

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

**FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**PEDRO HENRIQUE DA CRUZ PETTER**

**Turismo no Nordeste brasileiro:**  
**Mudanças nas políticas de desenvolvimento a partir do**  
**PRODETUR/NE I**

Porto Alegre

2011

**PEDRO HENRIQUE DA CRUZ PETTER**

**Turismo no Nordeste brasileiro:  
Mudanças nas políticas de desenvolvimento a partir do  
PRODETUR/NE I**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado pelo acadêmico Pedro Henrique da Cruz Petter como exigência do curso de graduação em Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul sob a orientação do professor Maria Alice Lahorgue

**Porto Alegre  
2011**

**PEDRO HENRIQUE DA CRUZ PETTER**

**Turismo no Nordeste brasileiro:  
Mudanças nas políticas de desenvolvimento a partir do  
PRODETUR/NE I**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado pelo acadêmico Pedro Henrique  
da Cruz Petter como exigência do curso de  
graduação em Ciências Econômicas da  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Aprovado em Porto Alegre, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2011.

---

Prof. Dr. Maria Alice Lahorgue - orientadora  
UFRGS

---

Prof. Dr. Cassio Calvete  
UFRGS

---

Prof. Dr. Fabrício Tourrucco  
UFRGS

## RESUMO

A região Nordeste do Brasil envolve nove, dos vinte e seis estado do País: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, cobrindo território de 1,5 milhões de Km<sup>2</sup>. Apesar de ser uma das primeiras regiões economicamente estabelecidas no País, o Nordeste perdeu sua posição de centro de crescimento após a industrialização do Brasil, ocorrida no início do século XX. Além dos impactos negativos cíclicos causados pelas secas (principalmente no interior semi-árido), o Nordeste como um todo apresenta baixos índices sociais com relação à média nacional e enfrenta sérios problemas macro-estruturais, configurando-se como uma das regiões mais pobres do País. Entre as alternativas recomendadas para solucionar tais problemas, o desenvolvimento do turismo foi apontado como meio para criação de oportunidades de emprego e para o aumento da renda per capita. Diante de uma clara indicação do potencial turístico da região, sobretudo na faixa litorânea, e de acordo com a política de desenvolvimento do turismo do País, o Governo Federal e os Governos Estaduais reuniram-se para elaboração conjunta de um plano de ação para o desenvolvimento do turismo no Nordeste, parte do qual seria financiado por um amplo projeto que foi especialmente criado para essa finalidade. Assim nasceu o *Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste do Brasil – PRODETUR/NE*, em sua primeira fase. O estudo analisa as ações do PRODETUR no Nordeste, analisando as variáveis renda per capita e nível de emprego. Para tanto, foram levantadas, através dos relatórios do Banco do Nordeste e do Ministério do Trabalho e Emprego, todas as ações realizadas pelo programa em sua primeira fase.

**Palavras-chaves:** Desenvolvimento Econômico. Nordeste. Políticas Públicas de Turismo. Renda Per Capita. Nível de Emprego.

## ABSTRACT

The Northeast region of Brazil involves nine of the twenty-six states of the country: Maranhao, Piaui, Ceara, Rio Grande do Norte, Paraiba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe and Bahia, covering the territory of 1.5 million km<sup>2</sup>. Despite being one of the earliest established economic regions in the country, the Northeast has lost its position as a center of growth after the industrialization of Brazil, in the beginning of the twentieth century. Beyond the negative impacts caused by cyclical droughts (especially in the semiarid interior), the Northeast as a whole has low social indicators in comparison with the national average and is facing serious macrostructural problems, configured as one of the poorest regions of the country . Among the recommended alternatives to solve such problems, the development of tourism was appointed as means to create employment opportunities and to increase the per capita income. Faced with a clear indication of the tourist potential of the region, especially along the coast, and in accordance with the policy of developing tourism in the country, the Federal Government and State Governments gathered strenght to develop an action plan for development tourism in the Northeast, part of which would be financed by a large project that has been specially created for this purpose. Thus was born the *Program of Development of Tourism in Northeast Brazil - PRODETUR / NE*, in its first phase. The study analyzes the actions of PRODETUR in the Northeast, analyzing the variables of per capita income and the level of employment. The following factors were raised by the reports of the Northeast Bank and the Ministry of Labor, all actions performed by the program in its first phase.

**Keywords:** Economic Development. The Northeast.. Policies on Tourism. Per Capita Income. Level of Employment.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> - Distribuição percentual dos recursos do PRODETUR I por estado	31
<b>Gráfico 1</b> - Índice da geração de empregos e geração de empregos ligados ao turismo (1985=1)	34
<b>Gráfico 2</b> - Índice da gerção de empregos e geração de empregos ligados ao turismo em Fortaleza (1985=1)	35
<b>Gráfico 3</b> - Índice da geração de empregos e geração de empregos ligados ao turismo em Natal (1985 = 1)	36
<b>Gráfico 4</b> - Evolução da taxa de desemprego no Nordeste e Brasil (1995-2003)	38
<b>Gráfico 5</b> - Participação por estado no PIB brasileiro em 1996 e 2004	39
<b>Gráfico 6</b> - PIB per capita no estados do Nordeste e Brasil em 1996 e 2004 ( em US\$mil)	41

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Pobreza extrema nos nos estados do Nordeste e Brasil em 1994	18
<b>Tabela 2</b> - Valores inicialmente planejados e participação por componentes	26
<b>Tabela 3</b> - Valores efetivamente alcançados, % efetivamente investido do planejado e participação por componente do total investido.	27
<b>Tabela 4</b> - Variação do fluxo turístico (1996-2004)	30
<b>Tabela 5</b> - Evolução do fluxo turístico (1996-2004) e participação em % do total investido por estado	32
<b>Tabela 6</b> - % das fontes de investimento por estado	33
<b>Tabela 7</b> - .Evolução do emprego nos principais segmentos do turismo no Nordeste e Brasil	37
<b>Tabela 8</b> - Variação % da própria representatividade no PIB Brasileiro.	40
<b>Tabela 9</b> - Variação percentual do PIB per capita de 1996 para 2004r	42

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	7
<b>2 TURISMO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO</b>	9
2.1 CRESCIMENTO ECONÔMICO x DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO COM TURISMO	9
2.2 TURISMO E SEUS COMPONENTES	13
<b>3 CONJUNTURA DO NORDESTE ANTERIOR À IMPLANTAÇÃO DO PRODETUR</b>	17
<b>4 CARACTERIZAÇÃO DO PRODETUR</b>	20
4.1 ANTECEDENTES DA IMPLANTAÇÃO DO PRODETUR	20
4.2 PROPOSTAS E POLÍTICAS DO PRODETUR	23
4.3 METAS E O QUE FOI IMPLANTADO EFETIVAMENTE	25
<b>4.3.1 Desenvolvimento Institucional</b>	27
<b>4.3.2 Obras múltiplas em infraestrutura básica e serviços públicos</b>	28
<b>4.3.3 Aeroportos</b>	29
<b>4.3.4 Estudos e projetos</b>	30
<b>4.4 Considerações gerais sobre o que foi implantado</b>	31
<b>5 EFEITOS DO PRODETUR NA GERAÇÃO DE EMPREGOS</b>	34
5.1 EFEITOS DO PRODETUR NA GERAÇÃO DE EMPREGOS NA ATIVIDADES TURÍSTICAS	34
<b>5.1.1 Segmentos mais empregadores</b>	36
<b>6 EFEITOS DO PRODETUR NO PIB PER CAPITA DO NORDESTE</b>	39
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	43
<b>REFERÊNCIAS</b>	45



## 1 INTRODUÇÃO

A atividade turística vem sendo tratada como atividade econômica importante no país apenas recentemente. Por isso mesmo, não houve tempo hábil para que uma política consistente no setor se consolidasse, apesar de, nos discursos proferidos pelos governos, este figurar como uma das prioridades para suprir as necessidades econômicas e sociais da nação.

A criação do Ministério do Turismo veio atender uma antiga exigência do setor, antes sempre subordinada à outros ministérios. Na verdade, nunca se soube de fato onde inserir o turismo na estrutura administrativa do país. E mesmo com a criação do Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) (1966) e da Companhia Brasileira de Turismo (Combratur) (1958), nada de muito significativo ocorreu com a atividade em relação à estruturação e sistematização de uma política voltada para o setor. Esta apenas veio a receber uma atenção maior em março de 1996, no governo de Fernando Collor de Melo, período que a Embratur passa a ser Instituto Brasileiro de Turismo e tem sua sede transferida para Brasília.

Com o Plano Nacional de Turismo (Plantur) (1992) – buscava-se organizar o turismo no setor público e privado, seguindo os ditames do modelo econômico neoliberal, e seguindo a tendência de outros países subordinados ao Fundo Monetário Internacional (FMI), que apontam o turismo como a solução dos problemas econômicos que assolavam o país. É a partir daí que aos objetivos da Política Nacional de Turismo, antes voltados apenas para o lado econômico da atividade, se agregam outros de cunho social, como democratização do acesso ao turismo nacional e redução das disparidades econômicas regionais através da oferta de empregos e melhor distribuição de renda.

Com o objetivo de atingir os objetivos e metas propostas pelo Plano Nacional de Turismo, foram criados sete macro-programas que visam resolver os obstáculos e problemas que impedem o crescimento do turismo no Brasil, sendo o mais importante deles o estudado nessa monografia: o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo Regional/PRODETUR/Nordeste, que como veremos apresentou não somente um crescimento da parcela de participação no PIB

nacional, como também viu aumentar a geração de empregos nas atividades características do turismo.

Este trabalho está organizado em 4 capítulos, incluindo esta introdução. No capítulo a seguir tratarei do turismo visto como estratégia de desenvolvimento para uma economia, assim como discorrerei sobre seus componentes, para fins de melhor compreender em como essa atividade se dá na sociedade, e em que ramos se repartirá.

No capítulo seguinte, trata-se a respeito dos antecedentes da implementação do PRODETUR. Discorrerei a cerca das políticas anteriores ao Projeto e em que situação política e econômica se deu a implementação do mesmo.

No capítulo 3 tratarei sobre a caracterização do Projeto, analisando suas propostas, políticas, metas e o que foi, de fato, efetivamente implantado.

Isso feito, no quarto e quinto capítulo, aplicarei minha metodologia adotada, dando ênfase ao desempenho do PRODETUR quanto à geração de empregos e à participação do setor turístico no PIB no período de 1995 a 2003 onde farei análise sobre os efeitos do Projeto. O último capítulo apresentará as considerações finais sobre o desempenho do turismo no Nordeste no período analisado.

## 2 TURISMO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Neste capítulo trataremos sobre as diferentes perspectivas que a atividade turística pode trazer para uma localidade, ou seja, tanto através de um crescimento econômico como através de um desenvolvimento econômico, conceitos largamente confundidos.

Ao esclarecermos isso, estudaremos os componentes do turismo, tanto os seus produtos como toda a parte de infraestrutura que se faz necessária para o desenvolvimento do turismo.

