

**Proposta metodológica de avaliação qualitativa de corredores turísticos:
Considerações sobre o trecho da BR 343 entre Teresina e o Parque Nacional de Sete
Cidades, Piauí**

Ricardo Gomes Ramos¹

Wilza Gomes Reis Lopes²

Resumo

No Piauí, a ligação entre Teresina e Parnaíba, cidade localizada no litoral do estado, é feita pela BR 343, considerada um corredor turístico por estar entre centros turísticos, já que ambas fazem parte do Programa dos 65 Destinos Indutores do Turismo, do Ministério do Turismo. O presente trabalho propõe um método de avaliação de corredores turísticos, apresentando os resultados obtidos na pesquisa realizada entre Teresina e o Parque Nacional de Sete Cidades, distante cerca de 200 quilômetros, tanto da capital piauiense como do litoral do estado. Piripiri, a cidade onde o Parque Nacional de Sete Cidades se localiza, integra um roteiro regional denominado Serras Nordeste, juntamente com Piracuruca e Pedro II, no Piauí e Viçosa, Tianguá e Ubajara, no Ceará. Os resultados apresentados colaboram para o entendimento do espaço turístico piauiense contemporâneo numa perspectiva de regionalização e a importância na divisão do espaço turístico para o compartilhamento de atrativos e equipamentos na ótica turístico-regional e a geração de oportunidades de emprego e renda.

Palavras-chave: Regionalização. Corredor turístico. Piauí.

Introdução

Turismo remete-se à mobilidade. É o deslocamento realizado por tempo determinado em busca de elementos, normalmente, não presentes no cotidiano dos turistas. Logo, para uma construção teórica do turismo, torna-se indissolúvel a idéia de uso de um meio de transporte, classificado de acordo com o meio utilizado: o ar, a água ou a terra. Quando feito pelo último, é chamado de transporte terrestre, utilizando estradas que ao interligar cidades, regiões, estados ou mesmo países, tornam-se condição de existência do turismo. (BRASIL, 2004; REJOWSKI, 2005).

¹ Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente – UFPI/TROPEN/PRODEMA – Teresina, PI. E-mail: ricardo0219@hotmail.com

² Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo – UFPI – Campus Ministro Petrônio Portella – Teresina, PI. E-mail: wilzalopes@hotmail.com

No estado do Piauí, os fluxos turísticos locais acontecem, em sua maioria durante o período de férias escolares e festividades, tais como natal e ano novo, em direção ao litoral do estado, sendo a BR 343, coadjuvante de tais fluxos, pois a ligação de Teresina (hoje o único portão de entrada àqueles que chegam ao Piauí por via aérea), ao litoral do estado é feito por essa rodovia. Tanto Teresina como Parnaíba participam do programa dos 65 Destinos Indutores (Ministério do Turismo) e a BR 343, ao promover o deslocamento entre essas cidades é considerada um corredor turístico por permitir a ligação de centros turísticos (BOULLÓN, 2002; BRASIL, 2009).

Dessa forma, o papel dos corredores turísticos no processo de regionalização do turismo é de importância real, demandando identificação e análise dos fatores condicionantes para sua existência e importância como fator de desenvolvimento sustentável para uma região. A construção de um método de análise qualitativa de corredores turísticos, bem como sua aplicação, foi realizada no trecho compreendido entre Teresina e o Parque Nacional de Sete Cidades, no Piauí, entre os meses de setembro de 2010 a março de 2011. Considerações sobre o espaço turístico tido como objeto de estudo são inclusas na proposta metodológica de análise qualitativa de um corredor turístico

Procedimentos Metodológicos

A construção de método de análise qualitativa requer entendimento de metodologias que se assemelhem a esta e, por esse motivo, cita-se a desenvolvida por Ferreras (2010), que propõe a criação de um método de análise da evolução de uma localidade turística, derivando suas opções de elementos analisados com base em bibliografias que tratam do entendimento de Fatores Críticos de Sucesso (FCE), destacando que “para que los FCE sean estrategicamente manejables es imprescindible identificar los indicadores que puedan usarse para sua medición y evaluación” (FERRERAS, 2010, p. 209). Dessa forma, o autor justifica a necessidade em se elencar indicadores que norteiem a avaliação que se pretende realizar.

