos em cultura e lazer	,973	,129	,180	0,995
Ocupações em cultura e lazer	,970	,107	,184	0,986
Ocupações no setor de transporte	,964	,120	,210	0,988
Ocupações no setor de alimentação	,955	,104	,269	0,994
Estabelecimentos no setor de alimentação	,953	,117	,273	0,996
Estabelecimentos em agências de viagens	,935	,110	,328	0,994
Estabelecimentos no setor de transporte	,899	,218	,310	0,951
Total de visitantes	,897	,099	,407	0,979
Densidade Demográfica	,858	,294	-,016	0,822
Ocupações em agências de viagens	,856	,125	,482	0,981
Domicílios com coleta de lixo	,133	,908	,178	0,874
Domicílios com abastecimento de água	,172	,901	-,066	0,845
Taxa de urbanização	,178	,866	,010	0,782
Domicílios com energia elétrica	,038	,862	,111	0,757
Ocupações no setor de hospedagem	,349	,101	,864	0,879
Estabelecimentos no setor de hospedagem	,489	,066	,816	0,909
Autovalores	10,786	2,869	1,077	
% Variância	67,414	17,933	6,733	

Com base no exposto, o QUADRO 3 demonstra dimensões analisadas, as variáveis, os pesos e as referidas relações.

QUADRO 3. Dimensões e indicadores analisados

(continua)

Dimensões	Indicadores	Variáveis	Relação	Peso
Estrutura Turística	Hospedagem	Estabelecimentos no setor de hospedagem	Positiva	0,062
		Ocupações no setor de hospedagem		0,060
	Alimentação	Estabelecimentos no setor de alimentação	Positiva	0,068
		Ocupações no setor de alimentação		0,067
	Transporte	∑ estabelecimentos do setor de transporte	Positiva	0,065
		∑ ocupações do setor de transporte		0,067
	Agências de viagem	Estabelecimentos em agências de viagem	Positiva	0,067
		Ocupações em agências de viagem		0,067

QUADRO 3. Dimensões e indicadores analisados

(conclusão)

Dimensões	Indicadores	Variáveis	Relação	Peso
Estrutura Turística	Cultura e Lazer	Estabelecimentos em cultura e lazer	Positiva	0,068
		Ocupações em cultura e lazer		0,067
	Visitantes	$\sum$ visitantes nacionais e internacionais	Positiva	0,066
	Densidade Demográfica	Relação entre população e superfície do território	Positiva	0,056
	TOTAL			0,780
Estrutura Básica	Domicílios com abastecimento de água	% da população em domicílios com abastecimento de água (rede geral)	Positiva	0,057
	Domicílios com coleta de lixo	% da população em domicílios com coleta de lixo	Positiva	0,059
	Domicílios com energia elétrica	% da população em domicílios com energia elétrica	Positiva	0,051
	Taxa de urbanização	% da população urbana em relação a população total	Positiva	0,050
	TOTAL			0,220

E assim, o Índice Estrutural do Turismo (*IET*) é dado pelo produto do peso da variável (a_i) e do valor da variável observada (x_{ij}) (fórmula 09)

$$IET = \sum a_i x_{ij} \quad (09)$$

Transformou-se os indicadores selecionados, do conjunto de municípios turísticos, em índices (APÊNDICE F), cujos valores passaram a variar entre 0 e 1, sendo que, os valores mais elevados IET indicarão melhores condições estruturais.

3.4. Considerações

A área de estudo concentra-se numa região, que historicamente, apresenta-se como de grande movimentação de pessoas, o litoral, que vem sendo estruturado para receber visitantes.

Utilizou-se para a análise quatro etapas de pesquisa, partindo de uma visão mais geral da composição do território turístico no Brasil e Bahia, para então focar nas zonas turísticas litorâneas. A primeira etapa de caráter documental, bibliográfica e

descritiva, situa a formação institucional das políticas públicas de turismo no Brasil e na Bahia, que faz parte da construção do próximo capítulo; a segunda etapa, utiliza o instrumental da construção de mapas (QGis) e analisa as alterações territoriais, importante instrumento para demonstrar as modificações no território, principalmente com as inclusões e exclusões de municípios; a terceira etapa, utiliza as técnicas multivariadas, Análise dos Componentes Principais e Análise de agrupamento, para explorar as variáveis e conhecer o comportamento delas; assim, extraiu-se três componentes estruturais, para realizar o agrupamento dos municípios e entendê-los enquanto conjunto de lugares. Ressalta-se que, a ACP permitiu dimensionar as variáveis e entendê-las para assim construir o Índice Estrutural do Turismo (quarta etapa).

Dos estudos encontrados no debate sobre regionalização do turismo, observa-se que, a base metodológica foi a pesquisa qualitativa, tendo como instrumental a pesquisa descritiva, a pesquisa documental, a entrevista e a pesquisa bibliográfica; diferenciando-se, sobretudo, do que se propõe nesta tese.

Registra-se que, uma das principais dificuldades em pesquisas sobre turismo relaciona-se a natureza e atualização dos dados, e no nível municipal, essa realidade se agrava. Assim, a tese além de trabalhar com dados de três fontes de informações (Ministério do Turismo, Extrator IPEA e IBGE), encontrou dificuldades com a base temporal.

4. O TURISMO NO ESTADO DA BAHIA: o aparato institucional

Este capítulo situa as políticas públicas de turismo no âmbito nacional e descreve o aparato institucional da Bahia. Neste sentido, ressalta-se que, políticas públicas são instrumentos utilizados pelo governo para validar seus programas e ações. As ações pensadas pela administração pública levam em consideração as diversas realidades territoriais, a integração nos diferentes níveis de governo, bem como no sistema de monitoramento, controle e avaliação (MATTEO et al., 2013).

Sendo assim, as políticas públicas constituem-se como um processo criativo e intelectual, de longo prazo, que se traduz como uma grande imagem (*big picture*) do que se pretende alcançar (GOELDNER; RITCHIE, 2009). Hall e Jenkins (2004) reafirma essa ideia de processo colocada por Goeldner e Ritchie, pois as políticas públicas são formuladas e implementadas em ambientes dinâmicos e complexos, com decisões, ações, interações, reações e *feedback*.

As políticas públicas variam conforme o ambiente político, os valores, as ideologias, a distribuição do poder, os quadros institucionais e os processos decisórios (SOUZA, 2006; HALL; JENKINS, 2004). Silva (2013a) observa que, as políticas públicas se diferenciam em relação a sua matéria de tratamento, que a definirá enquanto política setorial específica, sendo que, a abrangência vai variar de acordo com a natureza da ação e a cobertura espacial requerida (conjunto de municípios ou área determinada de um único município).

Assim, as políticas públicas no turismo consistem em ações para melhorar a competitividade da atividade, aperfeiçoar o entendimento dos direitos de propriedade, permitir aos planejadores levar em consideração as externalidades, proporcionar benefícios públicos amplamente disponíveis, reduzir riscos e incertezas, apoiar projetos com elevados custos e que envolvem novas tecnologias, além de proporcionar a capacitação e informações adequadas (HALL; JENKINS, 2004).

Goeldner e Ritche (2009) resume seis funções da política de turismo: i. define as regras do jogo – os termos em que os operadores turísticos devem funcionar; ii. estabelece atividades e comportamentos aceitáveis para os visitantes; iii. fornece uma direção e orientação comum para os *tourism stakeholders* de uma destinação turística; iv. facilita o consenso em torno de estratégias e objetivos

específicos para um determinado destino; v. fornece um quadro de discussão, entre os segmentos públicos e privados, sobre os papéis e as contribuições do setor de turismo para a economia e para a sociedade em geral; vi. permite a interação do turismo de forma mais eficaz com outros setores da economia.

Para a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001, p. 158) há duas complexidades na política turística: a variedade de subsetores e a heterogeneidade. A primeira “complica a tomada de decisões gerais, pois cada subsetor tem problemas diferentes e específicos”; e a segunda, “gera maiores problemas para as administrações públicas em função da coordenação do mercado”.

Neste contexto, a OMT (2001, p. 159) chama a atenção para o objetivo da política pública voltada ao turismo que não deve ser “exclusivamente promocional (estratégia de comercialização ofensiva, aumento do número de visitantes) nem meramente genérico (contribuir para a renda e bem-estar dos moradores), pois este último é o objetivo final de toda política pública”.

4.1. A Política Pública de Turismo no Brasil

Ao analisar o arcabouço institucional, utiliza-se, inicialmente, o trabalho de Solha (2005) como base, que divide as políticas públicas nacionais nos três primeiros períodos aqui analisados e acrescenta-se o quarto período, sendo assim caracterizados: primeiro período, de 1930 a 1969, com as primeiras experiências de institucionalização; segundo período, de 1970 a 1989, com o incremento das ações institucionais; terceiro período, de 1990 a 2002, com os desafios da gestão pública do turismo, pois além da criação de instituições, têm-se recursos financeiros disponíveis, e; quarto período, de 2003 a 2019, com a busca de descentralização da gestão e a consolidação das instituições, conforme QUADRO 4.

A partir de 2020 inicia-se um novo período para o setor por conta da pandemia relacionada a COVID-19, afetando sobremaneira a atividade e exigindo da governança ações e planejamento para uma retomada segura da atividade. Constitui-se assim, um novo corte analítico, que não compõe a análise da presente tese.

QUADRO 4. Criação de instituições voltadas para o turismo no Brasil

Período	Ano	Instituições
Primeiro período (1930 – 1969)	1939	Divisão do Turismo (Decreto-lei nº1.915) - extinta em 1946 Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP)
	1958	Comissão Brasileira de Turismo (COMBRATUR) (Decreto nº 44.863) – extinta em 1962
	1966	Conselho Nacional de Turismo (CNTur) – extinto em 1991 Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR)
Segundo período (1970 – 1989)	1971	Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR) – decreto-lei 1.191
	1973	Disposição sobre zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo
	1974	Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR) Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM) Fundo de Investimento Setorial (FISSET)
	1977	Disposição de atividades e serviços turísticos
	Década de 1980	No Nordeste: Política de Megaprojetos: - Projeto Parque das Dunas – Via Costeira (RN) - Projeto Cabo Branco (PB) - Projeto Costa Dourada (PE e AL) - Projeto Linha Verde (BA)
	1988	Promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil.
Terceiro período (1990 – 2002)	1991	EMBRATUR passa a Instituto Brasileiro de Turismo
	1992	Ministério da Indústria, Comércio e Turismo Plano Nacional de Turismo: - Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE) - Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) - Programa Nacional de Ecoturismo - Programa de Formação Profissional no Setor Turístico
	1998	Ministério do Esporte e Turismo
Quarto período (2003 – 2019)	2003	Ministério do Turismo CNTur reativado
	2003-2007	Plano Nacional de Turismo
	2003-2006	Plano Aquarela (1ª edição)
	2004	Programa de Regionalização do Turismo (PRT): - Mapa de Turismo Brasileiro (2004, 2006, 2009, 2013, 2016, 2017, 2019)
	2005	Plano Cores
	2007-2010	Plano Nacional de Turismo
	2007-2010	Plano Aquarela (2ª edição)
	2008	Lei Geral do Turismo (lei nº 11.771)
	2010	Sistema Nacional de Turismo (lei nº 7.381)
	2011-2020	Plano Aquarela (3ª edição)
	2013-2016	Plano Nacional de Turismo
	2018-2020	Plano Nacional de Turismo
	2019	Programa Investe Turismo

Fonte: Elaborado com base em Beni (2019); Gurgel (2019); Brasil (2019d; 2018c; 2008, 2007); Souza, Noia e Pinheiro (2017); Lima, Irving e Abreu (2017); Carvalho (2016); Carvalho (2014); Duda e Araújo (2014); Frattucci; Schwantes; Maia (2014); IPEA (2012); Galdino e Costa (2011); Góis (2009); Solha (2005); Bursztyn (2005); Dias (2003).

Observa-se no QUADRO 4 que, no primeiro período¹², as políticas nacionais tinham caráter pontual, mas incipiente e com diretrizes e/ou estratégias desarticuladas e isoladas, incentivando e regulamentando empresas turísticas de agenciamento, hospedagem e transporte nos principais centros econômicos do país, no intuito de atrair brasileiros e estrangeiros para investir nas atividades de negócios e lazer (SILVA et al., 2020; BENI, 2019; CARVALHO, 2016; SANTOS, 2013).

Das instituições criadas nesse primeiro período, a EMBRATUR sobreviveu até os dias atuais, sendo constituída com diversas roupagens, sofrendo assim adequações nos períodos vindouros. E o Conselho Nacional de Turismo, extinto na década de 1990, retorna em 2003, com um importante papel de auxiliar na descentralização da política de turismo no país.

Segundo Carvalho (2016), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2012) e Bursztyn (2005), observa-se nesse primeiro período, pela primeira vez os dispositivos legais que permitem identificar a gênese da Política Nacional de Turismo.

No segundo período, de 1970 a 1989, observa-se a criação de regulamentações com o intuito de demarcar o que se considera turístico (através de leis e decretos), e a criação do aparato institucional para o financiamento do desenvolvimento da atividade (FUNGETUR¹³, FINOR, FINAM, Fiset).

Na década de 1980 foram poucos os avanços na discussão de turismo na esfera pública, pois se vivia momentos desfavoráveis na economia, também denominada de década perdida (CARVALHO, 2016). Mas, na questão regional, segundo Silva (2013a, p. 95), destaca a implementação de projetos estruturantes, que reconfiguram o território nacional:

[...] ficou restrita basicamente à implementação de grandes projetos industriais [também chamados de projetos estruturantes] – metalúrgicos, petroquímicos, energéticos etc. –, projetos estes que reconfiguraram o território nacional. Já as agências regionais se limitavam a apresentar planos que não saíam do papel e a distribuírem incentivos fiscais entre grupos econômicos dominantes do cenário local e nacional.

¹² É deste período, a criação do Ministério do Planejamento (1962), no governo de João Goulart, tendo como ministro, o economista Celso Furtado (SILVA, 2013a). O autor ressalta que, “a principal ação prática no sentido de reorganização do espaço econômico regional e sua integração nacional de modo mais equilibrado havia ocorrido pouco antes, ainda no governo do presidente Juscelino Kubitschek, com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em 1959. A Sudene surgiu como estrutura estatal organizada para coordenar um projeto de desenvolvimento do Nordeste, região com maiores índices de pobreza e carências sociais do país” (SILVA, 2013a, p. 94).

¹³ FUNGETUR é o primeiro fundo para financiar o desenvolvimento do turismo, criado no contexto do Plano de Metas e Bases para Ação do Governo (primeiro plano econômico governamental a contemplar o turismo), no governo Médici (DIAS, 2003).

Duda e Araújo (2014) destacam, no Nordeste, a Política de Megaprojetos, que tinha o intuito de atrair equipamentos turísticos, principalmente da rede hoteleira, através de incentivos fiscais e financeiros concedidos pelo governo dos respectivos estados. Surgem os projetos: Parque das Dunas – Via Costeira (RN), Cabo Branco (PB), Costa Dourada (PE e AL) e Linha Verde (BA).

Nesse período, mesmo com poucos avanços na expansão das políticas de turismo, começa a articulação entre turismo e as questões ambientais, assim, em 1981 é estabelecida a Política Nacional de Meio Ambiente e em 1987 a EMBRATUR lança ações para o turismo ecológico (BENI, 2019; GÓIS, 2009).

Em 1988, a Constituição da República Federativa do Brasil estabelece que as unidades federativas deverão promover e incentivar a atividade turística como fator de desenvolvimento social e econômico, acrescentando papel importante ao município e à autonomia destes por meio da descentralização político-administrativa (BENI, 2019; LIMA; IRVING; ABREU, 2017; SANTOS, A., 2017).

Assim, diante das transformações geopolíticas mundiais, no período subsequente, surge uma ampla discussão sobre descentralização¹⁴ e o papel do Estado no território nacional (SILVA, 2013b). Então, de 1990 a 2002¹⁵, tem-se avanços na institucionalização das políticas públicas, mas não na participação dos atores na formulação das políticas. Ganha-se uma formatação das políticas públicas nacionais com programas e ações voltados, principalmente, para infraestrutura básica.

Em 1992, criou-se o Ministério da Indústria, Comércio e Turismo (CARVALHO, 2014) e, a EMBRATUR lançou o Plano Nacional de Turismo, buscando uma mudança na concepção de planejamento do turismo, sustentando-se em cinco grandes estratégias: a implantação de infraestrutura básica e turística; a capacitação

¹⁴ Sobre a perspectiva de descentralização, Coutinho (2016, p. 7) observa que, “as transformações decorridas por meio das medidas descentralizadoras é um resultado de um lado da pressão societária reivindicando seus direitos e de outro lado política, buscando apoio para suas bases. O resultado disto é uma disputa de elites políticas no âmbito local”, o que leva a uma “descentralização com diversos níveis de governos centralizados”. Além disso, a autora ressalta que o Banco Mundial e o BID passaram a cobrar “[...] a descentralização das políticas e maior participação comunitária como requisitos para a aprovação de recursos, condicionando mais uma vez, suas ações que promulgam ser descentralizadas a continuar obedecendo a uma lógica centralizada” (COUTINHO, 2016, p. 7).

¹⁵ Neste período, a EMBRATUR é intitulada como Instituto Brasileiro de Turismo e transformada em autarquia especial vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Regional da Presidência da República (DIAS, 2003), assumindo assim, a Política Nacional de Turismo que compreendia as seguintes finalidades: “democratizar o acesso ao turismo nacional; reduzir as disparidades econômicas regionais mediante a oferta de emprego e melhor distribuição da renda; e aumentar os fluxos turísticos, a taxa de permanência e o gasto médio do turista estrangeiro no país” (BORSZTYN, 2005, p. 56). Ainda segundo o autor, a EMBRATUR inicia o processo de descentralização da gestão.

de recursos humanos; a modernização da legislação; a descentralização da gestão do turismo e; a promoção do turismo no país e no exterior (CARVALHO, 2016). Os principais programas desenvolvidos foram: em 1994, o Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE), e em 1996, o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) (CARVALHO, 2016; DIAS, 2003).

Cabe ressaltar que, a gênese do processo de regionalização está no Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), inspirada nas propostas e instrumentos da OMT, tem como foco o município, com o intuito de descentralizar as ações de planejamento e disseminar informações sobre planejamento, governança e cooperação institucional (VIRGÍNIO; FERREIRA, 2013; SANTOS, 2013). Segundo Brasil (2010b, p. 13) “o intuito era o de fortalecer os municípios, fossem eles classificados como ‘turísticos’ ou de ‘potencial turístico’ pelo Relatório de Informações Turísticas (Rintur)”.

Os princípios gerais do PNMT eram:

[...] descentralização, a sustentabilidade, as parcerias, a mobilização e a capacitação. O programa buscava, entre suas ações e objetivos, criar comitês estaduais, estimular instituições públicas e privadas, conscientizar e sensibilizar a sociedade para a importância do turismo como instrumento de crescimento econômico, geração de emprego, melhora de qualidade de vida da população e de preservação de seu patrimônio natural e cultural (SANTOS, 2013, p. 150).

Quanto ao Plano Nacional de Turismo em si, segundo Carvalho (2016) e Bursztyn (2005), foi elaborado um plano consistente, mas que pouco saiu do papel, tendo no PRODETUR, que foi ancorado financeiramente pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), algumas ações concretamente implementadas.

No quarto período, tem-se a criação do Ministério do Turismo (MTur), em 2003, que representou um marco institucional relevante para o setor, que passou a ser entendido como prioritário no plano governamental (BENI, 2019; LIMA; IRVING; ABREU, 2017). O MTur foi composto pela: Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo e Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR, tendo cada uma dessas três macroestruturas institucionais, funções distintas e não sobrepostas (BRASIL, 2007).

Ainda em 2003, o CNTur foi efetivamente reativado, como órgão colegiado de assessoramento direto do MTur, constituindo uma estrutura básica para:

apresentar diretrizes para formulação do Plano Nacional de Turismo; prestar assessoria na avaliação da política; fiscalizar a aplicação da legislação da área e contribuir para o seu aperfeiçoamento; atuar na construção de uma política de turismo mais democrática, com foco na geração de renda e na redução das desigualdades; construir estratégias para desenvolvimento do turismo interno e atração de turismo no exterior; e trabalhar visando à sustentabilidade ambiental, social e cultural (IPEA, 2012).

Realizou-se, assim, o PNT 2003-2007, com metas de geração de novos empregos e ocupações, aumento do número de turistas internacionais e nacionais, e ampliação da oferta turística brasileira (BRASIL, 2003). Para o Ministério do Turismo, o desafio deste PNT era conceber uma gestão descentralizada e participativa, num sistema de gestão composto pelo próprio ministério, pelo CNTur, pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo, atingindo, em última instância, o município (estava prevista a criação de conselhos municipais de turismo).

Brasil (2010b, p. 42) observa que,

À época, a Organização Mundial do Turismo –OMT sinalizava para uma tendência de estruturação do turismo por meio de regiões, com a valorização dos municípios, que poderiam trabalhar e crescer conjuntamente, agregando valor ao potencial turístico existente. Seria a melhor alternativa para abranger tão grande território nacional. Além disso, alguns Estados brasileiros, como Rio Grande do Sul, Ceará, Bahia, Minas Gerais e São Paulo já estavam avançando numa estratégia de criação de circuitos e polos turísticos. O Brasil se preparava para assumir uma política nacional de base territorial.

Em 2004, o Ministério do Turismo lançou o Programa de Regionalização do Turismo com o objetivo de (BRASIL, 2013c): mobilizar e articular os programas e ações para uma abordagem territorial e descentralizada; estabelecer critérios e parâmetros para a definição e categorização dos municípios e das regiões turísticas, de modo a gerar indicadores de processos, resultados e desempenho como ferramentas de apoio à tomada de decisão técnica e política; promover a integração e o fortalecimento das instâncias de governança estadual, regional e municipal; incentivar e apoiar a formulação e a gestão de planos turísticos; prover os meios para qualificar os profissionais e serviços; fomentar o empreendedorismo e, a captação e promoção de investidores; identificar as necessidades de infraestrutura dos estados, regiões e municípios e articular sua priorização com áreas setoriais e; estabelecer

critérios para ampliação do uso de editais de seleção pública, na escolha de projetos para a destinação de recursos públicos do orçamento.

As estratégias de implementação do PRT foram (BRASIL, 2013b; BRASIL, 2013c): o mapeamento, com identificação de regiões e municípios turísticos; o diagnóstico, para identificar o estágio de desenvolvimento turístico das regiões e municípios; a categorização, para subsidiar as decisões na gestão pública, orientando a elaboração e implementação de políticas específicas para cada categoria; a formação (processo de capacitação); o fomento, com o apoio ao desenvolvimento das regiões e municípios; a comunicação, que fortalece o processo de informação; e o monitoramento, avaliando constantemente o PRT.

Tem-se assim, o Mapa do Turismo Brasileiro como um dos instrumentos do PRT, com foco na gestão (compartilhada, descentralizada, coordenada e integrada), estruturação e produção do turismo (BRASIL, 2013a; BRASIL, 2013c). Segundo Brasil (2018a, p. 528),

[...] o Mapa de Turismo Brasileiro é um instrumento de orientação para a atuação do Ministério do Turismo no desenvolvimento das políticas públicas setoriais e locais, nos territórios nele identificados, tendo como foco a gestão, estruturação e promoção do turismo, de forma regionalizada e descentralizada [...]

Em relação a definição das regiões turísticas, o Ministério do Turismo utilizou como critérios de caracterização: a oferta turística; as características similares ou complementares que identifiquem os municípios, como identidade histórica, cultural, econômica ou geográfica; ser limitrofes (BRASIL, 2013a).

Santos (2013, p. 188) observa que, “[...] de modo geral, essas novas regiões foram identificadas pelo Ministério do Turismo (MTur) por meio de oficinas de planejamento e definições de estratégias para implementação do Programa de Regionalização, realizadas nas unidades da federação”.

Com base nisso, constatou-se que a integração de municípios em uma região turística seria o melhor formato, pois significava olhar o território não apenas por suas características históricas, ambientais e culturais locais, mas ampliar a visão para perceber essas características inter-relacionadas e interdependentes com outras localidades (BRASIL, 2007).

Nesse formato, Santos (2013, p. 168) observa que os municípios e órgãos regionais de turismo precisam:

[...] definir claramente qual o nível de interesse que o turismo assume nos seus planos de governo e, assim, na elaboração dos planos turísticos regionais e municipais, focalizar a organização territorial, a qualificação e a catalogação dos equipamentos e serviços turísticos e a realização de eventos. Esses fatores são determinantes para o sucesso dos programas de promoção e fixação de investimentos na região, garantindo a articulação entre as municipalidades e os organismos centrais, nomeadamente na transmissão das necessidades e limitações com que os agentes econômicos – públicos e privados – se confrontam localmente na implementação de estratégias.

Contemplando as ações estabelecidas no PNT, com o intuito de trabalhar a promoção do turismo internacional, ocorre a primeira edição do Plano Aquarela (2003-2006), que fazia parte do Plano de Marketing Internacional do Turismo (GALDINO; COSTA, 2011). A segunda edição do Plano Aquarela contemplou o período de 2007-2010; assim, visando o aprimoramento e o envolvimento, a terceira edição do Plano Aquarela foi lançado com previsão para até 2020.

Para a promoção do turismo em âmbito nacional, em 2005 foi lançado o Plano Cores, utilizando a mesma metodologia de avaliação do Plano Aquarela (GALDINO; COSTA, 2011).

No processo de evolução das políticas públicas de turismo, o PNT 2007-2010 procurou dar continuidade às ações e programas voltados para uma gestão descentralizada e trouxe uma ênfase ainda maior na associação entre turismo e inclusão, propondo como metas o aumento das viagens domésticas, com a inclusão de novos turistas nacionais; a criação de emprego e ocupação, com novos investimentos e novas oportunidades de qualificação profissional; a qualificação dos destinos turísticos, com novos destinos e novos segmentos; a geração de divisas, com a inclusão de novos turistas internacionais (BRASIL, 2007).

Nesse PNT, propõe-se a identificação de destinos indutores, que segundo Santos (2013, p. 69, grifo nosso),

[...] significa que **esses destinos serão priorizados** para receber investimentos técnicos e financeiros do Ministério do Turismo e serão o foco de articulação e busca de parcerias com outros ministérios e instituições. Esses **destinos indutores terão a responsabilidade de propagar o desenvolvimento nos roteiros dos quais fazem parte** e, conseqüentemente, nas regiões turísticas por que perpassam, ou seja, são aqueles **capazes de atrair e/ou distribuir significativos números de turistas para seu entorno**.

O autor chama a atenção para o fato de parecer não haver compreensão desse processo de indução. E, enfatiza que,

[...] é inaceitável que as políticas públicas de identificação desses destinos indutores, implementadas em diferentes partes do Brasil pelo Ministério do Turismo, continuem a não proporcionar condições favoráveis para todas as regiões dos Estados e, assim, não contemplem as diversidades regionais, excluindo do projeto cidades com relevantes potencialidades turísticas.

Ressalta ainda a necessidade de se “[...] pensar nas curtas distâncias dos atrativos de municípios, em bons meios e vias de transporte para facilitar a circulação de turistas e moradores locais e investimentos em segurança e infraestrutura de receptividade urbana” (SANTOS, 2013, p. 70).

Em 2008, a lei conhecida como Lei Geral do Turismo, dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, definindo as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, além de disciplinar sobre a prestação de serviços turísticos, o cadastro, a classificação e a fiscalização dos prestadores de serviços turísticos (BRASIL, 2008).

Em 2010, Carvalho (2016) cita importantes ações para o turismo ambiental: autorização para União contratar operação de crédito externo destinado a financiar o Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (Proecotur); instituição da Lei da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental (lei nº 10.165/2010); decreto nº 3.683/2010 que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins, mecanismo de formulação e aplicação.

O decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010 (BRASIL, 2010a), regulamenta a Lei 11.771/2008, que estabelece normas sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do governo federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, dispõe sobre o Plano Nacional de Turismo – PNT, institui o Sistema Nacional de Turismo, define o Comitê Interministerial da Facilitação Turística, dispõe sobre o fomento de atividades turísticas com suporte financeiro do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR¹⁶), dentre outras especificações.

¹⁶ O FUNGETUR observará os seguintes princípios: priorizar os micro e pequenos empreendimentos; beneficiar as regiões de maior desenvolvimento socioeconômico; promover a inclusão social pelo crescimento da oferta de trabalho e melhor distribuição de renda; estimular a criação de novos produtos turísticos; e beneficiar os projetos turísticos que priorizem a prática do desenvolvimento ambiental sustentável (BRASIL, 2010a).

Em 2010, com a mudança de governo, o Ministério do Turismo propôs uma nova atualização da PNT 2007-2010 que previa 65 municípios indutores para 135 municípios (FRATUCCI; SCHWANTES; MAIA, 2014). Mas, não foi apresentado um plano nacional de turismo, o que gerou, segundo Fratucci, Schwantes e Maia (2014, uma espécie de vácuo nas ações e projetos do Ministério do Turismo.

Somente a partir do PNT 2013-2016 que são apresentadas orientações estratégicas para o desenvolvimento da atividade no país (MATTEO et al., 2013), com diretrizes, programas e projetos atualizados e institucionalizados.

O PNT 2013-2016 teve como principais desafios os megaeventos que se propôs a cobrir, como a Copa das Confederações (2013), a Jornada Mundial da Juventude Católica (2013), a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos (2016). Teve como insumo básico o Documento Referencial – Turismo no Brasil 2011-2014, apresentando as seguintes diretrizes: “a participação e o diálogo com a sociedade; a geração de oportunidades de emprego e empreendedorismo; o incentivo à inovação e ao conhecimento, e a regionalização como abordagem territorial e institucional para o planejamento” (BRASIL, 2013a, p. 8), com o intuito de “preparar o turismo brasileiro para os megaeventos; incrementar a geração de divisas e a chegada de turistas estrangeiros; incentivar o brasileiro a viajar pelo Brasil; e melhorar a qualidade e aumentar a competitividade do turismo brasileiro” (BRASIL, 2013a, p. 64). Ressalta-se a inclusão da sustentabilidade nas estratégias do turismo.

Na sequência, o Plano Nacional de Turismo 2018-2022 coloca como principais estratégias a continuidade e fortalecimento da gestão descentralizada, o fortalecimento do Sistema Nacional de Turismo, o estímulo à formação de redes e parcerias para a gestão do turismo e o incentivo à gestão compartilhada dos recursos. Estabelece, assim, as seguintes diretrizes: fortalecimento da regionalização; melhoria da qualidade e competitividade; incentivo à inovação; e promoção da sustentabilidade. Com cinco linhas de atuação: ordenamento, gestão e monitoramento; estruturação do turismo brasileiro; formalização e qualificação no turismo; incentivo ao turismo responsável; e marketing e apoio à comercialização (BRASIL, 2018c).

O Ministério do Turismo lança, em 2019, o Programa Investe Turismo desenvolvido em parceria com EMBRATUR e SEBRAE com o intuito de aumentar a qualidade da oferta turística em 30 rotas estratégicas, composta por 158 municípios (BRASIL, 2019d; GURGEL, 2019).

As ações nas rotas terão quatro linhas de atuação: fortalecimento da governança; melhoria dos serviços e atrativos turísticos; atração de investimentos e apoio ao acesso a serviços financeiros; e marketing turístico e apoio à comercialização (BRASIL, 2019d).

Segundo Brasil (2019d), as rotas foram definidas com os seguintes critérios: i. foram compostas apenas por destinos que estão no Mapa Brasileiro do Turismo, com categorias A, B ou C – excepcionalmente com a categoria D; ii. foram considerados apenas destinos já promovidos em âmbito nacional pelo Ministério do Turismo; iii. cada Unidade da Federação (UF) foi incluída em, no máximo, uma rota; iv. a Rota Turística possui, obrigatoriamente, pelo menos um destino turístico consolidado no mercado internacional.

Observando a evolução das políticas públicas de turismo no Brasil, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2018c) ressalta um processo de aprimoramento e amadurecimento no âmbito legal normativo do setor, principalmente na institucionalização das instâncias de governança regionais e municipais. Porém alerta que no processo de avaliação da PNT poucos cumprem o papel de forma eficiente.

Analisando os períodos propostos, observa-se, utilizando-se Beni (2019) e Boullón (2005), uma inconsistência de vínculo e encaminhamentos dos órgãos oficiais de turismo. Beni (2019) ressalta que essa inconsistência, se reproduziu, em maior ou menor escala, nos estados e municípios, pois vivenciaram diversas concepções, extinções e recriações de organismos direcionados à atividade turística. Para Boullón (2005, p. 85), “[...] agrega-se a falta de definição das áreas técnicas em que têm de atuar e dos tipos de ação que devem realizar em cada uma delas. Isso se traduz em esquemas operacionais que se contradizem [...]”.

Outra problemática, levantada por Boullón (2005, p. 22) refere-se ao processo de informação no nível municipal. O autor aponta que, muitos municípios não possuem sequer plano turístico local. Assim,

A falta de informação condiciona os planejadores das repartições centrais e os obriga a manter suas propostas num **nível elevado de generalidade**, se procuram evitar a improvisação ou as recomendações com pouca fundamentação. Por isso, quando querem passar do nível enunciativo para a formulação de programas com a correspondente identificação de projetos, geralmente fracassam. Por outro lado, tampouco os planejadores em nível nacional se preocupam em exigir informação dos estados (ou províncias) ou dos municípios, porque sabem que suas bases administrativas e técnicas também estão igualmente mal informada como o poder central, pois como

não são consultadas não se aperfeiçoam: outro **círculo vicioso** (BOULLÓN, 2005, p. 22, grifo nosso).

Boullón (2005) chama a atenção para a necessidade do município se munir de informações relacionadas a atividade para auxiliar no processo de planejamento e na tomada de decisão.

4.2. A Política Pública de Turismo na Bahia

Levando em consideração os períodos relacionados por Solha (2005) quando analisa as políticas públicas de turismo para o Brasil, dividir-se-á a evolução das políticas públicas de turismo da Bahia nesses quatro períodos (QUADRO 5) distribuídos no item anterior.

QUADRO 5. Criação de instituições voltadas para o turismo na Bahia

Período	Ano	Instituições
Primeiro período (1930 - 1969)	1953	Conselho de Turismo da cidade de Salvador Diretoria Municipal de Turismo
	1954	Plano Diretor Turístico de Salvador
	1966	Departamento de Turismo – Secretaria de Assuntos Municipais e Serviços Urbanos
	1968	Hotéis de Turismo da Bahia – Bahiatursa
Segundo período (1970 - 1989)	1970	Plano de Turismo do Recôncavo
	1971	Coordenação de Fomento ao Turismo (CFT) – extinto em 1989
		Conselho Estadual de Turismo (CETUR) – extinto em 1989
	1976	Empreendimentos Turísticos S.A. (EMTUR) – incorporado em 1987 a Bahiatursa
	1977	Centro de Convenções da Bahia S.A. (CONBAHIA) – incorporado em 1987 a Bahiatursa
Terceiro período (1990 – 2002)	1979	Plano “Caminhos da Bahia”
	1995	Secretaria da Cultura e Turismo
Quarto período (2003 – 2019)	2003	Plano “Século XXI – Consolidação do Turismo”
	2006	Secretaria de Turismo da Bahia (lei nº10.549)
	2011	Plano “Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto”
	2014	Lei Estadual de Turismo (lei nº 12.933) – Sistema Estadual de Turismo

Fonte: Elaborado com base em Pereira e Silva (2014); Bahia (2014); Brandão (2013); Oliveira; Oliveira (2012); Bahia (2011); Gaudenzi (2001); Mendonça Júnior (2001); Bahia (1971).

No primeiro período, de 1930 a 1969, observa-se, segundo Gaudenzi (2001), que o turismo no estado da Bahia, começou a se desenvolver na capital, mas a atividade ainda era incipiente e de baixo desempenho econômico¹⁷. Segundo Mendonça Júnior (2001) havia uma carência de infraestrutura, principalmente fora da região metropolitana de Salvador, assim como carência de mão de obra especializada e uma incipiente rede hoteleira¹⁸.

Destaca-se a criação do Departamento de Turismo (em 1966) para elaborar o Plano Estadual de Fomento ao Turismo e administrar as estâncias hidrominerais do estado (Itaparica e Caldas de Cipó) e; da Bahiaturisa (em 1968), com a razão social de Hotéis de Turismo da Bahia S.A., com a missão de ampliar e estimular a construção de hotéis no estado, priorizando a reforma do Grande Hotel Itaparica e do Grande Hotel Caldas do Cipó e a construção do Grande Hotel de Juazeiro (PEREIRA; SILVA, 2014; MENDONÇA JÚNIOR, 2001; GAUDENZI, 2001).

O deslocamento de pessoas para fins de lazer e recreação, nesse período, estava muito ligado a figura do veraneio, ou seja, a construção de segundas residências ou o aluguel de imóveis por um período mais longo nas férias (SANTANA; SILVA; GUIDICE, 2020), dificultando a contabilização de fluxo de visitantes.

No segundo período, de 1970 a 1979, constata-se efetivamente, os primeiros passos no sentido de execução e desenvolvimento do turismo aconteceram a partir do Plano de Turismo do Recôncavo, em 1970, primeiro plano estadual de turismo, realizado pelo Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER) (BAHIA, 2011). Em 1971, a Bahiaturisa passa a ter nova razão social: Empresa de Turismo da Bahia S.A., com a função de órgão executor da política de turismo, e é transferida para a Secretaria de Indústria e Comércio. Neste período, inicia-se as ações previstas no Plano de Turismo do Recôncavo e é criada a Coordenação de Fomento ao Turismo (CFT) e o Conselho Estadual de Turismo (CETUR) (MENDONÇA JÚNIOR, 2001; BAHIA, 2011; BAHIA, 1971).

Como a Bahiaturisa passa a ter nova função, em 1976, criou-se a instituição “Empreendimentos Turísticos S.A.” (EMTUR), com a missão de construir e administrar hotéis e pousadas em municípios de interesse turístico, com carência neste setor (foram construídos hotéis em Lençóis, Camamu, Cachoeira, Valença e Prado). Em

¹⁷ De 1963 a 1972, o turismo foi incluso no Plano de Desenvolvimento da Bahia (PLANDEB)

¹⁸ Segundo Mendonça Júnior (2001) tinha-se, no período, como principais estruturas hoteleiras, na Rua Chile (principal via do centro comercial), em Salvador, o Hotel da Bahia, o Meridional e o Palace.

1977, criou-se a CONBAHIA – Centro de Convenções da Bahia S.A., para construir e administrar o Centro de Convenções em Salvador (MENDONÇA JÚNIOR, 2001).

A partir de 1979, tem-se a execução do plano estratégico denominado “Caminhos da Bahia”, elaborado pela Bahiatursa, com o intuito de construir e administrar hotéis e pousadas¹⁹, além de incrementar as ações de *marketing* e capacitação de recursos humanos nos municípios (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012; GAUDENZI, 2001). Gaudenzi (2001) ainda ressalta que, neste mesmo ano, foi iniciada a política de promoção e captação de voos internacionais, criando-se também o slogan “Bahia – Terra da Felicidade”. Segundo Moreira (2011), este foi um dos passos importantes para a interiorização do turismo no estado.

Cabe ressaltar que, nesse período começam a aparecer em Lauro de Freitas, município limítrofe a Salvador, os loteamentos de uso ocasional (segunda residência), em Vilas do Atlântico, impulsionados pela inserção da Avenida Paralela e Avenida Octávio Mangabeira, num fenômeno conhecido como conurbação, por conta do dinamismo da metrópole (SANTANA; SILVA; GUIDICE, 2020).

Assim, a ocupação do litoral metropolitano e norte do Estado foi influenciado pela construção da rodovia BA-099 (Estrada do Coco), na década de 1970, que liga Salvador a Praia do Forte (Mata de São João); e a sua ampliação em 1990, Linha Verde, ligando o estado da Bahia (Praia do Forte a Mangue Seco – Jandaíra) ao estado de Sergipe (SANTANA; SILVA; GUIDICE, 2020).

Santos (2013) observa que, nessa década, o Nordeste despontava como promissor da atividade turística, e assim, os governos nordestinos passaram a visualizar a possibilidade de exploração da atividade econômica, que somente se efetivou na década de 1990.

Nos anos 1980, acontece com as políticas públicas estaduais de turismo, o mesmo que ocorreu com as políticas públicas federais de turismo: o Estado prioriza outras atividades. Vivia-se a crise petroquímica e o período da década perdida. Segundo Oliveira e Oliveira (2012, p. 292), “momentaneamente, a atividade turística estadual entra em declínio, em função do desaquecimento da demanda e dos

¹⁹ Oliveira e Oliveira (2012, p. 391) cita a “[...] construção e administração de hotéis e pousadas nos municípios de Cachoeira, Caldas do Jorro, Cipó, Ibotirama, Ilhéus, Itaparica, Jacobina, Juazeiro, Lençóis, Paulo Afonso, Porto Seguro e Valença. Da mesma época é a implantação do Praia do Forte Resort, hotel de alto padrão e iniciativa privada, no litoral do município de Mata de São João, renunciado a nova frente de expansão turística, no Litoral Norte”.

investimentos, e da forte concorrência de outros polos turísticos regionais emergentes (Maceió, Natal e Fortaleza) [...]”.

Neste sentido, em 1987, EMTUR e CONBAHIA incorporaram-se à Bahiatursa (BAHIA, 1987). Em 1989, extingue-se a Coordenação de Fomento ao Turismo e o Conselho Estadual de Turismo, centralizando as ações dessas instituições na estrutura da Bahiatursa (MENDONÇA JÚNIOR, 2001).

O terceiro período, de 1990 a 2002, representou um esforço à estratégia de descentralização através do desenho de uma nova geografia turística do estado e a implementação do PRODETUR-NE (MENDONÇA JÚNIOR, 2001). Ressalta assim, a criação da Secretaria da Cultura e Turismo, em 1995, “com a finalidade de executar a política governamental destinada a apoiar a cultura, preservar a memória e o patrimônio cultural do Estado e promover o desenvolvimento do turismo e do lazer” (BAHIA, 1995, p. 1). A Bahiatursa passa, então, a ter sua estrutura ligada a esta Secretaria.

A década de 1990²⁰ representa um reforço à estratégia de descentralização proposta pelo governo federal através do Plano Nacional de Turismo, principalmente com o Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE) e do desenho de uma nova geografia turística do estado (MENDONÇA JÚNIOR, 2001), que foi dividido em sete áreas turísticas com municípios hoje agrupados na: Baía de Todos os Santos, Chapada Diamantina, Costa das Baleias, Costa do Cacao, Costa dos Coqueiros, Costa do Dendê e Costa do Descobrimento (GAUDENZI, 2001).

Sobre o PRODETUR-NE, a sua área de interesse esteve inicialmente direcionada às regiões da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), a qual compreendia às regiões do Nordeste e norte de Minas Gerais, e foi dividido em duas fases. Na primeira fase, que foi de 1994 a 2004, foi dividido pelo Banco do Nordeste (BNB, 2005) em três momentos: i. de 1994 a 1996, com a estruturação das instituições envolvidas e início do processo de subcontratação com os Estados; ii. de 1997 a 2001, com a consolidação do processo de subcontratação e

²⁰ “Na década de 1990, vários empreendimentos industriais (têxtil, calçados, eletrônico, transformação plástica, químico e automobilístico) vieram para a Bahia. Eles foram atraídos por incentivos fiscais e financeiros concedidos pelo Governo Federal e pelo Governo Estadual [...]. No caso do segmento têxtil e o de calçados, os planejadores estatais buscaram direcioná-los para municípios fora da Região Metropolitana de Salvador (RMS). Nessa estratégia existia o propósito de tentar desconcentrar as atividades econômicas e criar uma nova feição para a economia baiana. Ela seria marcada pela diversificação/interiorização da indústria, e a constituição de aglomerações produtivas que pudessem representar uma alternativa complementar às políticas de atração de investimentos exógenos concentrados na Região Metropolitana de Salvador (RMS)(GUERRA, 2017, p. 207).

avanço na execução de grandes obras²¹; e iii. de 2002 a 2004, com a contratação residual e encerramento dessa primeira fase do programa.

