



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
Centro de Desenvolvimento Sustentável – CDS

Anastasiya Golets

**TURISMO URBANO E SUSTENTABILIDADE: CAMINHOS PARA UM FUTURO
VIÁVEL**

Brasília-DF
2024

ANASTASIYA GOLETS

**TURISMO URBANO E SUSTENTABILIDADE: CAMINHOS PARA UM FUTURO
VIÁVEL**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutora em Desenvolvimento Sustentável.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Doris Aleida Villamizar Sayago

Brasília-DF

2024

ANASTASIYA GOLETS

**TURISMO URBANO E SUSTENTABILIDADE: CAMINHOS PARA UM FUTURO
VIÁVEL**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutora em Desenvolvimento Sustentável.

Membros da banca examinadora:

Prof.^a Dr.^a Doris Aleida Villamizar Sayago, Centro de Desenvolvimento Sustentável –
Universidade de Brasília
(Orientadora)

Prof. Dr. Saulo Rodrigues Pereira Filho, Centro de Desenvolvimento Sustentável –
Universidade de Brasília
(Examinador interno)

Prof. Dr. Mozart Fazito Rezende Filho, Departamento de Turismo –
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
(Examinador externo)

Prof.^a Dr.^a Vanesa Rios Milagres – Instituto Federal de Educação, Ciência e
Tecnologia de Brasília
(Examinadora externa)

Brasília-DF, outubro de 2024

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

G625t Golets, Anastasiya
Turismo urbano e sustentabilidade: caminhos para um
futuro viável / Anastasiya Golets; orientador Doris Sayago.
-- Brasília, 2024.
266 p.

Tese(Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) --
Universidade de Brasília, 2024.

1. Turismo sustentável. 2. Turismo urbano. 3. Turismo nas
cidades. 4. Destino turístico. 5. Sustentabilidade. I.
Sayago, Doris, orient. II. Título.

Dedico este trabalho à minha avó Elvira, que sempre dizia que estudar é a coisa mais importante na vida.

AGRADECIMENTOS

À minha família, principalmente à minha mãe, Liudmila Golets, pelo apoio fundamental para a realização deste trabalho. Às minhas avós Elvira e Anna, duas batalhadoras que vieram à cidade grande em busca de uma vida melhor, por tantos ensinamentos, exemplo de coragem e carinho, *in memoriam*.

À minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Doris Aleida Villamizar Sayago, pelo acolhimento e motivação nessa caminhada.

Ao Prof. Dr. Saulo Rodrigues e ao Prof. Dr. André Cunha, pelas valiosas contribuições para este trabalho.

À Universidade de Brasília (UnB), seus professores e funcionários, pelo acolhimento de uma aluna estrangeira em 2017 e, desde então, um aprendizado contínuo e diversas oportunidades de pesquisa e convivência.

Ao Centro de Excelência em Turismo (CET) da UnB, seus professores e funcionários, pelo acolhimento como aluna e, posteriormente, docente. Pela oportunidade de uma constante troca de conhecimento com os alunos, orientação, apoio e amizade.

Aos participantes das entrevistas, por tornar possível a pesquisa empírica na área do turismo urbano brasileiro.

A Samara Martins, amiga e ex-companheira da Colina, pela amizade, apoio e partilha das angústias e conquistas acadêmicas.

A Cíntia Gonzaga, amiga e ex-companheira da Colina, pela amizade, discussões profundas e por me ajudar a realizar o meu sonho.

A Tania Moreira Costa e família, pelo acolhimento e carinho desde minha chegada ao Brasil e ao longo da trajetória do doutorado.

A Fernanda Gomes e Iuri Gules, amigos-músicos, pelo carinho, apoio, bom humor e viagens que fizemos juntos.

A Ugo Tissiani, pelo apoio durante a minha trajetória acadêmica.

A Eri, por nossas conversas na porta da Biblioteca Central, que não me deixaram desacreditar de mim e me motivaram a continuar a escrita em um momento crítico. Pelo seu eterno bom humor e bondade no coração.

A Lourenço Gimenes, pela inspiração de trabalhar com cidades e minha primeira experiência profissional como docente. Pelo exemplo de achar soluções sempre e não desistir nunca. Pela sua cordialidade e humanidade.

A Andrei Krokhin e Vika Ananyan, pela amizade, projetos conjuntos e longas conversas sobre cidades e urbanismo.

A Abner Calixter, pela amizade, disponibilidade, cordialidade e contribuições para o meu projeto de pesquisa.

A Valentina e João, pela amizade e apoio terapêutico, essencial para a realização deste trabalho.

A Ricardo, colega de doutorado, pelas palavras de apoio enquanto também aluno estrangeiro.

À comunidade belarussa no Brasil, pelo apoio durante a Revolução de 2020, que vivi longe do meu país, cheia de preocupações. Por todas as ações de protesto e resistência que fizemos juntos no Brasil.

A Esther, Abner e Carlos, profissionais do Centro de Atendimento e Estudos Psicológicos (CAEP), pelo acolhimento e atendimento terapêutico que possibilitou a minha caminhada acadêmica. Ninguém anda só.

Aos funcionários da Biblioteca Central da UnB, pelo atendimento e possibilidade de escrita em um local tão agradável.

Ao Projeto Mover Juntos e seus professores, por tornar a rotina acadêmica mais leve e saudável com as práticas de yoga comunitárias no campus Darcy Ribeiro.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Agradeço a esta instituição pela bolsa de doutorado concedida, que possibilitou a minha permanência no Brasil enquanto pesquisadora.

RESUMO

Compreender a sustentabilidade do turismo nas cidades enquanto principais destinos receptores no mundo é essencial para a discussão do turismo sustentável. As mudanças climáticas, contínua expansão das áreas urbanas e aumento dos fluxos turísticos tornam relevante identificar os pontos críticos para um turismo urbano sustentável. Há poucas pesquisas sobre a sustentabilidade do turismo nas cidades do Sul Global e, em particular, do Brasil. Este estudo teve como objetivo compreender os desafios de sustentabilidade que os destinos turísticos urbanos brasileiros enfrentam. Foi realizada uma série de entrevistas com gestores públicos federais de turismo no período de setembro a dezembro de 2023. Os resultados permitiram identificar os principais desafios do turismo urbano no Brasil relacionados à sustentabilidade, como gestão inadequada de resíduos sólidos, falta de segurança, necessidade de adaptação e mitigação das mudanças climáticas, exercício adequado de governança etc. Este trabalho contribui para uma compreensão mais profunda das necessidades dos destinos turísticos urbanos na atual discussão da sustentabilidade do turismo.