Pires (2005) ao desenvolver uma metodologia de análise dos indicadores de qualidade visual em um município de Santa Catarina, destaca a necessidade de apontar elementos considerados importantes ou não para sua avaliação. Para isso, propõe sua análise em conformidade a quatro indicadores por ele especificados: diversidade, naturalidade, singularidade e detratores / influência antrópica na paisagem. Para cada um desses

indicadores, o autor apresenta uma subdivisão de classificação, em conformidade a exigências estipuladas para cada um desses padrões.

Sobre padrões de avaliação, Magalhães (2001) apud Almeida (2006), elaborou a Tabela de Composição da Matriz de Avaliação do Projeto Pólos de Desenvolvimento de Ecoturismo no Brasil, com seguintes especificações de valor: Inexistente – nota 0 (zero); Comuns – nota 1 (um); Significativos – nota 2 (dois); Excepcionais – nota 3 (três). Tais especificações recebem uma variação de valor em conformidade ao tipo de elemento analisado *versus* justificativa para atribuição de nota dos itens considerados mais importantes, lembrando que:

[...] as notas atribuídas, que variam entre + 5 e - 5, baseiam-se em um estudo de caso e indicam a situação real de cada fator considerado, seguida da justificativa de tal pontuação, e a situação potencial, que poderá ser alcançada com a implementação de tais ações, notando que a atribuição de valores torna-se indispensável a uma avaliação qualitativa de determinada região turística (ALMEIDA, 2006, p. 51).

Destaca-se que, diferente do conjunto das ciências, o turismo enquadra-se num processo de discussão epistêmica, caracterizado pelo considerável volume de estudos empíricos, baseados na literatura existente, tratando, principalmente de modelos que visam avaliar ou compreender determinada ação relacionada à geografia do turismo (CASTROGIOVANNI, 1998; MOESCH, 2002). Por esse motivo, a construção de modelos de avaliação no turismo, muitas vezes não possuem referências suficientes, devendo o pesquisador adequar seu modelo aos já experimentados (DENCKER, 1998).

A necessidade de se construir um modelo para avaliação de corredores turísticos, demandou levantamento de diferentes modelos de inventário turístico, a fim de se conhecer a frequência de elementos citados, divididos em atrativos e infra estrutura, tanto básica como turística. Dos inventários analisados, destaque para o desenvolvido pelo Ministério do Turismo, em decorrência da implantação do programa de Regionalização do Turismo, em 2004 e o desenvolvido por Bissoli (1999), pelo detalhamento de informações e a capacidade do avaliador categorizar, em pontos, a situação do atrativo, equipamento ou recurso analisado. Os elementos citados em ambos documentos dividem-se em 8 grupos:

* **A - Infra-estrutura básica** – acesso, serviços de saúde e segurança sinalização não turística, etc.;

- * **B - Infra-estrutura turística** – Equipamentos turísticos (hotéis, restaurantes, empresas turísticas), sinalização, serviço de informações turísticas, etc.;
- * **C - Facilidades / amenidades** – serviços que não compõem a função de empresas turísticas, tampouco infraestrutura básica municipal, mas que venham a ser utilizadas por turistas, como oficinas, internet, veterinárias e outros;
- * **D - Elementos da natureza** – recursos e atrativos com vocação para o turismo em áreas naturais, como rios, praias, parques naturais, etc.;
- * **E - Elementos histórico-culturais** – recursos e atrativos com vocação para o turismo de cunho histórico e cultural, como museus, galerias, arquitetura, artesanato, manifestações artísticas, etc.;
- * **F - Elementos de fé e misticismo** – recursos e atrativos com vocação para o turismo religioso, igrejas e santuários, comunidades religiosas, manifestações de fé, grutas, imagens, etc.;
- * **G - Lazer e entretenimento** – elementos pertencentes ao hall de entretenimento de uma localidade, como parques, shopping centers, parques temáticos, etc.;
- * **H - Outros** – elementos que, mesmo não considerados físicos fazem parte da composição da experiência turística como a avaliação de determinada paisagem, mercados públicos, ambulantes, etc.;

O quadro 01 demonstra as características desejáveis na análise de determinado elemento, categorizado em um dos 8 grupos:

Quadro 01 – Características desejáveis de atrativos, equipamentos e demais serviços.

