

ESTUDOS DA COMPETITIVIDADE DO TURISMO BRASILEIRO



MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NAS REGIÕES TURÍSTICAS

PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Inácio Lula da Silva

MINISTRO DO TURISMO

Walfrido dos Mares Guia

SECRETÁRIO EXECUTIVO

Márcio Favilla Lucca de Paula

SECRETÁRIA NACIONAL DE PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Maria Luisa Campos Machado Leal

SECRETÁRIO NACIONAL DE POLÍTICAS DE TURISMO

Airton Nogueira Pereira Junior

DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Pedro Gabriel Wendler

COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES MULTILATERAIS

Fernanda Maciel Mamar Aragão Carneiro

COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES SUL-AMERICANAS

Patric Krahl

GESTÃO TÉCNICA

Adriane Correia de Souza

Camila de Moraes Tiussu

Clarice Mosele

CENTRO DE GESTÃO E ESTUDOS ESTRATÉGICOS

Lucia Carvalho Pinto de Melo

Presidenta

Lélio Fellows Filho

Chefe da Assessoria Técnica

COORDENADORES RESPONSÁVEIS

Luciano Coutinho

Fernando Sarti

Universidade de Campinas - NEIT/UNICAMP

APRESENTAÇÃO

Nos últimos quatro anos, o turismo brasileiro vem respondendo aos desafios representados pelas metas do Plano Nacional do Turismo. Governo Federal, empresários, terceiro setor, estados e municípios trabalharam juntos para colocar em prática uma nova política para o turismo. Pela primeira vez na história, o turismo tornou-se prioridade de Governo, com resultados positivos para a economia e o desenvolvimento social do País.

O Ministério do Turismo contabiliza muitas vitórias conquistadas: a ampliação da oferta de roteiros turísticos de qualidade; aumento dos desembarques nacionais; incremento no número de estrangeiros visitando o País; aumento dos investimentos diretos; elevação na entrada de divisas e geração de renda e empregos para os brasileiros.

No entanto, algumas reflexões se impõem sobre o futuro do turismo brasileiro. Um mundo cada vez mais dinâmico e competitivo e as transformações da economia mundial trazem novas e desafiadoras exigências para todos, sem exceção. Dentre elas, a de que é necessário assegurar os interesses nacionais e um desenvolvimento sustentado e sustentável. Como fazer isso em longo prazo? E mais: qual o padrão de concorrência vigente no mercado internacional; qual estratégia o turismo brasileiro deve assumir para competir; qual o melhor modelo de desenvolvimento para o turismo no País; quais as oportunidades estão colocadas para as empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, que ameaças existem para elas nesse mercado? Finalmente, o desafio maior: como promover uma inserção ativa e competitiva do turismo brasileiro na economia mundial?

Buscando analisar esse cenário e encontrar respostas aos desafios que ele coloca, o Ministério do Turismo realizou um trabalho junto com o Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE), que resultou neste rico material. Os Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial reúnem o trabalho de grandes especialistas de vários centros de pesquisa do Brasil.

Os Estudos foram idealizados com o objetivo de incentivar o debate sobre os rumos do turismo brasileiro, considerando seus principais aspectos e segmentos. O Brasil é aqui comparado com casos internacionais de sucesso para fazer face aos desafios que se põem: as novas tecnologias, as alianças estratégicas, fusões, aquisições e o processo de concentração, o fortalecimento e a internacionalização de nossas empresas, a sustentabilidade ambiental e a preservação das culturas locais.

O Ministério do Turismo convida todos os agentes do setor a uma ampla discussão para a construção coletiva e democrática de um futuro Programa de Competitividade Para o Turismo Brasileiro. As bases para este futuro sustentado estão aqui, nestes Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial para o Turismo.

Walfrido dos Mares Guia
Ministro do Turismo

NOTA:

O presente documento é propriedade do Governo Federal e é disponibilizado gratuitamente para avaliação dos profissionais do turismo brasileiro. Seu objetivo é ampliar o debate nacional sobre o futuro do setor, assim como de fomentar a pesquisa nesse campo do conhecimento, consistindo numa *versão preliminar*, que deverá sofrer alterações ao longo do primeiro semestre de 2007, incorporando sugestões e críticas a partir de debates com agentes selecionados do turismo brasileiro. Seu conteúdo não representa a posição oficial do Ministério do Turismo, sendo de inteira responsabilidade de seus autores.

Relatório Final:

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NAS REGIÕES TURÍSTICAS

Ricardo Machado Ruiz

E-mail: rmruiz@cedeplar.ufmg.br

Edson Paulo Domingues

E-mail: epdomin@cedeplar.ufmg.br

Departamento de Economia (DCE)
Faculdade de Ciências Econômicas (FACE)
Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR)
Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Belo Horizonte, Outubro de 2006

Apresentação

1. Economia Regional e Turismo

- 1.1. Serviços, Turismo e Base-Urbana
- 1.2. Transporte e Desenvolvimento Local
- 1.3. Sistemas de Transporte Intra-regional e Inter-regional
- 1.4. Transporte e Turismo

2. Construindo Medidas de Mobilidade

- 2.1. Bases de Dados e Geoprocessamento
- 2.2. Indicadores
 - 2.2.1. Estrutura Local
 - 2.2.2. Mobilidade Terrestre
 - 2.2.3. Mobilidade Aérea
 - 2.2.4. Acessibilidade Geral

3. Acessibilidade nos Pólos Turísticos

- 3.1. Avaliação Comparativa
- 3.2. Notas para Políticas Públicas

Anexos

- Anexo 1: Índices de Estrutura Local
- Anexo 2: Índices de Mobilidade Terrestre e Aérea
- Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional

Referências

Apresentação

Esse estudo procura fazer uma cobertura sistemática e detalhada das redes de transporte e da conectividade dos pontos turísticos dentro de uma região definida a partir dos pólos e regiões turísticas da Embratur (2006). O objetivo é oferecer uma apreciação sistemática e comparativa da acessibilidade dentro das regiões e caracterizar essa acessibilidade a partir de três índices gerais: o índice de infraestrutura, que captura a capacidade local de transporte e comunicação, o índice de mobilidade intra-regional e o índice de mobilidade regional.

1. Economia Regional e Turismo

1.1. Serviços, Turismo e Base Urbana

Estudos sobre a dinâmica do setor de serviços são comuns na literatura, inclusive no caso brasileiro (Kon, 2004). Entretanto, análises sobre o padrão locacional dos serviços combinado com as características da estrutura produtiva local são, até recentemente, restritas. Por exemplo, Azzoni (2005) empreende uma análise do setor de serviços com o foco na sua distribuição e *performance*, mas a escala é estadual e macro-regional. Lemos *et al* (2000) e Domingues *et al* (2006) também apresentam uma análise geral do caso brasileiro, mas a escala de análise é municipal. Nesses dois estudos, e mesmo em outros variados estudos de caso locais, os serviços são avaliados como atividades com elevada concentração regional e forte poder polarizador. Dentre essa massa de serviços estudada por esses autores, encontram-se os serviços turísticos.

Do ponto de vista teórico e factual, a proeminência do setor de serviços têm sido estudada desde o final dos anos 60 (Fuchs, 1968). Entretanto, as teorias para o entendimento do crescimento dos serviços, ou para a relação entre serviços e desenvolvimento econômico local, ainda deixam espaço para muitas questões. Por exemplo, existem variadas polêmicas sobre se os serviços serão o setor dinâmico da economia, se os serviços são produtivos, quais serviços são absorvedores, difusores e

geradores de tecnologias e qual a articulação dos serviços com outras atividades produtivas locais. Para todas essas polêmicas, existem teorias e políticas.

O papel dos serviços no processo de desenvolvimento regional está ligado às características de localização e a escala da aglomeração dessa atividade. À localização essencialmente urbana dessas atividades soma-se seu papel como potencializador do impacto sobre os pólos de crescimento locais (McKee, 1988). As empresas em rede, típicas dos serviços, exigem que a oferta esteja co-localizada no local de demanda, o que leva muitos estudiosos a afirmarem ser os serviços um determinante fundamental da hierarquia regional e da rede de cidades, em suma, da organização do espaço. Por exemplo, a capacidade de polarização das RMs medida pelos serviços foi sumarizada por Lemos *et al* (2003). Partindo de uma abordagem de lugar central e área de mercado e de uma metodologia baseada em modelos gravitacionais e modelos econométricos espaciais, os autores atribuem importância central ao setor de serviços para a definição de pólos dinâmicos do país e suas respectivas áreas de influência.

Existem vários estudos detalhando a interação da base urbana e de serviços, mas a maior parte desses estudos avaliam casos a partir de base de dados locais, muitas delas construídas pelo próprio pesquisador. Quanto aos estudos que avaliam uma dimensão específica dos serviços para todo o território nacional, esses são quase inexistentes. No caso aqui avaliado (impactos do transporte nos serviços turísticos), pode-se afirmar que não foi possível encontrar nenhum estudo que avaliasse essa relação para todo o território brasileiro utilizando uma metodologia comum e que permitisse uma avaliação comparativa.

1.2. Transporte e Desenvolvimento Local

Inúmeras são as propostas de desenvolvimento regional que têm no sistema de transporte a sua principal referência. O argumento central é que a redução dos custos de transporte integraria áreas, regiões e aglomerações produtivas isoladas aos centros urbanos, o que tenderia a favorecer seu desenvolvimento, seja por meio de

um maior acesso a mercados ou menor custo de importação de insumos e bens de consumo final local.

Essas propostas de desenvolvimento local partem do pressuposto que existem uma relação linear e positiva entre custo de transporte e desenvolvimento regional. Essa linearidade não avalia, contudo, que um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional, mas não necessariamente estimula o desenvolvimento regional. O efeito pode ser até mesmo o oposto ao esperado: uma redução do custo de transporte pode ampliar a concentração regional e levar regiões à regressão econômica (Fujita *et al* 1999; Martin, 1997, 1999a e 1999b).

O argumento para o efeito dúbio do custo de transporte é similar à clássica política de proteção a indústria nascente. Para que uma indústria se desenvolva é necessário um certo período de proteção na qual as firmas aprenderiam a operar eficientemente as plantas industriais, a criar estruturas de monitoramento dos mercados e a desenvolver e absorver tecnologias. Nessa fase de maturação, a integração poderia simplesmente inviabilizar o desenvolvimento local (Ruiz, 2006).

A integração de uma região a um centro urbano com escala e escopo produtivo superiores por meio de uma redução dos custos de transporte pode ter, portanto, dois efeitos. O efeito positivo seria um aumento da competitividade das firmas locais nos mercados centrais via redução dos custos de transporte, o que poderia estimular o desenvolvimento regional. O efeito negativo seria o inverso: ter-se-ia também uma maior competitividade das firmas do centro no mercado local. Em poucas palavras, não se pode esquecer que uma estrada é uma via de mão dupla: por ela passam consumidores e, também, concorrentes (Puga, 2002).

Esses possíveis efeitos positivos e negativos de uma integração raramente se anulam. Se a região é periférica e se a produção local oferta produtos e serviços diferenciados, o acesso aos mercados centrais pode representar um estímulo ao crescimento regional. Mas se a estrutura produtiva local é similar a do centro, é possível que a integração gere uma realocação com perda de emprego e renda.

Dada essas diferenças, um cenário com integração virtuosa seria aquele entre duas regiões diferenciadas. Suponhamos que na região A ter-se-iam atividades

especializadas em produtos ou serviços do tipo A, enquanto que na região B encontrar-se-iam os produtores de serviços B. Nesse caso a integração via redução dos custos de transporte poderia ampliar a escala e o escopo das duas localidades permitindo ganhos que isoladamente as duas regiões não teriam; ambas as regiões teriam um acesso oferta de produtos AB. Os custos de duplicação das atividades de A em B e de B em A seriam minimizados via comércio intra-regional. Esse é um clássico argumento das teorias de comércio internacional aplicados ao espaço que, quanto aplicado a economias locais diferenciadas, tendem a compor um cenário de uma integração virtuosa.

Portanto, como proposta de política de desenvolvimento regional, os sistemas de transporte devem integrar inicialmente regiões que são complementares e não substitutas, ou mesmo integrar regiões periféricas depois que sua base produtiva local já esteja em condições de concorrer com as atividades centrais. Em outras palavras, escopo e escala são determinantes fundamentais do sucesso de economias locais.

Essa pequena introdução ao tema custos de transporte já indica um ponto importante na formulação de políticas de desenvolvimento regional. Dentro de uma região turística deve se buscar integrar pontos turísticos que são complementares e não substitutos. Deve se explorar a diversidade e o escopo, em particular naqueles pólos com acentuadas limitações materiais. Nesses pólos, a duplicação de ofertas no espaços seria custosa, logo, nesses casos o papel da infra-estrutura de transporte, da mobilidade intra-regional seria fundamental.

1.3. Sistemas de Transporte Intra-regional e Inter-regional

Dando continuidade a discussão sobre o impacto do transporte na integração regional, alguns autores – tais como Martin (1999a, 1999b) e Martin & Rogers (1995) - estabelecem uma interessante conexão entre diferentes sistemas de transporte e seus efeitos sobre o crescimento econômico e desigualdades locais e regionais. Os autores classificam os sistemas de transportes em dois tipos: o primeiro seria o sistema intra-regional, que conecta locais dentro de uma determinada região, e o segundo seria o

inter-regional, que conectaria várias regiões. Observam, também, que o crescimento regional é dependente da concentração relativa de uma variedade de firmas na região. Logo, as maiores e mais diversificadas localidades possuiriam vantagens tecnológicas em relação as menores devido a sua diversa e ampla base produtiva (e.g. de serviços, de tecnológica, de indústrias etc).

Caso a política regional valorize sistemas de transportes intra-regionais, Martin (1999a e 1999b) avalia que as firmas tenderão a se concentrar nos centros intra-regionais e/ou acentuar as conexões entre os mercados intra-regionais caso essas firmas tenha baixa mobilidade. Do ponto de vista nacional, estes sistemas de transporte favoreceriam a desconcentração inter-regional e estimularia a concentração intra-regional. Nesse caso, o sucesso de uma região dependeria da sua diversidade e escala local de produtos e serviços.

No caso de uma política regional que favoreça os sistemas de transportes inter-regionais, a concentração inter-regional seria estimulada e as conexões intra-regionais seriam desfavorecidas. Os maiores centros produtores nacionais teriam acesso aos vários mercados regionais e as firmas localizadas nas periferia poderiam agora realocar suas atividades para o centro nacional sem que isso representasse perda de mercados. O resultado desse processo é, obviamente, um aumento das diferenças regionais no que tange as estruturas produtivas.

Em suma, sistemas de transporte intra-regionais estimulariam o surgimento de economias regionais mais simétricas, mas poderiam reduzir as taxas de crescimento da economia nacional caso isso impacte na escala e escopo das ofertas locais. Os sistemas de transporte inter-regionais maximizariam a taxa de crescimento da economia, mas criariam estruturas regionais mais assimétricas. Nesse caso, se o governo central pretende acelerar a taxa de crescimento da economia, os sistemas de transporte inter-regionais deveriam ser priorizados. Caso o objetivo seja a redução das desigualdades regionais e/ou a expansão de atividades locais, a opção seria os sistemas de transporte intra-regionais.

Generalizando essa análise dos dois sistemas de transportes (intra-regional com inter-regional) com a conclusão do tópico precedente, pode-se afirmar que os

sistemas de transportes inter-regionais reforçariam a hegemonia de pólos turísticos nacionais que já usufruem de maiores economias de escala e escopo, pois ampliaria sua área de influência. A disputa seria por reduzir o custo de transporte entre o ponto de origem do turista e o pólo turístico de destino.

Quanto ao segundo tipo de sistema de transporte, o intra-regional (intra pólo-turístico), suas funções seriam mais específicas: o objetivo seria conectar as atrações turísticas locais que são complementares e - secundariamente - substitutas para que, na concorrência nacional, essa integração intra-regional surgisse como uma oferta mais variada e ampla de pontos turísticos na região. Logo, do ponto de vista competitivo, esses dois sistemas de transporte possuem ênfases distintas, mas ambas relevantes, na indução ao desenvolvimento de uma região turística.

1.4. Transporte e Turismo

O sistema de transporte nos serviços turísticos é considerado um fator chave na competitividade, seja na dimensão preço ou qualidade. Há, portanto, um hipótese de que na ausência de um eficiente sistema de transportes, o turista optará por destinos alternativos onde deficiências na locomoção não estejam presentes. Essa relação parece amplamente aceita entres os estudiosos do turismo, contudo, não é claro com que intensidade essa relação se verifica nos diversos tipos de turismo e nos diversos tipos de turistas (Downward & Lumsdon, 2004; Prideaux, 2000).

Além da importância do transporte sobre o turismo, há uma segunda questão: qual das “duas pontas” dessa relação atua como indutor e qual setor é induzido, ou ainda, em que momento da estruturação dessa relação o turismo ou o transporte funciona como indutor? Sobre esse aspecto não há resposta consensual, tanto para a atividade turística como para qualquer outra atividade econômica (Martin & Rogers, 1995; Prideaux, 2000).

A questão da indução é particularmente importante quando se tem como objetivo a formulação de políticas públicas. Para abordar esse tema, é necessário dividir o setor de turismo em dois segmentos: pontos turísticos considerados estruturados e seus sistemas de transporte de apoio e pontos turísticos potenciais e a

rede de transporte no seu entorno, mas não dedicada. No primeiro caso, vale uma abordagem com o olhar sobre eficiência, para o segundo caso vale uma leitura mais estruturante.

Na maioria dos estudos sobre os fatores indutores do turismo local há um conjunto quase comum de determinantes das opções por sistemas de transporte e sua articulação com um certo tipo de turismo. Uma lista preliminar de determinantes seria: nível de renda, tempo de viagem, recorrência, acompanhantes, distância, custo do modo de transporte, qualidade da infra-estrutura (estradas, ferrovias, portos e aeroportos) e rede de transporte (conectividade modal e inter-modal).

Prideaux (2000), Cruz & Homsy (2006), Eilat & Einav (2004), Middelkoop *et al* (2003), Page (2001), Palhares (2002 e 2003), Torre & Galvan (2002), Downward & Lumsdon (2004) ressaltam - com ênfases diferenciadas - a relevância desses fatores como determinantes das opções pelo modo de transporte e, por consequência, da importância do modo de transporte para os diversos segmentos do turismo.

Prideaux (2000) e Kaul (1985, apud Prideaux, 2000), ao avaliar as conexões entre transporte e turismo, citam nove “postulados” que poderiam ser assim apresentados no contexto desse trabalho:

- (a) O turismo é determinado e determinante do modo de transporte;
- (b) O turismo é um fenômeno de massa e também uma atividade localizada e individual, e ambos requisitam diferentes tipos de transportes e outras infra-estruturas;
- (c) Transporte e turismo dependem, expandem e limitam o tráfego de serviços e a qualidade dos serviços de transporte influencia o tipo de turismo;
- (d) Planejamento do sistema de transporte para elevar a acessibilidade é central no desenvolvimento do turismo;
- (e) A concorrência entre sistemas e modos de transporte estimula a redução de preços em favor dos serviços de turismo;

-
- (f) Coordenação e integração entre sistemas de transportes locais, regionais, nacionais e internacionais são fundamentais para o desenvolvimento do turismo;
 - (g) O desenvolvimento tecnológico tem afetado de forma intensa os sistemas de transporte e, por conseqüência, o turismo;
 - (h) A coordenação da expansão da oferta de serviços turísticos e infra-estruturas complementares deve ser sincrônica a dos transportes, pois discrepâncias nas taxas de expansão geram ociosidades e custos elevados;
 - (i) Melhorias na infra-estrutura de transporte, desenvolvimento tecnológico devem ser informadas (divulgadas) para maximizar impactos positivos da concorrência entre os modos e sistemas de transporte e minimizar custos de congestionamentos.

Mrnjavac (2005), Rocca (2005), Palmer-Tous *et al* (2005) anunciam, contudo, efeitos negativos de uma elevada acessibilidade. Primeiro, a relação entre meio-ambiente natural e transporte é conflitiva. Como o turismo é referenciado, em grande medida, pelas belezas naturais e bem-estar ambiental, a virtuosidade do sistema de transporte pode hipertrofiar atividades turísticas e danificar o meio-ambiente. Essa relação é notória nas pequenas cidades e locais turísticos, onde o aumento da acessibilidade traz consigo a rápida depreciação da natureza (e.g. poluição de praias e sítios naturais, devastação de florestas e matas, enfim, redução da biodiversidade).

Segundo, no congestionamento urbano (e.g. poluição do ar, vibração, barulho) a relação e os limites são similares, mas ocorrem dentro de áreas com elevada densidade demográfica e volumosos investimentos em ativos imobiliários e patrimônios históricos. Os custos de reordenação do espaço são, nesses casos, elevadíssimos.

Terceiro, com a acessibilidade e expansão do turismo há um aumento de preços locais, notoriamente a renda fundiária urbana e rural e de serviços locais, ou seja, de toda atividade que requer uma relação “face-à-face” (interação co-localizada da demanda e oferta de produtos e serviços). Nesses três casos, um sistema eficiente de transporte determina limites ao crescimento das atividades turísticas. Para casos

onde esse *trade-off* é esperado, o planejamento e o desenvolvimento sustentável ambiental são referências necessárias (Rocca, 2005).

Essa variedade de estudos mostra que há uma intensa diferenciação de turistas, turismos, deslocamentos e modos e meios de transporte. Por exemplo, pode-se imaginar três tipos de deslocamentos: (1) local, (2) intra-regional e (3) inter-regional. Essa tipologia de sistemas de transporte já define, em grande medida, a importância dos modos de transporte: (1) terrestre para o primeiro caso, (2) terrestre e aéreo para o segundo e (3) para o terceiro caso o aéreo aparece como o mais relevante.

Quanto aos turistas, é prudente considerar três critérios básicos: (1) origem-destino do turista (local, intra-regional e inter-regional) e (2) nível de renda (alta e baixa) e (3) tipo de turismo (rotineiro e freqüente ou esporádico). O primeiro tipo de turista seria o local, que tende a fazer viagens mais curtas, rotineiras e recorrentes. Nesse caso, o modo de transporte seria o privado ou público e o meio de transporte seria o terrestre. O nível de renda afetaria a opção pelo meio de transporte, mas pouco afetaria o modo de transporte.

Quanto ao segundo tipo de turista, o intra-regional, este faria viagens mais longas. Nesse caso o sistema de transporte intra-regional seria o preferido e nele ter-se-ia dois sistemas substitutos: o terrestre e o aéreo. Diversamente do caso anterior, nessa opção o nível de renda tem um papel fundamental, pois os custos dos dois sistemas de transporte são - até o momento - diferenciados.

O terceiro tipo de turista seria o inter-regional, que inclui aqui o turismo internacional, em particular o turista não fronteiriço, cuja preferência pelo transporte aéreo é inegável. De modo geral, esse turista faz viagens menos rotineiras, mais esporádicas, possui elevado poder de compra e é exigente em qualidade. Logo, a opção pelo transporte aéreo é predominante.

É possível combinar essas variadas segmentações das atividades turísticas e construir uma tipologia que combina origem-destino do turista (local, intra-regional, inter-regional), nível de renda (alta e baixa), freqüência (alta e baixa) e o sistema de

transporte a ele associado (aéreo e terrestre)¹. A **tabela 1** apresenta essa relação hipotética:

Tabela 1: Tipologia de Turistas e de Transporte

Deslocamento	Turista		Tipo de Transporte(1)		Preferência no Transporte
	Renda	Frequência	Terrestre	Aéreo	
Local	Alta	Alta	3	1	31
Local	Alta	Baixa	3	2	32
Local	Baixa	Alta	3	0	30
Local	Baixa	Baixa	3	0	30
Regional	Alta	Alta	1	3	13
Regional	Alta	Baixa	2	3	23
Regional	Baixa	Alta	3	1	31
Regional	Baixa	Baixa	3	2	32
Inter-Regional	Alta	Alta	1	3	13
Inter-Regional	Alta	Baixa	0	3	03
Inter-Regional	Baixa	Alta	3	0	30
Inter-Regional	Baixa	Baixa	3	1	31

(1) Preferências: 3 – Alta, 2 – Média, 1 – Baixa, 0 – Nula

Tabela 2: Estrutura de Transportes e Perfil dos Turistas

Preferência no Transporte	Tipos de Turistas (1)		
01			
02			
03	NAB		
10			
12			
13	RAA	NAA	
20			
21			
23	RAB		
30	LBA	LBB	NBA
31	LAA	RBA	NBB
32	LAB	RBB	

(1) L – local, R – regional, N – inter-regional;
A – alta renda, B – baixa renda;
A – alta frequência; B – baixa frequência.

