

Modelos de competitividade de destinos turísticos: evolução e críticas

Tourism destination competitiveness models: evolution and criticisms

Isabela Rosa Sette¹

Glauber Eduardo de Oliveira Santos²

Ricardo Ricci Uvinha³

Este artigo foi recebido em 23 de NOVEMBRO de 2016 e aprovado em 17 de JUNHO de 2017

Resumo: Objetiva-se com este artigo contribuir para compreensão, consolidação e explicação do conceito de competitividade de destinos turísticos (CDT) com base na apresentação e discussão, com uma abordagem evolutiva e crítica, de sete dos principais modelos disponíveis na literatura internacional: Ritchie e Crouch (2003); Dwyer e Kim (2003); Enright e Newton (2004); Gooroochurn e Sugiyarto (2005); Fórum Econômico Mundial (2007); Mazanec, Wöber e Zins (2007); Cvelbar et al. (2016). Apesar de diferentes linhas teóricas, classifica-se a definição de competitividade entre as que enfocam a participação de mercado e as voltadas à produtividade, havendo estudos de CDT em ambas as linhas. Observa-se que a CDT é vista como um objetivo intermediário e não como um fim, na medida em que contribui para a prosperidade socioeconômica da população anfitriã. A explicação da CDT é, no entanto, complexa e conta com exemplos e definições pouco consistentes, com combinações de causas e consequências. Alguns aspectos, porém, são consensuais, como a identificação de fatores determinantes específicos e inespecíficos do turismo, o que reforça a ideia de o turismo não ser um sistema isolado. Acredita-se que o florescimento da temática traz importantes avanços epistemológicos, já que oferece um sentido maior para os estudos, conectando-os aos objetivos maiores do desenvolvimento turístico e da sociedade em geral.

Palavras-chave: competitividade, destinos turísticos, desenvolvimento turístico, participação de mercado, produtividade

Abstract: This article aims to contribute to the understanding, consolidation and explanation of tourism destination competitiveness (TDC) by showing and discussing seven main models available on the international literature in an evolutional and critical approach: Ritchie and Crouch (2003); Dwyer and Kim (2003); Enright and Newton (2004); Gooroochurn and Sugiyarto (2005); World Economic Forum (2007); Mazanec, Wöber and Zins (2007); and Cvelbar et al. (2016). Despite the variety of conceptual perspectives, the definition of competitiveness can be divided between those that focus on market share and those oriented towards productivity. CDT studies are found in both perspectives. It was noted that CDT should be consider as an intermediary goal, not a final objective, since it contributes to the socio-

¹ Mestranda em Turismo da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo. E-mail: isabelasette@usp.br.

² Doutor em Economia do Turismo e do Meio Ambiente, doutor em Administração de Organizações da Universidade das ilhas Baleares, Palma de Mallorca, Espanha e da Universidade de São Paulo. E-mail: glauber.santos@usp.br.

³ Livre-docente em Lazer, Turismo e Educação da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade. E-mail: uvinha@usp.br.

economic prosperity of the host population. However, the explanation of CDT is complex and has inconsistent examples and definitions, combining both cause and effects. Yet, there are some consensual characteristics, such as the identification of tourism specific and non-specific determining factors, what contributes to the idea that tourism is not an isolated system. Finally, it is considered that the increasing interest in the topic leads to important epistemological advances, once it offers a greater meaning for the studies, connecting them to the main goals of tourism development and the general society.

Key words: competitiveness, tourism destinations, tourism development, market share, productivity

1.Introdução

A aplicação da noção de competitividade aos destinos turísticos vem atraindo grande atenção de pesquisadores e gestores (CVELBAR et al., 2016; MAZANEC; RING, 2011; WORLD ECONOMIC FORUM, 2015a). A competitividade de destinos turísticos (CDT) passou a ser um tema amplamente difundido a partir de 1990. Já no final daquela década, o tema havia ganhado importância suficiente para justificar o lançamento de números especiais de dois periódicos científicos internacionais de turismo: *Tourism*, em 1999 e *Tourism Management*, em 2000. Daí em diante, dezenas de estudos foram publicados sobre o tema (CARMONA; COSTA; RIBEIRO, 2014).

Apesar do grande interesse despertado, até o presente momento, não há consenso sobre a definição de CDT, e menos ainda sobre seus fatores determinantes. Mesmo alguns dos modelos teóricos mais citados e influentes têm sido alvos de críticas importantes. Os estudos empíricos, que surgiram mais recentemente, também apresentam inconsistências entre si, especialmente por adotar definições operacionais sensivelmente distintas. Além disso, dada a complexidade, o conceito tem sido objeto de diferentes interpretações, passando a ter significados adicionais e, conseqüentemente, ganhando contornos cada vez mais indefinidos. Em suma, por mais que a CDT seja um conceito poderoso para a compreensão da realidade turística, apresentando grande potencial de contribuição para o direcionamento da gestão, a falta de estudos integrativos e críticos consistentes tem sido um problema latente. Essa realidade parece ser ainda mais grave no Brasil, onde a deficiência de informação atinge parcelas não desprezíveis da comunidade acadêmica e dos gestores de turismo.

Dessa forma, objetiva-se com este artigo contribuir para compreensão, consolidação e explicação do conceito de competitividade de destinos turísticos, o que se faz por meio da apresentação e discussão,

com uma abordagem evolutiva e crítica, de sete dos principais modelos de CDT disponíveis na literatura internacional. Antes disso, realiza-se um breve resgate da noção de competitividade em geral para estabelecer as bases para as críticas apresentadas no final do artigo.

2. A noção de competitividade

Segundo o Dicionário Houaiss, competitividade denota a capacidade de enfrentar uma competição (HOUAISS, 2001). No sentido econômico, a noção de competitividade está associada à competição, ou concorrência, no mercado. Uma entidade competitiva é aquela que é capaz de concorrer com outras no mercado. Concorrência, por sua vez, é a disputa entre ofertantes por compradores (RUTHERFORD, 2002). Dessa forma, em uma perspectiva simples e direta, a competitividade teria a participação de mercado como resultado direto, pois o agente mais competitivo conquistaria parcela maior do mercado consumidor. Em outras palavras, a participação de mercado pode ser tida como sinônimo de competitividade (BUCKLEY; PASS; PRESCOTT, 1988; FAGERBERG, 1988; MARGINEAN, 2006; PORTER, 1998).

Uma perspectiva mais profunda é aquela que entende competitividade não como causa direta da participação de mercado, mas sim como causa do resultado da atuação no mercado. Nessa visão, a capacidade competitiva não significa simplesmente vender produtos no mercado, mas sim ter um bom resultado nas vendas (PORTER, 1998). Por exemplo, uma empresa que oferta produtos a um preço menor que o custo de produção poderia até alcançar um grande volume de vendas, mas não seria entendida como competitiva. Portanto, nessa segunda perspectiva, a noção de competitividade está associada ao sucesso das operações de uma entidade perante o mercado, ou à capacidade de gerar valor.