Segundo Bursztyn (2005) e Moreira (2011), os investimentos, cumprindo as metas do programa, foram destinados à infraestrutura básica (construção e reforma de rodovias, fornecimento de energia elétrica, abastecimento de água, saneamento e urbanização) e à infraestrutura voltados à sustentação do turismo (reforma e ampliação de aeroportos e rodoviárias), além de capacitação profissional, proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, e fortalecimento institucional (estado e municípios). Neste ponto, as políticas voltadas ao setor turístico confundem-se com as políticas urbanas.

Segundo Brandão (2013, p. 752), a ideologia do programa foi gestada sob forte influência do “modelo Cancún”, “[...] no que diz respeito à aproximação do Estado com o capital privado, segundo o qual o primeiro assenta as bases materiais e simbólicas para a atuação menos arriscada possível do segundo”.

O programa previa ações nos seguintes componente: desenvolvimento institucional, infraestrutura básica (saneamento básico, resíduos sólidos, proteção e recuperação ambiental, transporte e recuperação do patrimônio histórico), melhoramento de aeroportos, estudos e projetos, além da preparação para a segunda fase do programa, o PRODETUR-NE II.

Convém salientar que, até 2003, o governo estadual foi protagonista da atividade turística, por conta da iniciativa de conceber os planos estratégicos, pelo apoio às iniciativas empresariais ou ainda por assumir a administração de equipamentos turísticos.

Assim, em 2003, o plano estratégico “Século XXI – Consolidação do Turismo”, traz no seu cerne uma nova divisão de responsabilidade entre governo, empresários e a sociedade civil, com maior interatividade entre os atores (BAHIA, 2011). O que coaduna com o que estava sendo proposto pelo governo federal de uma gestão descentralizada, com a criação do Ministério do Turismo:

Em consonância com as políticas federais desenvolvidas pelo Ministério do Turismo, a Bahia implementa o Fórum Estadual de Turismo, que se constitui em um instrumento de planejamento do turismo para o estado. Foi instalado em julho de 2003, dentro de uma política de descentralização definida pelo governo federal na Política Nacional de Turismo, e cujo objetivo seria apoiar

²¹ É de 1997, a criação do Complexo de Sauípe, pela Construtora Odebrecht, com altos valores investidos e notoriedade da mídia (SANTANA, SILVA, GUIDICE, 2020).

e coordenar o processo de descentralização do planejamento e da gestão da atividade turística, inserindo os municípios na organização e integração do turismo (SANTANA, 2009, p. 151).

Na segunda fase do Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, o PRODETUR-NE II, previsto para o período de 2005 a 2020, não houve muita diferença na natureza dos projetos realizados na primeira fase, com previsão de melhorias de estradas, de aeroportos, qualificação e recuperação de centros históricos. Nesta fase, identificou-se áreas de vocação semelhantes na Região Nordeste e começou um processo de formação de Polos Turísticos (SANTANA, 2009; SANTOS, A., 2017), com o intuito de investir em capacitação profissional e empresarial e na infraestrutura das localidades; e teve como instrumento norteador o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS)²².

Na Bahia, inicialmente foram definidos os polos: Descobrimento (que envolve as zonas turísticas Costa do Descobrimento e Costa das Baleias), Chapada Diamantina, Litoral Sul (envolve as zonas turísticas Costa do Dendê e Costa do Cacau), Salvador e Entorno (envolve as zonas turísticas Costa dos Coqueiros e Baía de Todos os Santos). Posteriormente, foram criados: Caminhos do Jiquiriça, Caminhos do Sertão, Caminhos do Oeste e Lagos do São Francisco (SANTOS, A., 2017; SANTANA, 2009).

Segundo Santana (2009), instituiu-se responsável pela coordenação dos Conselhos dos Polos Turísticos, a Secretaria do Estado da Bahia; e pela Secretaria Executiva, o Banco do Nordeste. Neste contexto, as reuniões ocorriam nos municípios que compõem o Polo três vezes ao ano. Santana (2009, p 148) observa que, “em 2006, os Conselhos passaram por um processo de reestruturação que culminou com a criação de uma Câmara de Turismo em cada Zona Turística”.

Souza, Noia e Pinheiro (2016) citam algumas ações do PRODETUR-NE II: Rodovia Itacaré-Camamu, cais de Camamu, sinalização turística do Litoral Sul, urbanização de Morro de São Paulo, Sistema de esgotamento sanitário de Imbassaí (distrito de Mata de São João), requalificação urbana de Fonte da Bica e do Centro histórico de Itaparica.

²² “[...] As limitações do PDITS são: ausência de um Plano para cada zona turística, dificultando comparações com uma zona e outra; e não possui atualizações ao longo dos anos, deixando os dados defasados” (SANTOS, A., 2017, p. 73).

Neste período, novas estruturas foram criadas, de forma a contribuir com o desenvolvimento regional, como a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia – SETUR, que foi criada pela Lei nº 10.549, de 28 de dezembro de 2006, quando foi separada da Secretaria de Cultura, com a finalidade de formular políticas públicas e reduzir as desigualdades sociais e regionais, abrangendo as três esferas do governo, o setor privado, o terceiro setor e as comunidades receptoras. Neste contexto, a Bahiatursa passa a ser subordinada a esta Secretaria (BAHIA, 2011).

O decreto 10.497, de 19 de outubro de 2007, aprovou o regimento da Secretaria de Turismo, definindo a seguinte estrutura: Superintendência de Serviços Turísticos (SUSET), com a finalidade de “planejar e executar programas e projetos de qualificação de serviços e mão-de-obra, capacitação empresarial, certificação de qualidade, regulação e fiscalização de atividades turísticas” (BAHIA, 2007, p. 5); Superintendência de Investimentos em Polos Turísticos (SUINVEST), com a finalidade de articular com outros órgãos e entidades da Administração Pública Estadual, outras esferas de Governo, agências financiadoras e o setor privado, além de planejar, coordenar e promover a execução de infraestrutura e outros investimentos em regiões e municípios com potencial turístico (BAHIA, 2007); e Empresa de Turismo da Bahia S.A. (BAHIATURSA), entidade da administração indireta, tem como finalidade a promoção e marketing dos destinos turísticos do estado. Ressalta-se que, em 2015, a Bahiatursa foi incorporada à estrutura direta da Secretaria de Turismo, e foi transformada em Superintendência de Fomento ao Turismo do Estado da Bahia, com o intuito de gerenciar e executar a Política de Fomento e Desenvolvimento do Turismo, além de promover os eventos turísticos (BAHIA, [200-]).

Em 2011, a Secretaria de Turismo da Bahia lança o plano “Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto 2007-2016”, fundamentado em três eixos cruciais: Inovação do Produto, Qualificação dos Destinos e dos Serviços e Integração Econômica. Estes eixos pretendem resolver a qualificação da mão de obra, a atração de novos investimentos, a promoção e diversificação dos destinos (novos produtos, segmentos e serviços), melhoria no atendimento aos visitantes (informação turística), integração dos grandes parques hoteleiros com a economia regional.

Não obstante esses três eixos objetivam preencher três grandes lacunas do turismo na Bahia: deficiências na qualidade dos serviços, necessidade de novos produtos turísticos e a existência de parques hoteleiros desvinculados da economia

regional. Sobre temas ambientais, o documento ressalta a necessidade de envolvimento no processo de decisão, mas não traça ações específicas e direcionadas “[...] à necessidade do envolvimento das comunidades receptoras para fomentar a tomada local de decisões nesses temas, ou seja, liderança e participação de membros da comunidade que possam servir como defensores de questões de seu interesse” (BAHIA, 2011, p. 84).

Em 2014, foi consolidada a Lei Estadual de Turismo – Lei nº 12.933 (BAHIA, 2014), que estabelece a execução da Política Estadual de Turismo na Bahia, com o objetivo de implementar mecanismos destinados ao planejamento, desenvolvimento, fiscalização e estímulo ao setor turístico, bem como disciplinar a prestação de serviços turísticos.

No Art. 4º da referida lei são listados os princípios orientadores da Política Estadual de Turismo: inovação, qualidade, integração, sustentabilidade, parcerias, descentralização, democratização, regionalização, inclusão produtiva e social, competitividade e conhecimento. O Art. 6º define os instrumentos da Política de Turismo do estado: planejamento estratégico (revisto e atualizado a cada 5 anos), Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS), Planos de Fortalecimento Municipal de Gestão do Turismo (PMGT’s), incentivos tributários, fiscais e financeiros e o Observatório do Turismo da Bahia (portal oficial de divulgação dos estudos e pesquisas estatísticas).

Neste contexto, o Sistema Estadual de Turismo, segundo a Lei 12.933 (BAHIA, 2014), é composto pela Secretaria de Turismo (órgão gestor do Sistema Estadual de Turismo), com sua estrutura (SUINVEST, SUSET e BAHIATURSA) relatada anteriormente. E conta, conforme QUADRO 6, com: o Conselho Estadual de Turismo (CONTUR), o Fórum Estadual de Turismo, os Polos de Turismo, as Câmaras das Zonas Turísticas, os Conselhos Municipais de Turismo, a Câmara Estadual de Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo (BAHIA, 2014).

Observa-se que, a proposta de descentralização do governo federal produziu mudanças na forma de gerir as instituições criadas para o turismo no estado da Bahia. E, a constituição do Sistema Estadual de Turismo no formato aqui exposto é recente, e conta com diversas dificuldades de gestão nas várias instâncias de governança. Mas, considera-se de grande relevância a inclusão dos diversos atores sociais neste processo, para legitimar e fazer valer a construção das políticas públicas.

QUADRO 6. Estrutura do Sistema Estadual de Turismo do estado da Bahia

Instância de Governança	Função
Secretaria de Turismo – SETUR	órgão gestor do Sistema Estadual de Turismo, com a finalidade de planejar, coordenar e executar políticas de promoção e fomento ao turismo no Estado da Bahia
Conselho Estadual de Turismo – CONTUR	órgão colegiado, vinculado à Secretaria de Turismo, de caráter consultivo e propositivo, com a finalidade de propor ações e oferecer subsídios para formulação da Política Estadual de Turismo, bem como apoiar sua execução
Empresa de Turismo da Bahia S. A. – BAHIAATURSA	sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria de Turismo – SETUR, tem por finalidade coordenar e executar a política de fomento ao turismo no âmbito estadual, em consonância com as diretrizes governamentais, pautadas em política de marketing voltada para o desenvolvimento do turismo
Fórum Estadual de Turismo	de caráter consultivo, tem a finalidade de descentralizar as ações definidas na Política Nacional de Turismo e discutir as demandas relacionadas ao Estado da Bahia e seus Municípios, e é constituído pelos setores público e privado, sociedade civil e representantes de todas as zonas turísticas
Polos de Turismo Câmaras das Zonas Turísticas	com participação do poder público, entidades da iniciativa privada e da sociedade civil organizada dos municípios componentes das Zonas Turísticas, destinadas a coordenar e articular o desenvolvimento regional do turismo em suas respectivas zonas
Conselhos Municipais de Turismo	dotados de representação local, caberá à elaboração e acompanhamento das políticas públicas para o turismo no âmbito do município de forma integrada com a Secretaria Municipal de Turismo
Câmara Estadual de Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo	de caráter consultivo, formado por Secretários de Estado e agentes públicos responsáveis pela gestão pública do turismo nos municípios turísticos da Bahia, com a finalidade de promover a articulação dos municípios baianos, para a execução de políticas do turismo, incorporando as demandas municipais e das zonas turísticas

Fonte: Elaborado com base em Bahia (2014, p. 8-16) e Bahia [2017].

4.3. Considerações

A proposta de gestão dos espaços turísticos pela política pública de turismo enfatiza: a descentralização, a regionalização e o processo de informação. Neste sentido, atribui-se uma nova tônica às instituições criadas, envolvendo na esfera de decisão outros atores sociais, como representantes da comunidade anfitriã.

O processo de regionalização do turismo atua, com base no PRT e na construção dos mapas, no sentido de caracterizar e qualificar o território, e aponta a necessidade de atuação das instituições regionais e locais, para assim afinar as ações

no sentido de valorizar as potencialidades das localidades, bem como a resolução de problemas que envolvam o receber visitantes.

Na Bahia, o marco para a construção do atual desenho institucional acontece com a primeira fase do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE), na década de 1990, buscando sistematizar e planejar a expansão da atividade, com ações de infraestrutura básica e infraestrutura de apoio turístico. No período da segunda fase do PRODETUR, observa-se a criação da estrutura do Sistema Estadual de Turismo e a ampliação das ações da infraestrutura de apoio turístico em regiões específicas.

A estruturação do Sistema Estadual de Turismo é recente. E, muito embora verifique-se melhorias na constituição das instituições voltadas para formular e implementar as políticas públicas no estado com a criação de “espaços públicos” de participação da sociedade, há ainda muito a se fazer neste processo de descentralização, na qualificação da oferta turística e no processo de informação, principalmente no interior do Estado.

Deste capítulo, extrai-se os seguintes desafios: i. os governos locais se reconhecerem enquanto município turístico, com o plano setorial atualizado e as políticas bem definidas; ii. processo de informação sistêmico para auxiliar na construção dos planos turísticos e na tomada de decisões; iii. planejamento regional, observando a diversidade da oferta turística e o seu alinhamento com as políticas municipais, estaduais e nacionais; iv. diálogo e ações conjuntas com outras instâncias de governança; v. capacidade institucional, o que pressupõe pessoal qualificado para trabalhar com o turismo, em todos os níveis de governo.

Considera-se assim que, a ausência de políticas públicas coordenadas e integradas para a promoção do turismo propicia uma expansão desorganizada da atividade, bem como a expansão de resultados negativos principalmente para a sociedade e o meio ambiente.

O próximo capítulo centralizará a discussão no processo de regionalização do turismo no estado da Bahia, fazendo uma descrição das principais alterações territoriais, tendo como base o Mapa de Turismo Brasileiro, e posteriormente, centraliza a análise na caracterização das zonas litorâneas baianas, do Mapa de Turismo Brasileiro de 2019.

5. O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO NO ESTADO DA BAHIA

5.1. A constituição dos espaços turísticos no estado da Bahia

O corte para analisar a constituição dos espaços caracterizados como turísticos, se apresentam na Bahia, a partir de 1990. Conforme Bahia (2011), devido a diversidade de cenários, tradições culturais e atrativos, o estado passa a caracterizar o território em zonas turísticas com denominações relacionadas a identidade física e/ou econômica. Em relação às localidades litorâneas, segundo Araújo (2013), derivadas de aldeia de pescadores, sofreram um aporte imobiliário e urbanístico, em prol do turismo litorâneo.

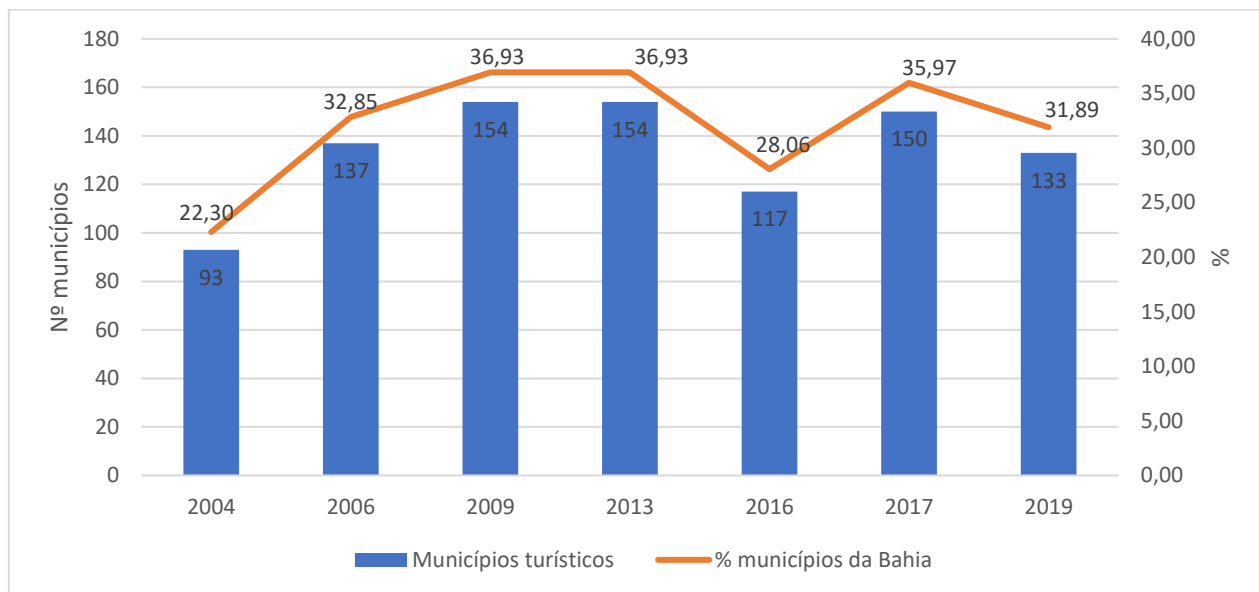
Conforme relatado anteriormente (Cap. 4), contou-se com a implementação do Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE) e com o desenho de uma nova geografia turística do estado, pautado no PNMT, dividindo o estado em sete áreas turísticas, com municípios hoje agrupados na Baía de Todos os Santos, Chapada Diamantina (Parque Nacional da Chapada Diamantina), Costa das Baleias, Costa do Cacau, Costa dos Coqueiros, Costa do Dendê e Costa do Descobrimento, tendo como destinos-âncora, respectivamente, Salvador, Lençóis, Caravelas (Parque Nacional Marinho de Abrolhos), Ilhéus, Mata de São João (Praia do Forte), Cairu (Morro de São Paulo) e Porto Seguro (QUEIROZ, 2005; GAUDENZI, 2001; MENDONÇA JÚNIOR, 2001). Das sete zonas turísticas, apenas uma, a Chapada Diamantina não se encontrava no litoral do estado.

Em 2004, amplia-se a perspectiva de regiões turísticas e pautado no primeiro Mapa de Regionalização do Turismo Brasileiro, têm-se 93 municípios considerados turísticos, em 10 zonas (Baía de Todos os Santos, Caminhos do Jiquiriça, Caminhos do Oeste, Chapada Diamantina, Costa das Baleias, Costa do Cacau, Costa do Coqueiros, Costa do Dendê, Costa do Descobrimento e Polo Lagos do São Francisco), o que correspondia a 22,30% dos municípios baianos (GRAF. 2).

Esse número aumenta 47,31% em 2006, representando 32,85% dos municípios baianos. Em 2009, observa-se um crescimento do número de zonas turísticas (mais três) e do número de municípios (elevação de 12,41%), chegando a representar 36,93% dos municípios. Em 2013, o número permanece o mesmo. Em 2016, com os novos parâmetros colocados pelo Ministério do Turismo, reduz em

24,02% o número de municípios (neste movimento, 09 municípios entraram e 46 municípios saíram). Observa-se que, o movimento sofreu influência dos critérios de inclusão postos pelo Ministério do Turismo ao longo do tempo, principalmente a partir de 2016.

GRÁFICO 2. Evolução do quantitativo de municípios turísticos no estado da Bahia, de 2004 a 2019



Fonte: Elaborado com base no Ministério do Turismo (Brasil, 2004b; 2006; 2009; 2013b; 2016, 2017a, 2019a)

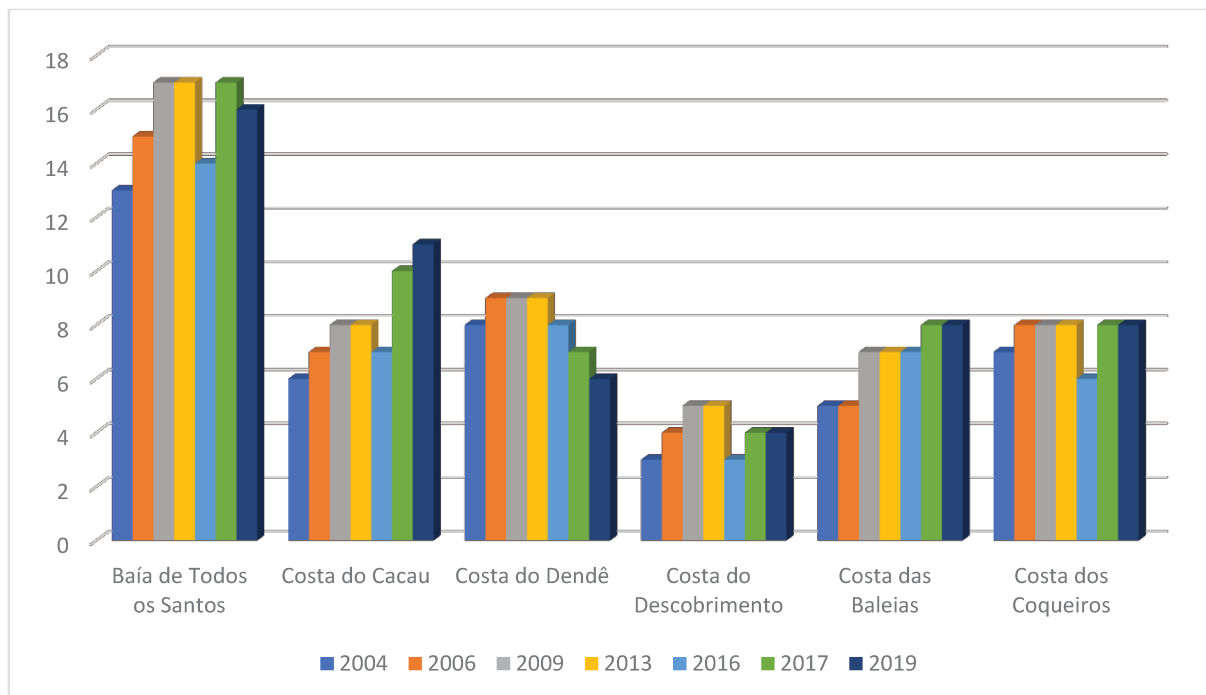
Diante da redução do número de municípios turísticos no estado ocorrida em 2016, observa-se que, nem todos os municípios apresentaram-se consolidados como destino turístico, uma vez que alguns ainda estavam em processo embrionário de desenvolvimento do turismo, não apresentando órgão responsável pela pasta de turismo ou dotação orçamentária anual vigente.

Na atualização de 2017, alguns desses municípios excluídos retornaram e o número de municípios eleva-se 28,20%, representando 35,97% dos municípios baianos. Em 2019 houve uma redução de 11,33% dos municípios turísticos baianos, passando assim a ter 31,89% dos municípios baianos caracterizados como turísticos.

Os GRAF. 3 e 4 distribuem os municípios por zonas turísticas, litorâneas e não-litorâneas, nos períodos analisados. Observa-se no GRAF. 3 que, a Baía de Todos os Santos possui a maior quantidade de municípios considerados turísticos,

ficando em segundo, atrás da Chapada Diamantina, quando comparada às zonas não-litorâneas.

GRÁFICO 3. Distribuição de municípios por zona turística litorânea, no estado da Bahia, de 2004 a 2019

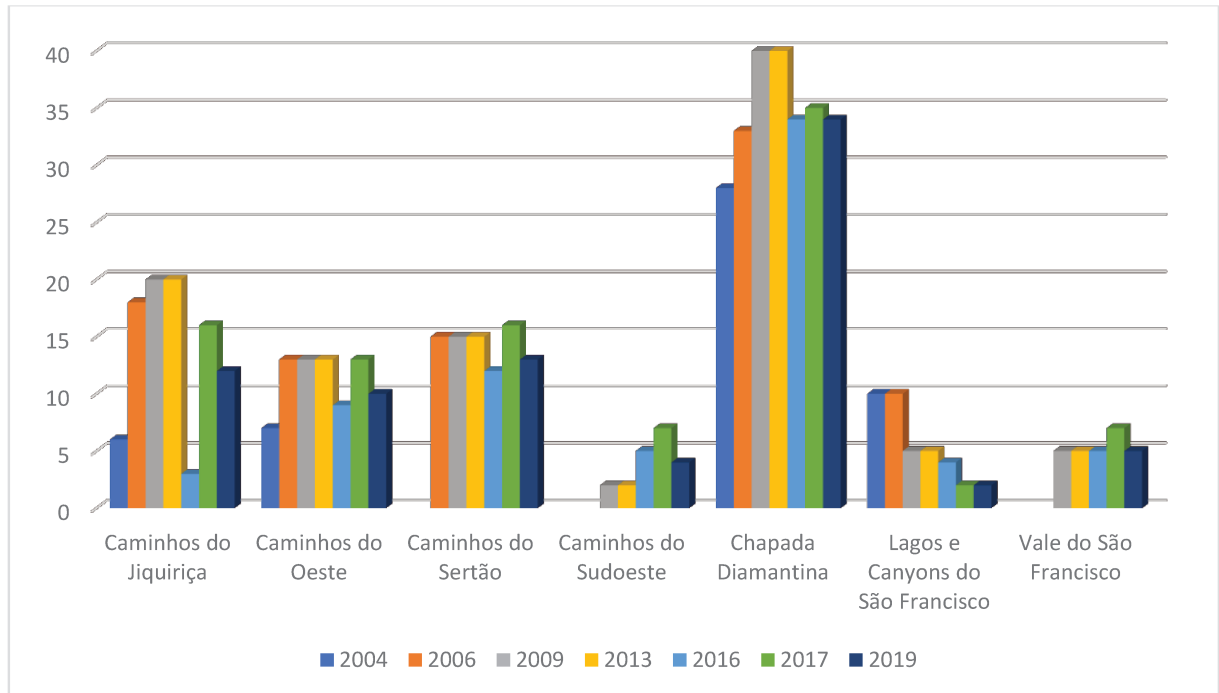


Fonte: Elaborado com base no Ministério do Turismo (Brasil, 2004b; 2006; 2009; 2013b; 2016; 2017a, 2019a)

Nas zonas turísticas não-litorâneas (GRAF. 4), observa-se que, a Chapada Diamantina, no interior do estado, rica em biodiversidade, com relevo montanhoso, quedas d'água, lagos subterrâneos, corredeiras e cavernas, agrupou o maior número de municípios, iniciando com 28 e finalizando com 35 municípios (23,33% dos municípios turísticos da Bahia), mas tendo chegado a um máximo de 40 (2009, 2013).

Chama a atenção, a situação da zona Caminhos do Jiquiriça, que apresentou uma ascensão na quantidade de municípios, até 2013, chegando a 20 municípios e, teve uma queda drástica em 2016, ficando com apenas 3 municípios e em 2017 apresentou uma elevação de 5 vezes mais municípios que o ano anterior (devido à adequação dos municípios às novas exigências para inclusão) e em 2019 apresentou uma queda de 25%.

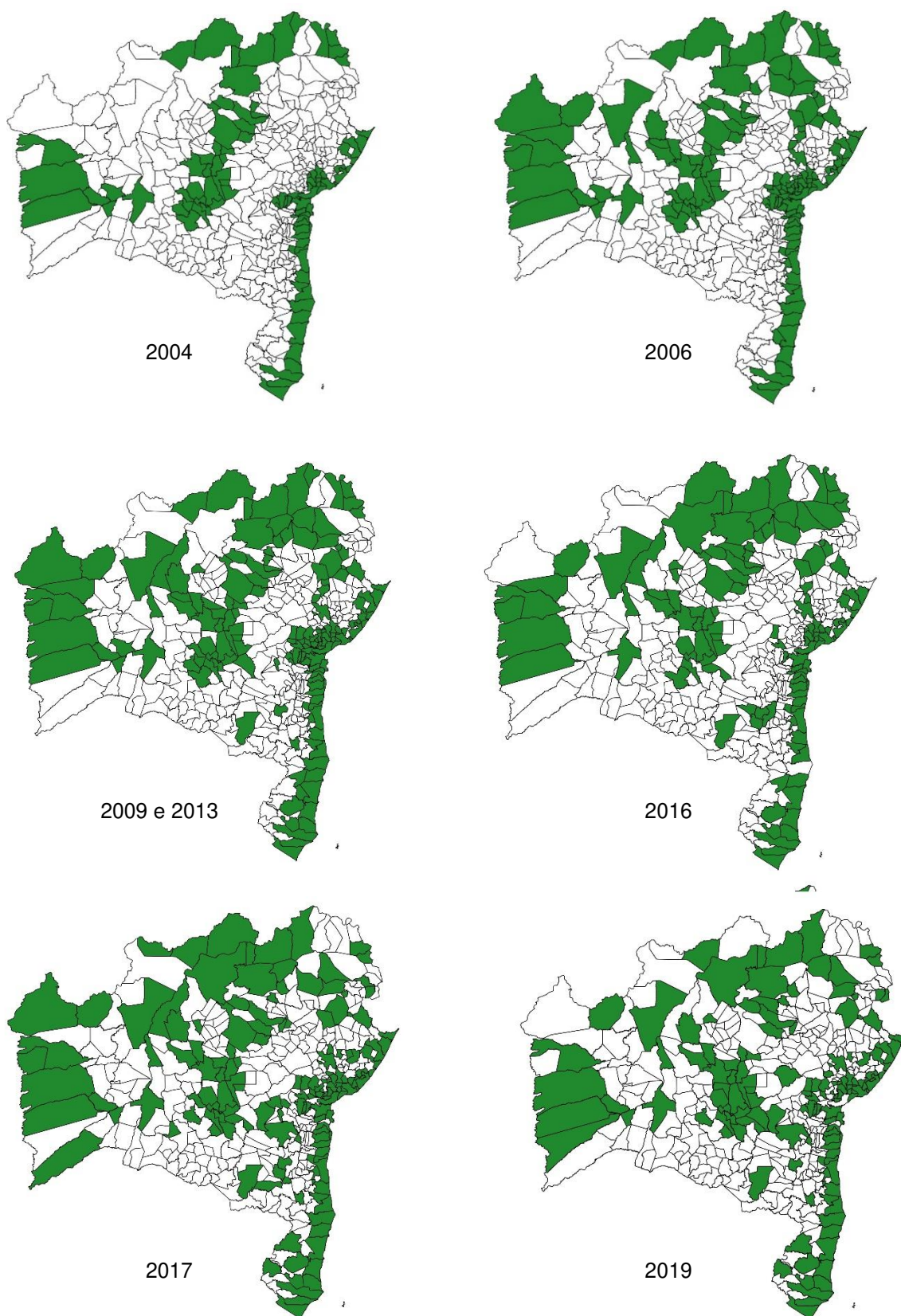
GRÁFICO 4. Distribuição de municípios por zona turística não-litorânea, no estado da Bahia, de 2004 a 2019



Fonte: Elaborado com base no Ministério do Turismo (Brasil, 2004b; 2006; 2009; 2013b; 2016; 2017a, 2019a)

Cabe ressaltar que, mesmo ocorrendo a redução dos municípios, a partir de 2016, observa-se que de 2004 para 2019 (FIG. 3) ocorreram alterações dos municípios considerados turísticos para uma interiorização da atividade no estado. Ao comparar por zona turística, de 2004 a 2019, observa-se as seguintes alterações no quantitativo de municípios – sem contar Lagos e Canyons do São Francisco e Vale do São Francisco, pois foram zonas que se separaram ao longo do período analisado –: Costa do Dendê (-25%), Costa dos Coqueiros (+14,28%), Chapada Diamantina (+21,43%), Baía de Todos os Santos (+23,08%), Costa do Descobrimento (+33,33%), Caminhos do Oeste (+42,8%), Costa das Baleias (+60%), Costa do Cacau (+83,33%) e Caminhos do Jiquiriça (+100%).

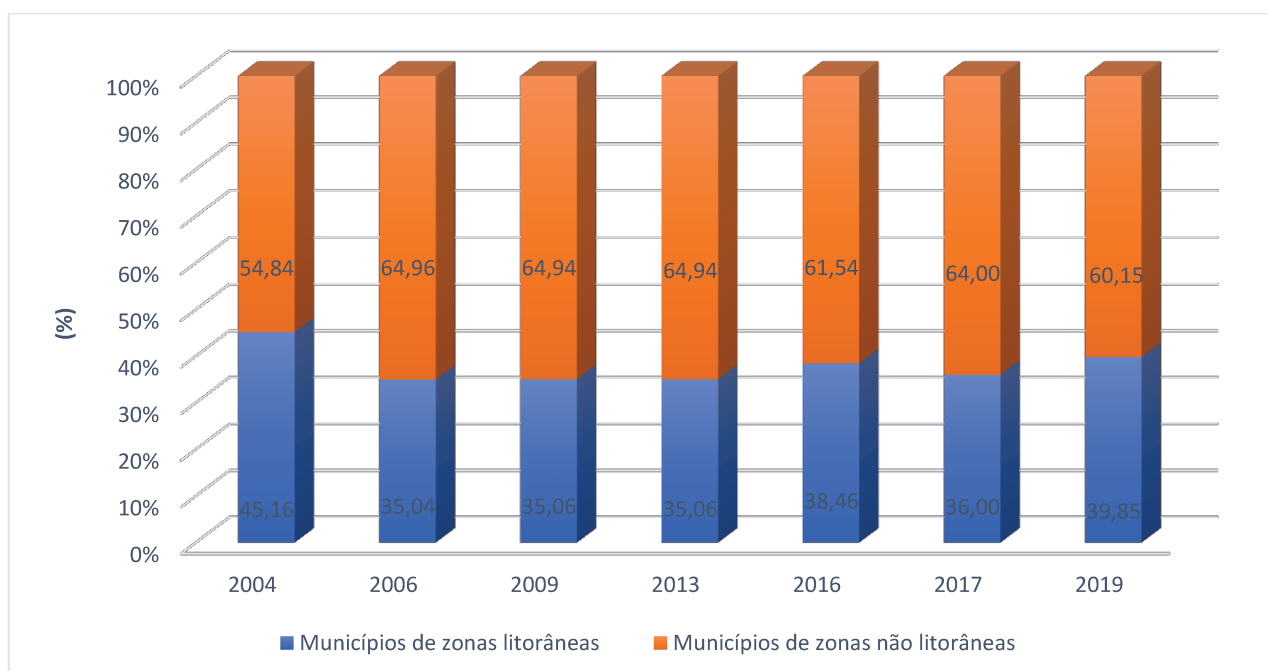
FIGURA 3. Alterações do território turístico baiano, de 2004 a 2019



Fonte: Elaborado com base no Ministério do Turismo (Brasil, 2004b; 2006; 2009; 2013b; 2016, 2017a, 2019a)

Ainda com relação a interiorização da atividade turística no estado da Bahia, o GRAF. 5 demonstra que, a distribuição relativa entre os municípios é maior para aqueles que estão em zonas turísticas não litorâneas. Em 2004 a distância relativa desse quantitativo era menor e foi se alargando, por conta do elevação do quantitativo de municípios em zonas não litorâneas, reforçando o exposto na FIG. 3.

GRÁFICO 5. Distribuição percentual dos municípios por zonas turísticas litorâneas e não litorâneas, no estado da Bahia, de 2004 a 2019



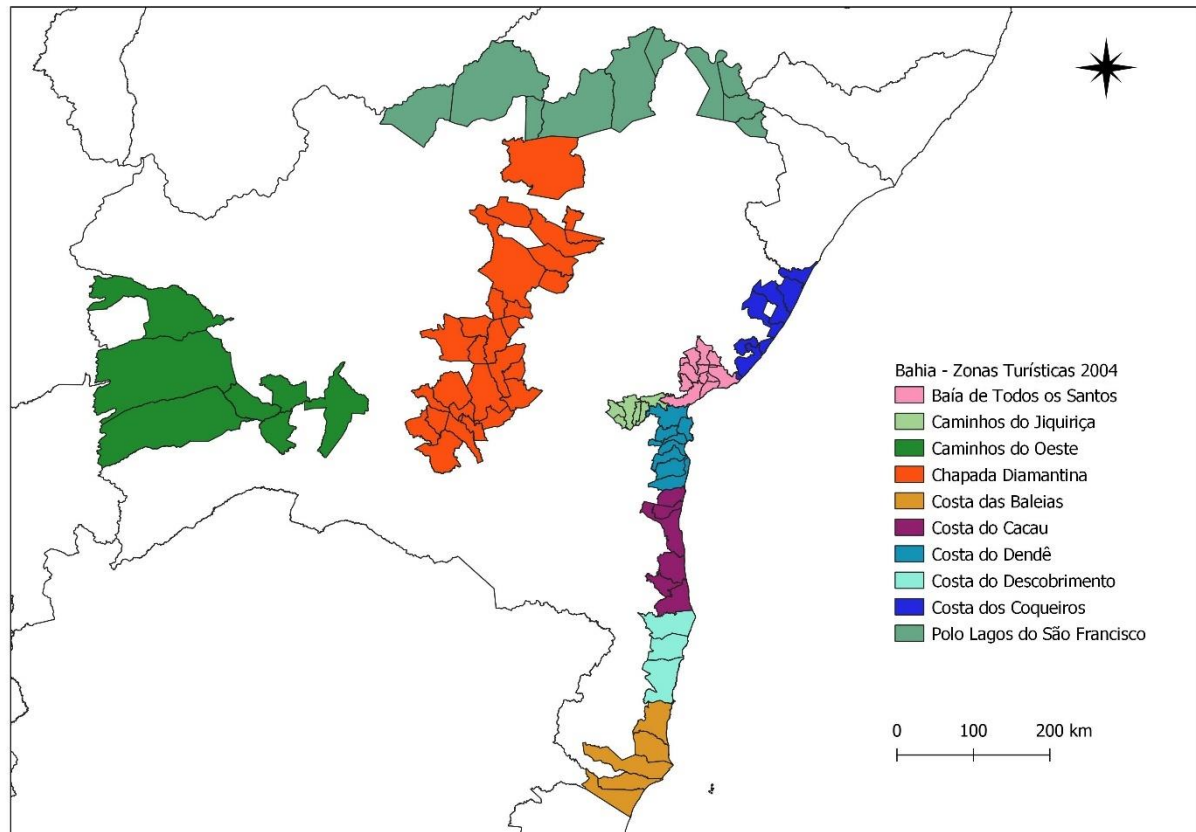
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2004b; 2006; 2009; 2013b; 2016; 2017a; 2019a)

Detalhando os Mapas de Turismo Brasileiro, observa-se que, em 2004 (FIG. 4), o estado da Bahia estava com a seguinte distribuição territorial: seis zonas turísticas litorâneas (percebe-se o litoral todo caracterizado como “território turístico” e quatro zonas não litorâneas.

Das zonas não litorâneas, observa-se, a Chapada Diamantina a mais antiga; o Caminhos do Jiquiriçá tem municípios que fazem parte da região metropolitana, encontrando-se grudado entre a Baía de Todos os Santos e a Costa do Dendê; no oeste do Estado, o Caminho do Oeste, com paisagens características do cerrado, predomina a agropecuária empresarial (soja, algodão, milho, café),

irrigada e com alta intensidade de capital (GUERRA, 2017). E, no Polo Lagos de São Francisco encontra-se o Complexo Hidrelétrico de Paulo Afonso.

FIGURA 4. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2004



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2004b)

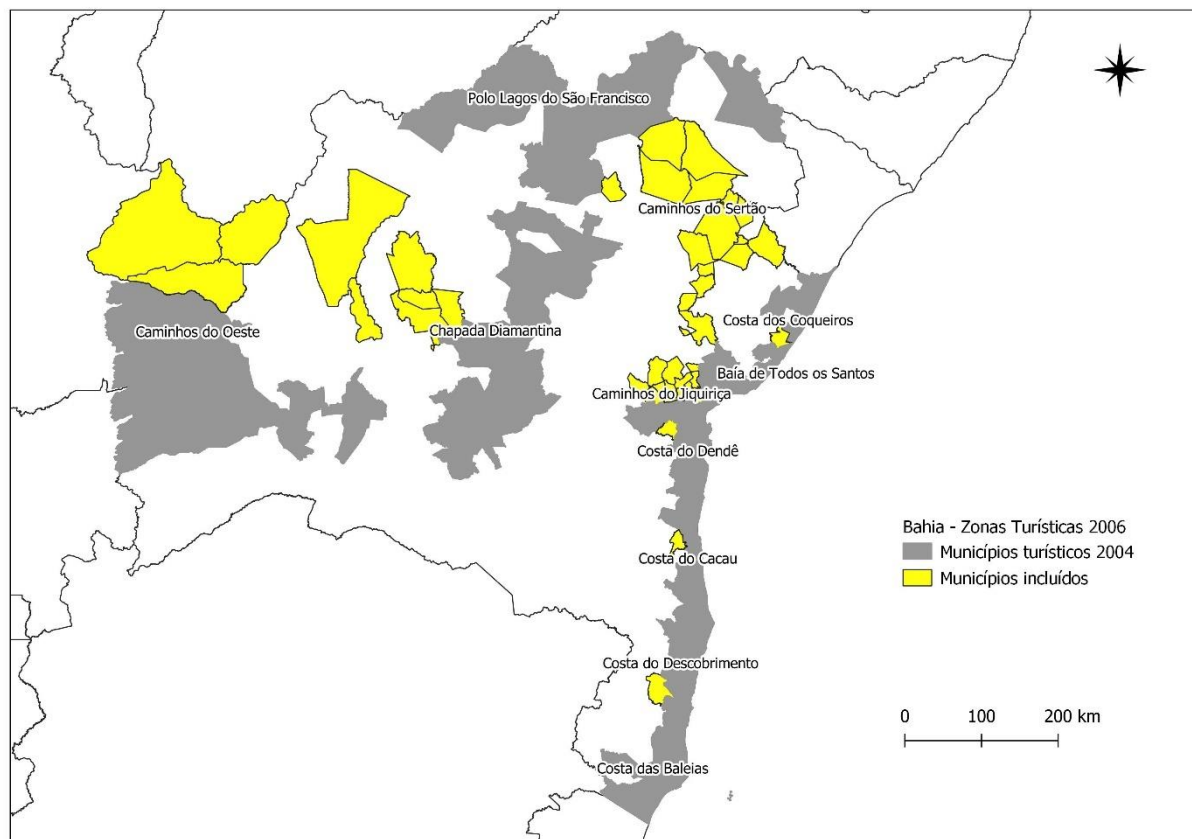
Neste contexto, em 2006, conforme já demonstrado, elevou-se o número de municípios, tendo quatro blocos de inclusão distintos (FIG. 5): i. aproximadamente 34% foram para a formação da zona Caminhos do Sertão²³; ii. no leste, aparecem cerca 27% dos municípios na zona Caminhos do Jiquiriçá; iii. no oeste, aproximadamente 14% foram incluídos na zona Caminhos do Oeste, mas observa-se o aparecimento de dois municípios afastados: Barra e Ibotirama; e iv. cerca 11% dos municípios foram para a formação da Chapada Diamantina, que também apresenta

²³ Esta zona turística tem vocação para o turismo religioso e histórico-cultural, com a presença do Parque Histórico de Canudos (BRASIL, 2011). Segundo Brasil (2011, p. 45), “[...] o termalismo é outro forte atrativo da região, especialmente em Cipó e Tucano, onde estão localizadas duas estâncias hidrominerais”. Acrescenta-se a proximidade com o Polo Petroquímico de Camaçari (Costa dos Coqueiros) e da capital Salvador (Baía de Todos os Santos) que permitiram a atração de empreendimentos para os municípios (GUERRA, 2017).

dois municípios afastados: Campo Formoso (presente desde 2004) e Senhor do Bonfim. As zonas que não sofreram alteração em 2006 foram: Costa das Baleias, e Polo Lagos do São Francisco. As demais zonas turísticas tiveram a inclusão de 1 a 2 municípios.

Cabe ressaltar que a inclusão dos municípios eram feitas com a solicitação do pretendente na Câmara de Turismo da respectiva zona turística, com apresentação, principalmente dos atrativos naturais e culturais.

