

Investimentos e Desenvolvimento da Competitividade em Destinos Indutores do Turismo Brasileiro

Daniel Pires Vieira¹
Valmir Emil Hoffmann²

Resumo: O surgimento de novos destinos e a expansão da atividade turística para outras localidades acirrou a competição por visitantes e resultou no desenvolvimento de diversos modelos voltados para a avaliação da competitividade de destinos turísticos. Segundo a literatura o estudo da competitividade de destinos turísticos atingiu um grau de evolução em que os aspectos relevantes para a competitividade foram descritos, restando, no entanto, destacar quais são determinantes para a competitividade. Neste estudo analisa-se os investimentos realizados pelo Ministério do Turismo enquanto indutores da competitividade de destinos turísticos. A pesquisa caracteriza-se como descritiva com a aplicação de métodos quantitativos. O estudo abrange 65 destinos turísticos para os quais foram coletados dados secundários sobre investimentos e competitividade. Os resultados encontrados demonstram que os investimentos realizados nos destinos turísticos não foram significativos para o desenvolvimento da competitividade desses destinos. Ao analisar destinos turísticos eficientes, observou-se que o desenvolvimento da competitividade é resultado de múltiplos tipos de investimentos e que destinos em estágios de desenvolvimento distintos necessitam de diferentes tipos de aplicações de recursos públicos.

Palavras-chave: Competitividade; Competitividade Sistêmica; Turismo; Investimento Público; Modelos de Competitividade de Destinos Turísticos.

Introdução

O reconhecimento do turismo como atividade econômica com importante efeito sobre a renda e emprego locais, os avanços nas tecnologias de informação e comunicação e o amadurecimento de diversos destinos turísticos tradicionais são apontados por González e Ruiz (2006) como as causas para o crescimento do número de novos destinos turísticos e para o acirramento da competitividade entre eles. O interesse nos potenciais benefícios econômicos e sociais vem despertando o interesse não só do meio acadêmico, mas de órgãos públicos em busca dos potenciais benefícios econômicos e sociais da atividade turística. No Brasil, o estudo da competitividade em destinos turísticos vem ganhando importância a partir do diagnóstico realizado pelo Ministério do Turismo – MTur, presente no Plano Nacional de Turismo (PNT 2003 – 2007, que aponta a falta de estruturação do setor turístico como a causa de sua baixa competitividade (Costa & Hoffmann, 2006).

Nos últimos anos, diversos modelos para aferir a competitividade de destinos turísticos foram desenvolvidos em âmbito internacional, entre os quais pode-se citar: Heath (2003), Dwyer e Kim

¹ Mestre em Administração. Programa de Pós-Graduação em Administração – UnB. E-mail: vieira.pires@gmail.com.

² Doutor em Ciências Empresariais pela Universidad de Zaragoza. Professor e Pesquisador Programa de Pós-Graduação em Administração – UnB. E-mail: ehoffmann@unb.br.

(2003), *Competitiveness Monitor* (Gooroochurn & Sugiyarto, 2004), *Travel and Tourism Competitiveness Model* (Fórum Econômico Mundial, 2011). O Brasil também apresenta sua contribuição com dois modelos: *Comp&tenible Model* (Mazaro, 2007) e o Modelo Brasileiro (Ministério do Turismo, 2008; 2009; 2010), este último desenvolvido pelo Ministério do Turismo em parceria com a FGV – e o SEBRAE.

Os modelos de competitividade de destinos turísticos colocam em evidência o papel desempenhado pelo governo para o desenvolvimento e manutenção da competitividade, perpassando temas como a estabilidade econômica (Esser, Hillebrand, Messner & Meyer-Stamer, 1996), as condições do entorno econômico da atividade (Crouch & Ritchie, 1999; Dwyer & Kim, 2003; Enright & Newton, 2004), as ações voltadas para promoção e marketing dos destinos (Crouch & Ritchie, 1999; Dwyer & Kim, 2003), até o planejamento e a coordenação entre as organizações envolvidas (Crouch & Ritchie, 1999; Dwyer & Kim, 2003; Ritchie & Crouch, 2010;). Outros aspectos presentes nos modelos, tais como gestão ambiental (Hassan, 2000; Mazaro, 2007) e infraestrutura (Gooroochurn & Sugiyarto, 2004; Rivero & Caldera, 2004) têm clara relação com a atuação de órgãos públicos nos destinos turísticos.

Firmino (2008, p. 99) destaca que “qualquer modelo de competitividade não deve ser analisado em abstrato, sendo necessária a análise dos contextos, porque cada destino turístico apresenta problemas próprios”. O caso brasileiro, dada a centralidade do Governo Federal na implementação de políticas públicas e na realização de investimentos, é de se esperar que o MTur tenha um papel proeminente no desenvolvimento da competitividade dos destinos nacionais. Dessa forma, são propostas as duas questões: (i) que tipos de investimentos federais são mais efetivos para o desenvolvimento da competitividade de destinos turísticos? e (ii) diferentes tipologias de investimentos federais afetam quais dimensões da competitividade dos destinos turísticos? Considerando as perguntas de pesquisa, o objetivo do presente trabalho é avaliar os investimentos federais como indutores do desenvolvimento da competitividade de destinos turísticos.

O presente trabalho encontra-se dividido em, além desta, outras 5 seções. Na seção seguinte é apresentada a fundamentação teórica que sustenta as análises. Na terceira seção é realizada a delimitação da pesquisa e são apresentadas as técnicas utilizadas para análise dos dados. Na quarta seção os resultados são apresentados e analisados. Na última seção são apresentadas as conclusões e identificadas algumas limitações ao trabalho.

Fundamentação Teórica

Apesar de sua importância, o conceito de competitividade ainda suscita debates a respeito dos aspectos que levam a sua criação, obtenção ou manutenção, em diferentes níveis ou cortes de análise. Dessa forma, pode-se compreender a competitividade como sendo um fenômeno relativo (Crouch & Ritchie, 1999), uma vez que depende do posicionamento face a outros concorrentes; além de multidimensional (Crouch & Ritchie, 1999; Barbosa, Oliveira & Rezende, 2010), uma vez que pode ser abordado segundo diferentes perspectivas de análise e critérios de avaliação.

Embora ambas estejam relacionadas com a competitividade, os modelos de competitividade de destinos turísticos normalmente distinguem dois tipos de vantagem: comparativa e competitiva. Vantagens comparativas são fatores inatos do destino turístico (Crouch & Ritchie, 1999; Wilde & Cox, 2008) e incluem aspectos naturais, históricos e culturais. Para Hassan (2000), a manutenção das vantagens comparativas, por serem o atrativo determinante da motivação do turista, é essencial para sustentabilidade do destino.

A vantagem competitiva de um destino turístico não conta com uma definição amplamente aceita (Crouch; Ritchie, 1999; Wilde; Cox, 2008). Algumas definições apontam no sentido da capacidade do destino criar novos produtos que agreguem valor aos seus recursos e mantenham seu posicionamento no mercado (Hassan, 2000). Outras a descrevem como a atratividade do destino e a singularidade da experiência proporcionada (Crouch & Ritchie, 1999; Dwyer & Kim, 2003). Para Ritchie e Crouch (2010), a competitividade de um destino relaciona-se à eficiência e à efetividade que seus recursos são empregados de forma a gerar crescimento e desenvolvimento no setor turístico. Os conceitos de vantagem competitiva e vantagem comparativa proporcionam a base para o desenvolvimento dos modelos de competitividade de destinos turísticos (Crouch & Ritchie, 1999). A seguir serão analisados alguns dos principais modelos de competitividade de destinos turísticos desenvolvidos nos últimos anos.