Na **tabela 1** os doze tipos de turistas definidos por três critérios (destino, renda e frequência) estão associados aos sistemas de transportes de aéreo. Há, portanto, uma hierarquia de modos de transportes para cada tipo de turistas. Por exemplo, os turistas locais, de alta renda e frequência preferem o modo de transporte terrestre e, em segundo plano, o transporte aéreo. O turista inter-regional, com baixa renda e frequência tende a compartilhar esse mesmo modo de transporte, não obstante as

¹ Ver Page (2001), Palhares (2002) e Limtanakool et al (2006) e Laesser *et al* (2006) para exercícios de segmentação similares, mas baseados em pesquisas de campo

suas divergentes características. Em suma, o mesmo sistema de transporte carrega uma diversidade de turísticas que tem diferentes sensibilidades aos preços de oferta de cada modo de transporte. A **tabela 2** mostra essa variedade de turistas compartilhando o mesmo sistema de transporte, em particular o terrestre.

Essa pequena e exploratória tipologia de modos de transportes (terrestre e aéreo), deslocamento (local, inter-regional e intra-regional), renda (alta e baixa) e frequência (esporádicas e rotineiras) já sinaliza uma certa hierarquia de sistemas e modos de transportes para certos segmentos do turismo.

Para o caso brasileiro as elevadas disparidades de renda, as distâncias continentais e a assimétrica qualidade dos sistemas de transportes são notórias e não podem ser negadas (e.g. transporte aéreo no Sul-Sudeste e transporte fluvial na Amazônia). Logo, essas várias dimensões da acessibilidade são fatores relevantes para a virtuosidade do turismo em determinadas regiões. Por exemplo, em um panorama nacional, os turistas domésticos tendem a priorizar o turismo intra-regional e em um segundo momento o inter-regional, em ambos os casos com preferências pelo transportes terrestres, não obstante o barateamento do transporte aéreo. De acordo com a EMBRATUR (2004) e com o Estudo do Mercado Interno de Turismo (2001), 52,7% do turismo ainda é marcadamente intra-regional (estadual) e ocorre em distâncias inferiores à 200 km. A grande parcela desse turismo rotineiro e intra-regional ocorre com o uso de transporte terrestres e com participação crescente de meios de transporte individuais (automóveis e utilitários); ver Vogel (2005) para um estudo sobre o caso de Berlin.

O foco desse trabalho será a importância de um tipo de transporte específico, o terrestre. O turista mais relevante - a princípio - seria aquele que faz viagens rotineiras e com baixo nível de renda. Para esse tipo de turismo, a eficiência do sistema de transporte rodoviário intra-regional é fundamental e não há substituto próximo. O segundo tipo mais relevante seria o turista nacional que faz viagens esporádicas. Nesse caso o transporte terrestre inter-regional é fundamental, mas já sofre a concorrência intensa dos transportes aéreos, em particular no caso dos turistas com maior nível de renda. No caso dos turistas internacionais, a hegemonia é dos

transporte aéreos. Como o transporte aéreo tende a substituir o transporte inter-regional, optou-se por atribuir a esse o status de principal meio e modo de transporte inter-regional.

2. Construindo Medidas de Mobilidade

2.1. Bases de Dados e Geoprocessamento

Dada a predominância dos transportes terrestres no Brasil – com exceção da Amazônia - a prioridade do estudo será avaliar as áreas de influência e eficiência do sistema de transporte rodoviário. Nesse caso, o objetivo é criar um índice de acessibilidade baseado no sistema de transporte rodoviário articulado ao transporte aéreo, seu mais forte e recente concorrente nas viagens inter-regionais. Para tanto, redes de transportes digitalizadas são insumos fundamentais. Com essas informações e com o uso de ferramentas de geoprocessamento foram estabelecidas as áreas de influência de dois sistemas (rodoviário intra-regional e aéreo) e definidas onde são complementares ou substitutas e onde encontram-se os monopólios.

O uso de ferramentas de geoprocessamento (GIS) para análise de dados sócio-econômicos e espaciais não é um tema novo. Anselin (1996) desenvolveu ferramentas de análise estatística espacial, aplicadas a diversos temas em inúmeros trabalhos (e.g. Lemos, Diniz, Guerra *et al.*, 2003). Especificamente sobre turismo, Barbosa, Soares e Medeiros (1996) trataram do ecoturismo em Minas Gerais, e Steinke e Silva (2005) sobre os serviços turísticos em Brasília. Sobre áreas de influência de rodovias, por exemplo Dias, Filho, Pereira *et al.* (1996) sobre algumas rodovias no Tocantins. Stone (1998) utiliza técnicas de GIS para análises de políticas de ocupação hoteleira na Amazônia.

O mapa da **figura 1** destaca a estrutura viária e de aeroportos do Sudeste, e a forte relação destes com a concentração populacional. Em contraste, o mapa da

⁴ Este último proveniente da Embrapa (<http://www.urbanizacao.cnpm.embrapa.br/>) , vide MIRANDA, GOMES e GUIMARÃES (2006).

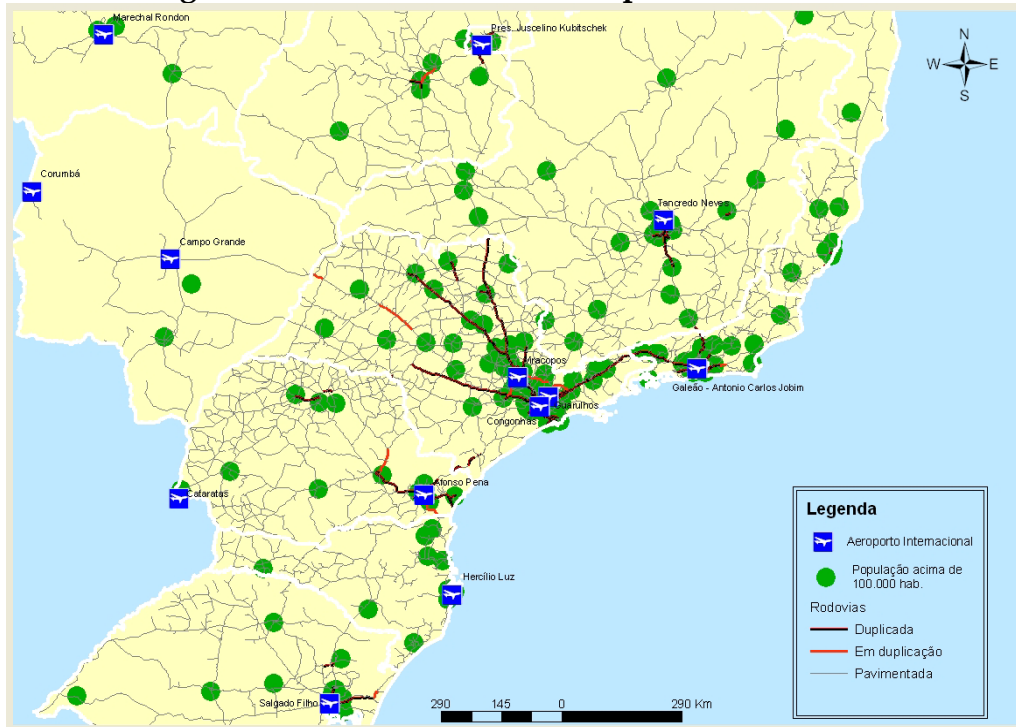
figura 2 exibe a estrutura menos densa da rede viária e da concentração populacional do Nordeste.

O mapa da **figura 3** representa as **213** regiões turísticas selecionadas dentre 257 regiões e pólos turísticos definidos pelo Ministério do Turismo. O mapa da **figura 4** representa as 11 regiões turísticas da Bahia. Estas regiões foram construídas a partir da agregação das áreas dos municípios que compõem cada uma delas. As rodovias pavimentadas também estão representadas, o que evidencia seu caráter radial a partir da capital, Salvador. Em Salvador também está localizado o principal aeroporto internacional do Nordeste.

A Região Turística da Chapada Diamantina está representada no mapa da **figura 5**. Cidades e outros núcleos populacionais também estão identificados. A estrutura viária por tipo de pavimentação mostra as ligações entre as cidades e povoados da região. Apenas 3 trechos leste-oeste e 8 trechos norte-sul de rodovias pavimentadas cortam a região. A principal entrada rodoviária da região encontra-se a cerca de 280 km do aeroporto de Salvador. A **figura 5** ressalta a existência de alguns vazios de quase 50km de extensão sem cobertura rodoviária.

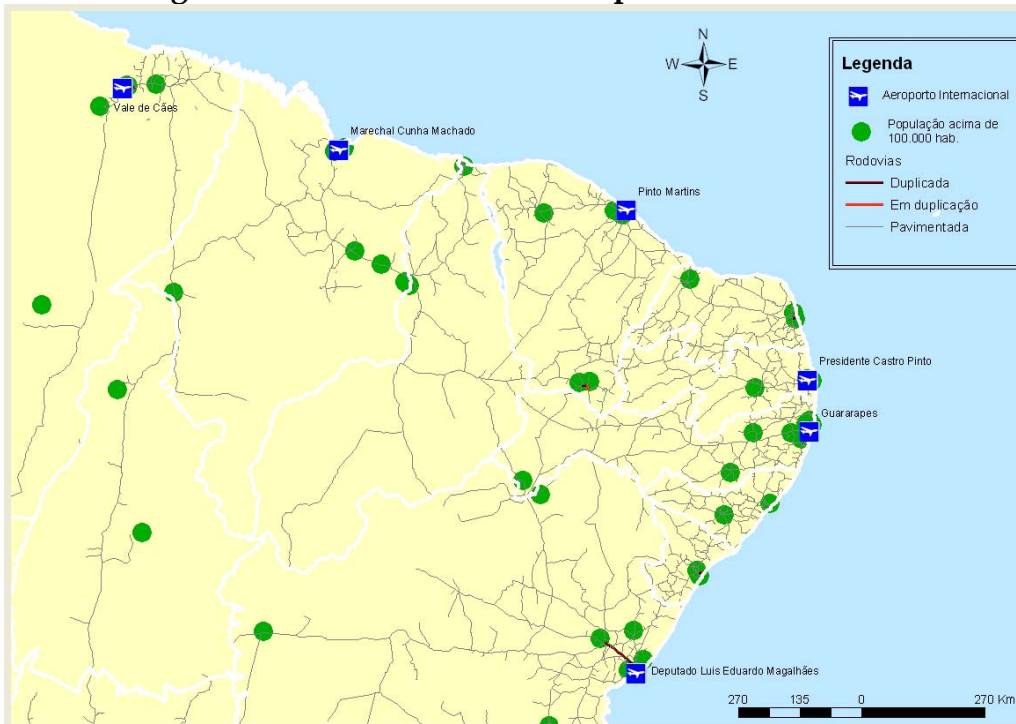
O mapa da **figura 6** representa a Região Turística da Costa do Descobrimento, composta por 4 municípios (Belmonte, Santa Cruz Cabrália, Porto Seguro e Itabela). Seus principais meios de acesso são a BR-367 e o aeroporto de Porto Seguro. A **figura 6** indica a existência de alguns vazios de cerca de 20km de extensão, especialmente nos extremos norte e sul da região. Destaca-se a cobertura ao longo da BR 367 e no trecho litorâneo entre Santa Cruz Cabrália e Trancoso. Belmonte, por outro lado, aparece isolada, como toda costa ao Sul de Trancoso até Caraíva.

Figura 1: Estrutura Viária e Aeroportos no Sudeste



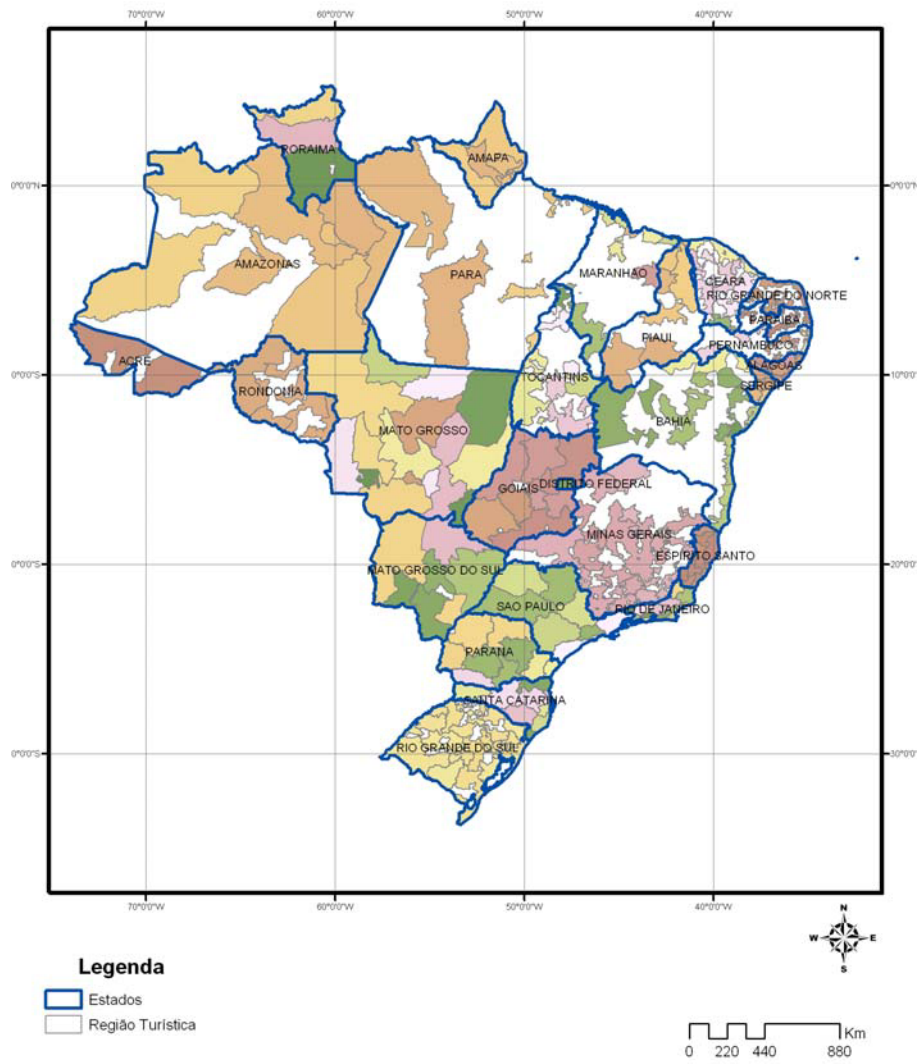
Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

Figura 2: Estrutura Viária e Aeroportos no Nordeste



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

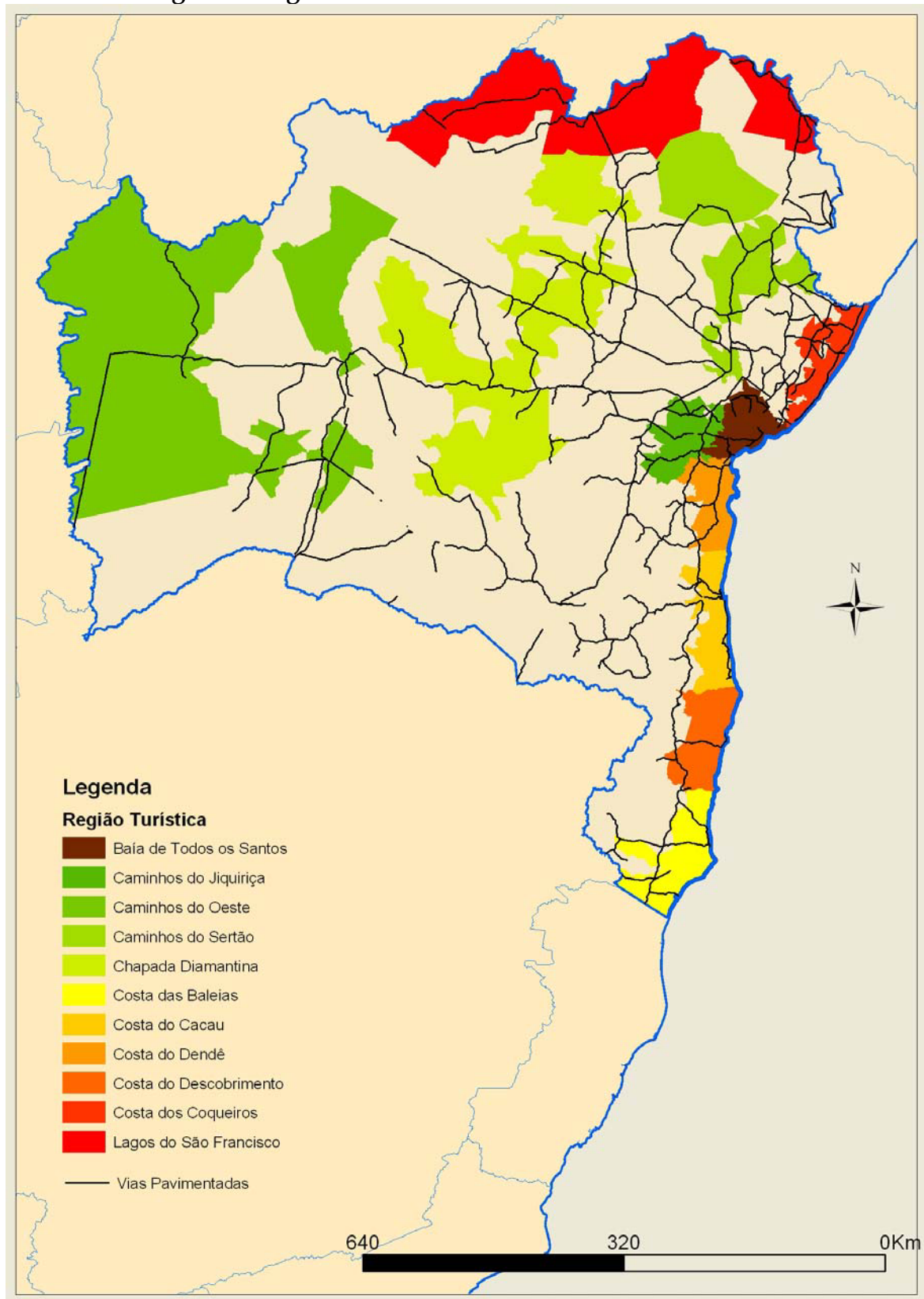
Figura 3: Regiões Turísticas



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

Figura 4. Regiões e Pólos Turísticos no Estado da Bahia



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

Figura 5. Região Turística da Chapada Diamantina

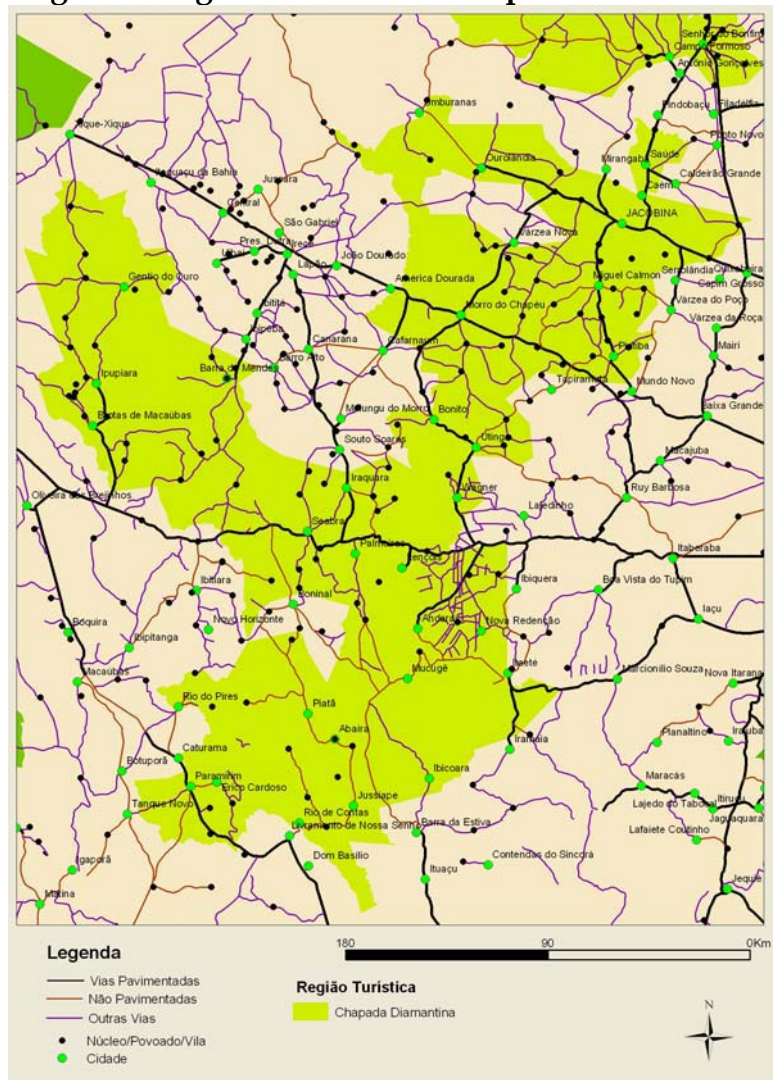
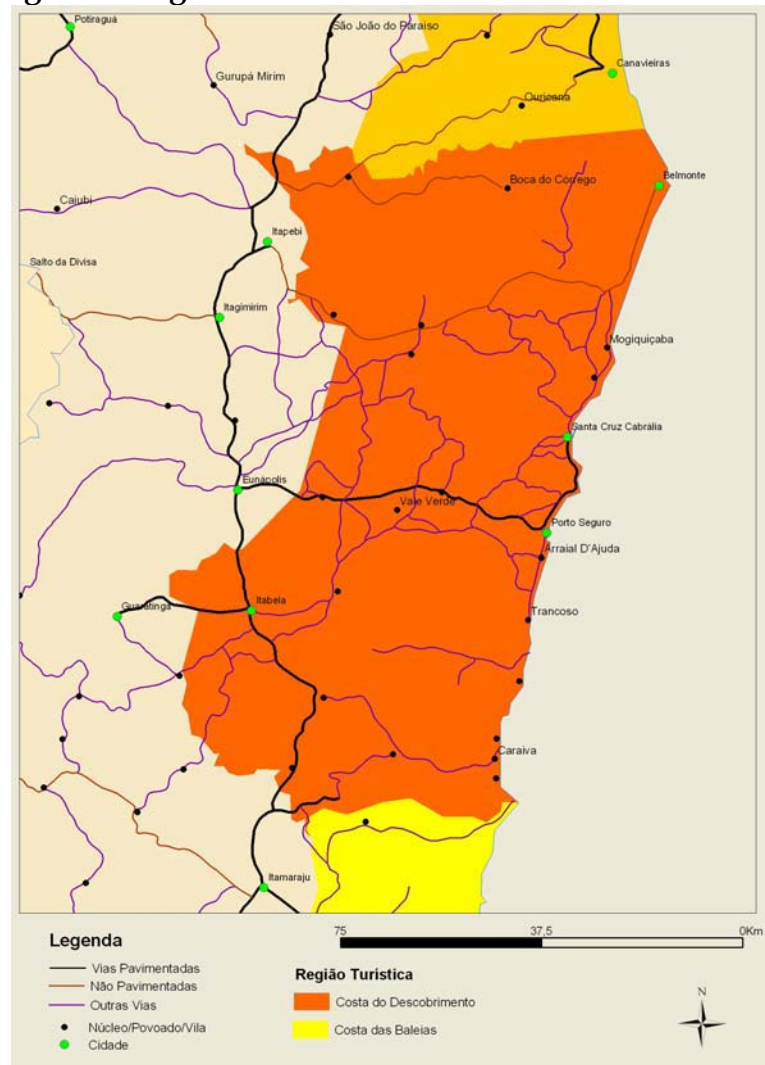


Figura 6. Região Turística da Costa do Descobrimento



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE.