### 2.1 CRESCIMENTO ECONÔMICO X DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO COM TURISMO

Muito comumente, a atividade turística é sempre pensada apenas como meio para atingir o crescimento e o desenvolvimento de uma região. Porém, ao pensar no turismo como instrumento de desenvolvimento cabe fazermos algumas considerações.

Em primeiro plano devemos observar as formas como essa atividade se desenvolve em uma localidade. Estas, segundo Beni (2000), podem ser as seguintes: Desenvolvimento autóctone, vinculado ao capitalismo popular de empreendedores nativos; Colonização aristocrática, planejada por grandes capitais sobre vasta superfície; e Colonização democrática, caracterizada pelo afluxo dos pequenos investimentos dos cidadãos. A seguir, as caracterizações de cada uma destas formas possíveis do desenvolvimento do turismo:

**a) desenvolvimento autóctone:** aqui o desenvolvimento tem início com a aplicação de capital individual para que depois com base nesses investimentos seja criado um efeito multiplicador com o envolvimento da comunidade. Desta forma, os locais se mostram como os grandes

empreendedores do local, provendo eles mesmos a cidade de parte da infraestrutura necessária para o desenvolvimento do turismo;

- b) Colonização aristocrática:** a atividade começa a partir de projeto elaborado por órgão público (estadual, municipal ou federal) ou por alguma autoridade financeira em áreas com baixa densidade demográfica e paisagens naturais amenas (praias, montanhas, serras, entre outras). Os projetos remetem a construção de empreendimentos de grande porte, geralmente resorts, que entram em contraste com a realidade da comunidade local;
- c) Colonização democrática:** já neste modelo, a população local não possui recursos para desenvolver o turismo, sendo assim, recebe investimento de capital externo, mas como já existe uma organização urbana (com alguma densidade demográfica e áreas já ocupadas), o espaço não é apropriado pelo turismo do modo como ocorre na colonização aristocrática. Os investimentos de fora geram um efeito multiplicador que leva benefícios a população local que é utilizada amplamente como mão-de-obra pelo turismo.

As diferentes formas em que o turismo aparece em determinadas regiões nos permitem perceber que dependendo do modelo 'escolhido' para promover o turismo, esta atividade pode ou não trazer benefícios para a população local e contribuir de fato para o desenvolvimento da região.

Devemos sempre fazer uma distinção entre os termos 'desenvolvimento' e 'crescimento'. Ao mencionar a palavra crescimento, geralmente a mesma se encontra ligada à ideia de aumento de divisas, ou de renda. Mas, ao mencionar que uma determinada cidade 'cresceu' turisticamente, isto não implica que a comunidade local obteve melhoras em sua condição social. O conceito de crescimento não engloba indicadores sociais, como a distribuição da renda gerada para a população local ou os impactos sociais e ambientais resultantes da interação com a comunidade local – turistas, mas apenas o aumento de renda e/ou do fluxo de turistas. Já o conceito de desenvolvimento envolve uma preocupação com o social, com a qualidade de vida da população, com a inserção da população nas atividades que geram renda. Segundo Bresser-Pereira, o desenvolvimento econômico se

caracteriza pelo aumento sustentado da produtividade ou da renda por habitante, acompanhado por sistemático processo de acumulação de capital e incorporação de progresso técnico. Para que o turismo se desenvolva em um local, a participação do poder público é fundamental, através principalmente das políticas e planos de turismo. De acordo com Cruz (2001) a política deve anteceder o plano sendo ela um conjunto de diretrizes e ações deliberadas pelo poder público, com o objetivo de ordenar o desenvolvimento da atividade turística em um determinado território.

A presente linha de desenvolvimento turístico enfoca, então, no desenvolvimento sustentável, baseada em três pilares: uma maior igualdade social (ou, ao menos, uma atenuação da desigualdade) e econômica mantendo a qualidade ambiental para as gerações futuras.

O turismo, como vetor desenvolvimentista, é muito contestado. Para Almeida (2004), essa indústria, diferentemente como muitos pensam, se caracteriza em muito por ser uma atividade altamente concentradora de renda. Então, o mencionado objetivo de atenuar as diferenças sociais, não se aplicariam para essa atividade.

Esta realidade é facilmente observada ao analisar as pesquisas disponibilizadas por órgãos como a Organização Mundial do Turismo (OMT), onde percebemos que os três maiores receptores de turistas são França, Espanha e Estados Unidos, todos países desenvolvidos. Os países que recebem mais turistas também são aqueles que mais emitem, deste modo, o turismo a nível global ocorre entre um número relativamente pequeno de países que enviam e recebem alto fluxo de turistas entre si, apenas uma quantidade pequena de turistas das regiões centrais viaja a periferia. Assim, o fluxo de renda se mantém nas regiões centrais, ocorrendo pouquíssimos vazamentos para as periferias. Assim podemos perceber claramente que o turismo a nível global vem representando uma atividade produtiva principalmente para os países desenvolvidos, trazendo pouco benefício para os países em desenvolvimento e pobres.

Sob uma perspectiva internacional, conforme visto, o turismo não parece representar uma forma viável de distribuir renda, pelo contrário representa uma atividade que reforça ainda mais a concentração de renda.

Tratando-se sobre turismo doméstico, o mesmo apresenta uma dinâmica em muito similar à mencionada anteriormente. Se analisarmos os fluxos turísticos no

Brasil notamos que apesar das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e da Região Sudeste como um todo representarem a maior receptora de turistas no Brasil, esta também é a região que mais emite turistas também. Como o Nordeste é a segunda região que mais recebe turistas, percebemos que uma grande parte dos turistas que visitam o Nordeste são naturais da Região Sudeste, que também é a região mais desenvolvida do país. Mas devemos destacar algumas características próprias da atividade.

Dentre os motivadores do turismo como atividade desenvolvimentista, a criação de empregos para a população local é um dos argumentos mais utilizados. Como vimos anteriormente nem sempre isso ocorrerá, mas considerando que se trate de um dos modelos que a população local se 'beneficie' (Desenvolvimento autóctone ou Colonização democrática) com a utilização da sua mão-de-obra, estas vagas em sua maioria representam cargos mais básicos. Por exemplo, consideremos na quantidade, e na qualidade, das vagas criadas por um hotel. Tendo o quadro funcional da empresa hoteleira como modelo onde há apenas as vagas de gerente geral/ assistente de gerência; e coordenadores de setores/ assistentes de coordenadores de setores que recebem maiores salários, entretanto, há uma maioria imensa composta por garçons, *commis*, *stewards*, camareiras, mensageiros, recepcionistas, jardineiros, seguranças, etc., que são pagos os menores salários. Além disto, como já mencionado, o mercado de trabalho no turismo é muito caracterizado pelo grande número de empregos informais criados.

A ideia de que o turismo representa uma atividade produtiva que gera empregos em segmentos 'excluídos' pode ser provada pela qualidade destas vagas, pelo baixo salário e pela alta informalidade. A atividade turística como meio de desenvolvimento necessita, inevitavelmente, da intervenção do Governo através de políticas públicas e de incentivo. Ao Governo cabe, todavia, ter uma visão ampla do turismo, bem diferente da visão simplista (presente em várias políticas tanto públicas como privadas de turismo) da indústria sem chaminés que traz sempre empregos e benefícios para os núcleos receptores.

Não é possível, porém, apenas ignorar os impactos negativos desta atividade. Muito embora é de conhecimento geral que não são buscadas soluções eficazes para seus problemas tais como o turismo sexual, a degradação ambiental, a 'privatização' de ambientes (bens) públicos, a exclusão da população local no

desenrolar da atividade, entre outros. Todos estes ônus cabe ao Governo, através das políticas públicas, realizar intervenções com o objetivo de implementar o turismo e medidas que visem 'corrigir' as consequências trazidas pelo mercado, defender o interesse público, e principalmente atuar como regular e/ou legislador da atividade turística, procurando assegurar a integridade dos ecossistemas e das pessoas. Também cabe ao Governo incentivar a própria indústria do turismo (por meio principalmente da realização de pesquisas e *marketing* de destinações como faz a EMBRATUR) e coordenar os diferentes setores na busca de um objetivo comum, o desenvolvimento de turismo com base sustentável, ou seja, o desenvolvimento de uma região através desta atividade.

## 2.2 TURISMO E SEUS COMPONENTES

Com o desenvolvimento da atividade turística foi surgindo no meio acadêmico a preocupação em entender de que forma esta atividade poderia influenciar nossa sociedade. Assim o turismo passou a ser estudado por diversos campos profissionais, dentre eles: a geografia, economia, sociologia. Cada uma destas áreas entende o turismo de modo diferenciado, sempre enfatizando seu objeto de estudo.

As viagens turísticas se diferenciam dos outros tipos de viagens por englobarem fatores atribuídos ao turismo, que são as 3 seguintes: a temporalidade, a permanência fora do domicílio e o objeto do turismo. Com relação às definições feitas sobre o turismo, o mais importante é que elas contenham os fatores inerentes ao turismo, já que estes fatores têm como função diferenciar o turismo das outras 'atividades produtivas'. O conceito oficial da Organização Mundial do Turismo (OMT):

O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Documento eletrônico. Disponível em: <<http://unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtostatuteseng.pdf>>. Acesso em: 04 out. 2011.

Apesar de parecer de certa forma simples o conceito da OMT engloba as principais características da atividade turística. Ao analisar a atividade turística não podemos deixar de mencionar seus componentes principais que são: a demanda, a oferta e o mercado. A demanda (ou procura turística) corresponde aos os turistas em si, todas as pessoas que se deslocam do seu local de residência por mais de 24 horas, seja por motivo profissional, recreacional ou qualquer outro motivo.

A oferta é tudo aquilo que é oferecido ao consumidor (turista) por um determinado preço e em um período, através do mercado (região turística). O produto turístico pode ser definido como todos os produtos que são colocados à disposição dos viajantes pelas várias empresas que atuam na área, como por exemplo, o número de quartos que disponibiliza um hotel, a quantidade de mesas que oferece um restaurante, quantidades de entradas disponibilizadas por um parque recreacional, assentos de um cinema, etc.

Estes produtos turísticos são compostos principalmente pelos atrativos ou recursos (que podem ser reais ou potenciais; naturais ou culturais), infraestrutura (de acesso e básica urbana) e, finalmente, equipamentos e serviços (turísticos e de apoio).

O mercado é o meio pelo qual o produto turístico (oferta) chega até seu consumidor final (demanda). É a ponte de comunicação entre o produto turístico e o turista.

O turismo depende do funcionamento de vários elementos tais como hotelaria, agenciamento, alimentação, transportes, disponibilidade de atrativos, saneamento básico, água, energia elétrica, dentre outros, para que a localidade possa de fato ser considerada um núcleo receptor e receber turistas.