Considerando-se que o mercado é um ambiente composto pela entidade e concorrentes, de forma que o preço de venda não possa ser definido exclusivamente pela entidade, percebe-se que a competitividade depende da capacidade produtiva. Assim, nessa segunda perspectiva, a noção de competitividade torna-se sinônimo de produtividade (HICKMAN, 1992; PORTER, 1990; SALA-I-MARTÍN et al., 2015), ou seja, a relação entre o emprego de recursos e os resultados do processo produtivo. Para explicar isso com mais detalhes, é preciso considerar uma função de produção em que o volume produzido (Y) seja dado pelas quantidades de trabalho (T) e capital (K) empregados [$Y=f(T,K)$]. A relação entre a produção e o trabalho (Y/T) indica a produtividade do trabalho. Simetricamente, o quociente da divisão do volume produzido pela quantidade de capital empregado (Y/K) reflete a produtividade de capital. Além dessas duas medidas individuais de produtividade dos fatores, pode-se avaliar também a produtividade total dos fatores ao dividir Y por uma média ponderada de T e K . As medidas de

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

produtividade são significativamente relevantes para avaliar o sucesso de uma empresa, setor econômico ou destino turístico. Quanto maior a produtividade, maior tende a ser a remuneração de cada unidade dos fatores de produção empregados. Por exemplo, em destinos em que a produtividade do trabalho é maior, os salários são geralmente mais elevados.

Apesar do debate em curso e da conseqüente inexistência de uma definição universal de competitividade, a explicação das causas desse fenômeno, no âmbito de países, regiões ou localidades, tem gerado interesse e motivado inúmeras pesquisas desde o início do desenvolvimento da Ciência Econômica. O economista clássico David Ricardo afirma que a competitividade é fruto de vantagens comparativas, ou seja, de diferentes razões de produtividade entre países. A teoria do comércio internacional de Heckscher e Ohlin (1991) é uma das primeiras e mais influentes a oferecer uma explicação para a origem de tais vantagens comparativas, mostra que a competitividade do país pode ser fruto da dotação de recursos. Dessa forma, países com maior disponibilidade de recursos necessários para produzir determinado bem ou serviço tendem a ser competitivos no respectivo mercado.

No decurso do tempo, a explicação dos elementos que definem o grau de competitividade do país em um mercado foi-se tornando mais diversificada, refinada e complexa. Entre as inúmeras explicações existentes na literatura, cabe citar duas das mais influentes. Na primeira, divulgada por Michael Porter em seu livro *A vantagem competitiva das nações* (PORTER, 1990), a competitividade de países em determinadas atividades ou setores econômicos é resultado da interação de quatro conjuntos de variáveis: (1) condições dos fatores, (2) condições da demanda interna do país, (3) estratégia, estrutura e rivalidade das empresas e (4) setores relacionados e de suporte. Vale lembrar que os fatores mencionados por Porter incluem recursos humanos, físicos, conhecimento, capital e infraestrutura. Na segunda explicação aqui destacada, dá-se suporte ao Índice de Competitividade Global do Fórum Econômico Mundial e foi elaborada com inspiração parcial no próprio modelo de Porter. Nessa perspectiva, a competitividade é resultado da composição de 12 fatores: instituições, infraestrutura, ambiente macroeconômico, saúde e educação primária, educação superior e treinamento, eficiência dos mercados de bens, eficiência do mercado de trabalho, desenvolvimento do mercado financeiro, avanço tecnológico, tamanho do mercado doméstico, sofisticação de negócios e inovação (SCHWAB, 2015).

3. Modelos de competitividade de destinos turísticos

Sete dos principais modelos de CDT disponíveis na literatura são apresentados a seguir. A seleção desses modelos segue critérios de relevância para fins de explicação do conceito de CDT e descrição da

evolução teórica e empírica. Nesse sentido, os modelos de Crouch e Ritchie (1999) e Dwyer e Kim (2003) são pioneiros na explicação da CDT, oferecendo perspectivas teóricas que se tornaram referência para trabalhos subsequentes, constituindo-se como trabalhos mais citados nessa área. Enright e Newton (2004), por sua vez, são pioneiros no estudo empírico do tema. Gooroochurn e Sugiyarto (2005) elaboram o primeiro modelo empírico aplicado a um grande número de países, compondo um índice cancelado por uma importante instituição internacional de turismo, o *World Travel and Tourism Council (WTTC)*. No Fórum Econômico Mundial, desenvolveu-se um grande projeto de avaliação da CDT, angariando atenção mundial para o tema (WORLD ECONOMIC FORUM, 2015b). Mazanec, Wöber e Zins (2007), responsáveis por um modelo teórico com destacado nível de consistência, solucionam muitos problemas dos estudos anteriores, além de tê-los aplicado a uma grande amostra de países. Por fim, Cvelbar et al. (2016) apresentam uma versão mais recente dos estudos de CDT, fazendo uma conexão pioneira do tema com a perspectiva da competitividade como produtividade.

3.1 Ritchie e Crouch

O modelo de CDT de Ritchie e Crouch foi originalmente publicado no *Journal of Business Research* (CROUCH; RITCHIE, 1999) e, posteriormente, ampliado e detalhado em um livro (RITCHIE; CROUCH, 2003). Munidos de uma detalhada revisão da literatura sobre competitividade em geral, os autores criaram uma definição própria de CDT, afirmando que o que torna um destino competitivo é

[...] capacidade de aumentar os gastos dos turistas no local e atrair cada vez mais visitantes enquanto proporciona satisfação e experiências memoráveis, fazendo-o de forma rentável e proporcionando melhoria do bem-estar dos residentes e preservação do capital natural do destino para as futuras gerações (RITCHIE; CROUCH, 2003, p. 2, trad. nossa).

No modelo teórico criado pelos autores, conforme apresentado na Figura 1, sugere-se que a competitividade é afetada por elementos de dois níveis ambientais distintos: o macro e o microambiente. No macroambiente, há relação com aspectos ligados a economia, tecnologia, sociedade, cultura, natureza, demografia, etc., caracterizando-se o turismo como um sistema aberto, sujeito a diversas influências externas. Já no microambiente competitivo, formam-se elementos individuais, como fornecedores, facilitadores, consumidores e concorrentes. Os autores ressaltam que os consumidores — suas necessidades e seus comportamentos — são a força motriz do processo de competitividade. Além deles, o público em

geral também é incluído no microambiente, uma vez que aspectos, como hospitalidade e cooperação dos moradores locais, exercem significativa influência no desenvolvimento do turismo.

Figura 1. Modelo de CDT de Ritchie e Crouch



Fonte: Ritchie e Crouch (2003, trad. nossa).

Nesses ambientes, a competitividade e a sustentabilidade do destino ligam-se a cinco dimensões, as quais são divididas em diversas categorias:

- I. Recursos-chave e atrativos: principais motivadores para o deslocamento de turistas, são considerados elementos primários da atratividade de um destino. Envolvem categorias ligadas

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

a aspectos físicos e clima do destino; cultura e história; oferta de atividades, eventos especiais e entretenimento; superestrutura (que para os autores inclui a infraestrutura de hospedagem, alimentação, transporte e outros serviços turísticos) e, por fim, as relações de mercado, que têm a ver com conexões entre residentes e potenciais turistas.

