



# thij

Tourism and Hospitality  
International Journal

THIJOURNAL.ISCE.PT

**ISSN: 2183-0800**



Instituto Superior  
de Lisboa e Vale do Tejo



Departamento  
Turismo@ISCE

VOLUME 17 | NÚMERO 1 | SETEMBRO 2021 [28ª. EDIÇÃO]  
VOLUME 17 | NUMBER 1 | SEPTEMBER 2021 [28TH EDITION]  
VOLUMEN 17 | NUMERO 1 | SEPTIEMBRE 2021 [28ª EDICIÓN]

# HISTÓRICO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO LITORAL PIAUIENSE – BRASIL

93

**Simone Cristina Putrick**

Universidade Federal do Delta do Parnaíba

**Solano de Souza Braga**

Universidade Federal do Delta do Parnaíba

**André Riani Costa Perinotto**

Universidade Federal do Delta do Parnaíba | Universidade Estadual do Ceará

Putrick, S. C., Braga, S. de S. & Perinotto, A. R. C. (2021). Histórico das políticas públicas de turismo no Litoral Piauiense – Brasil. *Tourism and Hospitality International Journal*, 17(1), 93-113.

## Resumo

A presente artigo visa contextualizar e analisar a inserção do Piauí no cenário das políticas públicas de turismo implantadas no Brasil desde a criação do Ministério do Turismo em 2002. No Brasil foram impostos esforços para implementar Políticas Públicas com o objetivo de fomentar, incrementar, organizar e divulgar o turismo, por parte dos governos federal, estaduais e municipais de forma sustentável nas diversas regiões brasileiras. O argumento governamental é que o turismo será eficaz na redução das desigualdades regionais e das disparidades sociais, além de assegurar a conservação dos recursos naturais. No presente artigo será analisada a Rota das Emoções que compreende o Parque Nacional de Jericoacoara - Ceará, Delta do Parnaíba - Piauí e Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses - Maranhão. Os métodos perpassam pela análise documental, bibliográfica e empírica nas recentes Políticas Públicas de Turismo do Brasil com uma reflexão sobre o contexto territorial geográfica perante a extensão dos serviços que o turismo abrange referente ao desenvolvimento sustentável. No artigo apresenta-se a Rota das Emoções, um panorama do turismo no mundo, histórico das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e as considerações finais. Considera-se que o turismo contribui para o desenvolvimento territorial desde que seja planejado, sendo que a Rota das Emoções poderá ser o exemplo de desenvolvimento regional integrado entre os estados do Ceará, Piauí e Maranhão.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento, Políticas públicas, Turismo, Rota das Emoções

## Abstract

In Brazil efforts were made to implement Public Policies with the objective of fomenting, increasing, organizing, and disseminating tourism, by federal, state and municipal governments in a sustainable way in the different Brazilian regions. The government's argument is that tourism will be effective in reducing regional inequalities and social disparities in addition to ensuring the conservation of natural resources. To this end, government actions value the tourism function in Brazilian territory at regional and local scales. It will be analyzed the Route of Emotions that includes the National Park of Jericoacoara - CE, Delta of Parnaíba - PI and National Park of Lençóis Maranhenses - MA. The methods are based on documentary, bibliographical and empirical analysis in the recent Public Tourism Policies of Brazil with a reflection on the geographic territorial contextuality in relation to the extension of the services that tourism covers regarding sustainable development. In the article we present the Route of Emotions, a panorama of tourism in the world, the basic concepts of tourism, historical of the Public Policies of Tourism in Brazil and the final considerations. It is considered that tourism contributes to territorial development if it is planned, and the Emotions Route can be an example of integrated regional development between the states of Ceará, Piauí and Maranhão.

**Keywords:** Development, Public policy, Tourism, Route of emotions

## 1. Introdução

No Brasil e, mais especificamente no estado do Piauí, foram realizados esforços no sentido de implementar Políticas Públicas com o objetivo de fomentar, incrementar, organizar e divulgar o turismo, por parte dos governos federal, estaduais e municipais de forma sustentável nas diversas regiões do Brasil. Outro objetivo previsto pelos Ministérios da Integração Nacional e o do Turismo, o Brasil é a promoção de políticas públicas com o fim de reduzir as desigualdades sociais que pressupõem na ativação das potencialidades e do desenvolvimento em escala local. O argumento governamental é que o turismo será eficaz na redução das desigualdades regionais e as disparidades sociais além de assegurar a conservação dos recursos naturais (Malta, Braga e Barbosa, 2019). Para tanto as ações do governo valorizam a função turística no território brasileiro em escalas regional e local (Silveira, 2002, p. 2).

A estratégia é valorizar a diversidade ambiental, socioeconômica e cultural das regiões brasileiras, transformando-as na base de um desenvolvimento inclusivo regional. O Plano Nacional de Desenvolvimento Regional do Ministério do Turismo e o Plano Nacional do Turismo 2003/2006, com o Plano de Regionalização do Turismo tiveram como foco de ação unir destinos turísticos pelas Rotas apresentadas a cada macrorregião brasileiras; a Rota das Emoções entre o Ceará, Piauí e o Maranhão foi primeira a se desenvolver e que seria referência na aplicação de projetos de desenvolvimento territorial (Putrick, 2019).

A pesquisa encontra justificativa e relevância no fato de o significado progressivamente adquirido pelo turismo na sociedade contemporânea e seu papel na produção, consumo e organização do território, vem justificar o crescente interesse pelo estudo desta atividade desde uma atividade geográfica e com base em diferentes aportes conceituais, segundo os quais é possível seu tratamento científico (Sousa, 2011). Além do que poucos estudos têm se realizado num espaço geográfico litorâneo onde estão inseridas as cidades do Piauí, pertencentes a Rota das Emoções, de interesse ambiental, econômico, turístico e social.

O artigo está estruturado com introdução onde se apresenta o projeto que se pretende realizar, conceitua-se Turismo e tendências de expansão no espaço mundial, a história das Políticas Públicas do Turismo no Brasil com início em 1930 sendo constituído de diversos planos, programas e ações das quais busca-se propelar as atividades turísticas nas diversas regiões do Brasil. Muitos programas definidos na Política Nacional do Turismo, são destinados e incorrem na região nordeste do Brasil. Fazem parte da macrorregião o Estado do Piauí foco do presente artigo, no presente artigo não se esgotam as informações que devem constar em um projeto mais abrangente do qual este artigo constitui.

## 2. Metodologia

Quanto à delimitação geográfica, a área de estudos compreende os municípios de Parnaíba, Luís Correia, Cajueiro da Praia e Ilha Grande, no estado do Piauí, pertencentes à Rota das Emoções. O turismo provoca diversas alterações neste território

da Rota das Emoções que liga o Parque Nacional de Jericoacoara no estado do Ceará, passa pelo Delta do Parnaíba no Piauí até o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, no Maranhão.

Esta territorialidade vem sendo um desafio constante aos estudos da geografia aliada ao turismo que está intrínseco na economia, voltados ao desenvolvimento regional. Especificamente será tratado um elemento que nos parece estrutural nestes fenômenos: o desenvolvimento do território em função da atividade turística. Analisar-se-á o processo de territorialidade na Rota das Emoções no Estado do Piauí e o desenvolvimento regional relacionado à cadeia produtiva do Turismo. A delimitação territorial compreenderá neste estudo os quatro municípios pertencentes à Rota das Emoções do Estado do Piauí.