FIGURA 5. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2006



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2006)

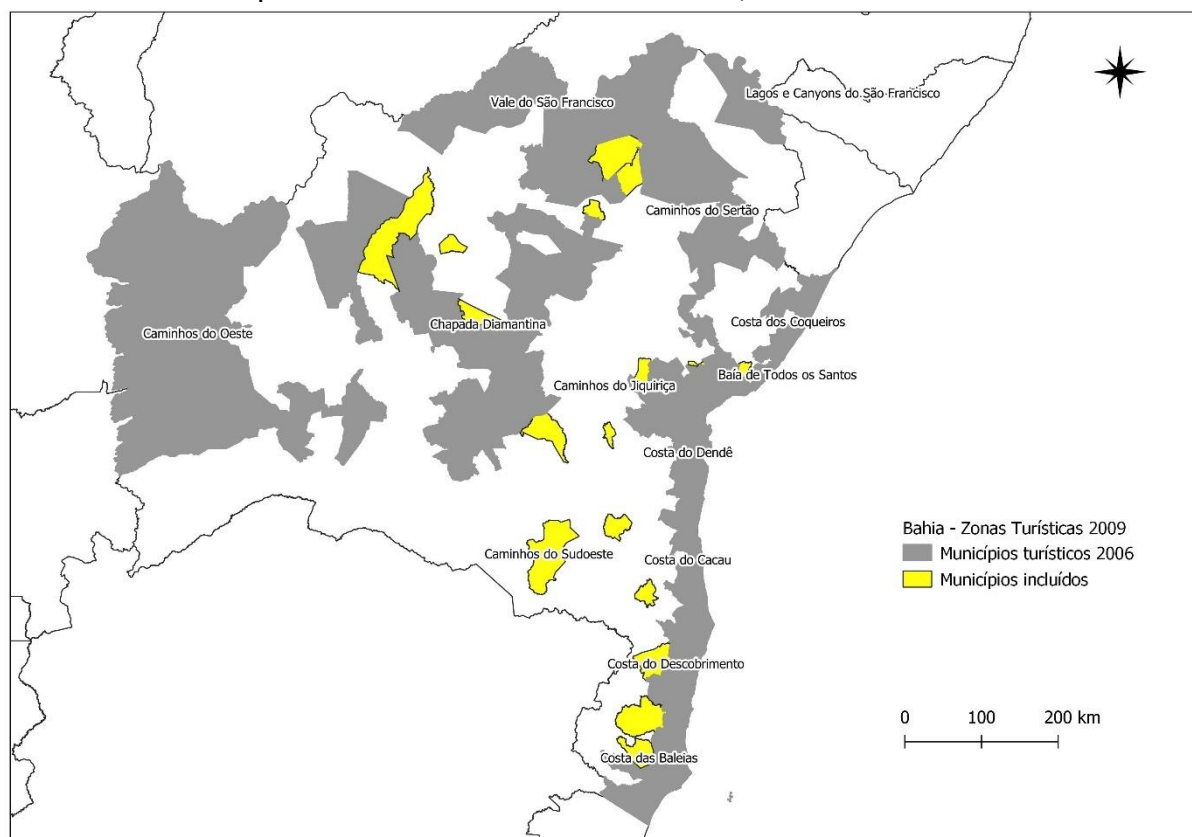
Em 2009, mais 17 municípios tornam-se turísticos na Bahia (FIG. 6). Destes destaca-se: i. a formação do Caminhos do Sudoeste, com os municípios Vitória da Conquista²⁴ e Iguaí, isolados das outras zonas e entre si; ii. no Caminhos do Jiquiriçá, encontra-se o município de Itiruçu, afastado dos outros municípios da zona; iii. assim

²⁴ O município de Vitória da Conquista, localizado no semiárido baiano, “[...] é uma referência regional nos setores de educação, saúde, principalmente, e no comércio, atraindo milhares de usuários e consumidores de municípios vizinhos, inclusive de outros estados” (GUERRA, 2017, p. 209); caracteriza-se como um entreposto comercial e conta com uma agenda diversificada de eventos (culturais, empresariais e acadêmicos) (RIBEIRO, 2016; BRASIL, 2011).

como na Costa do Cacau, o município de Pau-Brasil também se apresenta afastado dos outros municípios; e iv. a situação diferenciada do município de Xique-Xique, pertencente a Chapada Diamantina, mas que pode ser confundido como pertencente a zona Caminhos do Oeste. Nesta nova configuração parece não haver preocupação com a contiguidade territorial.

Neste período houve a divisão do Polo Lagos do São Francisco em Vale do São Francisco e Lagos e Canyons do São Francisco. A primeira destaca-se Enotturismo, pelas atividades ligadas a pesca e aos esportes náuticos, pelo rebanho de caprinos e pelas usinas hidrelétricas que compõem parte do conjunto de produção energética da CHESF. A segunda se destaca pelos cânions naturais, represas e usinas hidrelétricas (BRASIL, 2011).

FIGURA 6. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2009



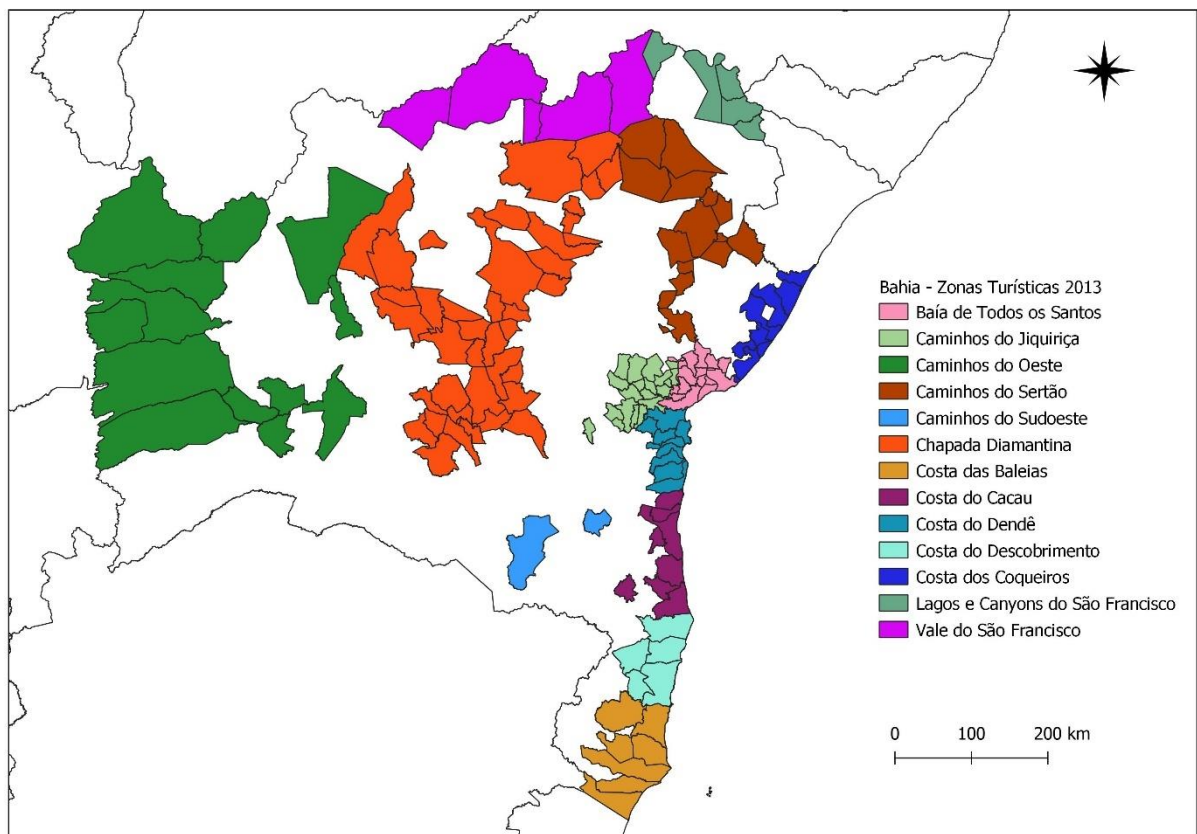
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2009)

Conforme ressaltado anteriormente, em 2013, não houve alteração na composição dos municípios turísticos da Bahia, sendo assim, a configuração do mapa foi igual ao de 2009, com 154 municípios distribuídos em 13 zonas turísticas (FIG. 7).

Cabe ressaltar que neste ano foi lançado pela Secretaria de Turismo da Bahia, o plano “Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto”

Em 2015, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2015b) estabelece a categorização dos municípios que compõem o Mapa do Turismo Brasileiro para auxiliar na atualização do mapa e na reflexão sobre o papel de cada município no processo de regionalização. Utilizou-se da metodologia de *cluster* por meio de quatro variáveis: estabelecimentos de hospedagem, empregos em estabelecimentos de hospedagem, visitantes domésticos e visitantes internacionais. Os municípios foram agrupados em cinco diferentes categorias (A, B, C, D, E), sendo a primeira para municípios com maior fluxo e a última para municípios com pouco, ou nenhum, fluxo (BRASIL, 2015b; 2018b).

FIGURA 7. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2013



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2013b)

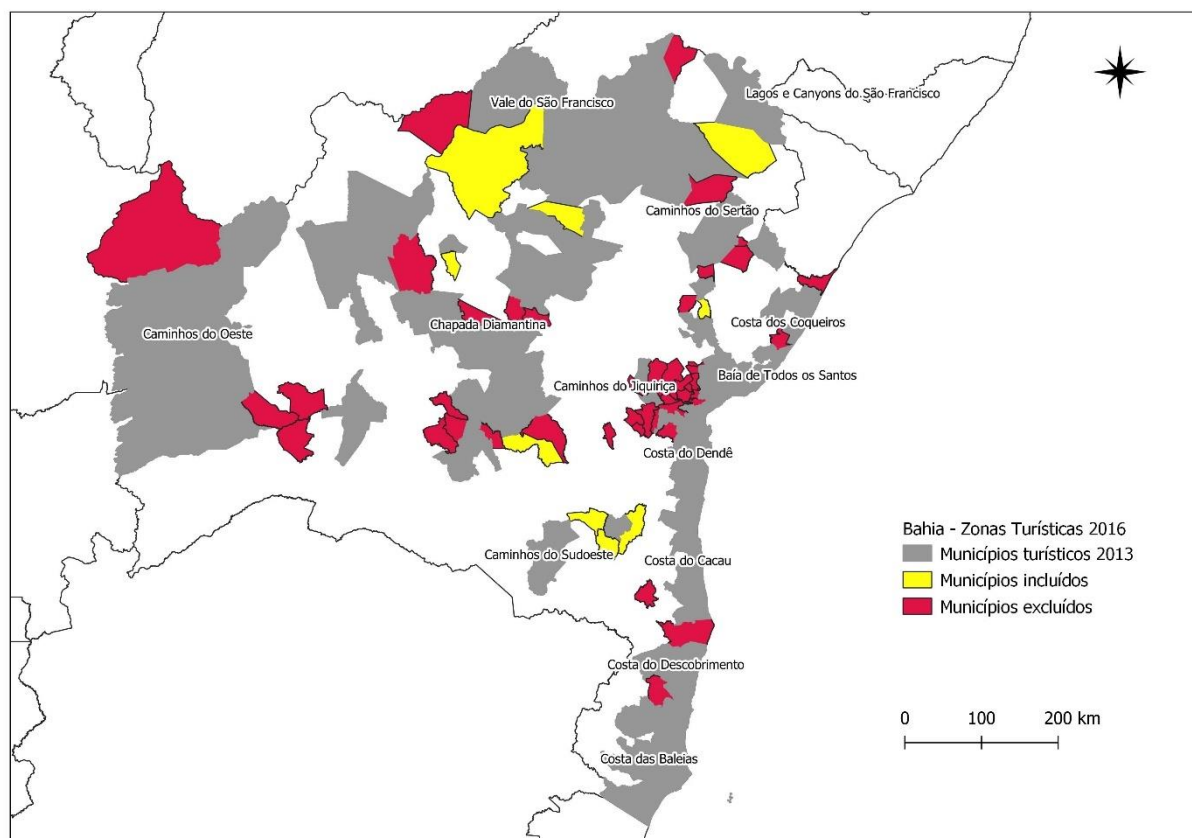
Para a construção do Mapa do Turismo Brasileiro 2016 criou-se critérios, pois até então não se tinha, para manter e integrar os municípios nas Regiões Turísticas (BRASIL, 2015a): i. possuir órgão responsável pela pasta de turismo

(Secretaria, Fundação, Coordenação, Departamento, Diretoria, Setor de Gerência); ii. comprovar a existência de dotação para o turismo na lei orçamentária anual vigente; iii. apresentar Termo de Compromisso aderindo de forma espontânea e formal ao Programa de Regionalização do Turismo e à Região Turística.

Considera-se assim, que o processo de institucionalização dos critérios para se manter e integrar as zonas turísticas é de fundamental importância no sentido de aprimorar o processo de classificação dos municípios e qualificação do território.

Na reconfiguração do território neste período, o que chama a atenção são as exclusões de municípios turísticos (em vermelho na FIG. 8), que totalizaram 46 municípios e, ocorreram principalmente nos municípios não litorâneos do estado (aproximadamente 81%).

FIGURA 8. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2016



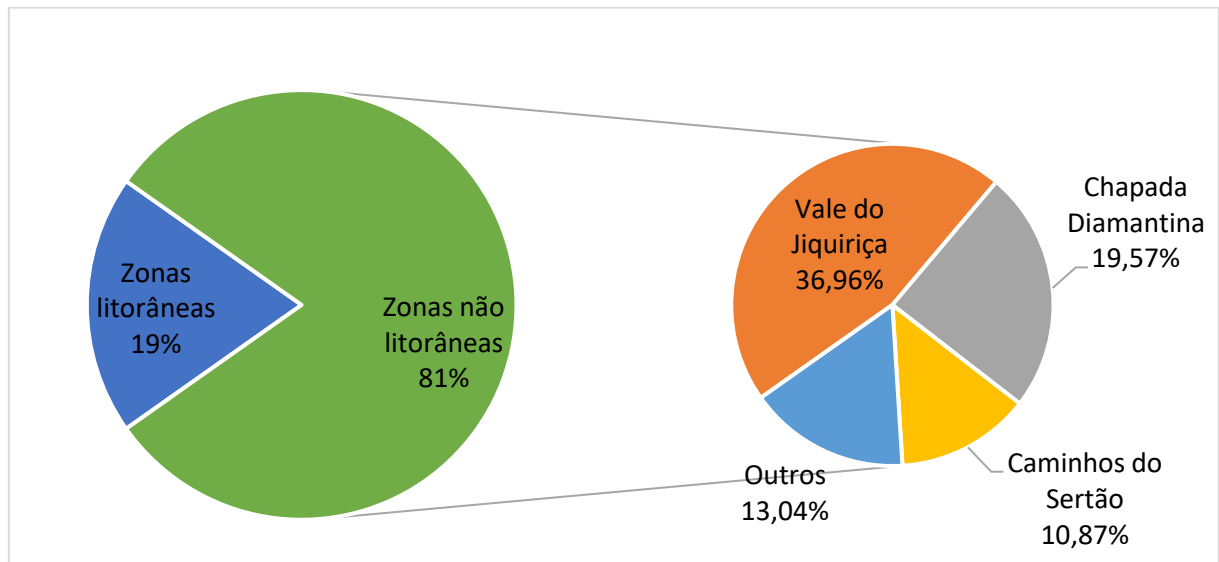
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2016)

Deste total, as zonas turísticas que mais sofreram com as exclusões foram (GRAF. 6): Caminhos do Jiquiriçá (36,96%) e Chapada Diamantina (19,56%). Quanto

às inclusões foram totalizadas em 9 municípios (em amarelo na FIG. 8), o que permitiu uma modificação, principalmente, na configuração da zona Caminhos do Sudoeste.

Observando por período que ingressaram, percebe-se que, dos excluídos 36,06% estavam desde 2004, 50% desde 2006 e 13,04% desde 2009; levando a supor duas possibilidades de análise: os municípios não dispunham dos aspectos institucionais mínimos para gestão da atividade turística, ou, os gestores não conseguiram cumprir os novos prazos estabelecidos; o que demonstra uma necessidade de maior envolvimento do atores sociais e do aparato político-institucional para o turismo nos municípios.

GRÁFICO 6. Percentual dos municípios turísticos da Bahia excluídos das zonas turísticas, em 2016



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2016)

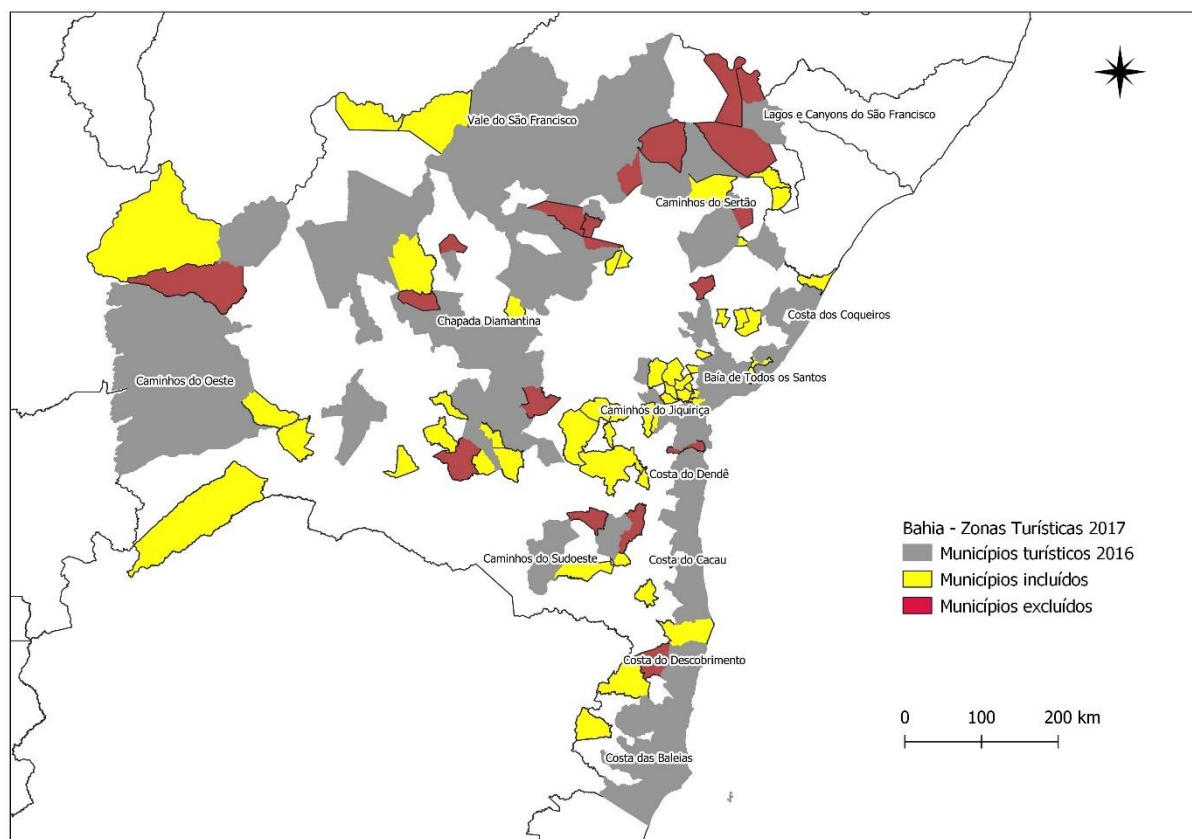
Quanto à inclusão ou exclusão de municípios turísticos, cabe citar Santos sobre as ressignificações e valores para os lugares. O autor coloca que,

quando uma atividade nova se cria em um lugar, ou quando uma atividade já existente aí se estabelece, o 'valor' desse lugar muda; e assim o 'valor' de todos os lugares também muda, pois o lugar atingido fica em condições de exercer uma função que outros não dispõem e, através desse fato, ganha uma exclusividade que é sinônimo de dominação; ou, modificando a sua própria maneira de exercer uma atividade preexistente, cria, no conjunto das localidades que também a exercem, um desequilíbrio quantitativo e qualitativo que leva a uma nova hierarquia ou, em todo caso, a uma nova significação para cada um e para todos os lugares. [...] (SANTOS, 2014, p. 66).

O autor acrescenta que, “quando a sociedade redistribui suas funções, ela altera, paralelamente, o conteúdo de todos os lugares. São as funções, que pertencem à sociedade como um todo e mediante as quais se exercitam os processos sociais, que asseguram a relação entre todos os lugares e a totalidade social” (SANTOS, 2014, p. 68).

Em 2017, o que chama a atenção na construção do mapa é a quantidade de municípios que reingressaram. Neste sentido, os números mostraram que 52 municípios foram incluídos no mapa (sendo que 51,92% reingressaram e 48,08% foram novos municípios) e 19 municípios foram excluídos (FIG. 9). Do total de alterações, a zona que mais sofreu com inclusão foi Caminhos do Jiquiriça (quase seis vezes mais municípios) e com exclusão foi a Chapada Diamantina.

FIGURA 9. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2017



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2017a)

De 2016 para 2017, observa-se as seguintes alterações nas quantidades dos municípios nas zonas: Caminhos do Oeste (+44,44%), Costa do Cacau (+42,86%), Caminhos do Sudoeste (+40%), Vale do São Francisco (+40%), Caminhos

do Sertão (+33,33%), Costa dos Coqueiros (+33,33%), Costa do Descobrimento (+33,33%), Baía de Todos os Santos (+21,43%), Costa das Baleias (+14,28%), Chapada Diamantina (+2,94%), Lagos e Canyons do São Francisco (-50%) e Costa do Dendê (-12,5%).

Dos municípios novos, 11,54% foram na zona Caminhos do Sertão, 7,69% na Chapada Diamantina e 7,69% no Caminhos do Sudoeste. Dos municípios que reingressaram, excluídos em 2016, muitos estavam classificados como turísticos desde 2004 (19,23%) ou desde 2006 (26,92%). Dos município excluídos, 36,84% estavam desde 2004, 26,32% estavam desde 2006, 15,79% estavam desde 2009 e 21,05% tinham acabado de ingressar em 2016.

Em 2018, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2018a) atualiza os critérios para o próximo mapa de turismo: i. os municípios devem possuir características similares e aspectos que os identifiquem enquanto região, como identidade histórica, cultural, econômica e/ou geográfica em comum; ii. os municípios devem ser limítrofes e/ou próximos uns dos outros; iii. a região deverá comprovar a existência de uma Instância de Governança Regional (conselho, fórum, comitê, associação) responsável por sua gestão, por meio de ata de reunião de sua instalação; iv. o Órgão Oficial de Turismo das Unidades das Unidades da Federação deverá apresentar ata de reunião com o Fórum ou Conselho Estadual de Turismo, registrando a apresentação das Regiões Turísticas definidas ao referido colegiado.

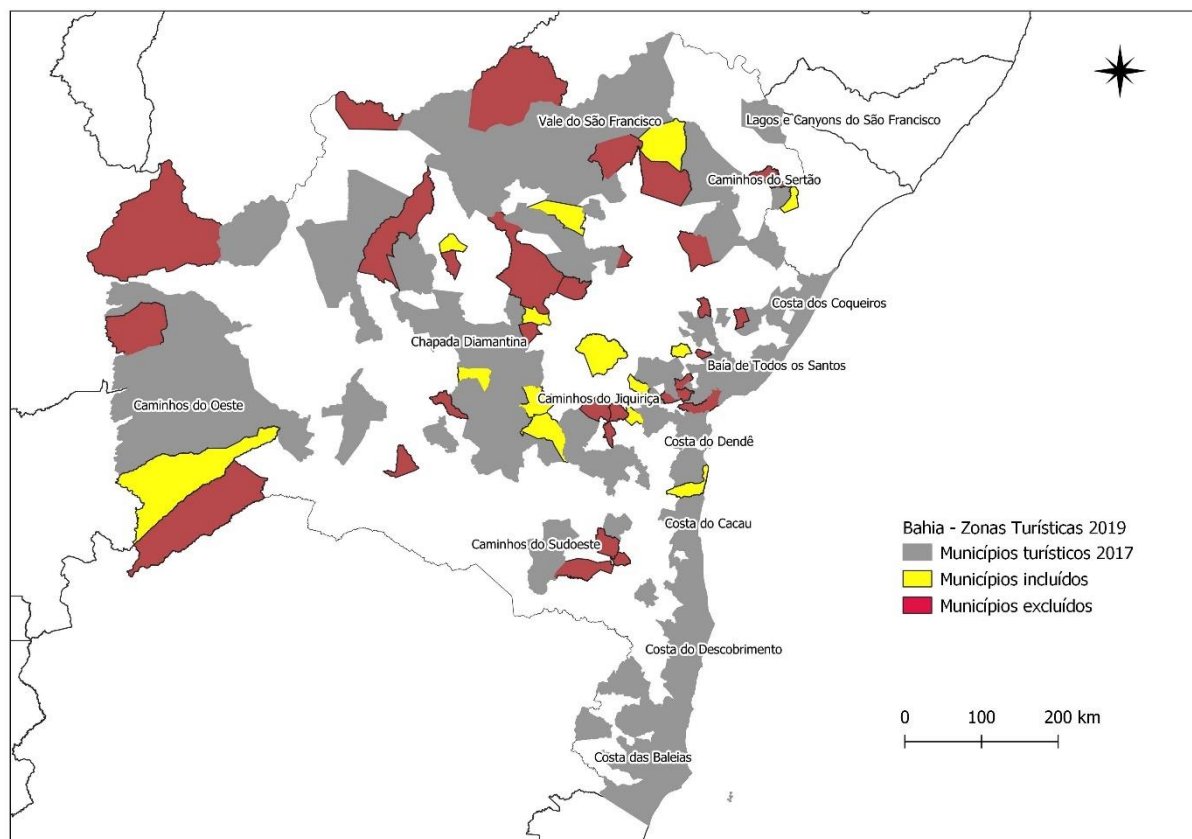
Quanto ao primeiro ponto, na Bahia, as zonas constituídas desde 2004, e incluídas no período, permaneceram as mesmas, com as nomenclaturas com identidade econômica, histórica e geográfica. Quanto ao segundo ponto, no mapa de 2019 não se observou em algumas zonas a contiguidade do território: Caminhos do Oeste, Caminhos do Sertão, Caminhos do Sudoeste, Chapada Diamantina, Costa do Cacao e Costa do Descobrimento.

Assim, o município deverá, além do que está exposto nos critérios acima (BRASIL, 2018a): a. comprovar a existência de dotação orçamentária destinada ao turismo, por meio da apresentação da Lei Orçamentária Anual (LOA) e do Quadro de Detalhamento de Despesas (QDD) vigentes; b. possuir prestadores registrados na Base de Dados do Sistema de Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR), até 30 dias antes da data de fechamento do Sistema de Informações do Programa de Regionalização do Turismo (SISPRT); c. apresentar Termo de

Compromisso Assinado pelo Prefeito e pelo dirigente responsável pela pasta de turismo, aderindo de forma espontânea e formal ao PRT e à Região Turística.

Em 2019, 13 municípios foram incluídos no mapa, 01 município alterou a zona turística (Maraú) e 30 municípios foram excluídos (FIG. 10). Do total de alterações, a zona que mais sofreu com inclusão foi Chapada Diamantina e com exclusão foram a Chapada Diamantina (25% do total de exclusões), os Caminhos do Jiquiriçá (18,75%) e os Caminhos do Sertão (18,75%).

FIGURA 10. Municípios turísticos do estado da Bahia, em 2019



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

De 2017 para 2019, observa-se as seguintes alterações nas quantidades dos municípios nas zonas: Costa do Cacau (+10%), Chapada Diamantina (-2,86%), Baía de Todos os Santos (-5,88%), Costa do Dendê (-14,28%), Caminhos do Sertão (-18,75%), Caminhos do Oeste (-23,08%), Caminhos do Jiquiriçá (-25%), Vale do São Francisco (-28,57%) e Caminhos do Sudoeste (-42,86%)

Neste contexto, entende-se, baseado em Santos (2013, p. 34) que,

[...] o ato de nomear cada uma [das regiões] em diferentes períodos da história está ligado à necessidade de adequação e à relevância dos recursos apresentados pelo desenvolvimento econômico fortalecido e pelo poder regional, com suas forças políticas que defendem ações homogeneizantes. [...]

Assim, segundo o autor,

[...] o Estado age sobre um espaço que, mesmo regionalizado, precisa pensar e valorizar o lugar como parte de heterogeneidades. A rigor, as diferenças e as particularidades compõem o produto turístico, que é parte de um longo processo histórico, responsável por criar identidades e pertencas nos mais distintos lugares que compõem o contexto regional (SANTOS, 2013, p. 200).

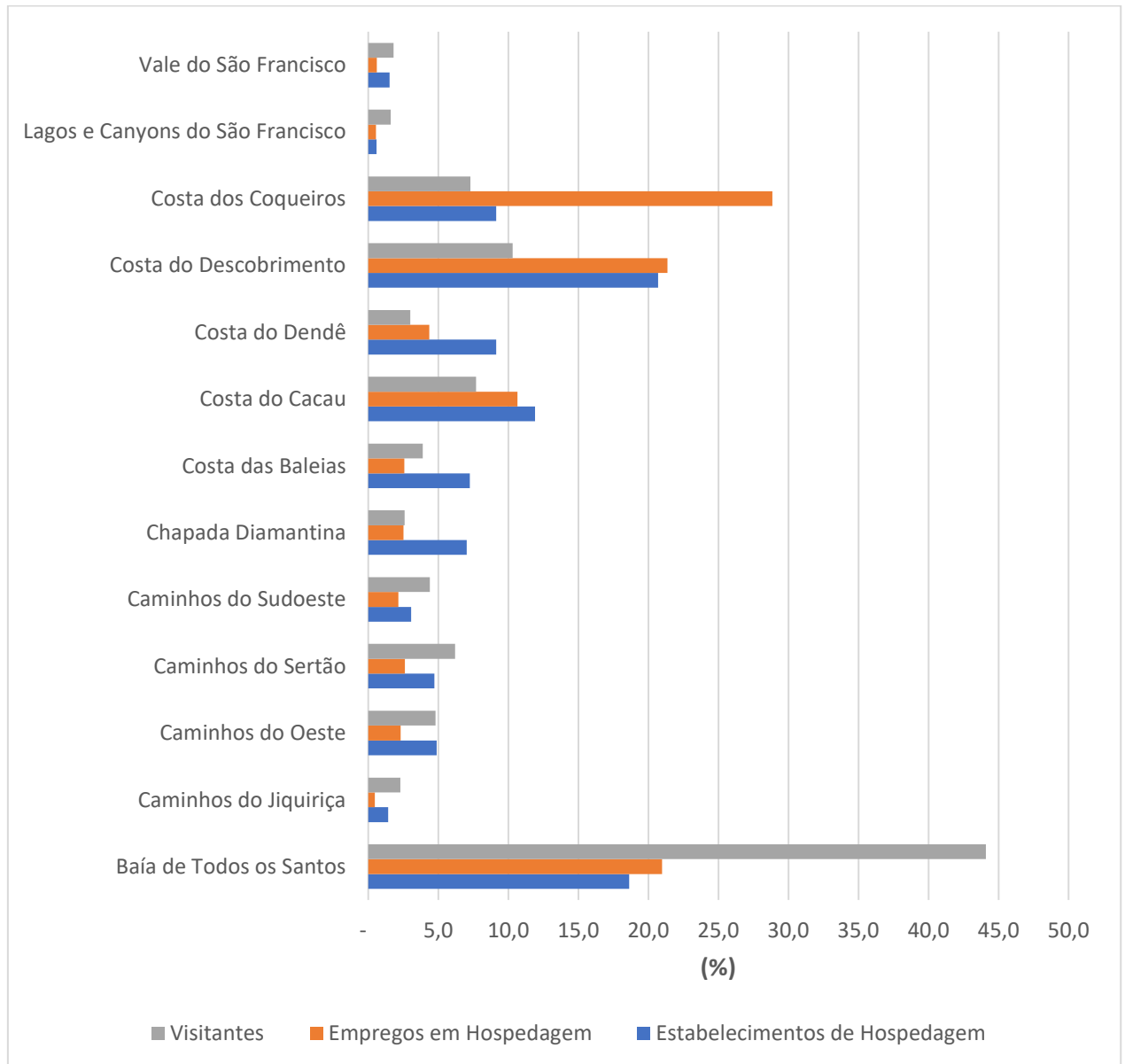
Salienta-se que, em 2019, o fluxo nacional no estado da Bahia correspondeu a 94,45% do fluxo total. Dito isto, observa-se que 75,35% desse fluxo nacional destinou-se ao litoral. Ao analisar o fluxo internacional, mesmo tendo volume menor, observa-se que 93,10% destinou-se às zonas turísticas litorâneas.

Condensando as informações, evidencia-se que, em 2019 (GRAF. 7), 76,30% dos visitantes (nacionais + internacionais), 76,77% dos estabelecimentos de hospedagem e 88,78% do volume de empregos em hospedagem estão nas zonas turísticas litorâneas.

A Baía de Todos os Santos abarca 44,1% da quantidade de visitantes. A Costa do Descobrimento tem o maior percentual na quantidade de estabelecimentos de hospedagem (20,70%); mas o maior percentual de empregos em hospedagem está na Costa dos Coqueiros (28,85%), que quando comparado ao quantitativo de estabelecimentos, evidencia a presença de grandes hotéis.

Foram contemplados no Programa Investe Turismo, em 2019, os municípios de Salvador (Baía de Todos os Santos), Mata de São João (Costa dos Coqueiros), Cairu (Costa do Dendê), Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália (Costa do Descobrimento), visualizando duas rotas estratégicas intituladas “Salvador e Morro de São Paulo” e “Costa do Descobrimento” (GURGEL, 2019).

GRÁFICO 7. Distribuição percentual de visitantes, estabelecimentos de hospedagem e empregos em hospedagem nas zonas turísticas do estado da Bahia



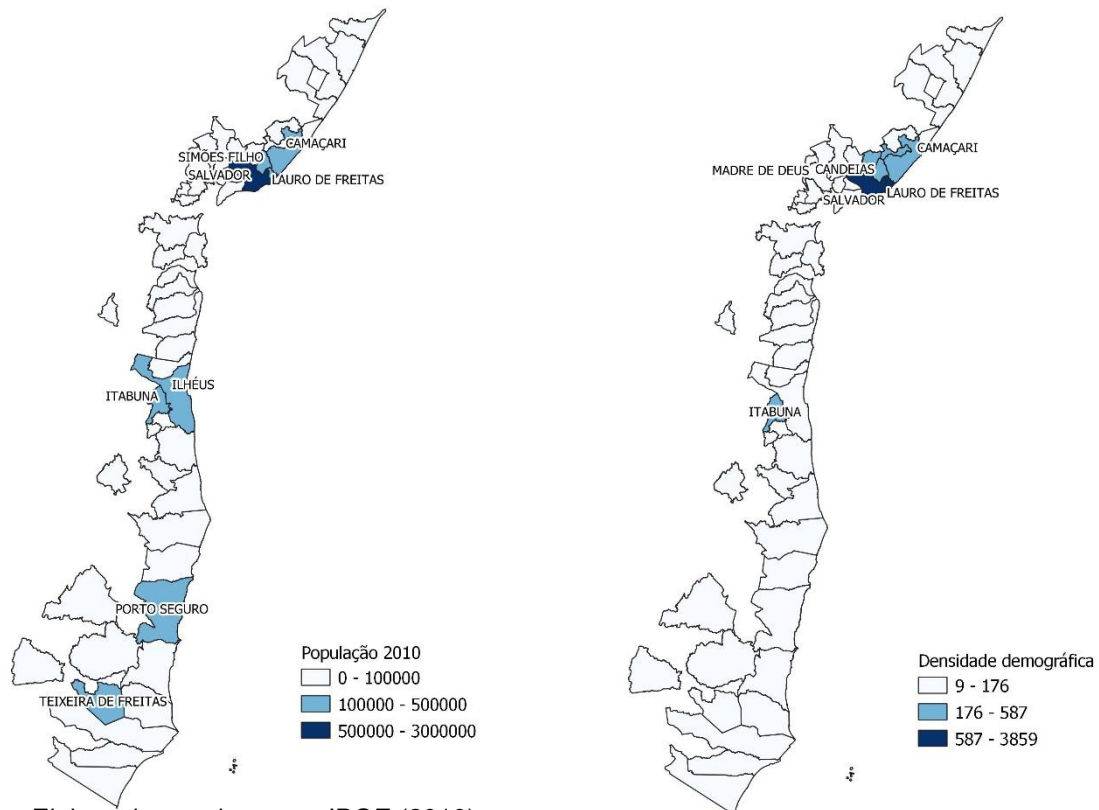
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

5.2. As Regiões Litorâneas do estado da Bahia

Nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia observa-se a seguinte distribuição da população (FIG. 11): a metrópole, Salvador, com mais de 2,5 milhões de habitantes; 7 municípios com população entre 100.000 e 500.000 habitantes (Camaçari, Itabuna, Ilhéus, Lauro de Freitas, Teixeira de Freitas, Porto Seguro e Simões Filho); e os outros com população abaixo de 100.000 habitantes.

Quanto à densidade demográfica, Salvador e Lauro de Freitas, municípios limítrofes, apresentam as maiores densidades, e alguns municípios próximos da zona turística Baía de Todos os Santos (Simões Filho, Madre de Deus, Candeias, Itaparica) e Costa dos Coqueiros (Dias D'Ávila e Camaçari) seguem na segunda posição de mais densos demograficamente (ressalta-se nesse grupo, o município de Itabuna, localizado na Costa do Cacau).

FIGURA 11. Distribuição da população e densidade demográfica dos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em IBGE (2010)

A FIG. 12 mostra a distribuição dos municípios das zonas litorâneas estudadas, por categoria. Demonstrando assim, que, os municípios considerados de maior visitação, classificados como A segundo o Ministério do Turismo (BRASIL, 2019a) são: Mata de São João na Costa dos Coqueiros, Salvador na Baía de Todos os Santos, Cairu na Costa do Dendê, Ilhéus na Costa do Cacau e Porto Seguro na Costa do Descobrimento.

FIGURA 12. Distribuição da categorização dos municípios das zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia, em 2019

	A	B	C	D	E
Costa dos Coqueiros	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas Esplanada Entre Rios Conde Dias D'Ávila	Jandaíra	
Baía de Todos os Santos	Salvador	Itaparica Vera Cruz	Cachoeira Santo Amaro Maragogipe Saubara Salinas da Margarida Simões Filho	São Félix Madre de Deus Candeias Nazaré São Francisco do Conde	Aratuípe Muniz Ferreira
Costa do Dendê	Cairu	Valença		Camamu Ituberá Taperoá	Igrapiúna
Costa do Cacau	Ilhéus	Itacaré Itabuna Maraú Una	Canavieiras Uruçuca Ipiaú	Pau Brasil Santa Luzia São José da Vitória	
Costa do Descobrimento	Porto Seguro	Santa Cruz Cabralia		Belmonte	Guaratinga
Costa das Baleias		Prado Mucuri Teixeira de Freitas	Alcobaça Nova Viçosa	Caravelas Itanhém Itamaraju	

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Ao observar a categorização dos municípios turísticos na Bahia (TAB. 7), onde A e B representam aqueles com maior expressividade na atividade, percebe-se que, todos os municípios classificados como A estão no litoral, ou seja, os municípios com maior desempenho na economia do turismo estão em regiões litorâneas (Salvador, Porto Seguro, Mata de São João, Ilhéus e Cairu). E, nas categorias B e C, encontram-se um pouco mais da metade dos municípios classificados.

As categorias D e E, que correspondem a 37,74% dos municípios nas zonas turísticas litorâneas, compõem, segundo Silva et al. (2020, p. 143, grifo nosso), “[...] localidades de menor concentração de postos de trabalho, movimentação e fluxos turísticos, de **pouca ligação entre os principais centros regionais produtivos** e definem o **contraste** entre as macrorregiões do país”. Os autores ressaltam que, as políticas públicas de turismo não oferecem estratégias, a esses municípios classificados como D e E, que possa modificar a sua realidade estrutural.

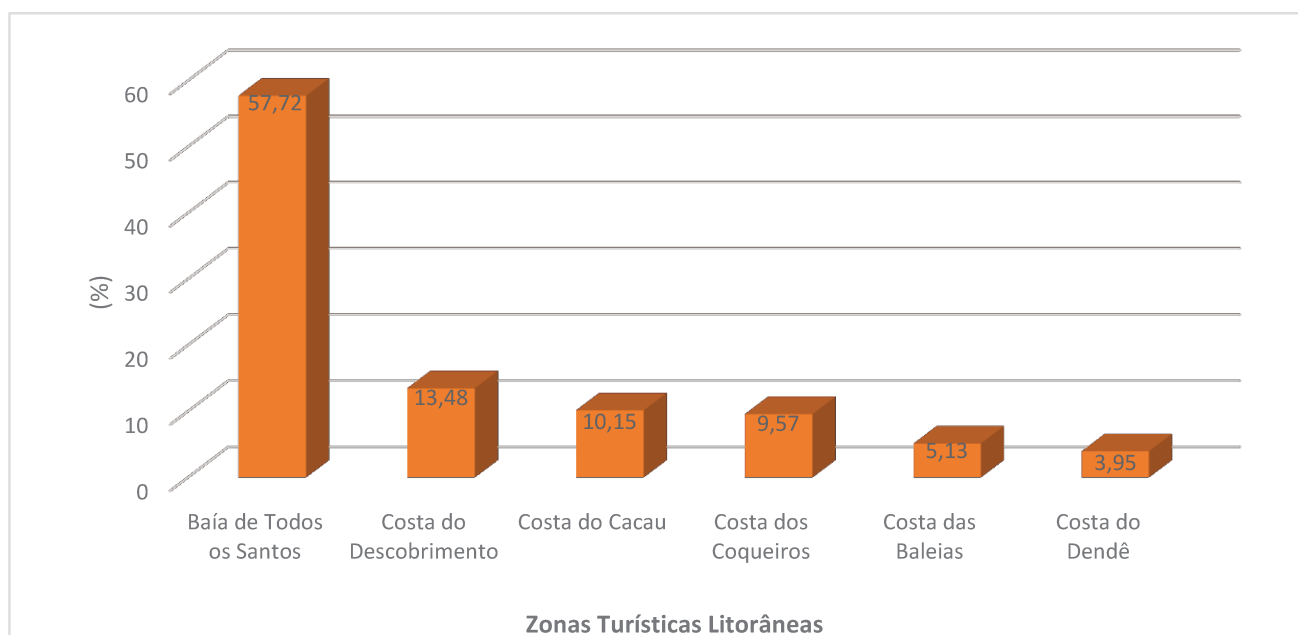
TABELA 7. Categorização dos municípios turísticos do estado da Bahia, em 2019

Categorias	Nº de casos na Bahia (A)	% (A)	Nº de casos Litoral (B)	% (B)	B/A (%)
A	05	3,76	05	9,43	100,00
B	21	15,80	12	22,64	57,14
C	29	21,80	16	30,19	55,17
D	67	50,40	16	30,19	23,88
E	11	8,27	04	7,55	36,36
TOTAL	133	100,00	53	100,00	39,84

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Quanto ao quantitativo de visitantes, o GRAF. 8 demonstra que mais da metade do fluxo de visitantes está na zona turística Baía de Todos os Santos (57,72%), seguida da Costa do Descobrimento (13,48%), Costa do Cacau (10,15%), Costa dos Coqueiros (9,57%), totalizando nessas quatro zonas 90,92% da movimentação de pessoas para fins turísticos. Os menores percentuais estão na Costa das Baleias (5,13%) e Costa do Dendê (3,95%).

GRÁFICO 8. Distribuição percentual de visitantes nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Normalmente, considera-se turismo quando o usuário se desloca do seu domicílio habitual e permanece numa localidade por mais de 24 horas. Em casos de tempo inferior às 24 horas, caracteriza-se como centros de diversão (BOULLÓN, 2005), que é uma categoria mais difícil de contabilizar. Neste contexto, alguns municípios sem fluxo, ou com pouco fluxo de visitantes, podem ser utilizados, no conjunto, como lugares de diversão, com atrativos pontuais, e que não requer muitos investimentos para ampliação e melhoria das Atividades Características de Turismo.

Neste contexto, identificou-se que, há municípios que não apresentaram valores no total de visitantes na Baía de Todos os Santos (Muniz Ferreira e Aratuípe), Costa do Dendê (Igrapiúna) e Costa do Descobrimento (Guaratinga). Ou seja, são municípios que não possuem fluxo turístico que ultrapassem 24 horas de visitação na localidade, um importante item por demonstrar a capacidade de atração e fixação dos visitantes nos municípios.