Palavras-chave: turismo sustentável; turismo urbano; turismo nas cidades; destino turístico; sustentabilidade.

ABSTRACT

Understanding the sustainability of tourism in cities as the world's main destinations is essential for the discussion of sustainable tourism. Climate change, the continued expansion of urban areas, and the increase in tourist flows make it important to identify the critical points for sustainable urban tourism. There is little research on the sustainability of tourism in cities in the Global South, and in Brazil in particular. This study aimed to understand the sustainability challenges faced by Brazilian urban tourist destinations. A series of interviews were conducted with federal public tourism managers from September to December 2023. The results allowed us to identify the main challenges of urban tourism in Brazil related to sustainability, such as inadequate solid waste management, lack of security, the need for climate change adaptation and mitigation, proper governance practices, among others. This work contributes to a deeper understanding of the needs of urban tourist destinations within the current discussion of tourism sustainability.

Keywords: sustainable tourism; urban tourism; city tourism; tourist destination; sustainability.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAT – Centro de Atendimento ao Turista
CNT – Conselho Nacional do Turismo
CSD – Comissão das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável
DMO – Destination Management Organization
DTI – Destino turístico inteligente
EC – Economia circular
ECO-92 – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
Embratur – Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo
ESG – Environmental, social and governance
GEE – Gases de efeito estufa
GSTC – Global Sustainable Tourism Council
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MCidades – Ministério das Cidades
MMA – Ministério do Meio Ambiente
MTur – Ministério do Turismo
OACI – Organização Internacional da Aviação Civil
ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS – Organização Mundial da Saúde
OMT – Organização Mundial do Turismo
ONU – Organização das Nações Unidas
ONU-Habitat – Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PCS – Programa Cidades Sustentáveis
PRODETUR – Programa de Desenvolvimento do Turismo
Sebrae – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
TC – Turismo Criativo
TIC – Tecnologia de informação e comunicação
TUS – Turismo urbano sustentável
UFRN – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Pentágono mágico de Müller	35
Figura 2 – Preocupações do desenvolvimento sustentável versus preocupações do desenvolvimento do turismo sustentável de acordo com Hunter (1997)	36
Figura 3 – A inserção do turismo no campo do desenvolvimento sustentável	42
Figura 4 – Stakeholders na adaptação do turismo urbano às mudanças climáticas	86
Figura 5 – Evolução de recrutamento dos participantes por <i>snowballing</i>	98
Figura 6 – Panorama geral da Entrevista Nº 1: nuvem de códigos e subcódigos	104
Figura 7 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 1: nuvem de códigos e subcódigos	104
Figura 8 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 1	106
Figura 9 – Panorama geral da Entrevista Nº 2: nuvem de códigos e subcódigos	110
Figura 10 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 2: nuvem de códigos e subcódigos	110
Figura 11 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 2	112
Figura 12 – Panorama geral da Entrevista Nº 3: nuvem de códigos e subcódigos	115
Figura 13 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 3: nuvem de códigos e subcódigos	115
Figura 14 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 3	118
Figura 15 – Panorama geral da Entrevista Nº 4: nuvem de códigos e subcódigos	123
Figura 16 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 4: nuvem de códigos e subcódigos	123
Figura 17 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 4	125
Figura 18 – Panorama geral da Entrevista Nº 5: nuvem de códigos e subcódigos	129
Figura 19 - Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 5: nuvem de códigos e subcódigos	129
Figura 20 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 5	132
Figura 21 – Panorama geral da Entrevista Nº6: nuvem de códigos e subcódigos	136
Figura 22 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 6: nuvem de códigos e subcódigos	136
Figura 23 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 6	138
Figura 24 – Panorama geral da Entrevista Nº7: nuvem de códigos e subcódigos	142

Figura 25 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 7: nuvem de códigos e subcódigos	142
Figura 26 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 7	144
Figura 27 – Aspectos mais frequentes de todo o corpus de entrevistas: nuvem de códigos e subcódigos	145
Figura 28 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Ações do órgão”	149
Figura 29 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Destino turístico”	152
Figura 30 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Conceito de sustentabilidade”.	155
Figura 31 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Conceito de cidade sustentável”	158
Figura 32 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Turismo sustentável”	162
Figura 33 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Destinos urbanos”	166
Figura 34 Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Desafios”	169
Figura 35 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Turismo responsável”	172

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Discordâncias entre a plataforma de defesa e a plataforma de advertência sobre o desenvolvimento do turismo	27
Tabela 2 – Algumas verdades fundamentais sobre o turismo	34
Tabela 3 – Abordagens do desenvolvimento sustentável do turismo de acordo com as interpretações da sustentabilidade	36
Tabela 4 – Problemática da inserção do turismo no campo do desenvolvimento sustentável	38
Tabela 5 – Principais implicações das mudanças climáticas para destinos turísticos	44
Tabela 6 – Questões da sustentabilidade do turismo passíveis de avaliação por indicadores de acordo com a OMT (2004)	47
Tabela 7 – Critérios de sustentabilidade para destinos turísticos de acordo com o Sistema Europeu de Indicadores de Turismo (2016)	49
Tabela 8 – Medição dos impactos sociais, ambientais e econômicos do turismo em nível – nacional e subnacional de acordo com a OMT (2017).	50
Tabela 9 – Dimensões da sustentabilidade turística, indicadores-chave e medições associadas de acordo com Agyeiwaah, McKercher e Suntikul (2017)	51
Tabela 10 – Indicadores de turismo sustentável para as dimensões social, econômica e ambiental de acordo com Blancas, Lozano-Oyola, González <i>et al.</i> (2016)	53
Tabela 11 – Indicadores de sustentabilidade para gestão do turismo comunitário de acordo com Choi e Sirakaya (2006)	58
Tabela 12 – Lista de indicadores de sustentabilidade propostos para os destinos urbanos do litoral de São Paulo	66
Tabela 13 – O papel do transporte no desenvolvimento sustentável do turismo urbano	84
Tabela 14 – Códigos da Entrevista Nº 1	105
Tabela 15 – Códigos da Entrevista Nº 2	111
Tabela 16 – Códigos da Entrevista Nº 3	116
Tabela 17 – Códigos da Entrevista Nº 4	124
Tabela 18 – Códigos da Entrevista Nº 5	130
Tabela 19 – Códigos da Entrevista Nº 6	137
Tabela 20 – Códigos da Entrevista Nº 7	143