A 'matéria-prima' do turismo é o atrativo turístico, este só é formado se além dos recursos potenciais do local existir também infraestrutura. Apenas a partir de uma intervenção do Governo e ou do mercado, através da iniciativa privada, fornecendo infraestrutura e elaborando políticas públicas de fomento é que a vocação turística poderá, de fato, se concretizar em atrativo. A infraestrutura pode ser entendida como o conjunto de instalações necessárias para o desenvolvimento do turismo, estas são as seguintes:



- a) **Infra-estrutura de acesso:** são basicamente as construções que possibilitam a chegada de pessoas até o destino, formadas, então, pelas estradas, aeroportos, portos, rodoviárias, etc.;
- b) **Infra-estrutura básica urbana:** obras que tornam as cidades habitáveis para a população, seja ela residente de fato ou sazonal. Ela é formada pelas ruas, avenidas, esgotamento sanitário, saneamento básico;
- c) **Equipamentos turísticos:** edificações que tornam possíveis a prestação dos serviços voltados ao turismo. São basicamente as construções físicas de tudo aquilo que é utilizado para o turismo, a ser, portanto, hotéis, pousadas, agências, operadoras, transportadoras;
- d) **Equipamentos de apoio:** instalações que permitem a prestação de serviços que não diretamente voltados ao turismo, mas que geralmente são utilizados pelos turistas, como as farmácias, os shoppings, os supermercados, entre outros.

Alguns elementos específicos de infraestrutura, por exemplo saneamento básico, são considerados bens públicos, cabendo exclusivamente ao Governo seu fornecimento. Em decorrência disto, somado ao fato de que a iniciativa privada ser normatizada e regularizada pelo poder público, a superestrutura se localiza acima da infraestrutura.

A infraestrutura urbana, apesar de atender primeiramente à sociedade e suas necessidades básicas, representa elemento fundamental para que a atividade turística se desenvolva.

Os serviços de infraestrutura urbana/ básica que são essenciais para o desenvolvimento do turismo são os seguintes:

- **Saneamento básico:** se subdivide em abastecimento de água; coleta e disposição de águas residuárias; acondicionamento, coleta e transporte e destino final do lixo; controle da poluição das águas e do ar; higienização de habitações, de locais públicos e de trabalho;
- **Sistema de transportes:** construção de ruas, estradas, rodovias, portos, aeroportos, marinas, rodoviárias, fornecimento de transporte coletivo de qualidade (ônibus, trens, metros, etc.);

- **Serviços:** fornecimento dos serviços de comunicação, energia, iluminação pública, limpeza pública, segurança, educação, entre outros.

Na verdade, a implantação de infraestrutura está muito mais entrelado ao desenvolvimento de uma determinada região como um todo do que, unicamente, com o desenvolvimento do turismo.

A construção de estradas, por exemplo, favorece o turismo, na medida que, permite a utilização destas por ônibus de turismo e por pessoas que desejam viajar em automóveis (sejam estes próprios ou de aluguel), por outro lado, também pode representar um maior desenvolvimento da indústria de metais, por exemplo, que utilizará da estrada para escoar os seus produtos para seus compradores, ou mesmo pode aumentar o número de consumidores que vão até o local com o intuito de consumir estes produtos. Pode consistir num desenvolvimento do setor imobiliário, com uma valorização (em alguns casos até mesmo especulação) de terrenos e casas.

O desenvolvimento de infraestrutura, a exemplo da infraestrutura de acesso, facilita o fluxo de pessoas para o destino o que em muitos casos pode ser considerado positivo para todos e para o todo. Todavia, pode também representar a chegada de concorrentes para a base localidade, que caso não tenha uma estrutura competitiva forte pode ser prejudicada. Mas este aumento da competitividade em muitos casos, turismo dentre eles, representa um incentivo necessário para que a base produtiva local busque uma melhoria da qualidade para ter condições de disputar com os novos concorrentes pelo mercado local beneficiando assim o consumidor e as próprias empresas locais.

Sendo assim, o desenvolvimento de infraestrutura básica/ urbana contribui para o aumento da competitividade de uma determinada localidade. Atraindo não só novos moradores, como também indústrias, turistas, eventos, criando empregos, etc. A relação entre infraestrutura e desenvolvimento é largamente conhecida por todos.

### **3 CONJUNTURA DO NORDESTE ANTERIOR À IMPLEMENTAÇÃO DO PRODETUR**

O Nordeste brasileiro, em 1994, tinha uma população estimada de 45,3 milhões de habitantes, e dentro destes, 58% vivendo em áreas urbanas e 42% no campo. As atividades de indústria e serviços são por sempre concentradas nas capitais estaduais, a maioria delas localizadas na região litorânea, com exceção de Teresina capital do Piauí. Somente três das nove capitais nordestinas apresentavam, na época mencionada, população maior que um milhão de habitantes: Salvador-Bahia (2,1 milhões), Fortaleza-Ceará (1,8 milhões) e Recife-Pernambuco (1,3 milhões). Muito devido ao atraso do processo de industrialização, nem o fato de ter sido a primeira região economicamente estabelecida brasileira, fez o Nordeste caracterizar-se por ser a região com menores índices sociais do Brasil, portanto, também, a mais pobre.

E anteriormente à implementação do Projeto, vários indicadores refletiam essa realidade: renda per capita de US\$ 1.702,00 quando a nacional era de US\$ 2.874,00; a cobertura dos sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário era de menos de 52% e de 8%, respectivamente; somente 4% do esgoto coletado era tratado; a taxa de desemprego era de 7%; a taxa de analfabetismo aproximava-se de 40%, quando a nacional era de 20%; estimava-se que 23 milhões de habitantes, aproximadamente metade da população da região, vivia abaixo da linha de pobreza. Isso ainda sem mencionar a baixa qualificação da mão-de-obra, alta proporção de relações informais de trabalho e a grande importância relativa do setor público.

Ainda discorrendo sobre índices, e os relacionando numa conjuntura regional, um dos mais importantes para uma fiel análise é o nível de escolaridade. Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), do IBGE de 1995 informam que, no Nordeste, a proporção – na população ocupada (acima de 10 anos de idade) – de pessoas sem instrução ou com menos de um ano de escolaridade alcança 31,7% (o que representa uma sensível melhora com relação a 1990, quando dados da mesma fonte davam uma proporção de 35,2%). Para o Sudeste, a PNAD/1995 fornece 8,4% como sendo o valor da estatística similar. A discrepância é evidente. É

nítida toda essa conjuntura ao analisarmos as taxas de pobreza extrema dos 9 estados nordestinos em comparação ao Brasil no ano de 1994, tabela 1.

**Tabela 1 – Pobreza extrema nos nos estados do Nordeste e Brasil em 1994**

Pobreza Extrema	
Estados	1994
AlagoAs	40,40%
Bahia	42,40%
Ceará	43,70%
Maranhão	53,10%
Paraíba	37,00%
Pernambuc	34,80%
Piauí	46,80%
RGN	34,30%
Sergipe	41,00%
<b>Brasil</b>	<b>20,90%</b>

Fonte: Ipea (2009)

Nenhum sequer um dos estados se encontra em posição melhor à taxa média brasileira. Isso evidencia, claramente, essa situação econômica muito pouco satisfatória que a região Nordeste se encontrava anteriormente à implementação do Projeto.

Já em termos de relações informais de trabalho anteriores à implementação do Projeto, os indicadores apontam para uma informalização de proporções assustadoras. Ainda segundo a PNAD/1995, quase 44% da população ocupada do Sudeste não contribuem para a previdência social (ou seja, empregados não registrados ou autônomos não-contribuintes, e empresas que não recolhem a contribuição); no Nordeste, a proporção alcançaria 75,8%. Por outro lado, a fração dos empregados com carteira assinada (inclusive trabalhador doméstico) em relação ao total da população ocupada seria de 40% no Sudeste e de apenas 15,6% no Nordeste.

Isso dito, muito embora alguns dos megaprojetos não terem sido implantados como previsto, eles representaram um marco nas políticas públicas de turismo no Nordeste, já que no período de tentativa de efetivação, o então presidente da república, e um dos maiores incentivadores dos tais megaprojetos, Fernando Collor

de Mello, junto com a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e o EMBRATUR, perceberam que um dos maiores obstáculos para implementação dos tais megaprojetos era a falta de infraestrutura (tanto de acesso, como básica urbana), tendo, deste modo, a ideia de criar um projeto que viabilizasse infraestrutura nas regiões nordestinas consideradas de vocação turística, assim nasce o PRODETUR/NE através da Portaria Conjunta no 1, de 29 de novembro de 1991.

Por razões notavelmente políticas, o PRODETUR/ NE não se limitou apenas aos Estados em que os megaprojetos turísticos se dessem, mas sim a toda área de atuação da SUDENE, que são os nove Estados nordestinos: Pernambuco, Paraíba, Piauí, Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Sergipe e Rio Grande do Norte.

Conforme todos sabemos o Nordeste conta, notadamente, com um ambiente propício à expansão da sua indústria turística, que juntamente à toda conjuntura recém vista o fez alvo destas políticas em prol do turismo. Dentre as tais, se encontra o PRODETUR/ NE, que, a seguir, o caracterizaremos detalhadamente.

## 4 CARACTERIZAÇÃO DO PRODETUR

Neste capítulo veremos sobre quais circunstâncias o Projeto foi implantado, ou seja, quais as políticas públicas de turismo que vinham sendo adotadas e o porque da implementação do Projeto. A seguir discorreremos acerca tanto das propostas como das políticas do PRODETUR, tratando sobre os principais objetivos do mesmo.

Visto isso, analisaremos sobre o que foi, de fato, implementado e se todos objetivos inicialmente planejados foram cobertos pelo Projeto, analisando todos os componentes a serem abrangidos pelo tal. E, por fim, faremos análises gerais sobre os valores investidos em cada estado.

### 4.1 ANTECEDENTES DA IMPLANTAÇÃO DO PRODETUR

Anteriormente ao turismo, são 3 as fases de políticas públicas de turismo no Brasil segundo Beni (2006, p.23), sendo: décadas de 70, 80 e 90. No período anterior a 1966 já haviam algumas políticas públicas para o turismo, mas, com exceção da COMBRATUR, todas as demais apenas a política tinham como objetivo apenas classificar as empresas turísticas (agências de viagens, restaurantes turísticos, operadora de turismo, etc.). Fora isso, não houve durante o período anterior à década de 70 nenhuma política efetiva para um possível planejamento turístico no Nordeste como em nenhuma região brasileira.

Assim sendo, vejamos os principais marcos das políticas públicas de turismo em cada uma destas 3 fases anteriores ao PRODETUR.

A grande característica acerca das políticas públicas de turismo da década de 1970 é a criação da EMBRATUR em 1966 e do Conselho Nacional de Turismo (CNTUR), que juntos formaram o Sistema Nacional de Turismo. Adicionalmente a isso tivemos a também criação de fundos para financiamentos de projetos com fins turísticos, sendo eles o Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR) em 1971, além do

Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR), Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM) e do Fundo de Investimentos Setoriais (FISSET) em 1977.