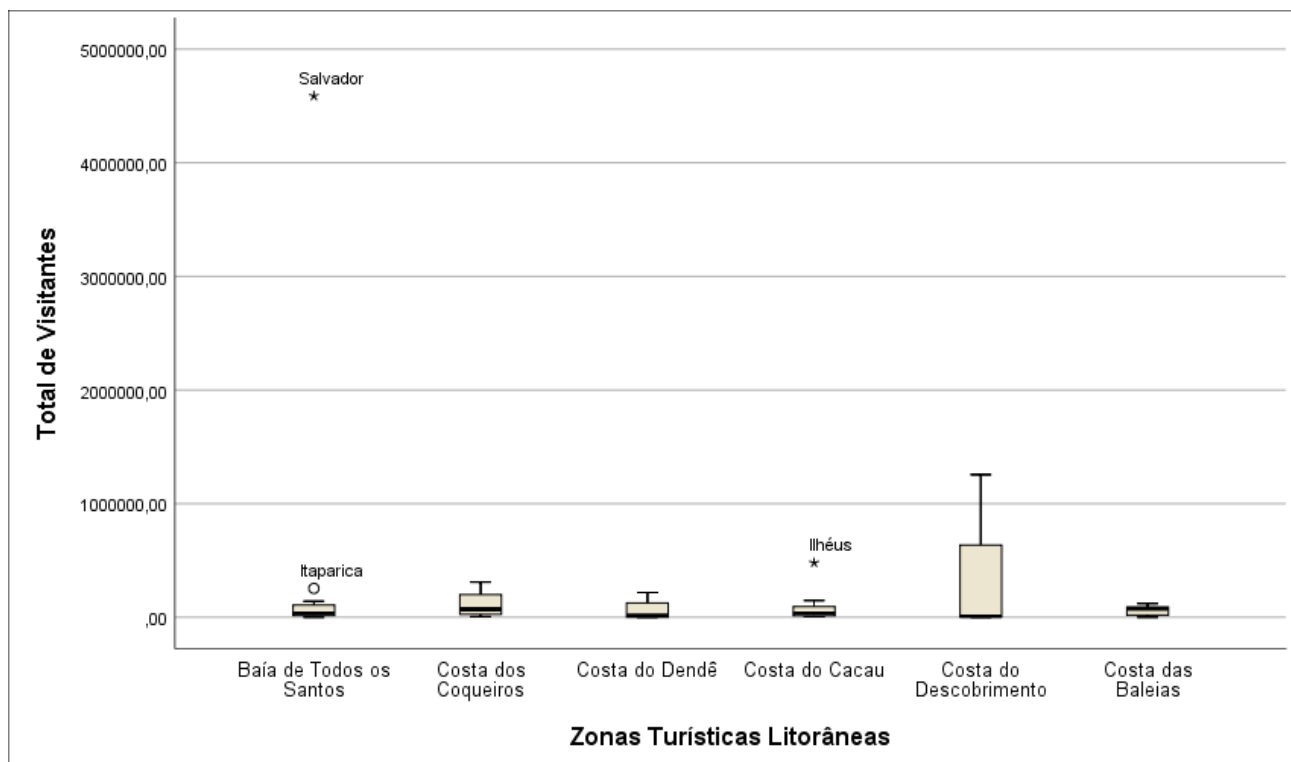
O GRAF. 9 mostra que o conjunto de municípios com menor fluxo de visitantes é a Costa das Baleias, mesmo apresentando uma mediana (74.130 visitantes) acima das demais zonas turísticas e da própria média (60.587 visitantes), influenciada por Nova Viçosa, Alcobaça, Mucuri e Prado, foi a zona turística que apresentou a menor variabilidade dos dados²⁵.

A Baía de Todos Santos apresentou a maior variabilidade no número de visitantes. Assim, retirando Salvador e Itaparica, os maiores valores da Baía de Todos os Santos, o comportamento da zona turística, para o total de visitantes, apresenta-se próximo às zonas turísticas de menor movimentação.

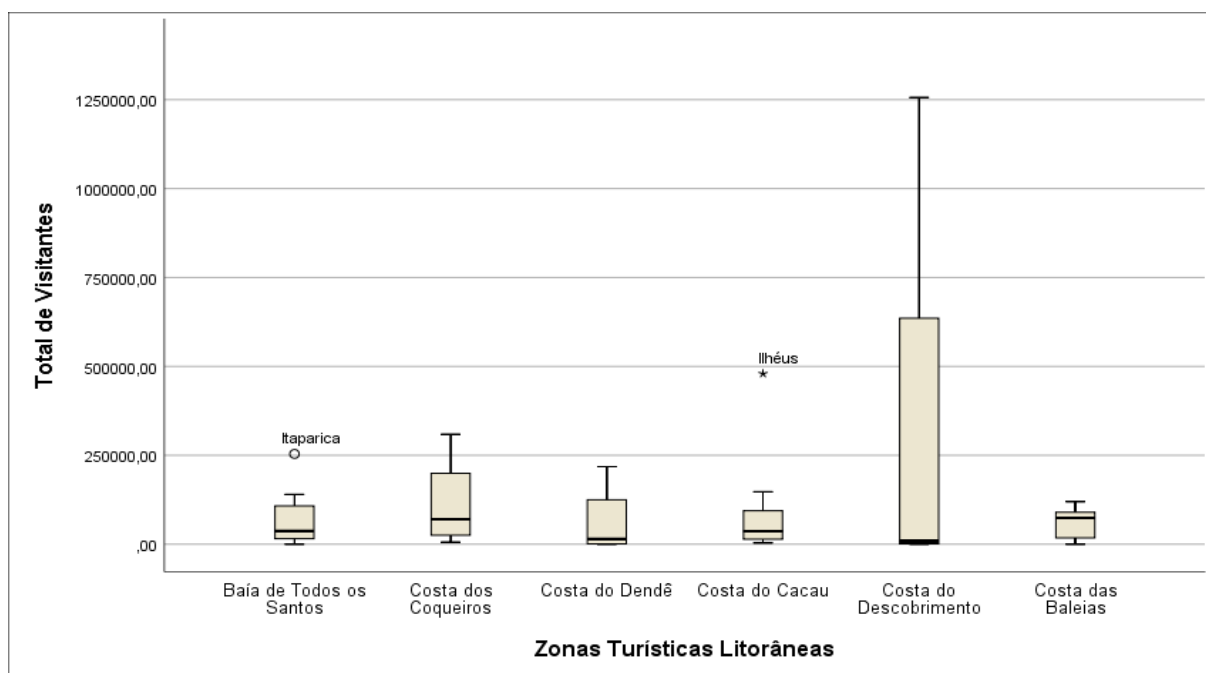
Cabe ressaltar que, Salvador, a capital do estado, apresentou valores extremos na sua zona turística para total de visitantes (GRAF. 9), o que também acontece com a centralidade de algumas Atividades Características do Turismo (ACTs), demonstrando que, as grandes cidades atraem pessoas e empresas também na área de turismo.

²⁵ Os dados com medidas de tendência central e de dispersão sobre total de visitantes encontra-se no APÊNDICE G. No geral, os dados apresentaram alto dispersão, com o desvio padrão muito acima da média, mas das zonas turísticas analisadas, a Costa das Baleias foi a que apresentou menor Coeficiente de Variação (70,98%).

GRÁFICO 9. Boxplot do total de visitantes (nacional e internacional) nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia



(a) Com Salvador



(b) Recorte sem Salvador

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

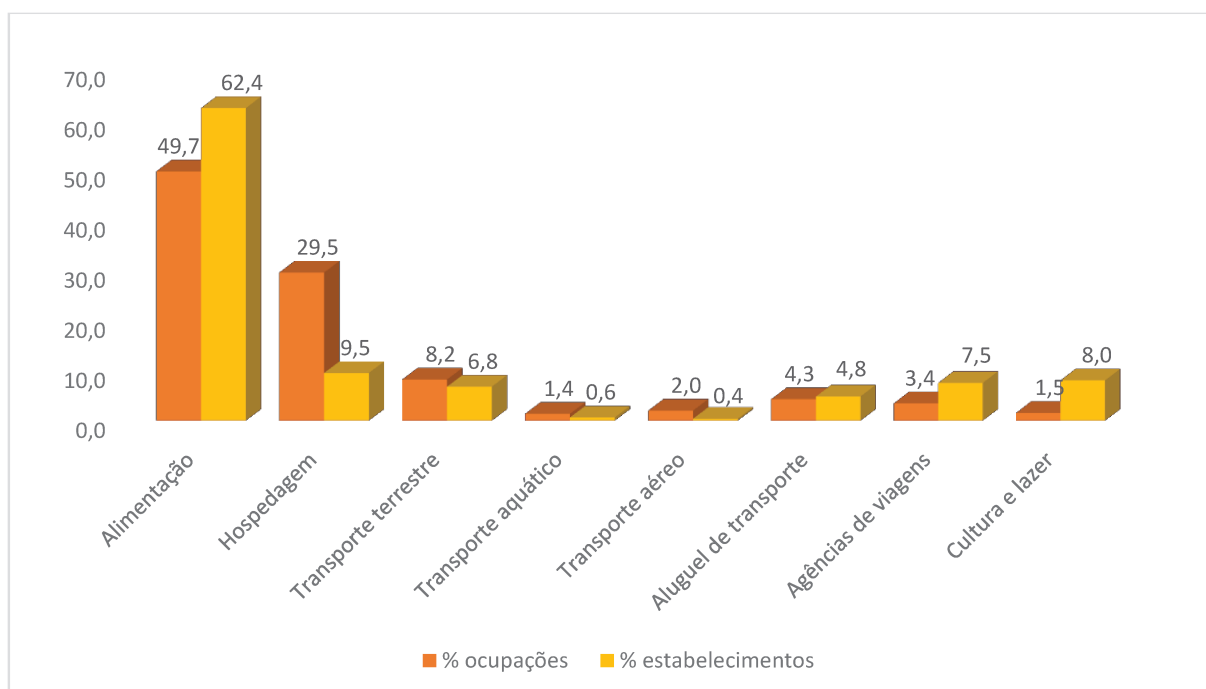
Araújo (2013, p. 65) observa que, “[...] a metrópole apresenta-se como lócus da sociedade urbana contemporânea, que extrapola a lógica da cidade e do modo de vida urbano, e possui o papel fundamental na atração e efetivação de políticas públicas e das lógicas empresariais [...]”. Tal circunstância será visualizada nas metrópoles do país, por atuarem com forças centrípetas. O que fará com que, todo grupo formado com metrópole seja formado unicamente por ela.

O autor ressalta que a metrópole, produz teia de várias relações: i. promove novas dinâmicas socioespaciais: mais técnicas, novas tecnologias, rápidas e mais lucrativas; ii. promove também a desigualdade social e regional.

As demais zonas turísticas apresentaram mediana muito próxima do primeiro e terceiro quartil (GRAF. 9b), o que significa dizer que mais de 50% dos municípios têm valores mínimos de visitação e que a atividade turística se concentra em um ou alguns municípios.

Ao observar as Atividades Características do Turismo (ACTs) na região litorânea (GRAF. 10) percebe-se que, Alimentação e Hospedagem têm destaque entre as ACTs, e junto com Transporte Terrestre abarcam 87,4% das ocupações e 78,7% dos estabelecimentos. Somando todo o setor de transporte, têm-se 95,1% das ocupações e 84,5% dos estabelecimentos.

GRÁFICO 10. Distribuição percentual das ocupações (empregos) e estabelecimentos das ACTs nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a) e IPEA (2017)

Cabe ressaltar que, todas as informações das ACTs trabalhadas na tese refletem o mercado formal. Mas, conforme foi ressaltado pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2018c), sabe-se que parcela significativa da economia do turismo está inserida no âmbito da informalidade.

Os setores de alimentação e hospedagem são intensivos em mão de obra, e compõem um importante elo da cadeia produtiva do turismo (PAULA, 2017). O setor de alimentação abarca, dentre os outros setores analisados, 49,7% das ocupações e 62,4% dos estabelecimentos (GRAF. 10). Não mais restrito apenas ao ato “alimentar-se”, pois os produtos ou pratos estão imbuídos de historicidade, com identidade, o que colabora, segundo o autor, para a diferenciação, a autenticidade e a originalidade de um determinado local ou localidade. Assim, a gastronomia tem sido valorizada e reconhecida como patrimônio cultural e um forte atrativo da oferta turística.

O setor de hospedagem, responde por 29,5% das ocupações e 9,5% dos estabelecimentos nas ACTs analisadas. Com o crescimento das mídias sociais e o uso das tecnologias móveis e da internet, amplia-se as possibilidades de escolha da forma de hospedagem (PAULA, 2017; BRASIL, 2018c). É crescente a modalidade de hospedagem colaborativa, coletiva e compartilhada, envolvendo aluguel de quartos, apartamentos ou casas, que não entra no cálculo oficial de hospedagem. Para Boullón (2005, p. 21) há “[...] uma incógnita a respeito da hospedagem em casas e apartamentos, que em certos períodos é superior à hospedagem de tipo tradicional”. O Ministério do Turismo (BRASIL, 2018c) ressaltava a necessidade de regulamentação dessas modalidades para que se possa potencializar os benefícios da atividade turística à população local.

Quanto aos transportes, somando as quatro categorias analisadas têm-se neste setor, 15,9% das ocupações e 12,6% dos estabelecimentos. Silva et al. (2020) observam que, no turismo brasileiro, na divisão modal, o tipo de turismo mais utilizado é o rodoviário com aproximadamente 80% do deslocamento das pessoas, o que eleva a importância das viagens de curta distância, ou a menos de 5 horas dos locais de origem. Assim, para os autores, para viagens internas, os transportes terrestres assumem papel relevante na dispersão dos fluxos de turistas.

Sendo o setor de transporte, um elo importante entre mercado emissor e mercado receptor (PAULA, 2017), muitas das vezes, necessita de estrutura que, normalmente, se encontra em grandes cidades, por conta do custo fixo inerente à atividade. Por exemplo, no setor de transporte aéreo, há custos fixos para aterrisagem

e decolagem, assim, os custos unitários são exorbitantes se ficar abaixo de determinado nível mínimo. Neste sentido, frequência e diversidade dependem do tamanho do mercado (PIRES et al., 2018).

Da estrutura de transporte aéreo, destaca-se (BAHIA, 2011): Salvador, na Baía de Todos os Santos, com aeroporto internacional que distribui visitantes para a Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros; Itaparica (Baía de Todos os Santos), para aviões de pequeno porte; Caravelas e Teixeira de Freitas (Costa das Baleias) para aeronaves de pequeno porte; Porto Seguro, na Costa do Descobrimento, com aeroporto internacional; Valença (Costa do Dendê) – que distribui visitantes para Cairu, especificamente Morro de São Paulo e Boipeba; Morro de São Paulo, em Cairu, possui pista de pouso para monomotores; Ilhéus (Costa do Cacau); Una (Costa do Cacau) – utilizado principalmente para o Hotel Transamérica na Ilha de Comandatuba; Marau (Costa do Cacau) possui pista de pouso para monomotores; e Canavieiras (Costa do Cacau) para aviões de pequeno porte.

No que se refere a transporte aquático, observa-se que, há subnotificações do quantitativo de ocupações e estabelecimentos, pois no litoral baiano muitos municípios são ribeirinhos, inclusive com localidades que só se chega de barco. Tais subnotificações podem ser explicadas pela característica de informalidade desta atividade nas localidades.

Observa-se também a inexistência de informações do setor de transporte aquático na Costa das Baleias²⁶ e Costa dos Coqueiros, do setor de transporte aéreo na Costa das Baleias. Ressalta-se que, pelo menos 50% dos municípios da Baía de Todos os Santos e Costa do Cacau não possuem informações do setor de transporte aquático (APÊNDICE H).

Destaca-se que, na Baía de Todos os Santos, Salvador possui marina, porto marítimo para passageiros e terminais para ligação de *ferries-boats* entre Salvador e Itaparica. Na Costa do Cacau, Ilhéus possui porto marítimo, também utilizado para receber cruzeiros (BAHIA, 2011).

No elo da comercialização estão as agências de viagem, responsáveis por 3,4% das ocupações e 7,5% dos estabelecimentos, fazem a interação entre mercados de origem e espaços de destinos. Paula (2017) observa que, o avanço das tecnologias

²⁶ Chama-se a atenção para a informalidade do setor nesta localidade, pois a Costa das Baleias, conhecida por ter como atrativo o Arquipélago dos Abrolhos, tem como ponto chave os passeios de barcos, que caracteriza-se, por pequenas embarcações, que muitas vezes são utilizadas para a atividade pesqueira também.

de comunicação e informação modifica, amplia e intensifica esse elo, o que modifica sobremaneira o quantitativo relacionado a ocupações e estabelecimentos formais.

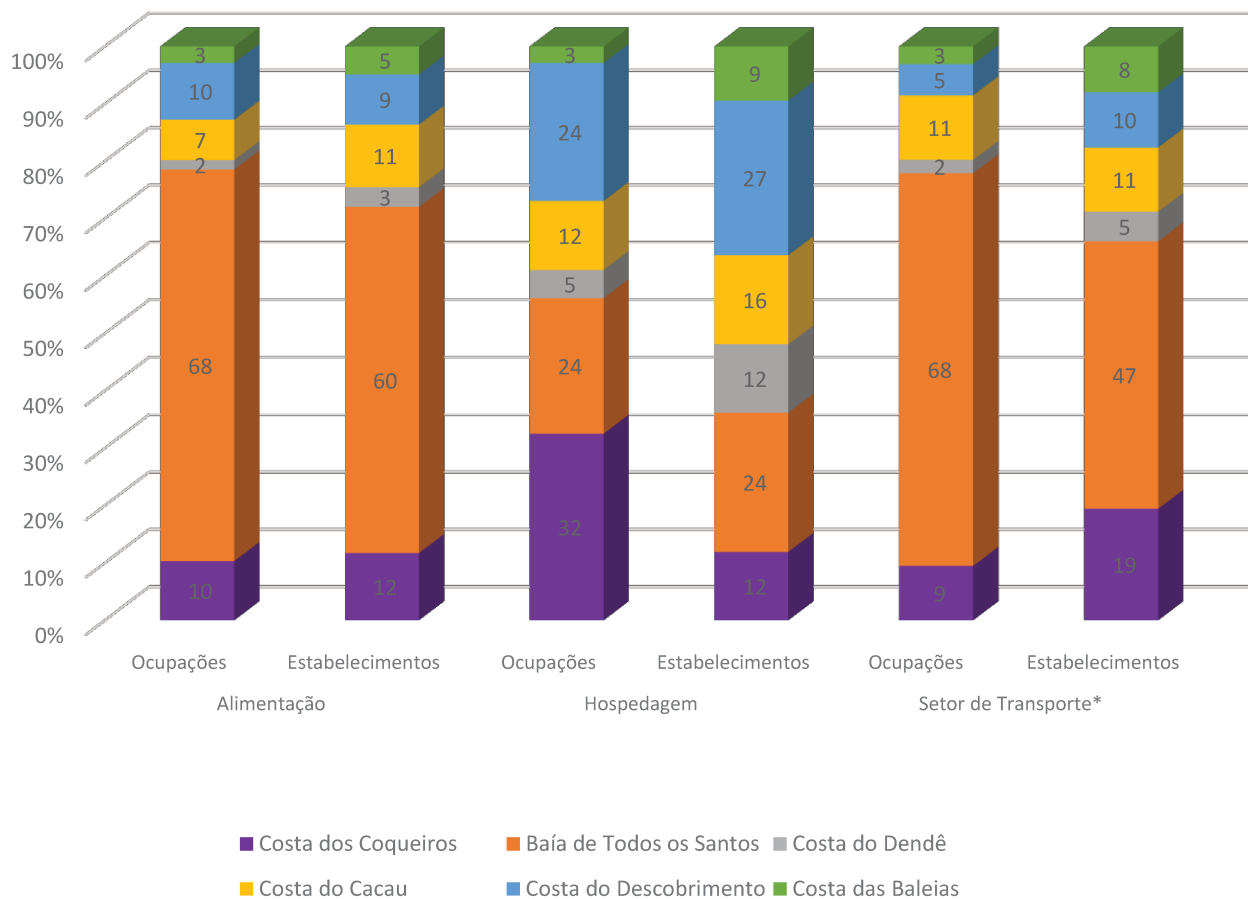
Sobre a cultura e o lazer, o GRAF. 10 mostra que 1,5% das ocupações e 8,0% dos estabelecimentos estão neste setor. A Baía de Todos os Santos e a Costa dos Coqueiros possuem, em média, o maior número de estabelecimentos e ocupações em cultura e lazer (APÊNDICE H). Ressalta-se que, muito do que se considera como cultura e lazer não é computado no mercado formal, o que dificulta a percepção da amplitude do setor.

Pensar cultura na atividade turística é imaginar um atrativo que se configura no modo de vida de uma localidade, pois envolve, segundo Ávila (2009), o entendimento da vida social, com sua construção histórica, as formas de pensar e agir da comunidade receptora, diferenciando assim, as comunidades e as localidades. Para Ávila (2009, p. 21), é difícil dissociar cultura e turismo, e assim “[...] as tensões e contradições provenientes da relação entre visitantes e anfitriões ampliam a necessidade de planejar esse encontro. [...]”.

Ao distribuir as três principais ACTs, alimentação, hospedagem e transporte, por zona turística, no GRAF. 11 percebe-se que, há uma concentração dos setores de alimentação e transportes na Baía de Todos os Santos, por conta, principalmente, da capital do estado. No setor de hospedagem, três zonas turísticas se destacam: Costa do Descobrimento, Costa dos Coqueiros e Baía de Todos os Santos.

Fazendo um recorte para o setor de hospedagem (GRAF. 12 e 13), para entender o seu comportamento da distribuição percentual diferenciada dos outros setores, percebe-se que, no conjunto de municípios por zona turística (box), a Costa do Descobrimento apresenta os maiores valores, seguida da Costa dos Coqueiros e Costa do Cacau. Na Baía de Todos os Santos, os estabelecimentos de hospedagem concentram-se principalmente em Salvador (84,49%); na Costa do Dendê, em Cairu (79,35%) e; na Costa das Baleias em Prado (39,84%). O que refletirá no comportamento das demais Atividades Características do Turismo.

GRÁFICO 11. Distribuição percentual das ocupações (empregos) e estabelecimentos dos setores de alimentação, hospedagem e transporte, nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia

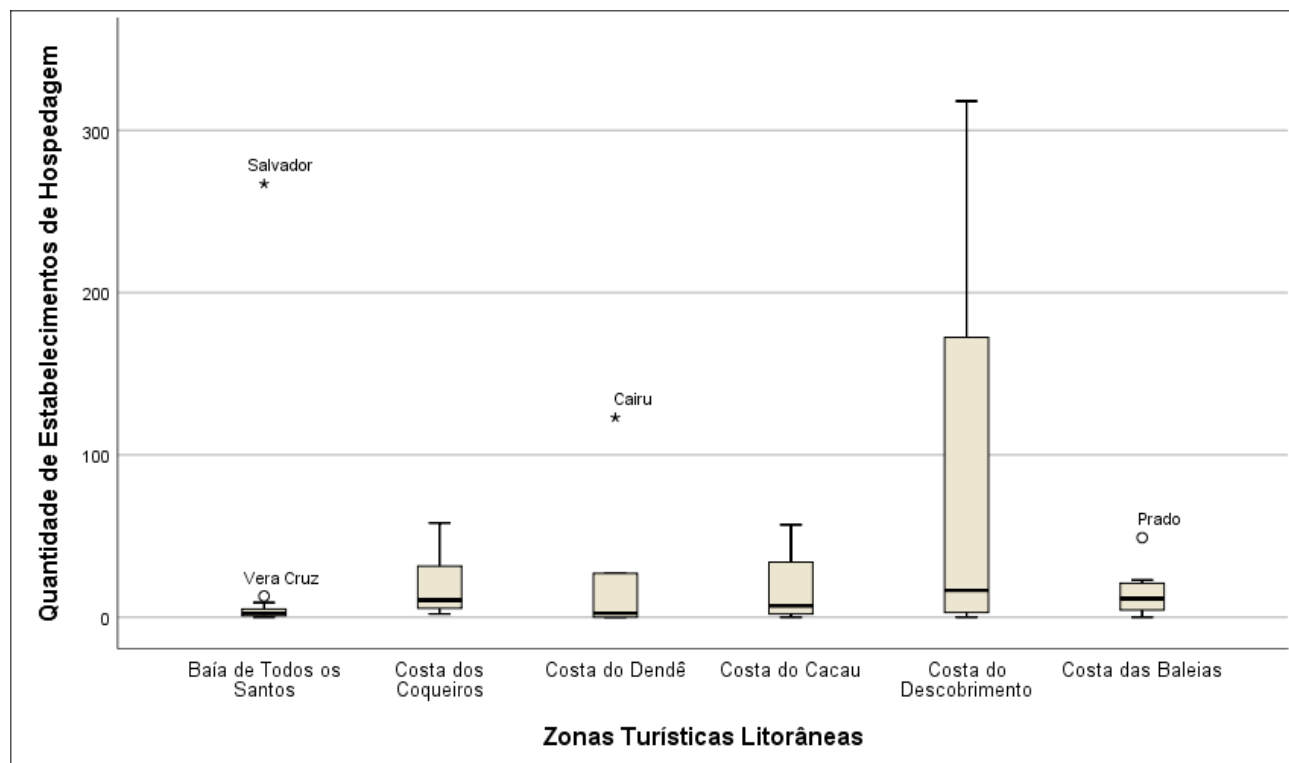


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a) e IPEA (2017)

Nota: * No setor de transporte soma-se transporte terrestre, transporte aquático, transporte aéreo e aluguel de transporte.

Observa-se no GRAF.12 e APÊNDICE H que os dados se apresentaram heterogêneos e com grandes distâncias pois o desvio padrão comportou-se acima da média dos valores em todas as zonas turísticas, tanto para ocupações como para estabelecimentos em hospedagem. Além disso, observa-se a mediana muito próxima dos valores mínimos, o que demonstra a concentração de comportamento em volta dos menores valores, principalmente na Baía de Todos os Santos.

GRÁFICO 12. Boxplot da quantidade de estabelecimentos de hospedagem nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia

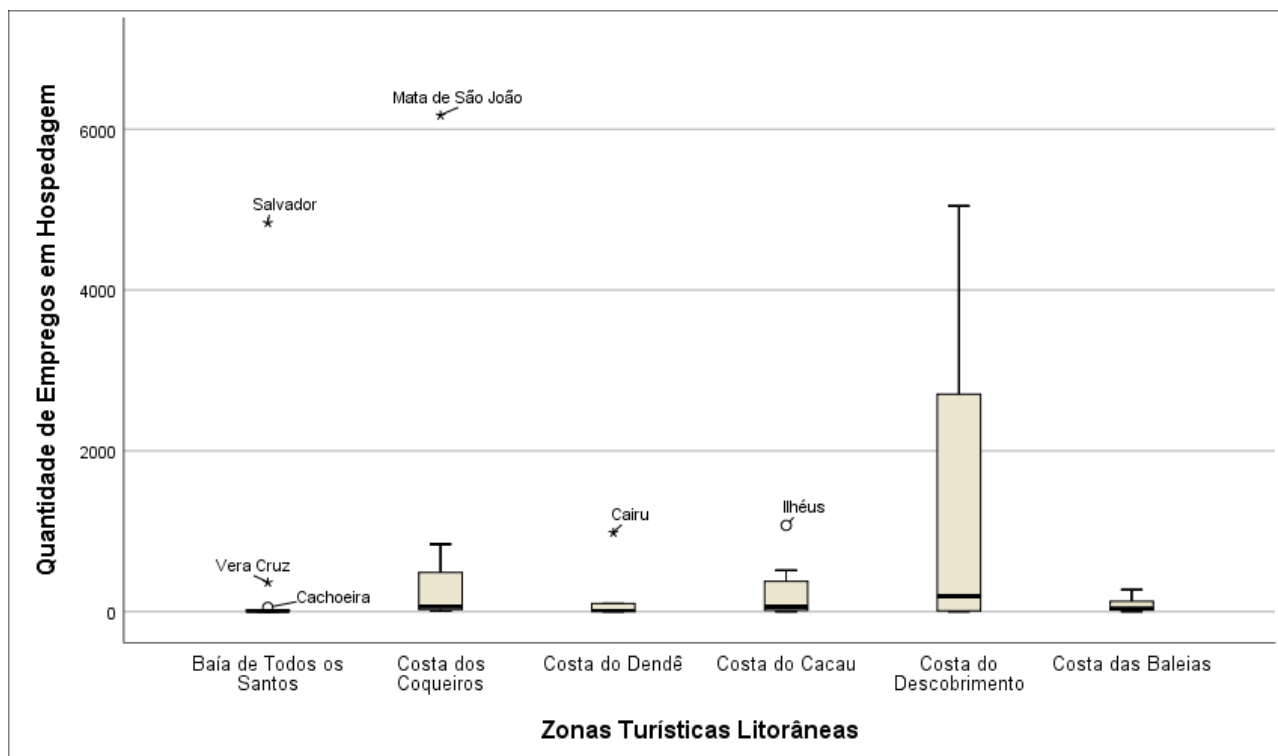


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

No que se refere aos empregos em hospedagem (GRAF. 13), segue-se a análise dos estabelecimentos em alguns aspectos: no conjunto de municípios por zona turística (box), a Costa do Descobrimento apresenta os maiores valores, seguida da Costa dos Coqueiros e Costa do Cacau. Na Baía de Todos os Santos, os empregos em hospedagem concentram-se principalmente em Salvador (90,61%) e; na Costa do Dendê, em Cairu (88,54%). Chama a atenção, na Costa dos Coqueiros, o volume de empregos em Mata de São João (84,13%), evidenciando a presença de grandes estabelecimentos.

Diante do exposto, observa-se que nas outras ACTs, quantitativo de estabelecimentos e ocupações formais (APÊNDICE H), a Baía de Todos os Santos apresenta os maiores valores médios, exceto para transporte aquático, aluguel de transportes (estabelecimentos) e agência de viagem (ocupações). Os menores valores médios encontram-se na Costa do Dendê, exceto para transporte aquático, pois esta zona turística possui municípios ribeirinhos e ilhas.

GRÁFICO 13. Boxplot da quantidade de empregos em hospedagem nas zonas turísticas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Quando se observa a correlação entre as variáveis estudadas percebe-se que, das 25 variáveis, 16 apresentaram as mais altas correlações entre si (APÊNDICE I), sendo possível afirmar que o volume de visitas aliado a densidade demográfica afeta positivamente o número de estabelecimentos e/ou ocupações nas áreas de alimentação, hospedagem, transporte terrestre, transporte aquaviário, transporte aéreo, aluguel de transportes, agência de viagens e cultura e lazer.

Neste sentido, cita-se Bacal e Miranda (2002) que constata que, o desenvolvimento do turismo afeta a demografia em dois sentidos: no aumento da densidade populacional e na seletividade na oferta de trabalho.

Para Pires et al. (2018) a densidade populacional é um importante argumento para o planejamento do espaço urbano, pois se a população é pouco densa será mais dispendioso provê-la de alguns serviços e estruturas.

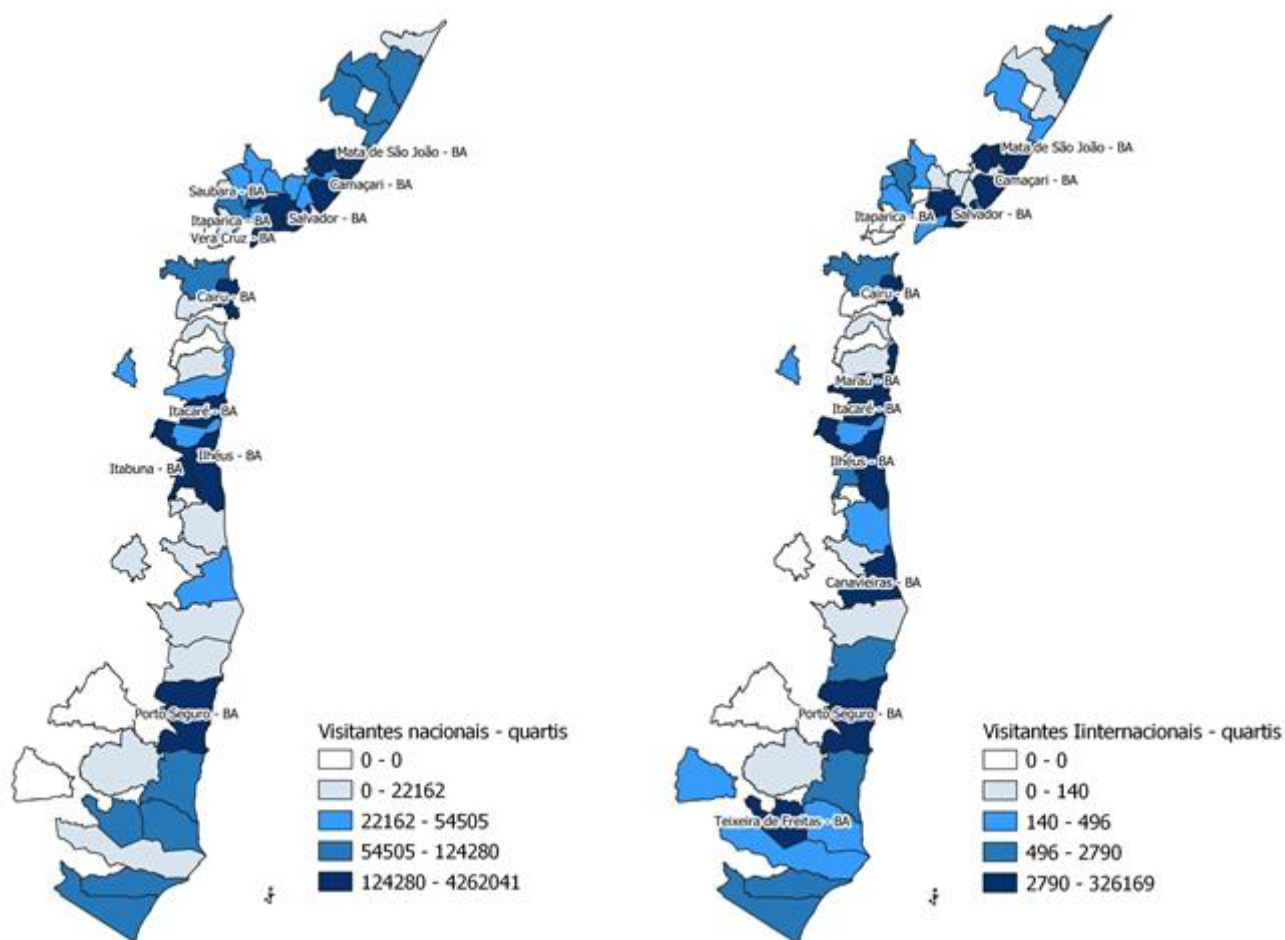
A alta correlação entre esses indicadores corrobora com a literatura que trata sobre desenvolvimento da atividade turística. Fávero et al. (2009, p. 24)

observam que, as variáveis que apresentam alta correlação entre si tendem a compartilhar o mesmo componente.

Além disso, confirma o pressuposto levantado na tese, de que os municípios com maior fluxo turístico possuem maior infraestrutura básica e turística, o que influencia na dinâmica dessas localidades.

Do conjunto de variáveis explicitadas, a quantidade de visitantes nacionais e internacionais (FIG. 13) se relacionam fortemente com a maior parte das variáveis que tratam de infraestrutura turística. Analisando a correlação entre as duas variáveis, observa-se uma alta correlação ($r=0,942$), o que permite dizer que, as localidades com maior fluxo de visitantes nacionais, também são aquelas com maior fluxo de visitantes internacionais, e consequentemente mais empreendimentos e ocupações nas Atividades Características do Turismo (ACTs).

FIGURA 13. Distribuição dos visitantes nacionais e internacionais dos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

A FIG. 13 mostra Salvador como a localidade com maior fluxo turístico nacional (48,39%) e internacional (51,01%), posteriormente chama a atenção os municípios de: Itaparica, na Baía de Todos os Santos; Mata de São João (onde se localiza o Complexo Hoteleiro de Sauípe) e Camaçari, na Costa dos Coqueiros; Cairu (que tem como principais atrativos a localidade de Morro de São Paulo e Boipeba), na Costa do Dendê; Ilhéus (impulsionada por possuir aeroporto e porto) e Itacaré, na Costa do Cacau; Porto Seguro, na Costa do Descobrimento.

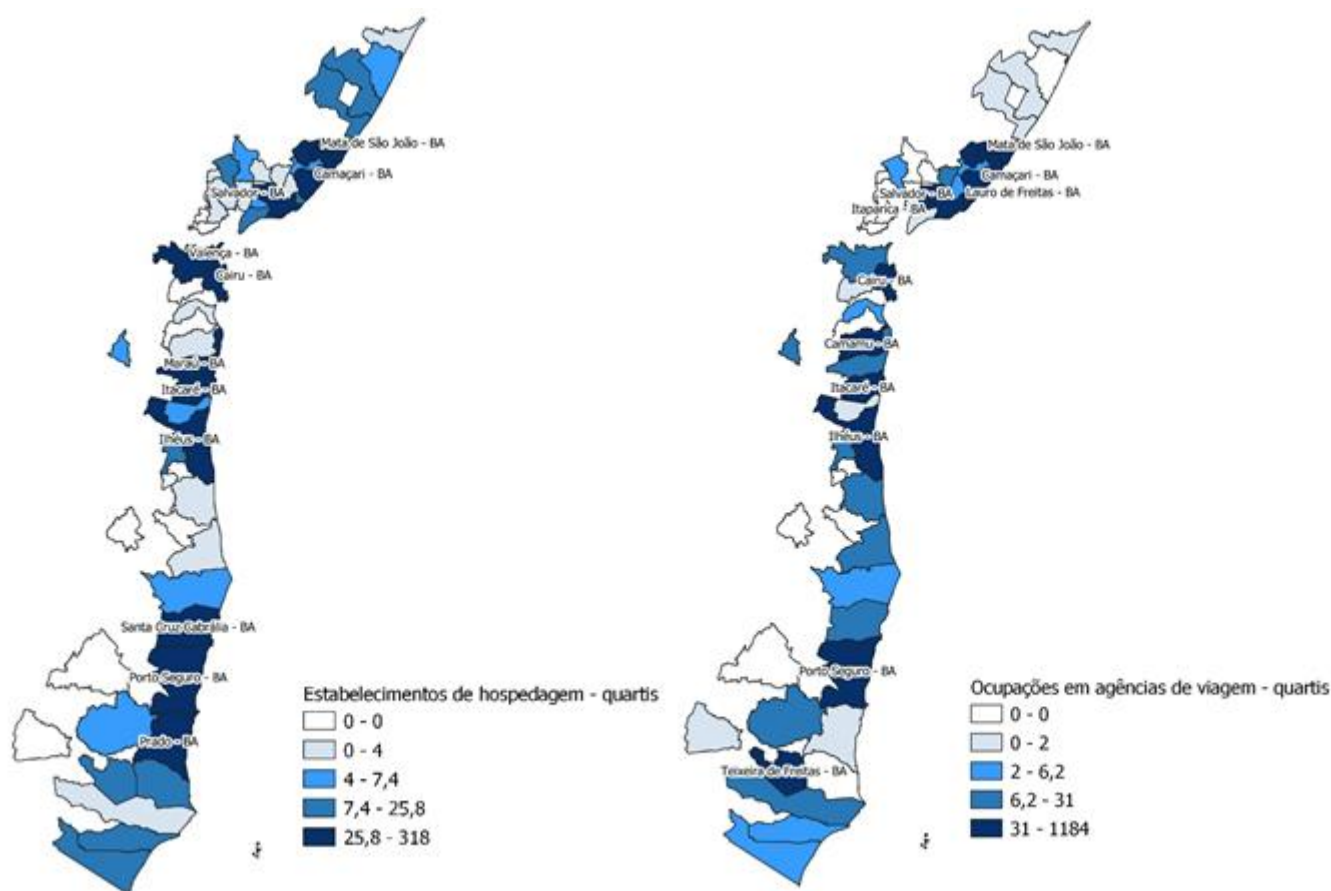
Além desse conjunto de variáveis correlacionadas, evidencia-se algumas correlações relacionadas ao setor de hospedagem: i. estabelecimentos de hospedagem e ocupações em agências de viagem; e ii. arrecadação de impostos federais em hospedagem e empregos em hospedagem.

A correlação positiva entre estabelecimentos de hospedagem e ocupações em agências de viagem ($r=0,837$). Significando que, ao aumentar o número de estabelecimentos de hospedagem, aumenta-se também o número de ocupações nas agências de viagens, para que seja possível a conexão entre turistas e estabelecimentos. A FIG. 14 mostra a distribuição dessas duas variáveis, com destaque para: Mata de São João e Camaçari, na Costa dos Coqueiros; Salvador, na Baía de Todos os Santos; Cairu, na Costa do Dendê; Ilhéus e Itacaré, na Costa do Cacau; e Porto Seguro, na Costa do Descobrimento.

Quanto às ocupações em agências de viagem, 16 municípios não apresentaram esse dado. Desses, metade também não tinham estabelecimentos em agências de viagem. Assim, seis municípios não apresentaram valores nessas variáveis: Aratuípe, Guaratinga, Igrapiúna, Muniz Ferreira, Santa Luzia e São José da Vitória.

O fato de não possuir agências de viagem na localidade influencia basicamente o serviço de promoção interna, com a indicação dos principais locais e passeios a serem realizados pelo turista, mas a depender do nível de visibilidade externa, não interfere, sobremaneira, na divulgação do destino, por conta, atualmente, do nível de divulgação e negociação realizados pela internet.

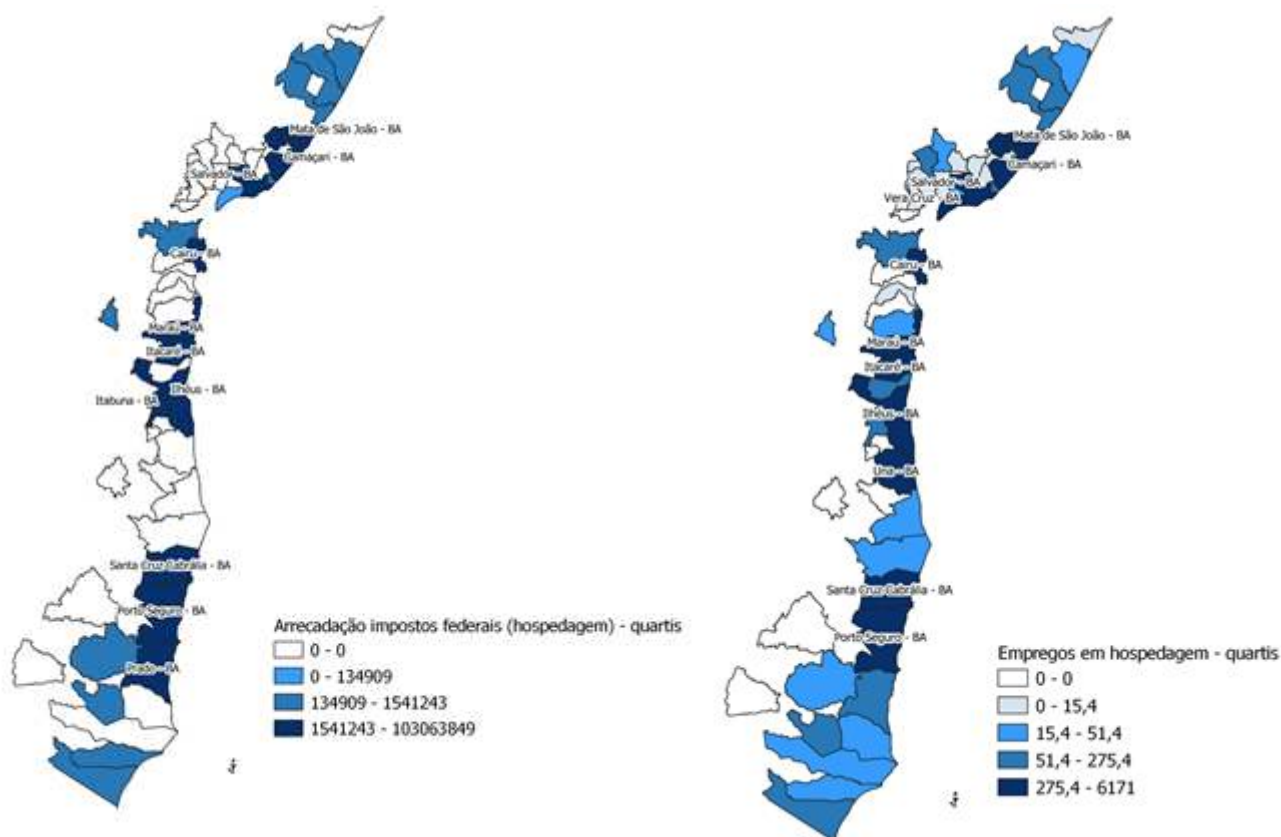
FIGURA 14. Distribuição de estabelecimentos de hospedagem e ocupações em agências nos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em IPEA (2017) e Brasil (2019a)

Na FIG. 15, observa-se a relação positiva, esperada, entre ocupações em hospedagem e arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem ($r=0,963$), com destaque para: Mata de São João e Camaçari, na Costa dos Coqueiros; Salvador, na Baía de Todos os Santos; Cairu, na Costa do Dendê; Maraú, Itacaré e Ilhéus, na Costa do Cacau; e Santa Cruz Cabrália e Porto Seguro, na Costa do Descobrimento.