O Modelo de Calgary, proposto por Crouch e Ritchie (1999), parte de uma perspectiva sistêmica e associa o conceito de competitividade de um destino turístico à sua capacidade de contribuir para a economia local e para o aumento da qualidade de vida da população. O sucesso da atividade turística não pode ser analisado de forma isolada, uma vez que está diretamente relacionado ao desempenho de organizações e de outros setores econômicos e sociais. Para serem bem-sucedidos, os destinos turísticos devem assegurar sua atratividade e a singularidade das experiências proporcionadas aos visitantes (Crouch & Ritchie, 1999).

Segundo o modelo de Crouch e Ritchie (1999), a competitividade é resultado do relacionamento de quatro Dimensões : (i) Recursos Centrais e Atrativos; (ii) Fatores de Suporte e Recursos; (iii) Gestão do Destino; e (iv) Determinantes Qualificadores. Cumpre destacar que o Modelo de Calgary continuou a ser desenvolvido e foi integrada uma quinta dimensão: Políticas e Planejamento (Ritchie & Crouch, 2010). Essas dimensões são influenciadas por aspectos macro e micro-ambientais. Os aspectos macro-ambientais representam as possíveis externalidades (ambientais, políticas, econômicas) às quais o destino turístico encontra-se susceptível. Os aspectos competitivos micro-ambientais são representados pelo setor empresarial turístico do destino, além de órgãos públicos presentes no destino, seus *stakeholders* e outros mercados competidores. Entre as principais limitações do Modelo de Calgary, pode-se citar: a dificuldade de se mensurar os componentes devido à falta de informações estatísticas em vários destinos e a falta de uma ordem de importância entre os componentes e as variáveis que os compõem (Crouch & Ritchie, 1999; Taberner, 2007). Costa e Hoffmann (2006) destacam a proposta apresenta um salto qualitativo na

construção de um modelo de competitividade, porém ainda seria limitado para aplicação pela ausência de indicadores.

Hassan (2000) propõe um modelo para a avaliação da competitividade de destinos turísticos com foco na sustentabilidade dos fatores associados à motivação da escolha do destino. O autor estabelece quatro aspectos determinantes para a competitividade de mercado de um destino: vantagens comparativas, orientação para a demanda, estrutura da indústria e comprometimento ambiental. Além de ressaltar a sustentabilidade na manutenção da competitividade de um destino turístico, Hassan (2000) destaca que o ciclo de vida e que o estágio de maturação do destino pode influenciar sua competitividade.

Dwyer e Kim (2003) propõem um modelo para a avaliação da competitividade de destinos turísticos contendo diversas dimensões inicialmente identificadas por Crouch e Ritchie (1999). O Modelo Integrado (Dwyer & Kim, 2003), no entanto, diferencia-se por ter estabelecido um relacionamento mais claro entre as variáveis, além de propor um conjunto de possíveis indicadores para as variáveis do modelo. O modelo de Dwyer e Kim (2003) conta com quatro dimensões: Recursos, Gestão do Destino, Condições Situacionais e Condições de Demanda. Essas dimensões contribuiriam direta ou indiretamente para a competitividade do destino.

A dimensão Recursos encontra-se subdividida em três subcategorias: Recursos Inatos, Recursos de Apoio e Recursos Criados. O Modelo demonstra que os Recursos não são capazes de influenciar diretamente a competitividade do destino, sendo dependentes das outras categorias e dimensões para tanto. Seguindo o disposto no Modelo, nota-se que os recursos relacionados à vantagem comparativa (recursos inatos, naturais e herdados) de forma isolada sequer conseguem influenciar as demais dimensões, sendo necessários os dois outros tipos de Recursos (de Apoio e Criados).

A dimensão Situações Condicionais corresponde à dimensão Determinantes Qualificadores identificada anteriormente por Crouch e Ritchie (1999), incluindo, no entanto, os aspectos macro e microambientais. A dimensão Gestão do Destino também encontra correspondência com a dimensão homônima do Modelo de Calgary, porém com a ressalva de que Dwyer e Kim (2003) distinguem o papel da gestão realizada pelo Governo do papel da gestão realizada pela indústria turística, ressaltando os aspectos de coordenação necessária não só entre governo e indústria, mas com a própria comunidade. A dimensão Condições de Demanda enfatiza o papel da demanda na competitividade. Entre as limitações identificadas por Dwyer e Kim (2003) ao modelo proposto, destacam-se a necessidade de maiores pesquisas sobre a importância relativa das diferentes dimensões e dos diferentes indicadores propostos e a necessidade de se integrarem indicadores subjetivos e objetivos na análise da competitividade.

Gooroochurn e Sugiyarto (2004) propõem uma metodologia quantitativa para mensurar a competitividade de países por meio das bases de dados disponíveis em organismos internacionais. O denominado Monitor de Competitividade (Gooroochurn & Sugiyarto, 2004) estabelece oito indicadores, subdivididos em 23 critérios, que possibilitam a avaliação e da competitividade para

cada um dos países analisados. A construção de um índice de competitividade com dados estatísticos comuns para todos os países avaliados permite a comparação entre os resultados alcançados e a hierarquização dos países em termos de competitividade. Entre as limitações do modelo pode-se citar: o peso excessivo atribuído às variáveis relacionadas à tecnologia e o papel secundário de variáveis ambientais (Taberner, 2007; Castrillón, Canto, Cantorna & Cerradelo, 2011).

A forte pressão socioambiental provocada pela atividade turística provocou a convergência entre do tema desenvolvimento do turismo com a sustentabilidade (Mazaro & Varzin, 2008). Mazaro (2007b) reconhece que a atividade turística tem potencial para gerar impactos multidimensionais e busca a formulação de um instrumento de avaliação do desenvolvimento da atividade em que as condições de sucesso do destino em termos de desenvolvimento, competitividade e sustentabilidade sejam consideradas. Dessa forma, Mazaro (2007b) elabora o chamado *Comp&tenible Model*. A principal contribuição do modelo foi tornar mais evidente o relacionamento existente entre a competitividade e a sustentabilidade. A aplicação do modelo, no entanto, permite analisar a competitividade de um destino de forma isolada, o que leva a perda da perspectiva comparativa e pode causar distorções nos resultados aferidos.

O Fórum Econômico Mundial se dedica a mensurar a competitividade das economias nacionais por meio do *Global Competitiveness Report* e, desde 2007, começou a verificar também a competitividade turística dos países por meio do *Travel and Tourism Competitiveness Report*. O modelo proposto conta com três categorias amplas referentes ao setor de viagens e turismo: Arcabouço Regulatório, Ambiente de Negócios e Infraestrutura, e Recursos Humanos, Naturais e Culturais, que se subdividem em 14 subcategorias. A mensuração dos índices e dos subíndices se dá por meio de indicadores e informações quantitativas, coletadas junto a organizações internacionais, e qualitativas, pesquisadas junto aos empresários de empresas líderes do setor (Fórum Econômico Mundial, 2011).

Entre as limitações do *Travel and Tourism Competitiveness Report* pode-se destacar que o modelo foi desenvolvido para aplicação em nível nacional e, dado o conjunto de informações utilizadas, é de difícil aplicação para municípios ou destinos (Crouch, 2011). De forma complementar, o corte de análise em nível de país pode enviesar os resultados, especialmente em países de grandes dimensões e com uma variedade considerável de atrativos. Rodrigues e Carrasqueira (2011) argumentam que estudos que centram suas análises em países enquanto destinos turísticos acabam por não distinguir as realidades locais e regionais.

Com o intuito de orientar as políticas públicas de desenvolvimento do turismo em âmbito federal, estadual e municipal, o MTur desenvolveu o chamado Modelo Brasileiro e vem realizando pesquisas com objetivo de avaliar a competitividade de 65 destinos indutores do turismo nacional. Para definição das macrodimensões e dimensões utilizadas no estudo definiu-se competitividade como: “a capacidade crescente de gerar negócios nas atividades econômicas relacionadas com o setor de turismo, de forma sustentável, proporcionando ao turista uma experiência positiva” (Ministério do Turismo, 2008, p. 32). De forma a compor um índice de competitividade, para cada

um dos destinos selecionados foram definidas cinco macrodimensões e treze dimensões, sendo consideradas variáveis que permitissem a aferição das capacidades do destino direta e indiretamente relacionadas ao seu desenvolvimento (Ministério do Turismo, 2008). O Modelo Brasileiro, embora solucione algumas das limitações dos modelos anteriores (mensuração e comparação), tem sua abrangência limitada a destinos nacionais, além de não apresentar de forma clara uma hierarquia entre dimensões e macrodimensões do modelo.

