

PERSPECTIVAS DO TURISMO NO NORDESTE

AUGUSTO GLAUCO FALCÃO
GONDIM(*)

I — INTRODUÇÃO

Importância do Turismo no Desenvolvimento Econômico

Estima-se que os gastos com turismo internacional tenham atingido US\$15 bilhões, em 1969, confirmando sua crescente importância nos negócios mundiais, já que, entre 1960 e 1967 passou de 5,35% para 6,23%.

Em países em via de desenvolvimento, estima-se que os gastos oriundos do turismo geram de 3 a 3,5 vezes o seu valor à proporção que circulam na economia.

Além de impacto que exerce na geração de divisas, o turismo estimula diretamente os setores econômicos, emprega mão-de-obra intensamente, estimando-se que os salários representem cerca de 20% da receita por ele gerada. A importância do turismo é hoje reconhecida mundialmente tanto que ele já integra os planos de desenvolvimento das nações.

O Turismo no Nordeste

Uma consciência realista a respeito da importância do turismo já está sendo criada no Nordeste. Tanto que quase todos Estados da Região já pos-

suem ou um departamento de âmbito estadual ou uma secretaria de turismo nos municípios das capitais.

A Região apresenta, de princípio, razoável potencial turístico com o seu artesanato, seus pontos históricos e principalmente o clima ameno que favorece a utilização de suas praias durante todo o decorrer do ano. Suas principais cidades dispõem de uma razoável rede hoteleira, destacando-se Salvador, Recife e Fortaleza, tôdas ligadas ao Sul por estrada inteiramente pavimentada.

As Atrações Turísticas do Nordeste

Situando-se em uma região tropical, o Nordeste conta com vantagens climáticas que não são encontradas na Europa nem nos Estados Unidos, principais mercados mundiais. Essas vantagens lhe conferem posição de destaque também para o turismo interno, pois os principais mercados brasileiros — o Sul e o Centro-Sul — têm clima relativamente frio durante parte do ano.

* O autor é Chefe da Divisão de Indústria do ETENE.

O presente artigo constitui uma síntese do trabalho por ele elaborado para o projeto "Perspectivas de Desenvolvimento do Nordeste até 1980".

A Bahia possui vários municípios com águas medicinais como Caldos do Jorro, Cipó, Dias D'Ávila, Itaparica e Olivença, além de outros que se destacam pelo artesanato como Caetité, Ituberá, Jaguaripe, Juazeiro, Maragogipe e Nazaré, cabendo especial destaque ao município de Paulo Afonso, pela sua grande usina hidrelétrica e Aratu, onde se localiza o maior distrito industrial da Região.

Em Sergipe, destacam-se o município da capital, São Cristóvão, Laranjeiras e Estância, com distritos-sede seculares, Santo Amaro das Brotas por sua cerâmica artesanal e Salgado, cidade balneária com fonte de água magnesiana.

Em Alagoas podem ser alinhados os municípios de Marechal Deodoro, Penedo e Pôrto Calvo por seus atrativos históricos, Viçosa e Palmeira dos Índios por seu artesanato, Mar Vermelho por seu clima temperado e as localidades Bica de Pedra e Praia do Francês em Marechal Deodoro, Catoilé em Maceió e Paripueira em Barra de Santo Antônio que se prestam a estações balneárias.

No Ceará, cabe registrar os municípios de Caucaia, Fortaleza, Aquiraz, Cascavel e Beberibe pelas praias, Guaramiranga, Pacoti, Viçosa do Ceará, Ubajara e Ipu, adequados para estações de veraneio, General Sampaio, Orós e Pentecoste com seus grandes reservatórios d'água e Juazeiro do Norte pelo seu artesanato.

Em Pernambuco, vale mencionar Recife, Goiana e Paulista com lindas praias, o primeiro e Olinda pelos seus atrativos históricos, Caruaru e Petrolina no campo do artesanato e Garanhuns, Gravata, Paudalho, Taquari-

tinga do Norte e Triunfo como estações climáticas e hidrominerais.

Órgãos Para Promoção do Turismo no Nordeste

O Nordeste conta atualmente com organismos estaduais em várias unidades da Região que vêm atuando com limitações em suas respectivas áreas de jurisdição. Ao lado dêles, registram-se outras tantas secretarias municipais de turismo, nos municípios das capitais, que pautam sua linha de conduta no mesmo diapasão dos órgãos estaduais.

Os departamentos estaduais de turismo têm se limitado quase que somente a apontar as potencialidades turísticas de suas áreas de atuação e a realizar algum trabalho de divulgação. Esse exemplo é seguido pelas secretarias municipais de turismo, que colhem melhores frutos por se beneficiarem das iniciativas dos departamentos estaduais.

Cabe registrar à exceção da Empresa do Turismo de Pernambuco, (EMPETUR) que tem ativa participação na promoção do turismo daquele Estado, bem como no treinamento de pessoal e, o que é mais importante, no trabalho de motivação das municipalidades do interior.