FIGURA 15. Distribuição de arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem e empregos em hospedagem nos municípios turísticos de zonas litorâneas do estado da Bahia



Fonte: Elaborado com base em IPEA (2017) e Brasil (2019a)

Quanto às variáveis de infraestrutura básica, observa-se correlação positiva entre elas, configurando-se assim, os acessos da população aos serviços básicos, principalmente entre domicílios com coleta de lixo e abastecimento de água ($r = 0,815$), com destaque para a metrópole e os municípios do seu entorno.

5.2.1. Regionalização e os municípios turísticos litorâneos

A Análise dos Componentes Principais e a Análise de Agrupamento auxiliaram na caracterização dos municípios turísticos no litoral baiano. Conforme a descrição na metodologia (item 3.2.1.), encontrou-se 3 Componentes Principais, o primeiro relacionado à estrutura da atividade turística, o segundo a estrutura básica e o terceiro ao setor de hospedagem (FIG. 16).

FIGURA 16. Estrutura da Análise dos Componentes Principais (ACP)



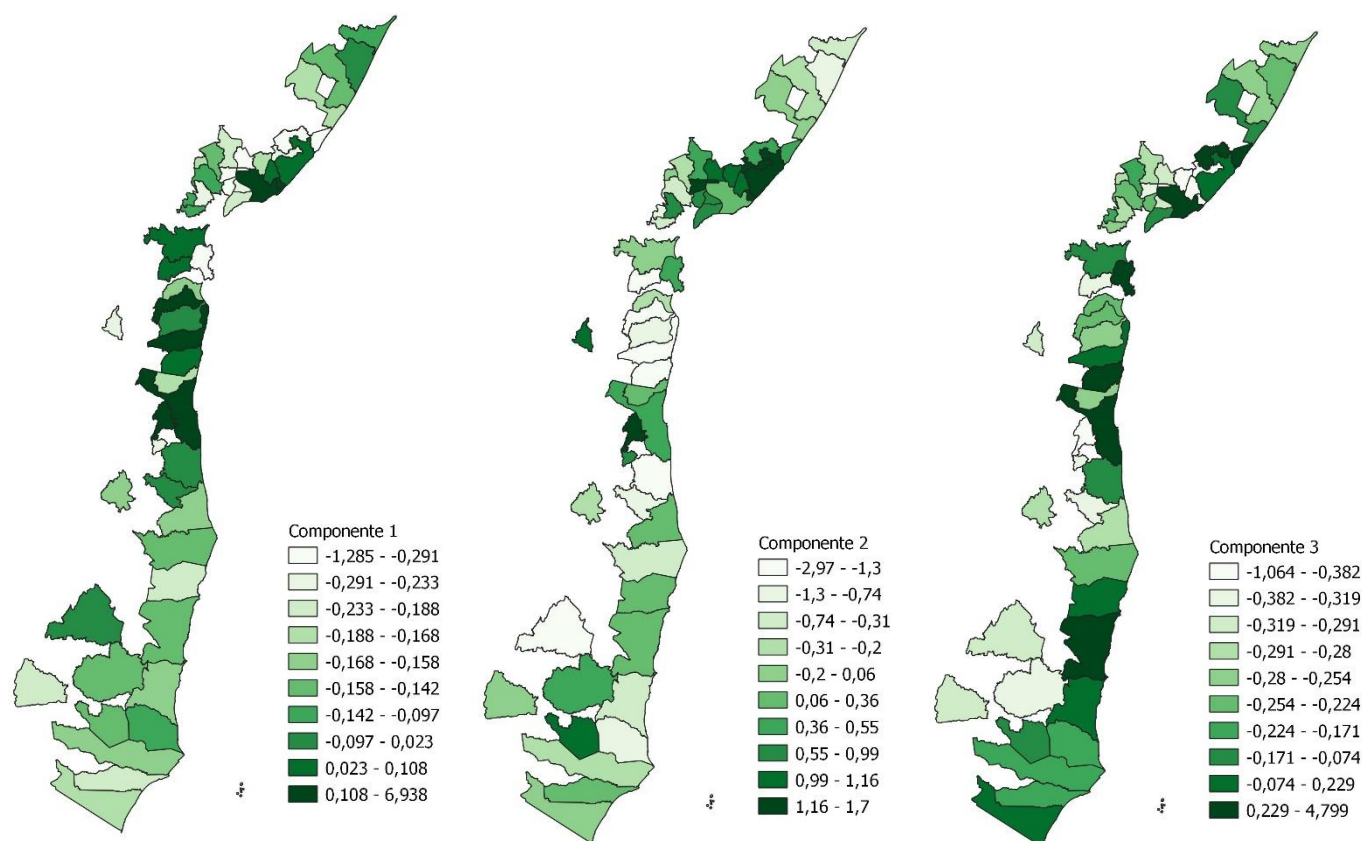
Nota: * Estabelecimentos e ocupações

** Ocupações

A FIG. 17 mostra o comportamento dos componentes no mapa. No Componente 1, observa-se que, 20% dos municípios apresentam características acima da média. Chama-se a atenção aqui, o fato de Salvador elevar a média por conta das suas características enquanto metrópole. Além de Salvador, destaca-se nesse componente, municípios da Costa do Dendê e da Costa do Cacaú.

Quanto à estrutura básica, observa-se no Componente 2, aproximadamente 50% dos municípios estão acima da média, tendo como ponto de concentração a Baía de Todos os Santos, em torno da capital do Estado. Ressalta-se que, os maiores valores estão em municípios que possuem a presença de outras atividades econômicas fortes. Segundo Pires et al. (2018), a eficiência desses serviços básicos terá maior impacto na produtividade global do município. Sendo assim, um componente importante para o conjunto da sociedade, afinal neste município turístico há uma comunidade anfitriã que também utiliza tais serviços.

FIGURA 17. ACP: comportamento dos Componentes Principais (percentis)



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

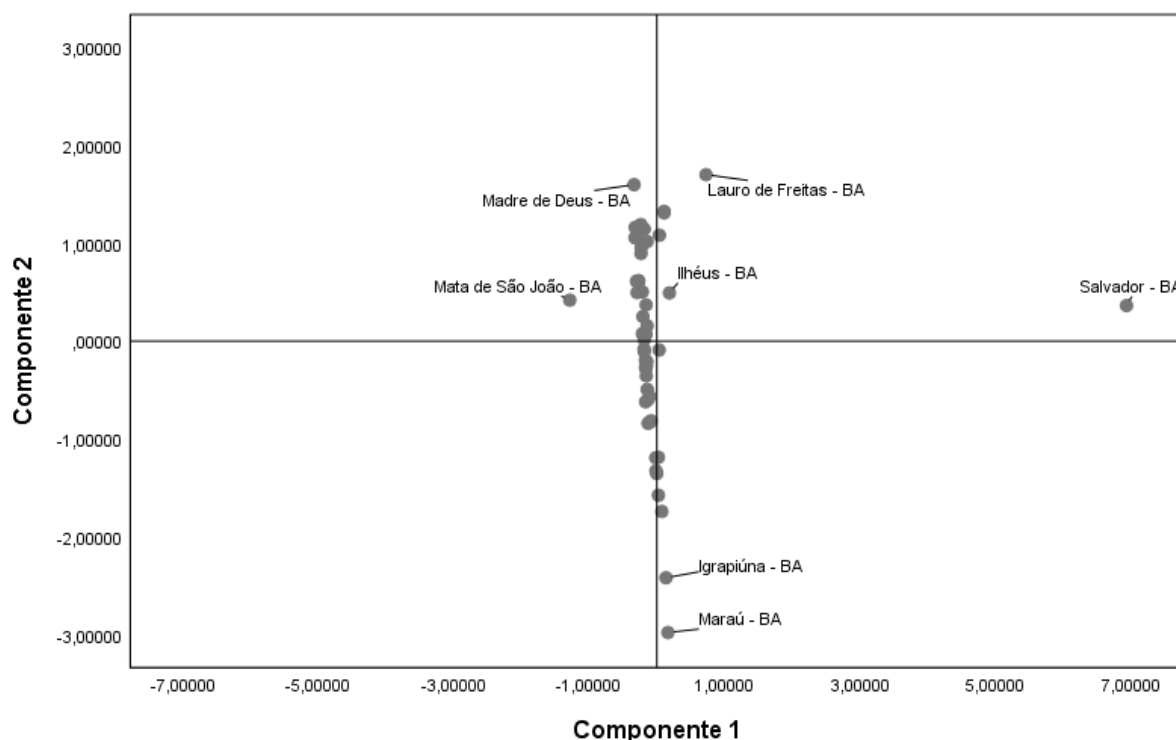
No Componente 3, o setor de hospedagem, característico de lugares turísticos, aproximadamente 10% estão acima da média, sendo que os municípios de Mata de São João (onde se encontra o complexo hoteleiro de Sauípe) e Porto Seguro puxaram essa média para cima. Logo em seguida, observa-se os municípios mais conhecidos turisticamente: Cairu (que tem o turismo concentrado em Morro de São Paulo e Boipeba), Salvador, Ilhéus e Itacaré.

Relacionando os componentes, o GRAF. 14 mostra a interação entre o Componente 1 – estrutura da atividade turística e o Componente 2 – estrutura básica, percebe-se que, no Componente 1, a maior parte dos municípios se alinham a origem e Mata de São João tem comportamento oposto a Lauro de Freitas e Salvador.

O que diferenciará, no GRAF. 14, será a linha divisória dos aspectos socioeconômicos. Acima da linha, destaca-se os municípios de Madre de Deus – com as seguintes características dos domicílios: 99,7% com abastecimento de água,

99,3% com coleta de lixo, 99,6% com energia elétrica e 97% de taxa de urbanização –, e Lauro de Freitas – com as seguintes características dos domicílios: 97% com abastecimento de água, 98,8% com coleta de lixo, 99,7% com energia elétrica e com população toda urbana.

GRÁFICO 14. ACP: relação entre o Componente 1 (estrutura da atividade turística) e Componente 2 (estrutura básica)



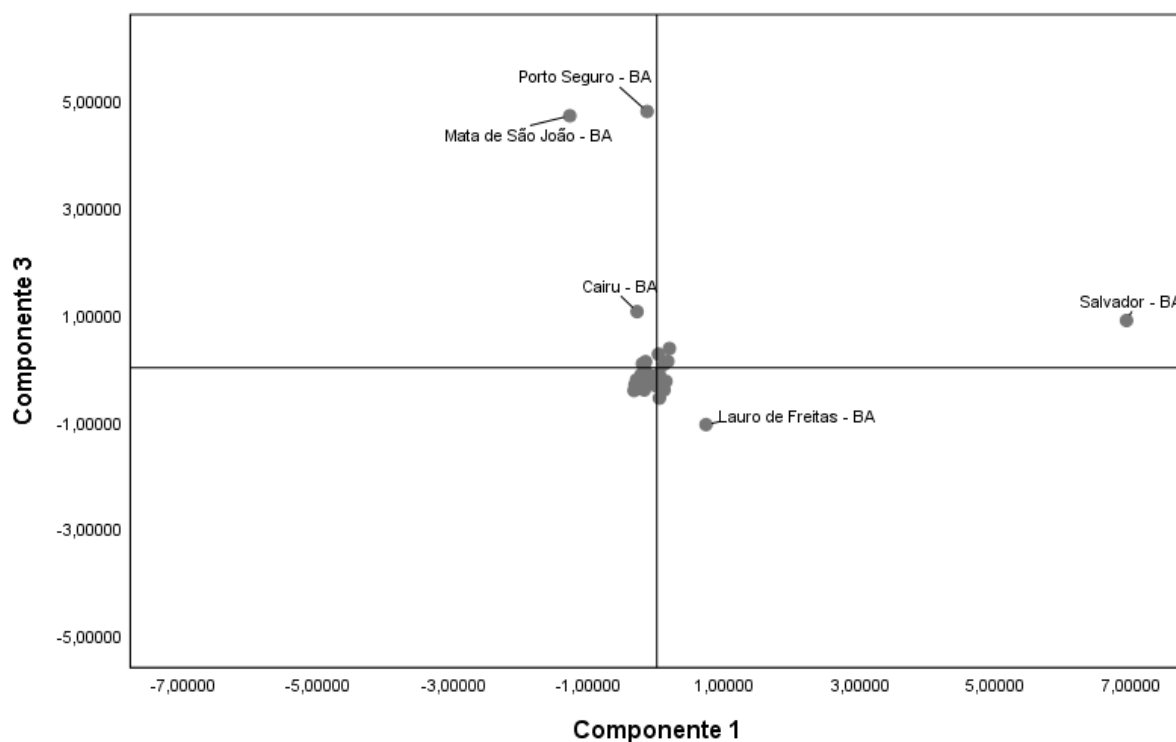
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Abaixo dessa linha apresentam-se aqueles mais vulneráveis nas questões de acesso aos serviços básico e urbanização, com destaque para Maraú e Igrapiúna. Dos domicílios de Maraú, 27% têm acesso aos serviços de abastecimento de água, 78% a energia elétrica, 47% a coleta de lixo e a taxa de urbanização é de 0,19. Em Igrapiúna, 36% dos domicílios têm acesso aos serviços de abastecimento de água, 81% a energia elétrica, 50% a coleta de lixo e a taxa de urbanização é de 0,32.

Acima da linha da origem, observa-se que, no quadrante 1 estão os municípios com características positivas em relação a atividade turística e a estrutura básica, destacando-se Salvador (principalmente relacionada a atividade turística) e Lauro de Freitas (principalmente relacionado aos aspectos urbanos).

Na relação entre o Componente 1 e 3, o GRAF. 15 mostra no quadrante 1 e 2, os municípios que mais se destacam no setor de hospedagem: Mata de São João (com 27% das ocupações e 4% dos estabelecimentos), Porto Seguro (com 22% das ocupações e 24% dos estabelecimentos), Salvador (com 21% das ocupações e 20% dos estabelecimentos) e Cairu (com 4% das ocupações e 9% dos estabelecimentos). Esses quatro municípios concentram 74% das ocupações em hospedagem e 57% dos estabelecimentos em hospedagem. Os demais municípios formaram um aglomerado próximo da origem, tendendo a pouca representatividade no setor de alojamento, com destaque para Lauro de Freitas.

GRÁFICO 15. ACP: relação entre o Componente 1 (estrutura da atividade turística) e Componente 3 (setor de hospedagem)



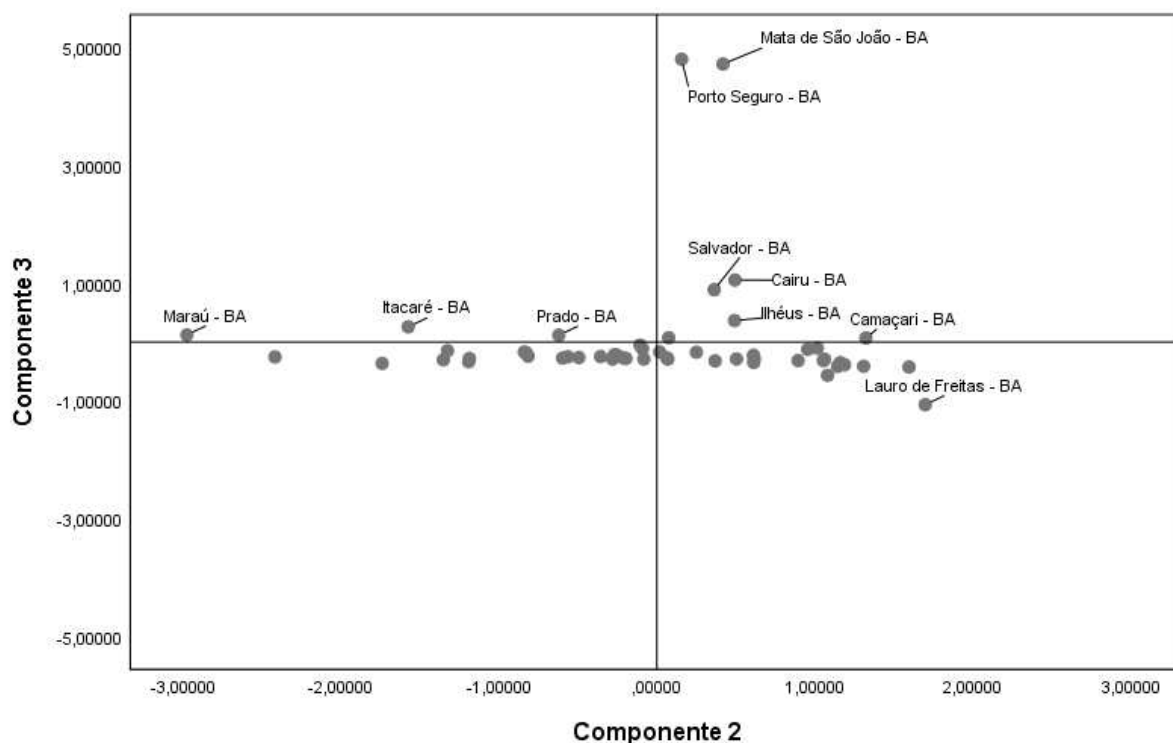
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Araújo (2019) confirma tal perspectiva quando analisa o coeficiente de especialização dos hotéis e similares dos municípios do Nordeste brasileiro, demonstrando que, dos municípios da Bahia, Mata de São João, Cairu, Porto Seguro e Salvador aparecem nas 8 primeiras posições, sendo os 3 primeiros, os municípios das primeiras posições.

Chama atenção no quadrante 4, o município de Lauro de Freitas, limítrofe da capital, que apresenta aspectos positivos na atividade turística, principalmente com as atividades de suporte por estar entre Salvador, Camaçari e Mata de São João, mas apresenta pouca representatividade no setor de alojamento. Este setor vem se desenvolvendo no município, no entorno do aeroporto de Salvador.

Ao observar a relação entre o Componente 2 e 3 (GRAF. 16) observa-se que, no quadrante 1 estão os municípios que apresentam estrutura no setor de alojamento e que também contam com estrutura básica, como Porto Seguro, Mata de São João, Cairu, Salvador, Ilhéus e Camaçari.

GRÁFICO 16. ACP: relação entre o Componente 2 (estrutura básica) e Componente 3 (setor de hospedagem)



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

No quadrante 2 estão os municípios com grande potencial turístico, mas que precisam trabalhar um pouco mais a estrutura básica, como Marau, Itacaré e Prado. Convém salientar que, os três municípios dispõem de uma vasta beleza natural, com praias, riachos litorâneos e microbacias. Os dois primeiros estão localizados na Costa do Cacau e o último na Costa das Baleias.

Maraú, já evidenciado no GRAF. 14, demonstra a sua fragilidade nas questões de infraestrutura básica. Em Itacaré, 54% dos domicílios têm acesso a abastecimento de água, 58% a coleta de lixo, 78% a energia elétrica e a taxa de urbanização é de 0,56. Em Prado, 64% dos domicílios têm acesso a abastecimento de água, 69% a coleta de lixo, 93% a energia elétrica e a taxa de urbanização é de 0,56.

Assim, o maior desafio é compreender as características da nuvem de municípios que se formou em torno da média, principalmente no Componente 1 e 3. No intuito de entender o conjunto de municípios, tendo como base os componentes principais e a faixa litorânea, a Análise de Agrupamento possibilitou a distinção de 5 grupos (QUADRO 7).

QUADRO 7. Distribuição dos municípios turísticos litorâneos segundo a Análise de Agrupamento

Agrupamento	N	Municípios
Grupo 1 (G1)	02	Mata de São João e Porto Seguro
Grupo 2 (G2)	22	Alcobaça, Aratuípe, Cachoeira, Camamu, Caravelas, Entre Rios, Esplanada, Guaratinga, Igrapiúna, Itacaré, Itanhém, Ituberá, Maragogipe, Maraú, Muniz Ferreira, Pau Brasil, Santa Luzia, São Félix, Taperoá, Una, Uruçuca e Valença
Grupo 3 (G3)	13	Belmonte, Cairu, Camaçari, Canavieiras, Conde, Ilhéus, Itaparica, Jandaíra, Mucuri, Nova Viçosa, Prado, Santa Cruz Cabralia e Vera Cruz
Grupo 4 (G4)	15	Candeias, Dias D'Ávila, Ipiaú, Itabuna, Itamaraju, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Nazaré, Salinas da Margarida, Santo Amaro, São Francisco do Conde, São José da Vitória, Saubara, Simões Filho e Teixeira de Freitas
Grupo 5 (G5)	01	Salvador

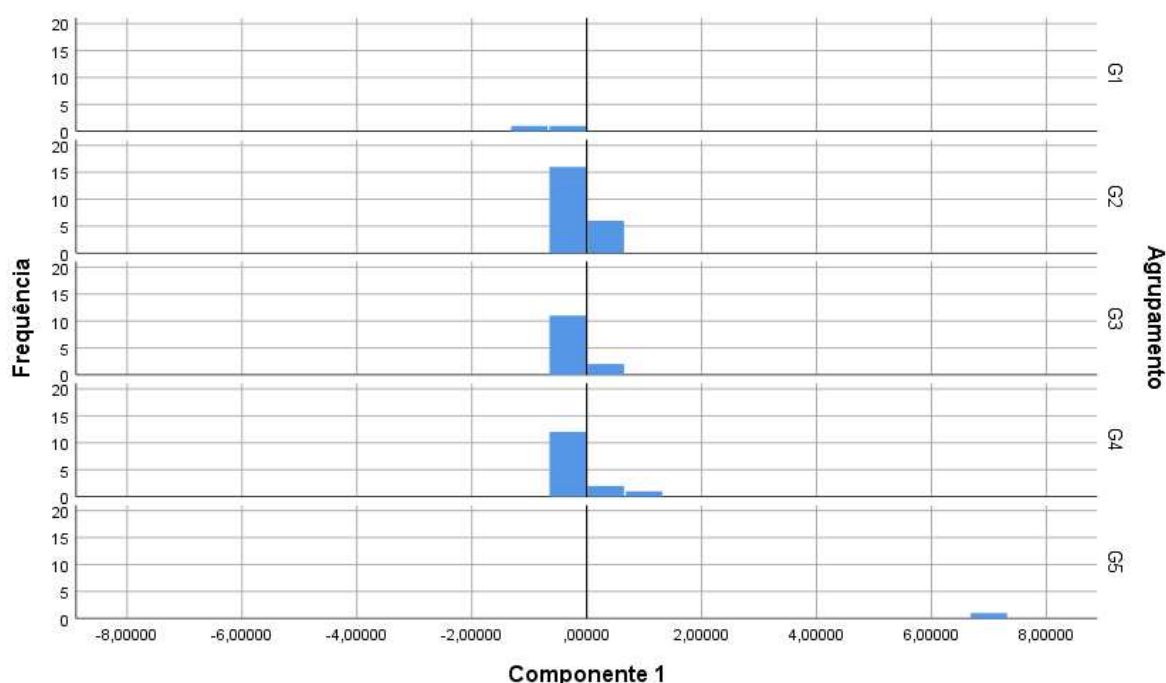
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

Observou-se pelo Dendrograma (APÊNDICE E), a divisão dos municípios em cinco grupos: o Grupo 5 possui apenas o município de Salvador, que até aqui apresentou valores extremos em todas as análises; o Grupo 1, tem os municípios de Mata de São João e Porto Seguro, por conta das características relevantes no setor de hospedagem; o Grupo 4 formada por municípios que não tem sua principal atividade no turismo; o Grupo 3 e 2, por municípios quem tem expressividade no potencial turístico, distintas do Grupo 5 e do Grupo 1.

Distribuídos os municípios por grupos, buscou-se analisar o comportamento deles nos grupos, considerando as variáveis de agrupamento (GRAF. 17, 18, 19 e 20).

No GRAF. 17 observa-se que, o G5 apresenta infraestrutura turística aliado a densidade demográfica acima da média, como já visto no GRAF. 14. O G1, por se destacar no Componente 3, acabou por apresentar valores abaixo da média no Componente 1; e o G4, G3 e G2, apresentam distribuição parecida, com a maior parte dos seus municípios abaixo da média neste quesito.

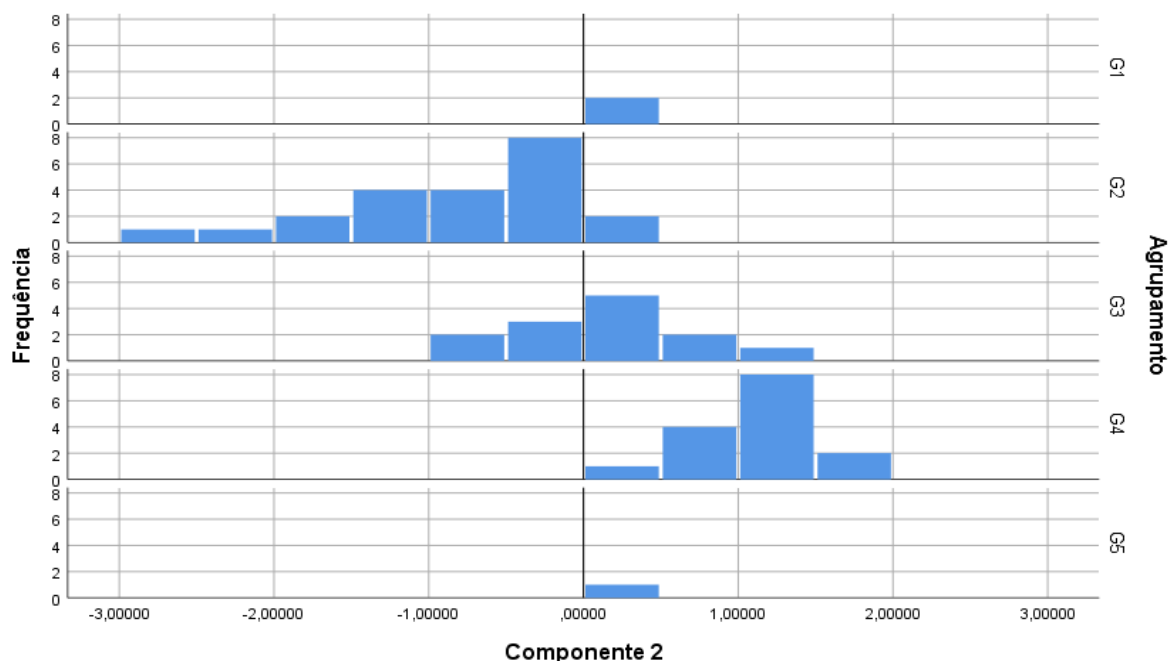
GRÁFICO 17. Histograma dos municípios para o Componente 1 (estrutura da atividade turística), segundo o agrupamento



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

Observa-se em G2, G3 e G4 que, quanto a estrutura turística tem-se características próximas, mas as características de estrutura básica as distinguem (GRAF. 18): o G2 tem maior frequência abaixo da média, demonstrando carência de estrutura básica; ou são municípios que acabam desenvolvendo o turismo em seus distritos, que se modernizam e o seu entorno não acompanha, e numa análise geral apresentam carência em estrutura básica. O G4 tem seus municípios acima da média, como normalmente são municípios de apoio e o turismo não é a sua atividade principal, acabam por desenvolver estrutura para acolher, principalmente a atividade industrial. G1 e G5 estão acima da média no quesito estrutura urbana.

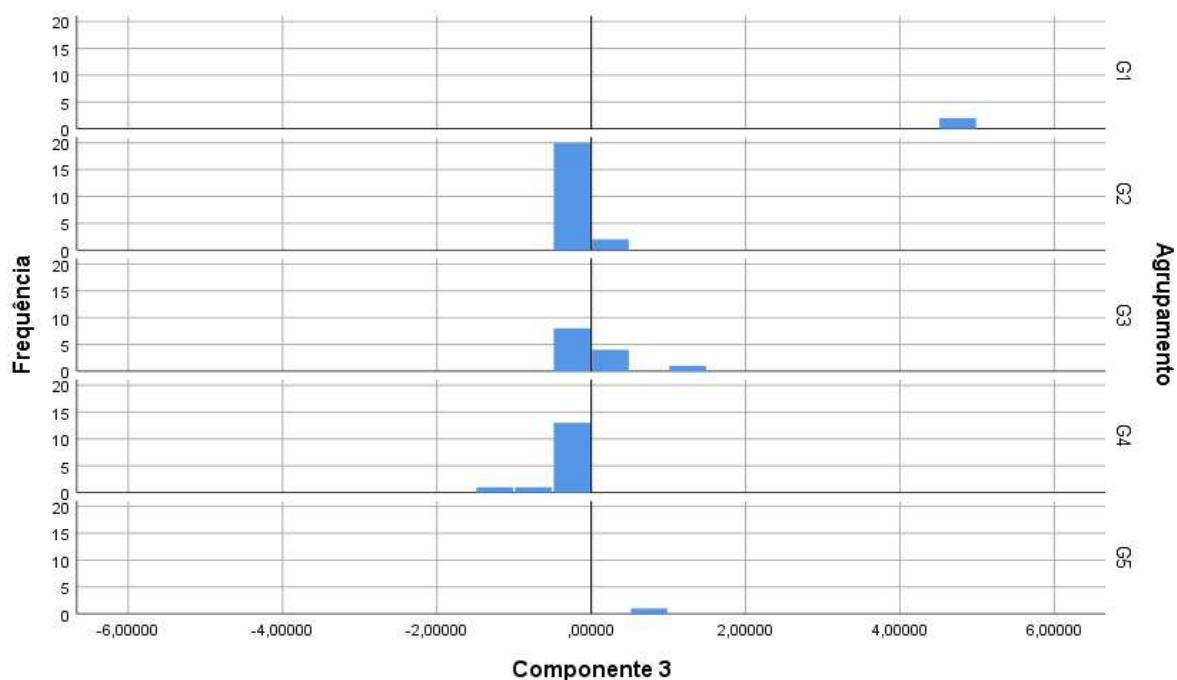
GRÁFICO 18. Histograma dos municípios para o Componente 2 (estrutura básica), segundo o agrupamento



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

No setor de hospedagem, Componente 3 (GRAF. 19), o G1 desponta, o G5 apresenta valor acima da média, mas fica atrás de Cairu (G3).

GRÁFICO 19. Histograma dos municípios para o Componente 3 (setor de hospedagem), segundo o agrupamento

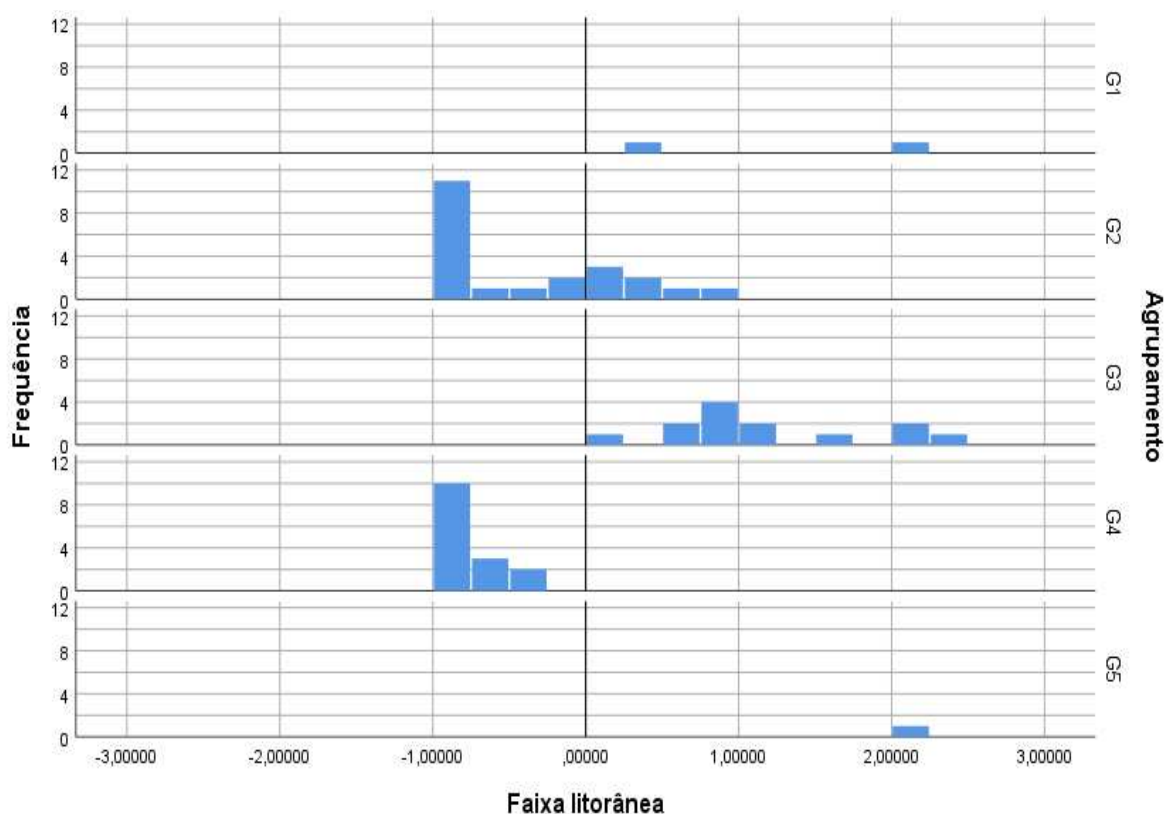


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

O G4 tem seus municípios abaixo da média, pois o setor gira em torno de outras atividades, assim aquelas atividades que pressupõe uma maior mobilidade da mão-de-obra acabam por desenvolver esse setor, mas não ao nível de um município que tem o turismo como sua atividade principal. Comparativamente ao G2, o G3 possui uma quantidade maior de municípios acima da média (GRAF. 19).

Quanto a faixa litorânea (GRAF. 20), há os que não apresentaram localização nessa faixa, e estes estão em parte no G4 e no G2. Observa-se que G1, G3 e G5 têm seus municípios com faixa litorânea.

GRÁFICO 20. Histograma dos municípios para faixa litorânea (padronizada), segundo o agrupamento

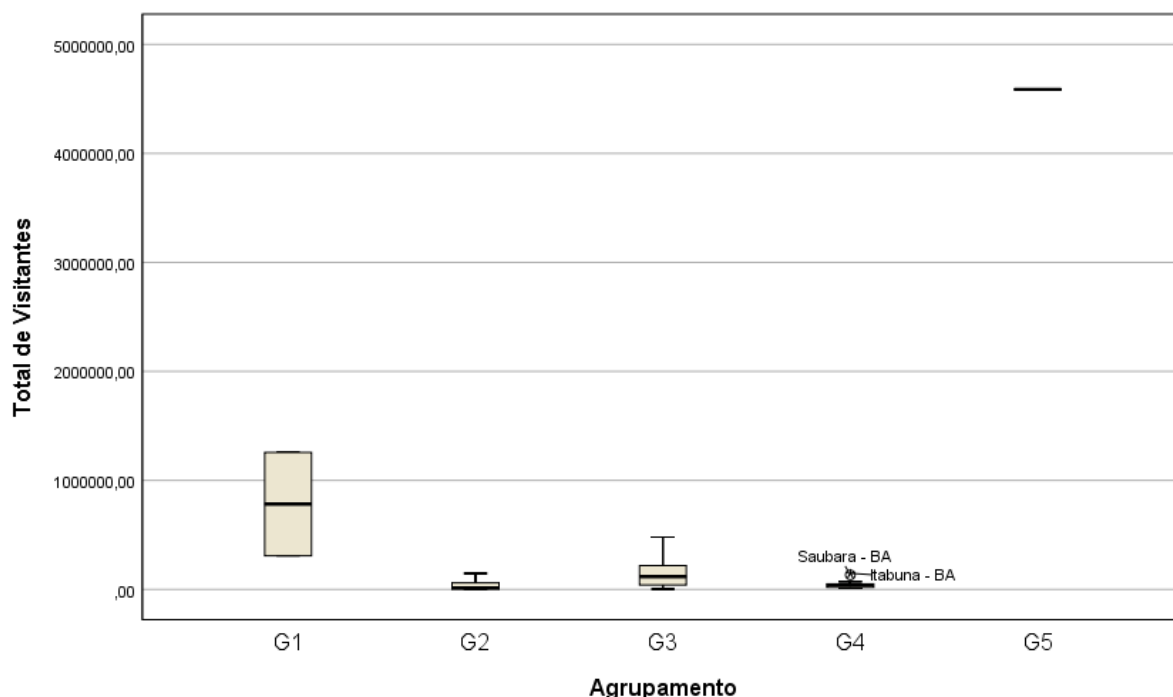


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

Neste contexto pode-se caracterizar os grupos da seguinte forma: o G1 tem o seu forte no setor de hospedagem e acaba tendo estrutura básica e turística em torno disso; o G2 carece de estrutura básica; o G3 está em torno da média e todos os municípios possuem faixa litorânea; o G4 não possui municípios na faixa litorânea, nem setor de hospedagem expressivo, mas se ressalta na estrutura básica; e o G5 apresenta expressividade na atividade turística.

Ao observar o total de visitantes (nacional e internacional), por agrupamento (GRAF. 21), constata-se a distância do G5, seguido do G1. Nos outros grupos, destaca-se o G3. O G2 e G4 apresentam baixa quantidade de visitantes.

GRÁFICO 21. Boxplot do total de visitantes, por agrupamento



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

No intuito de compreender melhor como se estruturam os grupos formados, foram analisadas as ACTs e algumas outras variáveis, por agrupamento. Analisando as ACTs (APÊNDICE J), percebe-se que, nessa divisão por agrupamentos os dados também se apresentaram heterogêneos, com altos valores nos Coeficientes de Variação, exceto para ocupações em hospedagem do G1 (CV = 14,18%).

Ressalta-se que, o G5 apresenta o mesmo comportamento da quantidade de visitantes, são valores superiores aos demais grupos – apenas em ocupações em hospedagem apresentou o segundo maior valor (15,18 vezes maior que o G4 e 13,81% menor que o G1). O G1 apresenta, depois do G5, os maiores valores médios para as ACTs, exceto em ocupações em transporte terrestre (96,43% maior que o G3 e 4,65% menor que o G4).

Observa-se assim que, G2, G3 e G4 têm valores médios mais próximos. Nas ACTs desses grupos, os valores médios menores dos setores de hospedagem e

transporte aquático estão no G4; os menores valores médios dos setores de alimentação, transporte terrestre (metade dos municípios do grupo não possui ocupações nesse setor), transporte aéreo (inexistente), aluguel de transportes (metade dos municípios do grupo não possui ocupações nesse setor), agência de viagem e cultura e lazer (metade dos municípios do grupo não possui ocupações nesse setor) estão no G2.

A TAB. 8 traz algumas informações relacionadas à distribuição da população, levando em consideração a análise de agrupamento.

TABELA 8. Características dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, segundo o agrupamento

Variáveis		G1	G2	G3	G4	G5*
População (2010)	Média	83.556,00	25.304,18	55.186,92	69.837,73	2.675.656*
	Mediana	83.556,00	21.342,50	27.627,00	57.800,00	
	Mínimo	40.183,00	7.317,00	10.331,00	5.715,00	
	Máximo	126.929,00	88.673,00	242.970,00	204.667,00	
Densidade demográfica	Média	58,08	43,10	69,75	401,10	3.859,35*
	Mediana	58,08	32,89	24,48	126,24	
	Mínimo	52,70	8,95	11,11	27,73	
	Máximo	63,46	142,11	309,65	2.833,43	
Taxa de urbanização	Média	0,78	0,57	0,74	0,87	0,9997*
	Mediana	0,78	0,59	0,76	0,91	
	Mínimo	0,74	0,19	0,51	0,44	
	Máximo	0,82	0,80	1,00	1,00	
Rendimento médio da PEA	Média	1.018,02	659,40	824,83	953,48	1.681,91*
	Mediana	1.018,02	663,14	789,72	965,85	
	Mínimo	995,60	502,27	451,42	449,79	
	Máximo	1.040,44	843,89	1.218,55	1.831,99	
Remuneração média das ACTs	Média	1.675,46	1.028,41	1.285,43	1.172,77	1.569,36*
	Mediana	1.675,46	1.075,79	1.305,88	1.117,55	
	Mínimo	1.521,02	0,00	1.027,94	914,75	
	Máximo	1.829,90	1.876,61	1.701,58	1.529,03	
Vulneráveis à pobreza	Média	0,47	0,57	0,54	0,52	0,40*
	Mediana	0,47	0,57	0,53	0,52	
	Mínimo	0,43	0,51	0,45	0,40	
	Máximo	0,51	0,63	0,68	0,61	

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

Nota: * O Grupo 5, formado apenas por Salvador, está sendo apresentado pelo seu valor, não considerando média, mediana, mínimo e máximo.

Observa-se que: i. G5 e G1 possuem, em média, os maiores valores para contagem populacional, rendimento médio da PEA e renda média nas ACTs, e os menores percentuais para vulneráveis à pobreza; ii. G5 e G4 são regiões que possuem maior adensamento populacional, tendo a maior parte da população na zona urbana; iii. G2 e G1 são menos densos; iii. G2 e G3 possuem os menores valores médios para rendimento da PEA e renda média nas ACTs e os maiores percentuais de vulneráveis à pobreza.

Com base em todas as informações até aqui coletadas sobre os municípios turísticos do litoral da Bahia, construiu-se a FIG. 18 para demonstrar a percepção do comportamento desse agrupamento frente ao desenvolvimento do turismo. Assim, no interior da FIG. 18 estão os municípios que desenvolvem mais a atividade e gradativamente se expande para aqueles com menor desenvolvimento da atividade. Neste sentido, a sequência é G5, G1, G3, G2 e G4.