Tabela 21 – Categorias de análise de maior frequência no corpus	146
Tabela 22 – Desafios de sustentabilidade das cidades brasileiras identificados nas entrevistas	174
Tabela 23 – Desafios de sustentabilidade do turismo nas cidades brasileiras identificados nas entrevistas	184

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Artigos do Código Mundial de Ética do Turismo	33
Quadro 2 – Vetores de trabalho no desenvolvimento sustentável do turismo urbano da Declaração de Lisboa	89
Quadro 3 – Vetores de trabalho no desenvolvimento sustentável do turismo urbano da Declaração do Porto	93

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
CAPÍTULO 1 – TURISMO E SUSTENTABILIDADE	24
1.1 Turismo rumo à sustentabilidade	24
1.2 Indicadores de sustentabilidade do turismo	47
1.3 Turismo urbano: discussão e problemática	70
1.3.1 Aspectos sociais do turismo urbano	74
1.3.2 Planejamento, gestão e governança do turismo urbano.	79
1.3.3 Aspectos ambientais, mudanças climáticas e turismo urbano.	83
1.3.4 Declaração de Lisboa: “Cidades para Todos: construir cidades para cidadãos e visitantes”	87
1.3.5 Declaração do Porto: “Turismo e o Futuro das Cidades”	91
CAPÍTULO 2 – ESTUDO COM GESTORES BRASILEIROS DE TURISMO	96
2.1 Participantes da pesquisa	96
2.2 Método de análise	99
2.3 Análise de entrevistas	101
2.4 Resultados de análise do corpus das entrevistas	145
2.4.1 Categoria “Ações do órgão”	146
2.4.2 Categoria “Destino turístico”	150
2.4.3 Categoria “Conceito de sustentabilidade”	153
2.4.4 Categoria “Conceito de cidade sustentável”	156
2.4.5 Categoria “Turismo sustentável”	159
2.4.6 Categoria “Destinos urbanos”	163
2.4.7 Categoria “Desafios”	167
2.4.8 Categoria “Turismo responsável”	170
CAPÍTULO 3 – DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	173
3.1 Cidades brasileiras: desafios de sustentabilidade	173
3.1.1 Planejamento urbano	175
3.1.2 Infraestrutura urbana	176
3.1.3 Qualidade de vida da população urbana	178
3.1.4 Recursos naturais	180
3.1.5 Áreas verdes	181
3.1.6 Smart cities – cidades inteligentes	181

3.1.7 Emissões	181
3.1.8 Qualidade ambiental	182
3.1.9 Desigualdades	182
3.1.10 Gestão urbana	183
3.2 Turismo urbano: desafios de sustentabilidade	184
3.2.1 Resíduos sólidos	186
3.2.2 Segurança pública	188
3.2.3 Mudanças climáticas	191
3.2.4 Governança	200
3.2.5 Saneamento básico	203
3.2.6 Turismo criativo	204
3.2.7 Gentrificação	206
3.2.8 Massificação do turismo (overtourism)	210
3.2.9 Destinos turísticos inteligentes (DTI)	214
3.2.10 Inserção da comunidade local no turismo	220
3.2.11 Reflexões diversas	223
CONCLUSÃO	225
REFERÊNCIAS	228
ANEXO 1 – UMA ESTRATÉGIA DE AÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO TURISMO: O PAPEL DO GOVERNO (GLOBE '90, VANCOUVER, CANADÁ)	243
ANEXO 2 – TURISMO NA AGENDA 21	244
ANEXO 3 – PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA CARTA DO TURISMO SUSTENTÁVEL (CONFERÊNCIA MUNDIAL DE TURISMO SUSTENTÁVEL, LANZAROTE, ESPANHA, 1995)	245
ANEXO 4 – PRECEITOS DA DECLARAÇÃO DE BALI SOBRE TURISMO	247
ANEXO 5 – PRINCÍPIOS DA AGENDA 21 PARA A INDÚSTRIA DE VIAGENS E TURISMO	248
ANEXO 6 – PRINCÍPIOS GERAIS DA DECLARAÇÃO DE BERLIM SOBRE BIODIVERSIDADE E TURISMO SUSTENTÁVEL	249
ANEXO 7 — CRITÉRIOS E INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE PARA DESTINOS TURÍSTICOS CONFORME O CONSELHO GLOBAL DE TURISMO SUSTENTÁVEL (GSTC)	250

INTRODUÇÃO

De acordo com o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), em 2015, 54% da população mundial se concentrava nas cidades. Este número tende a aumentar e, segundo estimativas da organização, até 2030 chegará a 60%, ou seja, cinco bilhões de pessoas. Os principais responsáveis pelo crescimento urbano são os países emergentes que abrigam 90% das cidades mundiais em crescimento. No Brasil, atualmente, 86% da população reside em áreas urbanas (ONU-HABITAT; COLAB, 2019; THE WORLD BANK, 2018).

As cidades desempenham um papel crucial no planeta: elas concentram cerca de 80% do produto interno bruto, produzem de 50% a 70% do total das emissões de gases de efeito estufa, consomem dois terços da energia global e provavelmente passarão por mudanças climáticas significativas até 2050. Ademais, todos os atuais 34 hotspots de biodiversidade contêm áreas urbanas (BASTIN *et al.*, 2019; ONU, 2016; SATTERTHWAITTE, 2008; THE WORLD BANK, 2018).

No Brasil, os resultados de uma pesquisa da ONU-Habitat indicam que entre as principais preocupações dos moradores de áreas urbanas estão o aumento de assentamentos informais, falta de transporte público acessível e sustentável, menor disponibilidade de terra, crescimento de número de pessoas atingidas por desastres naturais e elevada poluição do ar (ONU-HABITAT; COLAB, 2019).