A abordagem deste estudo propõe uma reflexão sobre os geografia socioambiental e política, sendo conduzida ao estudo e à compreensão do humanismo inerente à atividade turística. Ademais, abrange os conceitos de ações e de subjetividades relacionados a estruturas materiais e imateriais na Rota das Emoções. Quanto a delimitações temporais, escolheram-se os anos de 2004 a 2016, avaliando, além de documentos de monitoramento, projeto, evolução da infraestrutura e paisagem das regiões.

Uma análise documental foi realizada para se chegar ao objetivo do trabalho, assim se entende que em uma pesquisa documental se propõe- a produzir novos conhecimentos, crias novas formas de compreender os fenômenos e dar a conhecer a forma como estes têm sido desenvolvidos (Sá-Silva; Almeida; Guindani, 2009). Além disso, a autenticidade e a confiabilidade do texto: neste elemento, é importante para assegurar-se da qualidade da informação transmitida (Cellard, 2008). Assim, a procedência do documento facilita verificar sua autenticidade.

Deste modo, analisaram-se documentos oficiais que embasam e apresentam as políticas públicas: Plano Nacional do Turismo (2003-2007; 2007 – 2010; 2013 – 2016); Introdução à Regionalização (2007); Módulos Operacionais (2007); Avaliação do Programa de Regionalização do Turismo (2010) e Diretrizes Operacionais do Programa (Brasil, 2013). Com a análise, construiu-se a linha do tempo para avaliação do Programa, nos municípios da Rota das Emoções. A análise dos documentos norteadores, conforme Draibe (2001) é importante para o desenvolvimento da avaliação de processos, é que se dizem completos quando incorporam conceitos e modelos capazes de captação do sentido lógico dos programas, considerando-os movidos pelo interesse, conflitos e eventuais negociações.

### **3. Turismo e as Tendências de Expansão no Espaço Mundial**

O turismo vem assumindo uma posição de destaque no contexto do atual processo de internacionalização da economia, sendo considerado um setor estratégico para países e regiões buscarem o desenvolvimento econômico. É uma atividade que apresenta grande potencial de expansão em escala mundial, considera a existência de um volume significativo de procura estimulada pelo aumento do rendimento disponível, das motivações para viajar, do crescimento exponencial dos mercados emergentes acompanhado pelo crescimento continuado dos mercados tradicionais, das mudanças

demográficas, sociais e tecnológicas, da diversificação de destinos e da crescente liberalização do setor (Trigo 1993, Urry 1996; Silveira 2002).

O rápido crescimento dos fluxos de turismo internacionais, as novas tendências do consumidor (Teixeira, 2020), a digitalização da economia (Benhamou, 2017), as questões da segurança (Brás, 2013) e a adaptação às alterações climáticas (Melo, Braga & Lins, 2021) encontram-se entre os principais desafios que o setor do turismo enfrenta. Estas mudanças irão requerer políticas ativas, inovadoras e integradas para assegurar que o turismo se mantenha como um setor competitivo e que continue a responder econômica e sustentavelmente nos próximos anos. A necessidade de uma maior coerência política, de desenvolvimento de estratégias a longo prazo e de envolvimento de um conjunto alargado de atores públicos e privados levam os países ricos a procurar novos e mais efetivos modelos de governo e novas abordagens políticas para superar a fragmentação do setor e apoiar o desenvolvimento turístico. A estratégia integra o turismo nos planos econômicos e de crescimento nacionais, de agendas políticas renovadas, refletindo as transformações do mercado, e do papel emergente à atividade turística enquanto ferramenta de diplomacia econômica (OECD, 2016; IBGE, 2015).

As estratégias atuais para reforçar a atratividade dos destinos focam-se na diversificação, no desenvolvimento do produto (Pereira, 2009; Pinto, 2016). A segmentação é cada vez maior (turismo rural, turismo gastronômico, grandes eventos, soluções de mobilidade humana) e tem surgido alterações na competitividade com a criação de produtos de alto valor agregado e/ou ofertas alternativas de baixo custo (Beni, 2019). Os países reconhecem igualmente a importância de garantir o equilíbrio entre a promoção da facilitação das viagens, uma hospitalidade positiva, um ambiente seguro para os viajantes legítimos e a necessidade de segurança e proteção das fronteiras (novas exigências de pedido de vistos e requisitos de entrada e sistemas automáticos de controle).

Contudo, o campo das Ciências Sociais aplicadas, o Turismo é uma área de recente desenvolvimento como objeto acadêmico (Silveira, Putrick & Carvalho, 2017). Segundo a OMT (1999, p. 7), principal organização internacional criadora de políticas no campo do turismo, o turismo abarca o conjunto de atividades realizadas pelos visitantes durante suas viagens e estadias em lugares situados fora de seu local de residência habitual, “por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, para fins de lazer, negócios ou outros motivos quaisquer e, em que o turista é um visitante que permanece pelo menos uma noite, num alojamento coletivo ou particular no lugar visitado”. Ao considerar sua juventude, de sua natureza interdisciplinar e das imediatas demandas práticas de seus profissionais, a pesquisa acadêmica enfrenta alguns preconceitos (Araujo & Tashner, 2012, p. 69). Existem inúmeros estudos e pesquisas empíricas, porém falta consenso a respeito de alguns conceitos. Com o intuito de desenvolver trabalhos com respaldo acadêmico, aliou-se a Ciências Geográficas ao presente trabalho, ao julgar que a atividade turística é inerente a geografia.

O pensamento economicista foi utilizado no turismo, o que limitou sua compreensão. O turismo é um fenômeno que busca um conceito que explique sua complexidade, considerando esse ser uma atividade dinâmica, em constante mutação, tal qual a própria sociedade. “(...) podemos dizer que o turismo é um fenômeno de experiências vividas de

maneiras e desejos diferentes por parte dos seres envolvidos, tanto pelos ditos turistas quanto pelos empreendedores do setor” (Panosso Netto, 2005, p. 30). Assim faz-se necessário o rompimento reducionista do turismo como uma atividade econômica para construção de Políticas Públicas.

#### 4. O Quadro Político – Institucional do Turismo Brasileiro

A evolução do quadro político – institucional do turismo brasileiro tem sido constituído ao longo do tempo. Busca-se as adequações e construções, bem como formulações e reformulações com vistas a adequação no campo administrativo da gestão pública da atividade turística. Busca-se harmonizar com as tendências nacionais e internacionais, mas muitas vezes houve equívocos por considerar a construção única de políticas para as diversas regiões brasileiras, sem que se distingam comportamentos sociais, políticos, econômicos e culturais que necessitam de aportes distintos.

Para proceder a análise adotamos como referência a proposta de Cruz (1999), Beni (1991) Araújo e César (2012). Consideraram-se três períodos: primeira fase: da década de 1930 até a edição do Decreto-lei n. 55/1966; segunda fase: do Decreto – lei n. 55/1966 até a reestruturação da EMBRATUR (1991), pela Lei n. 8,181/91; terceira fase: da promulgação da Lei n. 8,8181/91 até os dias atuais.