Fluxo de Viajantes no Nordeste

No Nordeste, destaca-se no transporte de passageiros por ferrovia a Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro que, em 1968, transportou quase 7 milhões de pessoas. Em segundo plano vem a Rede Ferroviária do Nordeste com 5,7 milhões, registrando-se

em terceiro a Rêde de Viação Cearense com 1,4 milhões. As três respondem por mais de 99% do total de passageiros transportados por ferrovia na Região. Todavia, vale observar que a tendência do uso desse tipo de transporte é decrescente, pois enquanto em 1966 foram transportadas 17,8 milhões de pessoas, em 1968 o foram apenas 14,2 milhões.

A exemplo do que vem ocorrendo com os bens em geral, o transporte de passageiros por rodovia representa a maioria do transporte interestadual de passageiros em geral. No Ceará, somente o transporte interestadual apresentou um movimento de 170 mil passageiros enquanto foram transportados cerca de 150 mil passageiros via aérea.

Nos anos de 1966/68 o transporte de passageiros por avião, nos três principais aeroportos da Região — Fortaleza, Recife e Salvador — recuperou-se da tendência decrescente que apresentava nos anos de 1963/65 sem chegar a atingir os níveis de 1963.

Serviços Auxiliares do Turismo

Entre 1961 e 1966, o número de estabelecimentos destinados a hospedagem cresceu de 4,3%, passando de 2.753 para 2.874. Todavia, o número de aposentos diminuiu de 14,4%, passando de 28.022 para 23.975.

Explica-se essa situação por haver decrescido o número de quartos de 20,5%, passando de 26.356 para 20.960. Enquanto isso, o número de apartamentos quase duplicou (de 1.660 para 3.015). Admite-se também que tenha havido mudança de critérios no levantamento efetuado em

1966. O movimento de hóspedes não foi publicado em 1961, impossibilitando sua comparação com os dados de 1966.

A queda no número de aposentos entre 1961 e 1966 deveu-se, praticamente, ao decréscimo na quantidade de quartos existentes na Bahia, de 46%, passando de 11.248 para 6.083, dando uma diferença em termos absolutos, de 5.165, superior à diminuição verificada para o Nordeste como um todo (4.047).

O que se pode concluir é que os quartos vêm sendo, paulatinamente substituídos pelos apartamentos, tendência observada em 1968, quando o Banco realizou pesquisa na indústria hoteleira, face à maior exigência de maior conforto nas acomodações feita por parte dos viajantes.

Estradas de Rodagem

O Nordeste, com pouco mais de 18% da área do País, possui quase 24% da rede rodoviária em tráfego, se se considerar as estradas federais, estaduais e municipais. No Brasil existia um total de 939.613 km de estradas, em 1968, com 778.580, ou seja 83%, de estradas municipais, nas quais a posição do Nordeste é praticamente a mesma.

Das estradas federais o Nordeste participa com mais de 28% enquanto nas estaduais sua posição cai para 20,7%. Nas estradas federais, estaduais e municipais pavimentadas sua participação é de 20,9; 14,7 e 3,4%, respectivamente. No País, 41,3% das estradas federais e 16,9% das estaduais estão pavimentadas, enquanto

no Nordeste essas percentagens são 30,4% e 11,8% respectivamente.

Considerando o total de estradas pavimentadas dos Estados do Nordeste em relação às respectivas superfícies, a melhor posição é a de Pernambuco com 1 km de estrada asfaltada para 88km² de área, em seguida vêm Ceará com a relação de 1km/90km², Alagoas com 1/103, Sergipe com 1/112, Rio Grande do Norte com 1/117, Paraíba com 1/149, Bahia com 1/225, Piauí com 1/1286 e finalmente o Maranhão com 1km/1.410km². No País a relação é de 1km/200km².

Em relação à população as posições são as seguintes: Ceará com 1km/2,4 mil habitantes, Rio Grande do Norte e Bahia com 1/2,9 mil habitantes, Pernambuco com 1/4,4 mil, Alagoas com 1/5,4 mil, Paraíba com 1/6,1 mil, Piauí com 1/7,5 mil e novamente Maranhão em último com 1/16,2 mil. No País a relação é 1/2,2 mil.

As rodovias mais importantes para o turismo no Nordeste são as BR-101, ligando Natal a Osório no Rio Grande do Sul; a 304 que liga Fortaleza a Natal, através do entroncamento com a 116; as 222 e 343 que ligam Teresina a Fortaleza e as 135 e 316 que ligam São Luís a Teresina.

II — HIPÓTESE DE TRABALHO

Estimativa do Mercado Potencial

As condições oferecidas pelas estatísticas nacionais, sobre a entrada e saída de viajantes no Nordeste, levaram a obter-se de modo indireto o número de turistas interestaduais, que normalmente chegam aos Estados da Região, bem como o potencial, a fim

de servir de base a uma hipótese de trabalho que poderia ser considerada como meta da Área para a presente década. A seguir apresenta-se a metodologia adotada.