ELEMENTO ANALISADO	CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS
Banco	Variedade de bandeiras; Segurança; Serviço 24 horas.
Banheiro	Limpeza; Acesso.
Posto avançado de saúde	Acesso; Vínculo a sinalização.
Qualidade de asfalto	Uniformidade do asfalto; Visibilidade; Sinalizadores / faixas / acostamento.
Sinalização não turística	Frequência; Qualidade / manutenção.
Telefone Público	Funcionamento; Frequência.
Agência de Turismo	Localização; Variedade de serviços; Opções de receptivo; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Meio de Hospedagem: Albergue da Juventude; Camping; Hotel; Motel; e Pousada	Localização; Preço; Limpeza; Amenidades; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Alimentação: Comida típica; Lanchonete; Panificadora; Ponto de alimentação;	Variedade; Preço; Acesso; Limpeza; Pagamento com cartões de crédito / débito.

Churrascaria e Restaurante.	
Informação turística	Acesso / funcionamento; Variedade.
Locadora de Automóvel	Horário de funcionamento; Variedade de produtos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Rodoviária / Aeroporto	Localização; Vinculo a sinalização.
Sinalização turística	Frequência; Qualidade / manutenção
Canil / Pet shop	Horário de atendimento; Localização; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Guincho	Localização; Preço; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Oficina / borracharia	Localização; Preço; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Posto de gasolina	Localização; Serviços complementares; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Cinema / teatro	Programação; Acesso; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Correio	Localização
Farmácia	Localização; Sinalização; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Fraldário	Localização; Limpeza
Frutaria / verduraria	Limpeza; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Loja de conveniência	Localização; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Lan house / WIFI zone	Qualidade de sinal; Qualidade de velocidade de conexão.
Loja de conveniência	Localização; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Panificadora	Localização; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Ponto de alimentação	Localização; Limpeza; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Revistaria	Localização; Variedade; Existência de mapas / guias turísticos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Sorveteria	Preço; Limpeza; Variedade de produtos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Supermercado	Localização; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Tabacaria	Variedade de produtos; Limpeza / atendimento; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Recursos Aquáticos: Cachoeira; Praia; e Rio	Sinalização; Beleza cênica / paisagística; Segurança / salva vidas Serviços.
Parque Nacional / Estadual	Beleza cênica / paisagística; Serviços de guia de turismo; Segurança; Serviços.
Monumento histórico	Localização; Conservação; Informação.
Museu / Espaço de arte	Localização; Conservação; Informação; Variedade / relevância de acervo.
Igreja / Centro Ecumênico	Localização; Conservação; Informação.
Espaço de lazer / Playground	Localização; Conservação; Informação.
Pesque e pague	Informação; Preço; Amenidades; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Shopping Center	Localização; Variedade; Informação.

Parque Temático	Localização; Preço; Informação.
Beleza cênica	Estacionamento; Ponto de observação; Segurança Sinalização indicativa.
Comercialização de artesanato / souvenir	Estacionamento; Segurança Sinalização indicativa; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Ponto de parada / descanso	Localização; Informação; Beleza cênica / paisagística.

Fonte: Brasil (2004); Soifer (2005) adaptado pelo autor.

Os padrões observados no quadro 01 determinarão a variação de pontos a se atribuir a cada um dos elementos observados, com base nas considerações de Magalhães (2001) apud Almeida (2006, p. 51), na construção da tabela de composição da matriz do projeto pólos de desenvolvimento do ecoturismo no Brasil que, ao definir a pontuação dos elementos analisados, apresenta *score* para uma situação real (atual) e uma situação futura (potencial), que será atingida em conformidade as intervenções e investimento nas localidades em que o modelo é aplicado. No caso da presente pesquisa, os valores sugeridos tomarão como base a variação entre fraco e excelente, em conformidade às características desejáveis cuja variação e justificativa é apresentada no quadro 02:

Quadro 02 – Variação de valores para análise segmentada do corredor turístico BR 343 – Teresina – litoral do Piauí.