O objetivo deste trabalho foi criar indicadores de acessibilidade turística para as mais de duzentas regiões turísticas brasileiras, e assim hierarquizar essas regiões turísticas de acordo com a infra-estrutura de transporte (rodovias por tipo de pavimento), a proximidade de aeroportos (internacionais e nacionais) e características socioeconômicas (população, renda, habitação, etc.). Esta tarefa requer a utilização de procedimentos de georreferenciamento combinados com análise espacial.

Os procedimentos implementados partiram da conjugação de dados georreferenciados das seguintes bases de dados:

- (a) Infra-estrutura rodoviária: base de coordenadas de objetos espaciais, no caso linhas, representando a rede rodoviária do Brasil; desenvolvida pelo IBGE e distribuída publicamente. Os trechos rodoviários são classificados em pavimentados, não-pavimentados e outros. Referem-se à situação viária em 2002.
- (b) Infra-estrutura aeroportuária: base de coordenadas de objetos espaciais, no caso pontos, representando a localização de aeroportos e campos de pouso do Brasil. Ano base 2002.
- (c) Povoamento: base de coordenadas de objetos espaciais, no caso pontos, representando cidades, vilas, localidades e núcleos populacionais, desenvolvida pelo IBGE.
- (d) Municípios: base de coordenadas de objetos espaciais, no caso polígonos, representando municípios do Brasil, desenvolvida pelo IBGE e distribuída publicamente. Representam os limites dos 5507 municípios brasileiros.
- (e) Renda, Desenvolvimento Humano e Espaço: indicadores sócio-econômicos do Atlas do Desenvolvimento Humano (PNUD, 2002), do IBGE e da Embrapa para os municípios brasileiros. Estes indicadores são os Índices de Desenvolvimento Humano e seus componentes, população, população rural e urbana, renda, indicadores de saneamento, saúde, educação, e área urbanizada⁴.

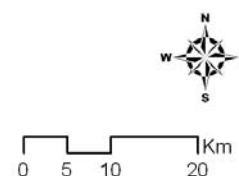
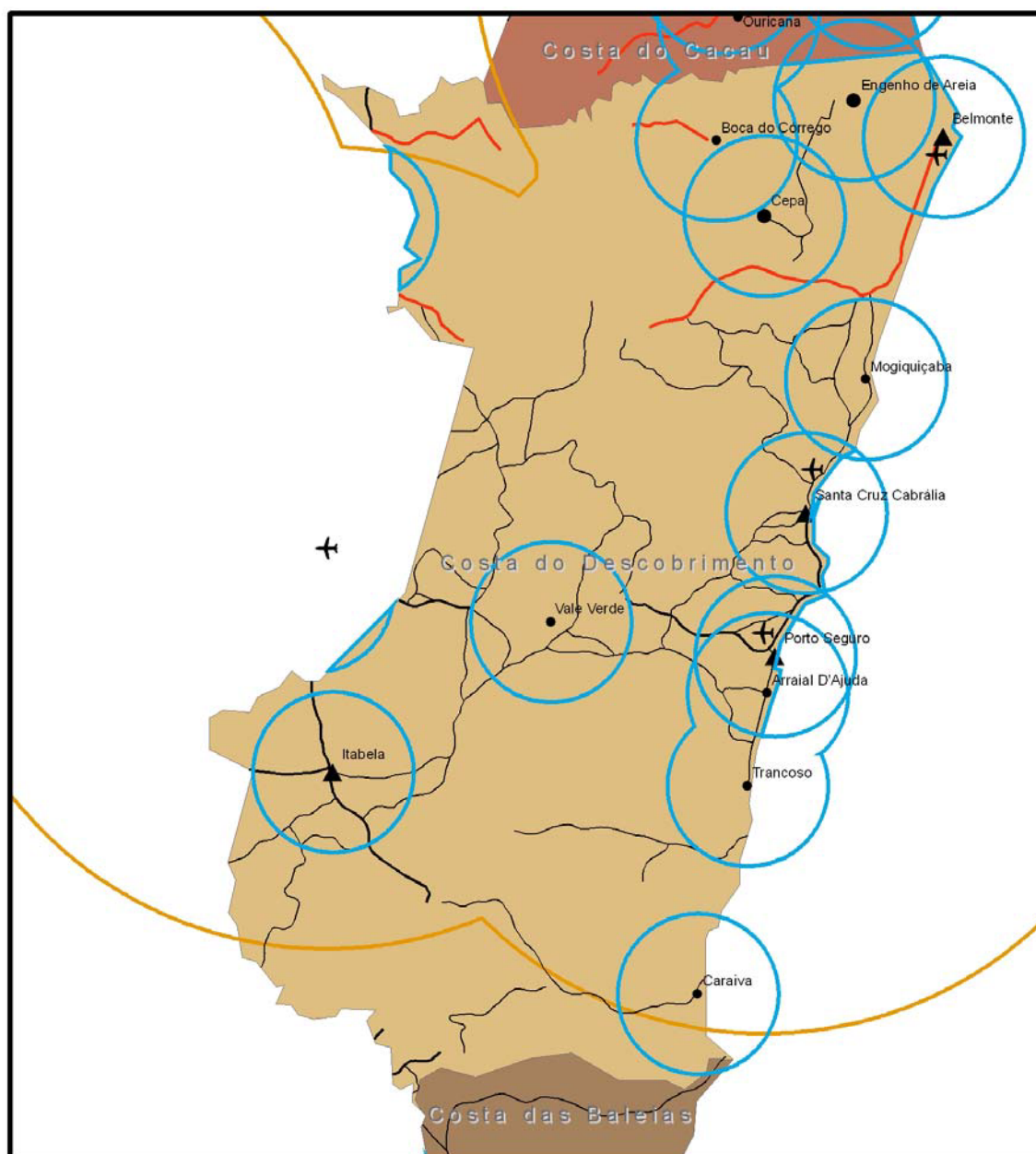
O cruzamento dessas bases de dados permitiu a construção dos componentes dos índices de acessibilidade. As seguintes tarefas de geoprocessamento foram implementadas⁵:

- (1) Construção de **213** regiões turísticas, formadas por conjuntos de municípios, definidas pelo Ministério do Turismo. A área das regiões turísticas, em km², foi medida. Obtido pela agregação espacial do plano de informação dos municípios (d) a partir da lista de correspondência entre Regiões Turísticas e municípios.
- (2) Extensão da malha rodoviária de cada tipo (pavimentados, não-pavimentados e outros) em cada Região Turística. Obtido pela intersecção dos planos de informação das Regiões Turísticas (1) e de Infra-estrutura rodoviária (a).
- (3) Extensão da malha rodoviária de cada tipo (pavimentados, não-pavimentados e outros) em cada Região Turística, dentro de um raio de 5km (*buffer*) a partir de cada povoamento (cidades, vilas, localidades e núcleos). Assim, foi construída em cada região turística uma área correspondente à união de todos os *buffers* de 5 km, e as os trechos de rodovias dentro desta área foram identificadas e medidos. Obtido pela intersecção dos planos de informação de Regiões Turísticas (1), dos *buffers* de povoamento e de Infra-estrutura rodoviária (a).
- (4) O procedimento 3 foi repetido para *buffers* de 10km e 20km.
- (5) Construção de *buffers* de 50km e 100km a partir de aeroportos nacionais e internacionais. Foram excluídos, entre os aeroportos nacionais, os campos de pouso, aeroclubes e aeroportos exclusivamente militares. Identificação e contagem do número de povoados nos *buffers* de aeroportos, em cada Região Turística. Obtido pela intersecção dos planos de informação dos *buffers* de aeroportos, de Regiões Turísticas (1), e de povoados (c).
- (6) Cálculo dos indicadores sócio-econômicos médios das Regiões Turísticas, a partir dos dados municipais (e) e da composição das regiões (1).

⁵ O programa utilizado foi o ArcGIS 9.1.

A Figura 7 ilustra os procedimentos de geoprocessamento aplicados à Região Turística da Costa do Descobrimento (BA).

Figura 7: Infra-Estrutura e Mobilidade na Costa do Descobrimento (BA)



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE

2.2. Indicadores

A resenha anterior sobre os determinantes do turismo em uma região apresentou uma variedade de aspectos que influenciam o turismo em uma determinada região, um desses aspectos é a acessibilidade ou mobilidade turística. Para capturar os múltiplos determinantes locais da mobilidade é necessário estabelecer um conjunto de indicadores (*proxys*) do deslocamento dos turistas no espaço. Para esse estudo, essa variedade de determinantes foi agrupada em três índices: o de infra-estrutura local, o de mobilidade regional e o de mobilidade aérea. A combinação desses três índices gerou um quarto índice que sintetiza todo o conjunto de fatores que influenciam a mobilidade de uma região turística: o índice de acessibilidade do pólo turístico.

2.2.1. Estrutura Local (IEL)

Como observado no tópico 1.1, as maiores concentrações de serviços estão sempre nos centros urbanos ou nas áreas urbanizadas. Contudo, nos serviços turísticos há uma certa dispersão espacial que é derivada da localização da atração turística (praias, montanhas, cachoeiras, rios, cavernas etc). Devido a essa potencial dispersão, optou-se por utilizar como localidade turística toda e qualquer povoamento (cidade, vila, núcleo e localidade) registrada nos mapas. Assim, a grande maioria das regiões turísticas possui um número de localidades muito superior ao número de municípios que a compõem.

No que tange as características da infra-estrutura de cada localidade, esta reflete a infra-estrutura do município. Já a infra-estrutura de uma região turística, esta é uma média da infra-estrutura dos seus municípios. Como sabido, há uma imensa heterogeneidade regional no Brasil, logo, na escala das regiões esta heterogeneidade está também presente, contudo, para várias regiões, numa intensidade menos intensa.

Para medir a infra-estrutura local foram utilizados cinco indicadores: educação, renda e acesso a bens de consumo duráveis, habitação, transporte e comunicação:

- (a) **Educação:** utilizou-se o Índice de Desenvolvimento Humano – Educação. Esse índice leva em consideração a taxa de alfabetização de adultos (TA, peso 2/3) e a taxa de matrícula (TM, peso 1/3), como definido no Atlas do Desenvolvimento Humano;

$$IEdu = IDH-Edu = (2/3).TA + (1/3).TM$$

- (b) **Renda e Bens:** utilizou-se o Índice de de Desenvolvimento Humano – Renda (peso 1/2) combinado com um índice similar, mas que considou somente o percentual de pessoal que possuem acesso a pelo menos três bens de consumo duráveis: TV, geladeira, carro e computador (AB, peso 1/2);

$$IRenda = (1/2). IDH-Renda + (1/2).AB$$

- (c) **Habitação:** utilizou-se uma índice composto pelos seguintes indicadores: percentual de pessoas que vivem em domicílio com água encanada (A), percentual de pessoas que vivem em domicílios com banheiro e água encanada (B), percentual de pessoas que vivem em domicílios considerados normais (N) e percentual de pessoas que vivem em domicílios urbanos com serviço de coleta de lixo (L) (peso 1/4 para cada um):

$$IHab = (1/4).A + (1/4).B + (1/4).N + (1/4).L$$

- (d) **Transporte:** índice composto somente do percentual de pessoas que vivem em domicílios com carro (C);

$$ITrans = (1,0).C$$

- (e) **Comunicação:** índice composto pelo percentual de pessoas que vivem em domicílios com computador (C) e pelo percentual de pessoas que vivem em domicílios com telefone (T)(peso 1/2 para cada um);

$$ICom = (1/2).C + (1/2).T$$

A combinação desses cinco índices (peso 1/5 para cada um) define o denominado índice de estrutura local (IEL), que é uma combinação de educação, renda e bens, condições de moradia e dois índices com peso de 2/5 que estão diretamente relacionados a mobilidade em um sentido amplo (transporte e comunicação).

$$IEL = (1/5).IEdu + (1/5).IRenda + (1/5).IHab + (1/5).ITransp + (1/5).ICom$$

2.2.2. Mobilidade Terrestre (IMT)

O índice de mobilidade terrestre é o resultado de três sub-índices: o índice de mobilidade regional, o índice de mobilidade local e o índice de mobilidade urbana:

(a) **Índice de Mobilidade Regional:** para a construção desse índice mediu-se quantos quilômetros de rodovias existia dentro de cada região turística, medidas em Km (AR), como detalhado no item 2.1 . Essas rodovias são classificadas em três tipos: pavimentadas (PP), não-pavimentadas (NP) e outros-pavimentos (OP). O índice de mobilidade regional ficou assim definido:

$$IMR = (1,0 . PP/AR) + (0,6 . OP/AR) + (0,3 . NP/AR)$$

Quando 100% das rodovias de uma região turística encontram-se pavimentadas, o índice de mobilidade regional é idêntico ao clássico índice de cobertura rodoviária.

(b) **Índice de Mobilidade Local:** esse índice é idêntico ao índice de mobilidade regional, contudo não se considera a área da região turística (AR), mas sim perímetros em torno dos povoamentos que estão dentro de cada região turística (cidades, localidades, vilas e núcleos). Foram considerados três os perímetros circulares: áreas 5, 10 e 20 km de raio a partir da posição da localidade (vide procedimento de geoprocessamento no item 2.1). Essas áreas circulares captam a mobilidade terrestre no entorno das localidades e buscam medir a mobilidade de um turística quando naquela localidade específica; esse procedimento seria uma aproximação das curvas de isocustos e isotempo (Brainard *et al*, 1997). Assim, para

cada localidade dentro de uma região turística, temos um índice de mobilidade local composto por três sub-índices de mobilidade regionais com os seguintes pesos:

$$IML = (3/6).IMR_{5km} + (2/6).IMR_{10km} + (1/6).IMR_{20km}$$

(c) **Índice de Mobilidade Urbana:** o objetivo desse índice é medir os problemas de locomoção dentro de uma área urbana. Para tanto foram testadas várias medidas (carros por Km² de área urbana, densidade urbana etc). Contudo, essas *proxys* para efeitos congestionamentos não foram consistentes, assim, optou-se por atribuir a cada área urbana uma mobilidade máxima (IMU = 1,0).

O índice de mobilidade terrestre é o uma composição desses três indicadores:

$$IMT = (1 - AU).IMR + IML + (AU).IMU,$$

Onde AU é uma medida da área urbanizada dentro da região turística (vide 2.1). Esse ponderador é importante pois define o quão relevantes são os três tipos de medida de mobilidade em regiões turísticas com diferentes taxas de urbanização (Km² urbanizados). Vale ressaltar que por não ser possível obter medidas consistentes para a mobilidade urbana, esse indicador tende a superestimar a mobilidade terrestre em regiões com elevadas taxas de urbanização, como é o caso das regiões turísticas de Fortaleza (CE), Capital Expandida (SP) e Metropolitana (RJ), todas com taxas de urbanização acima de 20% da área da região turística.

2.2.3. Mobilidade Aérea (IMA)

O índice de mobilidade aérea tem uma construção similar ao índice de mobilidade local. Esse índice identifica quais localidades que estão a 50 Km e 100 Km de um aeroporto nacional (Nac) e de um aeroporto internacional (Int), dentro da região turística (vide item 2.1). Registra-se, portanto, qual a percentagem de localidades de uma região turística (L) que possui acesso aos dois tipos de aeroportos a partir de duas distâncias. Logo, tem-se quatro indicadores com pesos que favorecem a proximidade e, secundariamente, o tipo de aeroporto:

$$IMA = (4/10).L_{Int50} + (3/10).L_{Nac50} + (2/10).L_{Int100} + (1/10).L_{Nac100}$$

Vale observar que quando uma localidade está a 50 Km de um aeroporto ela é também computada como uma localidade que está a 100 Km do aeroporto. Outro aspecto a destacar é que todo aeroporto internacional é um aeroporto nacional, mas nem todos os aeroportos nacionais são internacionais. Portanto, caso todas as localidades tenham 100% de proximidade com aeroportos internacionais a 50 Km de distância, o índice de mobilidade aérea será máximo: IMA = 1,0.

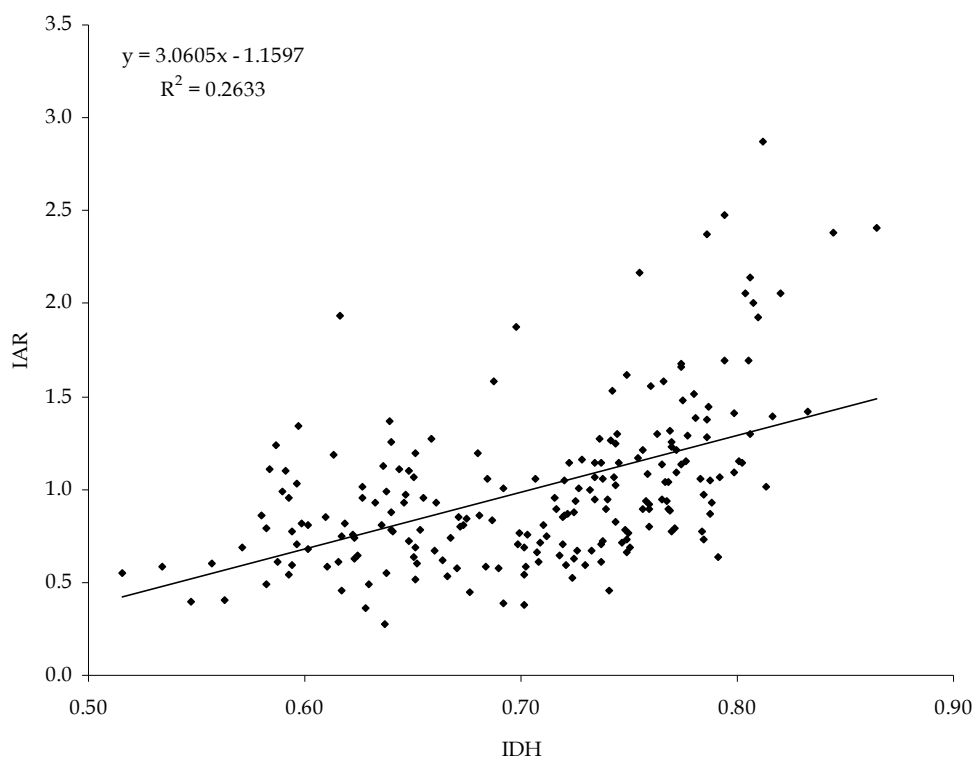
2.2.4. Acessibilidade Regional (IAR)

O índice de acessibilidade regional é um uma média dos três índices acima (IEL, IMT e IMA), normalizado pela média aritmética de cada um e com peso idênticos (1/3). Esse índice captura, portanto, uma imensa variedade de indicadores acessibilidade local: acesso a telefone, computadores, carros, índices de cobertura rodoviária e proximidade de aeroportos:

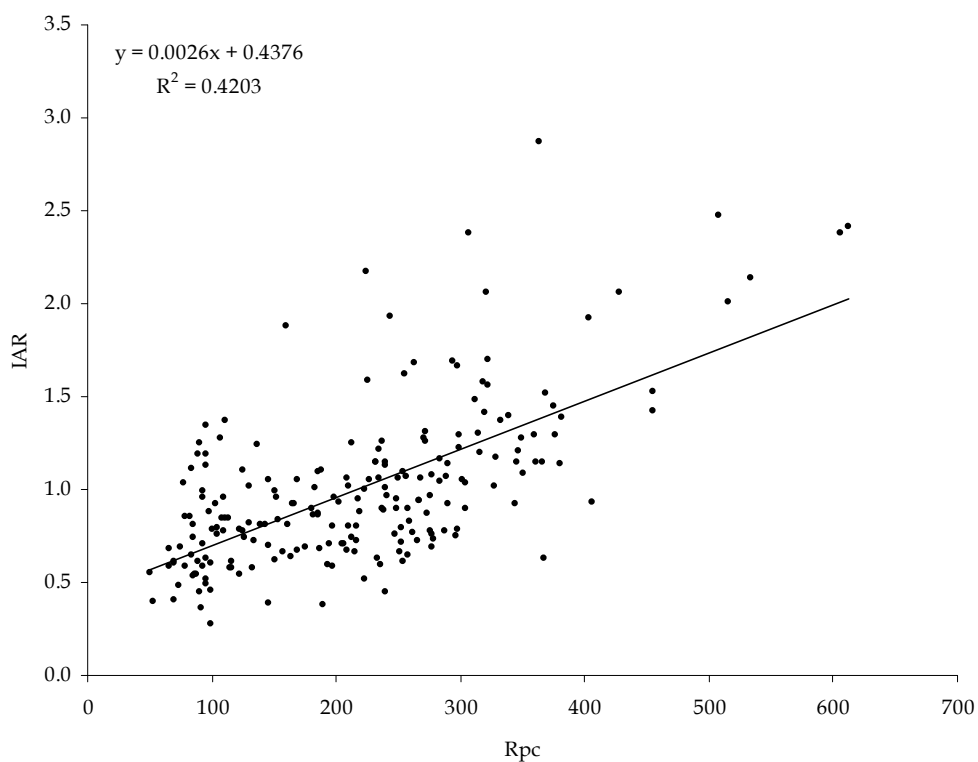
$$IAR = (1/3).IEL + (1/3).IMT + (1/3).IMA$$

De todos os indicadores utilizados nesse índice, somente três não possuem uma dimensão diretamente relacionadas a acessibilidade de uma região: o índice de educação, o índice de renda e bens e o índice de habitação. Esses três indicadores em conjunto tem um peso de 1/5 no IAR, enquanto que os outros 4/5 estão relacionadas a medidas variadas de proximidades e de estruturas de acesso. Portanto, esse índice está enviesado pró-acessibilidade e se diferencia de outros índices sínteses utilizados para avaliação de regiões, como os populares Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e a Renda per capita (Rpc).

Os gráficos 1 e 2 comparam esses dois índices com o IAR. No gráfico 1 as diferenças com o IDH são marcantes e merecem poucos comentários, no caso do gráfico 2 há uma maior correspondência, mas ainda muito tênue, dispersa e imprecisa. O gráfico 3 apresenta as hierarquias regionais de acessibilidade derivadas dos índices IEL, IMT e IMA. Uma apreciação visual desses gráficos confirma as grandes diferenças na acessibilidade entre as regiões turísticas brasileiras.