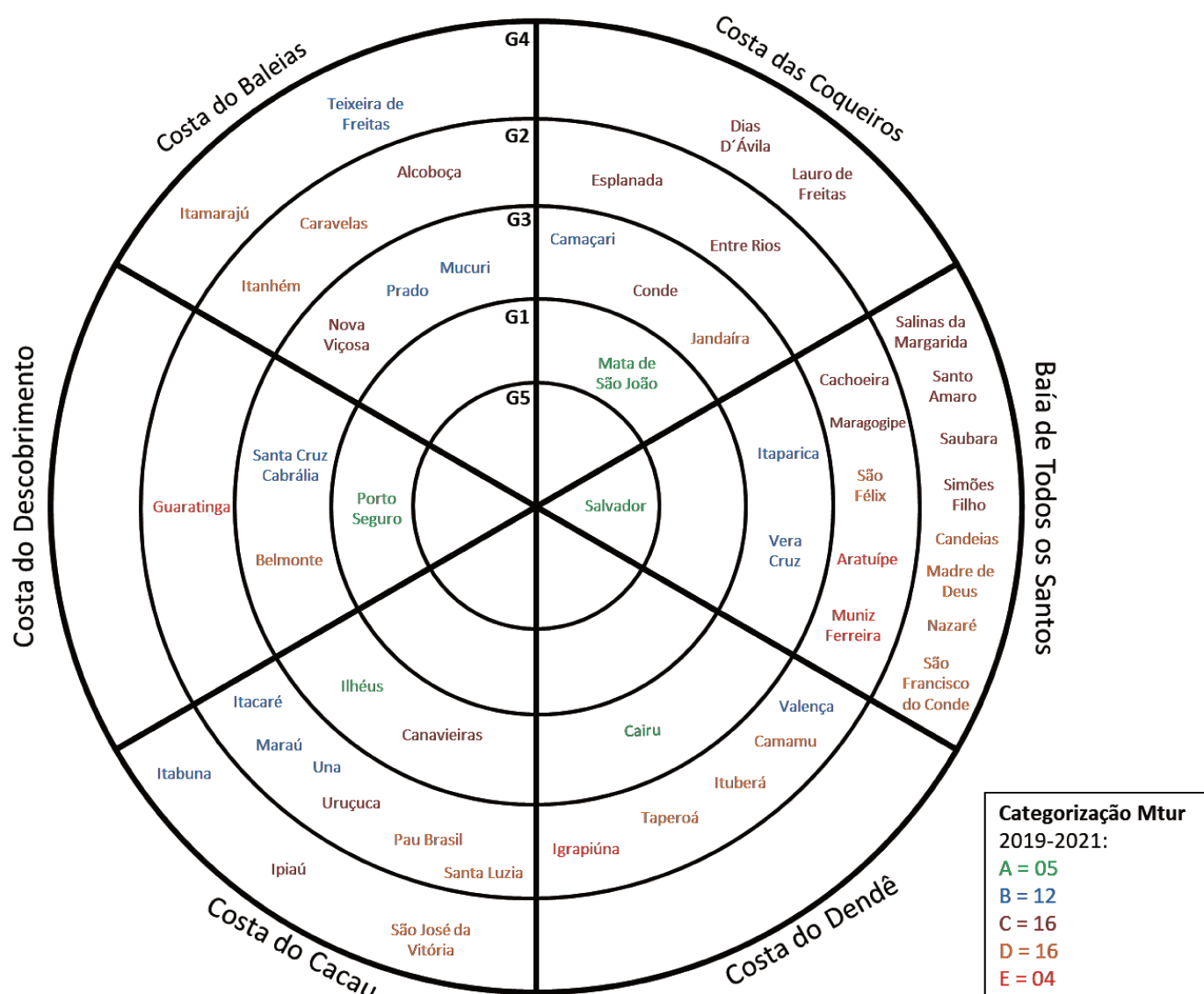
O G5 foi formado apenas com Salvador, a capital do estado, que conduz a atividade turística por conta do maior fluxo de visitantes e consequentemente maior investimento no setor. Em razão, segundo Silva et al. (2020), dos recursos técnicos, informacionais, financeiros e do capital humano.

O G1 apresentou na sua composição dois municípios com grande expressividade e visibilidade na atividade turística: Porto Seguro e Mata de São João; municípios que surgem impulsionados pelos investimentos privados, incentivados pelo poder público estadual.

O G3 e G2 apresentam municípios com visibilidade na atividade turística, mas possuem diferenças significativas na estrutura básica (em especial o G2). No G3, tem os municípios categorizados, pelo Ministério do Turismo, como A (Ilhéus e Cairu) e B (Itaparica, Vera Cruz, Santa Cruz Cabralia, Prado e Mucuri). No G2, dentre os municípios encontrados estão: Valença, Itacaré, Maraú e Una.

O G4 apresenta claramente os municípios com pouco, ou nenhum, fluxo turístico, caracterizados, muitas vezes, como municípios de apoio, encontrados na Costa dos Coqueiros, na Baía de Todos os Santos, Costa do Cacao e Costa das Baleias. Refletindo sobre esses municípios, cabe averiguar o quanto de apoio está sendo dado por eles nas suas zonas turísticas, o que refletirá sobre o seu papel na referida zona. Pois, será muito difícil manter municípios, que mesmo com potencial, nada tem a contribuir com a formação da região enquanto atividade turística.

FIGURA 18. Mandala com a distribuição dos municípios por agrupamento e zona turística



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

A FIG. 18 deixa evidente o quanto a dinâmica da atividade turística está pautada pelas forças centrípetas, que centraliza e retroalimenta os recursos técnico-informacionais em poucos municípios. Assim, Silva et al. (2020, p. 145) coloca que o maior desafio para as políticas públicas de turismo será contrapor essa lógica e “[...] estabelecer uma outra lógica centrífuga de promoção do desenvolvimento com equidade de oportunidade territorial, que contemple estratégias para diminuir as impedâncias e garantir a mobilidade dos turistas”.

Confirma assim o posto por Silva et al. (2020) que, na hierarquia dos municípios turísticos, os esforços de tecnificação do território, em geral, estão concentrados nas regiões metropolitanas e em cidades de porte médio, deixando a reboque os pequenos municípios (G2).

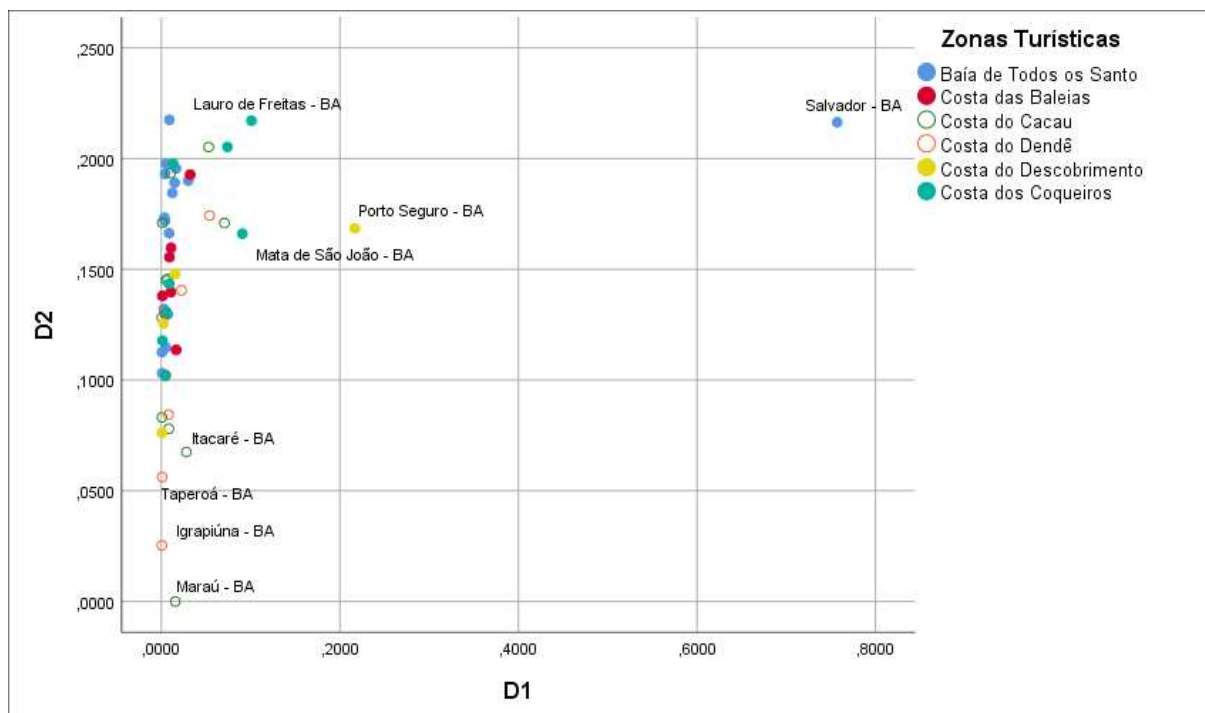
Os pequenos municípios são caracterizados, segundo Silva et al. (2020), por apresentar um mínimo de atividades capazes de atrair visitantes, normalmente relacionado aos aspectos patrimoniais e culturais, e também relacionados aos recursos naturais. Assim, a visita de maneira esporádica, pontual e sem trabalhar com os elos dos serviços turísticos (restaurantes, pousadas, serviços de transporte turístico e receptivo) que porventura o município tenha. Para o autor, existe nesses municípios uma concentração mínima, ou às vezes nenhuma, de estrutura, equipamentos e serviços turísticos (muitas vezes fazem parte das atividades informais). Assim, na oferta de atividades mais complexas da atividade turística, são dependentes dos centros urbanos aos quais são vinculados territorialmente, quando há proximidade com estes.

5.3. As dimensões do Índice Estrutural do Turismo (IET)

O Índice Estrutural do Turismo contempla duas dimensões, uma refletindo a estrutura turística e a outra a estrutura básica (GRAF. 22). Observa-se que, os municípios apresentam características estruturais distintas: num extremo, há aqueles (poucos) que apresentam maior fluxo turístico e maior infraestrutura básica e turística e, conseqüentemente, desenvolvimento diferenciado (regiões mais dinâmicas); e no outro extremo, aqueles (muitos) que não possuem infraestrutura básica e turística adequadas, mesmo tendo potencial turístico (vinculado a algum recurso natural), e por isso não conseguem superar a quase inexistência, do fluxo turístico, não conseguindo se enquadrar no conjunto de lugares turísticos.

Assim, na dimensão estrutura turística (D1), os municípios necessitam de investimentos públicos e privados, pois os indicadores apresentaram valores muito baixos, demonstrando uma estrutura turística encolhida e deficitária. Com este resultado, afirma-se que, todo o peso da visitação recai sobre os atrativos naturais dessas localidades.

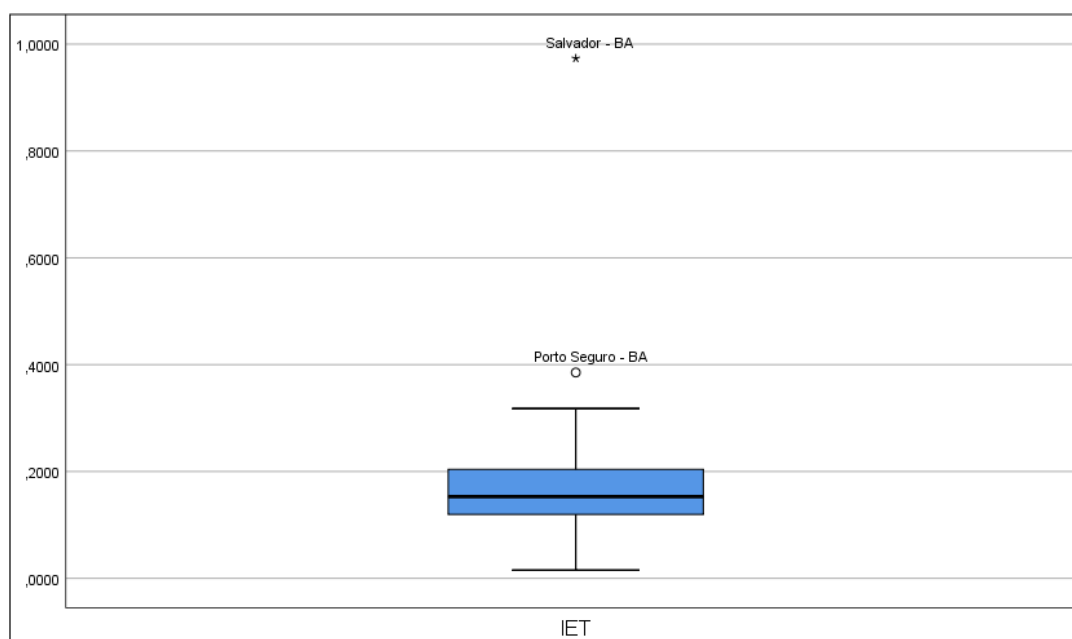
GRÁFICO 22. Comportamento das dimensões do IET, estrutura turística (D1) e estrutura básica (D2), nos municípios turísticos litorâneos da Bahia



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

No GRAF. 23 observa-se que, dois municípios se destacam no Índice Estrutural do Turismo (IET): Salvador e Porto Seguro.

GRÁFICO 23. Comportamento do Índice Estrutural do Turismo (IET) nos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia

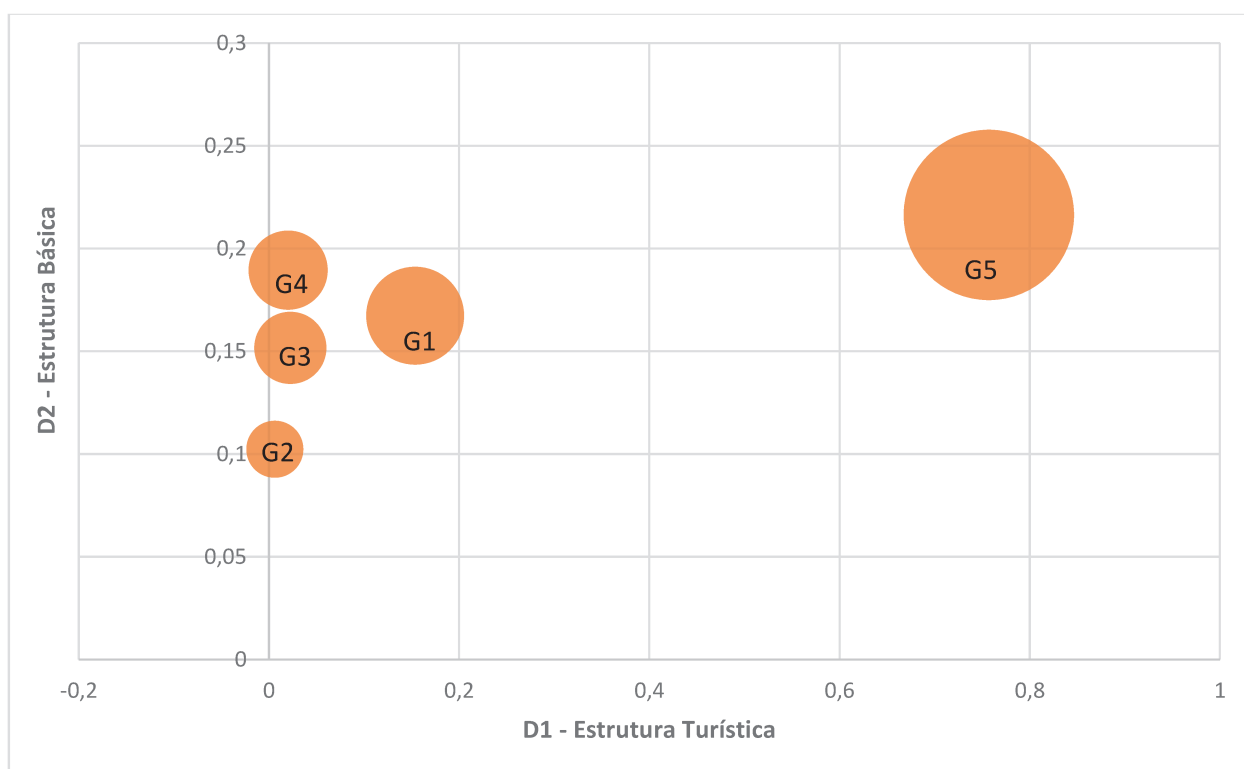


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Mas, observa-se entre esses dois municípios, uma grande distância (GRAF. 23). Além disso, Porto Seguro não computa metade do valor do indicador. Acrescenta-se que, 75% dos demais municípios, localizam-se com IET abaixo de 0,20, demonstrando precariedade na estrutura turística e básica.

O GRAF. 24, resume as dimensões do IET nos grupos formados na Análise de Agrupamento, e percebe-se que, o G2 possui os menores valores nas duas dimensões; o G5 se destaca, formado por Salvador; o G1 aparece logo depois com na Dimensão 1, relacionada a estrutura turística, formado pelos dois municípios turísticos com maior expressividade, depois da capital do estado: Porto Seguro e Mata de São João. O G4 e G3 têm características próximas, tendo o G4 maiores valores em estrutura básica – lembrando que este grupo compõe municípios de apoio aos municípios turísticos.

GRÁFICO 24. Comportamento das dimensões do IET dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, por agrupamento

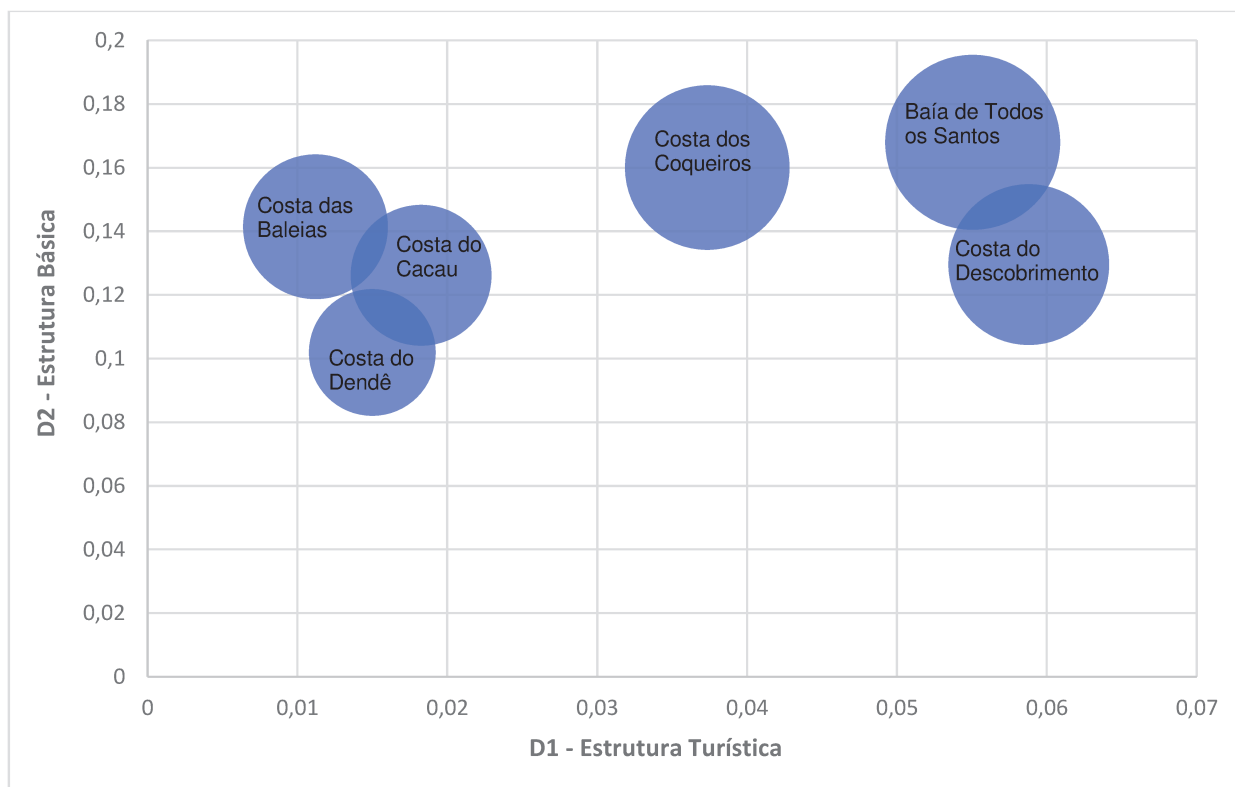


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Quando distribuídos por zona turística, GRAF. 25, observa-se que, as zonas turísticas com maior destaque, centram sua estrutura turística em um único

município, como: Salvador na Baía de Todos os Santos, Porto Seguro na Costa do Descobrimento e Mata de São João na Costa dos Coqueiros.

GRÁFICO 25. Comportamento das dimensões do IET dos municípios turísticos litorâneos do estado da Bahia, por zona turística



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

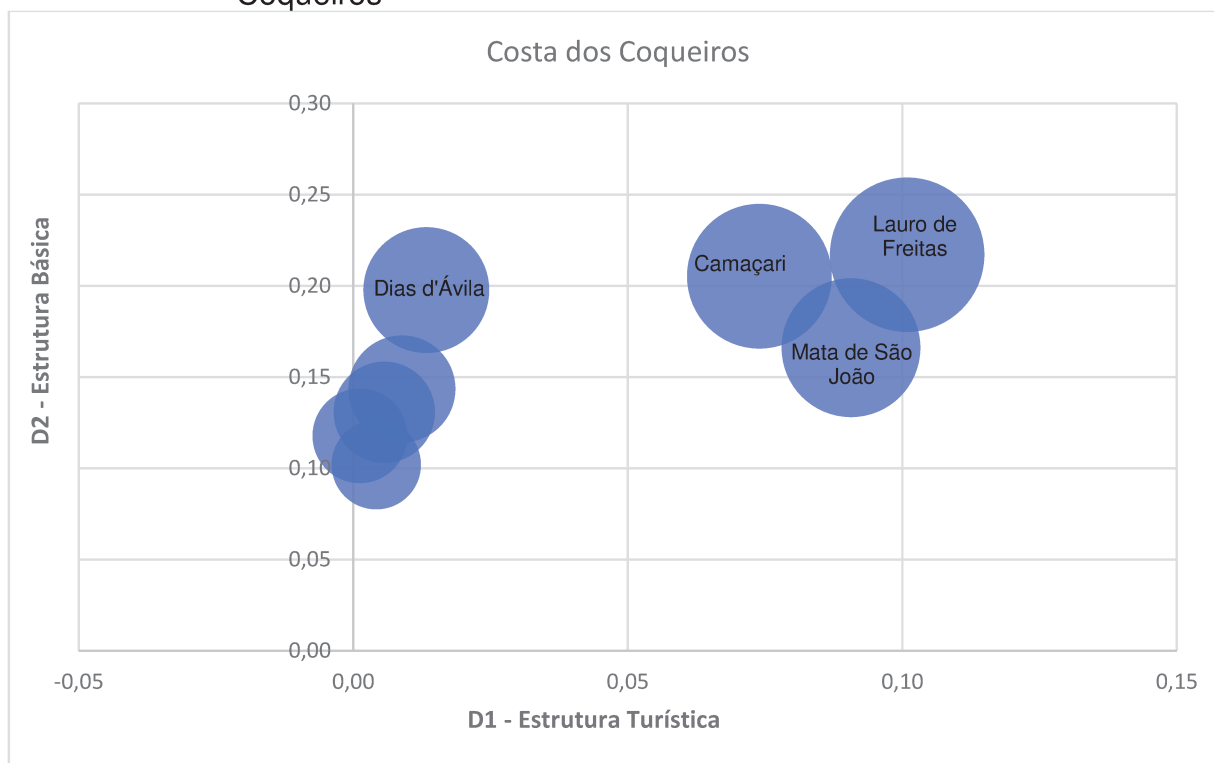
Desmembrando o IET por zona turística, seguindo a sequência geográfica no litoral (iniciando a análise na Costa dos Coqueiros e finalizando na Costa das Baleias), buscou-se analisar duas informações: o comportamento do IET nos municípios e o percentual de visitantes por município na respectiva zona turística.

A Costa dos Coqueiros situa-se ao norte da capital baiana, possui empreendimentos hoteleiros de alto padrão, abrigando destinos conhecidos como Guarajuba, Itacimirim, Praia do Forte, Imbassaí, Costa do Sauípe e Mangue Seco, todos distritos de alguns dos municípios que compõem a zona turística (BAHIA, 2011).

Esta zona turística faz elo direto com a Baía de Todos os Santos, com interligação entre os municípios de Lauro de Freitas, Mata de São João e Camaçari

que despontam no IET (GRAF. 26). Observa-se que, são municípios limítrofes a capital do estado, e muito da estrutura de cada município se confunde.

GRÁFICO 26. Comportamento das dimensões do IET na zonas turística Costa dos Coqueiros



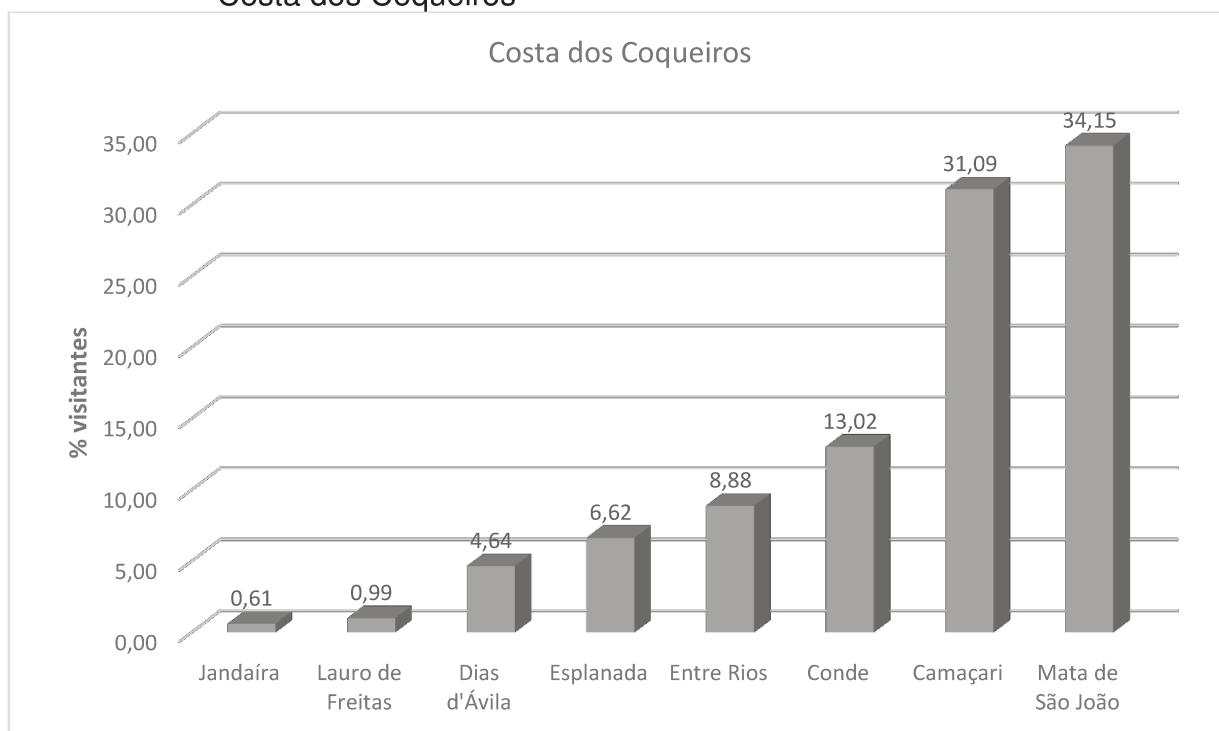
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

É possível notar no GRAF. 27 que, Lauro de Freitas apresenta menos de 1% na participação de visitantes – sua estrutura, principalmente em ACT é para suprir necessidades de municípios turísticos vizinhos, com atividades na área de serviços financeiros, serviços de informação, logística e comércio em geral (GUERRA, 2017). Mata de São João destaca-se pelo setor de hospedagem, que se concentra, principalmente em Praia do Forte, com os grandes hotéis, e possui a maior movimentação de turistas (34,15%). E, Camaçari, com o Polo Petroquímico, tem uma estrutura para atender as atividades industriais, apresenta 31,09% dos visitantes.

Conde, terceiro maior fluxo de visitantes, foi o mais baixo IET da Costa dos Coqueiros, o que requer atenção por parte da governança. E, Dias D'Ávila com 4,64% da movimentação de visitantes, tem a economia centrada na metalurgia do cobre (GUERRA, 2017).

Nesta zona turística destaca-se, além da faixa litorânea existente, os recursos naturais distribuídos na APA Litoral Norte do estado da Bahia, APA da Plataforma Continental do Litoral Norte, APA de Joanes-Ipitanga, APA de Mangue Seco, APA do Rio Capivara, APA Lagos de Guarajuba e no Parque Nacional (PARNA) Municipal da Restinga de Praia do Forte.

GRÁFICO 27. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Costa dos Coqueiros

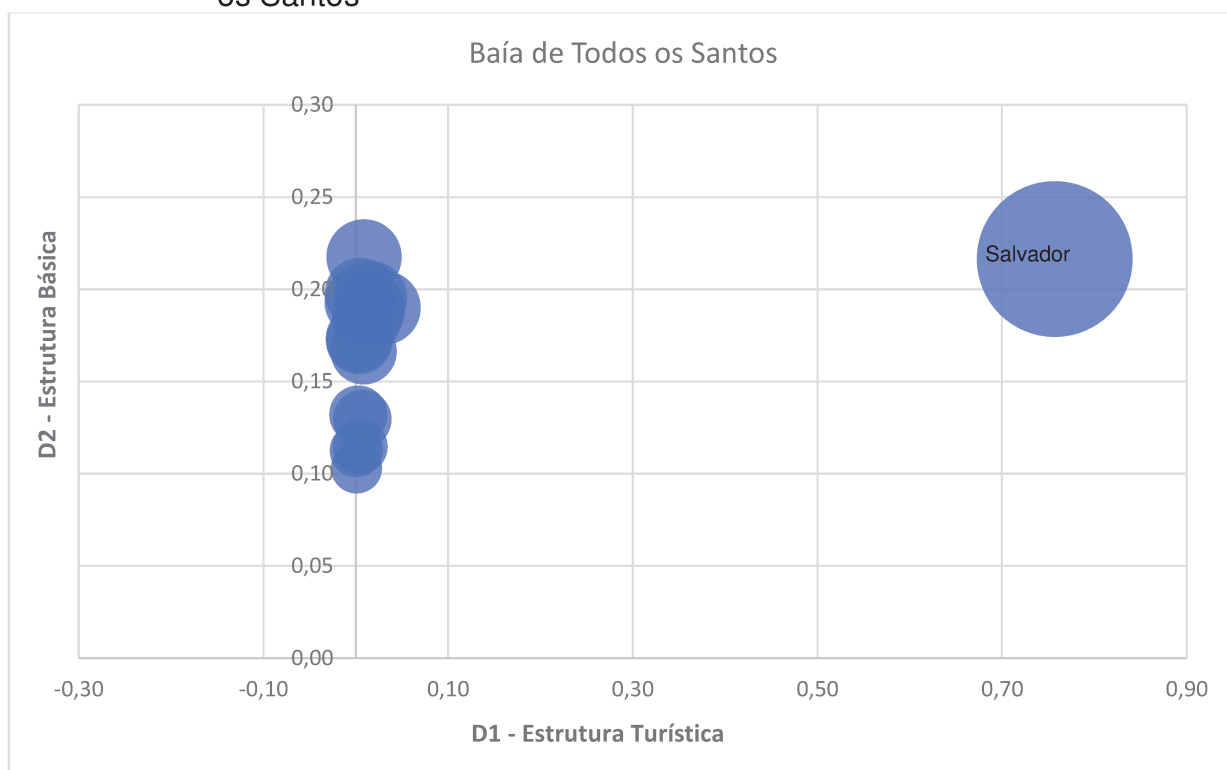


Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Na zona turística Baía de Todos os Santos, Salvador abarca a totalidade da estrutura básica e turística (GRAF. 28) e 84,15% dos visitantes da zona turística (GRAF. 29). Assim, os demais municípios não demonstraram grande expressividade para a atividade turística, mas fazem, em sua maioria, parte da Região Metropolitana de Salvador e compõem a APA Baía de Todos os Santos.

Os municípios de Itaparica, Vera Cruz, Saubara e Maragogipe, que são próximos, abarcam juntos 11,16% dos visitantes (GRAF. 29), mas se encontram na nuvem do IET com baixa estrutura básica e turística.

GRÁFICO 28. Comportamento das dimensões do IET na zona turística Baía de Todos os Santos



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

GRÁFICO 29. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Baía de Todos os Santos



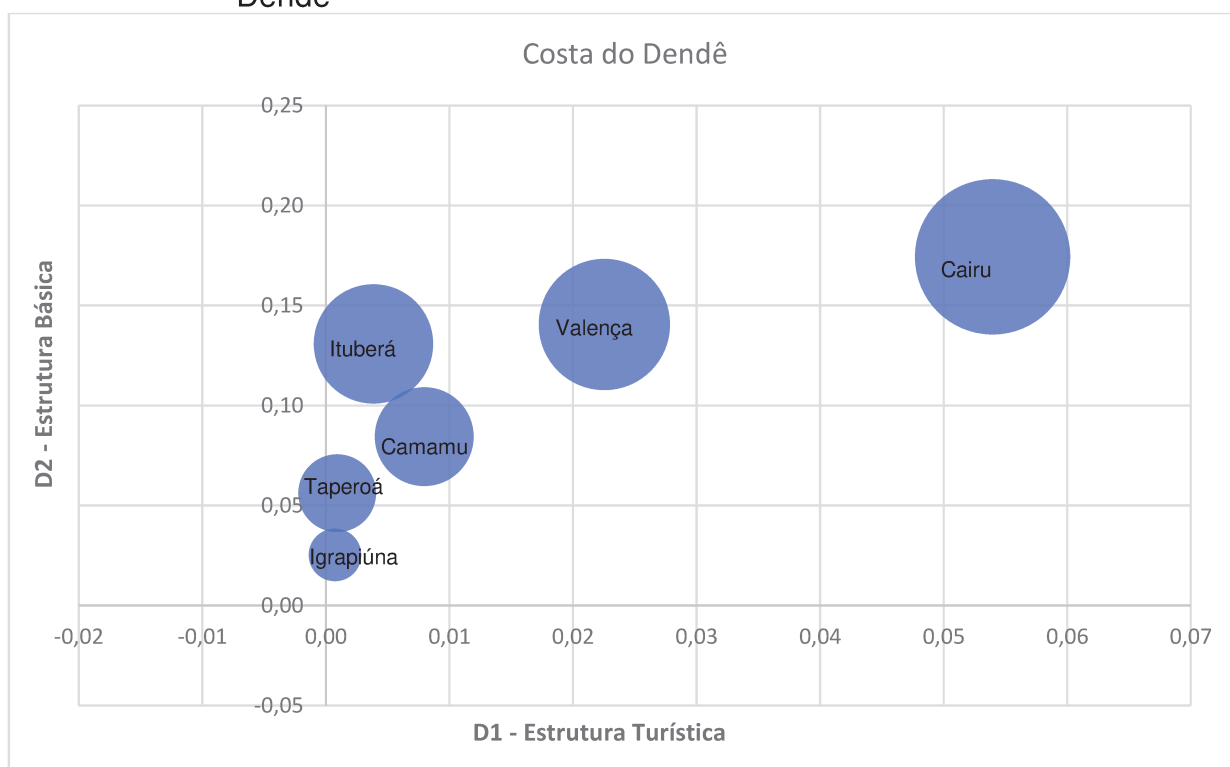
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Nota: *Aratuípe e Muniz Ferreira não possuem registro do quantitativo de visitantes

A Costa do Dendê atrai os visitantes por seu conjunto de ilhas e recursos hídricos. Cairu e Valença se destacam no IET da zona turística (GRAF. 30) e são responsáveis por 91,88% das visitas (GRAF. 31). Cairu tem como principal destino turístico Morro de São Paulo, com acesso por via marítima, localizado na Ilha de Tinharé, compondo a APA das Ilhas de Tinharé e Boipeba. Araújo (2019, p. 238) destaca que, “[...] as praias, dunas, mangues, a peculiaridade de seu estuário e a geologia própria desse conjunto privilegiado de ilhas, com destaque para as falésias, constituem um conjunto privilegiado pela paisagem [...]”.

Araújo (2019) destaca a relação econômica que se estabeleceu ao longo do tempo entre Morro de São Paulo e Valença, primeiro por apresentar a principal via de acesso para se chegar ao destino e depois por ser a principal localidade para acesso a determinados bens e serviços.

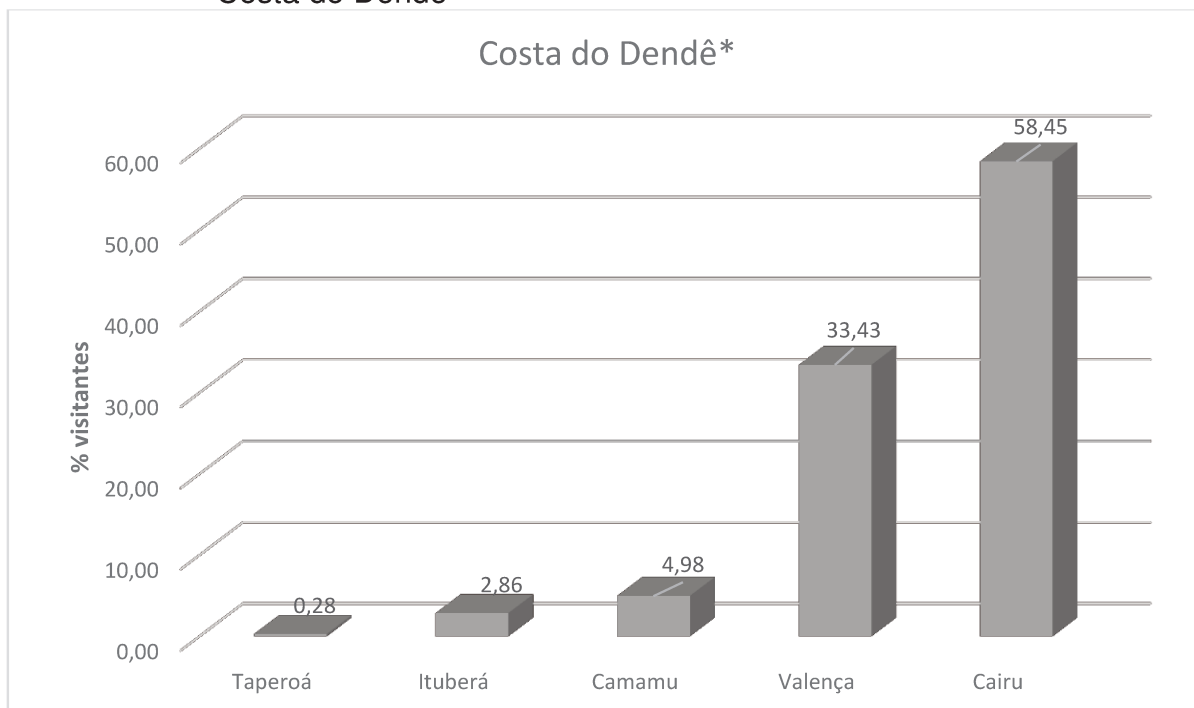
GRÁFICO 30. Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Dendê



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Igrapiúna e Taperoá são municípios que carecem de planejamento turístico integrado para melhorias da estrutura e atração de visitantes.

GRÁFICO 31. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Costa do Dendê



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

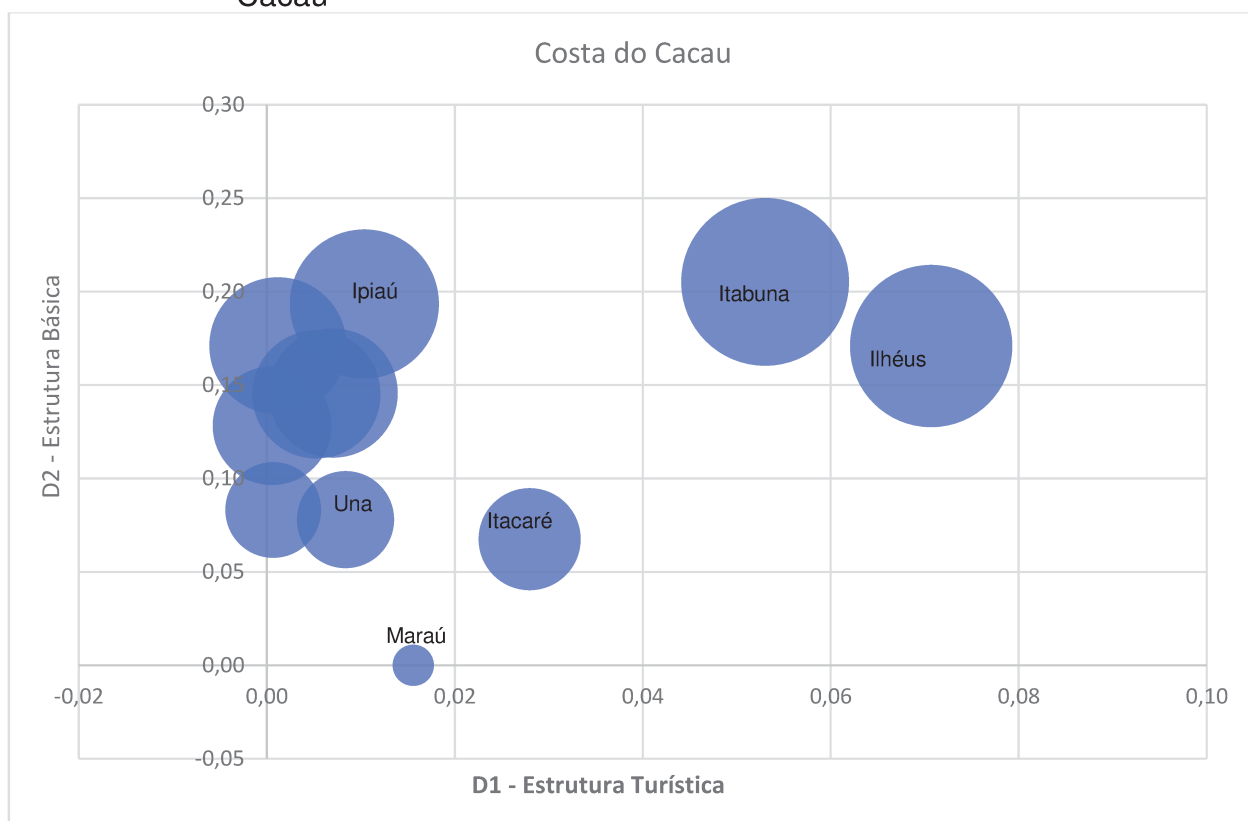
Nota: * Igrapiúna não tem registro do quantitativo de visitantes

Quanto a Costa do Cacau, GRAF. 32 e 33, destaca-se Ilhéus e Itabuna, o primeiro pela estrutura turística, contando com porto e aeroporto e o segundo, pelo destaque nas atividades de comércio e serviços, servindo de suporte para outros municípios turísticos. Cabe ressaltar que, muitos dos visitantes que chegam a Ilhéus via aeroporto se deslocam para outras localidades, com destaque para Itacaré.

Há uma necessidade de atenção maior para Itacaré e Maraú, por apresentarem valores muito baixos nas duas dimensões do índice e consequentemente no IET, mas serem responsáveis juntos por 18,37% dos visitantes da zona turística (GRAF. 33) e possuírem uma vasta riqueza natural distribuída na APA Baía de Camamu e APA Costa de Itacaré/Serra Grande.