Parte I:

- 1) Tomou-se o número de passageiros desembarcados no aeroporto de Fortaleza de 1963 a 1968, admitindo-se que esse seja o total de viajantes interestaduais que chegam ao Ceará por via aérea;²
- 2) A essa primeira parcela adicionou-se o número estimado de passageiros que viajaram entre o Ceará e outros Estados por ônibus e por trem,³ naqueles anos, desprezando-se os que chegaram por via marítima, por ausência de dados e por se saber ser insignificante o seu número. Do mesmo modo, não se considerou os passageiros de automóveis particulares por não se ter obtido elementos sobre sua quantidade e procedência, sendo, portanto, conservadores os resultados assim estimados;
- 3) Calculou-se, então, que percentagem representava a quantida-

² Considera-se aceitável esta hipótese tendo em vista que o número de passageiros desembarcados em outros aeroportos do Estado, onde há pousos de aviões comerciais, pode ser compensado pela quantidade de pessoas que neles embarcam com destino a Fortaleza.

³ Para os passageiros por ferrovia adotou-se a quantidade estimada pela RVC e para os passageiros que viajam em ônibus obteve-se, do DNER, o total transportado aos dois sentidos (ida + volta) estimando-se que a metade se refira a desembarques.

de de viajantes interestaduais assim encontrada, em relação à população total do Estado, estimada para 1963/1968, verificando-se que ela estava em torno de 4,5% que se admitiu representar a realidade para o Ceará (Tabela 8);

- 4) Utilizaram-se projeções das populações dos Estados do Nordeste até 1980 (Tabela 9),⁴ aplicando-se em cada ano a percentagem de 5%⁵ para estimar o número de viajantes interestaduais com destino, em sua maioria, às capitais dos Estados nordestinos;
- 5) Sobre o total encontrado, calculou-se quanto representariam 20%⁶ dos 5%, ou seja 1% da população dos Estados, porcentagem essa referente aos viajantes que procuraram hotéis em Salvador em 1966, admitindo-se seja essa a proporção correta para o número de viajantes interestaduais que se hospedam em hotéis de categoria razoável;
- 6) Os resultados a que se chegou poderiam ser mais elevados para alguns Estados como Bahia e Pernambuco, que, certamente, terão um movimento maior que o Ceará; entretanto, isso, provavelmente, é compensado pelos demais Estados cujo número de viajantes que a eles chegam deve ser menor que os do Ceará.
- 7) Por outro lado, o número de viajantes assim encontrado está subestimado em virtude de não se ter considerado os viajantes

intermunicipais e os que trafegam em veículos particulares. Entretanto, admite-se que a qualidade dos hotéis procurados pelos primeiros seja inferior à dos preferidos pelos viajantes interestaduais.

Parte II:

- 1) Para a estimativa do número de visitantes nacionais de fora da Região, tomou-se como área potencial de mercado as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, por se constituírem as maiores concentrações urbanas do Centro-Sul ligadas diretamente ao Nordeste por rodovias asfaltadas e por serem as principais capitais que estão situadas mais próximas desta Área, possuindo,

⁴ Efetuadas por Hélio Augusto de Moura, em "Crescimento Demográfico no Nordeste", em 1970, publicação do Banco do Nordeste do Brasil.

⁵ Como a maioria dos Estados da Região está mais próxima, do que Ceará, das cidades de origem das pessoas que buscam o Nordeste (do Centro-Sul) e são mais populosos do que Maranhão e Piauí, os Estados mais distantes, admitiu-se que 5% fôsse uma percentagem mais adequada.

⁶ Porcentagem estimada por Afrânio E. Correia em "Salvador Capital Nacional do Turismo", edição mimeografada pela Superintendência do Turismo de Salvador (SUTURSA) em janeiro de 1969. O autor calculou que percentagem representava o número de hóspedes entrados nos hotéis de Salvador em 1966, em relação ao número de passageiros desembarcados na estação rodoviária daquela cidade somados aos desembarcados no aeroporto Dois de Julho.

Observação — É evidente que no total de passageiros desembarcados estão incluídas as pessoas residentes no Ceará as quais são retiradas na forma como se explica no item 5.

além disso, as rendas médias familiares⁷ mais elevadas do País;

- 2) Admitiu-se, então, que somente tivessem condições de viajar para o Nordeste as pessoas residentes no Rio e São Paulo das famílias que auferissem renda igual ou superior à média, considerando que apenas as famílias incluídas nessas classes (que denominamos faixa de turismo) possuíam veículo próprio. Evidentemente, pessoas de outras cidades e de outros Estados dessa mesma faixa de renda e mesmo aquelas que não possuam veículo próprio têm condições de viajar para o Nordeste; donde se conclui que a hipótese adotada está bastante conservadora.