PONTUAÇÃO/ GRUPO	FRACA	REGULAR	BOA	EXLENTE	JUSTIFICATIVA DE VALORAÇÃO
A	- 1	0	+ 1	+ 2	Obrigação do setor público em providenciar
B	0	+ 1	+ 2	+ 3	Capacidade de qualifica�o do turismo no âmbito regional
C	- 2	0	+ 2	+ 3	Capacidade empreendedora
D	- 2	- 1	+ 3	+ 4	Boa parte do corredor estar inserido em meio não urbano
E	- 1	0	+ 1	+ 2	Incapacidade de gestão do patrim�nio
F	0	0	+ 2	+ 3	Oferta muito específica
G	0	+ 2	+ 4	+ 8	Capacidade empreendedora
H	- 1	0	+ 2	+ 3	Elemento muito subjetivo

Fonte: Magalhães (2001) apud Almeida (2006) adaptado pelo autor

Dessa forma a pesquisa qualitativa constará do registro e avalia o dos elementos levando em considera o os padrões observados no quadro 01, utilizando a pontua o do quadro 02 como forma de mensurar a situa o atual (diagnóstico) dos mesmos, já que Ferreras (2010) Lemos (2005), Magalhães (2001) e Pires (2005) reforçam a necessidade de

padrões desejáveis para uma análise quantitativa no turismo. Uma vez conhecidos os resultados parciais por cada um dos trechos existentes ao longo do trecho da BR 343, afirma-se que a classificação do corredor turístico ao longo do percurso é composto por:

$$PC = \frac{\sum PCT}{NT}$$

Onde:

PC – Pontuação do corredor turístico

PCT – Pontuação do corredor turístico compreendido entre 02 municípios

NT – Número de trechos existentes no corredor turístico total

Em conformidade aos valores apresentados no quadro 02, estes deverá atender uma variação compreendida entre (-) 7 a (+) 28 ou mais, cuja classificação variará de: fraco (-7 a +2) ; bom (+2 a +17) ; muito bom (+17 a +28); excelente (+28 ou mais). No processo de desenvolvimento do método de avaliação de corredores turísticos considerou-se a possibilidade em verificar, junto a uma amostra caracterizada pelo costume de deslocamento por via terrestre, a extração dos elementos pertencentes ao quadro 01 pelo método conhecido como escala de Lickert (BRANDALISE, 2005). Esse método consiste na atribuição de valores em conformidade ao concordar ou discordar de determinada afirmação.

Os 50 elementos presentes no quadro 01 foram dispostos em um formulário onde o entrevistado deveria considerar maior ou menor importância (cuja escala variou de 6 a 1, respectivamente) no uso ou existência de tais serviços, enquanto motorista / viajante em determinado trecho. Após tabulação, todo elemento com score igual ou superior a mediana seria usado na análise qualitativa da referida pesquisa.

Sobre a caracterização do espaço turístico (BOULLÓN, 2002) o quadro 03 demonstra as considerações sobre a região em análise.

Quadro 03 – Caracterização da Zona turística compreendida entre Teresina e o P. N. de Sete Cidades.

MUNICÍPIO	CARACTERIZAÇÃO	ATRATIVOS E RECURSOS	JUSTIFICATIVA
Teresina	Centro de estada Centro de distribuição	Parques ambientais (Floresta Fóssil; Zoobotânico; e Encontro dos Rios); Poti Velho; gastronomia (cajuína)	Rede hoteleira fundamentada; Estrutura aeroportuária.
Altos	Centro de Excursão	Flona Palmares	Potencial para turismo em áreas naturais

Campo Maior	Centro de Excursão Centro de Escala	Serra de Santo Antônio; açude Grande; Carne de sol; Museu de Zé Didor; Matriz de Santo Antônio; Memorial Batalha do Jenipapo	Potencial para turismo gastronômico turismo histórico-cultural turismo em áreas naturais Entroncamento PI 115
Piripiri	Centro de Escala Centro de Estada	Açude Caldeirão (banho, mergulho e esportes náuticos); Parque Nacional de Sete Cidades; Parque Municipal Cachoeira da Conceição; Museu de Perypery.	Entroncamento BR 343/222; BR 343/402; Parque Nacional de Sete Cidades; Estrutura hoteleira considerável; Participante do Serras Nordeste (PI / CE).