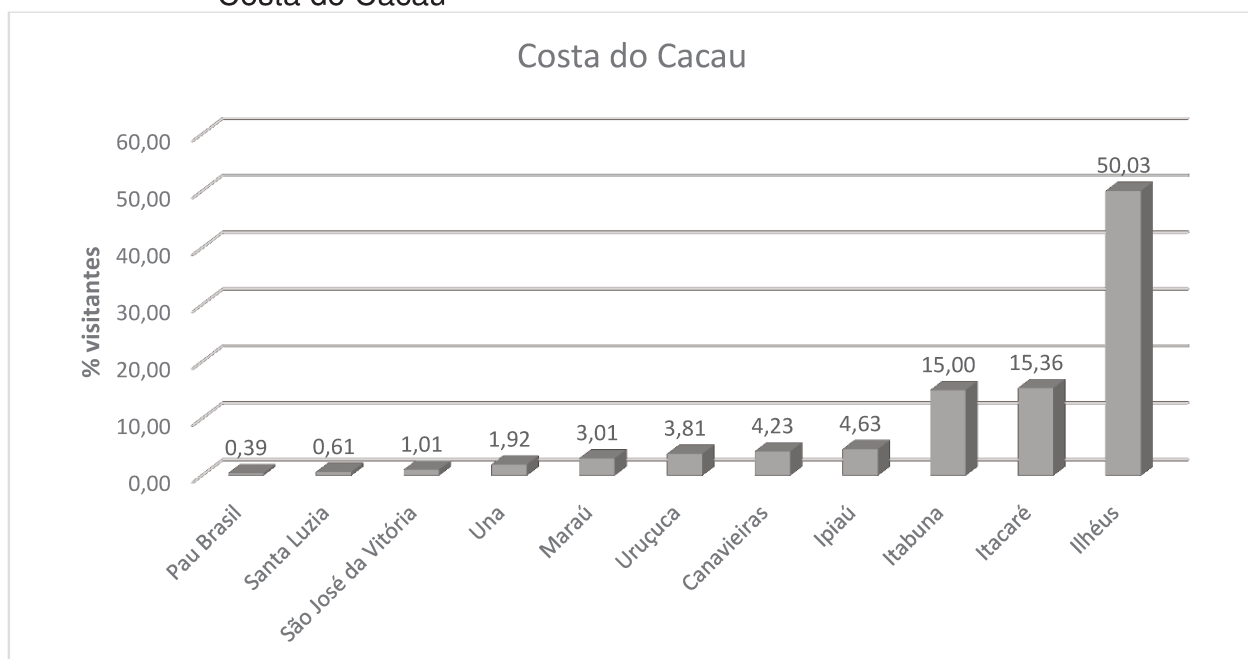
Os municípios de Pau Brasil, Santa Luzia e São José da Vitória apresentaram os menores percentuais para a visita, estão na nuvem de menores valores do IET.

GRÁFICO 32. Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Cacau



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

GRÁFICO 33. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Costa do Cacau



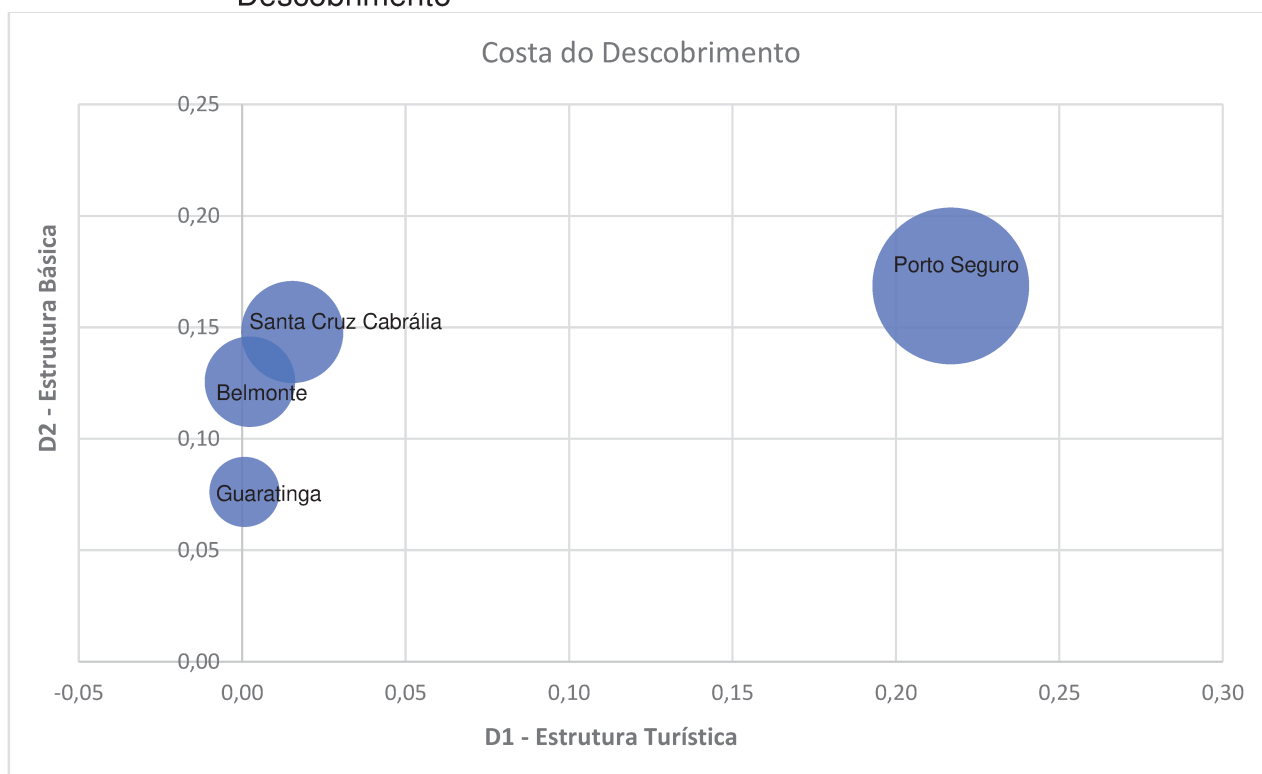
Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Na Costa do Descobrimento, GRAF. 34 e 35, o destaque é Porto Seguro, apresentando o IET bem posicionado, e diferenciado, na estrutura básica e turística, com 98,65% dos visitantes.

Guaratinga apresenta-se como um município sem fluxo, ou com fluxo local, não captado pela pesquisa de demanda doméstica. Aliado a isso, apresenta estrutura básica e turística carente.

A zona turística tem a base de competitividade na economia de escala, centrada em Porto Seguro, onde “[...] encontram-se resorts e hotéis de grande porte, com disponibilidade de até 1.000 leitos, o que possibilita à empresa associar diversas estratégias competitivas, mas sem dúvida, a economia de escala destaca-se [...]” (ARAÚJO, 2019, p. 116).

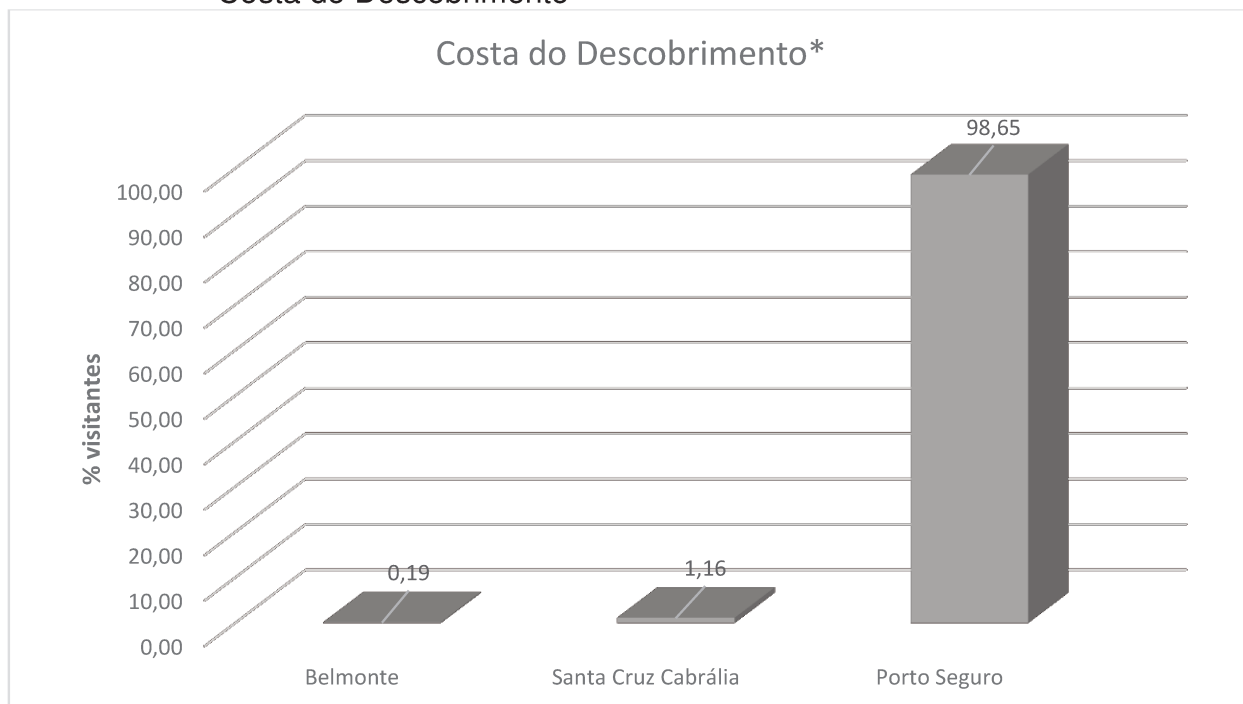
GRÁFICO 34. Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa do Descobrimento



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

Encontra-se nesta zona turística, a APA Coroa Vermelha, a APA de Caraíva/Trancoso, a Reserva Extrativista (RESEX) Marinha do Corumbau, o PARNA do Pau Brasil e o PARNA do Monte Pascoal (parque nacional e histórico).

GRÁFICO 35. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Costa do Descobrimento



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

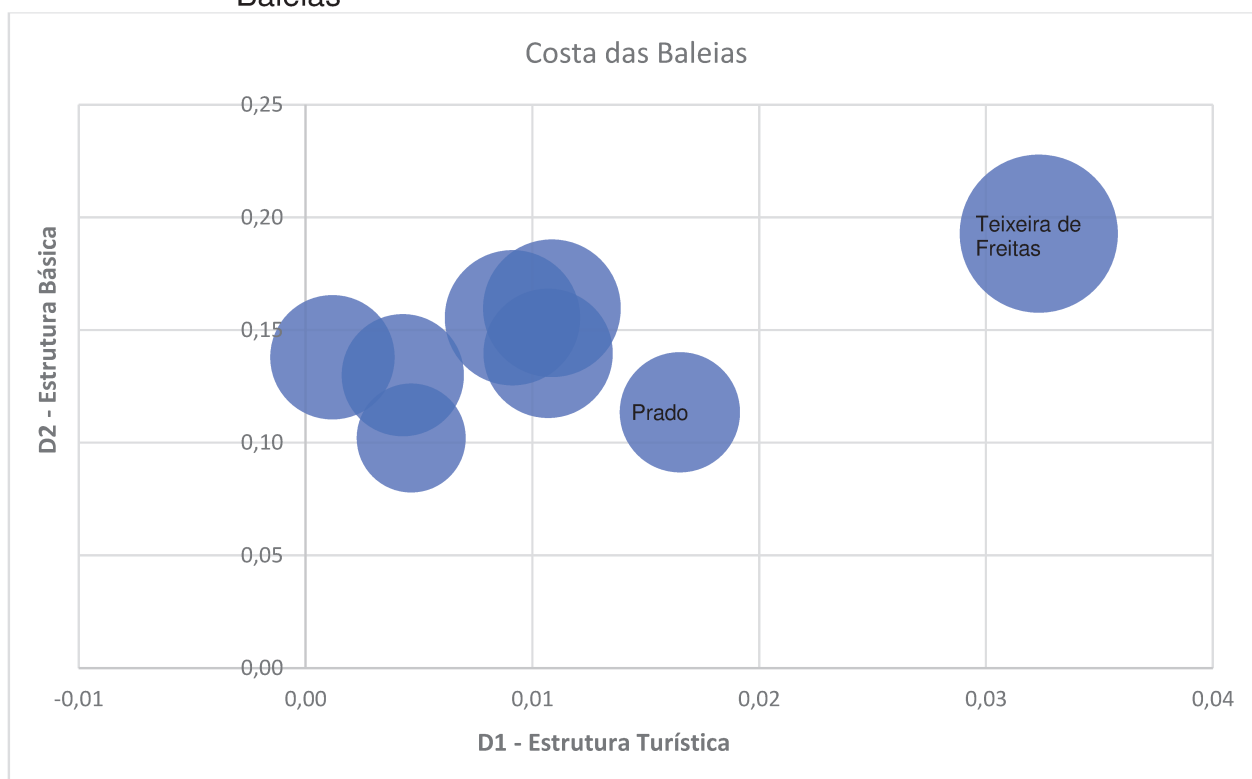
Nota: * Guaratinga não tem registro do quantitativo de visitantes

Na Costa das Baleias, Teixeira de Freitas, municípios caracterizados como de apoio (G4), mas com significância no setor de agronegócios e serviços, o que atrai, inclusive, Atividades Características do Turismo para suporte a tais atividades, refletindo assim no IET (GRAF. 36), e com movimentação de visitantes de 14,51% (GRAF. 37). Além disso, tem o aeroporto mais próximo para se chegar ao Arquipélago de Abrolhos, atrativo mais explorado no turismo da zona, pela diversidade de espécies marinhas.

Com base no GRAF. 37 que, Nova Viçosa, Alcobaça, Mucuri e Prado, são municípios que abarcam 77,99% dos visitantes, mas encontram-se na nuvem do IET com baixa estrutura básica e turística.

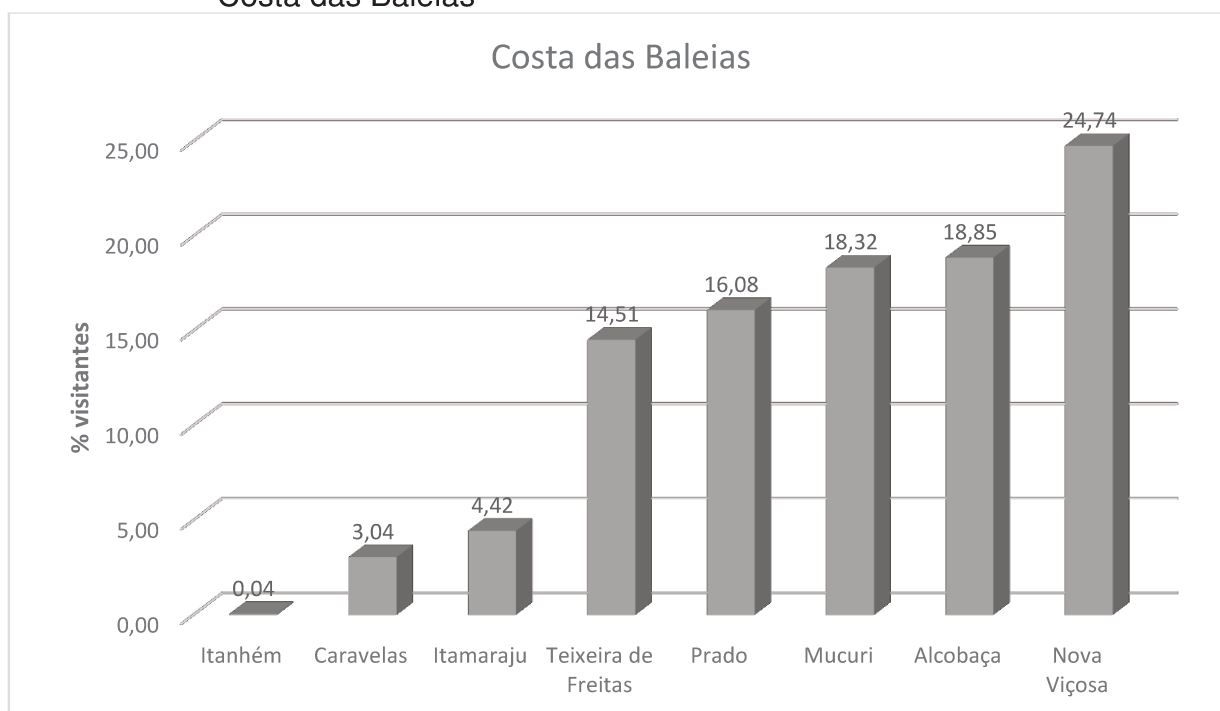
Chama-se a atenção para Caravelas, com 3,04% dos visitantes, é sede do PARNA Marinho de Abrolhos, onde localiza-se o Centro de Visitantes e as operadoras de turismo autorizadas. É onde tem o Centro de Visitação e as operadoras de turismo autorizadas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), mas tal fato não dinamiza a localidade para a permanência dos visitantes por mais tempo no município.

GRÁFICO 36. Comportamento das dimensões do IET na zona turística Costa das Baleias



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2010)

GRÁFICO 37. Distribuição percentual dos visitantes por município, na zona turística Costa das Baleias



Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

Enfim, a análise do IET reforça o que foi trabalhado na Análise dos Componentes Principais e na Análise de Agrupamento, de que a estrutura para a atividade turística nos municípios litorâneos está concentrada em poucos municípios.

5.4. Considerações

Nos aspectos iniciais deste capítulo, observa-se as alterações territoriais, considerando a inclusão e exclusão dos municípios nas zonas turísticas dispostas no Mapa de Turismo Brasileiro, de 2004 a 2019. Assim, as principais alterações no estado da Bahia foram: em 2006 e 2009, a inclusão de municípios, porém no segundo período não houve a preocupação com a continuidade do território na formação das zonas turísticas; em 2016, a exclusão, pois com os novos critérios para a construção do mapa, muitos municípios foram excluídos; em 2017, o reingresso dos municípios e; em 2019, exclusões novamente.

Refletindo sobre as exclusões, e posteriormente o reingresso, dos municípios, observa-se que não basta incluir, reincluir ou excluir municípios, mas faz-se necessário munir a região de fatores locais que possam produzir efeitos multiplicadores para se reforçar e se propagar continuamente, evitando assim, o vaivém de municípios. A zona turística precisa se perceber enquanto região, refletindo suas potencialidades e dificuldades.

Das alterações na formação das zonas turísticas na Bahia, percebe-se que:

- i. o litoral, com mais tempo atuando na atividade turística, constituído, formalmente, na década de 1990, sofreu poucas alterações territoriais;
- ii. com o PRT, ampliou-se as zonas turísticas no interior do estado, antes caracterizada apenas pela Chapada Diamantina;
- iii. duas zonas turísticas passaram por grandes mudanças territoriais ao longo do tempo: Caminhos do Jiquiriçá e Chapada Diamantina;
- iv. foram ocorrendo esvaziamentos de algumas zonas turísticas, resultando num total de dois a três municípios, o que acontece com a região do São Francisco com duas zonas turísticas – faz-se necessário repensar o agrupamento delas.

A análise exploratória ACP possibilitou o conhecimento e comportamento das variáveis estudadas. Na estrutura dos componentes, Salvador se destaca na estrutura da atividade turística (Componente 1) e Porto Seguro e Mata de São João

se destacam no setor de hospedagem (Componente 3). Ao agrupar os componentes, incluindo a faixa litorânea, observou-se a concentração da atividade nesses três municípios. Os demais ficaram em torno da média quanto à estrutura turística, mas com diferenciação na estrutura básica. Há entre eles, um grupo com os municípios que de alguma forma servem de apoio para a atividade.

Os resultados do Índice Estrutural do Turismo demonstram carência desses aspectos na maior parte dos municípios litorâneos, o que leva a uma exploração dos atrativos naturais (praia, rio, mata). A localidade que não tem uma estrutura mínima, não consegue fixar os visitantes por mais de 24 horas e nestas localidades não é possível perceber a importância do turismo enquanto atividade econômica.

6. CONCLUSÕES

Na construção processual-relacional, as regiões turísticas que surgem não precisam ser homogêneas no sentido geográfico, nem ao considerar o fluxo de visitantes, mas conectar os municípios nelas caracterizadas, para que consigam fazer sentido enquanto conjunto de lugares. Essa perspectiva, conceitualmente está clara, mas em termos práticos, no Brasil, as regiões turísticas não conseguem se organizar de uma maneira que possa impulsionar todos os municípios que as compõem.

O esforço de regionalização do turismo no Brasil se amplia com as instituições criadas a partir de 2004, mas ainda enfrenta dificuldades para o avanço da política pública, principalmente no nível municipal, pois há diferentes estágios de maturidade da atividade nos municípios que compõem as zonas. Percebe-se também que, a cada ação estadual ou federal, os investimentos são realizados nas regiões mais estruturadas, o que acentua ainda mais a centralidade da atividade e a precariedade em regiões menos dinâmicas, confirmando a hipótese da tese. Ou seja, as políticas públicas de turismo estão centralizadas em poucos municípios e não alcançam as localidades menos dinâmicas.

A Bahia tem um marco na década de 1990, com o PRODETUR-NE, com ações de melhoria na infraestrutura básica e turística, principalmente em municípios que tem a atividade turística latente. E, segue o movimento de regionalização do âmbito federal, contando atualmente com 13 zonas turísticas, sendo seis delas litorâneas. Observa-se que, de 2004 a 2019, houve um esforço para ampliar a quantidade de municípios nas zonas turísticas não-litorâneas, fazendo surgir novas configurações nesses territórios.

Considera-se que, mesmo tendo o número de municípios turísticos crescente, o estado da Bahia tem potencial para o desenvolvimento do turismo em diversos municípios, mas necessita de acompanhamento destes, com critérios mais técnicos, voltados aos aspectos estruturais, pois não basta classificar o município como turístico, faz-se necessário investimentos e aprimoramento da atividade. E neste sentido, chama-se a atenção para que o foco não recaia apenas no município, mas na importância dele para a zona turística que compõe e assim, os investimentos e políticas públicas deverão se pautar nas zonas turísticas e não o contrário.

No litoral, ambiente mais visitado e explorado turisticamente, os componentes que explicam as características estruturais dos municípios, demonstram

que três municípios se destacam e se apresentam com diferentes estruturas, Salvador – em relação a estrutura turística –, Porto Seguro e Mata de São João – em relação ao setor de hospedagem. Fato que se evidencia ainda mais com a análise de agrupamento dos municípios, onde registra-se a formação de dois grupos distintos e com grandes distâncias estruturais dos demais.

Corroborando com a análise de centralidade da atividade turística, o índice construído na tese, denominado Índice Estrutural do Turismo (IET), traz consigo a possibilidade de quantificação e demonstração das condições estruturais nos municípios analisados, demonstrando que, a maior parte dos municípios turísticos do litoral da Bahia encontra estrutura turística precária, reforçando a necessidade de atenção nos municípios que não são centrais. Nos vários recortes de análise, o IET demonstra que há grandes distâncias inter e intra nas zonas turísticas litorâneas. Assim, no interior de cada zona turística evidencia-se não apenas diferenças no quantitativo de visitantes, mas na configuração das Atividades Características do Turismo (ACT) em cada território. O que reflete no comparativo de uma zona com a outra.

Assim, o índice ao dimensionar os aspectos estruturais nas zonas turísticas, reflete a necessidade de um mínimo necessário para receber os visitantes. Longe está de indicar o melhor formato de turismo, ou de apontar o turismo adequado para cada zona turística, ou ainda prever a possibilidade dos municípios com baixos índices chegarem ao patamar da maior pontuação, que no caso do presente trabalho é a metrópole. Entende-se que cada município e cada região turística têm as suas particularidades, que muitas vezes fogem das variáveis analisadas, envolvendo potencial turístico, produtos turísticos naturais explorados, capacidade de carga e impactos outros.

A construção do IET configurou um arcabouço metodológico importante na análise da regionalização do turismo, e poderá ser replicado para às demais zonas do estado, assim como para as zonas turísticas de outros estados, com possibilidades de acompanhamento dos indicadores no sentido de auxiliar no processo de tomada de decisões.

Observa-se assim, que: i. no litoral, há uma concentração da atividade em poucos municípios e conseqüentemente, estes apresentam uma estrutura turística e básica diferenciadas, pois são mais dinâmicos (dinâmicas centrípetas); ii. há uma distância muito grande entre esses municípios mais dinâmicos e os demais,

principalmente quanto a estrutura turística, confirmando que, há acentuadas distâncias estruturais entre os municípios das zonas turísticas litorâneas; iii. sem muita estrutura, muitos municípios pequenos, apresentam o recurso natural, remanescentes da Mata Atlântica, praia ou rio, como elemento-chave e como principal elemento explorado na atividade turística; iv. não há entre o conjunto de municípios das zonas turísticas do litoral baiano características dinamizadoras centrífugas, com perspectivas de irradiar a atividade para regiões periféricas.

Enquanto as políticas públicas reforçarem as dinâmicas centrípetas, será muito difícil aos pequenos municípios ascenderem na atividade, o que fará com que permaneçam sem estrutura mínima para receber os visitantes.

O ato de regionalizar não deve envolver apenas a inclusão e exclusão de municípios, mas perceber como a região, enquanto identidade, dinamiza a atividade turística para o conjunto de municípios, na busca de dinâmicas menos centralizadas, pois há grandes desigualdades estruturais no interior de cada zona turística.

Assim, é importante estimular nos municípios: a realização do inventário turístico para conhecer os atributos, atrativos e Atividades Características do Turismo (ACTs) das localidades; a realização do Plano Municipal de Turismo para todos os municípios, integrado a outros planos setoriais (plano diretor, plano de saneamento); a realização de planejamento estratégico por zona turística para se entender o conjunto de lugares e tentar reduzir as distâncias que ora se apresentam nas estruturas turísticas e básicas; e a observação da contiguidade do território – não importando aqui a quantidade de municípios, mas o quanto este colabora para a atividade turística na região.

Para o estado da Bahia, sugere-se rever: i. a orientação da política pública de turismo e de regionalização dos municípios, refletindo o papel e engajamento dos municípios em suas respectivas zonas turísticas, para se decidir por reestruturação ou retirada daqueles municípios que pouco influenciam na formação da região; ii. a observação da relevância dos municípios considerados de apoio (G4) em suas zonas turísticas e; iii. o investimento nos municípios que têm grande potencial turístico (G2), mas carecem de estrutura básica e turística.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, W. A. de. **Turismo, Desenvolvimento Local & Meio Ambiente:** aglomeração produtiva & indicadores de sustentabilidade. Curitiba: Appris, 2019.

ARAÚJO, E. F. De. Entre o litoral e o urbano: o turismo litorâneo na região metropolitana de Fortaleza. **Caminhos da Geografia**. Uberlândia, v., n., mar./2013

ARAÚJO, W. O.; COELHO, C. J. Análise de Componentes Principais (ACP). **Relatório Técnico**. Mestrado em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente. Centro Universitário de Anápolis. maio 2009.

ÁVILA, M. A. Política e planejamento em cultura e turismo: reflexões, conceitos e sustentabilidade. In: ÁVILA, M. A. (Org.). **Política e Planejamento em Cultura e Turismo**. Ilhéus: Editus, 2009, p. 15-37.

BACAL, S. S.; MIRANDA, S. M. A. Impacto do turismo nos núcleos receptores: necessidade de normatização. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo e Desenvolvimento Local**. 3. Ed. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 67-78.

BAHIA. Secretaria do Turismo. [200-]. **Histórico**. Disponível em> <http://www.setur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=16>. Acesso em: 31 mai. 2016.

BAHIA. Lei nº 12.933 de 09 de janeiro de 2014. Institui a Política Estadual de Turismo, o Sistema Estadual de Turismo, e dá outras providências. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia, 10 jan. 2014, ano XCVIII, n. 21.328.

BAHIA. Secretaria do Turismo. **Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto** 2007/2016. Salvador: Secretaria do Turismo. 2011.

BAHIA. Decreto nº 10.497 de 19 de outubro de 2007. Aprova o Regimento da Secretaria de Turismo. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia, 20 out. 2007.

BAHIA. Lei nº 10.549 de 28 de dezembro de 2006. Modifica a estrutura organizacional da Administração Pública do Poder Executivo Estadual e dá outras providências. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia. 2006.

BAHIA. Lei nº 6.812 de 18 de janeiro de 1995. Cria a Secretaria da Cultura e Turismo, introduz modificações na estrutura organizacional da Administração Pública Estadual e dá outras providências. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia, 19 jan. 1995.

BAHIA. Lei nº 4.697 de 15 de julho de 1987. Dispõe sobre modificações na estrutura da Administração Pública do Estado da Bahia e dá outras providências. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia, 15 jul. 1987.

BAHIA. Lei nº 2.930 de 11 de maio de 1971. Extingue a Secretaria de Assuntos Municipais e Serviços Urbanos – SAMSU - e dá outras providências. **Diário Oficial**. Salvador – Bahia, 11 maio 1971.

BALBIM, R.; CONTEL, F. B. Região e Regionalização: subsídios teóricos para o ordenamento territorial e o desenvolvimento brasileiro. In: BOUERI, R.; COSTA, M. S. (Ed.). **Brasil em Desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: IPEA, v. 1, 2013, p. 25-47.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL - BNB. **Relatório Final de Projeto**: Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste. ETENE. 2005.

BANTIM, N. R.; FRATUCCI, A. C. Programa de Regionalização do Turismo: reflexões a partir do processo no Circuito das Águas Paulista. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 11, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação, São Paulo, 2016. **Anais...** Disponível em: <<http://www.anptur.org.br/anptur/anais/v.12/DPD3/385.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2016

BELLEN, H. M. van. **Indicadores de Sustentabilidade**: uma análise comparativa. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006, 256 p.

BOSSEL, H. **Indicators for Sustainable Development**: Theory, Method, Applications – A Report to the Balaton Group. Canadá: International Institute for Sustainable Development. 1999. 124 p.

BRAGA, T. M.; FREITAS, A. P. G. de; DUARTE, G. de S.; CAREPA-SOUSA, J. Índices de sustentabilidade municipal: o desafio de mensurar. **Nova Economia**. Belo Horizonte, n. 14, v. 3, set./dez. 2004.

BRANDÃO, P. R. B. Políticas públicas e urbanização turística: o Prodetur-NE e as experiências em balneários litorâneos do Nordeste brasileiro. **Bahia Análise & Dados**. v. 23, n. 4, p. 745-763, out./dez. 2013.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro 2019-2021**. 2019a. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html>. Acesso em: set. 2019

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 249, de 01 de agosto de 2019. Altera o art. 2º da Portaria Nº 144, de 27 de agosto de 2015, que estabelece a categorização dos municípios pertencentes às regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro, definido por meio da Portaria MTur Nº 313, de 3 de dezembro de 2013, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Seção 1, n. 148, 02 ago. 2019b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 271, de 23 de agosto de 2019. Define o Mapa do Turismo Brasileiro 2019 e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Seção 1, n. 164, 26 ago. 2019c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Investe Turismo**: parcerias para transformar destinos. Brasília: Ministério do Turismo, Sebrae, Embratur, 2019d.

BRASIL. Ministério do Turismo. Decreto nº 9.791, de 14 de maio de 2019. Aprova o Plano Nacional de Turismo 2018-2022. **Diário Oficial da União**. 15 maio 2019e.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 192, de 27 de dezembro de 2018. Estabelece critérios para a atualização do Mapa do turismo Brasileiro, instituído pela Portaria Mtur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 28 dez. 2018a.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 30, de 07 de fevereiro de 2018. Altera os arts. 1º, 2º e 7º da Portaria Mtur nº 144, de 27 de agosto de 2015, que estabelece a categorização dos municípios pertencentes às regiões turísticas do Mapar do Turismo Brasileiro, definido por meio da Portaria Mtur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 08 fev. 2018b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2018-2022**: mais emprego e renda para o Brasil. Brasília: Ministério do Turismo. 2018c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Categorização dos municípios**: metodologia. 29 mai. 2017c. Disponível em: http://regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=88&Itemid=271. Acesso em: jan. 2019

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 197, de 14 de setembro de 2017. Define o Mapa do Turismo Brasileiro 2017 e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 15 set. 2017b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro 2017**. 2017a. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html>. Acesso em: dez. 2017

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 172, de 11 de julho de 2016. Dispõe sobre o Mapa do Turismo Brasileiro 2016 e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 11 jul. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 205, de 09 de dezembro de 2015. Estabelece critérios para a atualização do Mapa do Turismo Brasileiro, instituído pela Portaria Mtur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 09 dez. 2015a.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 144, de 27 de agosto de 2015. Estabelece a categorização dos municípios pertencentes às regiões turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro, definido por meio da Portaria Mtur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 28 ago. 2015b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2013-2016**: o turismo fazendo muito mais pelo Brasil. Brasília: Ministério do Turismo. 2013a.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 313, de 03 de dezembro de 2013. Dispõe sobre o Mapa do Turismo Brasileiro e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 03 dez. 2013b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 105, de 16 de maio de 2013. Institui o Programa de Regionalização do Turismo e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 17 mai. 2013c.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Relatório de Avaliação**: plano plurianual 2008-2011: exercício 2012: ano base 2011. Brasília: MP/SPI, 2012.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 7.381, de 02 de dezembro de 2010. Regulamento a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que 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**. 03 dez. 2010a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Avaliação do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**: resumo executivo. 2010b. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br>. Acesso em: jan. 2019

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro 2009**. 2009. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br> Acesso: mai. 2016.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 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**. 18 set. 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010**. Brasília: Ministério do Turismo. 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro 2006**. 2006. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br> Acesso: mai. 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Construção do Sistema Nacional de Indicadores para Cidades**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005, 268 p.

BRASIL. Tribunal de Contas da União (TCU). **Avaliação do TCU sobre o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste**. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização e Avaliação de Programas de Governo, 2004a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro 2004**. 2004b. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/83-mapa-do-turismo-brasileiro-2013.html>. Acesso: mai. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo 2003-2007: diretrizes, metas e programas**. Brasília: Ministério do Turismo. 2003.

BRASIL. Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977. Dispõe sobre as atividades e serviços turísticos; estabelece condições para o seu funcionamento e fiscalização; altera a redação do artigo 18, do Decreto-lei nº 1.439, de 30 de dezembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. 14 fev. 1977.

BRASIL. Decreto-lei nº 71.791, de 31 de janeiro de 1973. Dispõe sobre zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Seção 1, 02 fev. 1973.

BRASIL. Decreto nº 572, de 05 de fevereiro de 1962. Extingue a Comissão Brasileira de Turismo (Combratur). **Diário Oficial da União**. Seção 1, 06 fev. 1962.

BURSZTYN, I. **Políticas Públicas de Turismo Visando a Inclusão Social**. 2005. 110 f. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Produção). Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE/UFRJ). 2005.

CAMPOS, J. B. R.; MOESCH, M. M.; SILVA, K. C. Reflexões sobre o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil implementado no destino indutor de São Raimundo Nonato – PI. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 11, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação, São Paulo, 2016. **Anais...** Disponível em: <<http://www.anptur.org.br/anptur/anais>>. Acesso em: 05 jan. 2019

CARVALHO, G. L. Perspectiva histórico-institucional da Política Nacional de Turismo no Brasil (1934-2014). **Mercator**. Fortaleza, v. 15, n. 1, p. 87-99, jan./mar. 2016

CARVALHO, F. C. C. Análise das influências internacionais sobre as políticas públicas de turismo no Brasil. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE INVESTIGACIÓN TURÍSTICA, 6, Neuquén, 2014. **Anais...** Disponível em: <<http://170.210.83.98:8080/jspui/handle/123456789/515>>. Acesso em: 20 dez. 2018

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 2003.

COUTINHO, A. C. A. Concepção do Estado e as novas institucionalidades políticas: como isto reflete nas instâncias de governança em turismo? – o caso do Conselho Estadual de Turismo do Rio Grande do Norte. **TURyDES – Revista Turismo y Desarrollo Local**, v. 20, n. 9, 2016, p. 1-15.

DIAS, R. **Planejamento do Turismo**: política e desenvolvimento do turismo no Brasil. São Paulo: Atlas. 2003.

DUDA, J. I. de M.; ARAÚJO, L. M. De. Polos de Turismo no Nordeste do Brasil: crescimento, desenvolvimento e escassez de conhecimento. **Caderno Virtual de Turismo**. v. 14, n. 3, dez. 2014, p. 204-218.

DUPEYRAS, A. MACCALLUM, N. **Indicators for measuring competitiveness in tourism**: a guidance document. OECD Tourism Papers, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1787/sk47t9q2t923-en>>. Acesso em: 28 jun. 2019

FÁVERO, L. P; BELFIORE, P. **Análise de Dados**: técnicas multivariadas exploratórias com SPSS e STATA. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

FÁVERO, L. P; BELFIORE, P.; SILVA, F. L.; CHAN, B. L. **Análise de Dados**: modelagem multivariada para tomada de decisões. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

FEGER, J. E.; VEIS, E. L. A regionalização do turismo no contexto da política pública de desenvolvimento turístico brasileiro: o caso de duas regiões localizadas no estado do Paraná. **Cultur – Revista de Cultura e Turismo**, ano 12, n. 1, fev. 2018, p. 95-117. Disponível em: <http://periodicos.uesc.br>. Acesso em: dez. 2018.

FERNANDES, F. L. O Programa de Regionalização do Turismo e sua Aplicação no Circuito Turístico Caminhos Gerais. **Revista Gestão & Conhecimento**. Edição Especial, nov. 2012, p. 463-478.

FRATUCCI, A. C.; SCHWANTES, G. X. L.; MAIA, Y. C. Estrutura da gestão pública do turismo nos municípios do Estado do Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Bogotá: EGAL. p. 1-16. 2014.

GAUDENZI, P. Evolução da economia do turismo na Bahia. In: CORECON. **Reflexões de Economistas Baianos**. Salvador: CORECON, 2001, p. 78-110.

GUERRA, O. Bahia: liderança econômica, regional e desigualdade social. In: WANDERLEY, L. A.; SILVA, J. A. S. (Orgs.). **Reflexões de Economistas Baianos 2017**: tecnologia, educação brasileira e baiana, arranjos produtivos e setores econômicos. Salvador: CORECON-BA, 2017, p. 201-241.

GOELDNER, C. R.; RITCHIE, J. R. B. **Tourism: principles, practices, philosophies**. 11 ed. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc. 2009, 657 p.

GÓIS, Z. Planejamento Governamental do Turismo. In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (SEI). **Turismo e desenvolvimento na Área de Proteção Ambiental Litoral Norte – Bahia**. Salvador: SEI. 2009, p. 75-94 (Série estudos e pesquisas, 82).

GURGEL, G. **Investe Turismo é lançado na Bahia**. Jul. 2019d. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: jul. 2020

HALL, C. M.; JENKINS, J. Tourism and public policy. In: LEW, A. A.; HALL, C. M.; WILLIAMS, A. M. **A companion to tourism**. USA: Blackwell Publishing Ltd. 2004, p. 525-540.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Anuário Estatístico do Brasil**. v. 79. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: nov. 2012.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Extrator de dados: Atividades Características do Turismo (ACT)**. 2017. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/extrator>> . Acesso em: jan. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **O Conselho Nacional de Turismo na visão de seus conselheiros**: relatório de pesquisa. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2012.

JOHNSON, R. A.; WICHERN, D. N. **Applied Multivariate Statistical Analysis**. New Jersey: Pearson Education, 2007. 773 p.

KÖRÖSSY, N.; DIAS E CORDEIRO, I.; SIMÕES, J. H. M. La Génesis de las Ciudades Turísticas: um análisis del proceso de urbanización turística de Portimão (Portugal). **Estudios y Perspectivas en Turismo**. v. 23, p. 176-189. 2014

KRONEMBERGER, D. M. P.; CLEVELARIO JUNIOR, J.; NASCIMENTO, J. A. S.; COLLARES, J. E. R.; SILVA, L. C. D. Desenvolvimento sustentável no Brasil: uma análise a partir do Barômetro da Sustentabilidade. **Sociedade & Natureza**. n. 20, v. 1, p. 25-50, jun. 2008.

LIMA, M. A. G. de; IRVING, M. de A.; ABREU, M. M. de. Políticas Públicas de Cultura e Turismo: uma relação mal resolvida? **Cultur – Revista de Cultura e Turismo**, ano 11, n. 1, fev. 2017, p. 175-202. Disponível em: <http://periodicos.uesc.br>. Acesso em: dez. 2017.

LIU, C.; ZHANG, R.; WANG, M.; XU, J. Measurement and Prediction of Regional Tourism Sustainability: an analysis of the Yangtze River Economic Zone, China. **Sustainability**. v. 10, n. 1321, 2018, p. 1-20.

MACÊDO, E. M.; ALBERTO, E.; ALVARENGA, J. FIGUEIREDO, L. o Programa de Regionalização do Turismo no estado do Piauí: análise das fragilidades e desafios locais. **COLOQUIO – Revista do Desenvolvimento Regional**. FACCAT – Taquara (RS), v. 13, n. 2, jul./dez. 2016, p. 105-117.

MACHADO, A. L.; TOMAZZONI, E. L. A Regionalização Turística do Rio Grande do Sul e sua contribuição como referência para a gestão regionalizada do turismo no Brasil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. v. 5, n. 2, 2011, p. 226-247.

MAROCO, J. **Análise Estatística**: com utilização do SPSS. 2. ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2003.

MATTEO, M.; VASCONCELOS, R.; MATTEO, K. de; FREIRE, N. O Brasil em perspectiva territorial: regionalizações como uma estratégia do desenvolvimento emergente. In: BOUERI, R.; COSTA, M. S. (Ed.). **Brasil em Desenvolvimento 2013**: estado, planejamento e políticas públicas. Brasília: IPEA, v. 1, 2013, p. 49-87.

MENDONÇA JÚNIOR, É. P. Estratégia de Desenvolvimento Turístico na Bahia. **Cadernos de Análise Regional** – Desempenho atual e potencial turístico na Bahia. Ano IV, n. 7, out. 2001. Salvador: Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (UNIFACS).

MOLINA, F. S. **Turismo e produção do espaço – o caso de Jericoacara, CE**. 2007, 150 f. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP), 2007.

MOLINA, S.; RODRÍGUEZ, S. **Planejamento integral do turismo**: um enfoque para a América Latina. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

MOREIRA, G. L. **O turismo no processo de reprodução do espaço urbano litorâneo**: uma análise das transformações socioespaciais da cidade de Ilhéus no Sul da Bahia a partir de 1990. 2011. 216 f. Tese (Programa de Pós-graduação em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP), 2011.

MUNASINGHE, Mohan; SHEARER, Walter. An introduction to the definition and measurement of biogeophysical sustainability. In: MUNASINGHE, Mohan; SHEARER, Walter (Orgs.). **Defining and Measuring Sustainability**: the biogeophysical foundations. USA: The World Bank

OLIVEIRA, C. T. F. **Avaliação do Processo do Programa de Regionalização do turismo em 65 municípios turísticos brasileiros**. 2008. 173 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública). Fundação Getúlio Vargas (RJ). 2008.

OLIVEIRA, M. F. S.; OLIVEIRA, O. J. R. Estado e turismo: trajetórias do caso baiano. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, p. 384-398, dez. 2012.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca. 2001.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). **Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos – guía práctica**. Madrid, Spain: OMT, 2005.

PASSOS, H. D. B. **Indicadores de Desenvolvimento Sustentável: uma análise aplicada num contexto de desenvolvimento local**. 2019. 353 f. Tese (Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente). Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). 2019

PAULA, A. H. B. **Cadeia Produtiva do Turismo**. São Paulo: Editora Senac, 2017.

PEREIRA, J. C. R. **Análise de dados qualitativos: estratégias metodológicas para as Ciências da Saúde, Humanas e Sociais**. 3. ed. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2004.

PEREIRA, A. Q.; SILVA, M. N. O litoral nordestino e o imobiliário turístico: Bahia, Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte. **Geotextos**. v. 10, n. 1, jul. 2014, p. 59-82.

PIRES, M. de M.; MOROLLÓN, F. R.; GOMES, A. da S.; POLÈSE, M. **Economia Urbana e Regional: território, cidade e desenvolvimento**. Ilhéus (Bahia): Editus, 2018.

QUEIROZ, L. M. A. **A gestão pública e a competitividade de cidades turísticas: a experiência da cidade de Salvador**. 2005. 631 f. Tese (Doutorado em Planificação Territorial e Desenvolvimento Regional). Universidade de Barcelona. 2005

RABAHY, W. A. Análise e perspectivas do turismo no Brasil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. São Paulo. n. 14, v. 1, p. 1-13, jan./abr. 2019.

RIBEIRO, T. F. **O turismo como fator de desenvolvimento socioeconômico e de reequilíbrio territorial: uma análise do turismo na Região Sudoeste do Estado da Bahia – Brasil**. 2016. 354 f. Tese (Programa de Doctorado em Geografia, Planificación Territorial y Gestión Ambiental). Universitat de Barcelona. 2016

SANTANA, M. W. Turismo no Litoral Norte e governança pública: uma articulação existente? In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (SEI). **Turismo e desenvolvimento na Área de Proteção Ambiental Litoral Norte – Bahia**. Salvador: SEI. 2009, p. 137-163 (Série estudos e pesquisas, 82).

SANTANA, M. O.; SILVA, M. P.; GUIDICE, D. S. O papel do turismo nas transformações espaciais no litoral da região metropolitana de Salvador: o caso de Mata de São João. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, n. 14, v.3, p. 68-88, set./dez. 2020.