Nas últimas décadas, tem surgido um número crescente de iniciativas que procuram encontrar soluções para os problemas urbanos, enfrentar mudanças climáticas e tornar as cidades mais sustentáveis. Alguns exemplos são Governos Locais pela Sustentabilidade (presente em mais de 100 países e da qual, no Brasil, participam 48 municípios, quatro estados e um consórcio intermunicipal), Plataforma Global para Cidades Sustentáveis (onze países, três cidades brasileiras), Pacto Global de Prefeitos pelo Clima e Energia (138 países, 104 municípios de todos os estados brasileiros), Grupo C40 de Grandes Cidades (97 cidades participantes das quais quatro são brasileiras: Salvador, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba) (C40 CITIES, [s.d.]; GLOBAL COVENANT OF MAYORS FOR CLIMATE & ENERGY, [s.d.]; ICLEI, [s.d.]; THE WORLD BANK, [s.d.]).

As cidades são os principais destinos receptores e emissores do turismo mundial. Isso se deve à urbanização acelerada, acompanhada do crescimento econômico, facilitação dos trâmites de viagem, diminuição do custo de transporte,

novas tecnologias e aumento da classe média nos países desenvolvidos e em desenvolvimento. Desde a massificação do turismo nos anos 1950, as chegadas turísticas internacionais saltaram de 25 milhões para mais de 1,3 bilhões em 2023.

Ao analisar as estatísticas internacionais do turismo, não se pode deixar de mencionar o impacto da pandemia da COVID-19, um vírus altamente contagioso, detectado em 31 de dezembro de 2019 na cidade de Wuhan, China. Nos primeiros 3 meses, o vírus infectou mais de 750 mil pessoas em 172 países e causou mais de 36 mil mortes, o que levou a Organização Mundial da Saúde (OMS) a declarar uma pandemia (OMS, 2020). Na tentativa de conter a rápida disseminação do surto da COVID-19 e prevenir o colapso dos sistemas de saúde, os governos nacionais adotaram medidas como fechamento de escolas, restrições de viagens e quarentenas (NICOLA et al., 2020). A grave crise de COVID-19 impactou fortemente o turismo internacional. Os fluxos turísticos caíram drasticamente, passando de 1,4 bilhões em 2019 para 406 milhões de pessoas no ano de 2020. (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2021)

No período de crise da saúde pública e aumento de risco para as atividades turísticas, as questões da sensibilidade à aglomeração e sobrecarga dos sistemas urbanos, aliadas ao bom desempenho da economia e segurança social se tornam ainda mais atuais. Ainda que alguns estudos mostrem que as intenções de viajar não diminuiriam drasticamente nos países mais afetados pela pandemia (BOTO-GARCÍA; DAS, TIWARI, 2020; GOLETS et al., 2020), o Painel de Especialistas da OMT indica para aumento de demanda por turismo de natureza, destinos domésticos e *slow tourism* (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2021). Mesmo diante do cenário de diminuição dos fluxos turísticos nos grandes centros urbanos, supõe-se que os resultados tragam à tona preocupações antes inéditas dos representantes do turismo nas cidades, dos próprios turistas e dos moradores locais.

No cenário pré-pandêmico, o crescimento do turismo em espaços urbanos já lançava uma série de desafios para as cidades. Após a pandemia da COVID-19, esses desafios se tornam ainda mais preocupantes, visto que, em quatro anos depois do início da crise sanitária, os fluxos de turismo internacional quase atingem o pico pré-pandêmico de 2019, e a recuperação dos destinos turísticos seguiu uma abordagem dominante de priorização de ganhos econômicos. Com isso, os principais desafios são relacionados ao uso de recursos naturais, alterações ambientais, impacto sociocultural, mobilidade e condições de trabalho dos profissionais do setor. Quando

desenvolvido de forma não sustentável, o turismo é capaz de levar à diminuição da qualidade de vida da população local, poluição, esgotamento de recursos naturais e destruição do patrimônio. Por receberem um fluxo turístico maior, os grandes centros urbanos são mais vulneráveis a esse tipo de impactos (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2020b).

Nos últimos anos, a sustentabilidade do turismo se discute a nível institucional e acadêmico nos moldes da Agenda 2030 e seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Um exemplo disso é a plataforma “Turismo para ODS”, desenvolvida pela OMT para o entendimento do papel do turismo em cada um dos ODS.

A agenda urbana, apesar de estar de certa forma presente em vários ODS, ganha enfoque no Objetivo 11: “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Quase todos os desafios do Objetivo 11 estão direta ou indiretamente relacionados com o turismo: habitação e serviços básicos acessíveis aos moradores locais, prevenção de gentrificação (11.1), transporte sustentável (11.2), planejamento e gestão participativos (11.3), proteção do patrimônio cultural e natural (11.4), diminuição de risco e planos de enfrentamento de catástrofes ambientais (11.5), impacto ambiental (11.6), facilidade de acesso aos espaços públicos (11.7) (KAMP, 2017; ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015; WORLD TOURISM ORGANIZATION, [s.d.], [s.d.]).

Considerando que as cidades são um dos focos da Agenda 2030, torna-se importante entender o impacto ambiental, social, cultural e econômico do turismo sobre elas.

Ao abordarmos o turismo urbano, é importante salientar que não se trata de um segmento do turismo, mas de um conjunto de elementos do turismo praticado em cidades, sobretudo em grandes aglomerações, com objetivos múltiplos de visitação. Portanto, uma profunda discussão do turismo urbano é impossível sem a concomitante discussão sobre a urbanização contemporânea e suas particularidades no Brasil (ALLIS, 2008).

Diante da multiplicidade de definições do conceito de turismo sustentável, faz-se necessário esclarecer o que se entende como turismo urbano sustentável (TUS) nesta pesquisa e como criar possíveis trajetórias para ele. A sustentabilidade do turismo não configura uma meta estática a ser alcançada em um determinado período de tempo. É, antes, um processo ou uma jornada, marcada por mudanças, rumo ao futuro mais desejável (NATIONAL RESEARCH COUNCIL, 1999). O conceito de TUS

é ainda mais recente e está em construção. Recentemente, a Organização Mundial do Turismo (OMT) sugeriu uma série de características de turismo sustentável em áreas urbanas. Com base nessas recomendações da OMT, esta pesquisa adotará a seguinte definição do TUS:

um turismo que se desenvolve no espaço urbano e se caracteriza pelo uso mais eficiente de recursos, redução de emissões e resíduos, preservação do patrimônio cultural e natural, acessibilidade, inovação, que gera benefícios econômicos diretos para a comunidade local mediante criação de emprego decente e inclusão social, e que possui uma estratégia de desenvolvimento abrangente e de longo prazo com base em uma abordagem participativa (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2020b).