Fonte: Moreira e Mavignier (2007); Boullón (2002) adaptado pelo autor

Análise e discussão dos resultados

Em setembro de 2010 foi realizada avaliação do trecho entre Teresina e o Parque Nacional de Sete Cidades, considerando para análise os elementos com score igual ou superior a mediana referente a pesquisa quantitativa. Nessa perspectiva, elementos como a Floresta Nacional de Palmares (em Altos), o Parque Nacional de Sete Cidades (em Piripiri), locais com relevância cênica e comercialização de artesanato, seriam excluídos da análise qualitativa. Por esse motivo, a fase quantitativa da pesquisa foi desconsiderada, a fim de se catalogar todos os elementos que se fazem presentes ao longo da BR 343 vislumbrado no quadro 01 e classificado no 02. A pontuação do corredor turístico é apresentada no quadro 04.

Quadro 04 – Pontuação do corredor turístico compreendido entre Teresina e o Parque Nacional de Sete Cidades. Fonte: Pesquisa Direta (2010).

TRECHO	OCORRÊNCIAS POR GRUPO								PONTUAÇÃO
	A	B	C	D	E	F	G	H	
Teresina – Altos	+3	+18	+4	-1	-1	0	*	-2	+ 21
Altos – Campo Maior	+1	+6	0	-1	0	*	*	-2	+ 4
Campo Maior – Cocal de Telha	+1	+4	0	*	0	*	*	-3	+2
Cocal de Telha – Capitão de Campos	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Capitão de Campos – Piripiri	+2	+3	+3	*	0	0	*	*	+8
MÉDIA									+7

* não houve ocorrência de elementos.

De acordo com a pontuação proposta nessa metodologia, a média do trecho referente a Teresina e o Parque Nacional de Sete Cidades (em Piripiri), é de + 7, portanto, classificado

como bom. A existência de serviços e elementos para uso turístico presentes ao longo da BR 343 diminuem na medida em que se distanciam da capital. O apelo cênico em diferentes pontos da rodovia, bem como os pontos de comercialização de artefatos manufaturados (cestos, panelas) e pequenas produções, tais como mel e frutas (caju e manga), possuem pouca impactação quanto à decisão de parada e compra por parte dos usuários da rodovia, sugerindo o estímulo as famílias na organização de cooperativa ou associação, para qualificar sua produção bruta, com posterior melhoramento de tais insumos, na produção de geléias, compotas, bebidas e outros que possam, não apenas agregar valor ao produto, mas inclusive torná-lo apto ao consumo e fazendo parte da experiência do turista que circula por essa região, pois como destacam Carvalho e Guzmán (2011, p. 455):

La planificación turística debe promover la articulación integrada, el protagonismo comunitario, el fortalecimiento de la identidad, la valoración del lugar y su capitalización por medio del turismo teniendo como premisas fundamentales la protección de los ambientes naturales y culturales, La calidad de los productos y servicios y la validez de la experiencia turística local.

Telles, Gândara, Fontoura e Sperb (2011, p. 271) observam que:

Las oportunidades de proyección económica que el turismo representa han dejado marcas en diversos destinos turísticos, principalmente en aquellos que cuentan con recursos paisajísticos en El propio lugar y en sus alrededores. Partiendo de esta realidad en la planificación y la gestión, prácticas superpuestas en el proceso turístico, se torna esencial que exista legitimidad de los grupos sociales de interés; y no se puede dejar de lado el contexto territorial.