- II. Fatores e recursos de suporte: diretamente conectados à dimensão anterior, são aqueles itens básicos no desenvolvimento do turismo, complementares à simples existência de recursos e atrativos. Dividem-se em infraestrutura (que envolve diversos fatores, como sistema de transporte, segurança, saneamento, sistema de eletricidade, telecomunicações, sistema de saúde, etc.); acessibilidade (estradas, companhias de transporte, etc.); recursos facilitadores (tais como a disponibilidade e a qualidade dos recursos humanos, as instituições de educação e pesquisa, o capital físico disponível, etc.); hospitalidade; empreendedorismo e vontade política (que envolve a atitude do governo ante o setor ou a inclusão do turismo na agenda política).
- III. Política do destino, planejamento e desenvolvimento: têm relação com a definição de estratégias rumo à estruturação e ao desenvolvimento do turismo. Envolvem as categorias: sistema de definição do destino (ligado ao estabelecimento de estratégias comuns aos diferentes atores do turismo); filosofia e valores; visão; posicionamento/*branding*; desenvolvimento; análise competitiva/colaborativa; monitoramento e avaliação e auditoria.
- IV. Gestão do destino: diretamente conectada à dimensão anterior, envolve as atividades de implementação das ações definidas pela política e/ou planejamento. Inclui categorias ligadas a organização; *marketing*; qualidade de serviço/experiência; informação e pesquisa; desenvolvimento de recursos humanos; recursos financeiros; gestão de visitantes; manejo de recursos e gestão de crises.
- V. Determinantes qualificadores e de potencialização (ou condições situacionais): são aqueles fatores que estão fora do escopo das dimensões anteriores e, muitas vezes, além do controle e da influência do setor turístico. Entre os fatores mais significativos, os autores destacam a localização; a segurança; os custos; as interdependências; a sensibilização/imagem e a capacidade de carga.

Os autores propõem alguns métodos de mensuração operacional das variáveis elencadas no modelo teórico a fim de subsidiar a construção de um “Índice de Competitividade e Sustentabilidade do Destino”. Eles chamam essa etapa de “diagnóstico do destino” e dividem as variáveis em duas categorias: medidas

objetivas da indústria e medidas subjetivas dos consumidores, apresentando uma série de elementos ou fatores para avaliação de cada um dos componentes dispostos do modelo. Destacam que o índice pode ser usado como uma ferramenta de gestão, além de funcionar como um instrumento de comunicação.

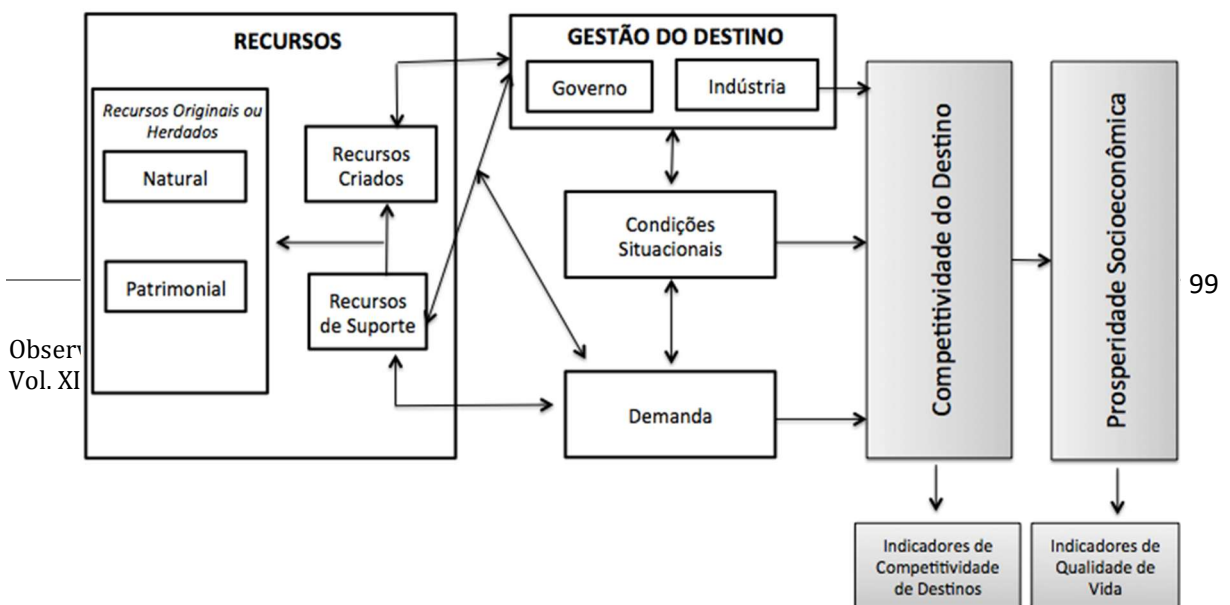
3.2 Dwyer e Kim

Dwyer e Kim (2003) desenvolveram um modelo teórico que visa a explicar a CDT com base em seus principais determinantes. Segundo eles, para que o destino proporcione competitividade para as empresas de turismo, deve-se garantir que seu apelo de mercado e sua oferta de experiências turísticas sejam superiores às de destinos alternativos disponíveis para os consumidores. Assim, a atração de turistas e o potencial são tidos como resultados diretos da competitividade do destino. Além disso, a competitividade é uma condição relativa, indicando o grau de superioridade de um destino em relação aos demais. Portanto, uma medida relativamente confiável da CDT é a participação de mercado. Contudo é importante ressaltar que Dwyer e Kim sustentam que o fim desejado de uma política pública ligada ao turismo deve ser a prosperidade socioeconômica nacional, de modo que a competitividade é apenas um meio em direção ao grande objetivo final.

O modelo teórico de Dwyer e Kim é sintetizado em um diagrama apresentado na Figura 2. Nessa abordagem, os recursos do destino dividem-se em três tipos:

- I. Originais: recursos e atrativos naturais e culturais.
- II. Criados: relacionados com infraestrutura turística, eventos especiais, atividades disponíveis, entretenimento, etc.
- III. Recursos de suporte: infraestrutura geral, qualidade do serviço, acessibilidade do destino, hospitalidade e relações de mercado.

Figura 2. Modelo de CDT de Dwyer e Kim



Fonte: Dwyer e Kim (2003, trad. nossa).

Além dos recursos, os autores pontuam a influência das condições situacionais, ou seja, forças externas ao destino que influenciam sua competitividade, representando tanto oportunidades, quanto ameaças. Estão relacionadas com questões de ordem econômica, social, cultural, demográfica, ambiental, política, legal, governamental, regulatória, tecnológica, além de tendências e eventos competitivos que impactam no modo de negócio das empresas e organizações do destino. Entre as condições situacionais, encontram-se a localização do destino, o micro e o macroambiente, a segurança e a competitividade do preço.

Outra dimensão é a gestão do destino, considerada relevante para a competitividade turística. Tem relação com aspectos governamentais (ou públicos), tais como desenvolvimento de estratégias nacionais de turismo, legislação e proteção ambiental, além daqueles ligados ao setor privado. Envolve a gestão de marketing; planejamento e desenvolvimento; organização da gestão (coordenação, gestão da informação e monitoramento e avaliação); desenvolvimento de recursos humanos e gestão ambiental.

Diferente do modelo de Ritchie e Crouch (2003), Dwyer e Kim (2003) destacam, de maneira mais explícita, as condições de demanda como um importante determinante na CDT, por ser essa uma dimensão à parte. Tal dimensão é composta por três elementos principais: (1) procura/consciência, que podem ser geradas por ações de marketing, por exemplo; (2) percepção, ligada à imagem projetada; (3) preferências do turista e alinhamento com a oferta do destino. Os autores ponderam que um destino pode ser competitivo para um perfil específico de turistas e não para outros e afirmam que, para “[...] a demanda ser efetiva, os turistas devem estar cientes do destino e de sua oferta específica” (DWYER; KIM, 2003, p. 398, trad. nossa).

No modelo, percebe-se uma relação causal entre os recursos, principalmente os criados e os de suporte, a demanda e a gestão do destino. Cada um desses aspectos pode influenciar os demais, em uma via dupla: o governo pode, por exemplo, influenciar os recursos de suporte que podem, por sua vez, influenciar a definição de estratégias e a atuação do Poder Público. A CDT está ligada a todos os fatores elencados anteriormente: recursos originais, criados e de suporte, gestão do destino, condições situacionais e demanda.