A primeira fase inicia em 1930 e finaliza em 1966, onde há a prevalência de um sistema de dominação e centralização político-administrativa do Estado sobre a sociedade. Este período foi marcado por um intervencionismo estatal tem como marcos inicial; a) o Decreto n. 24.163/34, que determina a criação da Comissão Permanente de Exposições e Feiras - CPEF (Beni, 1991) o Decreto lei n. 406/38, citado como orientação legal da atividade turística. A partir da análise da criação da CPEF, identifica-se que estava vinculada as instituições e associações de classe relacionadas à produção industrial e agrícola, que utilizavam as feiras e exposições para divulgação de seus produtos (Araujo & Taschner, 2012).

O Decreto-lei n. 406/38 trata da entrada de estrangeiros no território nacional. Em relação ao turismo conversa da venda das passagens aéreas, marítimas e terrestres, tendo no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio seu órgão fiscalizador. A este foi adicionado posteriormente, o Decreto n. 3.010/38 que tratava de vistos consulares. O Decreto-lei n. 1.915/39 que estabelece a Divisão de Turismo, que constituía um dos setores do Departamento de Imprensa e Propaganda - DIP, tinha como função a fiscalização dos serviços turísticos internos e do exterior, com foco na fiscalização das agências de viagens. Conforme Amaral (2002) a Divisão do Turismo controlava o incentivo à construção de hotéis, financiado pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes, no valor de 30 mil contos. A Divisão de Turismo foi responsável pela elaboração e distribuição material de propaganda através de folders, álbuns, catálogos e uma revista editada em inglês, com o nome *This is Brazil*, tais impressos tinham o objetivo de divulgar os atrativos turísticos e atrair diversas pessoas de outros países e do Brasil.

Em 1940 o Decreto-lei n. 2.440/ passa a orientar legalmente às agências de viagens, turismo, companhias e agencias de navegação e de passagens fluviais, marítimas e



aéreas, empresas de hospedagens, viagens coletivas e de excursão. A atividade de fiscalização passou então ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio até 1940 (Ferraz, 1992, cit. por Araujo & César, 2012, p. 262). Com a extinção do DIP pelo Decreto-lei n.7.582, de 25 de maio de 1945, a Divisão de Turismo foi transferida para o Departamento Nacional de Informações - DNI, pertencente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Em 1946 Foi transferido para o Departamento Nacional de Imigração e Colonização do Ministério do Trabalho, da Indústria e do Comércio (Cruz, 1999).

No período de 1946 e 1950, o turismo como setor, não foi discutido no âmbito governamental, não era considerado uma temática prioritária do governo. Mas em abril de 1946, o Decreto-lei n. 9.215, lei de Contravenções Penais, vetando a exploração de jogos de azar em todo o território nacional, o que gerou desdobramentos no campo do turismo, gerando impactos econômicos negativos, sobretudo nas cidades que viviam do turismo ligado aos jogos, como Petrópolis, Poços de Caldas, Rio de Janeiro (Araujo & Taschner, 2012). As estruturas administrativas federais voltadas ao turismo, Comissão Brasileira de Turismo – COMBRATUR (1958-1962) é o marco sinalizador do início do planejamento do turismo em nível nacional. O Decreto-lei n. 44.863, de 21 de novembro de 1958 definiu uma comissão que seria encarregada de coordenar, planejar e executar a Política Nacional do Turismo- PNT. Infelizmente a PNT não chegou a ser formulada. Isto se deu em razão da composição diversificada do referido órgão, que agregava representantes de vários organismos governamentais, bem como membros de associações e de instituições privadas, dificuldade de todos os integrantes estarem presentes às reuniões, falta de recursos financeiros e materiais, bem como a ausência de mão de obra. (Beni,1991).

A COMBRATUR foi extinta em 1962, via o Decreto-lei n. 572/62, contudo algumas atividades desta instituição formam levadas adiante, entre as quais a participação do Brasil em vários congressos no exterior, a confecção do Primeiro Mapa Turístico do Brasil e a inscrição do Brasil na União Internacional dos Organismos de Turismo – UIOOT, (Beni, 1991). A Lei n. 4.084 de 29 de dezembro de 1961, pelo inciso III, do artigo. 19, do referido diploma legal criou-se a Divisão de Turismo e Certames – DTC (1962-1966), subordinada diretamente ao Departamento Nacional de Comércio, que tinha com competência promover a articulação política interna e externamente entre órgãos públicos e entidades privadas. Deu início ao cadastramento e fiscalização das agências de viagens, criou o Calendário Nacional de Exposições, organizou o primeiro Guia de Turismo Nacional (Araujo & César, 2012, p. 264). Tendo como ponto de partida 1930 a meados de 1960. Os autores destacam que era notório que “as autoridades governamentais responsáveis pelo turismo não estavam interessadas em desenvolver ações que complementassem as peculiaridades regionais e que muito menos estavam mobilizadas no sentido de integrá-las com as tendências internacionais”. Conforme Beni (1991) o desenvolvimento da atividade turística no Brasil se deu por intermédio de esforços isolados da iniciativa privada e alguns órgãos regionais da administração pública, não havia articulação entre as normas editadas e a atividade.

A segunda fase, na visão de Beni (1991) e Cruz (1999), tem como referência inicial o Decreto Lei n. 55/66, que institui pela primeira vez uma “Política Nacional de Turismo”

buscava instituir uma estrutura oficial, organizada e especializada em turismo. Estava subordinada ao Ministério da Indústria e do Comércio, até os anos 1990. O governo almejava incrementar seu controle sobre a atividade turística via aumento da sua regulamentação. Criaram-se o CNTUR e a EMBRATUR, que constituíram a cúpula do Sistema Nacional de Turismo – SISTUR, que compreendia outras entidades: órgãos regionais de turismo, instituições públicas e privadas credenciadas e associações de classe do setor turístico. O CNTUR era responsável por coordenar, formular e dirigir a PNT, além de autorizar empresas para exploração da atividade e serviços turísticos. A EMBRATUR era uma empresa pública, executava as decisões do órgão normativo (CNTUR). Identifica-se neste período a disseminação de linhas de crédito e programas de financiamento, (Fundo Geral do turismo – FUNGETUR, Fundo de Investimento Nordeste – FINOR, entre outros), objetivando ampliar a atividade turística no ramo da hospedagem (Araujo & Teschener, 2012).

Para Cruz (1999), o Decreto-lei 55/66 contemplava o turismo como uma atividade com potencial de minorar as diferenças regionais, especialmente no campo econômico, harmonizando assim com o Plano de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964-1966). No que se refere a Política Nacional de Turismo, há ausência de citação quanto a necessidade de articulação entre poder público e privado, a participação dos múltiplos atores sociais vinculados ao turismo. Neste período a concepção das Políticas Públicas Nacionais de Turismo, ficou a cargo efetivamente da EMBRATUR, o que contribuiu para o esvaziamento do CNTUR, que deveria coordenar a PNT (Araujo & Teschener, 2012).

A lei n. 8.181/91 definiu uma nova configuração da gestão pública de turismo no Brasil. A EMBRATUR passa a ser chamada de Instituto Brasileiro de Turismo, autarquia subordinada à Secretaria de Desenvolvimento Regional, órgão ligado diretamente a Presidência da República. O Instituto passou a formular, coordenar, executar e fazer executar a PNT. Em 1992 foi lançado o Plano Nacional de Turismo - PLANTUR, que tinha como fundamento a distribuição geográfica infraestrutura concentrada no Sul e Sudeste, visava estimular o desenvolvimento regional, embasado na parceria público privado. Segundo Rodrigues (1996) a maioria dos programas não saiu do papel devido à instabilidade política e econômica, bem como à falta de articulação intrasetorial e intersetorial, e à inconsistência entre algumas de suas metas, programas e subprogramas.