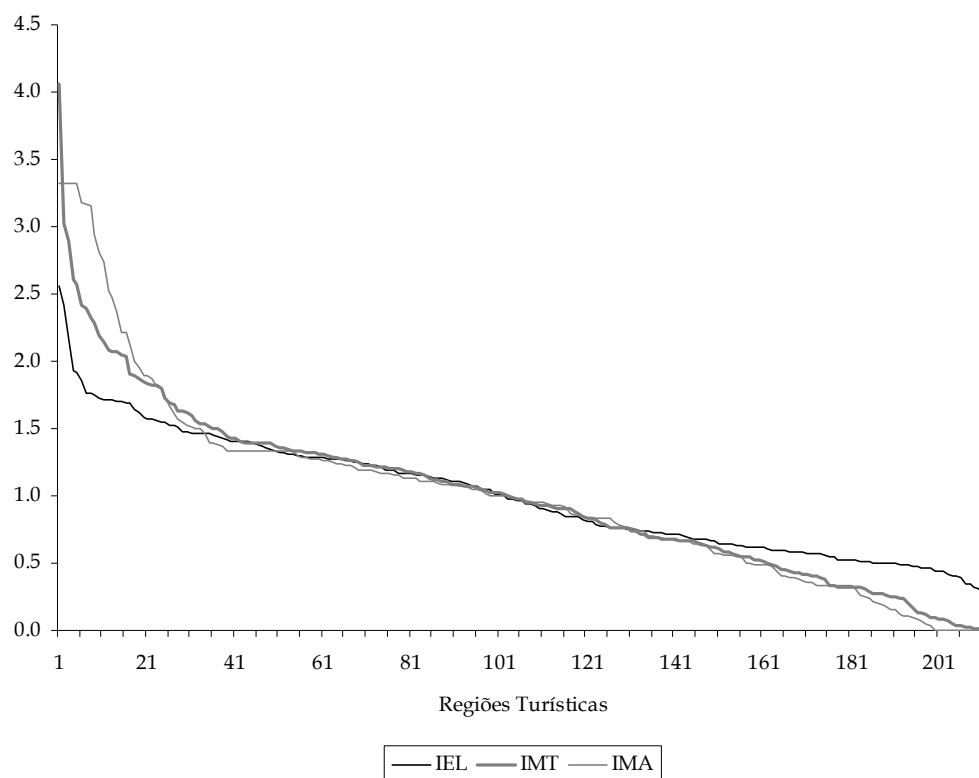
Gráfico 1: IDH e Índice de Acessibilidade Regional

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE e Atlas do Desenvolvimento Humano

Gráfico 2: Renda per capita e Índice de Acessibilidade Regional

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE e Atlas do Desenvolvimento Humano

Gráfico 3: Sub-Índices do ÍAR (ordenados de forma decrescente)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE e Atlas do Desenvolvimento Humano

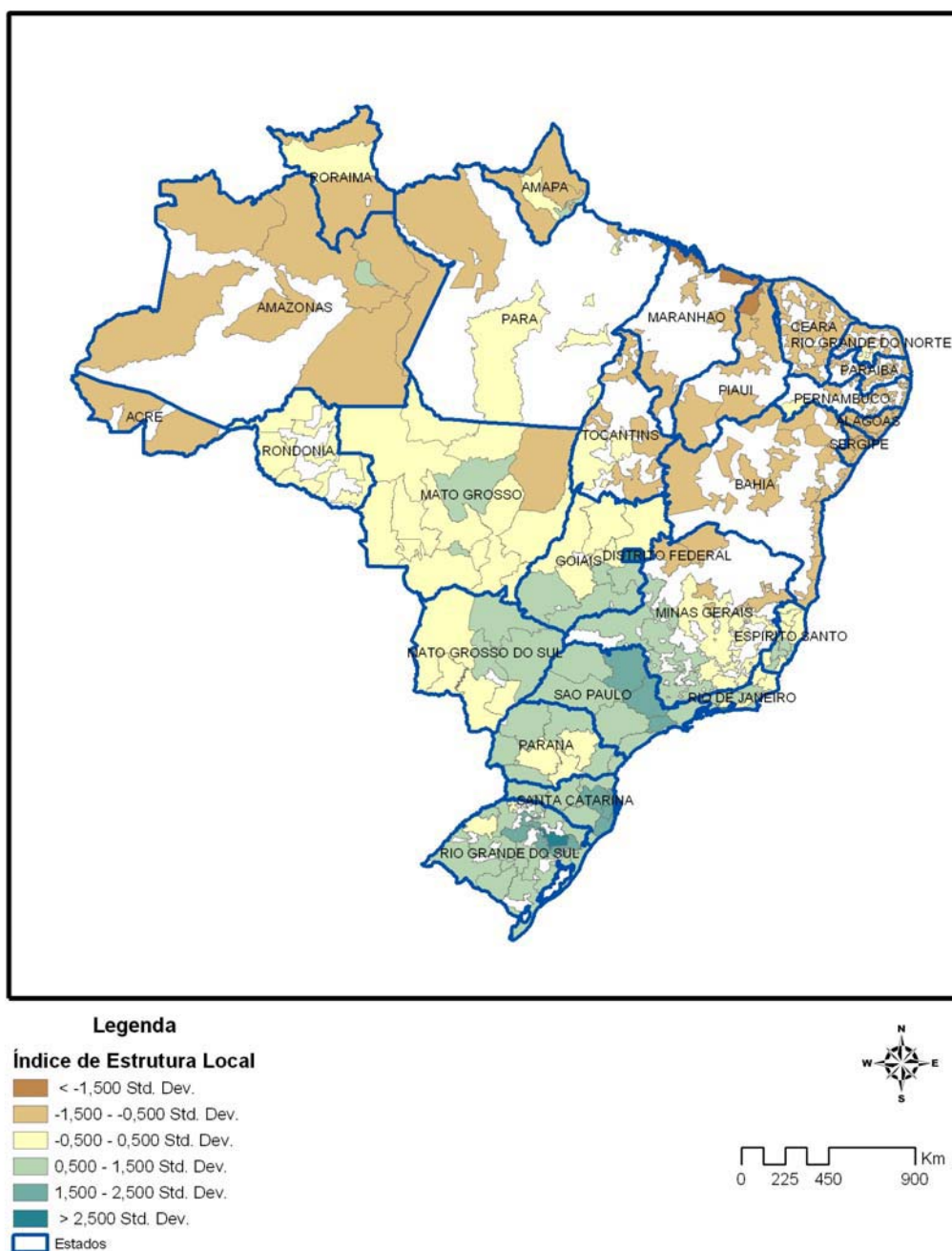
3. Acessibilidade nos Pólos Turísticos

3.1. Avaliação Comparativa

As figuras a seguir apresentam os resultados dos indicadores construídos. Uma análise comparativa da sua distribuição pode ser elaborada a partir destes. Uma observação detalhada está apresentada nas Tabelas do Anexo.

Na Figura 8, o Índice de Estrutura Local aponta para a conhecida supremacia do Sul e Sudeste do país em termos de desenvolvimento humano e renda. O fato negativo é a quase totalidade das Regiões Turísticas do Nordeste apresentarem indicadores abaixo da média do país.

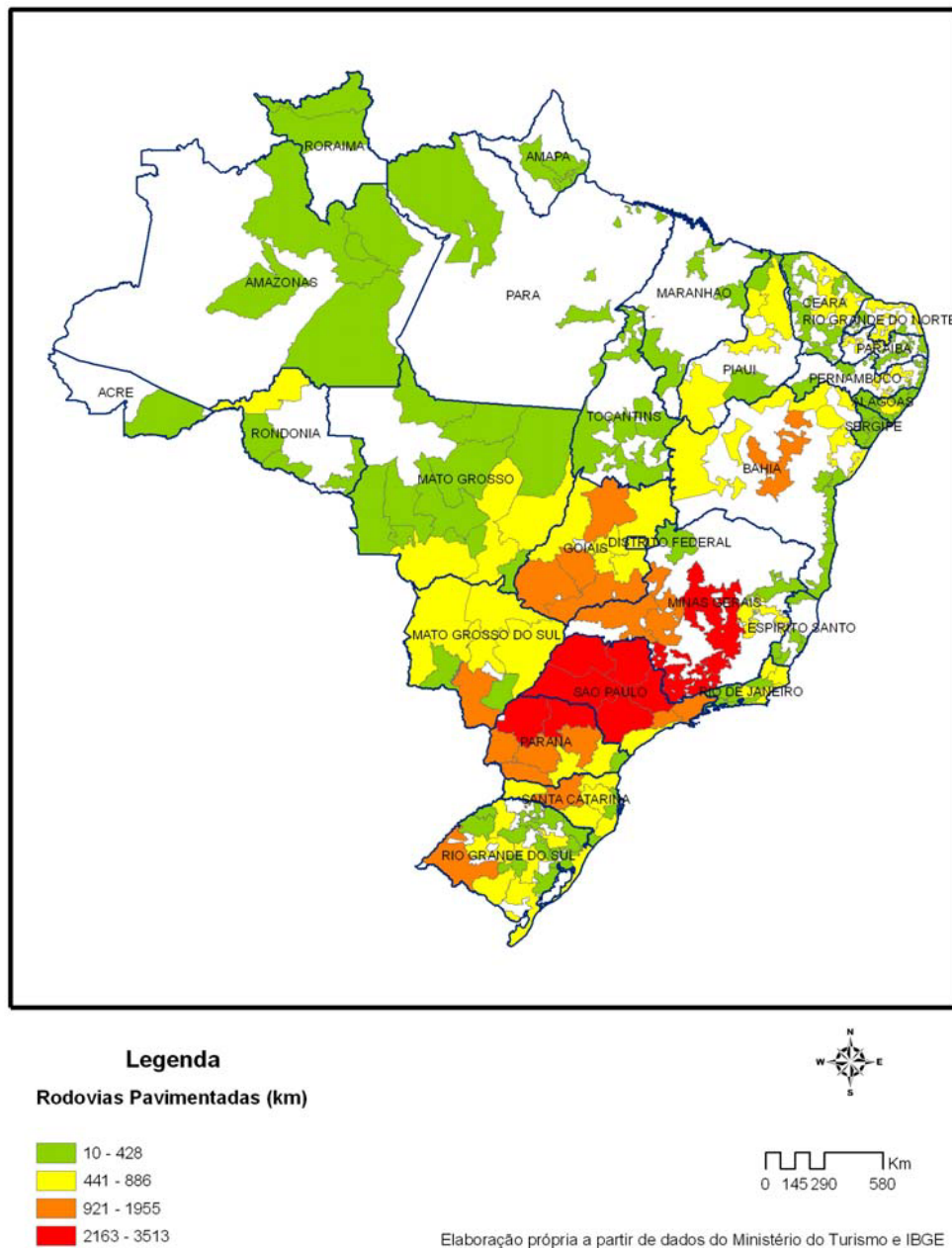
Figura 8: Índice de Estrutura Local (IEL)



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

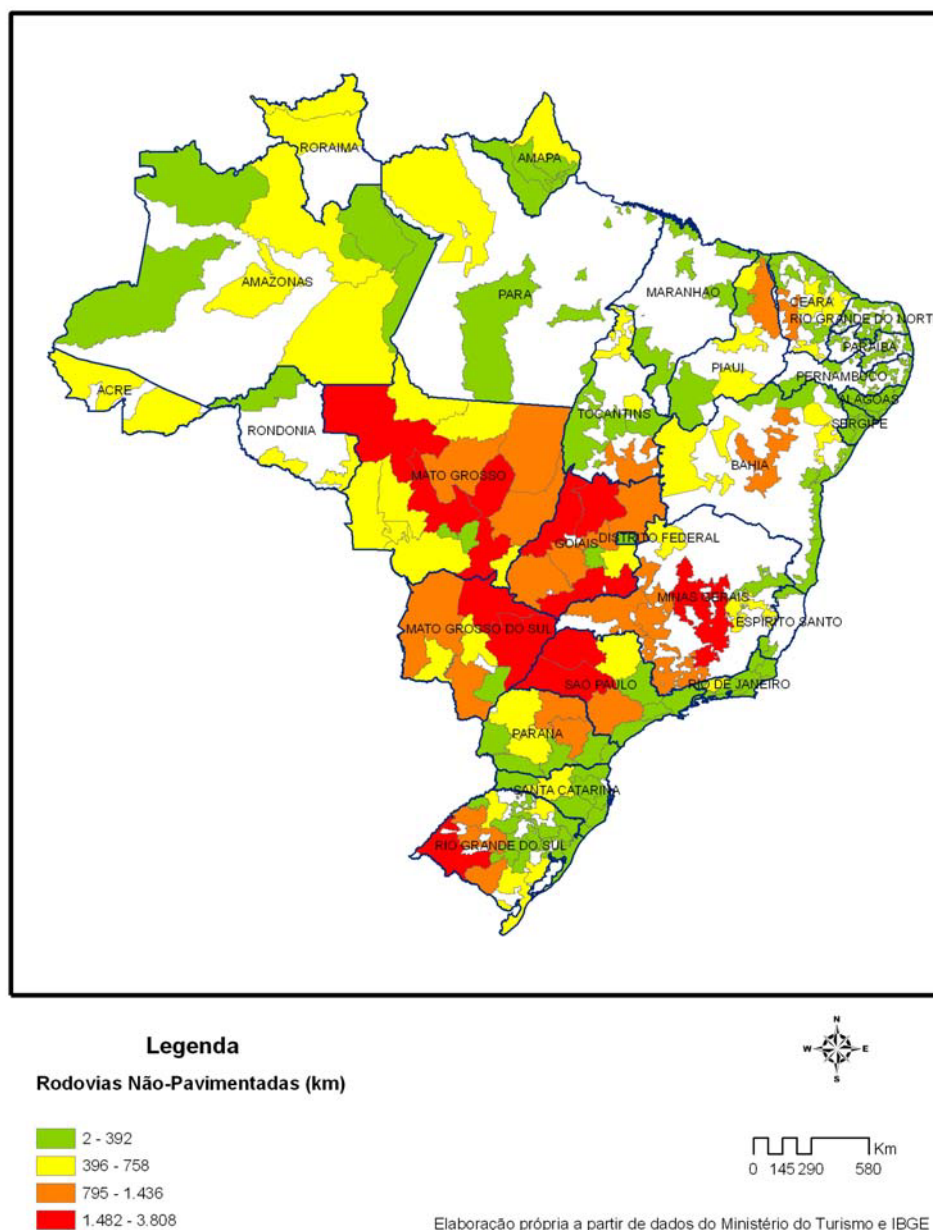
O mapa da Figura 9 apresenta a extensão de rodovias pavimentadas por Região Turística. É visível a concentração destas em São Paulo, Norte do Paraná e interior de Minas Gerais, que se beneficiam da intensidade de fluxos econômicos nessas regiões.

Figura 9: Extensão de Rodovias Pavimentadas por Região Turística



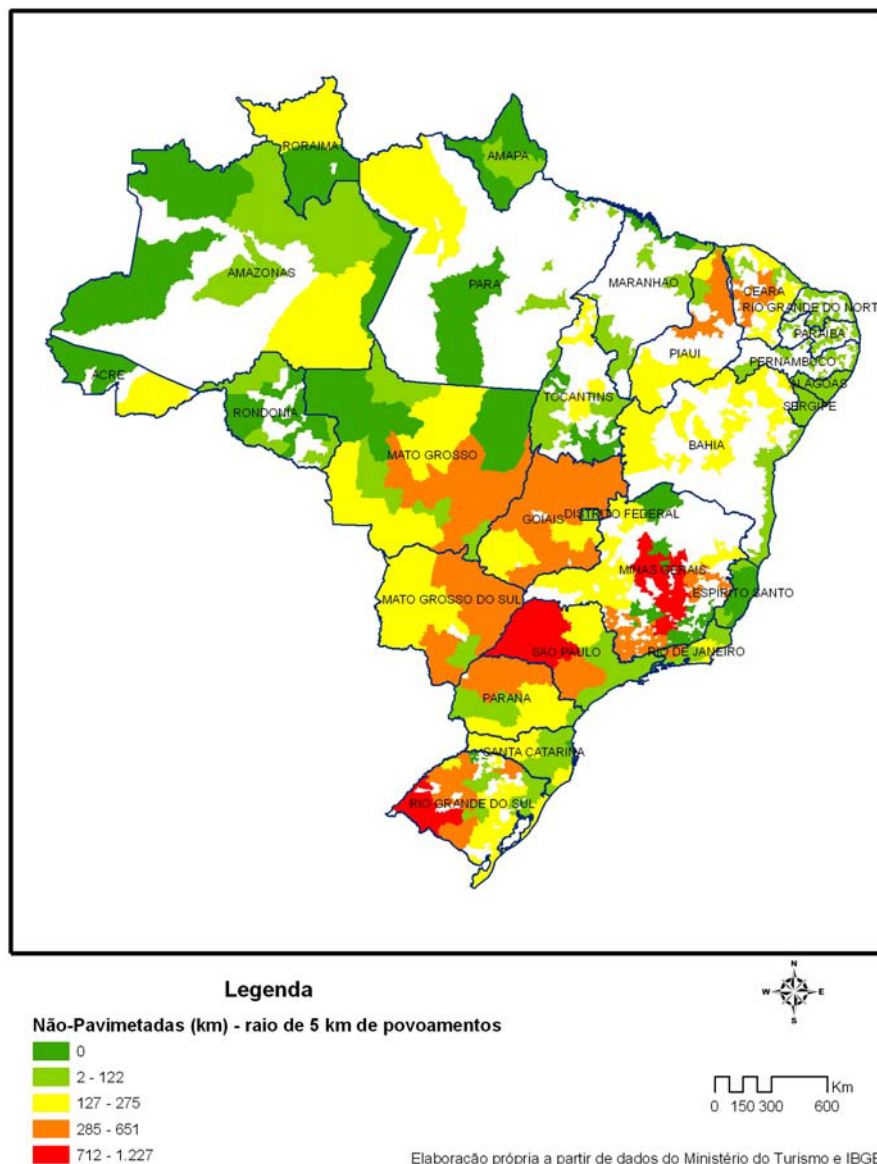
No mapa da Figura 10 a extensão de rodovias não-pavimentadas por região turística é apresentado. Comparativamente ao mapa da figura anterior, é visível a grande presença deste tipo de rodovia no Centro-Oeste

Figura 9: Extensão de Rodovias Não-Pavimentadas por Região Turística



O mapa da figura 11 aponta a extensão de rodovias pavimentadas, por Região Turística, no raio de 5 km dos povoadamentos. No Nordeste, o interior da Bahia, do Ceará e do Piauí são as regiões em que esse tipo de pavimento é mais presente, indicando a dificuldade de acesso a essas áreas. Esse problema parece menor nas regiões turísticas litorâneas do Nordeste, com exceção do Ceará. No Centro-Oeste observa-se a grande presença deste pavimento, o que pode indicar os problemas com o acesso rodoviário a localidades nessas regiões turísticas.

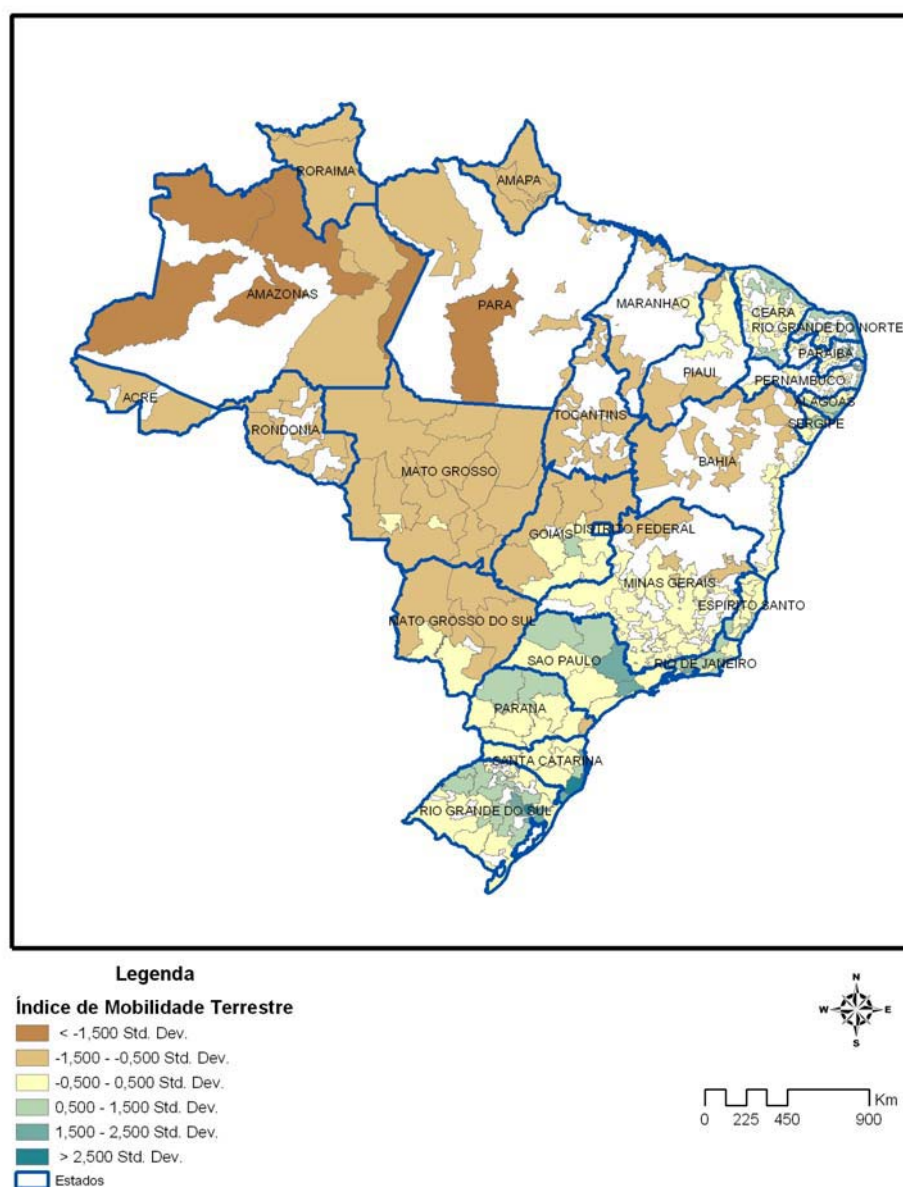
Figura 11: Extensão de Rodovias Não-Pavimentadas por Região Turística (5 km)



O índice de mobilidade terrestre sumariza das condições de acessibilidade rodoviária das regiões turísticas (Figura 12). As regiões acima da média para este indicador situam-se principalmente no Sudeste e no Litoral do Nordeste. No Sudeste, as regiões turísticas de Minas Gerais apresentam índices abaixo da média, em que pese sua extensa malha rodoviária. Pode-se concluir que existe um diferencial importante de acessibilidade entre as regiões turísticas de São Paulo e do Rio de Janeiro em relação a Minas Gerais, que prejudica esta última.

Os resultados mostram uma acessibilidade abaixo da média no Centro-Oeste e na região Norte, indicando que nestas regiões a acessibilidade deve estar ligada a outras formas de transporte, como o aeroviário. Os interiores da Bahia e do Piauí também representam áreas de acessibilidade abaixo da média.

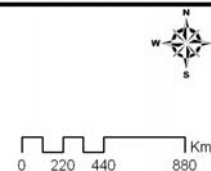
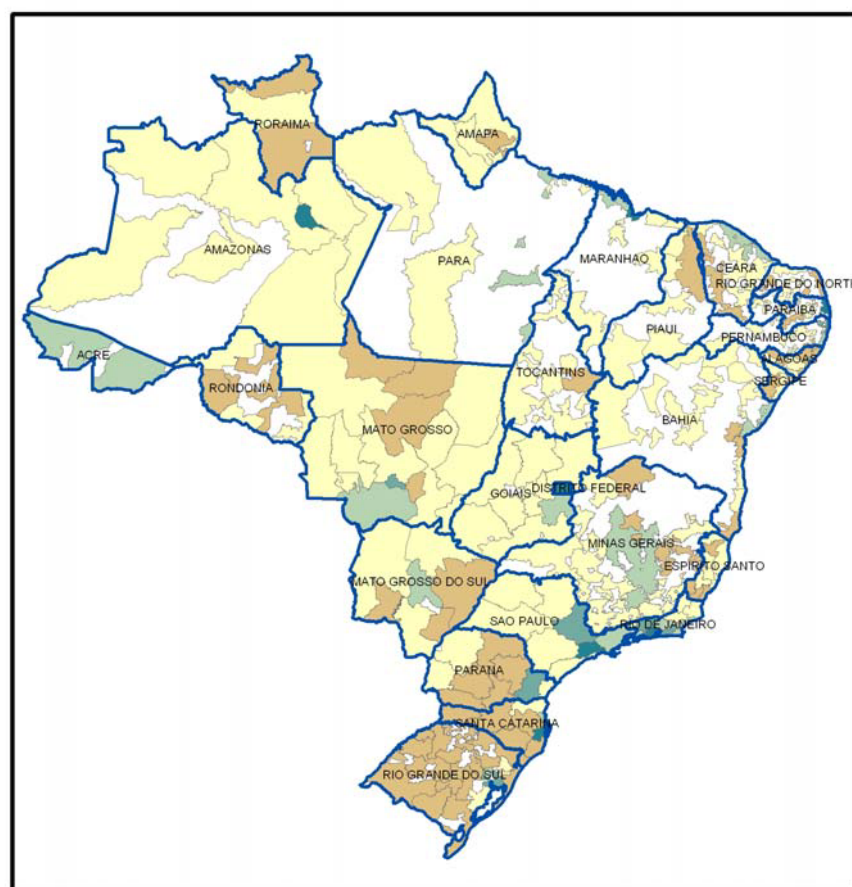
Figura 12: Índice de Mobilidade Terrestre por Região Turística



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

O resultado do índice de mobilidade aérea é apresentado na Figura 13. Como esperado, a presença de aeroportos puxa o índice para cima, daí a presença de regiões com elevada mobilidade no Centro-Oeste, no interior de Minas Gerais, no Amazonas e no Acre. Novamente, o interior do Nordeste aparece como área de mobilidade abaixo da média, basicamente devido à distância dos aeroportos internacionais e à pequena presença de aeroportos nacionais.