A década de 1980 caracterizou-se basicamente como década de início das preocupações ambientais. Isso acarreta na elaboração da Política Nacional do Meio Ambiente em conjunto com o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SINAMA) e o cadastro de defesa ambiental. O resultado disto leva a EMBRATUR a focar suas ações a partir daquele momento sempre num turismo com sustentabilidade ambiental e social. Na mesma década consolidou-se a ideia de que uma política da atividade centralizadora (EMBRATUR, CNTUR e Ministério da Indústria e Comércio) era a melhor forma para a promoção da indústria do turismo.

Finalmente temos, na década de 1990, a criação dos programas PRODETUR e o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT). O primeiro é uma política territorial composta pelos programas PRODETUR/ NE; PROECOTUR (compreendendo as regiões da Amazônia Legal, Centro-Oeste e Pantanal Matogrossense); PRODETUR Sul e PRODETUR Sudeste. Já o PNMT tinha como fim conceder aos municípios brasileiros de potencial turístico, o objetivo de exercer ações em prol do turismo do modo como lhes fosse conveniente. O PNMT marca a mudança do discurso entre políticas centralizadoras (ideia consolidada na década de 1980, conforme visto) para iniciativas mais descentralizadas, pois deixaria decisões a respeito de ações acerca do turismo nas mãos dos municípios.

Porém, muito embora só a partir da década de 1990 que tivemos uma alteração na ideia oitentista de políticas centralizadoras para o turismo brasileiro, a articulação destas políticas foram por muitas décadas sempre muito desarticuladas. Considerando todo o potencial turístico brasileiro, tivemos a criação da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) muito tarde, somente em 1966, se comparado ao órgão nacional de turismo francês (Maison de la France) e ao canadense (Tourism Industry Association of Canada), com criações em 1956 e 1942, respectivamente.

Já, ao analisar as atuações governamentais anteriores à implementação do PRODETUR, vemos 3 grandes etapas distintas, a serem vistas.

Nesta primeira etapa, o Governo age como agente institucional e regulador, com a criação da Comissão de Turismo Integrado do Nordeste (CTI-NE), as ações de agências governamentais regionais (BNB e SUDENE) e finalmente o nosso

conhecido e já estudado Segundo Plano de Desenvolvimento (II PND), onde, dentre tantas diretrizes, elegeu o turismo como uma estratégia de desenvolvimento econômico regional.

Na etapa seguinte temos o Estado como grande planejador, que foi a que chamamos de “planos urbanísticos-turísticos”, ou seja, etapa de planejamento acerca de planos turísticos cobrindo todo o litoral nordestino para fins de implantar produtos turísticos para consumo e benefício coletivo.

E, finalmente, em sua terceira e última etapa, temos um Estado empreendedor, cuja consequência foi a implantação do PRODETUR.

Com isso em vista, o Brasil somente conheceu seu primeiro megaprojeto turístico, o Projeto Parque das Dunas Via Costeira, no Rio Grande do Norte, no final da década de 1970. Este e a EMBRATUR são basicamente políticas empreendidas pela CTI/NE, e, posteriormente, políticas realizadas pelo BNB na difusão do Nordeste como destino turístico. Anos antes à execução do PRODETUR/NE, em 1990, era claro a imensa diferença entre os Estados da região no tangente à maturidade institucional e em relação as ações de cada estado frente ao turismo. A atividade turística se encontrava ainda em estágio muito imaturo na maior parte desses Estados, apresentando somente alguma expressão na Bahia, em Pernambuco e no Ceará.

O programa foi desenvolvido a partir de estudos encomendados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no começo da década de 90, para se identificar as atividades econômicas que apresentariam vantagens competitivas, caso desenvolvidas na região Nordeste. A conclusão desses estudos identificou que uma das oportunidades mais viáveis para a região era o Turismo, pelo fato da Região Nordeste apresentar recursos cênicos e culturais significativos, além de mão-de-obra em abundância e com custos relativamente baixos. Com isso, para financiar atividades nestas quatro áreas, o BNDES inaugurou em 1994 o Programa Nordeste Competitivo (PNC). A iniciativa em turismo do PNC foi apoiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Após negociações envolvendo a extinta SUDENE, o Banco do Nordeste (BNB), o BID, o então Ministério dos Esportes e Turismo e os Estados do Nordeste, foi criado o PRODETUR/NE, cuja primeira fase foi iniciada ainda em 1994.



## 4.2 PROPOSTAS E POLÍTICAS DO PRODETUR

O PRODETUR/ NE foi criado claramente com a intenção de tornar possível a efetivação de megaempreendimentos hoteleiros no Nordeste, inclusive após a sua criação em 1992 passou a conceder crédito para que alguns Estados, a exemplo da Bahia, pudessem dar continuidade a seus megaprojetos.

Segundo o Banco do Nordeste, o PRODETUR tinha como proposta básica

[...] reforçar a capacidade da Região Nordeste em manter e expandir sua crescente indústria turística contribuindo assim para o desenvolvimento sócio-econômico regional através de investimentos em infraestrutura básica e serviços públicos em áreas atualmente de expansão turística<sup>2</sup>.

O objetivo básico do PRODETUR/NE I foi contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do Nordeste do Brasil por meio do desenvolvimento da atividade turística. Especificamente, o Programa contemplou iniciativas do setor público em infraestrutura básica e desenvolvimento institucional voltadas tanto para a melhoria das condições de vida das populações beneficiadas, quanto para a atração de investimentos do setor privado ligados ao turismo. Os projetos e ações do PRODETUR/NE I foram selecionados e implantados no âmbito de **Estratégias de Desenvolvimento Turístico** de cada estado da região, resultando na geração de empregos, melhoramento dos níveis de renda (aumento da renda per capita) e das receitas públicas. Estas estratégias de desenvolvimento foram elaboradas por meio de consultas a operadores e investidores, visando analisar tendências recentes do turismo no estado e identificando barreiras para atingir os objetivos de desenvolvimento turístico, especialmente aquelas associadas aos investimentos do setor privado. Ressalte-se que, em meados da década de 90, a elaboração dessas Estratégias de Desenvolvimento representou um passo pioneiro e importante em direção ao planejamento do desenvolvimento turístico em muitos dos estados do Nordeste.

Com isso, em sua primeira fase, iniciada em 1994, o PRODETUR/NE I foi desenhado para:

---

<sup>2</sup>Documento eletrônico. Disponível em:

<[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/Prodetur\\_ne1/gerados/objetivos.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/Prodetur_ne1/gerados/objetivos.asp)>. Acesso em: 04 out. 2011.

- (a)** propiciar uma estrutura institucional adequada, através de desenvolvimento e implementação de sistemas de apoio administrativo, financeiro e instrumentos operacionais, para fomentar e encorajar o turismo sustentável. Com isso se visaria um fortalecimento institucional de órgãos de turismo estaduais e municípios, órgãos ambientais estaduais, companhias de Saneamento Estaduais, departamentos Estaduais de Estradas, órgãos de Planejamento e Unidades Executoras Estaduais (do PRODETUR/NE) e, por fim, governos municipais;
- (b)** melhorar as condições ambientais e de saneamento nas áreas turísticas, via investimentos em fornecimento de água e coleta e tratamento de esgotos e resíduos sólidos e na recuperação e proteção ambiental, além do fortalecimento institucional das companhias de água e esgoto;
- (c)** facilitar os deslocamentos para e dentro da região, por meio de investimentos no melhoramento de aeroportos, sistemas de vias urbanas e rodovias secundárias e de acesso, complementados pelo fortalecimento dos órgãos estaduais de transportes em termos de sua capacidade operacional e de manutenção;
- (d)** melhoria e diversificação dos produtos turísticos da região, por meio de atividades como a recuperação e preservação do patrimônio histórico com revitalização de seu entorno e a melhoria de praias, parques e outros recursos naturais, com objetivos de recuperar monumentos históricos principalmente da época colonial e constituir os focos de atração turística, revitalizar o contorno urbano de áreas geralmente degradadas mas com potencial cultural, comercial e habitacional, e obviamente, junto a isso promover a participação do setor privado nessas atividades.

Nessa fase foram privilegiadas a infraestrutura de saneamento básico (água e esgoto) e de suporte ao turismo — instalação ou ampliação de aeroportos, urbanização de áreas turísticas, centro de convenções, recuperação do patrimônio histórico, bem como um aquecimento da economia das localidades turísticas.

### 4.3 METAS E O QUE FOI IMPLANTADO EFETIVAMENTE

Primeiramente, o Projeto foi estimado em US\$ 800 milhões, dos quais US\$ 400 milhões viriam do BID, e US\$ 400 milhões seriam de contrapartida local. Porém, em 1996, devido às dificuldades dos estados de obter recursos para a contrapartida local, ocorreu a primeira alteração do contrato. Foi reduzido o montante de contrapartida local de 50% para 40%. Chegando no montante de US\$ 670,00 milhões, onde US\$ 400,00 milhões (ou 60% do montante) seriam oriundos do Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID), e o restante, US\$ 270,00 milhões seriam oriundos da contra local de Estados e União.

Conforme Relatório Final do Projeto, este foi dividido em 4 Componentes, para fins de verificação a respeito de o que tinha sido primeiramente planejado para seus componentes e o que foi de fato alcançado. 4 Componentes a serem:

**a) componente A:** desenvolvimento institucional (DI);

**b) componente B:** obras Múltiplas em infraestrutura Básica e Serviços Públicos, este, divididos em 5 sub-ítem:

- saneamento,
- gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- recuperação e Proteção Ambiental;
- transporte;
- recuperação do Patrimônio Histórico

**c) componente C:** Melhoria de Aeroportos;

**d) componente D:** Estudos e Projetos;

Imediatamente estimou-se a geração de 3.870 oportunidades diretas/indiretas de ocupação produtiva, a partir da combinação dos investimentos realizados pelo Programa com a iniciativa privada e a chegada de investimentos privados da ordem de US\$10,9 bilhões para o turismo, dos quais já se tem conhecimento da existência

de projetos que totalizam US\$6,6 bilhões, com expectativa de incremento desse número em US\$4,3 bilhões, nos dois anos seguintes (envolvendo desde o setor informal até os grandes resorts e parques temáticos).

A tabela 2 mostra o montante planejado para cada um dos componentes tanto quanto a sua representatividade percentual em relação ao montante total investido.

Tabela 2– Valores inicialmente planejados e participação por componentes

Componente	Planejado	
	em US\$ milhões	Representatividade em %
Desenvolvimento Institucional	30	5,30%
Obras Múltiplas:		
- Saneamento	145,9	25,80%
- Manejo de resíduos Sólidos	10,6	1,87%
- Proteção do Meio-ambiente	23,4	4,13%
- Transporte	82,8	14,64%
- Recuperação do Patrimônio histórico	35,9	6,35%
Aeroportos	220	38,90%
Estudos e Projetos	17	3%
TOTAL	565,6	100%

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do BNB (2005)

Vemos que o valor total previsto para a execução do Projeto é inferior aos US\$ 670 milhões previstos, totalizando US\$ 565,6 milhões. Esse montante foi sabiamente deixado de lado em função de eventuais problemas no andamento de obras, aumento na taxa de juros, inflação e todos outros problemas de ordem econômica e social que um projeto de tal magnitude pode acabar por ter. Se o valor guardado para estes eventuais problemas é demasiado ou não, não nos cabe, aqui, discutir.