Em 1994 o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo com o intuito de aumentar a articulação entre os atores públicos e privados, bem como a sociedade civil cria o Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PMNT institucionalizado pela Portaria n130 do MICT, de 30 de março de 1994. Este tinha o propósito de incentivar a participação dos municípios na cogestão das políticas públicas do turismo, à democratização do acesso ao turismo. O PNMT teve continuidade de 1996-1999, consolidou-se em adição a PNT, que tinha como objetivo “promover e incrementar o turismo como fonte de renda, geração de emprego e desenvolvimento socioeconômico do país, incentivando a descentralização e a valorização dos recursos naturais de cada região (Brasil, 1996). O método de Planejamento de Projetos Orientados por Objetivos – ZOOP utilizado no Programa, com o objetivo de capacitação e sensibilização da

comunidade para os benefícios a serem gerados pelo turismo. A referida metodologia é de origem alemã. O Programa apregoava a conciliação da atividade turística com o desenvolvimento econômico viável e preservação do patrimônio cultural, ambiental com a gestão da atividade pela sociedade civil e poder público seguindo as normas elaboradas nos Planos Municipais de Desenvolvimento Turístico.

O PNMT era gerido pela EMBRATUR e se destacava pela simplicidade do processo, que iniciava com o preenchimento das informações básicas do município em um documento denominado Relatório de Informações Turísticas – RIMTUR. Neste processo apoiou-se a criação de Conselhos Municipais de Turismo – COMTUR e Fundo Municipal de Turismo – FUNTUR. O Programa incorporou o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR/NE (1991), que tinha objetivo de dinamizar o turismo na região Nordeste, de forma planejada e sistêmica que passou posteriormente a ter abrangência nacional.

Para Araujo e César (2012, p. 270) o PRODETUR/NE foi o único a se desenvolver apoiado no conceito de regionalização, até então. Teve seu foco dirigido para polos turísticos, que eram estruturados para serem corredores turísticos no Nordeste. Buscava-se a inter-relação dos estados membros com o estabelecimento de parcerias. O conceito de polos turísticos tinha o objetivo de mobilizar e integrar os moradores, empresários poder público e privado “os benefícios gerados, em virtude da instalação desses projetos, se revertissem em favor da comunidade” (Araujo & César, 2012, p. 271).

A lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003 cria o Ministério do Turismo, marco histórico quando se considera que a atividade turística brasileira nunca teve um ministério próprio. Neste contexto o Conselho Nacional de Turismo sofre alterações, a EMBRATUR passa ser responsável pela comercialização, marketing e divulgação do turismo. Dando continuidade ao modelo de gestão descentralizada e participativa lançou-se o Plano Nacional de Turismo responsável pela definição de metas para o setor, com vistas no planejamento estatal da atividade e estimular a criação, a consolidação e a difusão de produtos e destinos turísticos” (Araujo & Teschener, 2012). Com vias na regionalização do turismo, descentralização de renda, interiorização e segmentação turística cria-se o Programa de Regionalização do Turismo, em substituição ao PNMT, o qual buscava desenvolver o turismo interno, pela constituição de polos turísticos e do incentivo ao desenvolvimento do turismo em regiões vocacionais.

A atuação da sociedade civil, no processo de regionalização se deu através da instituição de diversos Conselhos Turísticos, que objetivavam inserir as comunidades locais na discussão e formulação de políticas públicas do turismo. Em 2007 houve a continuidade as ações da PNT com – Uma Viagem de Inclusão (2007-2010) este tinha como foco a expansão e fortalecimento do mercado interno. A Lei Geral do Turismo (Brasil, 2008) passou a ser o marco regulador do setor, com esta diretriz buscou-se minimizar as contradições anteriores conferindo ao Ministério do Turismo incumbência de definir a PNT, o planejamento, o fomento, a regulamentação, a coordenação, estímulo financeiro e a fiscalização da atividade turística. O traço centralizador do Governo Federal marcou profundamente a trajetória da atividade turística no Brasil, a atuação dos governos estaduais e municipais são incipientes, sendo que a participação

privada é mínima e a cidadã inexistente na elaboração e no planejamento das políticas do setor (Araujo, Tachner, 2012, p.67 a 85).

## 5. O Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil

O documento norteador do “Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Diretrizes Políticas, 2007”, elaborado pelos técnicos do Ministério do Turismo especifica quais os caminhos a seguir para a implementação das diretrizes do Programa de Regionalização do Turismo após a identificação do estágio de desenvolvimento em que se encontra cada localidade (Introdução ao programa de regionalização do turismo, 2007). Os técnicos apresentaram os cadernos como referencial que levaria ao alcance dos objetivos propostos pelo PRT que constituem “a integração e cooperação entre os municípios, a ampliação e qualificação do mercado de trabalho, o aumento do tempo de permanência e do gasto médio do turista na região” (Brasil, 2007, p. 10). O programa tinha objetivo de impulsionar as economias, gerar renda, incluir as comunidades.

Seguindo uma tendência internacional o PRT embasa-se no termo regionalização como Política Pública concretizando os princípios norteadores do Plano Nacional do Turismo - PNT (2003-2007) que ampliava a função dos governos estaduais, regionais e locais. Os órgãos gestores do governo federal “passaram a descentralizar suas funções e a discutir com o Poder Público privado, outras instâncias governamentais e da sociedade civil a questão de disparidades regionais, oferta de Políticas Públicas com vistas a fortalecer seus territórios e regiões” (Oliveira, 2014, p. 127). O Programa estava instituído como um Macro programa no Plano Nacional de Turismo 2007-2010: Uma Viagem de Inclusão. A descentralização se constituiu como uma forma de construção de um modelo de desenvolvimento e sustentável com vistas a inclusão social e superação da pobreza. Os Planos Nacionais de Turismo 2003-2007, 2008-2010 e 2011-2014. Os planos devem “ser o fator de integração de objetivos, otimização de recursos e junção de esforços para incrementar a qualidade e a competitividade, aumentando oferta de produtos brasileiros nos mercados nacional e internacional” (Brasil, 2004, p. 25).

O PNT 2003-2007 foi estruturado de forma a buscar o desenvolvimento atrelado ao crescimento, segmentação turística e interiorização por meio da regionalização. Para tanto foram estabelecidas as seguintes metas a serem cumpridas até 2007 para o turismo no Brasil (PRT- Introdução 2007, p. 15): Promover a realização de 2.017 milhões de viagens no mercado interno; criar empregos e ocupações – 1,7 milhões; estruturar 65 destinos indutores de turismo no Brasil; e gerar \$7,7 bilhões em divisas.

As metas do Plano não foram atingidas o que levou a equipe a reformular e restringi-las. Entre os pontos críticos identificados estavam a articulação dos agentes sociais para a implantação efetiva das metas do PRT (Trentin & Fratucci, 2011, p. 846). Em substituição ao PNT foi lançado o PNT 2007-2010 passou a considerar o turismo uma atividade socioeconômica que precisa ser planejada analisada e embasada com informações atuais e consistentes. Algumas ações passaram a fazer parte do novo PNT, entre as quais estavam aspectos como o fortalecimento do turismo interno, a promoção do turismo como fator de desenvolvimento regional, e ações inclusivas como “assegurar o acesso de aposentados, trabalhadores e estudantes a pacotes de viagens e condições

facilitadas, investir na qualificação profissional e na geração de emprego e renda e assegurar ainda mais condições para a promoção do Brasil e no exterior” (PNT 2007-2010, p. 11). Para atingir os objetivos e a articulação propostos foram definidos no plano oito Macro programas tendo em vista as necessidades dos destinos, regiões e roteiros turísticos. Eram eles: Planejamento e Gestão; Informações de Estudos Turísticos; Logística e Transportes; Regionalização do Turismo; Fomento à Iniciativa Privada; Infraestrutura Pública; Qualificação dos Equipamentos e Serviços Turísticos; Promoção e Apoio à Comercialização (PNT 2007-2010).