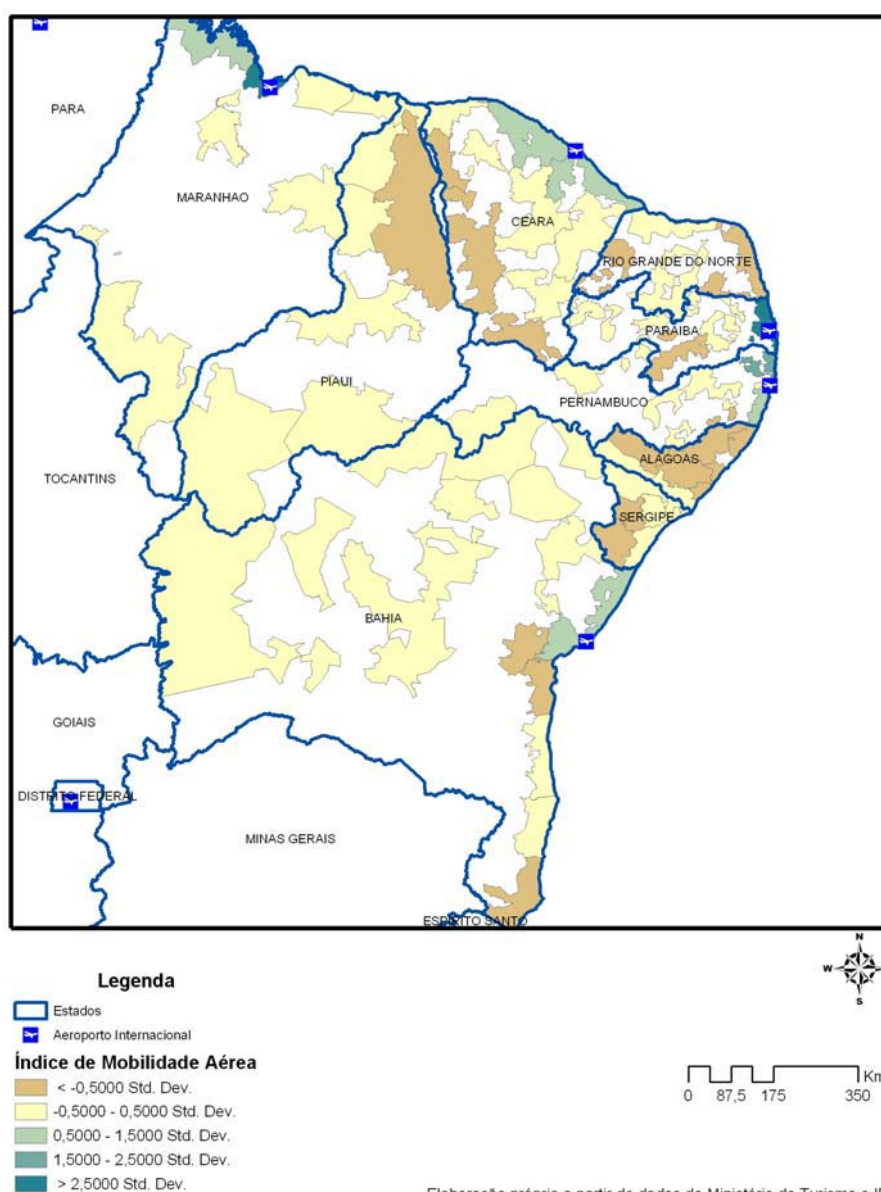
Figura 13: Índice de Mobilidade Aérea por Região Turística



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

No mapa da Figura 14, a distribuição do índice de mobilidade aérea leva em conta apenas o Nordeste. Como esperado, as regiões turísticas de maior acessibilidade estão no litoral e próximas aos aeroportos internacionais. Regiões turísticas onde estes inexistem tem acessibilidade relativamente menor, como Alagoas e Sergipe.

Figura 14: Índice de Mobilidade Aérea por Região Turística, Nordeste

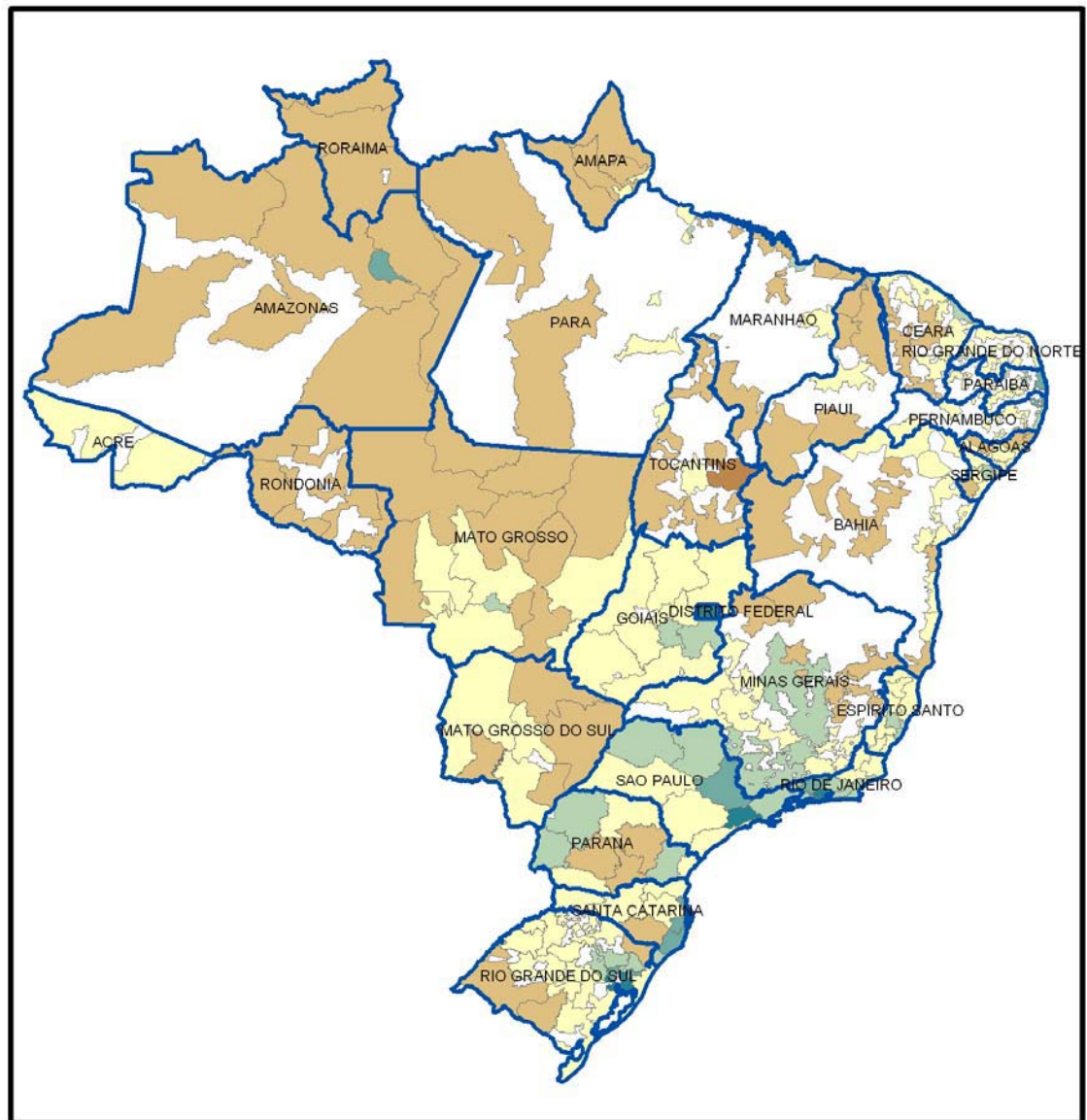


O índice de acessibilidade regional sumariza das condições de acessibilidade das regiões turísticas (Figura 15). As regiões acima da média para este indicador

situam-se principalmente no polígono formado por Entre Rios (SP), Coração das Gerais (MG), Metropolitana (RJ) e Capital Expandida (São Paulo). O litoral de Santa Catarina e o entorno de Porto Alegre também são regiões de acessibilidade acima da média. Na região Norte apenas Manaus se destaca como acima da média, enquanto no Centro Sul apenas Brasília e suas peroximidades, e a Região Metropolitana no Mato Grosso.

No Nordeste o resultado de maior acessibilidade das regiões litorâneas se repete, e pode ser observado com mais detalhe na Figura 16 (nesse mapa apenas a distribuição no Nordeste foi considerada no calcula da média e do desvio padrão do indicador). As regiões turísticas do sertão nordestino são as de acessibilidade abaixo da média no Nordeste, incluindo quase todo o estado do maranhão e do Piauí. No Rio Grande do Norte, nem as regiões litorâneas mostram indicadores acima da média, o que indica uma desvantagem importante em relação aos estados vizinhos do Ceará e da Paraíba. Na Bahia, apenas a vizinhança de Salvador apresenta índices de acessibilidade acima da média

Figura 15: Índice de Acessibilidade Regional por Região Turística



Legenda

Estados

Índice de Acessibilidade Regional

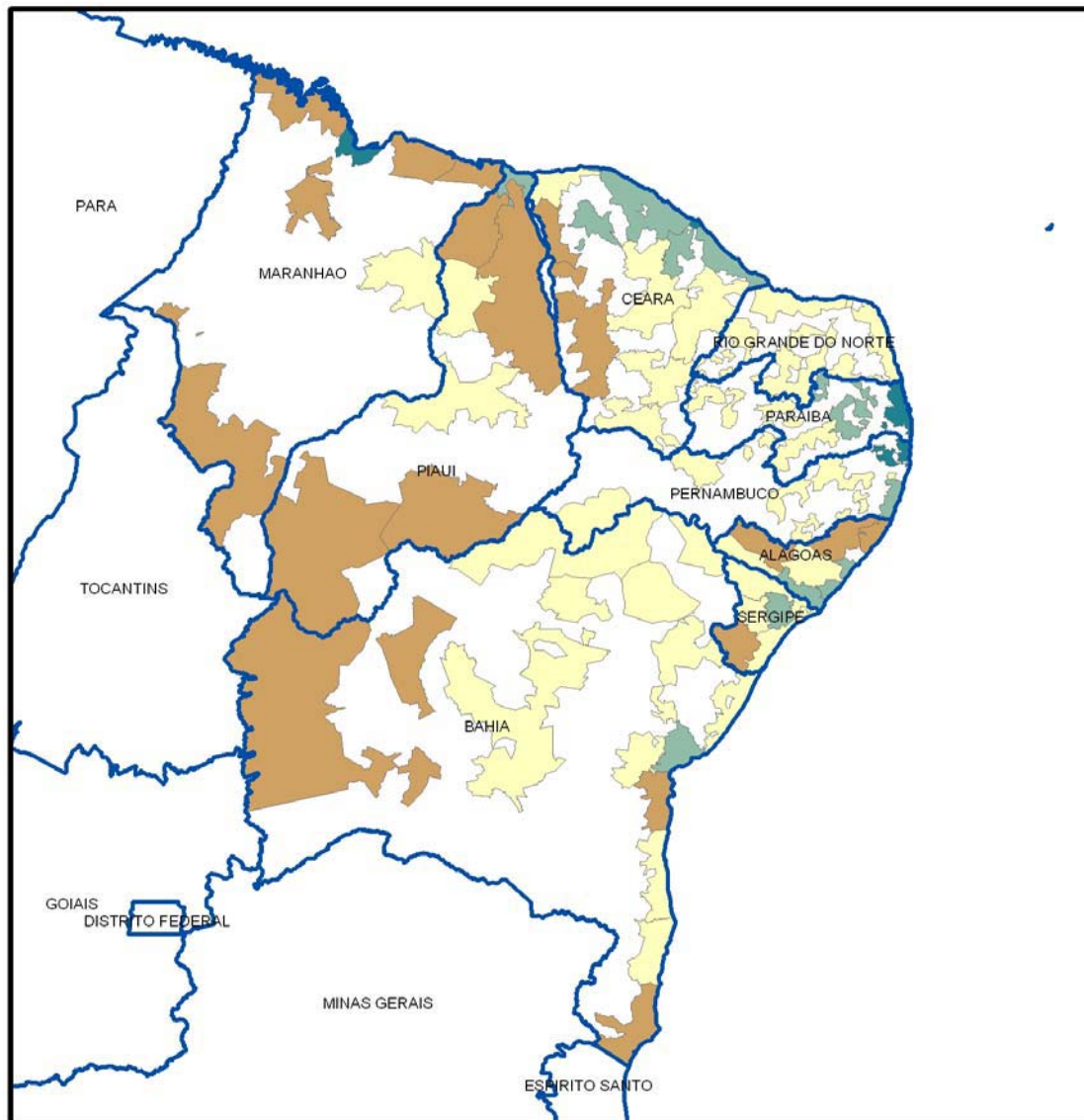
- < -1,5000 Std. Dev.
- 1,5000 - -0,5000 Std. Dev.
- 0,5000 - 0,5000 Std. Dev.
- 0,5000 - 1,5000 Std. Dev.
- 1,5000 - 2,5000 Std. Dev.
- > 2,5000 Std. Dev.



0 220 440 880 Km

Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

Figura 16: Índice de Acessibilidade Regional por Região Turística - Nordeste

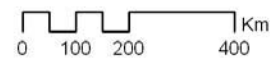


Legenda

Estados

Índice de Acessibilidade Regional

- < -1,5000 Std. Dev.
- 1,5000 - -0,5000 Std. Dev.
- 0,5000 - 0,5000 Std. Dev.
- 0,5000 - 1,5000 Std. Dev.
- > 1,5000 Std. Dev.



Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Turismo e IBGE.

3.2. Notas para Políticas Públicas

Esse estudo apresentou uma análise sobre a importância da acessibilidade em uma região e construiu indicadores quantitativos sobre a acessibilidade nas várias regiões turísticas brasileiras. Para efeito de políticas públicas é possível anunciar algumas reflexões que ajudariam a balizar possíveis intervenções:

- (1) Os sistemas de transportes inter-regionais reforçariam a hegemonia de pólos turísticos nacionais (aqueles com as maiores economias de escala e escopo), pois ampliariam suas áreas de influência. Para o desenvolvimento local do turismo dever-se-ia focar nos modos e meios de transporte intra-regionais;
- (2) Uma política de desenvolvimento do turismo local deveria integrar pontos turísticos que são complementares e não substitutos. Dever-se-ia explorar a diversidade e o escopo, em particular naqueles pólos e regiões com acentuadas limitações materiais.
- (3) Como a duplicação de estruturas locais é custosa, seria prudente a escolha de um “centro” capaz de sediar essas estruturas regionais e, a partir dele, estruturar a malha de acessibilidade regional;
- (4) No caso brasileiro as elevadas disparidades de renda, as distâncias continentais e a assimétrica qualidade do transporte são notórias. Essa multiplicidade de fatores afeta o movimento turístico nas localidades, portanto, uma política para o turismo local deve ser multidimensional;
- (5) O índice de acessibilidade foi construído tendo como objetivo incorporar várias dimensões (estrutura, mobilidades terrestre e aérea). Os resultados indicaram imensas diferenças na acessibilidade regional brasileira (gráficos 4 a 6);
- (6) Dentre os três indicadores de acessibilidade, o que apresentou maior variância foi o de mobilidade aérea, em seguida temos o de mobilidade terrestre o de infra-estrutura local (gráfico 4 a 6). A mobilidade aérea foi a que apresentou a menor correlação com os outros dois indicadores de mobilidade (tabela 3);
- (7) Contudo, os dados mostram uma elevada correlação entre dois indicadores (mobilidade terrestre e estrutura local). Essa dimensão sistêmica da

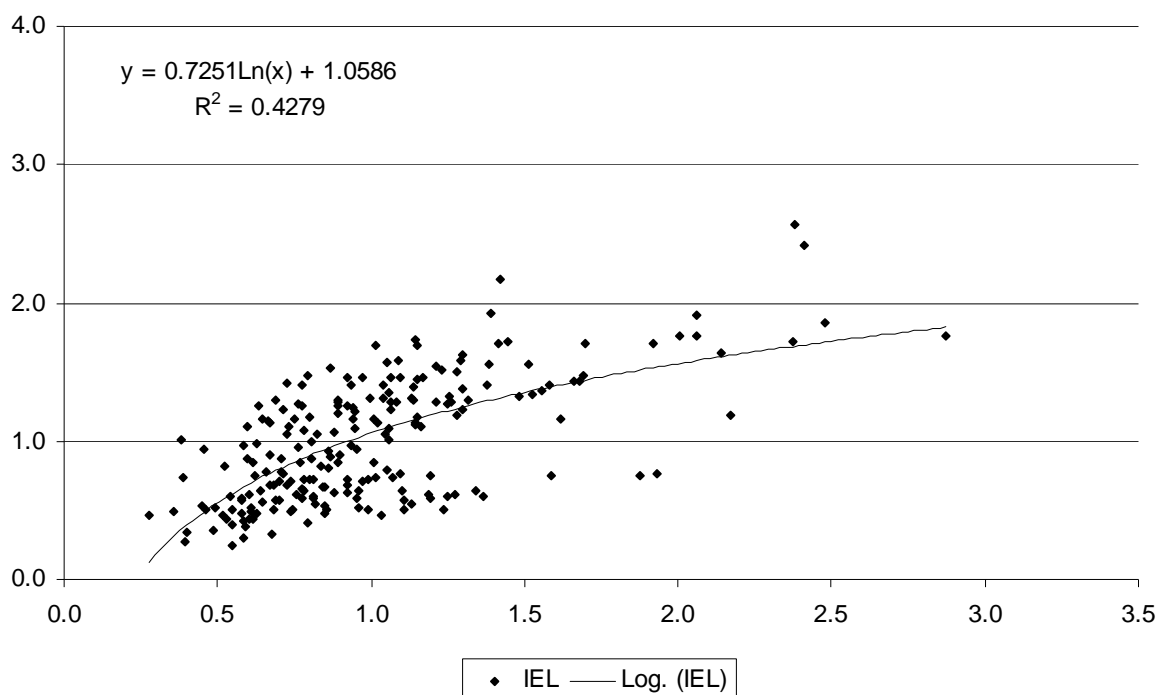
acessibilidade regional que não pode ser corrigida por intervenções pontuais, mas sim por intervenções estruturantes e multidimensionais;

- (8) Para finalizar, vale ressaltar que o foco desse trabalho foi a acessibilidade. Outras dimensões regionais e turísticas foram desconsideradas, tais como, hotelaria, serviços médicos, variedade das atratividades turísticas, serviços de alimentação, violência urbana e segurança. Para efeitos de políticas públicas, essas dimensões deveriam ser consideradas para um melhor desenho de políticas locais.

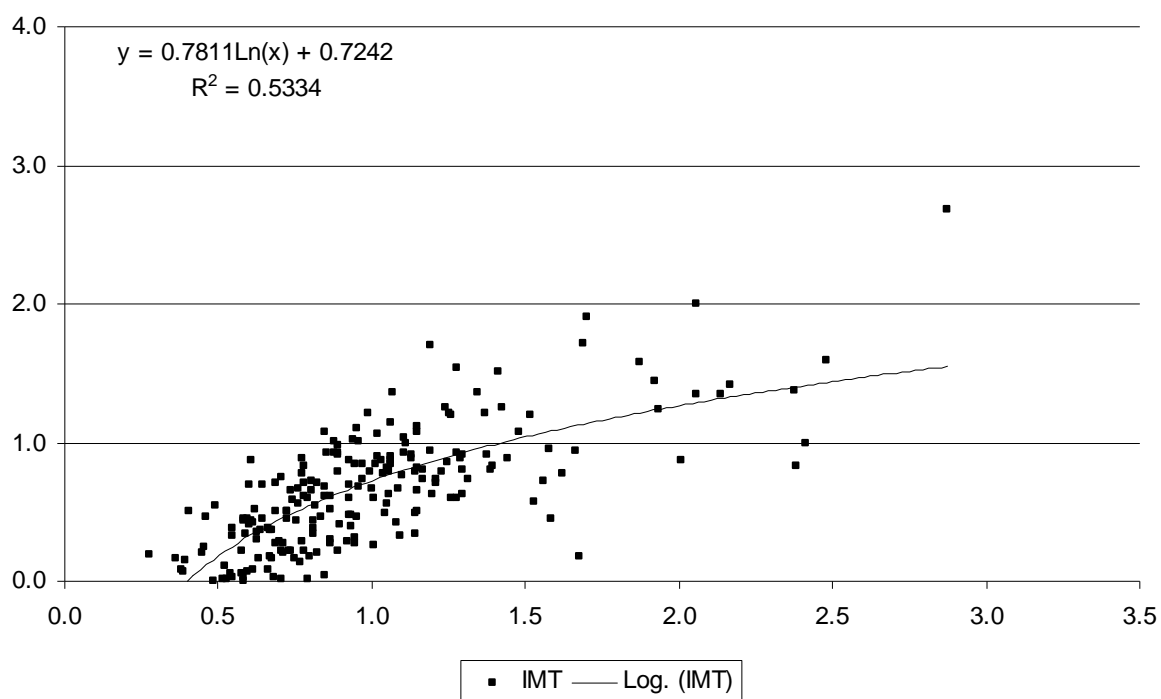
Tabela 3: Correlação entre as Medidas de Acessibilidade

	IA	IEL	IMT	IMA
IA	1.00			
IEL	0.65	1.00		
IMT	0.73	0.41	1.00	
IMA	0.71	0.18	0.16	1.00

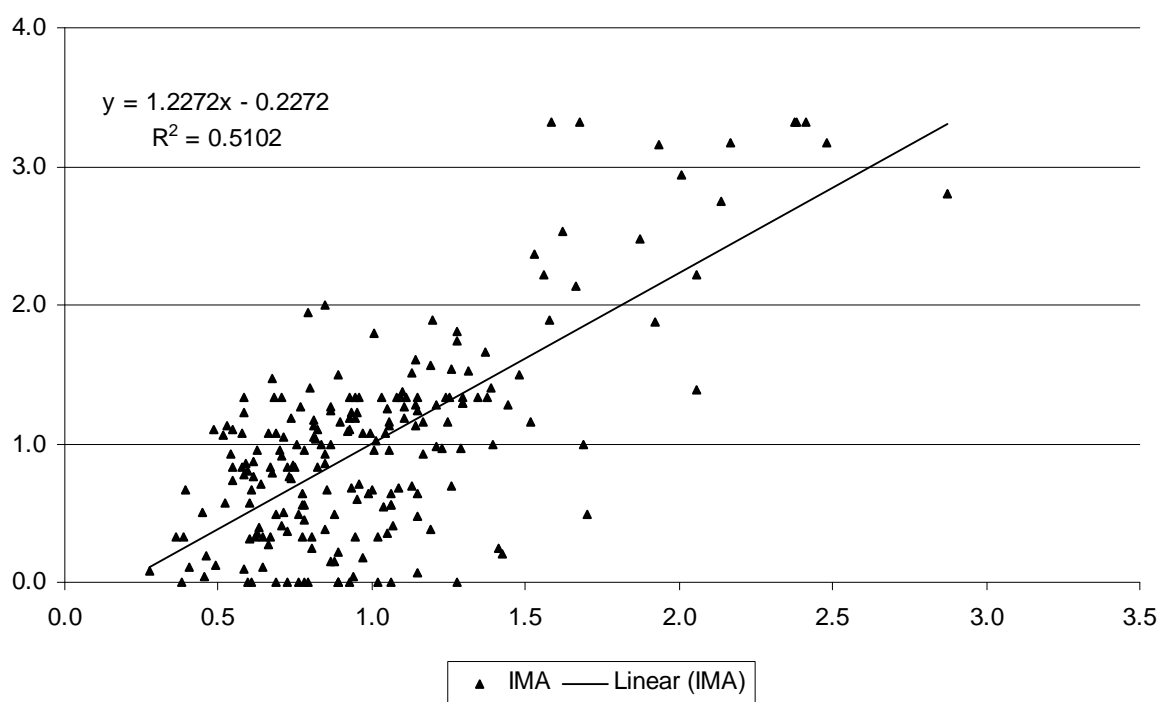
Gráfico 5: Índice de Acessibilidade Regional e Índice de Estrutura Local