A existência de espaços sub-utilizados pelo turismo, tal como o Memorial do Jenipapo, localizado a 11,8 quilômetros do centro urbano de Campo Maior, se gerido de forma colaborativa ao turismo na região, pode inicialmente, receber os insumos produzidos pelos pequenos produtores existentes ao longo da rodovia, especialmente os localizados entre Teresina e o memorial propriamente dito, além da agregação de uma política cultural ao local, no intuito de se expor a batalha enquanto evento histórico, servindo de subsídio para visitas de caráter pedagógico e de aprendizado, por escolas e alunos da região, assim como para fins de lazer e contemplação, como sugere a própria segmentação do turismo de caráter histórico-cultural. Sobre o uso de recursos culturais para o turismo, Dias (2006, p. 180), destaca que:

A valorização das coisas locais, em contraposição à globalização da economia e da comunicação, reveste de importância a manutenção de identidades específicas, que garantam às pessoas a referência do seu lugar. O passado e suas referências no território, as manifestações culturais tradicionais, repassadas de geração em geração, as formas de fazer – objetos, alimentos, festas – voltam, na virada do milênio, a ser valorizados.

Em relação aos empreendimentos localizados ao longo da rodovia, especialmente os que ofertam serviços de alimentação e hospedagem, apesar de sua usabilidade freqüente por locais e viajantes, destaca-se que esses podem estar inseridos em material específico a se criar sobre a rodovia, como um mapa ou guia turístico local, incluindo-se aí outros estabelecimentos, tais como postos de gasolina, oficinas mecânicas, postos de saúde e outros considerados passíveis de uso por turistas, mediante política de fiscalização e capacitação de tais empreendimentos, vinculados a um selo ou logomarca, como forma de garantir ao usuário a opção de escolha de um estabelecimento devidamente fiscalizado, subentendendo a relevância e garantia de bom atendimento, já que:

Considerando que el producto turístico abarca una serie de elementos necesarios para La atención de las expectativas de consumo de los visitantes (atractivos, accesibilidad, equipamientos y servicios) al apropiarse de los territorios, la actividad turística se convierte en uno de los principales agentes intervinientes de la dinámica de las relaciones sociales previamente establecidas, engendrando un proceso dialéctico de producción de nuevas territorialidades. (CARVALHO; GUSMÁN, 2011, p. 442)

Outra ação de relevância considerável no melhoramento da comunicação turística com o usuário da BR 343 é a busca pelo aumento da sinalização turística, especialmente no que trata de direcionamento a localidades com considerável potencial e organização para o turismo em municípios próximos, porém não entrecortados por essa rodovia, como Castelo do Piauí e Pedro II ou recursos como a Cachoeira do Urubu (em Esperantina), Açude do Caldeirão (em Piripiri) e outros que possam vir a ser utilizados como complementares a experiência turística na região. Em relação aos atrativos de caráter natural, cita-se o potencial tanto da FLONA Palmares, localizada a 15,9 quilômetros de Teresina, apresentando interessante potencial para a prática do ecoturismo e do Parque Nacional de Sete Cidades que, a visita, apesar de guiada, não garante a proteção do patrimônio em sua totalidade pela distância da guarita de entrada ao centro de recepção de visitantes, de aproximadamente cinco quilômetros, sem a devida fiscalização ou acompanhamento de um guia de turismo ou condutor cadastrado, dando acesso a áreas do parque sem o devido acompanhamento.

A adoção de políticas que visem a educação ambiental é outra necessidade apontada, pois Rodriguez e Silva (2009, p. 185) afirmam que a idéia da educação ambiental “consiste em articular a sustentabilidade ambiental com os princípios do comportamento, da mentalidade e do pensamento”, lembrando que a educação ambiental, deverá ser levada em

consideração em toda intervenção turística. Sugere-se ainda uma educação para o turismo, buscando otimizar a sistemática de prestação de informações turísticas dessa região, mediante capacitação de frentistas, mecânicos ou ainda policiais rodoviários, significando que estes não serão vetores diretos de repasse de informação, mas na eminência de receber turistas em busca de informação, deverão estar aptos para tal, especialmente no que se trata a acesso, oferta e possibilidades de visitação nos municípios ao longo da BR 343.