- 3) Para a estimativa do número de famílias das cidades do Rio e São Paulo compreendidas na faixa de turismo, considerou-se, na Tabela 10, a classe de ordem 6, onde se acha localizada a renda média (Cr\$660) dos rendimentos familiares. Essa classe tem amplitude $h=300$ e frequência $f_6 = 293$. Dentro dessa classe, cada intervalo elementar ($a=1$) possui frequência $f_a = f_6/h = 293/300 = 0,98$. Entre o limite inferior da classe e a renda média, existem $r=660 - 500=160$ intervalos elementares, cuja frequência $f_{a.r} = 0,98 \times 160 = 157$. A subclasse 500 — 660 possui, portanto, a frequência de 157 famílias, significando dizer que há $f_6 - f_{a.r} = 293 - 157 = 136$ famílias com rendimentos na

faixa de Cr\$660 a Cr\$799. Consequentemente, de acordo com a Tabela 10, a frequência relativa f' , da classe de Cr\$660 e mais é:

$$f' = \frac{(f_6 - f_{a.r}) + f_7 + f_8 + f_9}{n}$$

$$= \frac{136 + 175 + 143 + 37}{1433} = \frac{491}{1.433}$$

= 0,3426, ou seja, 34,26% das famílias investigadas nas duas cidades;

- 4) utilizaram-se, então, as projeções das populações do Rio e de São Paulo até o ano de 1980, através das quais se calculou o número de pessoas incluídas na faixa de turismo, isto é, pertencentes a famílias proprietárias de veículos, aplicando-se a percentagem encontrada no item precedente na forma constante da tabela 11. Convém registrar, mais uma vez, se considerar conservadora essa hipótese, isto é, que a porcentagem das famílias incluídas nessa faixa é hoje maior (e a tendência é crescer ainda mais) já que a renda vem crescendo no Brasil;
- 5) aplicou-se, então, à população das duas cidades a porcentagem (1%) utilizada na Parte I (item 5), de pessoas que procuram hotéis quando viajam, verificando-se que, no primeiro quinquênio haverá mais de 35.000 pessoas nessas condições; admite-se que as pessoas dessas duas cida-

⁷ Conforme pesquisa de orçamentos familiares, realizada pela Fundação Getúlio Vargas (Instituto Brasileiro de Economia) em 1961/62, as rendas médias familiares das duas cidades eram em São Paulo — Cr\$680, no Rio — Cr\$643 e no conjunto das duas cidades — Cr\$660.

des que viajam para o Nordeste normalmente, isto é, que não sejam afetadas pela propaganda, utilizando meios de transporte que não o veículo próprio, estejam excluídas daquela quantidade;

- 6) Por outro lado, é de supor que, no decorrer da década, a porcentagem de pessoas das duas cidades que se deslocarão para o Nordeste seja superior a 1%, considerando a melhoria nas facilidades de viagem, principal-

mente o asfaltamento das principais rodovias e a maior divulgação das atrações turísticas do Nordeste;

- 7) quanto aos turistas estrangeiros verificou-se que, só no Estado da Guanabara, entraram, em 1969, 112.885 pessoas, admitindo-se que com propaganda bem dirigida seja possível atrair cerca de 30.000 ao Nordeste no primeiro quinquênio e o dôbro desse número até o final do decênio.

TABELA 1
POPULAÇÃO DO CEARÁ E MOVIMENTO
DE PASSAGEIROS INTERESTADUAIS
1963/68

Anos	População do Ceará (1.000 habs) A	Movimento de Passageiros (1.000 pass) B	% $C = B/A$	Passageiros que se hospedam em hotéis (1.000 pass) 1% de A
1963	3.603	153	4,4	36,0
1964	3.695	161	4,5	36,9
1965	3.789	163	4,5	37,9
1966	3.884	163	4,4	38,8
1967	3.983	158	4,2	39,8
1968	4.082	170	4,4	40,8

FONTE: Anuários do IBGE, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Rede Viação Cearense (Coleta direta)

TABELA 2
POPULAÇÃO DO NORDESTE E MOVIMENTO
DE PASSAGEIROS INTERESTADUAIS
QUE SE HOSPEDAM EM HOTÉIS
1.000 HABS.

Anos	População do Nordeste (A)	Mov. de Pass. (1.000 pass) 1% de A
1969	28.533	285,3
1970	29.273	292,7
1971	30.122	301,2
1972	30.995	309,9
1973	31.894	318,9
1974	32.819	328,2
1975	33.771	337,7
1976	34.750	347,5
1977	35.758	357,6
1978	36.795	367,9
1979	37.862	378,6
1980	38.960	389,6

Fonte dos dados originais: Censos demográficos: 1950 e 1960.