Para uma melhor análise preste a ser feita a cerca dos valores investidos em cada componente temos em contraste, a seguir, na tabela 3, todos os valores legitimamente alcançados divididos novamente pelos componentes, assim como todos os percentuais investidos em comparação ao planejado e a representatividade percentual total de cada componente dado o montante total investido.

Tabela 3 – Valores efetivamente alcançados, % efetivamente investido do planejado e participação por componente do total investido.

Componente	Valor alcançado	% Investido do planejado	% do Total
Desenvolvimento Institucional	21,79	72,60%	3,5%
Obras Múltiplas:			
- Saneamento	161,3	110,50%	25,7%
- Manejo de resíduos Sólidos	0	0,00%	0,0%
- Proteção do Meio-ambiente	20,55	87,80%	3,3%
- Transporte	142,2	171,70%	22,7%
- Recuperação do Patrimônio histórico	45,63	127,10%	7,3%
Aeroportos	223,46	127,10%	35,7%
Estudos e Projetos	11,07	65,10%	1,8%
TOTAL	626		100,0%

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do BNB.

Ao compararmos ambas tabelas 2 e 3, vemos pequenas porém importantes distorções tanto no tangente valor total investido quanto aos percentuais de cada componente do total aplicado. Para uma melhor leitura, analisaremos os resultados de cada um dos componentes, ainda nos baseando nas tabelas 2 e 3.

#### 4.2.1 Desenvolvimento Institucional

Sem dúvida, todos os investimentos em Desenvolvimento Institucional foram essenciais para a estruturação de todos os órgãos envolvidos. A maior parte dos recursos destinadas à DI foi direcionada para a aquisição de equipamentos e veículos para o funcionamento das instituições, assim como na capacitação de empregadores das instituições, que acabou por ter papel essencial para a estruturação destas, com vistas a implementar as estratégias assumidas. Ao fim do Projeto, os investimentos tanto do BID (85,1%) , como dos estados (51,6%) forma menores do que o planejado. Muita dessa não totalidade dos recursos previstos para investimento nesse componente deveu-se à variação cambial, que durante o período teve uma desvalorização real durante o Projeto.

#### **4.2.2 Obras Múltiplas em infraestrutura Básica e Serviços Públicos**

Conforme verificado, os investimentos em saneamento atingiram aproximadamente 30% do montante total investido no Projeto, tendo inclusive ultrapassado o valor planejado inicialmente em 10,5%. Os estados da Bahia, Ceará, Piauí e Sergipe foram os maiores beneficiados com o abastecimento de água potável, enquanto Bahia, Ceará, Maranhão e Paraíba tiveram um maior percentual de pessoas beneficiadas com os investimentos de esgotamento sanitário.

Em relação ao resultado nulo dos investimentos do gerenciamento dos resíduos sólidos, este se deu por diferentes razões em cada um dos estados nordestinos, mas uma das principais razões alegadas pelos estados contemplados (entre eles Bahia, Rio Grande do Norte e Sergipe) se deve ao fato de que o Projeto não financia a compra de maquinário necessário para a coleta de lixo e operação de aterros sanitários. Aterros concluídos com outras fontes de financiamento não reconhecidas pelo estado (Bahia, Rio Grande do Norte e Paraíba), critérios de elegibilidade não atendidos (Pernambuco e Piauí) e priorização em outros componentes (demais estados) são os outros motivos deste resultado.

O desempenho do total investido no subcomponente proteção e recuperação ambiental, 87,8% do total previsto, mostrou-se fraco e deveu-se, em muito, pela falta de elaboração de projetos de gestão dos pólos turísticos. O maior beneficiado deste subcomponente foi o estado do Ceará, obtendo 62,7% do total aplicado, que quase na totalidade fora investido para a despoluição de rios. Maranhão, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Piauí não tiveram seus projetos realizados.

Outro subcomponente a ter consumido mais do que o inicialmente planejado foi o de transportes, totalizando um acréscimo de 71,7% do previsto. Dentro deste montante, os estados da Bahia e Ceará foram claramente os mais beneficiados, com uma absorção de 50% do total aplicado. Dos 1.025km pavimentados, verificou-se que aproximadamente 28% (285km) são de acessos à localidades turísticas, quase 5% (47km) de acesso à vias urbanas e o restante, ou seja, 68% (693km) basicamente de rodovias ligando cidades. Verifica-se que o projeto, neste subcomponente, optou por ser mais abrangente, melhorando a acessibilidade e dinamizando inúmeras outras atividades, incluindo o turismo.

Em relação à recuperação do patrimônio histórico, o total investido também superou a meta inicialmente planejada, em 27,1%. Recuperação de edifícios históricos e a revitalização de áreas ao seu entorno foram o foco dos investimentos nesse subcomponente, tendo os estados de Pernambuco Maranhão e Bahia como os maiores beneficiados, que juntos somaram 69% do total aplicado. Porém todos os 9 estados foram contemplados com obras de urbanização. Válido salientar que muitos destes projetos em recuperação do patrimônio histórico acabaram por dar continuidade a projetos já iniciados pelos estados.

#### **4.2.3 Aeroportos**

O investimento em aeroportos foi o qual se destinou a maior parte dos recursos dentre os quatro componentes, atingindo 56,3% do total. Inicialmente previstas obras em 5 aeroportos, e com as metas do Projeto sendo revistas em 1997, outros 3 aeroportos foram incluídos mais 3, 2 na Bahia e outro em Pernambuco. Obviamente, o total destinado em investimentos no componente aeroportos, previsto em US\$93,5 milhões, subiu para US\$220 milhões, porém agora abrangendo obras de melhoramento e ampliação de 8 aeroportos da região Nordeste. Ao final do Projeto, verificou-se uma leve superação da meta prevista em US\$3,46 milhões, totalizando o montante final de investimentos em aeroportos em US\$223,46 milhões. Do total investido, pouco mais da metade, ou seja, 51,4% foram com recursos da contrapartida local, que no caso deste componente, oriundos da EMBRATUR, então vinculada ao Ministério dos esportes e Turismo. Os estados da Bahia e Ceará, corresponderam juntamente pela maior parte dos recursos destinados à este componente, sendo responsáveis por 79,8% do montante investido. Cabe se salientar a fundamental importância da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), inteiramente responsável pela execução dos projetos do componente, a qual mostrou essencial eficiência na condução e supervisão das obras, facilitando o curso das mesmas. Conforme tabela 4, fica claro o quanto tais investimentos se mostraram essenciais para o maior fluxo turístico na região, aumentando substancialmente o acesso dos grandes mercados emissores,

destacando-se o mercado internacional, que teve grande aumento entre 1994 e 2004, conforme verificado no número de desembarques internacionais em solo nordestino.

Tabela 4 – Variação do fluxo turístico (1996-2004)

Capital	Variação % do fluxo turístico 96-04
Aracaju (SE)	144,30%
Fortaleza (CE)	130,80%
João Pessoa (PB)	67,00%
Maceió (AL)	246,20%
Natal (RN)	155,20%
Recife (PE)	132,50%
São Luís (MA)	137,70%
Salvador (BA)	47,70%
Teresina (PI)	235,80%

Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados da Comissão de Turismo Integrado do Nordeste (CTI-NE)

Cabe ressaltar o quanto esses investimentos se mostraram valiosos para as capitais de Alagoas e Piauí (Maceió e Teresina), que viram seus fluxos turísticos mais que dobrarem, com aumento do fluxo de 246,% e 235%, respectivamente.

#### 4.2.4 Estudos e projetos

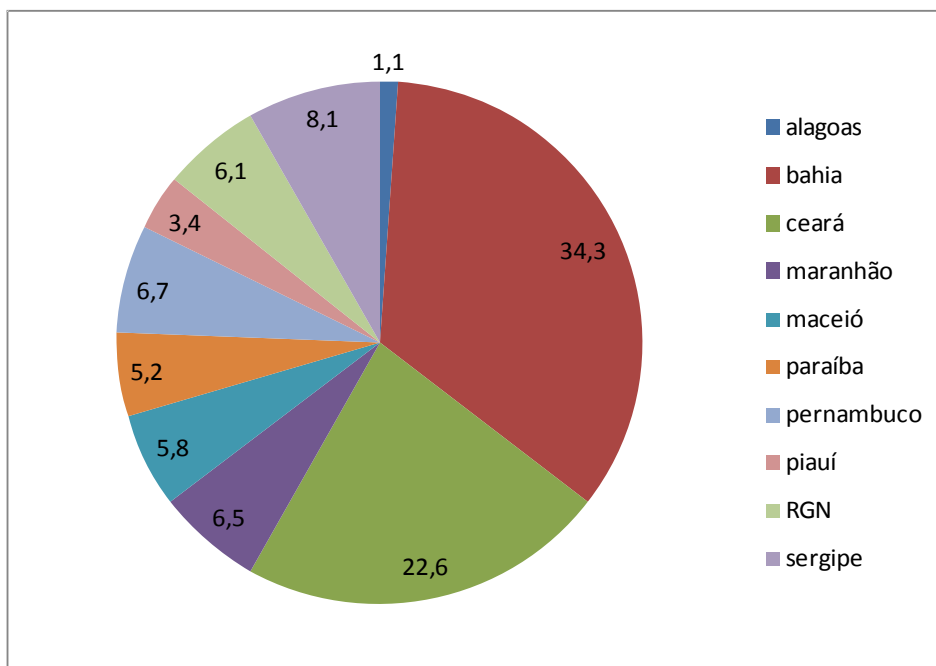
Para os investimentos em estudos e projetos estava inicialmente previsto que somente recursos oriundos dos estados seriam utilizados. Mas, muito em função de projetos não elaborados dentro dos moldes do Programa, investimentos do BID agora também seriam utilizados, não em percentuais equivalentes, sendo os recursos da contrapartida local assumindo papel majoritário. Estes investimentos, em sua grande parte (72%), foram direcionados para elaboração de estudos e projetos ligados à infraestrutura do PRODETUR I, e o restante para elaboração de estudos do projeto seguinte, o PRODETUR II, absorvendo 28%. Foram utilizados



apenas 15,8% dos recursos do BID destinados à elaboração de estudos e projetos. No geral foi cumprido somente 65,1% do inicialmente planejado. Com isso, pode-se observar que os investimentos no componente foram aquém do esperado.

#### 4.3 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O QUE FOI IMPLANTADO

Conforme podemos verificar na figura 1, os estados da Bahia e Ceará juntos detém 57,5% do montante total investido no PRODETUR. Mas isso não necessariamente representa um menor crescimento do turismo nos demais estados, conforme veremos a seguir.



**Figura 1 – Distribuição percentual dos recursos do PRODETUR I por estado**

Fonte:Elaboração própria, a partir dos dados de BNB (2005)

Esse alto montante nos mostra que, em função da extensa faixa litorânea tanto baiana quanto cearense, e também em decorrência de terem as 2 maiores populações dentre os estados nordestinos, o projeto preocupou-se sim, dentro do

princípio da proporcionalidade, em alocar seus recursos com a maior coerência possível.