Considerando que os destinos estudados pelo Modelo foram priorizados pelo Ministério e que a competitividade figura entre seus objetivos e diretrizes (Ministério do Turismo, 2007, p. 16), espera-se que os investimentos aplicados pelo MTur nesses sejam efetivos no desenvolvimento da competitividade.

Método

O presente estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva e emprega o método quantitativo em suas análises. O universo estudado é composto pelos 65 destinos turísticos selecionados pelo MTur como indutores do turismo nacional (Quadro 1).

Destino – UF	Destino – UF	Destino - UF	Destino - UF	Destino - UF
Alto Paraíso – GO	Brasília – DF	Gramado – RS	Natal – RN	Recife – PE
Angra dos Reis – RJ	Cáceres – MT	Ilhabela – SP	Nova Olinda – CE	Rio Branco – AC
Aracaju – SE	Caldas Novas – GO	Ipojuca – PE	Ouro Preto – MG	Rio de Janeiro – RJ
Aracati – CE	Campo Grande – MS	Bonito – MS	Palmas – TO	Salvador – BA
Búzios – RJ	Corumbá – MS	João Pessoa – PB	Paranaguá – PR	Santarém – PA
Balneário Camboriú – SC	Cuiabá – MT	Lençóis – BA	Paraty – RJ	São Joaquim – SC
Barcelos – AM	Curitiba – PR	Macapá – AP	Parintins – AM	São Luís – MA
Barreirinhas – MA	Diamantina – MG	Maceió – AL	Parnaíba – PI	São Paulo – SP
Fernando de Noronha – PE	Belém – PA	Manaus – AM	Petrópolis – RJ	Boa Vista – RR
Belo Horizonte – MG	Florianópolis – SC	Maragogi – AL	Pirenópolis – GO	Teresina – PI
Bento Gonçalves – RS	Fortaleza – CE	Maraú – BA	Porto Alegre – RS	Tibau do Sul – RN
São Raimundo Nonato – PI	Foz do Iguaçu – PR	Mata de São João – BA	Porto Seguro – BA	Tiradentes – MG
Jijoca de Jericoacoara – CE	Goiânia – GO	Mateiros – TO	Porto Velho – RO	Vitória – ES

Quadro 1 – Lista de Destinos Turísticos

Fonte: Estudo de Competitividade 65 Destinos Indutores (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008).

Sob uma perspectiva temporal a presente pesquisa caracteriza-se como longitudinal, uma vez que considera dados e informações referentes aos destinos turísticos entre os anos de 2007 e 2010. O corte temporal justifica-se pela relação de causalidade pressuposta entre as variáveis e pela necessidade de tempo para que um grupo de variáveis possa surtir efeito nas demais. Alguns Investimentos possuem tempos de implementação e de maturação consideráveis, tais como obras de infraestrutura e urbanização. Assim, espera-se que os impactos das ações em termos de desenvolvimento da competitividade demandem tempo para manifestar seus efeitos.

Para a realização das análises foram coletados dados sobre investimentos governamentais e sobre a competitividade dos destinos turísticos. Foram considerados somente os investimentos públicos realizados pelo MTur diretamente nos sessenta e cinco destinos selecionados. Conforme

argumentado diferentes investimentos demandam tempos diferentes para manifestar seus efeitos. Como forma de minorar o tempo de maturação das intervenções, a variável investimentos será ponderada pelo somatório dos investimentos aportados pelo MTur ao longo dos anos 2007, 2008 e 2009. Os dados sobre investimentos realizados foram coletados no Portal Transparência (www.portaltransparencia.gov.br) entre os dias 04 e 15 de junho de 2012. Somente foram considerados dados sobre os investimentos realizados na Função³ “Comércio e Serviços” e nos Programas 1001 e 1166⁴, em que os investimentos do MTur se enquadram. Como forma de aprimorar as análises, os investimentos do órgão federal de turismo foram classificados em cinco categorias a partir da Ação Orçamentária em que a intervenção foi realizada. O Quadro 2 apresenta a categorização proposta com exemplos de intervenções características das ações orçamentárias de referência.

Classificação	Exemplos de Intervenções	Ações Orçamentárias ⁵
Infraestrutura e Serviços Básicos	Abastecimento de água, saneamento, energia elétrica, transportes e urbanização.	0562; 0173; 2301; 1181; 0564; 0A50; 0E06; 0316; 5701; 0316; 10W8; 10WU; 10X0; 10V0.
Capacitação e Qualificação	Capacitação e qualificação de empresários e profissionais do setor de turismo.	4054; 4052; 2B39; 4590.
Marketing e divulgação	Ações de marketing e divulgação do destino turístico, realização de festas e eventos para atração de turistas e visitantes.	4038; 2731; 4034; 6672; 4620; 2E04; 4032; 4054; 8256.
Gestão	Planos, pesquisas e demais ações voltadas para o fortalecimento da capacidade institucional de gerenciar o destino turístico.	4030; 4104; 4092; 11Y1; 2C01.
Patrimônio Histórico	Ações para conservação, preservação e restauração de patrimônio histórico.	5112.
Roteiros e Segmentos	Investimentos em segmentos e roteiros turísticos.	4624; 4622; 4054.

Quadro 2 – Classificação das Intervenções

Para a aferição da competitividade de destinos turísticos foram utilizados os dados dos Estudos de Competitividade do MTur realizado nos anos de 2008 e 2010 (Ministério do Turismo, 2008; 2010). A coleta dos dados sobre a competitividade dos destinos turísticos se deu a partir dos relatórios anuais de competitividade elaborados para cada um dos destinos turísticos e produzidos a partir das pesquisas aplicadas. O referido estudo apresenta cinco macrodimensões que se subdividem em treze dimensões que contribuem para a formação de um índice de competitividade (Ministério do Turismo, 2008; 2010).

O modelo do MTur (2008, 2010), embora pressuponha a relação entre dimensões, macrodimensões e índice de competitividade, não informa resultados para as macrodimensões ou

³ Segundo o Manual Técnico Orçamentário 2010 a Função refere-se à área da ação governamental em que a despesa será realizada. As ações finalísticas implementadas pelo MTur são classificadas na Função 23 -Comércio e Serviços, Subfunção 695 - Turismo.

⁴ O Programa 1001 é denominado “Gestão da Política Pública de Turismo” ao longo de todo o triênio analisado. O Programa 1166, no entanto, tem sua nomenclatura modificada sendo denominado “Turismo no Brasil, uma viagem para todos” no ano de 2007 e “Turismo no Brasil, uma viagem de inclusão” nos dois anos seguintes.

⁵ Segundo o Manual Técnico Orçamentário 2010, as Ações são operações das quais resultam produtos que contribuem para atender ao objetivo de um programa.

uma fórmula de cálculo para se aferir o índice de competitividade. Os indicadores resultantes tanto para as dimensões como para o índice de competitividade são variáveis escalares com valores entre 0 e 100. O Estudo de Competitividade (Ministério do Turismo, 2008) sugere a categorização das variáveis de forma a facilitar a análise de seus resultados. São estabelecidas cinco categorias conforme demonstrado na Tabela 1.