SANTOS, A. F. **Desenvolvimento Local e Políticas Públicas**: estrutura analítica sob o enfoque da Escala Humana no contexto do turismo na Bahia. 2017. 146 f. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Economia Regional e Políticas Públicas. Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). 2017

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 9. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017 (coleção Milton Santos, 1).

SANTOS, M. **Da Totalidade ao Lugar**. 1. ed., 3. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014 (coleção Milton Santos, 7).

SANTOS, J. C. V. **Região e destino turístico**: sujeitos sensibilizados na geografia dos lugares. São Paulo: All Print Editora, 2013.

SANTOS, F.; CROCCO, M.; SIMÕES, R. Arranjos produtivos locais informais: uma análise de componentes principais para nova Serrana e Ubá – Minas Gerais. **Ensaio FEE**. v. 24, n. 1, 2003, p. 177-202.

SANTOS, F. R. dos; RIBEIRO, L. C. de S.; SILVEIRA, E. J. da. Characteristics of tourism activities in brazilian municipalities in 2015. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. v. 12, n. 2, São Paulo, May/Aug. 2018.

SAQUET, M. A.; CANDIOTTO, L. Z. P.; ALVES, A. F. Construindo uma concepção reticular e histórica para estudos territoriais. In: PEREIRA, S. R.; COSTA, B. P.; SOUZA, E. B. C. (Orgs). **Teorias e práticas territoriais**: análises espaço-temporais. 1. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 53-68

SASAKI, K. **Turismo e Sustentabilidade**: a experiência do artesanato de palha de Porto do Sauípe – BA. Salvador: Sathyarte, 2006.

SETTE, I. R. O Programa de Regionalização de Minas Gerais, Brasil: aspectos históricos, fragilidades e perspectivas. **Revista Turismo em Análise**. v. 28, n. 1, jan./ab. 2017, p. 112-133.

SETTE, I. R.; VALE, M. I. M.; COUTINHO, M. P. C. O Programa de Regionalização do Turismo de Minas Gerais: uma abordagem da política pública estadual de turismo. **Revista Turismo em Análise**. v. 25, n. 3, dez. 2014, p. 612-627

SILVA, S. P. Considerações analíticas e operacionais sobre a abordagem territorial em Políticas Públicas. In: BOUERI, R.; COSTA, M. S. (Ed.). **Brasil em Desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: IPEA, v. 1, 2013a, p. 89-116.

SILVA, S. P. A abordagem territorial no planejamento de políticas públicas e os desafios para uma nova relação entre Estado e Sociedade no Brasil. In: BOUERI, R.; COSTA, M. S. (Ed.). **Brasil em Desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: IPEA, v. 1, 2013b, p. 117-146.

SILVA, J. A. S. **Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em clusters**. 2004. 480 f. Programa de Doutorado em Ciências da Comunicação (USP), 2004.

SILVA, E. A. M. da; FORTES, J. A. A. S.; ARAÚJO SOBRINHO, F. L.; GAZONI, J. L. Consolidação do turismo em pequenos municípios brasileiros: nuances e oportunidades na rede de transporte. **Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade**, v. 12, n. 1, 2020, p. 129-153. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12.i1p129>>. Acesso em: jan. 2021.

SOLHA, K. T. Órgãos Estaduais de Turismo no Brasil. In: TRIGO, L. G. G. (Ed.). **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005, p. 39-47

SOUZA, N. de J. de. **Desenvolvimento Regional**. São Paulo: Atlas, 2009.

SOUZA, C. Políticas Públicas: Uma revisão Literária. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 16, n. 8, 2006, p. 368-375.

SOUZA, A. C.; NOIA, A. C.; PINHEIRO, L. I. F. Economia do turismo: a formação do Sistema Estadual de Turismo na Bahia. In: WANDERLEY, L. A.; SILVA, J. A. S. (Orgs.). **Reflexões de Economistas Baianos 2017: tecnologia, educação brasileira e baiana, arranjos produtivos e setores econômicos**. Salvador: CORECON-BA, 2017, p. 441-467.

SOUZA, A. C.; NOIA, A. C.; PINHEIRO, L. I. F. Evolução das Políticas Públicas de Turismo no Estado da Bahia. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, XIII. São Paulo. **Anais...** São Paulo: [s.n.], 2016.

SOUZA, J. W. M.; SHIKI, S. F. N.; PEREIRA, P. A. R. Desarrollo sustentable: um índice para el Circuito Turístico Trilha dos Inconfidentes – Minas Gerais, Brasil. **Estudios y Perspectivas en Turismo**. v. 24, 2015, p. 547-569.

SOUZA FILHO, S. V. de; BAHL, M.; FEGER, J. E. Reflexos da Regionalização e Melhoria da Infraestrutura no Perfil da Demanda Turística da Cidade da Lapa – Paraná, Brasil. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 11, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação, São Paulo, 2016. **Anais...** Disponível em: <<http://www.anptur.org.br/anptur/anais/v.12/DPS1/497.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2016

STANKOVA, M. The Tourism Regions in Bulgaria – concepts and challenges. **Tourism and Hospitality Management**. v. 16, n. 1, p. 109-117, 2010.

TOMAZZONI, E. L.; POSSAMAI, A. M.; LOVATEL, R. Turismo no município de Bento Gonçalves (RS): análise do desenvolvimento de um destino indutor no Brasil. **Revista de Pesquisa em Turismo**, v.4, n. 2, ago. 2010, p. 5-30.

VIDIGAL, B. C. **Avaliação de agrupamentos em mistura de variáveis**. 2013. 56 f. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Estatística Aplicada e Biometria. Universidade Federal de Viçosa. 2013

VIRGÍNIO, D. F.; FERREIRA, L. V. Gestão Pública do Turismo: uma análise da política de regionalização no período 2004-2011 no Rio Grande do Norte, Brasil. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, ago. 2013, p. 162-182.

WAQUIL, P. D.; SCHNEIDER, S.; FILIPPI, E. E.; CONTERATO, M. A.; SPECHT, S. Para medir o desenvolvimento territorial rural: validação de uma proposta metodológica. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E SOCIOLOGIA RURAL, XLV, Londrina, 2007. **Anais...** Disponível em: <https://www.academia.edu/22365975/Para_Medir_O_Desenvolvimento_Territorial_Rural_Valida%C3%A7%C3%A3o_De_Uma_Proposta_Metodol%C3%B3gica>. Acesso em: 05 dez. 2016

WORLD ECONOMIC FORUM (WEF). **The Travel & Tourism Competitiveness – Report 2019**: travel and tourism at a tipping point. Geneva: World Economic Forum. Disponível em: <http://www.weforum.org/reports/the-travel-tourism-competitiveness-report-2019>. Acesso em: jan. 2020

WORLD ECONOMIC FORUM (WEF). **The Travel & Tourism Competitiveness – Report 2017**: paving the way for a more sustainable and inclusive future. Geneva: World Economic Forum. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf. Acesso em: jan. 2019

WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). **Panorama OMT del Turismo Internacional**. 2019. Disponível em: <http://www2.unwto.org>. Acesso em: jan. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). **Panorama OMT del Turismo Internacional**. 2018a. Disponível em: <http://www2.unwto.org>. Acesso em: jan. 2019.

WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). **UNWTO launches an online Platform to Achieve SDGs through Tourism**. 27 jul. 2018b. Disponível em: <http://tourism4sdgs.org>. Acesso em: nov. 2018.

WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). **Panorama OMT del Turismo Internacional**. 2017. Disponível em: <http://www2.unwto.org>. Acesso em: jan. 2019.

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). **World Trade Statistical Review 2018**. 2018. Disponível em: http://www.wto.org/statis_e/mts2018_e. Acesso em: nov. 2018

APÊNDICES

APÊNDICE A – ACP: variância total explicada – rodada inicial

Variância total explicada

Componente	Autovalores iniciais			Somadas de extração de carregamentos ao quadrado			Somadas de rotação de carregamentos ao quadrado		
	Total	% de variância	% cumulativa	Total	% de variância	% cumulativa	Total	% de variância	% cumulativa
1	16,893	67,571	67,571	16,893	67,571	67,571	14,584	58,338	58,338
2	3,197	12,786	80,357	3,197	12,786	80,357	3,944	15,776	74,114
3	1,873	7,494	87,851	1,873	7,494	87,851	3,434	13,737	87,851
4	,786	3,142	90,993						
5	,682	2,730	93,723						
6	,352	1,410	95,133						
7	,299	1,197	96,330						
8	,247	,989	97,319						
9	,214	,857	98,176						
10	,140	,560	98,735						
11	,125	,500	99,235						
12	,068	,272	99,508						
13	,053	,212	99,719						
14	,036	,143	99,863						
15	,016	,064	99,927						
16	,006	,022	99,949						
17	,004	,017	99,966						
18	,003	,012	99,978						
19	,002	,008	99,986						
20	,002	,006	99,992						
21	,001	,003	99,996						
22	,001	,003	99,998						
23	,000	,001	99,999						
24	,000	,001	100,000						
25	5,304E-5	,000	100,000						

Método de Extração: análise de Componente Principal.

APÊNDICE B. Resultado inicial da estatística KMO e do Teste de Esfericidade de Bartlett

Teste de KMO e Bartlett		
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adequação de amostragem.		,822
Teste de esfericidade de Bartlett	Aprox. Qui-quadrado	3798,175
	Gl	300
	Sig.	,000

APÊNDICE C – Distribuição das Comunalidades – rodada inicial

Comunalidades		
	Inicial	Extração
Ocupações no setor de alimentação	1,000	,993
Estabelecimentos no setor de alimentação	1,000	,995
Ocupações em transporte terrestre	1,000	,946
Estabelecimentos em transporte terrestre	1,000	,908
Ocupações em transporte aéreo	1,000	,951
Estabelecimentos em transporte aéreo	1,000	,958
Ocupações em cultura e lazer	1,000	,983
Estabelecimentos em cultura e lazer	1,000	,990
Visitantes internacionais	1,000	,931
Visitantes nacionais	1,000	,975
Arrecadação de impostos – hospedagem	1,000	,887
Empregos no setor de hospedagem	1,000	,947
Estabelecimentos no setor de hospedagem	1,000	,836
Domicílios com abastecimento de água	1,000	,811
Domicílios com coleta de lixo	1,000	,856
Taxa de urbanização	1,000	,815
Ocupações em aluguel de transporte	1,000	,979
Estabelecimentos em aluguel de transporte	1,000	,939
Ocupações em transporte aquático	1,000	,894
Domicílios com energia elétrica	1,000	,703
Densidade Demográfica	1,000	,789
Ocupações em agências de viagens	1,000	,970
Estabelecimentos em agências de viagens	1,000	,996
Domicílios com rede de esgoto	1,000	,480
Estabelecimentos em transporte aquático	1,000	,431

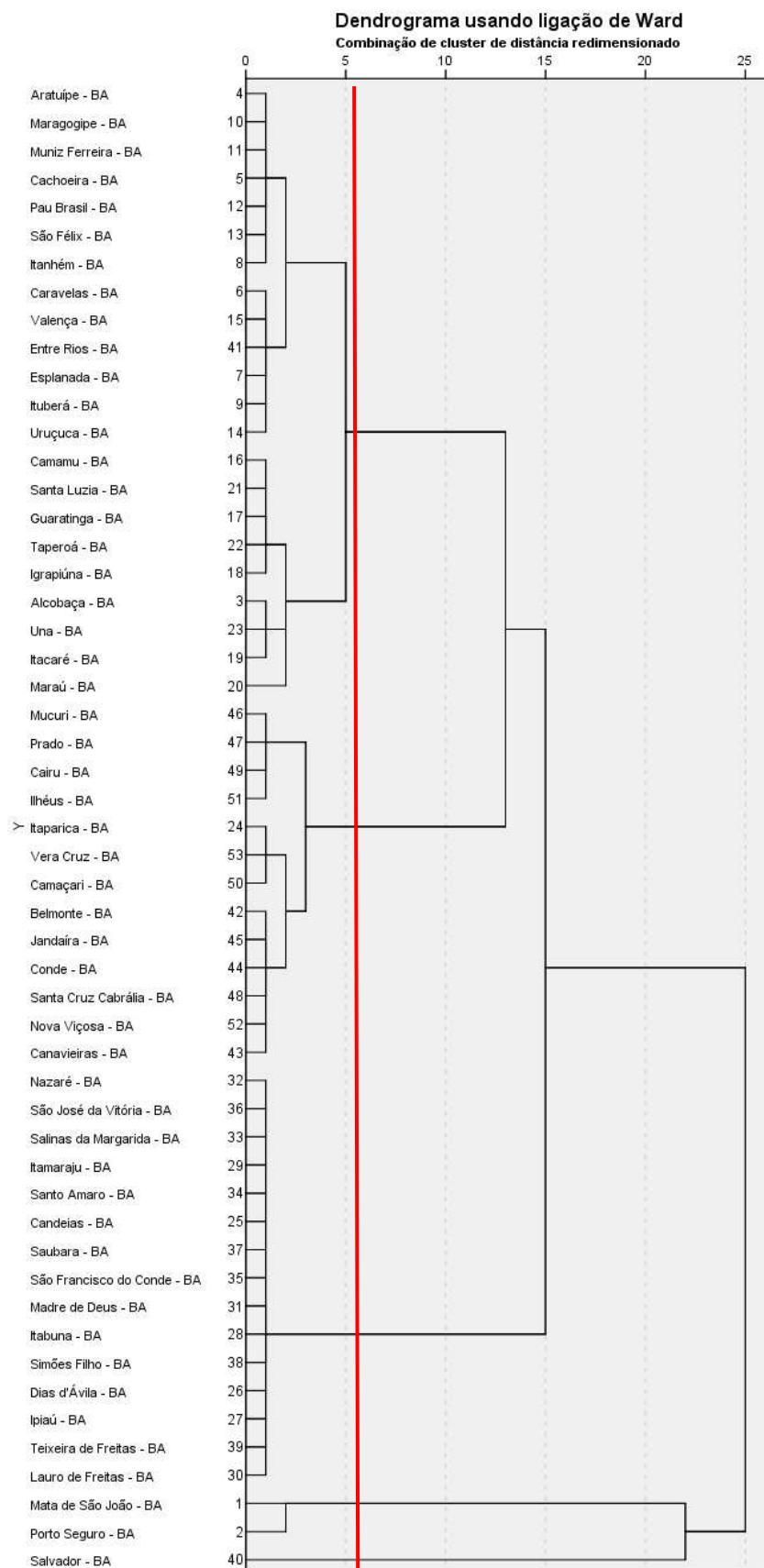
Método de Extração: análise de Componente Principal.

APÊNDICE D – ACP: variância total explicada – rodada final

Componente	Total	Autovalores iniciais		Variância total explicada			Somadas de rotação de carregamentos ao quadrado		
		% de variância	% cumulativa	Total	% de variância	% cumulativa	Total	% de variância	% cumulativa
1	16,372	71,183	71,183	16,372	71,183	71,183	14,362	62,444	62,444
2	2,938	12,773	83,956	2,938	12,773	83,956	3,487	15,159	77,603
3	1,838	7,990	91,946	1,838	7,990	91,946	3,299	14,343	91,946
4	,415	1,804	93,750						
5	,351	1,526	95,276						
6	,284	1,234	96,510						
7	,282	1,227	97,737						
8	,169	,734	98,471						
9	,132	,575	99,047						
10	,069	,301	99,348						
11	,057	,249	99,598						
12	,042	,182	99,780						
13	,029	,124	99,904						
14	,007	,032	99,936						
15	,005	,021	99,957						
16	,004	,016	99,972						
17	,002	,009	99,982						
18	,002	,009	99,991						
19	,001	,004	99,995						
20	,001	,003	99,998						
21	,000	,001	99,999						
22	,000	,001	100,000						
23	5,398E-5	,000	100,000						

Método de Extração: análise de Componente Principal.

APÊNDICE E – Dendrograma



APÊNDICE F – Dimensões dos indicadores do IET nos municípios

Municípios	D1	D2	IET	Grupos	Zonas Turísticas
Alcobaça – BA	0,0047	0,1021	0,1068	G2	Costa das Baleias
Aratuípe – BA	0,0007	0,1126	0,1133	G2	Baía de Todos os Santos
Belmonte – BA	0,0024	0,1256	0,1279	G3	Costa do Descobrimento
Cachoeira – BA	0,0071	0,1296	0,1368	G2	Baía de Todos os Santos
Cairu – BA	0,0540	0,1743	0,2283	G3	Costa do Dendê
Camaçari – BA	0,0740	0,2053	0,2793	G3	Costa dos Coqueiros
Camamu – BA	0,0080	0,0844	0,0924	G2	Costa do Dendê
Canavieiras – BA	0,0071	0,1457	0,1528	G3	Costa do Cacau
Candeias – BA	0,0163	0,1955	0,2118	G4	Baía de Todos os Santos
Caravelas – BA	0,0043	0,1300	0,1343	G2	Costa das Baleias
Conde – BA	0,0042	0,1020	0,1062	G3	Costa dos Coqueiros
Dias d'Ávila – BA	0,0133	0,1977	0,2110	G4	Costa dos Coqueiros
Entre Rios – BA	0,0089	0,1435	0,1524	G2	Costa dos Coqueiros
Esplanada – BA	0,0057	0,1307	0,1364	G2	Costa dos Coqueiros
Guaratinga – BA	0,0007	0,0762	0,0769	G2	Costa do Descobrimento
Igrapiúna – BA	0,0007	0,0253	0,0260	G2	Costa do Dendê
Ilhéus – BA	0,0707	0,1709	0,2416	G3	Costa do Cacau
Ipiaú – BA	0,0104	0,1934	0,2038	G4	Costa do Cacau
Itabuna – BA	0,0530	0,2052	0,2582	G4	Costa do Cacau
Itacaré – BA	0,0280	0,0675	0,0955	G2	Costa do Cacau
Itamaraju – BA	0,0109	0,1597	0,1706	G4	Costa das Baleias
Itanhém – BA	0,0012	0,1380	0,1391	G2	Costa das Baleias
Itaparica – BA	0,0123	0,1845	0,1968	G3	Baía de Todos os Santos
Ituberá – BA	0,0039	0,1308	0,1347	G2	Costa do Dendê
Jandaíra – BA	0,0012	0,1178	0,1190	G3	Costa dos Coqueiros
Lauro de Freitas – BA	0,1009	0,2171	0,3180	G4	Costa dos Coqueiros
Madre de Deus – BA	0,0090	0,2175	0,2265	G4	Baía de Todos os Santos
Maragogipe – BA	0,0049	0,1147	0,1196	G2	Baía de Todos os Santos
Maraú – BA	0,0156	0,0000	0,0156	G2	Costa do Cacau
Mata de São João - BA	0,0907	0,1661	0,2568	G1	Costa dos Coqueiros
Mucuri – BA	0,0107	0,1397	0,1504	G3	Costa das Baleias
Muniz Ferreira – BA	0,0009	0,1031	0,1040	G2	Baía de Todos os Santos
Nazaré – BA	0,0038	0,1719	0,1757	G4	Baía de Todos os Santos
Nova Viçosa – BA	0,0091	0,1555	0,1646	G3	Costa das Baleias
Pau Brasil – BA	0,0006	0,1282	0,1288	G2	Costa do Cacau
Porto Seguro – BA	0,2168	0,1685	0,3853	G1	Costa do Descobrimento
Prado – BA	0,0165	0,1136	0,1301	G3	Costa das Baleias
Salinas da Margarida - BA	0,0035	0,1733	0,1767	G4	Baía de Todos os Santos

Salvador – BA	0,7571	0,2164	0,9734	G5	Baía de Todos os Santos
Santa Cruz Cabralia - BA	0,0153	0,1479	0,1632	G3	Costa do Descobrimento
Santa Luzia – BA	0,0007	0,0831	0,0838	G2	Costa do Cacau
Santo Amaro – BA	0,0086	0,1663	0,1749	G4	Baía de Todos os Santos
São Félix – BA	0,0028	0,1321	0,1348	G2	Baía de Todos os Santos
São Francisco do Conde - BA	0,0042	0,1931	0,1973	G4	Baía de Todos os Santos
São José da Vitória - BA	0,0012	0,1710	0,1722	G4	Costa do Cacau
Saubara – BA	0,0050	0,1977	0,2027	G4	Baía de Todos os Santos
Simões Filho – BA	0,0302	0,1900	0,2201	G4	Baía de Todos os Santos
Taperoá – BA	0,0009	0,0562	0,0571	G2	Costa do Dendê
Teixeira de Freitas - BA	0,0323	0,1928	0,2251	G4	Costa das Baleias
Una – BA	0,0084	0,0780	0,0864	G2	Costa do Cacau
Uruçuca – BA	0,0053	0,1450	0,1503	G2	Costa do Cacau
Valença – BA	0,0225	0,1405	0,1631	G2	Costa do Dendê
Vera Cruz – BA	0,0149	0,1891	0,2040	G3	Baía de Todos os Santos

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

APÊNDICE G. Estatística descritiva do total de visitantes, por zona turística

Zonas Turísticas	Média	Mediana	Mínimo	Máximo	Desvio Padrão	Coefficiente de Variação (CV)
Baía de Todos os Santos	340.788,30	36.866,00	0,00	4.588.210,00	1.134.644,00	332,95
Costa das Baleias	60.586,63	74.129,50	182,00	119.930,00	43.006,73	70,98
Costa dos Coqueiros	113.070,50	70.125,50	5.497,00	308.939,00	118.334,30	104,66
Costa do Dendê	62.240,50	14.640,50	0,00	218.274,00	89.945,50	144,51
Costa do Cacau	87.149,18	36.516,00	3.756,00	479.576,00	139.670,70	160,27
Costa do Descobrimento	318.317,00	8.582,00	0,00	1.256.104,00	625.225,10	196,42
TOTAL DE VISITANTES	178.249,50	40.234,00	0,00	4.588.210,00	645.225,50	361,98

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a)

APÊNDICE H. Atividades Características do Turismo (ACTs) nos municípios da Bahia, segundo as zonas turísticas litorâneas

Zonas Turísticas		Hospedagem		Alimentação		Transporte terrestre		Transporte aquático		Transporte aéreo		Aluguel de transportes		Agência de viagem		Cultura e lazer	
		Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.	Estab.	Ocup.
Baía de Todos os Santos	Média	19,75	333,44	322,63	1.620,13	29,06	250,5	1,56	39,31	1,81	60,88	17,81	165,56	34,13	78,38	46,19	51,63
	Mediana	7,5	25	25	34	4	1,5	0	0	0	0	1	0	2	0	4,5	0
	Desvio padrão	66,03	1.203,43	1.161,32	6.156,20	77,86	925,97	4	129,3	6,99	242,17	56,81	624,49	123,74	295,02	162,7	201,98
	CV	334,33	360,91	359,95	379,98	267,93	369,65	256,41	328,92	386,19	397,78	318,98	377,20	362,55	376,40	352,24	391,21
	Mínimo	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Máximo	267	4.834,00	4.676,00	24.700,00	312	3.718,00	16	513	28	969	229	2.506,00	498	1.184,00	656	809
Costa das Baleias	Média	15,38	81,63	52,25	136,88	11,13	34,75	0	0	0	0	6,13	11,88	6,13	21,38	4,13	3,88
	Mediana	11,5	39	45	49,5	9	6	0	0	0	0	3,5	4,5	6,5	5,5	1,5	1
	Desvio padrão	15,61	96,84	56,49	229,14	10,25	56,97	0	0	0	0	8,56	20,74	3,98	39,76	5,99	6,56
	CV	101,50	118,63	108,11	167,40	92,09	163,94					139,64	174,58	64,93	185,97	145,04	169,07
	Mínimo	0	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Máximo	49	273	183	686	31	159	0	0	0	0	26	61	13	118	16	19
Costa dos Coqueiros	Média	19,38	916,88	125,13	489,25	25,63	82,38	0	0	0,5	39,38	15,75	21	14,75	43,25	19	12,88
	Mediana	10,5	64	60	101,5	14	37,5	0	0	0	0	5,5	1	4,5	3	3	0
	Desvio padrão	21,1	2.141,04	155,54	727,24	34,36	140,5	0	0	1,41	111,37	22	36,79	19,17	60,52	35,31	23,92
	CV	108,88	233,51	124,30	148,64	134,06	170,55			282,00	282,81	139,68	175,19	129,97	139,93	185,84	185,71
	Mínimo	2	4	2	14	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	Máximo	58	6.171,00	414	2.103,00	104	419	0	0	4	315	53	92	54	152	101	59
Costa do Dendê	Média	25,83	184,67	48,83	104	5,67	20,83	5,83	24,83	0,67	0,17	2,67	1,33	13,17	19	3,67	5,5
	Mediana	2,5	13,5	20	21	3,5	2	4	5	0	0	2	0,5	7,5	10	4	0

	Desvio padrão	48,72	391,95	57,26	151,42	5,47	47,62	6,71	44,37	1,21	0,41	2,88	1,75	16,07	23,55	2,88	10,43
	CV	188,62	212,24	117,26	145,60	96,47	228,61	115,09	178,70	180,60	241,18	107,87	131,58	122,02	123,95	78,47	189,64
	Mínimo	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Máximo	123	981	125	359	13	118	14	113	3	1	8	4	42	60	8	26
Costa do Cacau	Média	18,36	246,45	84,82	243	7,91	96,45	0,82	0,09	0,64	8,82	8,18	17,73	12,36	19,82	10	13,27
	Mediana	7	61	43	47	3	0	0	0	0	0	2	1	10	13	1	0
	Desvio padrão	22,82	333,71	118,31	414,57	12,58	259,12	1,47	0,3	2,11	2,05	14,13	28,98	13,51	28,86	16,03	27,5
	CV	124,29	135,41	139,48	170,60	159,04	268,66	179,27	333,33	329,69	23,24	172,74	163,45	109,30	145,61	160,30	207,23
	Mínimo	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Máximo	57	1.073,00	323	1.095,00	38	863	4	1	7	97	38	92	45	99	44	75
Costa do Descobrimento	Média	87,75	1.357,50	187,25	940,5	12,25	35	4,25	63,25	1,5	32,5	23,5	33,75	26	127	11,25	6,75
	Mediana	16,5	192	39,5	144	3,5	3,5	4	26,5	0	0	3,5	1	5	6,5	3	0
	Desvio padrão	153,94	2.464,72	317,76	1.690,54	19,94	65,37	4,92	94,53	3	65	42,41	66,17	45,42	245,37	18,63	13,5
	CV	175,43	181,56	169,70	179,75	162,78	186,77	115,76	149,45	200,00	200,00	180,47	196,06	174,69	193,20	165,60	200,00
	Mínimo	0	0	8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Máximo	318	5.046,00	662	3.469,00	42	133	9	200	6	130	87	133	94	495	39	27

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a) e IPEA (2017)

APÊNDICE I. Matriz de correlação das variáveis

		Matriz de correlações ^a																								
		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17	V18	V19	V20	V21	V22	V23	V24	V25
Correlação	V1	1,000	0,999	0,971	0,934	0,969	0,970	0,991	0,993	0,938	0,982	0,365	0,576	0,685	0,240	0,267	0,257	0,994	0,943	0,924	0,168	0,826	0,960	0,994	0,354	0,561
	V2	0,999	1,000	0,976	0,942	0,967	0,971	0,993	0,993	0,937	0,982	0,363	0,577	0,690	0,251	0,282	0,271	0,992	0,950	0,923	0,177	0,826	0,961	0,995	0,364	0,568
	V3	0,971	0,976	1,000	0,939	0,918	0,922	0,985	0,973	0,895	0,943	0,296	0,506	0,599	0,282	0,282	0,293	0,973	0,923	0,869	0,187	0,798	0,906	0,959	0,395	0,512
	V4	0,934	0,942	0,939	1,000	0,900	0,906	0,932	0,935	0,853	0,914	0,320	0,528	0,629	0,337	0,366	0,373	0,929	0,953	0,836	0,259	0,815	0,909	0,928	0,407	0,488
	V5	0,969	0,967	0,918	0,900	1,000	0,966	0,959	0,979	0,884	0,933	0,328	0,532	0,645	0,257	0,287	0,277	0,955	0,928	0,875	0,176	0,916	0,925	0,968	0,348	0,519
	V6	0,970	0,971	0,922	0,906	0,966	1,000	0,959	0,964	0,906	0,968	0,374	0,585	0,721	0,235	0,275	0,261	0,956	0,939	0,920	0,175	0,811	0,949	0,978	0,366	0,607
	V7	0,991	0,993	0,985	0,932	0,959	0,959	1,000	0,995	0,923	0,962	0,297	0,512	0,617	0,258	0,261	0,255	0,994	0,921	0,890	0,163	0,827	0,925	0,983	0,356	0,542
	V8	0,993	0,993	0,973	0,935	0,979	0,964	0,995	1,000	0,914	0,960	0,304	0,517	0,620	0,272	0,278	0,279	0,991	0,932	0,893	0,178	0,865	0,932	0,985	0,361	0,532
	V9	0,938	0,937	0,895	0,853	0,884	0,906	0,923	0,914	1,000	0,942	0,548	0,724	0,765	0,229	0,281	0,183	0,925	0,866	0,887	0,169	0,711	0,926	0,955	0,269	0,649
	V10	0,982	0,982	0,943	0,914	0,933	0,968	0,962	0,960	0,942	1,000	0,443	0,651	0,772	0,219	0,264	0,260	0,969	0,945	0,947	0,182	0,744	0,980	0,985	0,325	0,585
	V11	0,365	0,363	0,296	0,320	0,328	0,374	0,297	0,304	0,548	0,443	1,000	0,963	0,651	0,076	0,212	0,121	0,307	0,425	0,421	0,162	0,198	0,499	0,404	0,088	0,279
	V12	0,576	0,577	0,506	0,528	0,532	0,585	0,512	0,517	0,724	0,651	0,963	1,000	0,796	0,120	0,261	0,172	0,520	0,632	0,626	0,171	0,365	0,701	0,615	0,159	0,425
	V13	0,685	0,690	0,599	0,629	0,645	0,721	0,617	0,620	0,765	0,772	0,651	0,796	1,000	0,092	0,289	0,149	0,621	0,778	0,787	0,147	0,442	0,837	0,734	0,216	0,648
	V14	0,240	0,251	0,282	0,337	0,257	0,235	0,258	0,272	0,229	0,219	0,076	0,120	0,092	1,000	0,815	0,746	0,229	0,296	0,204	0,700	0,393	0,222	0,244	0,487	0,138
	V15	0,267	0,282	0,282	0,366	0,287	0,275	0,261	0,278	0,281	0,264	0,212	0,261	0,289	0,815	1,000	0,758	0,236	0,383	0,249	0,744	0,390	0,313	0,288	0,516	0,202
	V16	0,257	0,271	0,293	0,373	0,277	0,261	0,255	0,279	0,183	0,260	0,121	0,172	0,149	0,746	0,758	1,000	0,239	0,372	0,240	0,662	0,393	0,278	0,256	0,618	0,026
	V17	0,994	0,992	0,973	0,929	0,955	0,956	0,994	0,991	0,925	0,969	0,307	0,520	0,621	0,229	0,236	0,239	1,000	0,913	0,904	0,147	0,809	0,932	0,983	0,339	0,537
	V18	0,943	0,950	0,923	0,953	0,928	0,939	0,921	0,932	0,866	0,945	0,425	0,632	0,778	0,296	0,383	0,372	0,913	1,000	0,889	0,250	0,820	0,969	0,948	0,435	0,529
	V19	0,924	0,923	0,869	0,836	0,875	0,920	0,890	0,893	0,887	0,947	0,421	0,626	0,787	0,204	0,249	0,240	0,904	0,889	1,000	0,167	0,687	0,937	0,932	0,307	0,722
	V20	0,168	0,177	0,187	0,259	0,176	0,175	0,163	0,178	0,169	0,182	0,162	0,171	0,147	0,700	0,744	0,662	0,147	0,250	0,167	1,000	0,262	0,188	0,167	0,324	0,055
	V21	0,826	0,826	0,798	0,815	0,916	0,811	0,827	0,865	0,711	0,744	0,198	0,365	0,442	0,393	0,390	0,393	0,809	0,820	0,687	0,262	1,000	0,753	0,819	0,407	0,367
	V22	0,960	0,961	0,906	0,909	0,925	0,949	0,925	0,932	0,926	0,980	0,499	0,701	0,837	0,222	0,313	0,278	0,932	0,969	0,937	0,188	0,753	1,000	0,970	0,366	0,592
	V23	0,994	0,995	0,959	0,928	0,968	0,978	0,983	0,985	0,955	0,985	0,404	0,615	0,734	0,244	0,288	0,256	0,983	0,948	0,932	0,167	0,819	0,970	1,000	0,348	0,609
	V24	0,354	0,364	0,395	0,407	0,348	0,366	0,356	0,361	0,269	0,325	0,088	0,159	0,216	0,487	0,516	0,618	0,339	0,435	0,307	0,324	0,407	0,366	0,348	1,000	0,168
	V25	0,561	0,568	0,512	0,488	0,519	0,607	0,542	0,532	0,649	0,585	0,279	0,425	0,648	0,138	0,202	0,026	0,537	0,529	0,722	0,055	0,367	0,592	0,609	0,168	1,000
Sig. (unilateral)	V1		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000	0,000	0,042	0,027	0,031	0,000	0,000	0,000	0,115	0,000	0,000	0,000	0,005	0,000
	V2	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000	0,000	0,035	0,020	0,025	0,000	0,000	0,000	0,103	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000
	V3	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,016	0,000	0,000	0,020	0,020	0,017	0,000	0,000	0,000	0,090	0,000	0,000	0,000	0,002	0,000
	V4	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,010	0,000	0,000	0,007	0,004	0,003	0,000	0,000	0,000	0,031	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000
	V5	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,008	0,000	0,000	0,032	0,019	0,022	0,000	0,000	0,000	0,104	0,000	0,000	0,000	0,005	0,000
	V6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,003	0,000	0,000	0,045	0,023	0,029	0,000	0,000	0,000	0,106	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000
	V7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,015	0,000	0,000	0,031	0,030	0,033	0,000	0,000	0,000	0,121	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000
	V8	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,014	0,000	0,000	0,025	0,022	0,022	0,000	0,000	0,000	0,101	0,000	0,000	0,000	0,004	0,000
	V9	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,050	0,021	0,094	0,000	0,000	0,000	0,114	0,000	0,000	0,000	0,026	0,000
	V10	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,058	0,028	0,030	0,000	0,000	0,000	0,096	0,000	0,000	0,000	0,009	0,000

V11	0,004	0,004	0,016	0,010	0,008	0,003	0,015	0,014	0,000	0,000		0,000	0,000	0,294	0,064	0,194	0,013	0,001	0,001	0,124	0,077	0,000	0,001	0,266	0,022
V12	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,195	0,030	0,108	0,000	0,000	0,000	0,111	0,004	0,000	0,000	0,128	0,001
V13	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			0,256	0,018	0,144	0,000	0,000	0,000	0,147	0,000	0,000	0,000	0,060	0,000
V14	0,042	0,035	0,020	0,007	0,032	0,045	0,031	0,025	0,050	0,058	0,294	0,195	0,256		0,000	0,000	0,050	0,016	0,071	0,000	0,002	0,055	0,039	0,000	0,163
V15	0,027	0,020	0,020	0,004	0,019	0,023	0,030	0,022	0,021	0,028	0,064	0,030	0,018	0,000		0,000	0,044	0,002	0,036	0,000	0,002	0,011	0,018	0,000	0,073
V16	0,031	0,025	0,017	0,003	0,022	0,029	0,033	0,022	0,094	0,030	0,194	0,108	0,144	0,000	0,000		0,042	0,003	0,042	0,000	0,002	0,022	0,032	0,000	0,427
V17	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,013	0,000	0,000	0,050	0,044	0,042		0,000	0,000	0,146	0,000	0,000	0,000	0,006	0,000
V18	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,016	0,002	0,003	0,000		0,000	0,036	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000
V19	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,071	0,036	0,042	0,000	0,000		0,116	0,000	0,000	0,000	0,013	0,000
V20	0,115	0,103	0,090	0,031	0,104	0,106	0,121	0,101	0,114	0,096	0,124	0,111	0,147	0,000	0,000	0,000	0,146	0,036	0,116		0,029	0,089	0,116	0,009	0,349
V21	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,077	0,004	0,000	0,002	0,002	0,002	0,000	0,000	0,000	0,029		0,000	0,000	0,001	0,003
V22	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,055	0,011	0,022	0,000	0,000	0,000	0,089	0,000		0,000	0,004	0,000
V23	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,039	0,018	0,032	0,000	0,000	0,000	0,116	0,000	0,000		0,005	0,000
V24	0,005	0,004	0,002	0,001	0,005	0,004	0,004	0,004	0,026	0,009	0,266	0,128	0,060	0,000	0,000	0,000	0,006	0,001	0,013	0,009	0,001	0,004	0,005		0,115
V25	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,022	0,001	0,000	0,163	0,073	0,427	0,000	0,000	0,000	0,349	0,003	0,000	0,000	0,115	

Nota: V1 = Ocupações no setor de alimentação
V2 = Estabelecimentos ativos no setor de alimentação
V3 = Ocupações no setor de transporte terrestre
V4 = Estabelecimentos ativos no setor de transporte terrestre
V5 = Ocupações no setor de transporte aéreo
V6 = Estabelecimentos ativos no setor de transporte aéreo
V7 = Ocupações no setor de cultura e lazer
V8 = Estabelecimentos ativos no setor de cultura e lazer
V9 = Visitantes internacionais
V10 = Visitantes nacionais
V11 = Arrecadação de impostos – hospedagem
V12 = Ocupações no setor de hospedagem
V13 = Estabelecimentos ativos no setor de hospedagem
V14 = Domicílios com abastecimento de água
V15 = Domicílios com coleta de lixo
V16 = Taxa de urbanização
V17 = Ocupações no setor de aluguel de transportes
V18 = Estabelecimentos ativos no setor de aluguel de transportes
V19 = Ocupações no setor de transporte aquático
V20 = Domicílios com energia elétrica
V21 = Densidade demográfica
V22 = Ocupações no setor de agência de viagem
V23 = Estabelecimentos ativos no setor de agência de viagem
V24 = Domicílios com rede de esgoto
V25 = Estabelecimentos ativos no setor de transporte aquático

APÊNDICE J. Atividades Características do Turismo (ACTs) nos municípios turísticos litorâneos da Bahia, segundo o agrupamento

Variáveis		G1	G2	G3	G4	G5*
Hospedagem	Estabelecimentos	Média	188,00	8,82	28,23	6,53
		Mediana	188,00	3,00	13,00	4,00
		Desvio padrão	183,85	15,05	34,03	7,93
		CV	97,79	170,68	120,56	121,33
		Mínimo	58,00	0,00	2,00	0,00
		Máximo	318,00	57,00	123,00	24,00
	Ocupações	Média	5.608,50	76,82	318,31	46,20
		Mediana	5.608,50	13,50	72,00	10,00
		Desvio padrão	795,50	149,08	392,75	74,49
		CV	14,18	194,07	123,39	161,24
		Mínimo	5.046,00	0,00	4,00	0,00
		Máximo	6.171,00	515,00	1.073,00	231,00
Alimentação	Estabelecimentos	Média	392,50	24,41	86,08	95,93
		Mediana	392,50	13,50	47,00	56,00
		Desvio padrão	381,13	32,23	108,21	119,24
		CV	97,10	132,03	125,72	124,29
		Mínimo	123,00	1,00	2,00	2,00
		Máximo	662,00	119,00	323,00	414,00
	Ocupações	Média	2.018,00	42,91	237,15	348,47
		Mediana	2.018,00	20,50	67,00	91,00
		Desvio padrão	2.052,02	70,47	358,99	572,94
		CV	101,69	164,22	151,38	164,42
		Mínimo	567,00	0,00	9,00	1,00
		Máximo	3.469,00	264,00	1.095,00	2.103,00
Transporte terrestre	Estabelecimentos	Média	27,00	3,86	15,77	18,20
		Mediana	27,00	2,50	4,00	10,00
		Desvio padrão	21,21	4,45	28,49	20,97
		CV	78,57	115,28	180,65	115,20
		Mínimo	12,00	0,00	0,00	0,00
		Máximo	42,00	16,00	104,00	75,00
	Ocupações	Média	97,00	8,68	49,38	101,73
		Mediana	97,00	0,00	4,00	18,00
		Desvio padrão	50,91	25,55	120,15	219,59
		CV	52,49	294,34	243,30	215,85
		Mínimo	61,00	0,00	0,00	0,00
		Máximo	133,00	118,00	419,00	863,00
Transporte aquático	Estabelecimentos	Média	4,00	1,18	2,46	0,27
		Mediana	4,00	0,00	0,00	0,00
		Desvio padrão	5,66	3,23	4,35	0,59
		CV	141,42	273,42	173,78	222,61
		Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00

	Ocupações	Máximo	8,00	13,00	14,00	2,00	
		Média	100,00	5,59	14,69	0,33	513,00*
		Mediana	100,00	0,00	0,00	0,00	
		Desvio padrão	141,42	24,08	32,92	1,29	
		CV	141,42	430,78	224,03	387,30	
		Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	200,00	113,00	111,00	5,00	
Transporte aéreo	Estabelecimentos	Média	3,00	0,14	0,62	0,33	28,00*
		Mediana	3,00	0,00	0,00	0,00	
		Desvio padrão	4,24	0,64	1,94	1,05	
		CV	141,42	469,04	314,95	313,96	
		Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	6,00	3,00	7,00	4,00	
	Ocupações	Média	65,00	0,00	7,54	21,33	969,00*
		Mediana	65,00	0,00	0,00	0,00	
		Desvio padrão	91,92	0,00	26,88	81,25	
		CV	141,42		356,59	380,86	
		Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	130,00	0,00	97,00	315,00	
Aluguel de transportes	Estabelecimentos	Média	46,50	1,86	8,85	12,13	229,00*
		Mediana	46,50	1,00	1,00	7,00	
		Desvio padrão	57,28	2,14	16,20	15,82	
		CV	123,17	115,08	183,08	130,38	
		Mínimo	6,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	87,00	8,00	53,00	49,00	
	Ocupações	Média	66,50	3,41	14,46	23,20	2.506,00*
		Mediana	66,50	0,00	1,00	7,00	
		Desvio padrão	94,05	8,86	29,69	31,84	
		CV	141,24	259,96	205,30	137,26	
		Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	133,00	38,00	92,00	92,00	
Agência de viagem	Estabelecimentos	Média	60,00	4,68	13,15	9,33	498,00*
		Mediana	60,00	1,50	7,00	4,00	
		Desvio padrão	48,08	6,60	14,88	13,76	
		CV	102,49	140,97	155,66	147,45	
		Mínimo	26,00	0,00	1,00	0,00	
		Máximo	94,00	23,00	45,00	54,00	
	Ocupações	Média	287,00	6,59	30,23	21,00	1.184,00*
		Mediana	287,00	2,00	6,00	4,00	
		Desvio padrão	294,16	10,65	47,06	38,13	
		CV	80,14	161,64	113,14	181,56	
		Mínimo	79,00	0,00	0,00	0,00	
		Máximo	495,00	36,00	152,00	118,00	
Cul tur	Estabelecimentos	Média	21,00	2,50	8,77	15,60	656,00*

Ocupações	Mediana	21,00	1,00	3,00	9,00	
	Desvio padrão	25,46	2,86	14,47	25,61	
	CV	121,22	114,31	165,00	167,20	
	Mínimo	3,00	0,00	0,00	0,00	
	Máximo	39,00	9,00	44,00	101,00	
	Média	13,50	0,86	10,46	11,67	809,00*
	Mediana	13,50	0,00	0,00	1,00	
	Desvio padrão	19,09	1,81	20,34	23,27	
	CV	141,42	209,26	194,40	199,49	
	Mínimo	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Máximo	27,00	7,00	62,00	75,00	

Fonte: Elaborado com base em Brasil (2019a), IPEA (2017) e IBGE (2019; 2010)

Nota:* O Grupo 5, formado apenas por Salvador, está sendo apresentado pelo seu valor, não considerando média, mediana, mínimo e máximo.