No caso da Bahia, optou-se por uma alocação dos investimentos para fins de criação de novos polos turísticos, e não concentrando todo este montante apenas na revitalização e melhoria de polos já existentes. Exemplo contrário de alocação de recursos do PRODETUR é o estado do Ceará, onde todo o valor foi continuamente destinado basicamente para a melhoria de áreas turísticas já desenvolvidas.

Já em relação aos demais estados do Nordeste, que juntos, os 7 somaram 43,1% do total investido, estes, muito embora recebendo investimentos muito inferiores em relação aos Estados acima citados (Bahia e Ceará), viram o fluxo seu fluxo turístico evoluir em taxas excelentes. Agora, analisando a tabela 5, essa nos mostra que, muito embora os estado de Alagoas e Piauí tenham sido os estados que receberam os menores percentuais investidos, foram ao mesmo tempo os estados que cujas capitais viram seu fluxo turístico liderar o aumento percentual se em comparação com todas as capitais do Nordeste, com um aumento de 246,2% em Maceió, e de 235,8% em Teresina, no período 1994-2004.

Tabela 5 – Evolução do fluxo turístico (1996-2004) e participação em % do total investido por estado

EVOLUÇÃO % DO FLUXO TURÍSTICO X % TOTAL INVESTIDO		
Capital	Varição % do fluxo 96-04	% DO TOTAL INVESTIDO
Aracaju (SE)	144,30%	8,10%
Fortaleza (CE)	130,80%	22,60%
João Pessoa (PB)	67,00%	5,20%
Maceió (AL)	246,20%	1,10%
Natal (RN)	155,20%	6,10%
Recife (PE)	132,50%	6,70%
São Luís (MA)	137,70%	6,50%
Salvador (BA)	47,70%	34,30%
Teresina (PI)	235,80%	3,40%

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do BNB e EMBRATUR

Visto a representatividade em porcentagem de cada estado nos investimentos totais do Prodetur, agora vemos o montante total investido em US\$ milhões por estado, assim como suas fontes de financiamento, tabela 6.

Fora o estado de Piauí, onde os investimentos oriundos do BID foram praticamente 40% maior do que o da contrapartida local (5,4% contra 2,2%,

respectivamente) conseguimos facilmente enxergar uma notável simetria nos investimentos e suas fontes, não havendo nenhuma discrepância quanto às fontes de financiamento, mantendo-se praticamente de igual porcentagem na maioria absoluta dos estados nordestinos.

Tabela 6 – % das fontes de investimento por estado

Recebimento de recursos por estado				
Estado	%BID	%LOCAL	%TOTAL	em US\$ milhões
Alagoas	6,9	6,8	1,1	46,23
Bahia	35,2	32,9	34,3	227,8
Ceará	22,3	23,3	22,6	151,42
Maranhão	6,7	6,3	6,5	43,55
Paraíba	5	5,6	5,2	34,84
Pernambuco	7,8	4,9	6,7	44,89
Piauí	2,2	5,4	3,4	22,78
RGN	5,6	6,9	6,1	40,87
Sergipe	8,2	7,9	8,1	54,27
TOTAL	100	100	100	670

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do BNB.

## 5 EFEITOS DO PRODETUR NA GERAÇÃO DE EMPREGOS

A exatidão dos efeitos do PRODETUR no tangente da geração de empregos nunca será sabida exatamente.

Para a elaboração deste capítulo, foi feita uma extensa pesquisa na base de dados do Ministério do trabalho e Emprego, que, claramente, só mantém dados de empregos formais, ou seja, não é considerado aqui os empregos informais. A base de dados que foram extraídos os dados aqui analisados, a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) fornece dados desde o ano de 1985. Então para uma melhor comparação na evolução da geração de empregos, o ano de 1985 é dado como base. Com isso, extraímos da base de dados a evolução de todas as ocupações ligadas ao turismo (ver anexo) durante o período citado.

### 5.1 EFEITOS DO PRODETUR NA GERAÇÃO DE EMPREGOS NAS ATIVIDADES TURÍSTICAS

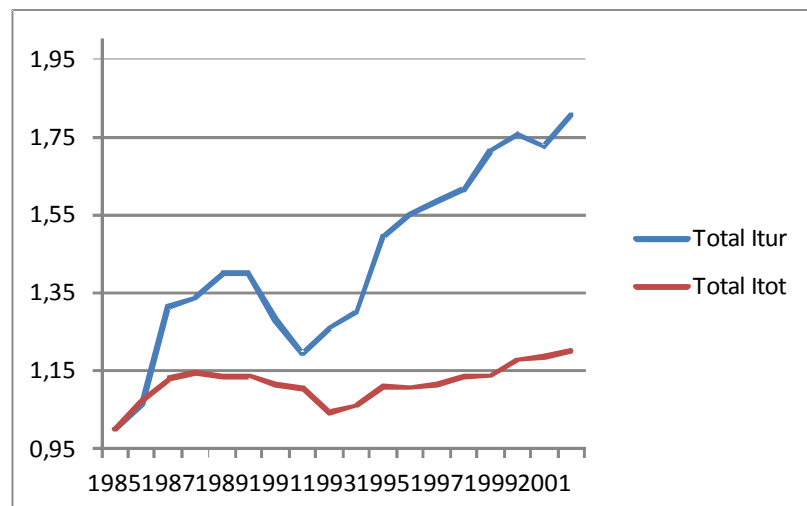


Gráfico 1 – Índice da geração de empregos e geração de empregos ligados ao turismo (1985=1)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTE/RAIS.

Com o gráfico 1, fica evidenciado o crescimento do emprego que a atividade turística, obviamente oriunda dos investimentos do PRODETUR, proporciona no período 1995 a 2001, diferente do período ligeiramente anterior, 1985-1994. Muito embora o projeto se encontrava ainda em fase de maturação, o resultado na geração de empregos já demonstrava que o mesmo já estava fazendo efeito.

Cabe aqui ressaltar a importância das capitais Natal e Fortaleza no levantamento destes dados e a força que tiveram para a elaboração dos mesmos, conforme gráficos 2 e 3. Fortaleza teve o incrível aumento percentual de 166% na geração de empregos atribuídos ao turismo, se em comparação ao ano de 1985. Natal, por sua vez, sagrou-se a capital com a maior geração de empregos ligados ao turismo, o qual praticamente dobrou de 1985 a 2001 (aumento de 202%).

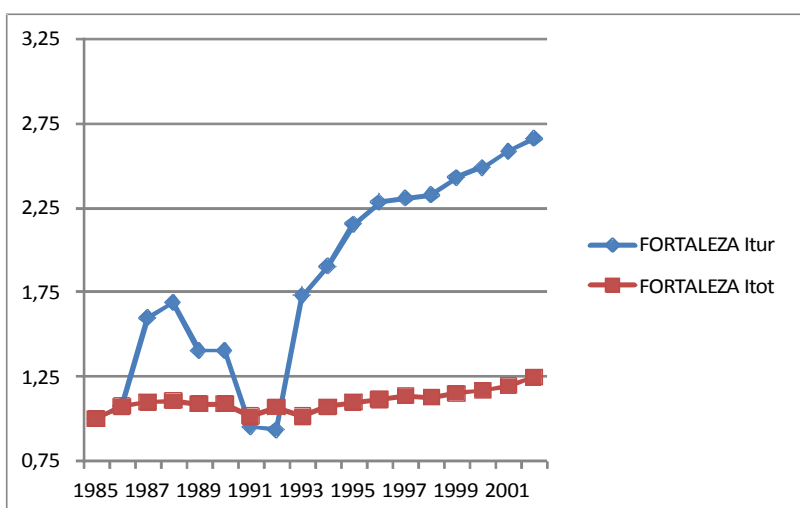


Gráfico 2 – Índice da geração de empregos e geração de empregos ligados ao turismo em Fortaleza (1985=1)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTE/RAIS.

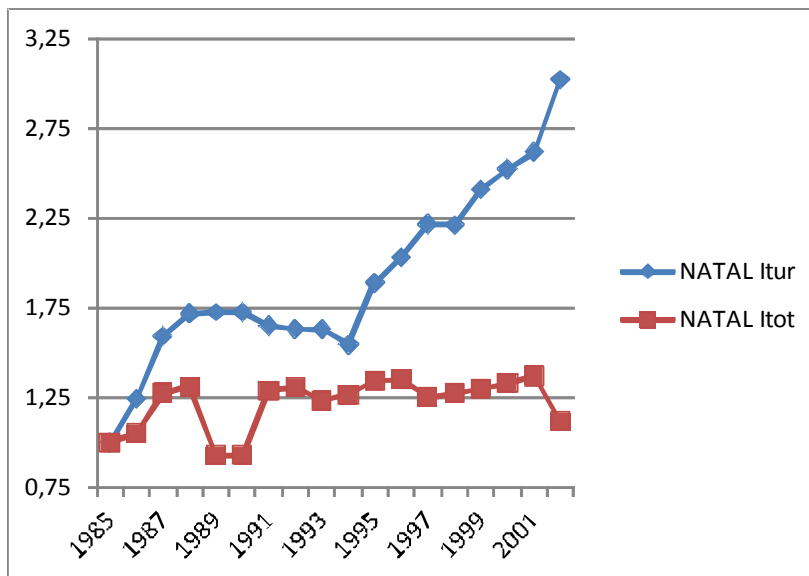


Gráfico 3 - Índice da geração de empregos e geração de empregos ligados ao turismo em Natal (1985 = 1)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTE/RAIS.

### 5.1.1 Segmentos mais empregadores

No tangente segmentos mais empregadores, fica claro ao analisar o tabela 7 que os níveis de emprego formal têm crescido substancialmente nas locadoras de veículos, com variação percentual de 1996 a 2003 de 404%, e em todo o segmento de alimentação analisado no mesmo período, com aumento de 188% na geração de empregos.

Tabela 7 – Evolução do emprego nos principais segmentos do turismo no Nordeste e Brasil

Variação dos empregos nos principais segmentos turísticos no Nordeste X Brasil			
	1994	2003	Variação %
Alojamento	26.617	48.906	83,7
Alimentação	33.518	96.840	188,9
Agências	2.919	5.456	86,9
Transporte Aéreo	2.405	2.525	5
Transporte Rodoviário	77.474	25.385	-67,2
Atividade Recreativa	24.987	31.532	26,2
Locadora de Veículos	975	4.919	404,5
TOTAL	168.895	215.563	27,6
TOTAL BRASIL	1.335.027	1.486.666	11,4

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do MTE/RAIS.

O fraco desempenho do segmento transporte rodoviário, que teve uma sensível redução no nível de empregados no período 1996-2003, com uma redução de 67%, mostra uma notável mudança no perfil turístico da região. Considerando o mencionado aumento expressivo de empregos nas locadoras de veículos, isso nos leva a concluir que os turistas já não optam mais pelo transporte rodoviário como meio de locomoção, e sim, nesse momento, pela locação de veículos para explorar pólos turísticos.