Diante da escassez de pesquisas sobre a sustentabilidade do turismo urbano, sobretudo no Brasil, este estudo pretende responder à seguinte pergunta: como é compreendida a sustentabilidade do turismo nas cidades brasileiras?

O objetivo geral é compreender os desafios de sustentabilidade que os destinos turísticos urbanos brasileiros enfrentam. Os objetivos específicos são:

1. Determinar as características do destino turístico urbano sustentável no discurso dos gestores públicos do turismo;
2. Identificar os obstáculos que as cidades brasileiras enfrentam no caminho à sustentabilidade do turismo;
3. Sugerir trajetórias para TUS nos destinos urbanos brasileiros.

Apesar de os debates sobre a sustentabilidade do turismo e das cidades serem bastante consolidados, as pesquisas que se dedicam ao estudo do turismo sustentável dentro dos espaços urbanos ainda são escassas. A necessidade de discutir os impactos do turismo em crescimento sobre as cidades foi apontada ainda na década de 1990 (BARKE; NEWTON, 1995) e sustentada por estudos mais recentes (AYDIN; EMEKSIZ, 2018; BIAGI *et al.*, 2020; BLANCAS *et al.*, 2010; LU; NEPAL, 2009; MAXIM, 2016; MILLER; MERRILEES; COGHLAN, 2015; TIMUR; GETZ, 2009; WISE, 2020).

Uma revisão da literatura relacionada ao turismo e sustentabilidade sugere que a grande maioria dos estudos tratam de ecoturismo, turismo de natureza ou rural (LU; NEPAL, 2009; MILLER; MERRILEES; COGHLAN, 2015). Ao mesmo tempo, Høyer (2000) aponta que destinos e práticas turísticas que se autodenominam sustentáveis, ecológicos e “verdes” frequentemente exigem deslocamentos consideráveis, o que implica em maiores emissões provenientes do transporte.

Atualmente, a pesquisa sobre o TUS se caracteriza pela predominância de estudos que se dedicam à dimensão social da sustentabilidade que abrange, entre outros, a turistificação, congestionamento, comportamento turístico, turismofobia, aumento de pressão sobre a infraestrutura (AALL; KOENS, 2019; EDWARDS; GRIFFIN; HAYLLAR, 2008; WANG *et al.*, 2020). No entanto, a intensificação dos problemas associados ao meio ambiente e os efeitos das mudanças climáticas experimentados pelas áreas urbanas tornam evidente que, além dos sociais, os aspectos ambientais do turismo deverão ser estudados em profundidade (FRENZEL; KOENS, 2012; KOENS; POSTMA; PAPP, 2018, 2019).

O turismo urbano ganhou atenção institucional e acadêmica há relativamente pouco tempo. A OMT realiza cúpulas anuais sobre o turismo urbano apenas desde o ano de 2012, e em 2019 adotou a Declaração de Lisboa sobre o Turismo Urbano Sustentável (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2020b; WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO), 2019), primeira dessa natureza.

A literatura acadêmica tende a abordar o turismo urbano principalmente em três aspectos. O primeiro e o mais comum é o aspecto social. São debatidas questões como *overtourism*, relação entre turistas e stakeholders, comportamento e percepção, meio ambiente construído, gentrificação e turistificação (AALL; KOENS, 2019; BIAGI *et al.*, 2020; BLANCO-ROMERO; BLÁZQUEZ-SALOM; CÀNOVES, 2018; DIRKSMEIER; HELBRECHT, 2015; KOENS; POSTMA; PAPP, 2019; LERARIO; TURI, 2018).

O segundo aspecto é a gestão, planejamento e governança. Um exemplo são os estudos que examinam o quanto a economia compartilhada e avanços tecnológicos podem contribuir para a sustentabilidade do turismo nas cidades. Este grupo também abrange pesquisas que relacionam análise de redes sociais de stakeholders com uma gestão mais sustentável do território (BRAMWELL; LANE, 2011; MAXIM, 2016; MILLER; MERRILEES; COGHLAN, 2015; SCOTT; COOPER, 2010; TESCAȘIU *et al.*, 2018; TIMUR; GETZ, 2009; WISE, 2016).

O terceiro aspecto e o menos estudado são as mudanças climáticas. Nesta categoria se enquadram estudos sobre a mobilidade turística, emissões de gases de efeito estufa e percepção de riscos ambientais pelos stakeholders (HØYER, 2000; KUSAKABE *et al.*, 2015; PANDY; ROGERSON, 2019).

A relação entre a sustentabilidade e o turismo nos espaços urbanos ainda não foi estudada a fundo. Poucas pesquisas sobre cidades sustentáveis mencionam o

turismo, e não são muitos os turismólogos que se dedicam ao estudo de turismo urbano sustentável. Enquanto o aspecto social do turismo urbano prevalece na literatura, apenas um número relativamente pequeno de estudos se dedica à avaliação de seus impactos ambientais (JIM, 2000; WANG *et al.*, 2020; WISE, 2020). Ao mesmo tempo que é comum analisar percepções de turistas e moradores sobre determinados aspectos do turismo urbano (HRITZ; ROSS, 2010; NUNKOO; RAMKISSOON, 2010; TOURNOIS; DJERIC, 2019), faltam pesquisas mais objetivas que procurem avaliar sua sustentabilidade por meio de indicadores. Deve-se reconhecer que tanto organizações (EUROPEAN UNION, 2016; WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2004), quanto academia (AGYEIWAH; MCKERCHER; SUNTIKUL, 2017; BLANCAS *et al.*, 2010; CHOI; TURK, 2011; ÖNDER; WÖBER; ZEKAN, 2017) propõem indicadores de sustentabilidade para destinos turísticos em geral, porém, faltam adaptações para espaços urbanos.