A CDT pode ser medida com base em um conjunto de indicadores que envolvem questões objetivas, como a participação de mercado e as receitas estrangeiras oriundas do turismo, e subjetivas, como a beleza cênica. A prosperidade socioeconômica, por sua vez, pode ser mensurada por variáveis

macroeconômicas, tais como o nível de produtividade da economia, a geração de emprego, a renda per capita, as taxas de crescimento da economia.

3.3 Enright e Newton

Enright e Newton (2004) entendem que a CDT se revela na capacidade de atração e satisfação de turistas. Os autores desenvolveram um modelo relativamente simples da CDT voltado para a aplicação empírica. Para eles, a CDT não deve ser vista como um elemento abstrato, sendo necessário definir parâmetros de mensuração que permitam uma avaliação evolutiva e comparativa entre destinos.

No modelo desenvolvido, adota-se a perspectiva de análise de importância-desempenho (Importance-Performance Analysis), apresentando resultados baseados na combinação da importância de cada quesito da CDT com o desempenho do destino em cada um desses aspectos. Dessa forma, Enright e Newton aprimoram as perspectivas anteriores ao diferenciar os determinantes da CDT por grau de relevância.

O modelo é composto por uma longa lista de determinantes da CDT, divididos em duas categorias: fatores específicos do turismo e fatores de negócios em geral. A lista dos fatores específicos construiu-se com base nos recursos-chave e atrativos de Crouch e Ritchie (1999), sendo feitas algumas adaptações e o acréscimo de itens específicos de destinos urbanos com base em estudos prévios da temática. Para definição dos fatores de negócios em geral, ampliou-se a pesquisa para além da área do turismo, tendo como referência a literatura acerca da competitividade de uma maneira mais abrangente. Ao todo, foram elencadas 52 variáveis, sendo 14 relativas aos fatores específicos do turismo e 37 aos fatores de negócios em geral.

O modelo foi empiricamente testado em um único destino, Hong Kong, na China. Para obtenção das informações sobre a importância dos fatores e o desempenho do destino em cada um deles, pesquisaram-se as percepções de empresários ou gestores de turismo. Questionários foram distribuídos aos membros da Associação de Turismo de Hong Kong (Hong Kong Tourist Association — HKTA). Foram obtidas 183 respostas.

Os entrevistados foram solicitados a avaliar a importância de cada fator elencado no que diz respeito à contribuição para a competitividade de Hong Kong em relação ao turismo urbano. As respostas foram registradas em escalas Likert de cinco pontos, e os extremos ancorados nos termos “nada importante” e “muito importante”. Os entrevistados também foram solicitados a comparar Hong Kong com

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

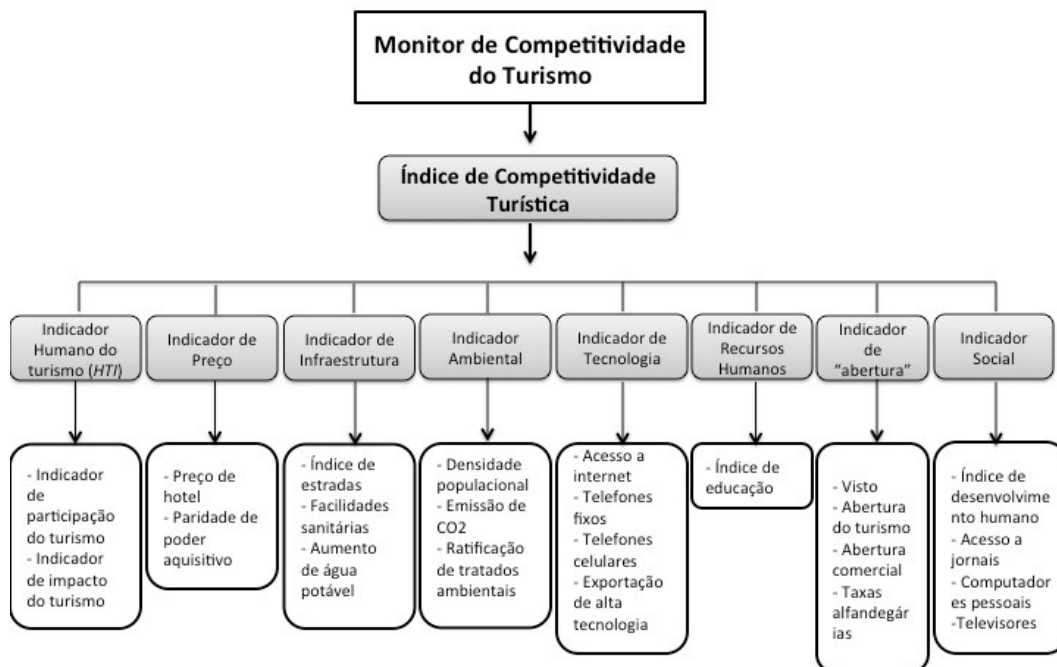
concorrentes relevantes, avaliando-se o desempenho relativo do destino com relação a cada um dos fatores. Mais uma vez, escalas Likert de cinco pontos foram utilizadas e os extremos ancorados nos termos “muito pior” e “muito melhor”.

A análise de importância/desempenho foi realizada por meio da combinação de ambas as medidas em diagramas de dois eixos de modo a facilitar o entendimento e a interpretação dos dados. Os diagramas foram divididos em quatro quadrantes. Os fatores com grau de importância e desempenho relativo altos foram considerados como os itens de maior destaque. Os fatores com baixo grau de importância e alto desempenho relativo indicariam aspectos que não merecem tanto esforço, dada sua baixa relevância. Aqueles com baixo grau de importância e de desempenho relativo configuram áreas de menor prioridade. Por fim, fatores com alto grau de importância, porém baixo desempenho relativo, são considerados críticos, demandando maiores esforços para melhoria do destino.

3.4 Gooroochurn e Sugiyarto

Gooroochurn e Sugiyarto (2005) desenvolveram um modelo para a avaliação da competitividade turística de países. O modelo foi utilizado no âmbito do projeto Competitiveness Monitor, realizado pela Universidade de Nottingham em parceria com o World Travel and Tourism Council (WTTC), para o monitoramento da competitividade de duzentos países. A análise é baseada em oito indicadores principais que compõem o “Índice de Competitividade Turística”, conforme se apresenta na Figura 3. Por sua vez, cada indicador é formado por uma série de variáveis (23 no total).

Figura 3. Modelo de CDT de Gooroochurn e Sugiyarto



Fonte: Gooroochurn e Sugiyarto (2005, trad. nossa).

Os indicadores que compõem o Índice de competitividade turística são:

I.Preço: envolve tarifas hoteleiras, estimadas com base em dados de um *site* britânico de reservas *on-line*; e os preços em geral, mensurados segundo a paridade do poder de compra dos países. Os autores reconhecem que seria importante avaliar o preço de outras atividades e outros serviços ligados à cadeia do turismo, porém alegam que haveria grande dificuldade na obtenção das informações, dada a abrangência do estudo.

II.Infraestrutura: inclui o índice de estradas calculado pelo Banco Mundial por meio da comparação entre a extensão total das estradas e a extensão esperada, considerando-se o tamanho da população, o nível de urbanização e outros elementos; e o acesso a saneamento e água potável, computado com base em dados da Organização Mundial de Saúde e do Fundo das Nações Unidas para a Infância — UNICEF. Nessa dimensão, os autores avaliam que seria importante abranger

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

outras variáveis relevantes, tais como a rede de ferrovias, a quantidade e a qualidade dos aeroportos e o sistema de comunicação. Contudo, mais uma vez, a dificuldade na obtenção de tais informações impede tais considerações.