Ainda que comparado, o Nordeste tem um nível superior de empregos gerados nas atividades características do turismo em relação ao Brasil, com um aumento percentual geral de 27,6%, contra um aumento nacional de 11,4%. Estes números, mais uma vez, nos revelam o positivo efeito do PRODETUR sobre a geração de empregos. Cabe salientar novamente, que aqui nos baseamos somente em números de empregos formais, ou seja, o Projeto emprega um número certamente maior de pessoas nos segmentos vistos, porém estas sem algum vínculo empregatício.

Analisando a evolução do desemprego no Brasil e no Nordeste, conforme gráfico 4, enxergamos que não fosse esse aumento percentual na geração de empregos ligados ao turismo, os números da tabela abaixo estariam mais alarmantes. Isso só mostra como na época estudada, a geração de empregos oriundas do PRODETUR caminha em caminho oposto à taxa de desemprego vista no nordeste e no Brasil, ou seja, na medida que novos empregos ligados ao setor

turístico são gerados, curiosamente há um aumento na ascensão da curva de desemprego.

Claro que não nos cabe, aqui, analisar os fatores os quais se deve esse aumento no desemprego na região nordeste pós-Plano Real, mas é válido ressaltar o nosso histórico desemprego estrutural (Renasce Brasil, 2007) somado à contração da liquidez internacional (Giambiagi & Além, 1999, p. 331) da época em questão,, gerando assim um também desemprego conjuntural (Renasce Brasil, 2007). Isso, somado à nova abertura econômica vivida pelo Brasil (Figueiras, 2000) , fez com que novas tecnologias ingressassem, também sendo responsável por uma boa parte percentual desta taxa.

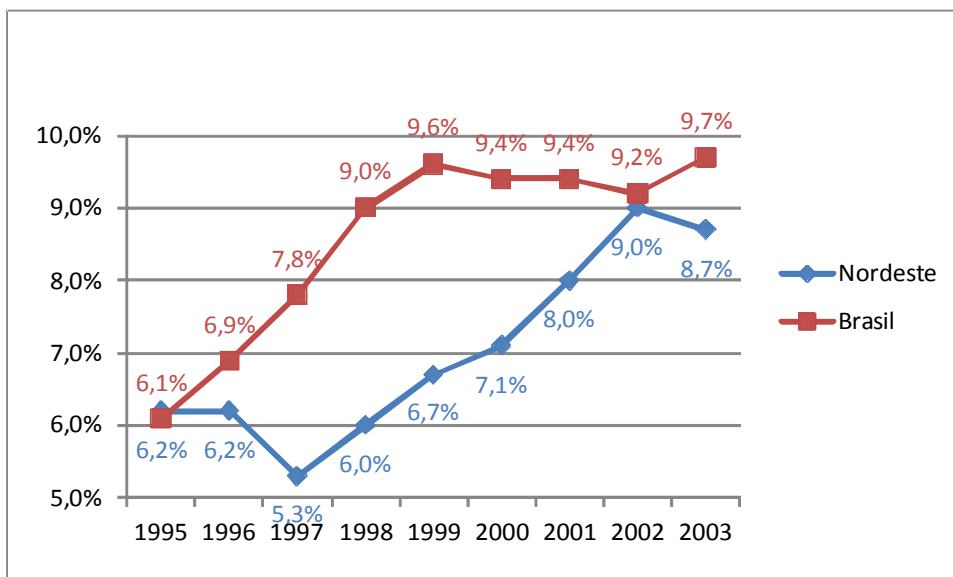


Gráfico 4 – Evolução da taxa de desemprego no Nordeste e Brasil (1995-2003)

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do IBGE.



## 6 EFEITO DO PRODETUR NO PIB PERCAPITA DO NORDESTE

Primeiramente, aqui se analisará a evolução percentual da participação de cada estado nordestino no PIB nacional, para verificar qual a importância de cada estado em relação ao Brasil. Feito isso veremos como a renda percapita dos 9 estados do Nordeste se comportou durante o período de implantação do Projeto.

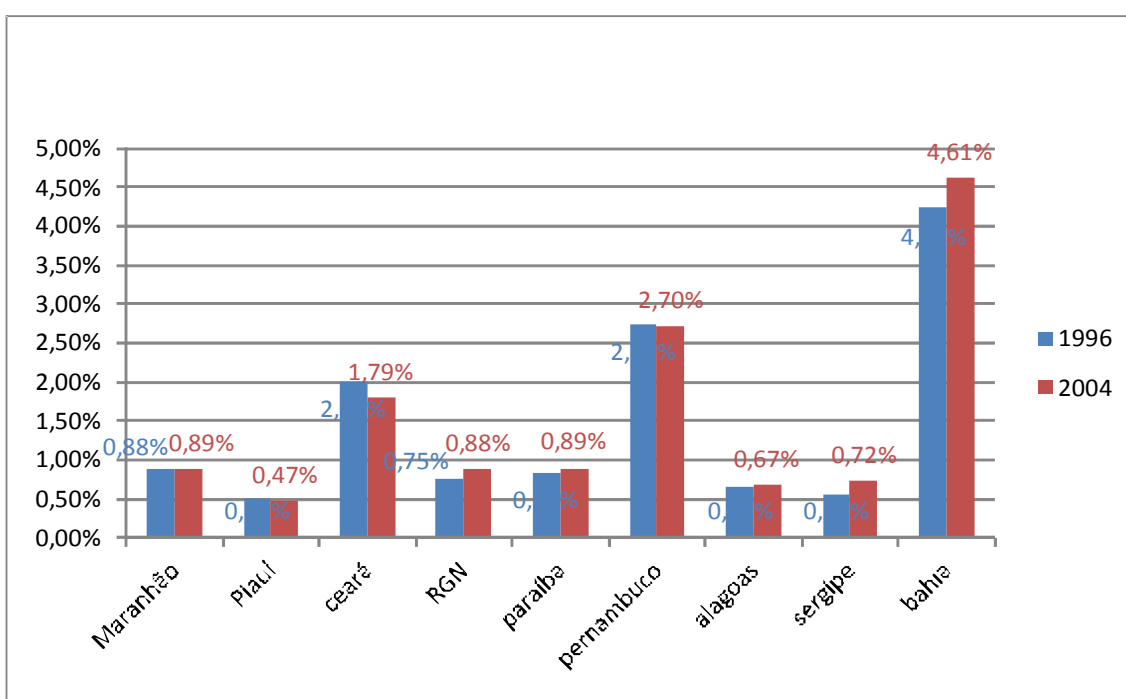


Gráfico 5 – Participação por estado no PIB brasileiro em 1996 e 2004

Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados do IBGE (2007)

Conforme verificado no gráfico 5, conseguimos ver claramente que os estados da Bahia, Ceará e Pernambuco são os de maior representatividade no PIB brasileiro. Porém, dentre estes estados, no período estudado, somente a Bahia consegue ter aumento percentual (o maior entre os 9 estados) na contribuição do PIB nacional, passando de 4,24% em 1996 para 4,61% em 2004, resultando num aumento de 8,73% (tabela 7), enquanto Ceará (o pior resultado entre os 9 estados) e Piauí vêm sua participação caírem 10,95% e 6%. (de 2,01% e 2,75% respectivamente, em 1996, para 1,79% e 2,7% ao final de 2004).

Cabe salientar a maior participação dos estados de Sergipe, que viu sua participação no PIB nacional aumentar em 0,17% (ou aumento de incríveis 30,91%, tabela 7), um expressivo resultado se considerado que em 1996 contribuía com apenas 0,55% no PIB brasileiro, e do Rio Grande do Norte, tendo aumentado sua participação em 0,13% (ou aumento de 17,33%), resultado também excelente pelos mesmo motivos acima citados, pois muito embora menos expressivo esse aumento participativo se comparado a Sergipe, viu-se que o estado vem se mantendo em visível crescimento.

Tabela 8 – Variação % da própria representatividade no PIB Brasileiro.

ESTADO	VAR% DA PRÓPRIA PARTICIPAÇÃO NO PIB
Maranhão	1,14%
Piauí	-6,00%
Ceará	-10,95%
RGN	17,33%
paraíba	5,95%
Pernambuco	-1,82%
Alagoas	3,08%
Sergipe	30,91%
Bahia	8,73%
NORDESTE	3,42%

Fonte: Elaboração própria, a partir dos dados do IBGE (2007)

No tocante PIB per capita dos estados nordestinos, gráfico 6, vemos a evolução da renda per capita dos 9 estados nordestinos como também a evolução média brasileira. Temos claro uma enorme discrepância do PIB per capita brasileiro em comparação ao do Nordeste, sendo que o nordestino equivale praticamente à metade do brasileiro. Muito embora tenhamos essa enorme diferença, enxergamos que a evolução do PIB per capita nordestino ainda segue numa velocidade proporcionalmente menor do que a do Brasil, o que inevitavelmente faz essa já existente diferença tender a aumentar.. De 1996 para 2004, a renda per capita do Brasileiro subiu de US\$ 3.321 para US\$4.959, ou seja, um aumento percentual de 49,34%, onde a do nordeste foi de 40,75% (de US\$ 1.628 para US\$ 2.292).

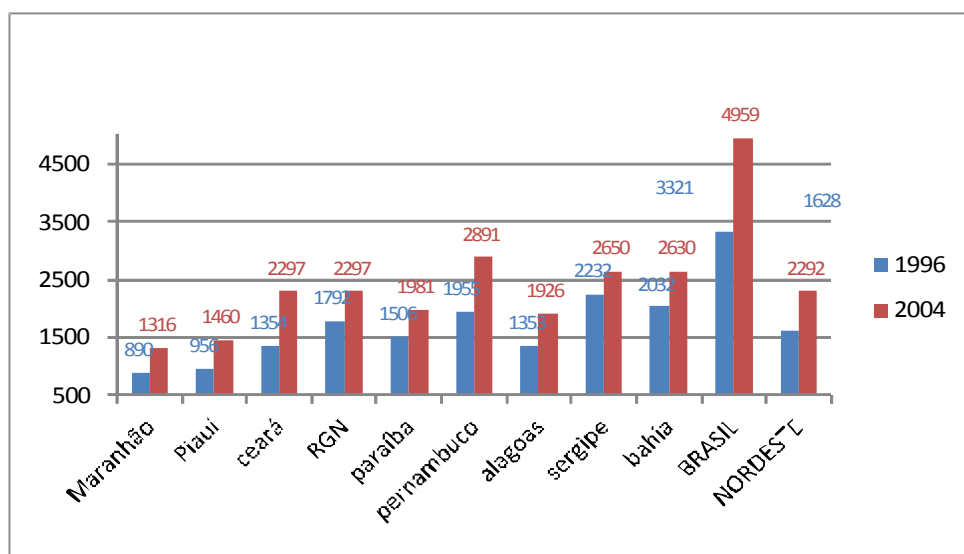


Gráfico 6 – PIB per capita no estados do Nordeste e Brasil em 1996 e 2004 ( em US\$mil)

Fonte : Elaboração própria a partir dos dados do IBGE (2007)

Separando a evolução da renda per capita de cada estado nordestino no período, tabela 7, vemos a enorme participação dos estado do Maranhão, Piauí e Ceará (47,9%, 52,67% e 69,68% respectivamente) para a citada média Nordestina de evolução do PIB per capita.