CAPÍTULO 1 — TURISMO E SUSTENTABILIDADE

1.1 Turismo rumo à sustentabilidade

Antes de analisar a conexão entre turismo e sustentabilidade, precisamos entender o que significa sustentabilidade. É importante salientar que não há uma definição única ou uma abordagem padrão de sustentabilidade, mesmo que o termo, ou o adjetivo “sustentável”, sejam comumente empregados em discussões sobre desenvolvimento. (CAVALCANTI, 2012)

Este trabalho não procura apresentar uma única definição de sustentabilidade, mas sim reunir alguns princípios fundamentais que formam a essência do conceito. Um dos princípios fundamentais da sustentabilidade é o compromisso com o bem-estar da geração atual e das gerações futuras. Sob este princípio, critica-se o crescimento econômico descontrolado, o consumo desenfreado e o atual modelo de produção, os quais provocam uma crise ambiental pelo esgotamento dos recursos naturais. (SACHS, 2008)

A sustentabilidade abrange diversas e interligadas dimensões como ambiental, social, econômica, cultural, política, tecnológica etc., além de prezar pela garantia dos direitos humanos, tanto individuais quanto coletivos, em seus vários aspectos. (SACHS, 2007, 2008; MARTINEZ-ALIER, 2012; SEN, 1999; SENGUPTA, 2002)

O conceito de sustentabilidade representa um processo contínuo de adoção de estratégias responsáveis que promovem o desenvolvimento humano, e não um fim em si. Portanto, pode-se medir a sustentabilidade por meio de indicadores não que determinam seu grau. Assim, não se deve considerar a sustentabilidade como uma dicotomia “sustentável” vs “não sustentável”. (FAUCHEUX & NÖEL, 1995; MCCOOL & BOSAK, 2016)

Por fim, muito mais que declarações e discursos, a sustentabilidade implica em medidas concretas para a preservação dos ecossistemas e atendimento das necessidades da geração atual e gerações futuras dentro dos limites dos biomas. (BOFF, 2017)

Após a breve discussão do conceito da sustentabilidade acima, apresentaremos a evolução histórica do pensamento em turismo nesse sentido. Jafari (1994), a partir de uma extensa revisão bibliográfica, apresenta “quatro posições ou plataformas distintas para o turismo”: a de defesa (*advocacy*), a de advertência

(*cautionary*), a de adaptação (*adaptive*) e a baseada em conhecimento (*knowledge-based*). Estas plataformas, ou grupos de literatura, apesar de coexistirem, demonstram como as considerações sobre o turismo mudaram ao longo do tempo.

A plataforma de defesa surge no período pós-guerra, ganhando força nos anos 60 do século passado, e se origina na convergência de interesses do setor privado, instituições públicas de turismo e grupos de influência dentro dos governos. Neste contexto, o turismo é visto como uma panaceia econômica, destituída de impactos, geradora de empregos e lucros cambiais (JAFARI, 1994). Ao representar a plataforma de defesa, Zierer (1952, p. 463) afirma que “uma notável característica da indústria de turismo é que ela não leva, ou não deve levar, à destruição dos recursos naturais”.

Com isso, criam-se condições para a transformação do turismo em um mecanismo econômico de redistribuição de renda a partir do Norte Global mais rico para o Sul Global mais pobre, que, por sua vez, vê nisso uma potencial fonte de enriquecimento. A atividade turística da época é altamente homogênea: a simplicidade da oferta permite reproduzi-la facilmente em outros locais, o que praticamente aniquila a diversidade dos destinos. O período é marcado pela criação de incentivos para investidores estrangeiros, surgimento de redes hoteleiras multinacionais e apoio vigoroso do turismo por organismos internacionais como ONU, FMI e Banco Mundial (LANFANT; GRABURN, 1992; POON, 1993).

A plataforma de defesa, existente até hoje e “proclamada por pessoas e entidades públicas e privadas com interesses financeiros ou administrativos no setor turístico” (JAFARI, 1994, p. 12), destaca o potencial econômico do turismo e alega que este deveria ser incessantemente explorado (JAFARI, 1994).

A plataforma de advertência se desenvolve na década de 1970 a partir da crítica do então modelo dominante do desenvolvimento turístico pelos cientistas sociais e instituições públicas relacionadas ao meio ambiente e cultura (MEIRA; MEIRA, 2007).

Os adeptos desta plataforma denunciam o turismo de massa por aprofundar as desigualdades sociais, prejudicar estilos de vida tradicionais, aumentar criminalidade e agravar conflitos raciais e de classe, entre outros (BRITTON, 1983; COHEN, 1978; KRIPPENDORF, 1982; TURNER; ASH, 1975). Por exemplo, Doğan (1989, p. 216) assim critica os impactos da atividade turística:

Por alguns meses a cada ano, os centros turísticos dos países do Terceiro Mundo são invadidos por turistas das nações industrializadas que deixam para trás pessoas desconcertadas, instituições desfiguradas e meio ambiente devastado.

No mesmo contexto, Plog (1974, p. 4) levanta a questão da perda da identidade e da diversidade natural dos destinos que oferecem um produto turístico homogêneo e descaracterizado: “Os destinos carregam consigo as sementes potenciais de sua própria destruição, pois se tornam mais comercializados e perdem suas qualidades que originalmente atraíam os turistas”.

A discussão impulsiona estudos dos impactos do turismo: ambientais (BUDOWSKI, 1976; COHEN, 1978), socioculturais (COHEN, 1972; DE KADT, 1979; MACCANNELL, 1976) e econômicos (BRYDEN, 1973). A “Tragédia dos Bens Comuns” de Hardin (1968) e o princípio da capacidade de carga frequentemente dão base às argumentações sobre impactos indesejáveis do turismo nessa época. Assim, Butler (1991) afirma que muitos dos recursos com os quais o turismo conta são os chamados “bens comuns”, que não pertencem a ninguém e podem ser utilizados por quem quer que seja sem limite, o que os tornaria vulneráveis à exploração excessiva.

Com o passar das décadas, novos recursos entraram na lista dos “bens comuns”, tais como recursos comuns de infraestrutura, de vizinhança, recursos globais, culturais, de conhecimento e informação, de saúde (HESS, 2008). Torna-se mais difícil distinguir os bens comuns dos bens públicos. Em vez da rivalidade na luta pelos recursos, entra a questão da coletividade. A autogovernança e a gestão compartilhada dos recursos entram em cena:

É possível governar tais bens comuns como os oceanos e o clima? Permanecemos cautelosamente otimistas. Trinta e cinco anos atrás, parecia que a "tragédia dos bens comuns" era inevitável em todos os lugares (...) A pesquisa sistemática multidisciplinar, no entanto, mostrou que uma grande diversidade de sistemas de governança adaptativa tem administrado eficazmente estes recursos (Dietz et al., 2003).