III.Ambiental: inclui a densidade populacional, a emissão de gás carbônico (CO₂) e a adesão dos governos aos principais tratados ambientais estabelecidos pelas Nações Unidas de 2002 em diante.

IV.Tecnologia: considera o uso de Internet, telefones fixos e móveis e exportações de alta tecnologia, como itens aeroespaciais, produtos farmacêuticos, computadores e instrumentos científicos.

V.Recursos humanos: considera o índice ligado à educação do PNUD, que avalia taxas de alfabetização para os diferentes grupos etários.

VI.Abertura de mercado: formado por indicador do nível de exigência de vistos para a entrada de estrangeiros no país, medido segundo a necessidade de vistos para cidadãos dos cinco principais países emissores de turistas do mundo; índice de abertura do turismo, medido pela razão entre a soma de gastos e receitas internacionais com turismo e PIB; índice de abertura comercial, medido pela razão entre o total de taxas sobre o comércio internacional e a receita de exportações.

VII.Social: inclui o Índice de desenvolvimento humano, e índices de acesso a jornais, aparelhos televisores e computadores.

VIII.Indicador humano de turismo: busca medir o alcance do desenvolvimento humano por meio do turismo e está alinhado com as diretrizes do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Em seu cálculo, consideram-se o índice de participação do turismo, em que se avalia a soma de chegadas e partidas de turistas em relação à população do país, e o índice de impacto do turismo, medido com base na soma das receitas e despesas de turistas internacionais em relação ao PIB.

Cada indicador tem um peso diferente na composição do Índice de competitividade turística. A definição dos pesos foi feita por meio da técnica de análise fatorial confirmatória, supondo-se que a competitividade é o construto latente que melhor sintetiza os oito fatores. Os resultados empíricos referentes aos duzentos países analisados atribuíram maiores pesos aos indicadores de tecnologia e social. Em contrapartida, os indicadores ambiental e humano de turismo receberam os menores pesos na composição do índice final.

3.5 Fórum Econômico Mundial

O tema competitividade é explorado no Fórum Econômico Mundial (WEF) desde 1979, quando ocorreu a publicação do primeiro Global Competitiveness Report. Quase trinta anos após o início dos trabalhos no campo da competitividade, no WEF, criou-se, em 2007, o “Índice de Competitividade de Viagens e Turismo” (TTCI) em razão da grande importância do setor para a economia mundial (BLANKE; CHIESA, 2007). No WEF, adota-se a definição de que a TTCI mede “[...] o conjunto de fatores e políticas que permitem o desenvolvimento sustentável do setor de viagens e turismo, o qual, por sua vez, contribui para o desenvolvimento e a competitividade do país” (WORLD ECONOMIC FORUM, 2015b, p. 3, trad. nossa). O objetivo estabelecido para o TTCI é “[...] medir o conjunto de fatores e políticas que permitem o desenvolvimento sustentável do setor de viagens e turismo que, por sua vez, contribui para o desenvolvimento e a competitividade de um país” (WORLD ECONOMIC FORUM, 2015b, p. 3, trad. nossa). Na última edição do TTCI, publicada em 2015, apresentaram-se dados de 141 países.

A metodologia desenvolvida passou por algumas adaptações desde sua criação em 2007, porém manteve a mesma estrutura lógica. Atualmente, o TTCI é composto por quatro subíndices. Cada subíndice é composto por diferentes pilares. Por fim, cada pilar é formado por uma série de indicadores mensuráveis. A estrutura completa do TTCI é apresentada no Quadro 1.

Quadro 1. Modelo de CDT do Fórum Econômico Mundial

Subíndice	Pilar	Indicador
Ambiente de apoio	Ambiente de negócios	I. Direitos de propriedade II. Impacto da regulamentação no investimento estrangeiro direto III. Eficiência do sistema jurídico de solução de disputas privadas IV. Eficiência do sistema de disputas legais V. Dias para obter permissões de construção VI. Custos das permissões de construção VII. Extensão da dominância do mercado VIII. Dias para abrir uma empresa IX. Custo para abrir uma empresa X. Efeito da tributação nos incentivos ao trabalho XI. Efeito da tributação nos incentivos ao investimento XII. Taxa total de tributação

Subíndice	Pilar	Indicador
		A. Taxa de tributação sobre o trabalho B. Taxa de tributação sobre o lucro C. Outras taxas de tributação
	Segurança	1. Custo do crime e da violência para os negócios XVI. Confiabilidade dos serviços da polícia XVII. Custo do terrorismo para os negócios XVIII. Incidência do terrorismo XIX. Taxa de homicídios
	Saúde e higiene	1. Médicos por habitante XX. Acesso ao saneamento básico XXI. Acesso à água potável XXII. Leitos hospitalares por habitante XXIII. Incidência do HIV XXIV. Incidência da malária
	Recursos humanos e mercado de trabalho	1. Taxa de matrículas no ensino fundamental XXV. Taxa de matrículas no ensino médio XXVI. Extensão do treinamento de empregados XXVII. Qualidade do atendimento ao cliente XXVIII. Práticas de contratação e demissão XXIX. Facilidade para encontrar empregados habilitados XXX. Facilidade para contratação de empregados estrangeiros XXXI. Relação entre pagamento e produtividade do trabalhador XXXII. Participação da mulher no mercado de trabalho
	Disponibilidade de tecnologias de informação e comunicação (ICTs)	1. Uso das ICTs para transações entre empresas XXXIII. Uso da Internet para transações entre empresas e consumidores XXXIV. Indivíduos que usam a Internet XXXV. Contratos de Internet de banda larga XXXVI. Contratos de telefonia móvel XXXVII. Contratos de Internet de banda larga móvel XXXVIII. Cobertura da rede de telefonia móvel XXXIX. Qualidade do fornecimento de energia elétrica
Políticas de turismo e condições de	Priorização do turismo	1. Priorização do turismo pelo governo XL. Gastos do governo com turismo XLI. Eficiência do marketing turístico

Subíndice	Pilar	Indicador
apoio		XLII. Abrangência dos dados estatísticos sobre turismo XLIII. Prontidão dos dados estatísticos mensais ou trimestrais sobre o turismo XLIV. Estratégia de branding do país
	Abertura internacional	1. Exigências de vistos para estrangeiros XLV. Abertura em acordos bilaterais de serviços aéreos XLVI. Acordos regionais de comércio
	Competitividade de preço	1. Preço de passagens aéreas e taxas aeroportuárias XLVII. Índice de preços hoteleiros XLVIII. Paridade do poder de compra XLIX. Preço dos combustíveis
	Sustentabilidade ambiental	1. Rigorosidade da legislação ambiental L. Aplicação da legislação ambiental LI. Sustentabilidade ambiental do setor turístico LII. Concentração de partículas em suspensão no ar LIII. Tratados ambientais ratificados LIV. Pressão sobre as fontes de água LV. Espécies ameaçadas de extinção LVI. Variação na cobertura de florestas LVII. Tratamento de esgoto LVIII. Pressão sobre os recursos pesqueiros costeiros
Infraestrutura	Infraestrutura de transporte aéreo	1. Qualidade da infraestrutura de transporte aéreo LIX. Oferta de assentos/quilômetros domésticos LX. Oferta de assentos/quilômetros internacionais LXI. Decolagens de aeronaves LXII. Aeroportos por habitante LXIII. Companhias aéreas em operação
	Infraestrutura de transporte terrestre e portuária	1. Qualidade das estradas LXIV. Qualidade da infraestrutura de transporte ferroviário LXV. Qualidade da infraestrutura portuária LXVI. Qualidade da rede de transportes terrestres LXVII. Densidade da malha ferroviária LXVIII. Densidade da malha rodoviária LXIX. Densidade da malha rodoviária pavimentada
	Infraestrutura	LXX. Unidades habitacionais hoteleiras

**MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS
 TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS**

Subíndice	Pilar	Indicador
	de serviços turísticos	LXXI. Destino recomendado para viagens de lazer LXXII. Presença de grandes empresas de aluguel de veículos LXXIII. Terminais de autoatendimento bancário por habitante
Recursos naturais e culturais	Recursos naturais	LXXIV. Sítios naturais reconhecidos como Patrimônio Mundial LXXV. Espécies conhecidas LXXVI. Áreas protegidas LXXVII. Buscas digitais por turismo de natureza LXXVIII. Qualidade do ambiente natural
	Recursos culturais e viagens de negócios	LXXIX. Sítios culturais reconhecidos como Patrimônio Mundial LXXX. Elementos orais e intangíveis reconhecidos como Patrimônio Mundial LXXXI. Estádios esportivos de grande porte LXXXII. Encontros sediados de associações internacionais LXXXIII. Buscas digitais por turismo cultural e entretenimento

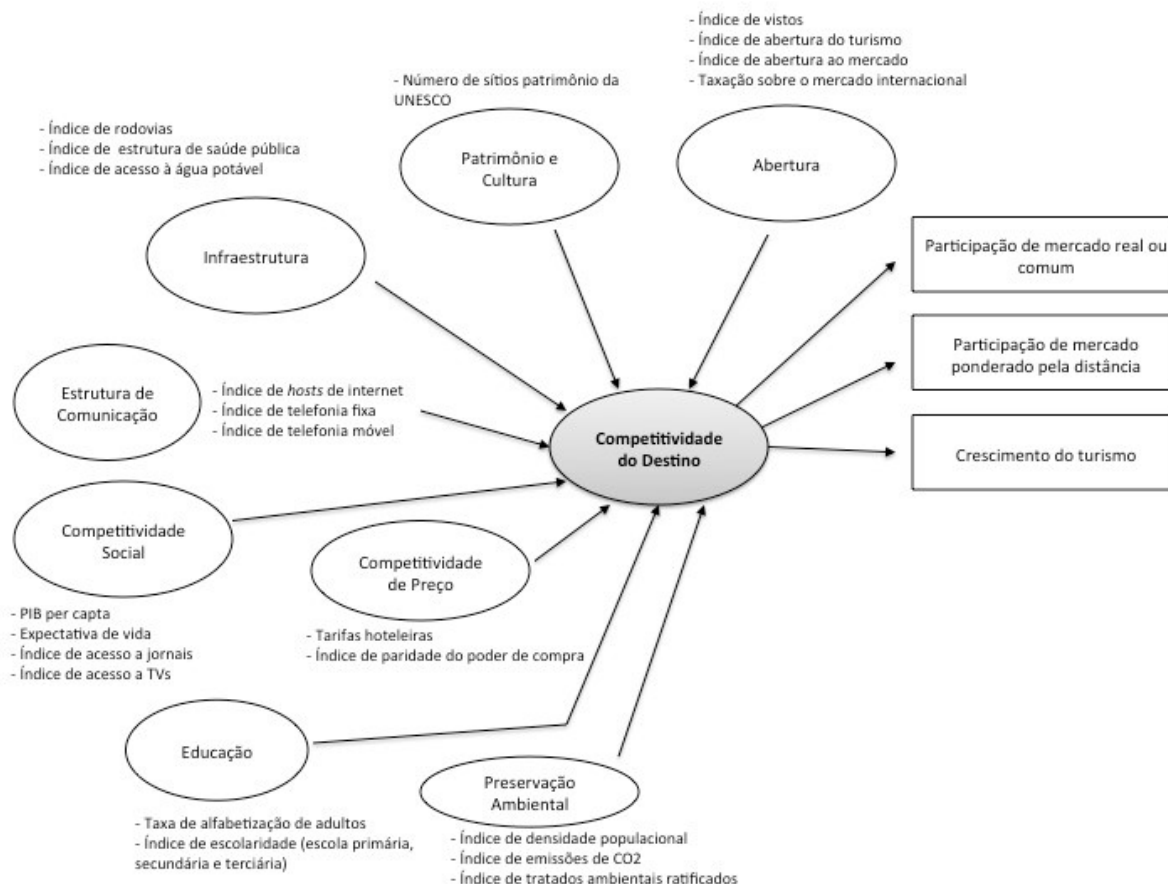
Fonte: World Economic Forum (2015, trad. nossa).

O TTCI é composto pela agregação sucessiva das pontuações, desde o nível de indicador até o nível dos subíndices, por meio de média aritmética. Portanto, todos os indicadores têm o mesmo peso na formação dos pilares, todos os pilares têm o mesmo peso na formação dos subíndices, e todos os subíndices são igualmente relevantes na formação do índice final.

3.6 Mazanec, Wöber e Zins

Mazanec, Wöber e Zins (2007) propuseram um modelo teórico da CDT que diferencia causas e consequências. Para eles, nos modelos publicados anteriormente, confundem-se essas duas categorias de variáveis tanto em termos teóricos, quanto em suas aplicações empíricas. O modelo proposto é sintetizado no diagrama apresentado na Figura 4.

Figura 4. Modelo de CDT de Mazanec, Wöber e Zins



Fonte: Mazanec, Wöber e Zins (2007, trad. nossa).

No modelo teórico, considera-se que a CDT é resultado de oito fatores que podem ser estimados com base em 25 indicadores mensuráveis:

- I. Abertura: necessidade de visto para estrangeiros, abertura ao turismo, abertura ao comércio, taxaço sobre o comércio internacional.
- II. Cultura e patrimônio: sítios considerados patrimônio da humanidade.
- III. Infraestrutura: rodovias, estruturas de saúde pública, acesso à água potável.
- IV. Estrutura de comunicação: *hosts* de Internet, linhas telefônicas fixas, telefonia móvel.
- V. Competitividade social: PIB *per capita*, expectativa de vida, jornais, aparelhos de televisão.

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

VI. Competitividade de preço: tarifas hoteleiras, paridade do poder de compra.

VII. Preservação ambiental: densidade populacional, emissões de gás carbônico, tratados ambientais ratificados.

VIII. Educação: taxa de alfabetização de adultos, escolaridade.

Além disso, a CDT tem como consequência a participação de mercado e a taxa de crescimento da demanda turística do destino. Em particular, a participação de mercado é medida de duas formas distintas, de maneira comum e de forma a deduzir o efeito das distâncias entre os países receptores e os principais mercados emissores de turistas. Esse conjunto de consequências é utilizado como forma de mensuração da CDT.