Considerações Finais

A realização da presente pesquisa constatou que o patrimônio turístico existente na área de estudo possui forte apelo as segmentações cultura e áreas naturais. Sua oferta, contudo, encontra-se bastante desarticulada, sequer configurada em produto, mesmo nos municípios participantes do Serras Nordeste. Levando em consideração a realidade turística de Teresina, que hoje comporta-se como um centro de estada e distribuição de fluxos, nota-se a relevância da regionalização do turismo para melhor aproveitamento da demanda real que utiliza o espaço piauiense para fins turísticos.

Logo, a regionalização é uma importante maneira de se promover a leitura do espaço turístico piauiense, a fim de agregar recursos, atrativos e equipamentos compartilhados, fazendo com que um grupo de municípios geograficamente próximos possam usufruir dos benefícios advindos pelo turismo. Para tal, é imprescindível a inclusão da sustentabilidade no processo de desenvolvimento e fortalecimento do turismo na região, a fim de se promover, inclusão da comunidade autóctone bem como mecanismos que venham a proteger ou salvaguardar o patrimônio existente na região, já que a regionalização visa promover o destino de forma a atender as especificidades da demanda consumidora. . Portanto, inegável a existência de um plano de marketing que foque a organização e a oferta da região, tomando como base o princípio da regionalização, com conseqüente foco ao corredor turístico da BR 343 entre Teresina e o litoral do Piauí.

Referências

ALMEIDA, M. V. **Matriz de avaliação do potencial turístico de localidades receptoras.** Tese, 164f. (Doutorado em Comunicação e Artes) Universidade de São Paulo, 2006.

BOULLÓN. R. **Planejamento do Espaço Turístico.** São Paulo: EDUSC, 2002.

BRANDALISE, L. T. **Modelos de Percepção e Comportamento**: uma revisão. Londrina: UNOPAR, 2005.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria de Políticas de Turismo. **Programa de qualificação à distância para o desenvolvimento do turismo**: formação de gestores das políticas públicas do turismo. Florianópolis: SEAD/FAPEU/UFSC, 2009.

_____. Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil / Ministério do Turismo. Brasília, 2004.

BISSOLI, M. A. M. A. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação**. São Paulo: Futura, 1999.

CARVALHO, K. D.; GUZMÁN, S. J. M.; El turismo en La dinámica territorial. **Estudios y Perspectivas em Turismo**, v. 20, p. 441 – 461, 2011.

CASTROGIOVANNI, A. C. Por que uma geografia do turismo? O caso de Porto Alegre In: GASTAL, S. (Org.) **9 propostas para um saber fazer turístico**. Porto Alegre: Editora dos Autores, 1998.

DIAS, R. **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Saraiva, 2006.

FERRERAS, V.A.A. Factores críticos de êxito y evaluación de La competitividad de destinos turísticos. **Estudios y Perspectivas em Turismo**. v.19, p. 201-220, 2010.

LEMOS, L. **O valor turístico na economia da sustentabilidade**. São Paulo: Aleph, 2005.

MOESCH, M. **A produção do saber turístico**. São Paulo, Contexto, 2002.

MOREIRA, A. M.; MAVIGNER, D. S. **Conhecendo história e geografia do Piauí**. Parnaíba: Gráfica Ferraz, 2007.

PIRES, P. A análise de indicadores da qualidade visual como etapa de caracterização de paisagens turísticas: uma aplicação no distrito sede de Porto Belo - SC. **Turismo: Visão e Ação** v.7, n.3, p. 417 – 426, 2005.

REJOWSKI, M. **Turismo no percurso do tempo**. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2002.

RODRIGUEZ, J. M. M.; SILVA, E. V. **Educação ambiental e desenvolvimento sustentável**: problemática, tendências e desafios. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

SOIFER, J. **Empreender em turismo e ecoturismo**. Rio de Janeiro: QUALITYMARK, 2005.

TELLES, D. H. Q.; GÂNDARA, J. M. G.; FONTOURA, L. M.; SPERB, M. P. Gestion territorial y planificación participativa en La “Ilha do Mel” – Brasil. **Estudios y Perspectivas em Turismo**, v. 20, 2011.