Categoria	Pontuação
Deficiência Competitiva	0 a 20 pontos
Inadequado	21 a 40 pontos
Regularmente Satisfatório	41 a 60 pontos
Condições Adequadas	61 a 80 pontos
Superior	81 a 100 pontos

Tabela 1 – Classificação Índices de Competitividade – Estudo de Competitividade
Fonte: Ministério do Turismo (2008, p. 51)

O tratamento dos dados incluiu a realização de análise fatorial com as dimensões de competitividade, análise de regressão entre investimentos (variáveis independentes) e fatores de competitividade (variáveis dependentes), análise envoltória de dados – DEA e análise de correlação com a aplicação do Coeficiente de Kendall. Inicialmente a análise fatorial foi aplicada às dimensões de competitividade dos destinos turísticos referentes ao ano de 2008 (ano base das informações sobre competitividade dos destinos) e, posteriormente, sobre a variação absoluta dos valores entre 2008 e 2010.

No primeiro caso, embora os testes de Kaiser-Meyer-Olkin – KMO – e de Esfericidade de Barlett, utilizados para verificar quão adequada é a análise fatorial, apresentassem resultados positivos (KMO de 0,878 e significância estatística no teste de Barlett) o resultado da análise fatorial (Tabela 2) não gerou fatores passíveis de interpretação a partir do modelo do MTur (2008) ou do referencial estudado. No segundo caso os pré-testes demonstraram que a análise fatorial não seria apropriada (KMO de 0,486 e não significância estatística no Teste de Barlett).

Dimensões	Fator 1	Fator 2	Fator 3
Infraestrutura (2008)	,824		
Acesso (2008)	,840		
Serviços e Equipamentos Turísticos (2008)	,753	,318	,383
Atrativos Turísticos (2008)			,914
Marketing (2008)	,405	,435	,500
Políticas Públicas (2008)	,450	,694	
Cooperação Regional (2008)		,791	
Monitoramento (2008)	,390	,597	,416
Economia Local (2008)	,809		
Capacidade Empresarial (2008)	,823		,305
Aspectos Sociais (2008)	,570	,510	
Aspectos Ambientais (2008)	,318	,410	,444
Aspectos Culturais (2008)	,530		,470

Rotação convergida em 5 iterações.

Tabela 2 – Fatores Gerados a partir das Dimensões de Competitividade

Em face da impossibilidade de se alcançar fatores estatísticos, optou-se pelo estabelecimento de fatores teóricos tomando por base a descrição do comportamento das diferentes dimensões de competitividade proporcionada pelo próprio modelo do MTur (2008). O Quadro 3 apresenta os fatores teóricos criados e as dimensões que os compõem. Como não foi possível identificar no modelo de competitividade do MTur o peso das dimensões para a composição das macrodimensões, estabeleceu-se que cada macrodimensão seria um fator de competitividade e que seu valor seria dado pela média dos valores das dimensões que o compõem.

Fatores de Competitividade/ Macrodimensões	Dimensões
Infraestrutura	Infraestrutura Geral Acesso
Turismo	Serviços e Equipamentos Turísticos Atrativos Turísticos Marketing
Políticas Públicas	Política Pública Cooperação Regional Monitoramento
Economia	Economia Local Capacidade Empresarial
Sustentabilidade	Aspectos Sociais Aspectos Ambientais Aspectos Culturais

Quadro 3 – Fatores Teóricos criados a partir das Dimensões de Competitividade

A identificação da influência dos investimentos para o desenvolvimento da competitividade foi realizada a partir de análises de regressão múltipla em que os investimentos do MTur foram entendidos como variáveis independentes e a variação em valores absolutos dos fatores de competitividade entre 2008 e 2010 como variáveis dependentes. Antes das análises de regressão foi feita a limpeza do banco de dados. Não foram identificados dados faltantes. Ao analisar as variáveis independentes foram removidos da análise de regressão oito casos por estarem a mais de 3,29 desvios padrão da média. Ao considerar as variáveis dependentes, somente o Fator Competitividade Economia teve um caso excluído da análise, por se tratar de caso extremo. Com o banco de dados limpo, procedeu-se às análises de regressão com o método *stepwise*. A limpeza do banco de dados, a análise fatorial e as análises de regressão foram feitas com o uso do *software* SPSS.

As análises de regressão apresentaram poucos resultados significativos para os destinos estudados. De forma alternativa, optou-se pela realização de uma análise não paramétrica. Dessa forma, procedeu-se a análise envoltória de dados – DEA. Segundo Peña (2008), a análise envoltória de dados é um método utilizado para avaliar a eficiência técnica de unidades produtivas (denominadas de unidades tomadoras de decisão – DMU) que utilizam múltiplos insumos para produzir múltiplos produtos medidos em diferentes unidades. O objetivo primário do DEA é comparar como uma quantidade de DMU que realizam tarefas similares se diferenciam pela quantidade de insumos consumidos e produtos realizados (Mello, Meza, Gomes & Biondi Neto,

2005). A análise DEA busca a criação de uma fronteira de eficiência a partir dos casos analisados (Mello *et al.*, 2005). Essa técnica foi utilizada para determinar quais destinos foram eficientes na aplicação dos recursos para a geração da competitividade e, a partir da identificação DMU eficientes, avaliar o padrão de investimentos aportados.

Para análise DEA cada destino turístico foi considerado como uma DMU e os casos anteriormente removidos foram reintegrados. Os investimentos segundo as diferentes classificações foram entendidos como os insumos (*inputs*) e a variação da competitividade em cada uma das treze variáveis relativas à competitividade foram consideradas produtos (*outputs*). Como forma de evitar a presença de valores negativos, a variação da competitividade foi avaliada a partir da divisão do valor da dimensão de competitividade no ano de 2010 pelo valor da dimensão da competitividade no ano de 2008. As análises foram realizadas com o *Software* Sistema Integrado de Apoio à decisão – SIAD – desenvolvido por Angulo Meza, Biondi Neto, Mello e Gomes (2004). Optou-se pelo método BCC (retornos variáveis de escala) com orientação a insumo.

Conforme destaca Mello, Meza, Gomes & Biondi Neto (2005), a análise DEA é benevolente com as unidades avaliadas, uma vez que permite considerar na análise de eficiência de uma DMU apenas aquelas variáveis que lhe são mais favoráveis, o que provoca baixa discriminação entre as variáveis por meio de um grande número de empates entre DMU com eficiência de 100%. Para solucionar esse problema troca-se a relação de *inputs* e *outputs* do modelo original como forma de se descobrir as DMU com as piores práticas. Realiza-se, assim, a análise pela fronteira invertida que seria uma avaliação pessimista das DMU (Mello *et al.*, 2005) e que representa uma forma de medir a ineficiência das unidades (Angulo Meza, Biondi Neto, Mello e Gomes, 2004). As DMU que atingirem 100% de eficiência em ambas avaliações são consideradas falso-eficientes (Lopes, 2012). Outros dois aspectos considerados foram a eficiência composta e a eficiência composta normalizada. A primeira considera a eficiência padrão e a eficiência invertida através da média aritmética entre a eficiência padrão e o valor obtido da subtração da eficiência invertida. A segunda permite a comparação entre as DMU através da divisão do resultado alcançado na eficiência composta pelo máximo valor das demais DMU.

Resultados

As análises de regressão somente apresentaram resultados com significância estatística para os Fatores Infraestrutura e Turismo. Para Fator Infraestrutura, a única variável independente com significância foi o investimento em marketing, de forma que não se vislumbra uma explicação a partir do arcabouço teórico considerado para o presente estudo. O Fator Turismo apresentou significância para as variáveis infraestrutura e patrimônio histórico. Em ambos os casos, no entanto, os coeficientes Beta padronizados apresentaram valores negativos, o que indica que as variáveis independentes influenciam o Fator Turismo de forma negativa. Os investimentos realizados nos destinos em infraestrutura e patrimônio histórico tiveram resultado oposto ao pretendido, no

tocante ao desenvolvimento da competitividade dos destinos turísticos. O resumo dos resultados das análises de regressão com significância estatística são apresentados na Tabela 3.