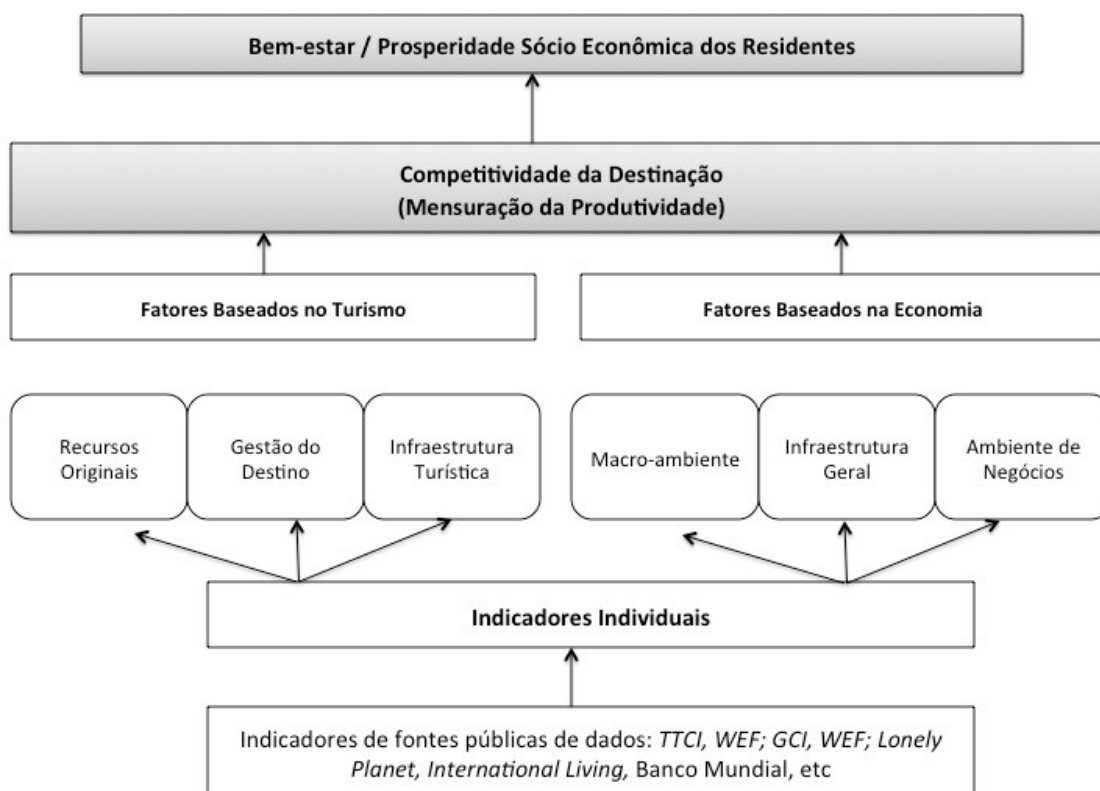
O modelo desenvolvido foi empiricamente testado em uma amostra de 169 países. Os parâmetros foram estimados por meio de um modelo de equações estruturais com tratamento para dados faltantes. Os resultados levaram à conclusão de que os fatores “cultura e patrimônio”, “competitividade social” e “educação” contribuem para a CDT. A estrutura de comunicação revelou uma influência pouco significativa sobre a CDT, enquanto as influências da competitividade de preço, infraestrutura, preservação ambiental e abertura não foram confirmadas.

3.7 Cvelbar et al. (2016)

Para Cvelbar et al. (2016), a CDT indica o nível de produtividade dessa atividade, ou seja, a razão entre o produto turístico e a quantidade de recursos utilizados na produção. Em termos operacionais, os autores medem essa variável com base na contribuição total do turismo para o Produto Interno Bruto (PIB) do país e do número de trabalhadores do setor turístico.

O modelo teórico desenvolvido, sintetizado no diagrama da Figura 5, coloca a CDT como um objetivo intermediário visando à prosperidade socioeconômica dos residentes como objetivo final. A CDT é resultado de um conjunto de fatores turísticos e de um conjunto de fatores econômicos gerais. Entre os fatores turísticos estão os recursos originais, a gestão do destino e a infraestrutura turística. Os fatores econômicos gerais incluem o macroambiente, a infraestrutura geral e o ambiente de negócios.

Figura 5. Modelo de CDT de Cvelbar et al.



Fonte: Knezecic Cvelbar et al. (2016, trad. nossa).

Cada fator foi empiricamente mensurado com base em uma série de indicadores. Foram selecionados 55 indicadores obtidos em oito fontes de dados, a saber: Fórum Econômico Mundial, Organização Mundial do Turismo, World Travel and Tourism Council, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, International Living, Future Brand e Lonely Planet.

A influência de cada fator na CDT foi estimada com base em dados anuais de 139 países para o período de 2007 a 2011. A estimação dos parâmetros foi realizada por meio de um modelo estatístico de regressão. Uma vez que os dados utilizados compõem um painel, a regressão incluiu efeitos fixos a fim de tratar a interdependência dos dados. O modelo foi estimado para a amostra total e também para amostras parciais, segundo o grau de desenvolvimento do país. Dessa forma, foi possível analisar se o efeito de cada fator sobre a CDT é diferente para países desenvolvidos e em desenvolvimento.

MODELOS DE COMPETITIVIDADE DE DESTINOS TURÍSTICOS: EVOLUÇÃO E CRÍTICAS

Os resultados obtidos indicam que os principais determinantes da CDT são: o macroambiente, o ambiente de negócios e a infraestrutura geral. Note-se que esses fatores são parte do conjunto de fatores econômicos gerais, e não dos fatores turísticos. O principal determinante da CDT em países em desenvolvimento é a infraestrutura turística. A influência da gestão do destino sobre a CDT é reduzida, especialmente nos países em desenvolvimento. Por fim, no estudo, não há resultados conclusivos acerca do efeito dos recursos originais sobre a CDT.

4. Conclusão

A CDT não deve ser vista como objetivo último, mas como objetivo intermediário na medida em que contribui para a prosperidade da população anfitriã. A prosperidade socioeconômica sim deve ser tida como objetivo final. Dwyer e Kim (2003) lembram que mais participação no mercado não é o mesmo que mais prosperidade no destino, pois os custos nem sempre compensam os benefícios de receber mais turistas. Essa observação foi empiricamente confirmada por Webster e Ivanov (2014), os quais, ao estudarem 131 países, não encontraram relação entre a participação no mercado mundial de turismo e o crescimento do PIB.

A noção de competitividade aplicada a países, regiões e localidades tem sido definida de inúmeras formas. Contudo as definições dessa característica mais consistentes e amplamente aceitas podem ser divididas em duas categorias: aquelas que enfocam a participação de mercado e aquelas que se voltam para a produtividade. A área de estudo da CDT tem exemplos da aplicação de ambas as perspectivas. A perspectiva da competitividade como produtividade tem vantagens importantes sobre a outra. Como destaca Porter (1990), a participação de mercado pode não ter uma relação direta com a prosperidade socioeconômica de país, região ou localidade. Logo, a visão da CDT como produtividade do setor turístico é mais informativa para a busca dos objetivos últimos do desenvolvimento turístico. Por outro lado, como sugere Krugman (1994), se competitividade é o mesmo que produtividade, por que usar essa terminologia? Além disso, o economista mostra que uma alta produtividade pode não ter consequências relevantes sobre a concorrência internacional quando o mercado consumidor doméstico é importante. Deve-se notar que esse é o caso do turismo em vários países, entre eles o Brasil. Portanto as duas perspectivas sobre a competitividade apresentam qualidades distintas. Enquanto aquela associada à participação de mercado parece ser mais fiel ao significado original do termo, a perspectiva associada à produtividade oferece melhores informações para a busca da prosperidade socioeconômica.