Por outro lado, Rio Grande do Norte, Sergipe e Bahia, puxaram, inegavelmente, essa média para baixo, com pobres variações no PIB per capita no período 1996-2004 com aumentos percentuais de 28,18%, 18,72% e 29,46%, respectivamente.

Tabela 9 – Variação percentual do PIB per capita de 1996 para 2004r

Variação % do PIB P/C 96-04	
ESTADO	VAR% PIB PC
Maranhão	47,90%
Piauí	52,67%
Ceará	69,68%
RGN	28,18%
Paraíba	31,58%
Pernambuco	47,86%
Alagoas	42,38%
Sergipe	18,72%
Bahia	29,46%
BRASIL	49,34%
NORDESTE	40,75%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do IBGE

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Antes de mais nada, é oportuno ressaltar que a ausência de um sistema de controle mais rígido sobre as informações turísticas, através de um programa de pesquisas sistemáticas nos estados, impossibilitou uma pesquisa e análise mais profunda dos resultados dos investimentos do PRODETUR. Ademais, a mensuração dos efeitos e impactos do Programa também deu por dificultar uma análise mais minuciosa.

Contudo, com os dados coletados, conseguimos enxergar uma simetria entre a evolução dos agregados turísticos e os investimentos realizados pelo PRODETUR I, haja vista a relação entre fluxo turístico e investimentos no componente aeroportos.

Ficou ainda evidenciada a importância e a dinâmica que o turismo imprimiu na região Nordeste no período 1996/2004, seja no tocante a representatividade da renda gerada em termos do PIB, seja na geração de empregos pelas atividades características do turismo na região.

Cabe aqui salientar que a, conforme visto, a geração de empregos ligados ao turismo caminhou por caminhos similares, infelizmente, à da taxa de desemprego da região, ou seja, maior era a geração de empregos ligados ao setor, maior era a ascendência da curva de desemprego. Claro que essa (a taxa de desemprego) estava ligada a fatores conjunturais, não estudados aqui. Também é válido novamente ressaltar que muito certamente a geração de empregos fora maior, não fosse o alto grau de informalidade, questão ainda por ser resolvida pelos governos.

Em relação à caracterização, ou não, de um desenvolvimento da localidade através da atividade turística, se analisarmos o conceito de desenvolvimento turístico, que enfoca no desenvolvimento sustentável, sendo baseado numa maior igualdade social e econômica, mantendo ainda por cima, a qualidade ambiental para as gerações futuras, vemos que na realidade tivemos um irrisório desenvolvimento e, sim, um crescimento econômico na localidade, e muito em função da pobre importância que os gestores do Projeto deram ao fator ambiental (3% do total investido).

Finalmente, a expectativa é no sentido de que o turismo possa continuar crescendo e que o PRODETUR em sua segunda etapa, inclusive já iniciada, continue sendo um instrumento indispensável para a sua viabilização e para o processo de desenvolvimento da região, que nos remete, novamente, a um desenvolvimento sustentável, valorizando mais o investindo na questão ambiental.

## REFERÊNCIAS

BLANCHARD, O. J. **Macroeconomia: teoria e política econômica**. Tradução de Ricardo Inojosa. Rio de Janeiro, RJ: Editora Campus, 1999.

Banco do Nordeste do Brasil - BNB. **Relatório Final do Projeto Parte 01**. Dez. 2005b. Disponível em <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum\\_9\\_pcr\\_i.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum_9_pcr_i.pdf)>. Acesso em: 10 de Out. 2011.

Banco do Nordeste do Brasil – BNB. **PRODETUR/NE I - Apresentação**. 2006. Disponível em <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur\\_ne1/gerados/apresentacao.asp](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/prodetur_ne1/gerados/apresentacao.asp)>. Acesso em 19 ago. 2011.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL. **Apresentação do PRODETUR/ NE**. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/PRODETUR/Apresentacao>>. Acesso em: 08 Out. 2011.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL. **Efeitos Globais do PRODETUR/NE I – Enfoque Turístico**. 2005 a. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum\\_12\\_pcr\\_i.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum_12_pcr_i.pdf)>. Acesso em: 28 de Out. 2011.

Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID. **Resultados e Lições Aprendidas**. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum\\_2\\_bid\\_prod\\_i\\_resultados\\_e\\_licoes\\_aprendidas.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/docum_2_bid_prod_i_resultados_e_licoes_aprendidas.pdf)>. Acesso em: 18 set. 2011.

BENI, Mario Carlos. **Análise Estrutural do Turismo no Brasil**. São Paulo, SP: Editora Aleph, 2006

Classificação nacional de atividades econômicas - CNAE: versão 1.0. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2004. Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0\\_2ed/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0_2ed/default.shtm)>. Acesso em 12 ago. 2011.

Comissão de Turismo Integrado Regional Nordeste - CTI – NE. **Estatísticas sobre Demanda Turística dos Estados do Nordeste**. 2002. CTI –NE, CD-Room, 2003.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de turismo e território**. São Paulo, SP: Editora Contexto, 2001.

Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional**. 2003. Disponível em

<<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em: 19 set. de 2011.

FILGUEIRAS, L.A.M. **História do Plano Real**, São Paulo: Boitempo, 2000.  
GIAMBIAGI, Fábio; ALÉM, Cláudia. **Finanças Públicas: Teoria e Prática no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed Campus, 1999.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Análise das Atividades Características do Turismo 2003**. 2006. Disponível em <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/outros\\_estudos/estudos\\_ibge/downloads\\_estudos\\_pesquisas\\_IBGE/economia\\_turismo\\_dados\\_de\\_2003.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/outros_estudos/estudos_ibge/downloads_estudos_pesquisas_IBGE/economia_turismo_dados_de_2003.pdf)> Acesso em 04 nov. De 2011.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)**. 1995. Disponível em <<http://epge.fgv.br/we/BasesDeDados>>. Acesso em: 09 out. De 2011.

Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR. **Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro**. 2002. Disponível em <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/SERVIXOS\\_DE\\_HOSPEDAGEM.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/SERVIXOS_DE_HOSPEDAGEM.pdf)>. Acesso em 02 ago. 2011.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. **Evolução Recente da Pobreza e da Desigualdade**. 2009. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/pdf/090924\\_ComPres30Ricardo.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/pdf/090924_ComPres30Ricardo.pdf)>. Acesso em: 27 ago. De 2011.

Ministério do Trabalho e Emprego - MTE. **Programa de Disseminação de Estatísticas do Trabalho**. 2011. Disponível em <<http://www.mte.gov.br/pdet/index.asp>>. Acesso em: 10 set. de 2011.

Ministério do Trabalho e Emprego - MTE. **Relação Anual de Informações Sociais**. 2011. Disponível em <<http://www.rais.gov.br/>>. Acesso em: 22 set. de 2011.

Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007/ 2010**. Brasília, 2007. Disponível em <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/plano\\_nacional/downloads\\_plano\\_nacional/PNT\\_2007\\_2010.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/plano_nacional/downloads_plano_nacional/PNT_2007_2010.pdf)>. Acesso em: 10 out. de 2011. p. 01-28.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. **Inquietações sobre o turismo e o urbano na região Nordeste**. Fortaleza, CE: Editora Uece, 1998.

PETROCCHI, M. **Marketing para Destinos Turísticos**. São Paulo, SP: Editora Futura, 2004.



RENASCE BRASIL. **Emprego e Desemprego**. 2007. Disponível em: [www.renascebrasil.com.br/f\\_economia2](http://www.renascebrasil.com.br/f_economia2). Acesso em 12 out de 2011.

The World Tourism Organization – OMT. **Statutes of the World Tourism Organization**. 1999. Disponível em <http://unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtostatuteseng.pdf>>. Acesso em: 04 out. de 2011.

Tribunal de Contas da União. **Relatório de Avaliação do Programa Parte 01**. 2004. Disponível em: [http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/download/docs/docum\\_4\\_rel\\_av\\_prod\\_i\\_tcu\\_1.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/download/docs/docum_4_rel_av_prod_i_tcu_1.pdf)>. Acesso em: 22 set. de 2011. p. 01-28.

ALMEIDA, Maria Geralda de. **Desenvolvimento Turístico ou Desenvolvimento Local? Algumas reflexões**. 2004. Disponível em: [http://www.ufg.br/this2/uploads/files/214/Almeida\\_maria\\_geralda\\_desenvolvimento\\_tur\\_stico.pdf](http://www.ufg.br/this2/uploads/files/214/Almeida_maria_geralda_desenvolvimento_tur_stico.pdf)>. Acesso em: 25 de set. De 2011. p.01-10.

## ANEXOS

**Ocupações consideradas para a elaboração dos gráficos 1, 2 e 3, segundo Classificação Brasileira de Ocupações – CBO.**

**GRANDE GRUPO 5 - TRABALHADORES DE SERVIÇOS DE TURISMO, HOSPEDAGEM, SERVENTIA, HIGIENE E EMBELEZAMENTO, SEGURANÇA AUXILIARES DE SAÚDE E TRABALHADORES ASSEMELHADOS**

**SUBGRUPO 5-0 - GERENTES DE HOTÉIS, RESTAURANTES, BARES, ESTABELECIMENTOS SIMILARES E TRABALHADORES ASSEMELHADOS**

**SUBGRUPO 5-3 - COZINHEIROS, GARÇONS, BAR#MEN E TRABALHADORES ASSEMELHADOS**

**SUBGRUPO 5-4 - TRABALHADORES DE SERVEN#TIA E COMISSÁRIOS (SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS)**

**SUBGRUPO 5-5 - TRABALHADORES DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO, CONSERVAÇÃO, MANUTENÇÃO, LIMPEZA DE EDIFÍCIOS, EMPRESAS COMERCIAIS, INDÚSTRIAS, ÁREAS VERDES, LOGRADOUROS PÚBLICOS E TRABALHADORES ASSEMELHADOS**

**SUBGRUPO 5-7 - TRABALHADORES DE SERVIÇOS DE HIGIENE, SAÚDE, EMBELEZAMENTO E TRABALHADORES ASSEMELHADOS**

**SUBGRUPO 5-9 - TRABALHADORES DE SERVIÇOS DE TURISMO, HOSPEDAGEM, SERVENTIA, HIGIENE, EMBELEZAMENTO, SEGURANÇA E TRABALHADORES ASSEMELHADOS NÃO-CLASSIFICADOS SOB OUTRAS EPÍGRAFES**

Fonte:CBO (2011), VERSÇÃO 1.0 Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0\\_2ed/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0_2ed/default.shtm)>. Acesso em 12 ago. 2011.