Neste período houve a reformulação do Conselho Nacional de Turismo por meio da Câmara Temática de Regionalização que vinculou o Programa de Regionalização do Turismo no Macro Programa 4, pois considerou o fenômeno nos vários estados brasileiros, onde os roteiros extrapolavam os limites municipais. A partir do debate entre representantes do turismo nacional, identificou-se que em muitas Unidades da Federação já se utilizavam como norte de estruturação turística as unidades de polos, circuitos e zonas (Souza, 2016). Conforme o documento de Ministério do Turismo, O Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil “propõe o desenvolvimento da atividade turística de forma regionalizada, com foco no planejamento coordenado e participativo. Dessa forma adotou-se o conceito de região turística como referência espacial, na qual se inserem os produtos turísticos (Introdução a Regionalização, 2007, p. 19).

O programa foi estruturado com vistas a beneficiar municípios que poderiam ficar à margem das Políticas Públicas a partir da descentralização administrativa. Uma das primeiras ações foi a delimitação geográfica em regiões turísticas para planejar, gerir, integrar, articular e estabelecer parcerias entre o setor público, setor privado e comunidade envolvidos na atividade turística.

Para melhorar os resultados obtidos pelos programas, planos e ações nos destinos priorizados pelo Programa de Regionalização do Turismo, houve um redirecionamento nas estratégias do programa no Plano (2007-2010), com seleção e priorização de 65 municípios indutores do turismo no Brasil (Malta, 2018). Processo que se deu a partir da Avaliação do Índice de Competitividade Turística (2018). “O Índice de Competitividade do Brasil – 65 Destinos Indutores” teve como objetivo a realização do diagnóstico da realidade dos municípios turísticos brasileiros, então denominados de “destinos indutores”. O Índice aplica uma metodologia para a medição das variáveis com o objetivo de identificar a competitividade do turismo regional no mercado turístico internacional” (Sette & Tomazzoni, 2017). Neste contexto o Macro programa de Regionalização de Turismo passa a nortear todos os outros programas e servir como instrumento para o alcance de todas as metas estabelecidas para o turismo até 2010. A demora na atualização e institucionalização do Plano Nacional do Turismo (2011-2014) fez com que os planos, programas e ações tivessem um período de estagnação, sendo que somente em maio de 2013 tiveram suas diretrizes devidamente atualizadas e institucionalizadas (Brasil, 2013).

Ainda em 2013, na terceira fase do Programa de Regionalização do Turismo, com lançamento da portaria nº105, de maio de 2013, o Ministério do Turismo institui formalmente o Programa, como política pública, concretizando princípios norteadores

do Plano Nacional do Turismo (2013-2016), tendo como diretriz o termo regionalização e contempla ações direcionadas ao Programa, entre as quais, elaboração e implementação dos planos de desenvolvimento turístico, estruturação dos destinos e apoio ao desenvolvimento das regiões turísticas (Brasil, 2013). O Programa está estruturado nos eixos de atuação: Gestão Descentralizada do Turismo; Planejamento e Posicionamento de Mercado; Qualificação Profissional dos Serviços e da Produção Associada; Empreendedorismo, Captação e Promoção de Investimentos; Infraestrutura Turística; Informação Turística; Informação ao Turista; e Promoção e Apoio à Comercialização (Brasil, 2013).

A maioria dos eixos de ações se basearam em estratégias de implementação como: formação; fomento; comunicação e monitoramento. As premissas de atuação do Programa de Regionalização do Turismo, a partir de 2013: abordagem territorial; integração e participação social; inclusão; descentralização; sustentabilidade; inovação e competitividade, presentes no Programa anterior, com maior destaque em nova fase (Brasil, 2013).

No terceiro momento, há adequação entre ações e objetivos, com que o PRT busca se firmar como política estruturante, além do fortalecimento de instâncias de governança, da elaboração dos planos estaduais, regionais e municipais, como condição para desenvolvimento da atividade (Malta, Braga & Morais, 2018). Sem grandes alterações, mantém-se empreendedorismo, produção associada ao turismo, qualificação de profissionais, infraestrutura básica e turística, ampliação de orçamento destinado ao setor, fundamentais para o desenvolvimento do PRT (Lima, 2017). A coordenação do Programa de Regionalização do Turismo se dá conforme a Tabela 1.

*Tabela 1.*  
Modelo Gestão Compartilhada do PRT

Âmbito	Instituição	Colegiado	Executivo
Nacional	Ministério do Turismo	Conselho Nacional do Turismo	Comitê Executivo
Estadual	Órgão Oficial de Turismo da UF	Conselho/Fórum Estadual	Interlocutor Estadual
Regional	Instancia de Governança Regional		Interlocutor Regional
Municipal	Órgão Oficial de Turismo do Município	Conselho/Fórum Municipal	Interlocutor Municipal

Fonte: Brasil (2013)

As alterações da coordenação se deram na inserção da figura do Comitê Executivo, responsável por atuar em conjunto com o Sistema Nacional do Turismo e com a Câmara Temática da Regionalização do CNTUR. Em instâncias estaduais, permanecem órgãos, mantendo-se a estrutura anterior; no âmbito regional, há alteração na criação de interlocutores regionais e municipais.

Além disso, pela Portaria nº 144, de 27 de agosto de 2015 (Brasil, 2015), estabeleceu-se a categorização dos municípios e regiões como instrumento de gestão a ser adotado pelo MTur e demais ministérios. A categorização se dá pelo do estabelecimento de critérios e parâmetros de análise das localidades, atendendo às diretrizes operacionais do PRT. A categorização adota 4 variáveis e se baseia em dados secundários. São Variáveis: – número de estabelecimentos formais cuja atividade principal é hospedagem; – emprego formal no setor de hospedagem; – estimativa de turistas pelo Estudo da Demanda Doméstica e – estimativa de turistas conforme Estudo de Demanda Internacional.

Agrupados os municípios nas categorias “A”, “B”, “C”, “D” e “E”. A categoria “A” representa municípios cuja economia do turismo é representativa e os em que a atividade tem menor representatividade (Brasil, 2019). Consta-se que os objetivos macro do Programa mudam desde a concepção (2004) até a atualização de diretrizes (2013). Continuam com destaque: promoção do turismo de forma regional; desenvolvimento socioeconômico; participação; descentralização; planejamento integrado; constituição de instâncias de governança; elaboração dos planos estratégicos de desenvolvimento e monitoramento e avaliação das ações (Brasil, 2013).