Além daquelas compatíveis com a noção de competitividade em um contexto mais amplo, a CDT também conta com vários exemplos de definições pouco consistentes. O principal problema, já identificado por Mazanec, Wöber e Zins (2007), é a combinação indiferenciada de causas e consequências da CDT. Na verdade, a CDT é uma noção que deve ser definida com base em causas, e não em consequências. Ainda que infraestrutura seja um fator determinante da CDT, sua presença não garante o sucesso do destino na competição com seus concorrentes. Portanto as causas da CDT não são condições suficientes para a classificação do destino como competitivo. Nesse sentido, Mazanec, Wöber e Zins (2007) defendem que os modelos de Crouch e Ritchie (1999) e Dwyer e Kim (2003) estão mais voltados para a definição ad hoc da CDT do que efetivamente para a explicação. O mesmo poderia ser dito dos modelos de Gooroochurn e Sugiyarto (2005) e do Fórum Econômico Mundial. Por outro lado, as consequências são condições necessárias e suficientes para identificar o destino competitivo. A depender da perspectiva adotada, a participação de mercado ou a produtividade devem ser vistas como sinônimo de CDT.

A explicação da CDT é consideravelmente complexa. Existem inúmeros fatores e incontáveis indicadores que poderiam ser incluídos nos modelos teóricos e empíricos. No entanto, apesar de suas nuances, os modelos apresentados coincidem em grande medida. A identificação de fatores específicos e inespecíficos do turismo, por exemplo, parece ser um consenso. Entre os fatores turísticos, recursos naturais, culturais e infraestrutura turística estão presentes em todos os modelos. A relevância dos fatores não específicos do turismo reforça a ideia de que o turismo faz parte e está sujeito ao sistema da economia nacional, não se configurando como um sistema isolado e autossustentado. Nesse âmbito, a infraestrutura geral, o ambiente de negócios e o meio ambiente natural são os fatores determinantes mais recorrentes na explicação da CDT. Entretanto é importante notar que as relações entre causas e a CDT não são fixas, podendo sofrer mudanças no decurso do tempo. Além disso, como pondera Kosak (1999), tais relações são específicas de cada segmento turístico. Por fim, é importante notar que essas relações causais estão sujeitas a variações devidas às próprias características dos destinos (CVELBAR et al., 2016; MAZANEC; WOBER; ZINS, 2007). Em outras palavras, algumas variáveis que descrevem os destinos podem não ter apenas efeitos diretos sobre a CDT, mas também efeitos moderadores sobre a influência de outras variáveis.

É importante destacar que, conforme ressaltam Enright e Newton (2004), grande parte da explicação da CDT aparece em estudos de outros temas correlatos, como atratividade, imagem e planejamento do destino turístico. Na verdade, muitos elementos dessa explicação estão presentes em obras clássicas do turismo, como Fernández Fuster (1971), McIntosh, Goeldner e Ritchie (1995) e, no Brasil,

Beni (2001). Portanto o debate sobre os fatores determinantes da CDT pode ser, em grande medida, visto como uma continuidade de estudos anteriores que abordavam esse tema por outros olhares. Contudo, além do avanço metodológico, o florescimento da temática da CDT trouxe também importantes avanços epistemológicos, já que oferece um sentido maior para os estudos, conectando-os aos objetivos maiores do desenvolvimento turístico e da sociedade em geral.

5.Referências

- BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 4. ed. São Paulo: Senac, 2001.
- BLANKE, J.; CHIESA, T. **The Travel & Tourism Competitiveness Report 2007: furthering the process of economic development**. Geneva: Switzerland: World Economic Forum, 2007.
- BUCKLEY, P. J.; PASS, C. L.; PRESCOTT, K. Measures of international competitiveness: a critical survey. **Journal of Marketing Management**, vol. 4, n.º 2, p. 175-200, 1988.
- CARMONA, V. C.; COSTA, B. K.; RIBEIRO, H. C. M. Competitividade e turismo: estudo da produção científica internacional. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, vol. 8, n.º 2, p. 201-221, 2014.
- CROUCH, G. I.; RITCHIE, J. R. B. Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity. **Journal of Business Research**, vol. 44, n.º 3, p. 137-152, 1999.
- CVELBAR, L. K. *et al.* Drivers of destination competitiveness in tourism: a global investigation. **Journal of Travel Research**, n.º 55, p. 1.042-1.050, 2016.
- DWYER, L.; KIM, C. Destination Competitiveness: determinants and Indicators. **Current Issues in Tourism**, vol. 6, n.º 5, p. 369-414, 2003.
- ENRIGHT, M. J.; NEWTON, J. Tourism destination competitiveness: a quantitative approach. **Tourism Management**, vol. 25, n.º 6, p. 777-788, 2004.
- FAGERBERG, J. International Competitiveness. **The Economic Journal**, vol. 98, n.º 391, p. 355-374, 1988.
- FERNÁNDEZ FUSTER, L. **Teoria y técnica del turismo**. Madrid: Mundo Científica, 1971 (Serie turismo).
- GOOROOCHURN, N.; SUGIYARTO, G. Competitiveness indicators in the travel and tourism industry. **Tourism Economics**, vol. 11, n.º 1, p. 25-43, 2005.
- HECKSCHER, E. F.; OHLIN, B. G. **Heckscher-Ohlin trade theory**. Cambridge, MA: MIT Press, 1991.
- HICKMAN, B. G. International productivity and competitiveness: an overview. In: **International Productivity & Competitiveness**. Oxford: Oxford University Press, 1992. p. 3-32.

- HOUAISS, A. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- KOZAK, M. Destination Competitiveness Measurement: analysis of Effective Factors and Indicators. **European Regional Science Association (ERSA) Conference Papers**, n.º 289, 1999.
- KRUGMAN, P. Competitiveness: a dangerous obsession. **Foreign Affairs**, vol. 73, n.º 2, p. 28-44, 1994.
- MARGINEAN, S. Competitiveness: from microeconomic foundations to national determinants. **Studies in Business and Economics**, vol. 1, n.º 1, p. 29-35, 2006.
- MAZANEC, J. A.; RING, A. Tourism destination competitiveness: second thoughts on the world economic forum reports. **Tourism Economics**, vol. 17, n.º 4, p. 725-751, 2011.
- _____; WOBER, K.; ZINS, A. H. Tourism Destination Competitiveness: from definition to explanation? **Journal of Travel Research**, vol. 46, n.º August, p. 86-95, 2007.
- MCINTOSH, R. W.; GOELDNER, C. R.; RITCHIE, J. R. B. **Tourism: principles, practices, philosophies**. New York: John Wiley and Sons, 1995.
- PORTER, M. E. **The competitive advantage of nations: with a new introduction**. New York: The Free Press, 1990.
- _____. **Competitive advantage: creating and sustaining superior performance**. New York: The Free Press, 1998.
- RITCHIE, J. R. B.; CROUCH, G. I. **The competitive destination: a sustainable tourism perspective**. Washington: CABI Publishing, 2003.
- RUTHERFORD, D. **Routledge Dictionary of Economics**. 2. ed. London: Routledge, 2002.
- SALA-I-MARTÍN, X. *et al.* Reaching beyond the new normal: findings from the Global Competitiveness Index 2015-2016. In: **The Global Competitiveness Report**. [s.l: s.n.]. p. 3-33.
- SCHWAB, K. **The global competitiveness report 2015-2016**. Geneva: World Economic Forum, 2015, vol. 5
- WEBSTER, C.; IVANOV, S. Transforming competitiveness into economic benefits: does tourism stimulate economic growth in more competitive destinations? **Tourism Management**, vol. 40, p. 137-140, 2014.
- WORLD ECONOMIC FORUM. **The Travel & Tourism Competitiveness Report 2015 World Economic Forum**. Geneva: [s.n.].
- _____. **The Global Competitiveness Report**. Genebra: World Economic Forum, 2015b.