Fonte: Elaboração própria

Gráfico 6: Índice de Acessibilidade Regional e Índice de Mobilidade Terrestre

Fonte: Elaboração própria

Gráfico 6: Índice de Acessibilidade Regional e Índice de Mobilidade Terrestre

Fonte: Elaboração própria

Anexo 1: Índices de Estrutura Local

Região Turística	UF	Educ	Renda	Hab	Transp	Com	IEL
Águas do Vale do Cabaçal	MT	1.01	0.92	1.10	0.82	0.83	0.94
Águas e Florestas da Linha do Equador	RR	1.01	0.73	0.77	0.57	0.61	0.74
Agulhas Negras	RJ	1.12	1.44	1.39	1.50	1.59	1.41
Alto Araguaia	MT	1.07	1.27	1.13	1.20	1.16	1.16
Baía de Todos os Santos	BA	1.01	0.62	0.95	0.39	0.75	0.75
Baixada Fluminense	RJ	1.11	1.20	1.25	0.99	1.38	1.19
Baixo Araguaia	MT	1.02	0.75	0.69	0.76	0.59	0.76
Bico do Papagaio	TO	0.96	0.36	0.42	0.28	0.37	0.48
Bonito e Serra da Bodoquena	MS	1.04	1.07	1.13	0.97	1.04	1.05
Brasília - Patrimônio da Humanidade	DF	1.18	3.11	1.37	2.26	4.89	2.56
Caminho dos Canyons	SC	1.09	1.66	1.38	1.93	1.47	1.51
Caminho dos Príncipes	SC	1.12	1.73	1.34	1.97	1.73	1.58
Caminhos da Fronteira	MS	1.02	1.17	1.19	1.15	1.27	1.16
Caminhos da Mata	RJ	1.06	1.21	1.20	1.19	1.15	1.16
Caminhos do Jiquirica	BA	0.93	0.47	0.90	0.51	0.40	0.64
Caminhos do Oeste	BA	0.94	0.50	0.90	0.50	0.54	0.68
Caminhos do Sertão	BA	0.88	0.42	0.77	0.51	0.41	0.60
Campo Grande e Região	MS	1.06	1.39	1.30	1.31	1.44	1.30
Campos Gerais	PR	1.03	1.16	1.21	1.43	0.95	1.16
Capital Expandida	SP	1.12	2.04	1.36	1.84	2.90	1.85
Cariri	CE	0.90	0.51	0.81	0.47	0.62	0.66
Centro	PR	1.01	0.91	1.08	1.20	0.67	0.97
Centro-Norte Paulista	SP	1.09	1.88	1.43	2.05	2.14	1.72
Centro-Oeste Paulista	SP	1.07	1.64	1.40	1.86	1.74	1.54
Centro-Sul	PR	1.07	1.09	1.13	1.46	0.78	1.11
Chapada das Mesas	MA	0.99	0.61	0.67	0.47	0.65	0.68
Chapada Diamantina	BA	0.92	0.43	0.78	0.60	0.34	0.61
Costa das Baleias	BA	0.95	0.68	0.91	0.47	0.72	0.74
Costa do Cacau	BA	0.92	0.58	0.82	0.39	0.73	0.69
Costa do Dende	BA	0.86	0.32	0.73	0.30	0.28	0.50
Costa do Descobrimento	BA	0.93	0.62	0.88	0.47	0.73	0.73
Costa do Sol	RJ	1.10	1.48	1.24	1.37	1.45	1.33
Costa Doce	RJ	1.01	1.11	1.24	1.13	1.08	1.11
Costa dos Coqueiros	BA	0.95	0.67	0.76	0.54	0.88	0.76
Costa Leste	MS	1.03	1.30	1.31	1.29	1.24	1.23
Costa Verde	RJ	1.08	1.35	1.35	1.20	1.48	1.29
Cristalino	MT	1.02	0.80	0.89	0.91	0.49	0.82
Cuesta-Alto do Paranapanema	SP	1.06	1.52	1.35	1.78	1.59	1.46
Delta das Américas	MA	0.76	0.09	0.14	0.09	0.12	0.24
Encantos do Jalapão	TO	0.96	0.28	0.45	0.31	0.30	0.46
Encantos do Sul Catarinense	SC	1.11	1.91	1.39	2.33	1.81	1.71
Entre Rios	SP	1.07	1.73	1.42	1.99	1.68	1.58
Estradas e Bandeiras	SP	1.10	2.13	1.42	2.37	2.55	1.91
Floresta dos Guarás	MA	0.95	0.19	0.16	0.08	0.22	0.32
Fortaleza	CE	1.11	1.91	1.17	1.24	3.13	1.71
Grande Florianópolis	SC	1.11	1.97	1.40	2.28	2.04	1.76
Grande Oeste Catarinense	SC	1.10	1.48	1.21	1.84	1.14	1.35

Anexo 1: Índices de Estrutura Local (cont.)

Região Turística	UF	Educ	Renda	Hab	Transp	Com	IEL
Ilha do Bananal	TO	1.04	0.84	0.93	0.82	0.75	0.88
Lagos do São Francisco	BA	0.93	0.55	0.94	0.70	0.48	0.72
Lagos e Praias do Cantão	TO	1.01	0.46	0.57	0.55	0.34	0.59
Lagos Floridos	MA	0.91	0.27	0.29	0.15	0.32	0.39
Lençóis Maranhenses	MA	0.83	0.15	0.15	0.04	0.22	0.28
Litoral	PR	1.09	1.34	1.30	1.09	1.57	1.28
Litoral Extremo Oeste	CE	0.84	0.33	0.51	0.33	0.30	0.46
Litoral Leste	CE	0.92	0.52	0.66	0.45	0.52	0.62
Litoral Oeste/Vale do Curu	CE	0.92	0.40	0.62	0.36	0.43	0.55
Litoral Sul	PE	0.89	0.42	0.94	0.39	0.37	0.60
Mata/Litoral Norte	PE	0.97	0.63	1.02	0.59	0.56	0.76
MataSul	PE	0.81	0.41	0.93	0.42	0.38	0.59
Médio Araguaia	MT	1.05	1.10	1.08	1.14	0.90	1.05
Médio Norte	MT	1.03	0.88	0.94	0.86	0.75	0.89
Metropolitana	RJ	1.19	3.03	1.27	1.90	4.69	2.42
Metropolitana de Curitiba	PR	1.05	1.38	1.25	1.61	1.42	1.34
Microrregião Águas e Pedras Preciosas	RS	1.08	1.19	1.16	1.55	0.89	1.17
Microrregião Campanha	RS	1.11	1.49	1.30	1.63	1.47	1.40
Microrregião Campos de Cima da Serra	RS	1.07	1.33	1.21	1.65	1.11	1.28
Microrregião Central	RS	1.10	1.59	1.31	1.85	1.45	1.46
Microrregião Centro Sul	RS	1.06	1.44	1.27	1.77	1.03	1.31
Microrregião Cultura e Tradição	RS	1.12	1.92	1.37	2.33	1.70	1.69
Microrregião Fronteira Gaúcha	RS	1.11	1.49	1.33	1.49	1.66	1.42
Microrregião Hortensias	RS	1.13	2.17	1.39	2.33	2.61	1.92
Microrregião Jacui Centro	RS	1.07	1.39	1.18	1.63	1.18	1.29
Microrregião Litoral Norte Gaúcho	RS	1.08	1.60	1.35	1.76	1.52	1.46
Microrregião Porto Alegre e Delta	RS	1.13	1.84	1.37	1.86	2.02	1.64
Microrregião Rota das Araucárias	RS	1.11	1.65	1.31	2.17	1.14	1.47
Microrregião Rota das Terras	RS	1.13	1.98	1.35	2.32	1.67	1.69
Microrregião Rota do Rio Uruguai	RS	1.14	1.55	1.26	2.02	1.36	1.47
Microrregião Rota do Yucuma	RS	1.11	1.35	1.19	1.72	1.07	1.29
Microrregião Rota Missões	RS	1.12	1.21	1.21	1.50	0.94	1.20
Microrregião Sul	RS	1.10	1.51	1.30	1.56	1.55	1.40
Microrregião Termas e Lagos	RS	1.12	1.74	1.33	2.25	1.38	1.57
Microrregião Uva e Vinho	RS	1.15	2.53	1.42	2.95	2.77	2.16
Microrregião Vale do Cai	RS	1.13	2.03	1.38	2.46	1.82	1.76
Microrregião Vale do Paranhana	RS	1.10	1.64	1.38	1.85	1.41	1.48
Microrregião Vale do Rio dos Sinos	RS	1.14	1.93	1.40	1.99	2.33	1.76
Microrregião Vale do Rio Pardo	RS	1.06	1.33	1.22	1.65	0.95	1.24
Microrregião Vale do Taquari	RS	1.10	1.97	1.34	2.35	1.78	1.71
Nascentes Platina Amazônica	MT	1.04	1.20	1.11	1.04	0.96	1.07
Noroeste	PR	1.05	1.29	1.37	1.58	1.16	1.29
Noroeste - Amazonia	MT	0.99	0.90	0.91	0.90	0.54	0.85
Noroeste das Águas	RJ	1.03	1.16	1.36	1.16	1.13	1.17
Norte	PR	1.03	1.29	1.34	1.56	1.18	1.28
Nova Andradina e Região	MS	1.03	1.13	1.24	1.20	1.06	1.13

Anexo 1: Índices de Estrutura Local (cont.)

Região Turística	UF	Educ	Renda	Hab	Transp	Com	IEL
O Extremo Norte do Brasil	RR	0.92	0.32	0.59	0.38	0.25	0.49
Oeste e Municípios Lindeiros ao Lago Pantanal	PR	1.09	1.62	1.37	1.87	1.64	1.52
Pantanal	MS	1.05	1.13	1.11	0.86	1.31	1.09
Pantanal Mato Grossense	MT	0.97	0.84	0.77	0.79	0.83	0.84
Pólo Alto Rio Negro	AM	0.86	0.28	0.48	0.20	0.28	0.42
Pólo Alto Solimões	AM	0.80	0.25	0.30	0.14	0.27	0.35
Pólo Amazonia Atlântica	PA	1.04	0.39	0.59	0.19	0.27	0.50
Pólo Araguaia - Tocantins	PA	1.06	0.80	0.83	0.58	0.95	0.84
Pólo Aventura e Mistério	PI	0.78	0.20	0.37	0.23	0.14	0.35
Pólo Belém	PA	1.17	1.97	0.98	0.82	3.16	1.62
Pólo Castanhais	AP	1.00	0.47	0.20	0.25	0.50	0.48
Pólo Costa do Delta	PI	0.86	0.39	0.56	0.32	0.37	0.50
Pólo Costa dos Coqueirais	SE	0.96	0.55	1.01	0.50	0.55	0.71
Pólo Das Águas	PI	0.76	0.18	0.29	0.16	0.15	0.31
Pólo das Nascentes	PI	0.90	0.31	0.39	0.35	0.26	0.44
Pólo das Origens	PI	0.85	0.27	0.31	0.34	0.23	0.40
Pólo das Serras Sergipanas	SE	0.87	0.40	0.98	0.43	0.27	0.59
Pólo Agronegócios/Caminho das Águas	RO	1.02	1.08	0.91	0.70	1.21	0.98
Pólo de Ecoturismo do Guaporé	RO	1.03	0.95	0.82	0.71	0.89	0.88
Pólo de Guajará-Mirim	RO	1.02	1.13	0.70	0.72	1.51	1.02
Pólo de Porto Velho	RO	1.04	1.30	0.87	0.82	1.76	1.16
Pólo do Velho Chico	SE	0.88	0.36	1.05	0.39	0.27	0.59
Pólo dos Tabuleiros	SE	0.95	0.38	1.04	0.42	0.20	0.60
Pólo Extremo Norte	AP	1.04	0.74	0.54	0.28	0.80	0.68
Pólo Histórico-Cultural	PI	0.88	0.44	0.62	0.38	0.44	0.55
Pólo Madeira	AM	0.92	0.39	0.49	0.24	0.47	0.50
Pólo Manaus/Encontro das Águas	AM	1.15	1.59	1.04	0.91	2.49	1.44
Pólo Marajó	PA	1.08	0.39	0.43	0.15	0.35	0.48
Pólo Meio do Mundo	AP	1.14	1.74	1.00	0.89	2.55	1.46
Pólo Pororoca	AP	1.04	0.38	0.56	0.18	0.47	0.53
Pólo Rio Negro e Solimões	AM	0.91	0.36	0.50	0.12	0.41	0.46
Pólo São Luis	MA	1.04	0.77	0.51	0.39	1.08	0.76
Pólo Satere/Tucandeira	AM	1.04	0.26	0.51	0.07	0.34	0.44
Pólo Sertão das Águas	SE	0.87	0.38	0.89	0.46	0.26	0.57
Pólo Tapajos	PA	1.03	0.50	0.53	0.32	0.63	0.60
Pólo Teresina	PI	0.88	0.39	0.43	0.32	0.41	0.48
Pólo Tumucumaque	AP	1.06	0.77	0.72	0.38	0.97	0.78
Pólo Uatuma	AM	1.04	0.44	0.64	0.21	0.50	0.57
Pólo Xingu	PA	1.00	0.78	0.90	0.53	0.67	0.78
Portal da Amazonia	MT	1.06	1.51	1.27	1.35	1.08	1.25
Região Agro-Ecológica	GO	1.04	1.37	1.28	1.28	1.28	1.25
Região Canyon do São Francisco	AL	0.81	0.31	0.79	0.36	0.27	0.51
Região Celeiro das Tradições	AL	0.80	0.32	0.80	0.35	0.26	0.51
Região Costa dos Corais	AL	0.79	0.33	0.81	0.31	0.34	0.52
Região da Reserva da Biosfera Goyaz	GO	0.96	0.77	0.96	0.85	0.81	0.87
Região das Águas	GO	1.08	1.45	1.35	1.50	1.17	1.31
Região das Lagoas e Mares do Sul	AL	0.84	0.43	1.06	0.38	0.37	0.61
Região do Ouro	GO	1.01	1.04	1.19	1.22	0.79	1.05

Anexo 1: Índices de Estrutura Local (cont.)

Região Turística	UF	Educ	Renda	Hab	Transp	Com	IEL
Região do Sertão Alagoano	AL	0.77	0.26	0.67	0.31	0.18	0.44
Região do Vale da Serra da Mesa	GO	1.05	0.93	1.11	1.06	0.71	0.97
Região do Vale do Araguaia	GO	1.02	0.91	1.12	0.95	0.67	0.93
Região dos Cocais	MA	0.87	0.43	0.53	0.30	0.50	0.53
Região dos Engenhos	GO	1.08	1.47	1.30	1.50	1.28	1.33
Região dos Negócios	GO	1.05	1.29	1.32	1.30	1.19	1.23
Região dos Quilombos	AL	0.76	0.31	0.87	0.30	0.26	0.50
Região Foz do Velho Chico	AL	0.79	0.30	0.86	0.27	0.28	0.50
Região Metropolitana	PE	1.08	1.47	1.19	1.04	2.07	1.37
Região Nascentes do Oeste	GO	1.05	1.11	1.27	1.26	0.75	1.09
Região Pólo Agreste/Trairi	RN	0.83	0.32	0.79	0.48	0.22	0.53
Região Pólo Costa Branca	RN	0.92	0.53	0.81	0.57	0.41	0.65
Região Pólo Costa das Dunas	RN	0.92	0.61	0.98	0.60	0.59	0.74
Região Pólo Seridó	RN	0.96	0.67	1.06	0.79	0.50	0.79
Região Pólo Serrano	RN	0.93	0.45	0.80	0.57	0.35	0.62
Região Turística Agreste	PE	0.85	0.62	0.96	0.64	0.53	0.72
Região Turística Belezas do Cerrado	MG	1.05	1.56	1.33	1.72	1.32	1.40
Região Turística Caminhos das Artes	MG	0.90	0.53	0.78	0.54	0.49	0.65
Região Turística Caminhos do Interior	MG	1.04	1.35	1.35	1.55	1.13	1.29
Região Turística Coração das Gerais	MG	1.05	1.17	1.22	1.21	1.29	1.19
Região Turística da Costa e da Imigração	ES	1.04	1.16	1.32	1.27	0.87	1.13
Região Turística das Montanhas Capixa	ES	0.99	1.46	1.33	1.86	0.93	1.32
Região Turística das Pedras	ES	1.01	1.00	1.23	0.94	0.83	1.00
Região Turística do Agreste	PB	0.85	0.50	0.84	0.52	0.50	0.64
Região Turística do Brejo	PB	0.82	0.48	0.93	0.48	0.47	0.64
Região Turística do Caparaó	ES	0.98	1.07	1.38	1.28	0.64	1.07
Região Turística do Cariri	PB	0.94	0.59	0.98	0.60	0.49	0.72
Região Turística do Litoral	PB	0.88	0.65	0.96	0.60	0.74	0.77
Região Turística do Sertão	PB	0.88	0.62	0.92	0.58	0.69	0.74
Região Turística do Verde e das Águas	ES	1.05	1.14	1.27	1.11	1.07	1.13
Região Turística Doce Pontões Capixaba	ES	1.00	0.99	1.26	1.07	0.73	1.01
Região Turística dos Imigrantes	ES	1.01	1.37	1.35	1.73	0.91	1.27
Região Turística Encanto Verde	MG	0.99	0.88	1.08	0.92	0.92	0.96
Região Turística Estâncias do Sul	MG	1.03	1.46	1.39	1.65	1.35	1.38
Região Turística Extremo Norte	ES	0.99	0.71	1.07	0.65	0.64	0.81
Região Turística Grandes Sertões	MG	0.99	0.58	0.83	0.63	0.51	0.71
Região Turística Metropolitana	ES	1.12	1.68	1.34	1.32	2.32	1.56
Região Turística Recanto de Minas	MG	1.06	1.60	1.37	1.64	1.58	1.45
Região Turística Reservas da Natureza	MG	1.01	1.08	1.33	1.13	1.02	1.11
Região Turística Sul	ES	1.04	1.24	1.39	1.36	1.07	1.22
Região Turística Terras do Velho Chico	MG	0.94	0.45	0.79	0.47	0.42	0.61
Região Turística Vale do Acre	AC	0.92	0.75	0.61	0.39	0.95	0.72
Região Turística Vale do Juruá	AC	0.72	0.39	0.23	0.16	0.54	0.41
Roraima, a Savana Amazônica	RR	1.03	0.83	0.73	0.71	0.93	0.85
Rota do Sol	SC	1.11	1.99	1.42	1.98	2.04	1.71
Rota dos Ipês e das Águas	MT	1.04	1.16	1.17	1.12	1.07	1.11
Rota Norte	MS	1.06	1.39	1.30	1.30	1.26	1.26

Anexo 1: Índices de Estrutura Local (cont.)

Região Turística	UF	Educ	Renda	Hab	Transp	Com	IEL
Serra Catarinense	SC	1.04	1.36	1.20	1.82	1.05	1.30
Serra da Ibiapaba	CE	0.88	0.41	0.69	0.43	0.41	0.56
Serra Norte	RJ	1.02	1.28	1.37	1.44	1.04	1.23
Serra Verde Imperial	RJ	1.08	1.50	1.34	1.45	1.64	1.40
Serras de Aratanha e Baturite	CE	0.93	0.46	0.65	0.36	0.52	0.58
Serras do Lago	TO	1.07	0.89	0.87	0.81	0.87	0.90
Serras Gerais	TO	0.97	0.59	0.74	0.54	0.70	0.71
Sertão Central	CE	0.86	0.37	0.62	0.32	0.39	0.51
Sertão do Pajeu	PE	0.92	0.53	0.91	0.56	0.40	0.67
Sertão do Sao Francisco	PE	0.95	0.70	0.95	0.71	0.71	0.80
Sertão dos Inhamuns	CE	0.88	0.35	0.68	0.37	0.31	0.52
Sudoeste	PR	1.07	1.31	1.22	1.56	1.13	1.26
Vale do Acarau	CE	0.90	0.43	0.71	0.37	0.45	0.57
Vale do Café	RJ	1.11	1.49	1.37	1.43	1.74	1.43
Vale do Contestado	SC	1.11	1.66	1.30	2.04	1.52	1.52
Vale do Guaporé	MT	1.00	0.94	1.00	0.82	0.76	0.90
Vale do Jaguaribe	CE	0.91	0.55	0.83	0.56	0.51	0.67
Vale do Salgado	CE	0.88	0.51	0.79	0.40	0.57	0.63
Vale do São Lourenço	MT	1.05	1.21	1.19	1.12	1.14	1.14
Vale do Teles Pires	MT	1.04	1.00	1.03	1.03	0.59	0.94
Vale dos Grandes Rios	TO	0.98	0.47	0.60	0.37	0.45	0.57
Vale Europeu	SC	1.11	1.94	1.38	2.45	1.77	1.73
Vertente Oceânica Norte	SP	1.09	1.64	1.39	1.70	1.93	1.55
Vertente Oceânica Sul	SP	1.08	1.50	1.30	1.26	1.88	1.40

(1) Exclusive Fernando de Noronha

(2) Siglas:

Educ ou IDH Educação - grau de alfabetização e de matrícula.

Renda - renda per capita e acesso a bens de consumo duráveis.

Hab - residências com água, esgoto e banheiro e residências "normais".

Transp - acesso a carro na residência.

Com - acesso a telefone e computador.

IEL - Índice de Estrutura Local.

(3) Índice normalizado pela média aritmética.

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

Anexo 2: Índice de Mobilidade Terrestre e Aérea

Região Turística	UF	Reg	Loc	Urb	AU	IMT	IMT(3)	IMA(3)
Águas do Vale do Cabaçal	MT	0.74	0.64	1.00	0.00	0.46	0.70	1.23
Águas e Florestas da Linha do Equador	RR	0.10	0.08	1.00	0.00	0.06	0.10	0.33
Agulhas Negras	RJ	1.35	1.41	1.00	0.01	0.92	1.39	1.33
Alto Araguaia	MT	0.54	0.41	1.00	0.00	0.32	0.48	1.19
Baía de Todos os Santos	BA	1.00	0.88	1.00	0.04	0.63	0.95	1.89
Baixada Fluminense	RJ	2.45	2.11	1.00	0.21	1.42	2.15	3.18
Baixo Araguaia	MT	0.35	0.28	1.00	0.00	0.21	0.32	1.05
Bico do Papagaio	TO	0.43	0.48	1.00	0.00	0.30	0.46	0.95
Bonito e Serra da Bodoquena	MS	0.73	0.77	1.00	0.00	0.50	0.76	0.37
Brasília - Patrimônio da Humanidade	DF	1.66	0.91	1.00	0.11	0.83	1.26	3.32
Caminho dos Canyons	SC	1.64	2.98	1.00	0.00	1.54	2.33	0.00
Caminho dos Príncipes	SC	1.09	0.91	1.00	0.02	0.66	1.00	0.68
Caminhos da Fronteira	MS	0.91	0.90	1.00	0.00	0.60	0.91	0.95
Caminhos da Mata	RJ	1.22	1.11	1.00	0.06	0.77	1.17	2.53
Caminhos do Jiquirica	BA	1.20	1.30	1.00	0.00	0.83	1.26	0.44
Caminhos do Oeste	BA	0.83	0.50	1.00	0.00	0.44	0.67	0.83
Caminhos do Sertão	BA	0.76	0.55	1.00	0.00	0.44	0.66	1.17
Campo Grande e Região	MS	0.64	0.38	1.00	0.01	0.34	0.52	1.61
Campos Gerais	PR	0.85	0.50	1.00	0.00	0.45	0.68	0.10
Capital Expandida	SP	2.49	2.67	1.00	0.25	1.60	2.42	3.17
Cariri	CE	1.41	1.24	1.00	0.00	0.88	1.34	0.33
Centro	PR	0.77	0.58	1.00	0.00	0.45	0.68	0.10
Centro-Norte Paulista	SP	1.34	1.33	1.00	0.01	0.89	1.35	1.27
Centro-Oeste Paulista	SP	1.08	1.13	1.00	0.01	0.74	1.11	0.97
Centro-Sul	PR	0.75	0.60	1.00	0.00	0.45	0.68	0.00
Chapada das Mesas	MA	0.52	0.57	1.00	0.00	0.36	0.55	0.79
Chapada Diamantina	BA	0.72	0.60	1.00	0.00	0.44	0.66	0.99
Costa das Baleias	BA	0.91	0.63	1.00	0.00	0.52	0.78	0.33
Costa do Cacau	BA	1.08	0.71	1.00	0.00	0.60	0.90	1.19
Costa do Dende	BA	0.77	0.60	1.00	0.00	0.46	0.69	0.18
Costa do Descobrimento	BA	1.02	0.40	1.00	0.00	0.47	0.72	1.33
Costa do Sol	RJ	1.71	1.51	1.00	0.02	1.07	1.62	1.50
Costa Doce	RJ	1.47	0.89	1.00	0.01	0.79	1.19	1.13
Costa dos Coqueiros	BA	1.44	0.86	1.00	0.00	0.77	1.16	1.37
Costa Leste	MS	0.52	0.29	1.00	0.00	0.27	0.41	0.50
Costa Verde	RJ	1.22	1.00	1.00	0.01	0.74	1.12	1.53
Cristalino	MT	0.20	0.14	1.00	0.00	0.11	0.17	0.57
Cuesta-Alto do Paranapanema	SP	1.15	1.06	1.00	0.01	0.74	1.12	0.93
Delta das Américas	MA	0.74	0.39	1.00	0.00	0.38	0.57	0.83
Encantos do Jalapão	TO	0.26	0.30	1.00	0.00	0.19	0.28	0.08
Encantos do Sul Catarinense	SC	1.84	3.91	1.00	0.02	1.91	2.89	0.49
Entre Rios	SP	1.25	1.39	1.00	0.01	0.88	1.33	0.97
Estradas e Bandeiras	SP	2.01	2.08	1.00	0.03	1.35	2.04	2.22
Floresta dos Guarás	MA	0.27	0.21	1.00	0.00	0.16	0.24	1.47
Fortaleza	CE	3.31	2.26	1.00	0.62	1.38	2.09	3.32
Grande Florianópolis	SC	1.37	1.26	1.00	0.02	0.87	1.32	2.94
Grande Oeste Catarinense	SC	1.08	1.44	1.00	0.01	0.84	1.27	0.55
Ilha do Bananal	TO	0.37	0.29	1.00	0.00	0.22	0.33	0.91

Anexo 2: Índice de Mobilidade Terrestre e Aérea (cont.)