### **5.1 A Região do Meio Norte: Políticas Públicas de Turismo Litoral do Piauí e a Relação com a o Maranhão e Ceará**

As ações do PRODETUR I e o PRODETUR II tiveram início em 1991. Os autores Araújo e Dantas (2015, p. 228) destacam que “Neste mesmo ano e no seguinte, foram assinados quase todos os convênios entre o Banco do Nordeste e os estados para execução do Programa”. Mas, devido a problemas de gestão, falta de planejamento para o turismo “Os estados do Piauí e do Maranhão foram as únicas exceções, pois só tiveram as estratégias aceitas e os convênios assinados em 1998, por conta das dificuldades operacionais apresentadas pelos estados” (Araújo & Dantas, 2015, p. 228). Já nesse período, década de 1990, o Ceará despontava como maior beneficiário das políticas públicas para promoção do turismo na região nordeste, pois havia adotado políticas para planejar e incentivar o turismo desde a década de 1980. Os autores ainda citam outros fatores que ajudaram a consolidar o Ceará como protagonista das ações de planejamento turístico “o estado do Ceará se destaca como o pioneiro entre os três que abrangem o PDSRT no que se refere ao planejamento turístico, principalmente quando nos referimos aos investimentos feitos pelo PRODETUR/NE, direcionados aos municípios da costa oeste do Ceará” (Araújo & Dantas, 2015, p. 234).

Quando surgiram as oportunidades de investimento via PRODETUR, o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte e, por último a Rota das Emoções o Ceará era o estado maior aporte institucional para receber os recursos. “A Rota das Emoções é considerada um dos cinco roteiros turísticos pioneiros no planejamento de Roteirização Turística do Brasil, coordenado pelo Ministério do Turismo” (Putrick *et al*, 2016, p. 199-200). Fazem parte da Rota um total de 14 municípios sendo 5 do estado do Ceará (Chaval, Barroquinha, Camocim, Jijoca de Jericoacoara e Cruz), 5 do Maranhão (Santo Amaro, Barreirinhas, Paulino Neves,

Tutóia e Araiões) e 4 do Piauí (Ilha grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Praia). Outro aspecto que favoreceu o Ceará foram os investimentos em Turismo de Sol e Praia que, dentro do contexto regional abordado (Ceará, Piauí e Maranhão), era o estado com mais vocação para esse tipo de turismo. Menos beneficiado, mas com algum destaque nas ações voltadas para o turismo o Maranhão tem algumas ações que merecem ser destacadas como o “Plano Popular de Desenvolvimento Regional do Estado do Maranhão (PPDR), assim como o Plano Maior, buscava a dinamização da integração entre as organizações civis e sociais, buscando desenvolvimento regional sustentável” (Araújo & Dantas, 2015, p. 234).

Além dos fatores abordados, o Maranhão também tem realizados investimentos na sua infraestrutura turística e básica, conforme já citado anteriormente. O Piauí, no contexto regional, é o estado com menos ações voltadas para o litoral. Enquanto o Maranhão e o Ceará avançaram nas suas políticas públicas de turismo, o Piauí continua com uma posição saudosista de quando o litoral era um importante polo econômico estadual. Araújo e Dantas (2015, p. 234), sobre o Piauí, destacam a insistência em investimentos do Governo Federal para finalizar grandes obras e cita, como exemplo “a destinação de R\$ 30 milhões para o Porto de Parnaíba e R\$64 milhões para o Porto de Luís Correia, ambos no Piauí, os quais, até o momento, não foram concretizados”.

Essa convicção que grandes obras resolverão “todos os problemas” e que trarão o desenvolvimento já se mostrou falha. A construção do aeroporto não mudou a situação do turismo e do isolamento em Parnaíba, pois o aeroporto foi inaugurado e deixado sem nenhum plano de gestão. Essa situação é descrita por Putrick (2019, p. 132) “Parnaíba conta hoje com aeroporto, porém com a consolidação do aeroporto Parnaíba, não se faz portal de acesso à região. Subproveitamento e número limitado de voos mantêm a dependência de Teresina como parada final”. Não existe nenhum posto de informações turísticas no aeroporto, tão pouco panfletos ou banners com informações sobre o município e a região. Nenhum transporte público municipal atende o aeroporto e quando os turistas chegam não existe sequer um mapa da cidade e/ou região no saguão. Durante a pandemia de Covid-19, iniciada no Brasil em março de 2020, a Azul suspendeu os voos para Parnaíba, inicialmente por três meses, entre 23 de março e 30 de junho.

A Orla de praia da Atalaia, em Luís Correia, foi urbanizada com verbas do PRODETUR, mas por falta de gestão o espaço se encontra em estado de abandono com várias barracas fechadas e sem manutenção e limpeza adequados. A falta de limpeza, os preços elevados e a baixa qualidade dos serviços são apontados pelos turistas e já refletiu, em 2020, na diminuição do fluxo de visitantes na praia no período do Carnaval (Perinotto *et al*, 2020). Diferente do que acontece com os demais estados nordestinos, o Piauí é o único que não tem sua capital no litoral. Essa característica pode ser umas das determinantes para a compreensão da sua organização espacial regional pois, nos outros oito estados nordestinos o desenvolvimento do turismo no litoral, de forma geral, se deu a partir da capital e se irradiou progressivamente para os municípios do entorno (Araújo & Dantas, 2015).



## 5.2 O Litoral do Piauí como uma Região Isolada

No Piauí o principal corredor turístico é a BR 343 que liga a capital Teresina ao município de Parnaíba. Conforme descreve Ramos (2011) é através da BR 343 que ocorrem a maioria dos deslocamentos de turistas no estado e é realizado principalmente por teresinenses em direção ao litoral. Mais de metade dos turistas que visitam o litoral são provenientes do próprio estado: 78,0% são nordestinos, sendo 57,6% piauienses, 11,5% cearenses e 6,7% maranhenses (Santos *et al.*, 2017). A BR 343, ao promover o deslocamento entre essas cidades (Teresina e Parnaíba), é um corredor turístico pois faz a ligação de centros turísticos” (Boullón, 2002; Brasil, 2009, citado por Ramos, 2011). Até 2017 esse era também o principal corredor percorrido por turistas nacionais e internacionais que desembarcavam no aeroporto Senador Petrônio Portella em Teresina e se direcionam para o Delta do Parnaíba e praias piauienses. Com um voo semanal no aeroporto de Parnaíba (um voo ao sábado oriundo de São Paulo) e dezenas no do Cruz (que atende a Jericoacoara e recebe dez voos semanais vindos de Belo Horizonte - 5 voos, São Paulo - 4 voos, e Recife – 1 voo) muitos turistas nacionais e internacionais tem chegado até a região sem passar pelas capitais estaduais (INFRAERO, 2019).

Vários autores concluíram que o litoral piauiense é uma região que ficou por muito tempo e ainda se encontra “isolada”. Silva (2013, p. 79) considera que essa é uma questão histórica, pois a “região foi sempre marginal, distante que estava dos centros econômicos e políticos de suas respectivas províncias”. Parnaíba foi considerada um destino com “severas limitações de acesso” em estudo de Santos *et al.* (2017) que apontou também a dificuldade da cidade ser um “irradiador” de turistas para os municípios vizinhos. Outro aspecto apontado foi que a maioria dos turistas são de locais próximos, fato que pode ser explicado pela dificuldade de acesso que desestimularia a demanda que precisaria percorrer longas distâncias (Santos *et al.* 2017).