Variável Dependente (Fator Competitividade)	Modelos	Coeficientes não Padronizados		Coeficientes Padronizados	T	Sig.
		B	Erro Padrão	Beta		
Infraestrutura	(Constante)	3,441	0,324		10,629	0
	Marketing	7,70E-05	0	0,315	2,632	0,011
Turismo	(Constante)	5,45	0,679		8,025	0
	Infraestrutura	0	0	-0,272	-2,305	0,025
	Patrimônio Histórico	-0,01	0,004	-0,29	-2,461	0,017

Tabela 3 - Resumo dos resultados das Análises de Regressão

O Fator Turismo envolve as dimensões: Serviços e Equipamentos Turísticos; Atrativos Turísticos; e Marketing. Essas dimensões relacionam-se aos Recursos Centrais e Atrativos do modelo de Crouch e Ritchie (1999) e à Gestão do Destino no modelo de Dwyer e Kim (2003) e são aspectos prementes para o desenvolvimento de recursos turísticos necessários à competitividade dos destinos. Considerando o volume de recursos aportado pelo MTur nas diferentes tipologias de investimentos, uma possível explicação seria que há um enfoque muito grande em investimentos em infraestrutura (45% do total de investimentos considerados), desproporcional à evolução desses aspectos relativos à competitividade turística. Pode-se sugerir duas explicações. A primeira seria a existência de um descompasso nos investimentos, uma vez que, em seguida às infraestruturas básica e de acesso, necessárias para o desenvolvimento turístico, deveria haver investimentos complementares voltados para os produtos e os atrativos turísticos. Segundo Hassan (2000), a ausência de ações de marketing e de promoção de atrativos turísticos pode acarretar, no longo prazo, o comprometimento da competitividade dos destinos turísticos. A segunda explicação seria que a carência de infraestrutura nos destinos é tamanha que os investimentos não causariam reflexos diretos sobre a competitividade, contudo sem esses investimentos talvez não houvesse turismo significativo no local.

Nota-se a partir do resultado que os investimentos nos destinos turísticos podem ter influência em aspectos diversos da área temática de aplicação dos recursos, além de não se restringirem a impactos positivos para o desenvolvimento da competitividade. Os resultados das análises de regressão permitem inferir que os investimentos realizados nos destinos turísticos indutores selecionados pelo MTur ou não tiveram significância para a competitividade ou contribuíram de forma negativa para o seu desenvolvimento. Por haver a possibilidade de resultados negativos para a competitividade, ressalta-se a necessidade de planejamento dos investimentos para o desenvolvimento da competitividade e de seu monitoramento para que os resultados alcançados não sejam diversos daqueles almejados. Crouch e Ritchie (2010) destacam que as políticas para o desenvolvimento de destinos turísticos devem ser formuladas de forma integrada para o desenvolvimento da competitividade e devem contemplar um espectro amplo de questões, incluindo preocupações com a oferta e a demanda turística. Ressalta-se, assim, a necessidade de que

os investimentos para o desenvolvimento da competitividade sejam planejados de forma integrada com os agentes envolvidos na atividade turística, tal como recomendam Dwyer e Kim (2003).

Complementar às análises de regressão, a análise DEA foi efetiva para identificar quais destinos foram mais eficientes na aplicação de recursos do MTur para o desenvolvimento da competitividade e, assim, verificar a possível existência de um padrão comum nos investimentos aportados. Procedendo-se a análise DEA a partir do Programa SIAD obtém-se os resultados apresentados pela Tabela 4.

DMU	Eficiência			
	Padrão	Invertida	Composta	Composta Normalizada
Alto Paraíso	1	1	0,5	0,511562
Angra dos Reis*	1	0,1012	0,949402	0,971355
Aracaju	1	1	0,5	0,511562
Aracati	1	1	0,5	0,511562
Armação de Búzios	1	1	0,5	0,511562
Balneário Camboriú	1	1	0,5	0,511562
Barcelos	1	1	0,5	0,511562
Barreirinhas	0	0	0,5	0,511562
Belém	1	1	0,5	0,511562
Belo Horizonte	1	1	0,5	0,511562
Bento Gonçalves	1	1	0,5	0,511562
Boa Vista	1	1	0,5	0,511562
Bonito*	1	0,1679	0,91605	0,937232
Brasília	1	1	0,5	0,511562
Cáceres	1	1	0,5	0,511562
Caldas Novas*	1	0,86646	0,566771	0,579876
Campo Grande	1	1	0,5	0,511562
Corumbá	1	1	0,5	0,511562
Cuiabá*	1	0,56795	0,716026	0,732583
Curitiba*	1	0,45392	0,77304	0,790915
Diamantina	1	1	0,5	0,511562
Fernando de Noronha	0	0	0,5	0,511562
Florianópolis*	1	0,46381	0,768093	0,785854
Fortaleza	1	1	0,5	0,511562
Foz do Iguaçu	1	1	0,5	0,511562
Goiânia	1	1	0,5	0,511562
Gramado	1	1	0,5	0,511562
Ilhabela	1	1	0,5	0,511562
Ipojuca*	1	0,21407	0,892964	0,913612
Jijoca de Jericoacoara	1	1	0,5	0,511562
João Pessoa	1	1	0,5	0,511562
Lençóis	1	1	0,5	0,511562
Macapá*	1	0,82437	0,587817	0,601409

DMU	Eficiência			
	Padrão	Invertida	Composta	Composta Normalizada
Maceió	1	1	0,5	0,511562
Manaus	1	1	0,5	0,511562
Maragogi	1	1	0,5	0,511562
Maraú	1	1	0,5	0,511562
Mata de S.João	1	1	0,5	0,511562
Mateiros	0	0	0,5	0,511562
Natal	1	1	0,5	0,511562
Nova Olinda	1	1	0,5	0,511562
Ouro Preto	1	1	0,5	0,511562
Palmas*	1	0,30021	0,849895	0,869547
Paranaguá*	1	0,25286	0,873568	0,893768
Paraty	1	1	0,5	0,511562
Parintins	1	1	0,5	0,511562
Parnaíba	1	1	0,5	0,511562
Petrópolis	1	1	0,5	0,511562
Pirenópolis	1	1	0,5	0,511562
Porto Alegre*	1	0,1851	0,907453	0,928436
Porto Seguro	1	1	0,5	0,511562
Porto Velho	1	1	0,5	0,511562
Recife	1	1	0,5	0,511562
Rio Branco*	1	0,35431	0,822846	0,841873
Rio de Janeiro	1	1	0,5	0,511562
Salvador	1	1	0,5	0,511562
Santarém	1	1	0,5	0,511562
São Joaquim	1	1	0,5	0,511562
São Luís	1	1	0,5	0,511562
São Paulo	1	1	0,5	0,511562
São Raimundo	1	1	0,5	0,511562
Teresina	1	1	0,5	0,511562
Tibau do Sul*	1	0,0452	0,9774	1
Tiradentes	1	1	0,5	0,511562
Vitória	1	1	0,5	0,511562

* Destinos Eficientes.

Tabela 4 – Análise DEA 65 Destinos Turísticos

Os resultados da análise DEA (Tabela 4) demonstram um grande número de DMU falso-eficientes e apenas 13 destinos turísticos com eficiência real, sendo sete capitais e seis não-capitais. Tomando por base somente as informações dos destinos eficientes, observa-se que o valor médio recebido por destino durante o triênio foi de R\$ 5.421.250,00, valor inferior à média dos investimentos realizados pelo MTur nos 65 destinos (R\$ 9.885.160,00), para o mesmo período. O índice de competitividade desses destinos sofreu uma variação percentual média de 11,4%, com variação máxima de 17,16% ocorrendo no destino Palmas. Em valores absolutos, os destinos eficientes sofreram uma variação média de 5,4 pontos no período. Considerando o valor médio investido pelo MTur nos treze destinos eficientes, tem-se que para cada ponto incremental na competitividade há um investimento do MTur de aproximadamente R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Tomando por base a classificação proposta pelo Modelo do MTur (2008) para a competitividade dos destinos indutores, observa-se que apenas dois destinos (Ipojuca e Cuiabá) evoluíram de categoria. Observa-se ainda que a maioria dos destinos considerados eficientes posiciona-se na categoria intermediária (Satisfatório) e que somente Capitais figuram na categoria intermediária superior (Adequado). Um único destino, Ipojuca, encontrava-se na categoria Inadequado e, no período analisado, evoluiu da categoria Satisfatório. A Tabela 5 traz informações a respeito da evolução dos índices de competitividade dos treze destinos considerados eficientes e a evolução na escala de competitividade.