TABELA 3
DISTRIBUIÇÃO DA RENDA FAMILIAR
NO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO
1961/62

Classes de Renda (Cr\$ 1.000)	Ordem das Classes (i)	Número de Famílias (frequência)		
		Rio de Janeiro	São Paulo	Total (f _i)
até 99	1	24	6	30
De 100 a 149	2	29	13	42
De 150 a 249	3	108	89	197
De 250 a 349	4	104	104	208
De 350 a 499	5	143	165	308
De 500 a 799	6	156	137	293
De 800 a 1.199	7	100	75	175
De 1.200 a 2.499	8	82	61	143
De 2.500 e mais	9	16	21	37
Total		762	671	1.433

Fonte: Pesquisas sobre orçamentos familiares realizadas no período de julho de 1961 a julho de 1962 — FGV/IBRE.

TABELA 4
RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO
ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO(*)
E DO NÚMERO DE PESSOAS NA FAIXA DE TURISMO()**
1970/80

Anos	Rio de Janeiro (A)	São Paulo (B)	População do Rio e São Paulo (C)	Número de Famílias do Rio e São Paulo (D)	Número de Famílias na Faixa de Turismo (E)	Volume de Pessoas na Faixa de Turismo (F)
1970	4.200.291	5.774.505	9.974.796	2.557.640	876.247	3.592.612
1971	4.321.511	6.060.228	10.381.739	2.661.984	911.996	3.739.183
1972	4.446.230	6.360.088	10.806.318	2.770.850	949.293	3.892.101
1973	4.574.548	6.674.785	11.249.333	2.884.444	988.210	4.051.661
1974	4.706.570	7.005.053	11.711.623	3.002.980	1.028.821	4.218.166
1975	4.842.401	7.351.663	12.194.064	3.126.683	1.071.202	4.391.928
1976	4.982.153	7.715.423	12.697.576	3.255.788	1.115.433	4.573.275
1977	5.125.938	8.097.182	13.223.120	3.390.543	1.161.600	4.762.560
1978	5.273.873	8.497.831	13.771.704	3.531.206	1.209.791	4.960.143
1979	5.426.077	8.918.304	14.344.381	3.678.046	1.260.099	5.166.406
1980	5.582.673	9.359.581	14.942.254	3.831.347	1.312.619	5.381.738

Fonte: Censo Demográfico do Brasil: 1950-1970.

Notas: (*) Para a estimativa acima utilizou-se as taxas geométricas de crescimento verificadas no período 1950-1970:

Rio de Janeiro = 2,886

São Paulo = 4,948.

(**) Pessoas das famílias que possuem veículos próprio (com renda igual ou superior à média)

$$C = A + B$$

$$D = C \div 3,9 \text{ pessoas por família nas duas cidades}$$

$$E = D \times 0,3426$$

$$F = E \times 4,1 \text{ pessoas por família na faixa de Cr\$ 660 e mais.}$$

Conforme se observa na tabela 4, o mercado potencial de turismo para o Nordeste, somente representado pelas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, é atualmente de 3,6 milhões de pessoas, passando a 5,4 milhões ao final da década de 70, número esse que representa mais de 30% do total de 15 milhões de habitantes estimados para as duas cidades em 1980. Somente o potencial do Rio e São Paulo justificaria estabelecer-se uma meta superior ao percentual encontrado da população do Nordeste que,

atualmente, realiza viagens interestaduais e se hospeda em hotéis, percentual esse que é de um por cento, conforme assinalado anteriormente.

Entretanto, se isso não fôsse suficiente, dever-se-ia considerar ainda a população das demais capitais dos Estados situados ao sul desta Área (Belo Horizonte, Vitória, Niterói, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre) que, juntamente com o Rio de Janeiro e São Paulo, atingirá perto de 20 milhões de habitantes em 1980.

Além disso, parte da população do interior daqueles Estados constitui-se também, em mercado potencial para o Nordeste, embora de menor importância relativa, sendo conveniente registrar, para dar uma idéia de grandeza, que os habitantes da Guanabara, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Rio Grande do Sul deverão atingir cerca de 74 milhões ao final da década de 70.

Finalmente, os fatores seguintes conduzem ao estabelecimento de uma meta mais ambiciosa, que se julga compatível com o que deverá ocorrer no decênio:

- a) maiores facilidades de comunicações;
- b) crescimento da renda per capita, significando maior percentual de famílias em condições de realizar viagens;
- c) aparelhamento crescente das cidades do Nordeste, melhorando as condições de recebimento do visitante e a imagem da Região;
- d) divulgação em bases permanentes da Região, atraindo maior número de visitantes;
- e) tratamento diferencial da Região, no que diz respeito a incentivos fiscais, concedendo-lhe posição favorável, também no setor turismo, em relação a outras áreas;
- f) o apoio efetivo emprestado pelo BNB à atividade, ensejando a ampliação e melhoria da estrutura utilizada pelo turista.

Como meta e hipótese de trabalho, admitiu-se pois que, além dos viajan-

tes interestaduais, que procuram hotéis de qualidade razoável, a serem atendidos, normalmente, pelo crescimento vegetativo da rede hoteleira regional, venha o Nordeste a receber, no segundo quinquênio da década, mais duzentos mil visitantes anuais, provenientes tanto do resto do país (140.000) (a quase totalidade do centro-sul) como do exterior (60.000), quantidade essa correspondente a pouco mais de 50% do número normal de visitantes que se hospedam em hotéis, estimado para 1980.