Apesar de considerada como destino indutor, Parnaíba, assim como os três demais municípios do litoral piauiense gozam de um fluxo turístico sazonal, concentrado em poucas épocas do ano. A sazonalidade é causada por diversos motivos, porém para Borges (2018) destaca-se o difícil acesso. O autor destaca que o tardio retorno dos voos regulares no ano de 2016 “onde, até então, a viagem rodoviária era principal forma de deslocamento de longa distância, tendo em vista as condições razoáveis das estradas federais que cortam o território e ligam aos principais polos emissores de turistas” (Borges, 2018, p. 192).

A mobilidade seria considerada “o atributo fundamental do turista, aquilo que o qualifica como homem moderno [...]. A mobilidade é absolutamente necessária para o processo capitalista de acumulação e é nesse contexto que devemos partir para compreender o sentido de existirem os turistas” (Ouriques, 2005, p. 46). O acesso de turistas desde as décadas e 1980 era praticamente todo realizado por uma única via, a BR 343. “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, pela BR 343 que conecta Teresina se liga ao litoral do estado” (Ramos e Lopes, 2013, p. 69). Ações como a pavimentação da via PI-309 entre Cajueiro da Praia e Teresina (no Piauí) que diminuiu em aproximadamente 80 km a

distância entre esses municípios e a obra de extensão de 36 km na rodovia MA-315, que liga os municípios de Paulino Neves a Barreirinhas (no Maranhão) também facilitou o deslocamento de turistas só chegaram na fase conclusão em 2019.

Com as dificuldades de acesso terrestres descritas existe ainda a expectativa das prefeituras locais na concretização de projetos, como o reestabelecimento da linha férrea entre Luís Correia, Parnaíba e Piracuruca para o transporte de moradores e turistas. Em 2020, ano de eleições municipais, chegou a ser anunciado o início das obras e a compra de um trem de passageiros. Mas pouco se sabe os custos e cronograma da obra. O aeroporto de Parnaíba sofre com a subutilização pela Azul com um único voo aos sábados, ainda para 2020 existia a previsão de aplicação para cinco voos semanais.

Por fim, sobre a logística de transportes, a finalização da construção do porto em Luís Correia é um assunto nostálgico e presente nas discussões sobre a logística de transporte de passageiros e mercadorias em escala regional. Acredita-se que o estabelecimento de novas formas de transporte para o litoral poderia romper o histórico isolamento da região e ser um facilitador para nos fluxos turísticos.

Complementando essa ideia e destacando a importância da visão espacial sobre o fenômeno turístico “a abordagem geográfica do turismo se estabelece por meio da relação sinérgica dos deslocamentos (cerne da prática do turismo) com as materialidades (infraestrutura urbana e turística), possibilitando o movimento dos fluxos através do espaço” (Maranhão & Azevedo, 2018, p. 4). E é o entendimento dessas materialidades que justificam a visão dialógica para o entendimento dos impactos das políticas públicas no litoral piauiense.

## 6. Considerações Finais

Consideramos a complexidade da atividade turística por seu dinamismo e holismo pelas Ciências Sociais o envolvimento que se entrelaça nas mais distintas ciências que auxiliam a compreensão do turismo. A geografia em sua epistemologia e nas categorias de espaço colaborou para que novas estruturas e planos de desenvolvimento territorial contribuíssem para o desenvolvimento de políticas públicas para o turismo. Contudo o desenvolvimento da atividade turística no Brasil se deu por intermédio de esforços isolados da iniciativa privada e alguns órgãos regionais da administração pública, não há articulação entre as normas editadas e a atividade.

No Piauí foi possível observar que as políticas em ação no território foram motivadas por agentes externo como o governo federal. Essas políticas, por vezes, possuem características genéricas e em alguns casos abordam a região nordeste de forma homogênea. No caso do Piauí as políticas voltadas para o turismo de sol e praia e os poucos investimentos públicos no interior do estado deixam evidentes essa questão. É possível que quando as políticas tiverem origens das demandas sociais das populações locais elas possam ter conexão com os territórios e se converter em desenvolvimento local.

Apesar do artigo não abordar diretamente o momento atual das ações do Ministério do Turismo do Brasil é preciso destacar, assim como alguns autores já apontaram, a período de estagnação que o setor passa no atual governo. A pesquisadora Rita de

Cássia Ariza da Cruz afirmou recentemente chegou a questionar “Para que e a quem serve o Ministério do Turismo?” em matéria publicada no Jornal *Le Monde*, em 2021. E esse pode ser também o questionamento dos autores sobre as políticas públicas em curso no Piauí e/ou falta delas: Para que servem essas políticas públicas se elas não se convertem em desenvolvimento local?

## Referências

- Araújo, C. M. & César, P. A. B. (2012). Dimensão político-institucional do turismo no Brasil. In M. C. Beni (Org.), *Turismo: Planejamento estratégico e capacidade de gestão - desenvolvimento regional, rede de produção e clusters*, (pp. 257-281). Barueri, SP: Manole.
- Araújo, C. M. & Taschner, G. (2012). Turismo e políticas públicas no Brasil. In M. C. Beni (Org.) *Turismo: Planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e clusters*. Barueri, SP: Manole.
- Araújo, L. L. B. & Dantas, E. W. C. (2015). *Políticas públicas de turismo: Um olhar para a região meio-norte do nordeste brasileiro*. Geosaberes: Revista de Estudos Geoeducacionais, 6 (2), 222-236.
- Benhamou, F. (2017). Economia do patrimônio cultural. Edições Sesc.
- Beni, M. C. (1991). *Análise do desempenho do sistema nacional de turismo instituído na administração pública*. São Paulo, 1991. Livre-docência em turismo. Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo.
- Beni, M. C. (2019). Análise estrutural do turismo. Senac.
- Borges, Vicente de Paula Censi (2018). *Política pública e planejamento estratégico do turismo no território Polo Costa do Delta: Um modelo de desenvolvimento turístico*. 2018. Tese de Doutorado. 00500: Universidade de Coimbra.
- Boullón, R. C. (2002). *Planejamento do espaço turístico*. Edusc, Editora da UFSC, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2002.
- Brás, M. D. F. D. (2013). Turismo e segurança: Efeito da percepção de risco na escolha do destino turístico: O caso do Algarve.
- Brasil (2018). Ministério do Turismo. Índice de Competitividade Brasília: Ministério do Turismo.
- Brasil (2019). Ministério do Turismo. BRASIL, Ministério do Turismo. Categorização dos Municípios Turísticos.
- Brasil. (1980). *Apostila Oficinas Regionais*. Brasília: EMBRATUR/ Ecoplannnet, 1980.
- Brasil. (1996). *Política Nacional de Turismo: principais diretrizes e estratégias e programas 1996-1999*. Brasília: (s.e), 1996.
- Brasil. (2007). Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. *Programa de Regionalização do Turismo-Roteiros do Brasil: Introdução à Regionalização do Turismo/ Ministério do Turismo*. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turísticos. Coordenação Geral de Regionalização – Brasília, 2007. B 823p.
- Brasil. (2007). Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo 2007/2010: uma viagem de inclusão*. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