Destino	Variação Competitividade 2008-2010		Posicionamento*	
	2010-2008	Variação %	2008	2010
Angra dos Reis	3,5	6,28	Satisfatório	Satisfatório
Bonito	6,7	15,07	Satisfatório	Satisfatório
Caldas Novas	4,5	8,94	Satisfatório	Satisfatório
Cuiabá	4,8	8,16	Satisfatório	Adequado
Curitiba	6,5	9,83	Adequado	Adequado
Florianópolis	5,3	8,41	Adequado	Adequado
Ipojuca	4,8	12,60	Inadequadas	Satisfatório
Macapá	5,4	11,36	Satisfatório	Satisfatório
Palmas	8,1	17,16	Satisfatório	Satisfatório
Paranaguá	4,6	8,50	Satisfatório	Satisfatório
Porto Alegre	7,5	11,82	Adequado	Adequado
Rio Branco	6,2	13,32	Satisfatório	Satisfatório
Tibau do Sul	5,5	14,00	Satisfatório	Satisfatório
Média	5,4	11,4	-	-

* Escala proposta no Estudo realizado pelo Ministério do Turismo (2008).

Tabela 5 – Evolução Competitividade Destinos Turísticos Eficientes

Todos os destinos considerados eficientes receberam investimentos na categoria infraestrutura. O segundo tipo de investimento mais comum entre os destinos considerados

eficientes foi o investimento em marketing, havendo ocorrência em 84,6% dos destinos selecionados. Investimentos em gestão e em capacitação e qualificação ocorreram em 38,5% dos destinos. Investimentos em roteiros e segmentação ocorreram em apenas 15,4% dos casos. Entre os destinos eficientes não foi possível identificar investimentos em patrimônio histórico. Tal situação justifica-se pela pequena quantidade de programas do MTur diretamente relacionados ao tema e pelo pequeno volume de recursos aplicados nesses programas no triênio considerado. Cumpre destacar que nenhum desses destinos possui o patrimônio histórico como atrativo central para o desenvolvimento do turismo. O patrimônio histórico é o que Dwyer e Kim (2003) chamam de recursos herdados que, juntamente com os recursos naturais, compõe a vantagem comparativa dos destinos. A Tabela 6 traz informações sobre os investimentos recebidos pelos destinos turísticos, o percentual aplicado nas diferentes categorias consideradas e as informações sobre os valores médios investidos nos destinos eficientes e nos 65 destinos analisados.

DMU	Eficiência Composta Normalizada	% Investido						Total Investido (R\$ 1.000,00)
		Infraestrutura	Capacitação Qualificação	Marketing	Gestão	Pat. Histórico	Roteiros e Segmentação	
Tibau do Sul	1	92,08	0,00	7,92	0,00	0,00	0,00	631,25
Angra dos Reis	0,971355	72,22	27,78	0,00	0,00	0,00	0,00	540,00
Bonito	0,937232	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.646,54
Porto Alegre	0,928436	54,90	9,71	30,75	4,64	0,00	0,00	4.960,42
Ipojuca	0,913612	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00
Paranaguá	0,893768	93,55	0,00	6,45	0,00	0,00	0,00	4.266,65
Palmas	0,869547	65,99	17,44	16,57	0,00	0,00	0,00	5.909,79
Rio Branco	0,841873	97,58	0,00	2,42	0,00	0,00	0,00	6.195,00
Curitiba	0,790915	20,35	37,88	32,12	8,45	0,00	1,19	13.013,53
Florianópolis	0,785854	27,82	8,05	58,28	2,57	0,00	3,28	5.253,50
Cuiabá	0,732583	37,99	0,00	61,08	0,93	0,00	0,00	10.717,19
Macapá	0,614090	45,33	0,00	5,39	49,28	0,00	0,00	5.073,50
Caldas Novas	0,579876	90,11	0,00	9,89	0,00	0,00	0,00	9.808,88
Valores Médios (R\$ 1.000,00) Dest. Eficientes	-	3.138,29	539,67	1.385,43	312,69	0,00	25,17	5.401,25
Valores Médios (R\$ 1.000,00) 65 Destinos	-	4.456,33	1.111,02	3.825,39	355,92	22,11	114,39	9.885,16

Tabela 6 – Investimentos por Categoria em Destinos Eficientes

Ao observar os destinos turísticos mais eficientes segundo a análise DEA, à exceção de Bonito e Ipojuca, todos os demais recebem investimentos em mais de uma categoria. Esse resultado corrobora a perspectiva de Crouch e Ritchie (1999) de que a competitividade de destinos turísticos é multidimensional, ou multinível como descreve Esser *et al.* (1996), o que demandaria investimentos

em diversas áreas para seu desenvolvimento. Não há relação entre o volume de recursos aportado e o resultado em termos de variação da competitividade, uma vez que os destinos eficientes que receberam maior aporte de recursos obtiveram variações médias absolutas ou percentuais próximas ou abaixo da média dos demais destinos eficientes. A ausência de resultados com significância estatística nas análises de correlação entre o volume total de investimentos nos treze destinos eficientes e a variação dos fatores de competitividade, conforme demonstrado na Tabela 7, corrobora essa perspectiva.

			F.Infra	F.Turismo	F.PolPúb	F.Econ	F.Sustent
Kendall tau_b	Investimento Total	Coef. de Correlação	-0,179	-0,051	-0,077	0,231	0,154
		Sig. (bicaidal)	0,393	0,807	0,714	0,272	0,464
		N	13	13	13	13	13

Tabela 7 – Análise de Correlação Investimento Total e Fatores de Competitividade

Adicionalmente, ao observar os destinos considerados eficientes a partir da classificação proposta pelo estudo do MTur (2008), observa-se que os destinos turísticos classificados na categoria Adequado (categoria mais alta entre os destinos eficientes) receberam investimentos em um maior número de categorias, comparado aos destinos classificados na categoria Satisfatório. O único destino classificado inicialmente na categoria Inadequado recebeu exclusivamente investimentos em infraestrutura e, no período analisado evoluiu para a categoria Satisfatório.

Outro ponto a ser destacado a partir da Tabela 5 é que os destinos que são Capitais receberam investimentos em um maior número de categorias, e que o peso relativo dos investimentos na categoria infraestrutura é menor em comparação aos destinos não-capitais. Florianópolis e Curitiba, duas capitais classificadas na categoria Adequado no período de análise, em relação à competitividade foram as que receberam menor proporção de investimentos em infraestrutura (20,3% e 27,8% respectivamente). Porto Alegre, outra capital classificação “Adequado”, recebeu 54,9% dos investimentos em ações de infraestrutura. Tal diferença pode ser explicada pela infraestrutura já existente e pelo estágio de desenvolvimento econômico das capitais que necessitariam de menos investimentos em infraestrutura para desenvolver sua competitividade.

Dwyer e Kim (2003), ao tratar na dimensão Recursos em seu modelo, ressaltam a necessidade de recursos criados e de apoio para o desenvolvimento e para a competitividade de destinos turísticos. Crouch e Ritchie (1999) tratam a infraestrutura básica e o acesso como fatores de suporte para o desenvolvimento de recursos centrais e atrativos dos destinos turísticos. Pode-se inferir, a partir dos resultados, que a infraestrutura e os serviços básicos são condições necessárias para o desenvolvimento dos destinos turísticos de forma sustentável e competitiva. Conforme os destinos vão se desenvolvendo e se tornando competitivos há uma redução da necessidade de investimentos em infraestrutura e serviços básicos, tratados por Dwyer e Kim (2003) como recursos de apoio aos recursos criados e aos recursos inatos, e um aumento da necessidade de investimentos que

qualifiquem os produtos e o destino turístico, tais como: capacitação e qualificação de mão-de-obra, ações de marketing e divulgação e gestão do destino.