Vale salientar que um aumento dessa ordem (duzentos mil visitantes a mais por ano) não ocorreria provavelmente desde o início da década, pois dependeria, diretamente, da intensidade da propaganda que fôsse realizada junto aos mercados potenciais e da melhoria das metas de transporte. Assim sendo, admite-se que no primeiro quinquênio somente fôsse alcançada a metade desse número, obtendo-se o total de duzentos mil até o fim do decênio.

Uma constatação importante é que a entrada de turistas estrangeiros na Guanabara, em 1969,⁸ se distribuiu de maneira mais ou menos uniforme pelos dez primeiros meses do ano, verificando-se ausência de entradas nos meses de novembro e dezembro. Por outro lado, sabe-se⁹ que o maior índice de ocupação dos hotéis do Nordeste se verifica nos meses de férias escolares, à exceção de dezembro.

O mais difícil de concretizar-se, da hipótese adotada, é a atração de tu-

⁸ Anuário Estatístico EMBRATUR — 1970

⁹ Indústria Hoteleira do Nordeste, editado pelo BNB em 1969, fls. 30.

ristas estrangeiros, que atualmente vêm até o Nordeste em quantidades relativamente reduzidas.¹⁰ Entretanto, sabe-se que, em 1969, entraram na Guanabara 112.885 estrangeiros,¹¹ considerando-se admissível que, com uma propaganda intensiva e bem orientada, se possa conseguir atrair para a Região aproximadamente 50% desse total. Quanto aos turistas nacionais, considera-se razoável a hipótese de um acréscimo de mais 140.000 visitantes anuais para o Nordeste, no segundo quinquênio da década (a metade no primeiro quinquênio), principalmente levando-se em conta a melhoria que ocorrerá nos meios de transporte rodoviário até lá.

Necessidade de Hotéis

Verificando-se a média de permanência dos viajantes nos hotéis do Nordeste, em 1966 (4,9 dias), bem como as variações do período de permanência de turistas internacionais nos países membros da OECD,¹² achou-se razoável adotar nesta hipótese de trabalho uma permanência média de três dias em cada cidade.

Dentro desse raciocínio, imaginou-se que a rede hoteleira regional estivesse apta a receber mais 100.000 visitantes, além dos normais, ao fim do primeiro quinquênio da década, sendo 70.000 nacionais e 30.000 estrangeiros; ao fim do decênio deveria ela atender convenientemente ao dobro desse número.

Para efeito deste trabalho e tendo em vista a situação econômica do Nordeste, admitiu-se que os hotéis a serem implantados nesta Região sejam de classe média,¹³ distribuindo-se dois sétimos dos turistas nacionais e a to-

talidade dos estrangeiros pelos de faixa alta e o restante dos nacionais em unidades de classe média faixa baixa.

Nessa ordem de idéias e considerando-se os custos por aposento verificado nos projetos de hotéis apresentados até junho de 1970 (Cr\$45 mil para os de faixa baixa e Cr\$65 mil para os de faixa alta) estimou-se em 2.000 aposentos as necessidades de acomodações em cada cidade a ser visitada no Nordeste¹⁴ o que daria um investimento de Cr\$333 milhões ao final do decênio, ou a metade, ao final do primeiro quinquênio.

Recursos para Turismo no Nordeste

Em 1969, foram recolhidos para turismo, no Banco do Nordeste do Brasil, Cr\$3,8 milhões e em 1970, até o mês de julho cerca de Cr\$4,5 milhões estimando-se que, neste ano, se atinja Cr\$5 milhões. Nos anos anteriores não foram efetuados recolhimentos de incentivos fiscais para turismo no Nordeste.

Até o presente, foram aprovados cinco projetos para hotéis no Nordeste, com um investimento total projetado de Cr\$23 milhões; enquanto as

¹⁰ 4,1% do total de hóspedes em 1967, dos hotéis pesquisados no Nordeste, correspondentes a 13.382 estrangeiros. "Indústria Hoteleira do Nordeste, Tabela VIII do Anexo n.º 1, fls. 48.

¹¹ Anuário Estatístico EMBRATUR — 1970.

¹² "Tourism in OECD Member Countries, 1969, fls. 15, publicação da Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD). Nesta publicação, verificou-se exemplos de estadas desde pouco mais de um dia até dez dias.

¹³ Classificação adotada pela EMBRATUR, de acordo com as facilidades (piscina, salão de jogos, biblioteca, etc.) oferecidas pelos hotéis.

¹⁴ Admitiu-se que fossem visitadas Fortaleza, Recife e Salvador.

necessidades de recursos provenientes de Incentivos fiscais montam a Cr\$ 11,5 milhões os recolhimentos verificados atingem apenas Cr\$9 milhões e a tendência é essa defasagem aumentar face à redução dos incentivos de 30% para a construção da Transamazônica até 1974.