- Brasil. (2010). Ministério do Turismo. *Segmentação do Turismo: Experiências, Tendências e Inovações - Artigos Acadêmicos* / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2010. 155 p.
- Brasil. (2013). *Plano Nacional do Turismo 2013-2016*. O turismo fazendo bem mais para o Brasil. Brasília: Ministério do Turismo.
- Castro, L. F. T. C. D. C. (2018). *Plano de negócios para empresa de Agência de viagens online especializada em Turismo Rural* (Doctoral dissertation).
- Cellard, A. (2008). A análise documental. In POUPART, Jean et al, *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis: Vozes, 2008 (Coleção Sociologia).
- Conselho Nacional de Turismo. (2015) Retirado de <http://www.turismo.gov.br/institucional/conselho-nacional-de-turismo.html>. Segunda, 25 de maio de 2015, 15h46 | Última atualização em Quinta, 10 de novembro de 2016, 13h21. Acessado: 15h 49, 24/01/2017.
- Cruz, R. C. A. da. (1999). *Políticas de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil* (p. 203). Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária-INFRAERO. (2019). Relatório Anual de 2019.
- Ferraz, J. A. (1992). Regime jurídico do turismo. São Paulo: Papirus.
- Fratucci, A. C., Schawantes, G. X. L. & Maia, Y. de C. (2014). Estrutura da gestão pública do turismo nos Municípios do Estado do Rio de Janeiro. *CULTUR. Revista de Cultura e Turismo*, 8 (1) – Fev./2014. Retirado de [www.uesc.br/revistas/culturaturismo](http://www.uesc.br/revistas/culturaturismo). Acessado em: 02/01/2017. 14h.
- IBGE. (2015). Brasil em números. Centro de documentação e disseminação de informações. 23. Rio de Janeiro: IBGE, 2015.
- Lima, R. M. (2017). *Turismo, políticas públicas e desenvolvimento: Uma avaliação do Programa de Regionalização do Turismo nas cinco Regiões turísticas do Rio Grande do Norte (2004-2014)*. 355 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) –. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- Malta, G. A. P. (2018). O turismo como projeto político e sua capacidade de indução ao desenvolvimento econômico: Destinos indutores ou concentradores do desenvolvimento turístico regional em Minas Gerais? Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais.
- Malta, G. A. P., Braga, S. S., & Barbosa, M. F. P. (2019). Concepções de desenvolvimento econômico e a compreensão do papel do turismo na redução da pobreza. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 13, 16-31.
- Malta, G. A. P., Braga, S. S. & Moraes, R. S. (2018) Panorama sobre las políticas públicas de turismo en Brasil: Siglos XX y XXI. In *Desarrollo del turismo en Latinoamérica. Fases, enfoques e internacionalización*. 1 ed. Bernal, Argentina: Editorial Universidad Nacional de Quilmes, 1, 63-91.

- Maranhão, C. H. S. & Azevedo, F. F. (2018). O estudo do turismo no Brasil à luz dos principais conceitos-chave da geografia. *TURYDES Revista Turismo y Desarrollo local sostenible*, n. diciembre, 2018.
- Melo, R. S., Braga, S. D. S., & Lins, R. P. M. (2021). Contribuição dos meios de hospedagem para as emissões diretas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) na cidade de Parnaíba (Piauí, Brasil). *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 15.
- OECD. (2016). *Tourism trends and policies 2016*. OECD Publishing. DOI.10.1787/tour-2016.
- Oliveira, R. A. de. (2014). Descentralização: Um paralelo entre os circuitos turísticos de Minas Gerais e o modelo francês de regionalização do turismo. T. D. Pimentel, M. L. Emmendoerfer & E. L. Tomazzoni, (Orgs). *Gestão pública do turismo no Brasil: teorias, metodologias e aplicações*. Caxias do Sul, RS: Educs.
- Organização Mundial del Turismo. (2016). *Parâmetro OMT el turismo Internacional*. Edición. 2016.
- Organização Mundial del Turismo. (2020). *Tourism 2020. Vision a new forecast*. Madrid Word Organization.1999.
- Ouriques, H. R.. (2005). *A produção do turismo: Fetichismo e dependência*. Alínea Editora.
- Panosso Netto, A. (2005). *Filosofia do turismo: Teoria e epistemologia*. São Paulo: Aleph.
- Pereira, A. S. (2009). Relação entre ciclo de vida do produto turístico e estratégias de cooperação na faixa litorânea urbana do município de Natal (Master's thesis, Universidade Federal do Rio Grande do Norte).
- Perinotto, A. R. C., Brito Silva, R. R. & Braga, S. S. (2020). O impacto das redes sociais no processo de decisão de compra do destino Praia de Atalaia, Luís Correia, Piauí. *Revista Turismo & Cidades*, 2 (3), 87-107.
- Pinto, C. D. C. L. (2016). *Marketing territorial: Uma estratégia para Viseu* (Doctoral dissertation).
- Putrick, S. C. (2019). *O turismo na rota das emoções e no desenvolvimento socioeconômico de municípios do estado do Piauí*. Tese de doutorado em Geografia. UFPR, 2019
- Ramos, R. G. (2011). *Possibilidades e perspectivas de desenvolvimento turístico integrado e regional na porção centro-norte do estado do Piauí* / 136 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) Teresina, 2011
- Ramos, R. G. & Lopes, W. G. R.. (2013). Proposta metodológica de avaliação qualitativa de corredores turísticos: Considerações sobre o trecho da rodovia BR 343 entre Teresina e o litoral do Piauí, Brasil. *Caderno Virtual de Turismo*, 13 (1).
- Santos, G. E. O., Perinotto, A. R. C., Silveira, C. E., Silveira, J. M., Lobo, H. A. S., Minasse, M. H. S. G. G., & Travassos, L. E. P. (2017). Demanda turística por destinos com severas limitações de acesso: Casos brasileiros. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 15 (3), 519-531.
- Sá-Silva, J. R., Almeida, C. D. & Guindani, J. F. (2009). Pesquisa documental: Pistas teóricas e metodológicas. *Rev. Bras. de História & Ciências Sociais*. I, 1-15.

- Sette, I. R. & Tomazzoni, E. L. (2017). Os desafios, as limitações e as perspectivas do modelo do Índice de Competitividade Turística no contexto da política nacional de turismo brasileira. *Turismo-Visão e Ação*, 19 (2), 292-318.
- Silva, M. M. M. (2013). *O turismo nas ondas do litoral e das políticas públicas do Piauí*. 2013. Tese de doutorado em geografia, IGC/ UFMG.
- Silveira, M. A. T. (2002). *Turismo, políticas de ordenamento territorial e desenvolvimento. Um foco no Estado do Paraná no Contexto Regional*. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Área de Concentração: Geografia Humana. São Paulo. 2002.
- Silveira, S., Putrick, S., & Carvalho, R. (2017). A assimetria entre o conhecimento emancipatório e a política pública de submissão no turismo brasileiro. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(27/28), 1747-1756.
- Sousa, P. M. D. (2011). Turismo, território e políticas públicas: Uma análise do destino João Pessoa/PB (Master's thesis, Universidade Federal do Rio Grande do Norte).
- Souza, N. R. B. D. (2016). As políticas públicas no processo de formação e gestão do Circuito das Águas Paulista.
- Teixeira, M. R. M. (2020). A economia da partilha: O caso Airbnb (Doctoral dissertation).
- Trentin, F. & Fratucci, A. C. (2011). Política nacional de turismo no Brasil: da municipalização à regionalização. In *International Conference on Tourism and Managements Studies – Book of Proceedings*, I. Algarve.
- Trigo, L. G. G. (1993). *Turismo e qualidade*. Tendências contemporâneas. Campinas: Papyrus. 1993.
- Urry, J. (1996). *O olhar do turista. Lazer e viagens na sociedade contemporânea*. São Paulo: Nobel. 1996.