Capacitação e qualificação para a prestação de serviços também são compreendidos como recursos de suporte aos atrativos nos modelos de Crouch e Ritchie (1999) e Dwyer e Kim (2003). A exceção de Curitiba, que teve 37,9% dos recursos aportados nessa categoria, os demais destinos competitivamente mais avançados receberam investimentos em torno de 10% do volume total nessa categoria. As capitais possuem uma maior oferta de cursos de qualificação profissional pela existência de uma maior quantidade de instituições e centros de formação técnica, o que poderia tornar menos intensiva a necessidade de investimentos públicos para a capacitação e qualificação da mão de obra. Heath (2003) destaca o turismo como ferramenta para inclusão social para a população menos favorecida. Nesse sentido, os investimentos em qualificação e capacitação profissional devem ser entendidos como necessários para o cumprimento da meta fim da competitividade: geração de benefícios sociais e econômicos para a sociedade, especialmente ao tratar de países em desenvolvimento. Embora os modelos de competitividade de destinos turísticos ressaltem a importância da competitividade para o desenvolvimento local, não se verifica o reconhecimento da capacitação e da qualificação como vetores para esse desenvolvimento.

Investimentos em marketing e divulgação encontram um peso relativo importante nos quatro destinos com competitividade Adequada (sempre superior a 30%). Especialmente ao verificar Cuiabá, cuja competitividade evoluiu de Satisfatória para Adequada no período, os investimentos em marketing chegaram a 61,08%. Os demais destinos que também receberam investimentos de marketing apresentaram proporções inferiores a 10% do valor total. As atividades de marketing e promoção são entendidas como aspectos centrais da gestão do destino por Crouch e Ritchie (1999) e Dwyer e Kim (2003) e se relacionam com a atratividade dos destinos turísticos no mercado. Embora os investimentos estejam mais associados às ações de promoção do que à prospecção de mercados, eles se encontram mais presentes em destinos desenvolvidos.

Apesar de o destino com maior investimento proporcional em gestão ser Macapá, os quatro destinos com competitividade Adequada também receberam recursos para a gestão turística. A dimensão de gestão do destino em Dwyer e Kim (2003), assim como em Crouch e Ritchie (1999), Heath (2003) e nos demais modelos de competitividade recebe atenção especial por tratar de aspectos tais como: a cooperação, o relacionamento entre *stakeholders* envolvidos ou influenciados pelo desenvolvimento da atividade turística, a coordenação entre as diferentes atividades econômicas, a formação de uma visão de futuro conjunta para o destino, além de seu planejamento, monitoramento e avaliação de seu desenvolvimento, da formalização de canais de comunicação e da organização do turismo nos destinos. Crouch e Ritchie (1999) destacam as atividades de gestão do destino como necessárias para o aprimoramento da atratividade dos recursos centrais e atrativos do destino, o fortalecimento e a qualificação os fatores de suporte e principalmente para a adaptabilidade do destino para as oportunidades e ameaças do ambiente. A presença desses investimentos em destinos mais desenvolvidos justifica-se, portanto, pela maior complexidade

relacionada à sua gestão, bem como pela necessidade de constante aprimoramento para a manutenção de sua competitividade.

Não obstante ao achado já descrito, investimentos em roteirização e segmentação foram observados somente em destinos turísticos classificados na categoria Adequado. Esses investimentos relacionam-se aos estudos e pesquisas sobre o aproveitamento turístico de novos segmentos, assim como a proposição de roteiros turísticos integrados que poderiam agregar valor aos produtos e atrativos já explorados. Os investimentos em roteiros e segmentos podem evidenciar, portanto, a necessidade de diversificação de produtos e atrativos para a evolução de destinos turísticos em estágios mais avançados de desenvolvimento de sua competitividade. Nota-se que essa discussão não encontra-se presente em Dwyer e Kim (2003) tampouco em Ritchie e Crouch (2010).

Considerando os resultados das análises dos investimentos em destinos eficientes, pode-se argumentar que quanto mais competitivo o destino turístico maior a necessidade de investimentos em diversas áreas temáticas, o que reforça o aspecto multidimensional da competitividade. Quanto mais desenvolvidos os destinos, menor a proporção de investimentos necessários recursos de suporte (infraestrutura e serviços básicos e capacitação e qualificação) e maior a proporção de investimentos em ações e atividades para estruturação e diversificação de produtos e atrativos, gestão do destino e posicionamento de mercado. Destinos turísticos em formação recebem mais investimentos em infraestrutura e em recursos de suporte. Conforme ressaltado, esses investimentos configuram-se como necessários para o estabelecimento das bases para o desenvolvimento do turismo. Ritchie e Crouch (2010) destacam que a infraestrutura geral do destino é um dos principais fatores de suporte para a competitividade de um destino.

Em destinos cuja competitividade encontra-se desenvolvida, entretanto, são necessários investimentos complementares para o desenvolvimento de atrativos e de produtos turísticos, bem como a implementação de ações de promoção e marketing de forma a posicionar os destinos no mercado e efetivamente atrair a demanda turística. Os resultados evidenciam ainda que, em estágios mais avançados, há a necessidade de diversificação através da criação de novos roteiros e exploração de novos segmentos turísticos que permitam ao destino a manutenção e o desenvolvimento de sua competitividade. Embora pouco tenha sido produzido sobre o tema, pode-se argumentar que os investimentos determinantes para o da competitividade sejam diferentes conforme o estágio de desenvolvimento dos destinos turísticos, o que estaria de acordo com a perspectiva apresentada por Wilde e Cox (2008) e por Hassan (2000) ao afirmarem que os fatores determinantes para a competitividade devem variar de acordo com o estágio de desenvolvimento ou com o posicionamento do destino em seu ciclo de vida.

Conclusão

Essa pesquisa objetivou analisar os investimentos federais em turismo como indutores do incremento da competitividade de destinos turísticos. Para tanto foram estudados os 65 destinos turísticos selecionados pelo MTur em termos dos investimentos aportados pelo próprio Ministério

entre 2007 e 2009 e da variação da competitividade desses destinos, mensurada a partir do Modelo Brasileiro (Ministério do Turismo, 2008; 2010). Os investimentos realizados pelo MTur não apresentaram significância estatística para a variação positiva da competitividade dos destinos turísticos estudados. Pode-se concluir, assim, que a atuação do Ministério em termos de investimentos para o desenvolvimento da competitividade, objetivado pelo Ministério (Ministério do Turismo, 2007), dos destinos turísticos estudados não se mostrou efetiva. Destaque-se ainda a ocorrência de efeito oposto, uma vez que se observa a relação inversamente proporcional entre os investimentos aportados em infraestrutura e a variação do Fator Turismo.

Os resultados da análise DEA identificaram treze destinos turísticos eficientes a partir dos quais se buscou verificar os padrões de investimentos recebidos e os respectivos efeitos em termos de melhorias na competitividade. Os resultados demonstraram que a relação entre investimentos e competitividade não é orientada pelo volume de recursos aportados, mas pela orientação estratégica de sua aplicação. Mais do que um grande volume de recursos, o desenvolvimento da competitividade está relacionado ao atendimento das necessidades do destino turístico em termos de seu estágio de desenvolvimento. O que a literatura assinala como uma relação direta entre investimento e competitividade, de fato sofre uma ponderação em função do estágio de desenvolvimento do destino. Depreende-se, assim, que os investimentos aportados pelo Ministério do Turismo deveriam ser orientados para o atendimento das necessidades dos destinos de acordo com seus respectivos estágios de desenvolvimento.