Região Turística	UF	Reg	Loc	Urb	AU	IMT	IMT(3)	IMA(3)
Lagos do São Francisco	BA	0.74	0.41	1.00	0.00	0.38	0.58	1.13
Lagos e Praias do Cantão	TO	0.34	0.30	1.00	0.00	0.21	0.32	0.83
Lagos Floridos	MA	0.60	0.43	1.00	0.00	0.35	0.52	0.86
Lençóis Maranhenses	MA	0.35	0.12	1.00	0.00	0.16	0.23	0.66
Litoral	PR	0.72	0.53	1.00	0.01	0.42	0.63	1.33
Litoral Extremo Oeste	CE	1.01	1.59	1.00	0.00	0.86	1.31	1.33
Litoral Leste	CE	1.51	1.27	1.00	0.00	0.92	1.40	1.81
Litoral Oeste/Vale do Curu	CE	1.30	1.35	1.00	0.00	0.88	1.34	1.51
Litoral Sul	PE	1.76	1.89	1.00	0.01	1.22	1.84	1.66
Mata/Litoral Norte	PE	2.00	2.77	1.00	0.02	1.58	2.39	2.48
MataSul	PE	1.08	1.26	1.00	0.01	0.78	1.18	0.55
Médio Araguaia	MT	0.36	0.26	1.00	0.00	0.21	0.32	1.11
Médio Norte	MT	0.51	0.38	1.00	0.00	0.30	0.45	1.26
Metropolitana	RJ	2.34	1.18	1.00	0.41	0.99	1.50	3.32
Metropolitana de Curitiba	PR	0.92	0.80	1.00	0.03	0.57	0.86	2.37
Microrregião Águas e Pedras Preciosas	RS	0.88	1.08	1.00	0.00	0.65	0.99	0.24
Microrregião Campanha	RS	1.12	0.73	1.00	0.00	0.62	0.93	0.00
Microrregião Campos de Cima da Serra	RS	1.05	0.96	1.00	0.00	0.67	1.01	0.00
Microrregião Central	RS	1.28	1.33	1.00	0.00	0.87	1.32	0.00
Microrregião Centro Sul	RS	1.31	1.44	1.00	0.00	0.92	1.39	0.69
Microrregião Cultura e Tradição	RS	1.59	1.77	1.00	0.02	1.12	1.69	0.07
Microrregião Fronteira Gaúcha	RS	0.94	0.57	1.00	0.00	0.51	0.77	0.00
Microrregião Hortensias	RS	1.23	1.26	1.00	0.00	0.83	1.26	1.00
Microrregião Jacui Centro	RS	1.48	1.28	1.00	0.00	0.92	1.39	0.00
Microrregião Litoral Norte Gaúcho	RS	1.21	1.31	1.00	0.01	0.84	1.27	0.17
Microrregião Porto Alegre e Delta	RS	2.07	2.04	1.00	0.06	1.35	2.03	2.74
Microrregião Rota das Araucárias	RS	0.92	0.88	1.00	0.00	0.60	0.91	0.00
Microrregião Rota das Terras	RS	1.40	1.30	1.00	0.01	0.90	1.36	0.00
Microrregião Rota do Rio Uruguai	RS	1.54	1.87	1.00	0.01	1.14	1.72	0.00
Microrregião Rota do Yucuma	RS	1.35	1.41	1.00	0.00	0.92	1.39	0.00
Microrregião Rota Missões	RS	1.38	1.54	1.00	0.00	0.97	1.47	0.00
Microrregião Sul	RS	1.14	1.17	1.00	0.00	0.77	1.16	0.54
Microrregião Termas e Lagos	RS	1.17	1.27	1.00	0.01	0.81	1.23	0.36
Microrregião Uva e Vinho	RS	1.67	2.12	1.00	0.02	1.26	1.90	0.20
Microrregião Vale do Cai	RS	2.27	3.75	1.00	0.01	2.00	3.03	1.38
Microrregião Vale do Paranhana	RS	2.06	3.12	1.00	0.02	1.72	2.60	1.00
Microrregião Vale do Rio dos Sinos	RS	2.70	5.67	1.00	0.19	2.68	4.06	2.81
Microrregião Vale do Rio Pardo	RS	1.45	1.60	1.00	0.00	1.01	1.53	0.05
Microrregião Vale do Taquari	RS	1.83	2.71	1.00	0.01	1.51	2.28	0.25
Nascentes Platina Amazônica	MT	0.46	0.18	1.00	0.00	0.21	0.32	0.95
Noroeste	PR	1.57	2.01	1.00	0.01	1.19	1.80	0.69
Noroeste - Amazonia	MT	0.18	0.08	1.00	0.00	0.09	0.13	0.86
Noroeste das Águas	RJ	1.64	1.61	1.00	0.01	1.08	1.64	0.64
Norte	PR	1.27	1.43	1.00	0.01	0.90	1.36	0.56
Nova Andradina e Região	MS	0.63	0.46	1.00	0.00	0.36	0.55	0.33
O Extremo Norte do Brasil	RR	0.23	0.27	1.00	0.00	0.17	0.25	0.33
Oeste e Municípios Lindeiros ao Lago	PR	1.24	1.14	1.00	0.01	0.80	1.20	0.96

Anexo 2: Índice de Mobilidade Terrestre e Aérea (cont.)

Região Turística	UF	Reg	Loc	Urb	AU	IMT	IMT(3)	IMA(3)
Pantanal	MS	0.44	0.39	1.00	0.00	0.28	0.42	1.33
Pantanal Mato Grossense	MT	0.41	0.36	1.00	0.00	0.26	0.39	1.79
Pólo Alto Rio Negro	AM	0.01	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.33
Pólo Alto Solimões	AM	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.11
Pólo Amazonia Atlântica	PA	0.75	0.57	1.00	0.01	0.44	0.67	0.66
Pólo Araguaia - Tocantins	PA	0.36	0.31	1.00	0.00	0.22	0.34	1.50
Pólo Aventura e Mistério	PI	0.71	0.79	1.00	0.00	0.50	0.76	0.10
Pólo Belém	PA	0.61	1.21	1.00	0.12	0.62	0.94	1.33
Pólo Castanhais	AP	0.06	0.02	1.00	0.00	0.03	0.04	1.22
Pólo Costa do Delta	PI	1.50	2.25	1.00	0.00	1.25	1.89	1.33
Pólo Costa dos Coqueirais	SE	0.99	1.21	1.00	0.02	0.74	1.11	1.08
Pólo Das Águas	PI	0.65	0.67	1.00	0.00	0.44	0.67	0.78
Pólo das Nascentes	PI	0.54	0.72	1.00	0.00	0.42	0.64	0.76
Pólo das Origens	PI	0.48	0.50	1.00	0.00	0.33	0.50	0.74
Pólo das Serras Sergipanas	SE	1.39	1.93	1.00	0.00	1.11	1.68	0.60
Pólo Agronegócios/Caminho das Águas	RO	0.64	0.44	1.00	0.00	0.36	0.54	0.36
Pólo de Ecoturismo do Guaporé	RO	0.12	0.07	1.00	0.00	0.06	0.10	0.81
Pólo de Guajará-Mirim	RO	0.15	0.10	1.00	0.00	0.08	0.13	0.00
Pólo de Porto Velho	RO	0.31	0.19	1.00	0.00	0.17	0.26	0.83
Pólo do Velho Chico	SE	0.81	0.81	1.00	0.00	0.54	0.82	1.04
Pólo dos Tabuleiros	SE	1.49	2.14	1.00	0.00	1.21	1.83	1.33
Pólo Extremo Norte	AP	0.05	0.03	1.00	0.00	0.03	0.05	1.33
Pólo Histórico-Cultural	PI	0.90	1.24	1.00	0.00	0.71	1.08	0.83
Pólo Madeira	AM	0.04	0.03	1.00	0.00	0.02	0.03	1.11
Pólo Manaus/Encontro das Águas	AM	0.36	0.17	1.00	0.02	0.18	0.28	3.32
Pólo Marajó	PA	0.07	0.06	1.00	0.00	0.05	0.07	1.99
Pólo Meio do Mundo	AP	0.47	0.49	1.00	0.00	0.32	0.49	1.33
Pólo Pororoca	AP	0.33	0.29	1.00	0.00	0.21	0.31	0.50
Pólo Rio Negro e Solimões	AM	0.02	0.01	1.00	0.00	0.01	0.02	1.06
Pólo São Luis	MA	0.91	0.42	1.00	0.08	0.45	0.68	3.32
Pólo Satere/Tucandeira	AM	0.02	0.02	1.00	0.00	0.01	0.02	1.13
Pólo Sertão das Águas	SE	1.10	1.15	1.00	0.00	0.75	1.13	0.41
Pólo Tapajos	PA	0.08	0.09	1.00	0.00	0.06	0.09	0.93
Pólo Teresina	PI	0.98	0.97	1.00	0.01	0.65	0.98	0.75
Pólo Tumucumaque	AP	0.13	0.11	1.00	0.00	0.08	0.12	1.08
Pólo Uatuma	AM	0.09	0.07	1.00	0.00	0.05	0.08	1.08
Pólo Xingu	PA	0.02	0.02	1.00	0.00	0.01	0.02	1.33
Portal da Amazonia	MT	0.29	0.21	1.00	0.00	0.17	0.25	0.39
Região Agro-Ecológica	GO	0.52	0.32	1.00	0.00	0.28	0.42	1.09
Região Canyon do São Francisco	AL	1.24	1.53	1.00	0.00	0.92	1.40	0.66
Região Celeiro das Tradições	AL	1.65	1.97	1.00	0.01	1.20	1.82	0.64
Região Costa dos Corais	AL	1.13	1.48	1.00	0.01	0.87	1.31	0.00
Região da Reserva da Biosfera Goyaz	GO	0.52	0.49	1.00	0.00	0.34	0.51	1.05
Região das Águas	GO	0.80	0.67	1.00	0.00	0.49	0.74	1.07
Região das Lagoas e Mares do Sul	AL	2.30	2.80	1.00	0.01	1.70	2.57	0.38
Região do Ouro	GO	0.83	0.83	1.00	0.00	0.55	0.84	1.26

Anexo 2: Índice de Mobilidade Terrestre e Aérea (cont.)

Região Turística	UF	Reg	Loc	Urb	AU	IMT	IMT(3)	IMA(3)
Região do Sertão Alagoano	AL	0.90	1.20	1.00	0.00	0.70	1.06	0.31
Região do Vale da Serra da Mesa	GO	0.57	0.63	1.00	0.00	0.40	0.60	1.23
Região do Vale do Araguaia	GO	0.46	0.37	1.00	0.00	0.28	0.42	1.24
Região dos Cocais	MA	0.85	1.17	1.00	0.00	0.67	1.02	1.33
Região dos Engenhos	GO	0.95	0.83	1.00	0.01	0.60	0.90	1.54
Região dos Negócios	GO	1.29	1.45	1.00	0.05	0.91	1.37	1.29
Região dos Quilombos	AL	0.99	1.13	1.00	0.00	0.71	1.07	0.49
Região Foz do Velho Chico	AL	1.38	1.59	1.00	0.00	0.99	1.50	1.33
Região Metropolitana	PE	1.14	1.03	1.00	0.08	0.72	1.09	2.22
Região Nascentes do Oeste	GO	0.93	0.96	1.00	0.00	0.63	0.95	1.14
Região Pólo Agreste/Trairi	RN	1.49	1.75	1.00	0.00	1.08	1.63	0.39
Região Pólo Costa Branca	RN	1.51	1.50	1.00	0.00	1.00	1.52	0.71
Região Pólo Costa das Dunas	RN	2.00	2.12	1.00	0.03	1.37	2.07	0.40
Região Pólo Seridó	RN	1.24	1.17	1.00	0.00	0.80	1.22	1.15
Região Pólo Serrano	RN	1.34	1.69	1.00	0.00	1.01	1.53	0.49
Região Turística Agreste	PE	1.22	1.13	1.00	0.01	0.78	1.18	1.07
Região Turística Belezas do Cerrado	MG	0.91	0.56	1.00	0.00	0.49	0.74	1.28
Região Turística Caminhos das Artes	MG	0.66	0.45	1.00	0.00	0.37	0.56	0.71
Região Turística Caminhos do Interior	MG	1.19	0.93	1.00	0.01	0.71	1.07	1.28
Região Turística Coração das Gerais	MG	0.99	0.81	1.00	0.01	0.60	0.91	1.74
Região Turística da Costa e da Imigração	ES	1.65	1.53	1.00	0.01	1.06	1.60	0.33
Região Turística das Montanhas Capixa	ES	1.14	0.88	1.00	0.00	0.67	1.02	0.66
Região Turística das Pedras	ES	1.20	0.94	1.00	0.00	0.72	1.08	0.33
Região Turística do Agreste	PB	1.34	1.43	1.00	0.01	0.92	1.40	1.27
Região Turística do Brejo	PB	1.63	2.47	1.00	0.01	1.37	2.07	1.33
Região Turística do Caparaó	ES	1.40	1.39	1.00	0.00	0.93	1.41	0.15
Região Turística do Cariri	PB	1.09	1.04	1.00	0.00	0.71	1.07	0.55
Região Turística do Litoral	PB	1.81	1.94	1.00	0.04	1.24	1.87	3.16
Região Turística do Sertão	PB	1.26	1.29	1.00	0.00	0.85	1.28	1.02
Região Turística do Verde e das Águas	ES	1.09	0.86	1.00	0.00	0.65	0.98	1.33
Região Turística Doce Pontões Capixaba	ES	1.41	0.98	1.00	0.00	0.79	1.20	0.96
Região Turística dos Imigrantes	ES	1.44	1.15	1.00	0.00	0.86	1.30	1.16
Região Turística Encanto Verde	MG	0.93	0.74	1.00	0.01	0.55	0.84	0.48
Região Turística Estâncias do Sul	MG	1.19	1.22	1.00	0.01	0.80	1.22	1.30
Região Turística Extremo Norte	ES	0.80	0.57	1.00	0.00	0.46	0.69	1.00
Região Turística Grandes Sertões	MG	0.52	0.36	1.00	0.00	0.29	0.44	0.96
Região Turística Metropolitana	ES	2.01	1.71	1.00	0.11	1.20	1.82	1.16
Região Turística Recanto de Minas	MG	0.93	0.58	1.00	0.01	0.50	0.76	1.23
Região Turística Reservas da Natureza	MG	1.17	1.26	1.00	0.01	0.81	1.22	1.16
Região Turística Sul	ES	1.53	1.02	1.00	0.01	0.85	1.28	0.33
Região Turística Terras do Velho Chico	MG	0.65	0.58	1.00	0.00	0.41	0.62	0.57
Região Turística Vale do Acre	AC	0.29	0.26	1.00	0.00	0.18	0.28	1.40
Região Turística Vale do Juruá	AC	0.03	0.03	1.00	0.00	0.02	0.03	1.95
Roraima, a Savana Amazônica	RR	0.23	0.16	1.00	0.00	0.13	0.20	1.26
Rota do Sol	SC	1.81	2.56	1.00	0.04	1.45	2.19	1.87
Rota dos Ipês e das Águas	MT	0.38	0.26	1.00	0.00	0.21	0.32	0.76
Rota Norte	MS	0.53	0.33	1.00	0.00	0.29	0.43	0.63

Anexo 2: Índice de Mobilidade Terrestre e Aérea (cont.)

Região Turística	UF	Reg	Loc	Urb	AU	IMT	IMT(3)	IMA(3)
Serra Catarinense	SC	0.75	0.77	1.00	0.00	0.51	0.77	0.00
Serra da Ibiapaba	CE	0.98	1.09	1.00	0.00	0.69	1.04	0.33
Serra Norte	RJ	1.31	1.32	1.00	0.00	0.88	1.33	0.64
Serra Verde Imperial	RJ	1.60	1.27	1.00	0.02	0.95	1.44	1.89
Serras de Aratanha e Baturite	CE	1.33	1.49	1.00	0.00	0.94	1.42	1.57
Serras do Lago	TO	0.57	0.67	1.00	0.00	0.41	0.62	1.16
Serras Gerais	TO	0.33	0.31	1.00	0.00	0.21	0.32	1.19
Sertão Central	CE	1.12	0.62	1.00	0.00	0.58	0.88	0.85
Sertão do Pajeu	PE	1.18	0.85	1.00	0.00	0.68	1.02	0.85
Sertão do São Francisco	PE	0.96	0.61	1.00	0.00	0.52	0.79	1.00
Sertão dos Inhamuns	CE	0.95	0.70	1.00	0.00	0.55	0.83	0.12
Sudoeste	PR	1.22	1.16	1.00	0.00	0.79	1.20	0.22
Vale do Acaraú	CE	1.59	1.50	1.00	0.00	1.03	1.56	1.19
Vale do Café	RJ	1.53	1.31	1.00	0.02	0.94	1.43	2.14
Vale do Contestado	SC	1.00	0.85	1.00	0.00	0.62	0.93	0.15
Vale do Guaporé	MT	0.35	0.19	1.00	0.00	0.18	0.27	0.83
Vale do Jaguaribe	CE	1.20	0.65	1.00	0.00	0.62	0.93	0.93
Vale do Salgado	CE	1.29	0.77	1.00	0.00	0.69	1.04	1.11
Vale do São Lourenço	MT	0.62	0.53	1.00	0.00	0.38	0.58	0.27
Vale do Teles Pires	MT	0.44	0.31	1.00	0.00	0.25	0.38	0.04
Vale dos Grandes Rios	TO	0.48	0.33	1.00	0.00	0.27	0.41	1.08
Vale Europeu	SC	1.09	1.34	1.00	0.01	0.81	1.23	0.48
Vertente Oceânica Norte	SP	1.23	1.18	1.00	0.02	0.80	1.21	1.40
Vertente Oceânica Sul	SP	0.78	0.64	1.00	0.01	0.47	0.72	0.68

(1) Exclusive Fernando de Noronha

(2) Siglas:

Reg - Mobilidade Regional.

Loc - Mobilidade Local.

Urb - Mobilidade Urbana (máxima = 1.0; homogênea).

AU - área urbanizada na região turística (ponderador para o IMT).

IMT - Índice de Mobilidade Terrestre.

IMA - Índice de Mobilidade Aérea.

(3) Índice normalizado pela média aritmética.

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

Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional

Região Turística	UF	IDH	Rpc	IA	IEL	IMT	IMA
Águas do Vale do Cabaçal	MT	0.72	199.10	0.95	0.94	0.70	1.23
Águas e Florestas da Linha do Equador	RR	0.69	145.96	0.39	0.74	0.10	0.33
Agulhas Negras	RJ	0.79	332.95	1.37	1.41	1.39	1.33
Alto Araguaia	MT	0.76	267.28	0.94	1.16	0.48	1.19
Baia de Todos os Santos	BA	0.68	316.05	1.20	0.75	0.95	1.89
Baixada Fluminense	RJ	0.75	224.53	2.17	1.19	2.15	3.18
Baixo Araguaia	MT	0.71	195.20	0.71	0.76	0.32	1.05
Bico do Papagaio	TO	0.62	95.86	0.63	0.48	0.46	0.95
Bonito e Serra da Bodoquena	MS	0.74	216.37	0.73	1.05	0.76	0.37
Brasília - Patrimônio da Humanidade	DF	0.84	605.41	2.38	2.56	1.26	3.32
Caminho dos Canyons	SC	0.79	270.60	1.28	1.51	2.33	0.00
Caminho dos Príncipes	SC	0.80	350.66	1.09	1.58	1.00	0.68
Caminhos da Fronteira	MS	0.73	239.26	1.01	1.16	0.91	0.95
Caminhos da Mata	RJ	0.75	255.20	1.62	1.16	1.17	2.53
Caminhos do Jiquirica	BA	0.65	122.36	0.78	0.64	1.26	0.44
Caminhos do Oeste	BA	0.65	134.70	0.73	0.68	0.67	0.83
Caminhos do Sertão	BA	0.60	143.07	0.81	0.60	0.66	1.17
Campo Grande e Região	MS	0.74	379.96	1.14	1.30	0.52	1.61
Campos Gerais	PR	0.72	258.40	0.65	1.16	0.68	0.10
Capital Expandida	SP	0.79	508.35	2.48	1.85	2.42	3.17
Cariri	CE	0.64	125.59	0.78	0.66	1.34	0.33
Centro	PR	0.70	197.69	0.59	0.97	0.68	0.10
Centro-Norte Paulista	SP	0.79	375.05	1.45	1.72	1.35	1.27
Centro-Oeste Paulista	SP	0.77	346.24	1.21	1.54	1.11	0.97
Centro-Sul	PR	0.73	193.28	0.60	1.11	0.68	0.00
Chapada das Mesas	MA	0.66	169.14	0.67	0.68	0.55	0.79
Chapada Diamantina	BA	0.62	104.10	0.75	0.61	0.66	0.99
Costa das Baleias	BA	0.66	151.00	0.62	0.74	0.78	0.33
Costa do Cacau	BA	0.65	166.57	0.92	0.69	0.90	1.19
Costa do Dende	BA	0.62	99.34	0.46	0.50	0.69	0.18
Costa do Descobrimento	BA	0.66	164.95	0.92	0.73	0.72	1.33
Costa do Sol	RJ	0.77	311.94	1.48	1.33	1.62	1.50
Costa Doce	RJ	0.72	232.02	1.15	1.11	1.19	1.13
Costa dos Coqueiros	BA	0.65	186.15	1.10	0.76	1.16	1.37
Costa Leste	MS	0.75	252.86	0.71	1.23	0.41	0.50
Costa Verde	RJ	0.77	271.50	1.31	1.29	1.12	1.53
Cristalino	MT	0.72	222.81	0.52	0.82	0.17	0.57
Cuesta-Alto do Paranapanema	SP	0.75	328.45	1.17	1.46	1.12	0.93
Delta das Américas	MA	0.52	50.36	0.55	0.24	0.57	0.83
Encantos do Jalapão	TO	0.64	99.84	0.27	0.46	0.28	0.08
Encantos do Sul Catarinense	SC	0.81	322.42	1.70	1.71	2.89	0.49
Entre Rios	SP	0.78	360.16	1.29	1.58	1.33	0.97
Estradas e Bandeiras	SP	0.80	427.84	2.06	1.91	2.04	2.22
Floresta dos Guarás	MA	0.60	65.81	0.68	0.32	0.24	1.47
Fortaleza	CE	0.79	306.70	2.38	1.71	2.09	3.32
Grande Florianópolis	SC	0.81	515.76	2.01	1.76	1.32	2.94
Grande Oeste Catarinense	SC	0.78	267.56	1.06	1.35	1.27	0.55
Ilha do Bananal	TO	0.72	206.57	0.71	0.88	0.33	0.91

Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional (cont.)