Setores da sociedade como comunidades tradicionais e locais, movimentos sociais têm promovido o reconhecimento dos bens comuns como um bem a ser defendido pelos governos nacionais, locais e por todos os cidadãos. Turismo de base comunitária se afirma como um exemplo de autogovernança.

Já o conceito da capacidade de carga, vindo da biologia, é trazido para o turismo como a quantidade máxima de pessoas que poderiam utilizar um determinado local sem alterar excessivamente o meio ambiente e diminuir a qualidade da experiência turística (MATHIESON; WALL, 1982). Um ciclo de evolução do destino

turístico é proposto por Butler (1980): um tímido desenvolvimento inicial é seguido de crescimento rápido e conseqüente exceção da capacidade de carga que leva à degradação de recursos turísticos e torna a área menos atrativa.

Tal posicionamento crítico da plataforma de advertência em relação à plataforma de defesa se mantém até hoje e, segundo Jafari (1994, p. 13), “oscila entre o rechaço direto dos primeiros apelos da plataforma de defesa, e declarações sobre as conseqüências indesejáveis do turismo”. As disparidades entre a plataforma de defesa e a plataforma de advertência são apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 – Discordâncias entre a plataforma de defesa e a plataforma de advertência sobre o desenvolvimento do turismo

Plataforma de defesa	Plataforma de advertência
Geração de receitas diretas	As receitas diretas são diminuídas pela sazonalidade e custos (marketing, administração, infraestrutura pública, incentivos)
Geração de receitas indiretas (efeito multiplicador, ligações com outros setores)	
Geração de empregos	Vazamentos de renda devido à importação de bens e serviços e à repatriação de lucros
Estímulo do desenvolvimento regional	Emprego mal remunerado, sazonal, de meio-período, com poucos benefícios
Forte performance global	
Promoção do diálogo intercultural	Não necessariamente a melhor alternativa
Incentivos à preservação cultural e ambiental	Promoção de conflitos interculturais devido a disparidades e congestionamento
	Commodificação da cultura, aumento da criminalidade, degradação ambiental pela atividade turística e efeitos por ela induzidos

Fonte: adaptado a partir de Weaver (2006).

Em resposta à polêmica entre as plataformas anteriores, nasce, na década de 1980, a plataforma de adaptação. Promovida por grupos de interesse que levantam a questão da sustentabilidade – pesquisadores, planejadores comunitários e operadores de turismo – critica o turismo de massa e sugere um turismo alternativo “a grandes números, desenvolvimento insípido e onipresente, alienação ambiental e social e homogeneização” (BUTLER, 1990, p. 40; MEIRA; MEIRA, 2007).

O turismo alternativo surge como denominação comum de várias formas de turismo que “utilizam recursos locais; são relativamente fáceis de manejar; não são

destrutivas, beneficiam igualmente anfitriões e visitantes; e ainda melhoram a comunicação entre ambos” (JAFARI, 1994, p. 15). Vários termos começam a aparecer na literatura: turismo brando e turismo educacional (KRIPPENDORF, 1982), turismo cooperativo (FARRELL, 1986), turismo responsável (WHEELER, 1991), ecoturismo (BOO, 1990), turismo pró-população carente (DEPARTMENT FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT, 1999), entre outros.

Ainda que cada uma dessas formas do turismo tenha suas particularidades, Weaver (1998, p. 31) afirma que todas elas possuem a mesma característica que os distingue do turismo de massa, que é “a mudança de foco do bem-estar da indústria de turismo para o bem-estar da comunidade receptora”.

Nesse período, a Organização Mundial do Turismo (OMT) se manifesta pelo “crescimento ordenado” do turismo na Declaração de Manila sobre o Turismo Mundial (1980) em que afirma que o uso de recursos turísticos “não pode continuar sendo descontrolado sem correr o risco de sua deterioração ou mesmo destruição” (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1980, p. 4). Este documento é considerado um dos primeiros marcos da preocupação institucional com o desenvolvimento turístico (WEAVER, 2006).

No entanto, a plataforma de adaptação também se torna alvo de críticas. Alguns a condenam por sugerir ações inviáveis para os destinos que já se tornaram centros de turismo de massa. Wheeler (1991, p. 92) assim discorre sobre o turismo alternativo:

Temos, de um lado, o problema do turismo de massa cujo crescimento é global, fora do controle, a um ritmo assustador. E qual é a resposta? Desenvolvimento de pequena escala, lento, progressivo, controlado. Eles são simplesmente incompatíveis.

Por outro lado, a plataforma é criticada por promover um turismo “elitista” para pessoas com alto nível de renda e escolaridade, frequentemente pertencentes à classe média (BUTLER, 1990; RICHTER, 1987; WHEELER, 1994).

Na visão de Butler (1990), o turismo alternativo não chega a ser uma solução para o turismo de massa, mas abre caminhos para discussões importantes sobre o desenvolvimento turístico.

O fim da década de 1980 é marcado pela necessidade de construção de conhecimento científico sobre o impacto das diferentes formas do turismo. Numa tentativa de integrar as considerações das plataformas anteriores, surge a plataforma baseada em conhecimento. Esta linha de raciocínio reconhece que o turismo possui

tanto efeitos desejáveis, quanto indesejáveis, configurando uma relação de custos e benefícios (MEIRA; MEIRA, 2007).

A plataforma se inspira em noções emergentes de desenvolvimento sustentável que demandam uma visão holística e sistêmica para a avaliação de fenômenos: “[...] a consideração do turismo como um todo – para estudá-lo sistematicamente, para lograr uma compreensão de suas estruturas e funções subjacentes – contribuiria para formar um conhecimento sobre o turismo” (JAFARI, 1994, p. 16). Com isso, a escolha do modelo mais adequado para o desenvolvimento turístico em um determinado destino deveria se basear na análise científica das características deste destino, bem como planejamento e gestão apropriados (WEAVER, 2006).