Outro aspecto evidenciado nos resultados é a necessidade de investimentos em dimensões múltiplas para o desenvolvimento da competitividade. Destinos turísticos menos desenvolvidos aparentam necessitar de mais recursos para o desenvolvimento de seus recursos de suporte que possibilitarão o desenvolvimento sustentável da atividade turística, enquanto destinos mais avançados necessitariam menos de recursos em infraestrutura e mais recursos relacionados à gestão do destino, ao posicionamento estratégico no mercado e à diversificação da oferta turística. Esses resultados corroboram as perspectivas de que a competitividade de modo geral e a de destinos turísticos em específico é multidimensional e sistêmica (Esser *et al.*, 1994; Crouch & Ritchie, 1999; Dwyer & Kim, 2003).

Entre as principais limitações do presente estudo pode-se citar o curto intervalo de tempo entre os fenômenos estudados. No caso dos investimentos o prazo considerado pode ser insuficiente para que os recursos aportados tenham sido efetivamente aplicados, especialmente no caso de obras de infraestrutura. Ainda assim, os achados podem ser compreendidos como resultados de médio prazo dos investimentos sobre a competitividade. O estudo não considerou os investimentos realizados pelo próprio destino, ou por outras fontes de investimentos públicos ou privados. Em que pesem as informações sobre investimentos estarem restritas às aplicações do MTur em um triênio e que possivelmente outros investimentos possam ter efeitos diretos e indiretos no desenvolvimento da competitividade, argumenta-se que, por se tratar de um objetivo explícito das políticas do Ministério, era de se esperar que tais investimentos tivessem ao menos um resultado significativo

para o desenvolvimento da competitividade dos destinos turísticos, ainda que com pouca variância explicada. O presente estudo não considera a atuação do MTur enquanto articulador de políticas junto aos órgãos públicos e privados nos destinos, o que também poderia ter efeitos positivos para a competitividade sem, no entanto, haver aplicação de recursos.

Referências

- Angulo Meza, L., Biondi Neto, L., S. Mello, J.C.C.B.; Gomes, E.G. (2003). SIAD - Sistema Integrado de Apoio à Decisão. Resumos da I Reunião Regional da Sociedade Brasileira de Pesquisa Operacional no Rio de Janeiro, Junho, Niterói-RJ.
- Barbosa, L. G. M.; Oliveira, C. T. F.; Rezende, C. (2010) Competitiveness of tourist destinations: The study of 65 key destinations for the development of regional tourism. *Revista de Administração Pública – RAP – Rio de Janeiro*, 44(5), p. 1067-1095.
- Castrillón, I. D.; Canto, A. G.; Cantorna, A. S.; Cerradello, L. B. (2011). Análisis de los principales Modelos Explicativos de la Competitividad de los Destinos Turísticos en el Marco de la Sostenibilidad. *Revista Cultura y Turismo*, ano 05, nº 02.
- Costa, H. A.; Hoffmann, V. E. (2006) Competitividade de destinações turísticas: elementos e indicadores aplicados no estudo da administração turística de Balneário Camboriú – SC – Brasil. *Turismo em Análise*, v.17, n. 2, p. 113-134.
- Crouch, G. I.; Ritchie, J. R. B. (1999) Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity. *Journal of Business Research*, vol. 44, n. 3, p. 137–152.
- Crouch, G. I. (2011) Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes. *Journal of Travel Research*, 50(1) 27 –45, SAGE Publications.
- Dwyer, I.; Kim, c. (2003) Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Current Issues in Tourism*, v.6, n.5.
- Enright, M.J. ; Newton, J. (2004) Tourism destination competitiveness: a quantitative approach. *Tourism Management*, 25, p. 777-788.
- Esser, K.; Hillebrand, W.; Messner, D.; Meyer-Stamer, J. (1996) Competitividad Sistémica: Nuevo Desafío a las Empresas y a la Política. *Revista de la Cepal*, n. 59, p. 39-52.
- Firmino, M. B. (2008) A oferta das empresas e a competitividade dos destinos turísticos. *Economia Global e Gestão*, v.13, nº1, Lisboa.
- Fórum Econômico Mundial (2011). *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2011*. Geneva, Suíça.
- González, M. B.; Ruiz, D. F. (2006) La Competitividad Internacional de los Destinos Turísticos: del enfoque Macroeconómico al enfoque Estratégico. *Cuadernos de Turismo*, nº 17, p. 7-24, Universidad de Murcia.
- Gooroochurn, N.; Sugiyarto, N. (2004) Measuring Competitiveness in the travel and tourism industry. Discussion Paper – TTRI. Nottingham University Business School, Nottingham. University of Nottingham.
- Hassan, S. S. (2000) Determinants of Market Competitiveness in an Environmentally Sustainable Tourism Industry. *Journal of Travel Research*, Vol. 38, p. 239-245.
- Heath, E. (2003) Towards a Model to Enhance Destination Competitiveness: A Southern African Perspective. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 10(2), p. 124-141.

X SEMINÁRIO ANPTUR 2013

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
15 a 18 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Lopes, A.L.A. (2012) Estratégias de Internacionalização Subjacentes ao Desempenho de Bancos Estrangeiros em Mercados Latinoamericanos. Brasília – DF. Dissertação (Mestrado em Administração), Programa de Pós-graduação em Administração, Universidade de Brasília – UnB.

Mazaro, R.M. (2007) Factores determinantes de competitividad para destinos turísticos en el marco de la sostenibilidad. Observatório de Inovação do Turismo, Volume II, Número 1.

_____ (2007b). La Sustentable Levedad del Visitar: modelo de evaluación de competitividad y sostenibilidad estratégica de destinos turísticos. Turismo - Visão e Ação, vol. 9 - n.3, p. 325-339.

Mazaro, R.M.; Varzin, G. (2008) Modelos de Competitividad para Destinos Turísticos en el Marco de la Sostenibilidad. Revista de Administração Contemporânea - RAC, Curitiba, v. 12, n. 3, p. 789-809.

Mello, J. C. C. B. S.; Meza, L. A.; Gomes, E. G.; Biondi Neto, L. (2005). Curso de Análise Envoltória de Dados. XXXVII Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, Gramado – RS.

Ministério do Turismo (2007). Plano Nacional de Turismo 2007-2010. Brasília – DF.

Ministério do Turismo; SEBRAE; FGV (2008). Estudo de Competitividad dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional – Relatório Brasil. Brasília – DF.

_____ (2010). Estudo de Competitividad dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional – Relatório Brasil. Brasília – DF.

Peña, C. R. (2008). Um Modelo de Avaliação da Eficiência da Administração Pública através do Método Análise Envoltória de Dados (DEA). Revista de Administração Contemporânea - RAC, Curitiba, v. 12, n. 1, p. 83-106.

Ritchie, J.R.B.; Crouch, G. I. (2010) A Model of Destination Competitiveness/ Sustainability: Brazilian perspectives. Revista de Administração Pública – RAP, Rio de Janeiro, 44(5), p. 1049-66.

Rivero, M.S.; Caldera, M.A.F. (2004). La Competitividad de los Destinos Turísticos: un Análisis Cuantitativo Mediante Modelos Logísticos. Aplicación a los Municipios Extremeños. I Jornadas de Economía del Turismo. Palma de Mallorca, pp. 1-21.

Rodrigues, L.; Carrasqueira, H. (2011). Análisis del Desempeño Competitivo de los Destinos Turísticos Balnearios – el caso de Algarbe versus el Sur de Espana. Estudios y Perspectivas en Turismo, vol. 20, p. 855 – 875.

Taberner, J. G. (2007). Propuesta de dos Índices para la Medición de la Competitividad de los Destinos de sol y playa del Mediterráneo. Revista de Análisis Turístico, nº 4, pp. 50-67.

Wilde, S. J.; Cox, C. (2008). Linking destination competitiveness and destination development: findings from a mature Australian tourism destination. Proceedings of the Travel and Tourism Research Association (TTRA) European Chapter Conference, Helsinki, pp. 467-478.