Somente no primeiro quinquênio da década, as necessidades de investimento em hotéis no Nordeste atingiria Cr\$166,5 milhões apenas nas três cidades principais da Região, implicando numa absorção de recursos de incentivos fiscais de no mínimo (35%) Cr\$58 milhões, enquanto a previsão de recolhimento atinge somente Cr\$24,3 milhões de 1970/74. O montante recolhido de 1969 a 1980 deveria atingir perto de Cr\$80 milhões.

Gastos dos Turistas

Os preços das diárias, previstos nos projetos aprovados pela EMBRATUR, estão em torno de Cr\$50 para os hotéis de classe média faixa baixa e de Cr\$60 para os de faixa alta. Procedendo-se aos cálculos estima-se que os hotéis recebam de diárias, anualmente, ao final do decênio, Cr\$33 milhões, em cada cidade.

Considera-se apropriada para a América Latina a seguinte estrutura de gastos,¹⁵ que permite estimar a receita auferida em cada cidade.

¹⁵ "Tourism in Latin America", por Doreen E. Crompton de Calvo, na revista do Bank of London & South America, Vol. 3, n.º 28, de abril de 1969.

TABELA 5
ESTRUTURA DE GASTOS E RECEITA AUFERIDA
DOS TURISTAS EM CADA CIDADE DO NORDESTE

Tipo de Gasto	%	Receita Auferida (milhões de cruzeiros)
Acomodações	30	33,0
Alimento e Bebida	25	27,5
Compras	25	27,5
Visitas e Diversões	10	11,0
Transporte local	5	5,5
Outros	5	5,5
TOTAL	100	110,0

Nas três cidades, o montante total de gastos dos duzentos mil turistas atingiria Cr\$330 milhões, ou seja, quase o valor dos investimentos necessários à implantação dos hotéis, arrecadado em apenas um ano, sendo interessante lembrar que a vida útil geralmente adotada para edificações é de cinquenta anos.

Empregos Criados

Segundo os padrões da EMBRATUR, um hotel de classe média ocupa de 0,9 a 1,2 pessoas por aposento. Como seriam construídos 2.000 aposentos em cada uma das três cidades até o final da década, seriam criados cerca de 6.000 empregos somente nos hotéis. Estes proporcionariam ocupação para mais 18.000 pessoas, segundo estima a International Union of Official Travel Organization — IUOTO.¹⁶

Transportes

Na hipótese de que todos os duzentos mil turistas adicionais, previstos para o segundo quinquênio da década, viajassem por avião, e que os estrangeiros viessem do sul do País, o número de vôos necessários, em aviões de 84 lugares seria de 2.380. Se os turistas estrangeiros viessem para o Nordeste diretamente do exterior, seriam necessários 1.666 vôos para os 140.000 turistas nacionais e mais 500 vôos, em aviões de 120 lugares.

Receitas das Companhias de Transporte

Considerando o preço da passagem Rio-Fortaleza-Rio, de Cr\$1.130,¹⁷ a

receita das companhias de aviação nacionais, no caso de transportarem os duzentos mil turistas nesse trecho, seria de Cr\$226.000.000. Caso os turistas estrangeiros fossem transportados por empresas nacionais e estrangeiras diretamente da Europa para o Nordeste, e considerando que nesse itinerário companhia nacional só realiza um terço dos vôos sua receita correspondente a 19.920 turistas ao preço de US\$640 por passageiro seria de US\$12.748.800, montante que corresponde a Cr\$56.222.208, considerando o dólar a Cr\$4,41.¹⁸ Nesse caso, o valor correspondente às passagens dos 140.000 turistas nacionais, ao preço de Cr\$1.130 por passagem seria de Cr\$158.200.000, que adicionados aos Cr\$56.000.000 daria uma receita total de Cr\$214 milhões.

Guias e Intérpretes

Considerando que os hotéis que fossem construídos estariam ocupados durante dez meses do ano (janeiro/outubro), seriam necessários guias que acompanhassem os turistas, pelo menos um em cada ônibus.

No primeiro quinquênio e em cada cidade seriam necessários 32 guias, treinados em dois ou três idiomas, e no segundo quinquênio o dobro dessa quantidade. Portanto, ao final do decênio as três cidades deveriam possuir 192 guias que conhecessem, inclusive, as características de cada atração turística.

¹⁶ Entrevista do Dr. Joaquim Xavier da Silveira, Presidente da EMBRATUR, na Revista Banos, ano 16, n.º 835, de 20.4.1970, fls. 11.

¹⁷ Em fevereiro de 1970.

¹⁸ Em fevereiro de 1970.