Região Turística	UF	IDH	Rpc	IA	IEL	IMT	IMA
Lagos do São Francisco	BA	0.64	139.84	0.81	0.72	0.58	1.13
Lagos e Praias do Cantão	TO	0.67	114.92	0.58	0.59	0.32	0.83
Lagos Floridos	MA	0.59	78.89	0.59	0.39	0.52	0.86
Lençóis Maranhenses	MA	0.55	52.90	0.39	0.28	0.23	0.66
Litoral	PR	0.76	276.52	1.08	1.28	0.63	1.33
Litoral Extremo Oeste	CE	0.60	76.76	1.03	0.46	1.31	1.33
Litoral Leste	CE	0.66	107.25	1.27	0.62	1.40	1.81
Litoral Oeste/Vale do Curu	CE	0.64	95.35	1.13	0.55	1.34	1.51
Litoral Sul	PE	0.64	110.76	1.37	0.60	1.84	1.66
Mata/Litoral Norte	PE	0.70	160.02	1.88	0.76	2.39	2.48
MataSul	PE	0.59	110.01	0.77	0.59	1.18	0.55
Médio Araguaia	MT	0.74	259.31	0.83	1.05	0.32	1.11
Médio Norte	MT	0.72	186.26	0.87	0.89	0.45	1.26
Metropolitana	RJ	0.86	612.11	2.41	2.42	1.50	3.32
Metropolitana de Curitiba	PR	0.74	454.49	1.53	1.34	0.86	2.37
Microrregião Águas e Pedras Preciosas	RS	0.76	209.68	0.80	1.17	0.99	0.24
Microrregião Campanha	RS	0.78	275.36	0.78	1.40	0.93	0.00
Microrregião Campos de Cima da Serra	RS	0.75	276.77	0.76	1.28	1.01	0.00
Microrregião Central	RS	0.79	343.76	0.93	1.46	1.32	0.00
Microrregião Centro Sul	RS	0.77	239.77	1.13	1.31	1.39	0.69
Microrregião Cultura e Tradição	RS	0.80	360.94	1.15	1.69	1.69	0.07
Microrregião Fronteira Gaúcha	RS	0.78	265.48	0.73	1.42	0.77	0.00
Microrregião Hortensias	RS	0.82	338.66	1.39	1.92	1.26	1.00
Microrregião Jacui Centro	RS	0.76	257.63	0.89	1.29	1.39	0.00
Microrregião Litoral Norte Gaúcho	RS	0.78	276.43	0.97	1.46	1.27	0.17
Microrregião Porto Alegre e Delta	RS	0.81	533.44	2.14	1.64	2.03	2.74
Microrregião Rota das Araucárias	RS	0.77	252.94	0.79	1.47	0.91	0.00
Microrregião Rota das Terras	RS	0.81	327.93	1.02	1.69	1.36	0.00
Microrregião Rota do Rio Uruguai	RS	0.79	249.85	1.06	1.47	1.72	0.00
Microrregião Rota do Yucuma	RS	0.77	248.85	0.89	1.29	1.39	0.00
Microrregião Rota Missões	RS	0.77	239.03	0.89	1.20	1.47	0.00
Microrregião Sul	RS	0.77	304.20	1.04	1.40	1.16	0.54
Microrregião Termas e Lagos	RS	0.79	301.67	1.05	1.57	1.23	0.36
Microrregião Uva e Vinho	RS	0.83	455.59	1.42	2.16	1.90	0.20
Microrregião Vale do Cai	RS	0.82	320.36	2.06	1.76	3.03	1.38
Microrregião Vale do Paranhana	RS	0.79	293.37	1.69	1.48	2.60	1.00
Microrregião Vale do Rio dos Sinos	RS	0.81	363.28	2.87	1.76	4.06	2.81
Microrregião Vale do Rio Pardo	RS	0.76	266.42	0.94	1.24	1.53	0.05
Microrregião Vale do Taquari	RS	0.80	319.13	1.41	1.71	2.28	0.25
Nascentes Platina Amazônica	MT	0.75	297.21	0.78	1.07	0.32	0.95
Noroeste	PR	0.74	271.92	1.26	1.29	1.80	0.69
Noroeste - Amazonia	MT	0.74	253.81	0.61	0.85	0.13	0.86
Noroeste das Águas	RJ	0.74	239.56	1.15	1.17	1.64	0.64
Norte	PR	0.73	288.95	1.06	1.28	1.36	0.56
Nova Andradina e Região	MS	0.73	209.38	0.67	1.13	0.55	0.33
O Extremo Norte do Brasil	RR	0.63	91.59	0.36	0.49	0.25	0.33
Oeste e Municípios Lindeiros ao Lago	PR	0.77	299.33	1.23	1.52	1.20	0.96

Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional (cont.)

Região Turística	UF	IDH	Rpc	IA	IEL	IMT	IMA
Pantanal	MS	0.73	217.87	0.95	1.09	0.42	1.33
Pantanal Mato Grossense	MT	0.69	182.68	1.01	0.84	0.39	1.79
Pólo Alto Rio Negro	AM	0.61	93.45	0.59	0.42	0.00	1.33
Pólo Alto Solimões	AM	0.58	72.98	0.49	0.35	0.00	1.11
Pólo Amazonia Atlântica	PA	0.71	115.39	0.61	0.50	0.67	0.66
Pólo Araguaia - Tocantins	PA	0.74	180.13	0.89	0.84	0.34	1.50
Pólo Aventura e Mistério	PI	0.56	70.17	0.40	0.35	0.76	0.10
Pólo Belém	PA	0.81	313.93	1.30	1.62	0.94	1.33
Pólo Castanhais	AP	0.68	133.01	0.58	0.48	0.04	1.22
Pólo Costa do Delta	PI	0.59	136.84	1.24	0.50	1.89	1.33
Pólo Costa dos Coqueirais	SE	0.65	241.10	0.97	0.71	1.11	1.08
Pólo Das Águas	PI	0.53	65.66	0.58	0.31	0.67	0.78
Pólo das Nascentes	PI	0.62	88.84	0.61	0.44	0.64	0.76
Pólo das Origens	PI	0.59	86.87	0.54	0.40	0.50	0.74
Pólo das Serras Sergipanas	SE	0.63	109.31	0.95	0.59	1.68	0.60
Pólo de Agronegócios/Caminho das Águas	RO	0.72	232.83	0.63	0.98	0.54	0.36
Pólo de Ecoturismo do Guaporé	RO	0.72	235.95	0.59	0.88	0.10	0.81
Pólo de Guajará-Mirim	RO	0.70	189.83	0.38	1.02	0.13	0.00
Pólo de Porto Velho	RO	0.71	296.51	0.75	1.16	0.26	0.83
Pólo do Velho Chico	SE	0.60	85.14	0.81	0.59	0.82	1.04
Pólo dos Tabuleiros	SE	0.64	90.22	1.25	0.60	1.83	1.33
Pólo Extremo Norte	AP	0.70	186.52	0.68	0.68	0.05	1.33
Pólo Histórico-Cultural	PI	0.62	129.73	0.82	0.55	1.08	0.83
Pólo Madeira	AM	0.64	87.57	0.55	0.50	0.03	1.11
Pólo Manaus/Encontro das Águas	AM	0.77	262.40	1.68	1.44	0.28	3.32
Pólo Marajó	PA	0.72	108.73	0.85	0.48	0.07	1.99
Pólo Meio do Mundo	AP	0.77	253.69	1.09	1.46	0.49	1.33
Pólo Pororoca	AP	0.68	89.98	0.45	0.53	0.31	0.50
Pólo Rio Negro e Solimões	AM	0.65	95.43	0.51	0.46	0.02	1.06
Pólo São Luis	MA	0.69	226.16	1.59	0.76	0.68	3.32
Pólo Satere/Tucandeira	AM	0.67	85.15	0.53	0.44	0.02	1.13
Pólo Sertão das Águas	SE	0.60	92.60	0.70	0.57	1.13	0.41
Pólo Tapajos	PA	0.70	121.84	0.54	0.60	0.09	0.93
Pólo Teresina	PI	0.62	213.08	0.74	0.48	0.98	0.75
Pólo Tumucumaque	AP	0.71	157.07	0.66	0.78	0.12	1.08
Pólo Uatuma	AM	0.69	115.78	0.58	0.57	0.08	1.08
Pólo Xingu	PA	0.74	205.00	0.71	0.78	0.02	1.33
Portal da Amazonia	MT	0.79	367.68	0.63	1.25	0.25	0.39
Região Agro-Ecológica	GO	0.76	289.44	0.92	1.25	0.42	1.09
Região Canyon do São Francisco	AL	0.58	78.21	0.86	0.51	1.40	0.66
Região Celeiro das Tradições	AL	0.59	93.07	0.99	0.51	1.82	0.64
Região Costa dos Corais	AL	0.59	69.59	0.61	0.52	1.31	0.00
Região da Reserva da Biosfera Goyaz	GO	0.67	161.20	0.81	0.87	0.51	1.05
Região das Águas	GO	0.77	283.58	1.04	1.31	0.74	1.07
Região das Lagoas e Mares do Sul	AL	0.61	95.61	1.19	0.61	2.57	0.38
Região do Ouro	GO	0.72	168.84	1.05	1.05	0.84	1.26

Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional (cont.)

Região Turística	UF	IDH	Rpc	IA	IEL	IMT	IMA
Região do Sertão Alagoano	AL	0.56	69.38	0.60	0.44	1.06	0.31
Região do Vale da Serra da Mesa	GO	0.73	201.84	0.93	0.97	0.60	1.23
Região do Vale do Araguaia	GO	0.72	186.02	0.86	0.93	0.42	1.24
Região dos Cocais	MA	0.59	93.38	0.96	0.53	1.02	1.33
Região dos Engenhos	GO	0.77	237.66	1.26	1.33	0.90	1.54
Região dos Negócios	GO	0.74	376.41	1.30	1.23	1.37	1.29
Região dos Quilombos	AL	0.57	75.36	0.69	0.50	1.07	0.49
Região Foz do Velho Chico	AL	0.58	84.38	1.11	0.50	1.50	1.33
Região Metropolitana	PE	0.76	322.58	1.56	1.37	1.09	2.22
Região Nascentes do Oeste	GO	0.74	208.38	1.06	1.09	0.95	1.14
Região Pólo Agreste/Trairi	RN	0.61	83.01	0.85	0.53	1.63	0.39
Região Pólo Costa Branca	RN	0.65	152.66	0.96	0.65	1.52	0.71
Região Pólo Costa das Dunas	RN	0.65	256.52	1.07	0.74	2.07	0.40
Região Pólo Seridó	RN	0.68	145.88	1.05	0.79	1.22	1.15
Região Pólo Serrano	RN	0.64	98.03	0.88	0.62	1.53	0.49
Região Turística Agreste	PE	0.64	150.81	0.99	0.72	1.18	1.07
Região Turística Belezas do Cerrado	MG	0.77	290.15	1.14	1.40	0.74	1.28
Região Turística Caminhos das Artes	MG	0.65	163.75	0.64	0.65	0.56	0.71
Região Turística Caminhos do Interior	MG	0.76	234.73	1.21	1.29	1.07	1.28
Região Turística Coração das Gerais	MG	0.74	349.26	1.28	1.19	0.91	1.74
Região Turística da Costa e da Imigração	ES	0.74	210.70	1.02	1.13	1.60	0.33
Região Turística das Montanhas Capixa	ES	0.73	222.90	1.00	1.32	1.02	0.66
Região Turística das Pedras	ES	0.71	197.75	0.81	1.00	1.08	0.33
Região Turística do Agreste	PB	0.59	188.31	1.10	0.64	1.40	1.27
Região Turística do Brejo	PB	0.60	96.03	1.34	0.64	2.07	1.33
Região Turística do Caparaó	ES	0.72	218.95	0.88	1.07	1.41	0.15
Região Turística do Cariri	PB	0.64	100.99	0.78	0.72	1.07	0.55
Região Turística do Litoral	PB	0.62	243.17	1.93	0.77	1.87	3.16
Região Turística do Sertão	PB	0.63	130.29	1.01	0.74	1.28	1.02
Região Turística do Verde e das Águas	ES	0.73	232.06	1.15	1.13	0.98	1.33
Região Turística Doce Pontões Capixaba	ES	0.71	227.13	1.06	1.01	1.20	0.96
Região Turística dos Imigrantes	ES	0.74	213.28	1.25	1.27	1.30	1.16
Região Turística Encanto Verde	MG	0.70	247.55	0.76	0.96	0.84	0.48
Região Turística Estâncias do Sul	MG	0.76	299.58	1.30	1.38	1.22	1.30
Região Turística Extremo Norte	ES	0.69	153.88	0.83	0.81	0.69	1.00
Região Turística Grandes Sertões	MG	0.70	145.84	0.70	0.71	0.44	0.96
Região Turística Metropolitana	ES	0.78	368.81	1.51	1.56	1.82	1.16
Região Turística Recanto de Minas	MG	0.78	345.85	1.15	1.45	0.76	1.23
Região Turística Reservas da Natureza	MG	0.73	284.13	1.17	1.11	1.22	1.16
Região Turística Sul	ES	0.74	249.06	0.94	1.22	1.28	0.33
Região Turística Terras do Velho Chico	MG	0.65	99.66	0.60	0.61	0.62	0.57
Região Turística Vale do Acre	AC	0.67	216.40	0.80	0.72	0.28	1.40
Região Turística Vale do Juruá	AC	0.58	104.24	0.79	0.41	0.03	1.95
Roraima, a Savana Amazônica	RR	0.70	261.54	0.77	0.85	0.20	1.26
Rota do Sol	SC	0.81	403.48	1.92	1.71	2.19	1.87
Rota dos Ipes e das Águas	MT	0.75	278.70	0.73	1.11	0.32	0.76
Rota Norte	MS	0.77	287.43	0.78	1.26	0.43	0.63

Anexo 3: IDH, Rpc e Índices de Mobilidade e Acessibilidade Regional (cont.)

Região Turística	UF	IDH	Rpc	IA	IEL	IMT	IMA
Serra Catarinense	SC	0.75	276.83	0.69	1.30	0.77	0.00
Serra da Ibiapaba	CE	0.62	83.40	0.65	0.56	1.04	0.33
Serra Norte	RJ	0.74	235.16	1.06	1.23	1.33	0.64
Serra Verde Imperial	RJ	0.77	318.82	1.58	1.40	1.44	1.89
Serras de Aratanha e Baturite	CE	0.65	88.97	1.19	0.58	1.42	1.57
Serras do Lago	TO	0.72	303.71	0.90	0.90	0.62	1.16
Serras Gerais	TO	0.67	126.04	0.74	0.71	0.32	1.19
Sertão Central	CE	0.62	84.55	0.75	0.51	0.88	0.85
Sertão do Pajeu	PE	0.67	113.60	0.85	0.67	1.02	0.85
Sertão do Sao Francisco	PE	0.68	181.33	0.86	0.80	0.79	1.00
Sertão dos Inhamuns	CE	0.63	95.92	0.49	0.52	0.83	0.12
Sudoeste	PR	0.76	237.74	0.89	1.26	1.20	0.22
Vale do Acaraú	CE	0.64	124.68	1.11	0.57	1.56	1.19
Vale do Café	RJ	0.77	297.80	1.66	1.43	1.43	2.14
Vale do Contestado	SC	0.79	273.54	0.87	1.52	0.93	0.15
Vale do Guaporé	MT	0.73	215.77	0.67	0.90	0.27	0.83
Vale do Jaguaribe	CE	0.67	110.60	0.85	0.67	0.93	0.93
Vale do Salgado	CE	0.63	103.01	0.93	0.63	1.04	1.11
Vale do São Lourenço	MT	0.75	251.96	0.66	1.14	0.58	0.27
Vale do Teles Pires	MT	0.74	239.61	0.45	0.94	0.38	0.04
Vale dos Grandes Rios	TO	0.65	174.98	0.69	0.57	0.41	1.08
Vale Europeu	SC	0.80	366.33	1.15	1.73	1.23	0.48
Vertente Oceânica Norte	SP	0.78	381.54	1.39	1.55	1.21	1.40
Vertente Oceânica Sul	SP	0.77	406.09	0.93	1.40	0.72	0.68

(1) Exclusive Fernando de Noronha

(2) Siglas:

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

Rpc - Renda per capita (R\$ mensais)

IA - Índice de Acessibilidade da Região Turística.

IEL - Índice de Estrutura Local.

IMT - Índice de Mobilidade Terrestre.

IMA - Índice de Mobilidade Aérea.

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

Referências:

- Anselin, L.** The Moran scatterplot as an ESDA tool to assess local instability in spatial association. In: M. M. Fischer, H. J. Scholten, *et al* (Ed.). Spatial analytical perspectives on GIS in environmental and socio-economic sciences. London: Taylor and Francis, 1996.
- Atlas do Desenvolvimento Humano.** PNUD-IPEA- Fundação João Pinheiro, 2003.
- Azzoni, C. R.** *Setor terciário e concentração regional no Brasil*. In: C. C. Diniz e M. B. Lemos (Ed.). Economia e Território. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. Setor terciário e concentração regional no Brasil
- Barbosa, A. M., J. V. Soares e J. S. D. Medeiros.** Subsídios para o planejamento em ecoturismo, na região do Médio Rio Grande (MG), utilizando geoprocessamento e sensoriamento remoto. XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto,. Goiânia, 1996.
- Brainard, J. S.; Andrew, A.L. & Bateman, I.J.** Using isochrone surfaces in travel-cost models. Journal of Transport Geography (5) 117-126, 1997.
- Castro, N.; Carris, L. & Rodrigues, B.** Custos de transporte e a estrutura espacial do comércio interestadual brasileiro. Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, v. 29, n. 3, dez. 1999.
- Cruz, M.J.V.; Rolim, C.F. & Homsy, G.V.** Uma Aplicação do Modelo de Dados em Painéis na Identificação dos Principais Determinantes do Turismo Internacional. IPEA, Texto para Discussão, n. 1149, Brasília, janeiro de 2006.
- Dias, R. R., H. R. Filho, E. Q. Pereira, L. A. D. Silva, S. D. Martins e C. A. Rezende.** A Análise Ambiental da Área de Influência das Rodovias TO-050, TO-280 e TO-040 - Estado do Tocantins, através de Técnicas de Geoprocessamento. VIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto,. Salvador, 1996.
- Domingues, E P; Ruiz, R. M. ; Moro, S ; Lemos, M B .** Organização Territorial dos Serviços no Brasil: Polarização com Frágil Dispersão. In: João Alberto de Negri; Luis Claudio Kubota. (Org.). Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil. 1 ed. Brasília: IPEA-Brasília, 2006, v. 1, p. 193-230.
- Downward, P. & Lumsdon, L.** Tourism Transport and Visitor Spending: A Study in the North York Moors National Park, UK. Journal of Travel Research, May 2004, Vol. 42 (4):415-420.
- Eilat, Y. & Einav.** The determinants of international tourism: A three-dimensional panel data analysis. Applied Economics, n. 36, p. 1.315-1.327, 2004.
- EMBRATUR.** *Evolução do Turismo no Brasil – 1992-2001*. Brasília: EMBRATUR, 2004.
- Estudo do Mercado Interno de Turismo.** FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2001.
- Fuchs, V.** The service economy. New York: National Bureau of Economic Research. 1968.

- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A.J..** Spatial Economy – Cities, Regions and International Trade. Cambridge, Massachusetts, London, England: The MIT Press. 1999.
- Miranda, E. E. de; Gomes, E. G. Guimarães, M.** **Mapeamento e estimativa da área urbanizada do Brasil com base em imagens orbitais e modelos estatísticos.** Campinas: Embrapa Monitoramento por Satélite, 2005. Disponível em: <<http://www.urbanizacao.cnpm.embrapa.br>>. Acesso em: 19 jun. 2006.
- Kaul, R.N..** Dynamics of Tourism: a trilogy. Transportation and Marketing (vol.111). New Delhi: Sterling Publishers, 1985.
- Kon, A.** Economia de Serviços – Teoria e Evolução no Brasil. Editora Campus, 2004
- Laesser, C.; Crouch, G.I.** Segmenting Markets by Travel Expenditure Patterns: The Case of International Visitors to Australia. Journal of Travel Research (44) 397-406, 2006.
- Lemos, M. B., C. C. Diniz, L. P. Guerra e S. Moro.** A nova configuração regional brasileira e sua geografia econômica. Estudos Econômicos, v.33, n.4, p.665-700. 2003.
- Limtanakool, N.; Dijst, M.; Schwanen, T..** The influence of socioeconomic characteristics, land use, and travel time considerations on mode choice for medium-and longer-distance trips. Journal of Transport Geography (14) 327-341, 2006.
- Martin, P. & Rogers, C.A..** Industrial location and public infrastructure. Journal of International Economics, v. 39, p. 335-351, 1995.
- Martin, P.** “Can regional policies affect growth and geography in Europe?”. Texto para discussão, Graduate Institute of International Studies, Geneva & CERAS, Paris & CEPR, Londres, 1997.
- Martin, P..** “Are European Regional Policies Delivering?” Texto para discussão, CERAS-ENPC, Paris and CEPR 1999b.
- Martin, P..** “Public Policies, Regional Inequalities, and Growth”. Journal of Public Economics 73: 85-105, 1999a.
- Mckee, D.** Growth, Development and the Service Economy in the Third World. New York: Praeger. 1988.
- Middelkoop, M.V.; Borges, A. & Timmermans, H..** Inducing Heuristic Principles of Tourist Choice of Travel Mode: A Rule-Based Approach. Journal of Travel Research ,Vol.42, August 2003,75-83.
- Mrnjavac, E..** Transport System as an Element of Sustainable Economic Growth in the Tourism Region. University of Rijeka, Faculty of Tourism and Hospitality Management, CROATIA, Primorska 42,p.p.97, 2005.
- Page, S.J..** Transporte e turismo. Porto Alegre: Bookman, 2001. 349p.
- Palhares, G. L..** Transportes turísticos. 2.ed. São Paulo: Aleph, 2002. 347 p.

-
- Palhares, G.L.** The Role of Transport in Tourism Development: Nodal Functions and Management Practices. International Journal of Tourism Research 5: 403-407 (2003).
- Palmer-Tous, T.; Riera-Font, A., Rossello-Nadal, J..** Taxing tourism: The case of rental cars in Mallorca. Tourism Management, 2005.
- Prideaux, B.** The role of the transport system in destination development. Tourism Management 21 (2000) 53-63.
- Puga, D..** "European Regional Policies in Light of Recent Location Theories". Journal of Economic Geography 2 (2002): 373-406.
- Rocca, R.A..** Mass Tourism and Urban System: Some Suggestions to Manage the Impacts on the City. Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Università degli Studi Federico II di Napoli, 2005.
- Ruiz, R. M. .** Políticas Regionais na Nova Geografia Econômica. In: Clélio Campolina Diniz; Marco Crocco. (Org.). Economia Regional e Urbana - Contribuições Teóricas Recentes. 1 ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006, v. 1, p. 143-172.
- Steinke, V. A. e G. B. S. D. Silva.** Distribuição espacial de serviços turísticos com base em sistemas de informações geográficas - SIG's no plano piloto de Brasília (DF). Caminhos de Geografia, v.14, n.16, p.145-152. 2005.
- Stone, S. W.** Using a geographic information system for applied policy analysis: the case of logging in the Eastern Amazon. Ecological Economics, v.27, n.1, 10, p.43-61. 1998.
- Torre, F. & Galvan, C.B..** Sistemas de transporte turístico. São Paulo: Roca, 2002.
- Vogel, A..** Modeling Leisure day trips between Berlin and its surrounding. 45th Congress of the European Regional Science Association (ERSA, 2005).

COLABORADORES:



REALIZAÇÃO:



Ministério do
Turismo