Propaganda

Sendo o objetivo atrair turistas do Sul do País, propaganda mais intensa deve ser realizada no Rio e em São Paulo, cidades que possuem o maior potencial. Quanto às classes de atividades que mais gastavam com viagens e estada fora naquelas capitais, pesquisa de orçamentos familiares realizada em 1961/62 pela Fundação Getúlio Vargas revelou que respondiam por perto de 80% dos gastos os comerciantes, servidores públicos, pessoas com negócios próprios e profissionais liberais.

No que se refere a turista do exterior, dezenove países são responsáveis por quase 90% dos estrangeiros que entraram na Guanabara em 1969. São eles: Estados Unidos (29,3%), Argentina (10,9%), Portugal (7,5%), Alemanha (7,0%), Itália (4,8%), França (4,1%), Chile (3,6%), Espanha (3,5%), Inglaterra (3,3%), Uruguai (2,6%), Suíça (2,0%), Venezuela (1,8%), Peru (1,7%), México (1,6%), União Sul Africana (1,4%), Holanda (1,3%), Japão (1,3%), Paraguai (1,0%) e Suécia (0,9%). Quarenta e três outros países respondem pelos 10% restantes.

Estudo realizado no Brasil¹⁹ revelou que 72% de todos os passaportes emitidos em 1957 nos Estados Unidos o foram em apenas onze Estados: New York, California, Illinois, New Jersey, Pennsylvania, Massachusetts, Ohio, Michigan, Texas, Connecticut e Flórida, sendo apontadas as cidades de New York, Chicago e Los Angeles como as principais onde deveria ser feita propaganda.

III — MEDIDAS NECESSÁRIAS AO DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO NORDESTE

A adoção de uma série de medidas, de caráter prático, muito contribuirá para desenvolver o turismo no Nordeste.

A própria natureza da atividade turística requer a existência de órgãos especializados, instituídos com a finalidade precípua de criar as condições indispensáveis ao desenvolvimento do turismo. Dos nove Estados do Nordeste quatro — Bahia, Alagoas, Pernambuco e Ceará — contam com órgãos de turismo estadual, dispondo os demais de entidades com atuação apenas nos municípios das capitais.

Desses Estados, o Ceará, Pernambuco e Bahia atenderam ao disposto no Decreto-Lei 55/66, de 18.11.66, que estabelece, em seu artigo 28, que a "A concessão de estímulos ou financiamentos oficiais de crédito somente será dada aos empreendimentos devidamente aprovados e localizados onde existam isenções fiscais de estímulo ao turismo já concedidas pelo Estado ou Município". Cumpre, pois, aos demais Estados se habilitarem para receber os benefícios e darem apoio concreto ao turismo.

Atendendo ao que dispõe a Resolução nº 71, de 10.04.69, do Conselho Nacional de Turismo, é recomendável que o Nordeste adote as providências necessárias para a preparação de seu plano regional de turismo. Naquela resolução estão estabelecidas as

¹⁹ "A Study of the Brazilian Tourism Potential", Book II — Reaching the U.S. Tourist, fls. 2 — agosto de 1958.

diretrizes básicas para a elaboração do Plano Nacional de Turismo (PLANTUR), o qual consolidará os planos regionais que forem apresentados. É ocioso ressaltar que a inclusão do plano regional no PLANTUR só trará vantagens para as regiões, eis que certas medidas são tomadas a nível nacional, como por exemplo, a divulgação no exterior, feita com base em calendário e roteiros nacionais.

No plano regional que, por sua vez, será elaborado com base nas sugestões e recomendações dos órgãos estaduais encarregados da atividade turística em seus respectivos Estados, devem ser contemplados aspectos im-

portantes para o desenvolvimento do turismo, tais como financiamento, investimento em infra-estrutura, aparelhamento de estações de passageiros, aparelhamento de municípios interiores com condições para o turismo, divulgação de atrações regionais, desenvolvimento do folclore e do artesanato, diminuição dos custos do transporte aéreo e preços especiais para diárias dos hotéis, melhoramento das rodovias, construção de colônias de férias, mapa turístico do Nordeste e dos Estados, treinamento de pessoal para as empresas hoteleiras, agências de turismo e órgãos responsáveis por essa atividade.

SUMMARY

The present paper is a synthesis of the report on Tourism, elaborated as a part of the project "Prospectives of Development of the Brazilian Northeast up to 1980", which includes the analysis of the various sectors of activity of the region.

In the first part the importance of the touristic activity is examined regarding to its economic importance, the principal towns in the Northeast, outstanding because of their touristic attractions, are pointed out, and the facilities which exist in the region favouring the development of such activity are registered (mainly information regarding hotels and road system).

The second part comprises the statistical methodology adopted to obtain, in an indirect way, the number of interstate travelers who visit the Northeast annually, as well as the potential market represented by the cities of São Paulo and Rio de Janeiro. In that chapter the investments needed to meet an established goal of a hundred thousand tourists, beyond those that normally visit the Northeast, are examined, as well as the repercussion of their expenses in the economy of the region.

The third part discusses a set of measures necessary for the development of the tourism in the Northeast which, as a whole, might have considerable repercussion in that activity in the region.