No início da década de 1990, o termo turismo sustentável começa a circular nos meios acadêmico e dos profissionais do setor, e é utilizado para se referir a cenários desejáveis e comprovados cientificamente, que incluam formas mais variadas do turismo, tanto o de pequena, quanto o de grande escala (WEAVER, 2006).

Bramwell e Lane (1993), em seu artigo de lançamento da revista *Journal of Sustainable Tourism*, atribuem a origem do termo turismo sustentável à obra de Dasmann, Milton e Freeman “Princípios Ecológicos para Desenvolvimento Econômico” (*Ecological Principles for Economic Development*), publicada em 1973 e organizada pela União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (IUCN)¹.

As ideias expressas na obra ganham força em 1980 com a publicação da Estratégia Mundial de Conservação (*World Conservation Strategy*) (INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION AND NATURAL RESOURCES (IUCN), 1980) que, por sua vez, influencia o relatório “Nosso Futuro Comum” (*Our Common Future*), conhecido como Relatório Brundtland e elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU em 1987 (RITCHIE; CROUCH, 2003; WEAVER, 2006).

O Relatório Brundtland é considerado um marco na visão crítica do desenvolvimento global e é responsável pela popularização do conceito de desenvolvimento sustentável que define como “desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de

¹ Organização civil dedicada à conservação da natureza. Reúne governos nacionais, agências governamentais, organizações não governamentais (ONGs) e membros individuais. Foi fundada em 1948 com sede em Gland, Suíça.

suprir suas próprias necessidades” (*WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT*, 1987, p. 43).

Entretanto, o Relatório Brundtland não menciona o turismo diretamente. A sua importância, porém, contribui para o início de discussões sobre o conceito do turismo sustentável em conferências internacionais. A primeira declaração da OMT a mencionar o conceito de desenvolvimento sustentável é a Declaração de Haia, elaborada na Conferência Interparlamentar sobre Turismo em 1989 na cidade de Haia, Países Baixos. O documento urge os governos, profissionais, associações e organizações do setor de turismo a “promover o planejamento integrado do desenvolvimento do turismo com base no conceito de desenvolvimento sustentável” (*WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 1989, p. 3).

A década de 1980 é marcada pelo reconhecimento e implementação de políticas de preservação do meio ambiente e recursos naturais. Destinos turísticos começam a realizar programas ambientais relacionados ao turismo, o ecoturismo² ganha força (EDGELL, 2020).

Em 1990, a aplicação dos princípios do desenvolvimento sustentável ao turismo é abordada durante a conferência *Globe '90* em Vancouver, Canadá, quando se elabora uma lista de sugestões sobre o desenvolvimento turístico para governos (Anexo 1).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Eco-92), realizada na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, em 1992, no seu documento estratégico Agenda 21, apela à necessidade do desenvolvimento de um turismo “ambientalmente saudável”, “ecológico”, “sustentável” que contribuiria para o manejo de assentamentos humanos, desmatamento, ecossistemas frágeis, zonas costeiras e conscientização da população (Anexo 2). Em termos conceituais, porém, o documento faz referência à Declaração de Haia sobre Turismo da OMT (1989), que se apoia, por sua vez, no Relatório Brundtland.

Desde 1992, a OMT tem promovido abordagens sustentáveis do desenvolvimento do turismo. Em 1993, a Organização lança “Desenvolvimento Turístico Sustentável: Guia para Planejadores Locais” que, ao se basear nos preceitos

² A primeira menção do termo “ecoturismo” é atribuída ao arquiteto mexicano Hector Ceballos-Lascurain que o define como “turismo que envolve viagens para áreas naturais relativamente inalteradas com o objetivo específico de estudar, admirar e apreciar a paisagem, sua flora e fauna selvagem, bem como quaisquer aspectos culturais existentes nessas áreas (EDGELL, 2020, p. 17).

da Agenda 21, tem por objetivo auxiliar os planejadores e responsáveis pela implementação do desenvolvimento sustentável do turismo em suas comunidades. O documento ganha repercussão em vários países (EDGEELL, 2020; WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1993).

Em 1995, em Lanzarote, Espanha, se realiza a Conferência Mundial de Turismo Sustentável, cujo resultado é a Carta de Turismo Sustentável (*Charter for Sustainable Development*) (Anexo 3), baseada nos princípios da Agenda 21 e posteriormente adotada pela Assembleia Geral da ONU. A Carta declara que o desenvolvimento do turismo:

Deve basear-se em critérios de sustentabilidade, o que significa que deve ser ecologicamente suportável a longo prazo, além de economicamente viável e eticamente e socialmente equitativo para as comunidades locais. (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1995, p. 2).

A Carta identifica princípios e objetivos de turismo sustentável, como planejamento integrado, envolvimento dos *stakeholders*, melhoramento das condições de vida da comunidade receptora. O documento também chama atenção para a necessidade de estudos de impacto do turismo nas áreas vulneráveis e degradadas (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1995).

Em 1996, os objetivos da Agenda 21 são trazidos para a prática do turismo pela OMT em parceria com o Conselho Mundial de Viagens e Turismo (*World Travel & Tourism Council – WTTC*) e o Conselho da Terra (*Earth Council*), que lançam “Agenda 21 para a Indústria de Viagens e Turismo” (*Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry*). Este documento contém orientações práticas para governos e empresas turísticas privadas sobre a implementação do turismo sustentável (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1997a), apelando pela promoção de um turismo ambientalmente saudável, culturalmente sensível e capaz de reduzir as discrepâncias entre regiões (Anexo 5).

Ainda no mesmo ano, a Declaração de Bali sobre Turismo (Anexo 4), adotada no fórum internacional “Parlamentos e Autoridades Locais: Formuladores de Políticas de Turismo” na Indonésia, amplia o entendimento sobre o objetivo do desenvolvimento sustentável do turismo que deveria visar:

[...] o bem-estar das comunidades locais, a promoção do entendimento mútuo para alcançar a paz, a conservação da natureza e do meio ambiente e a preservação das tradições, além de diversos valores sociais, culturais e religiosos. (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 1996, p. 4)

A Declaração sobre Turismo Sustentável de Malé, adotada na Conferência Ministerial do Ásia-Pacífico sobre o Turismo e Meio Ambiente em 1997 em Mali, Maldivas, ressalta a necessidade de aperfeiçoamento das medições dos impactos do turismo sobre o meio ambiente, cultura e patrimônio. Também, chama a atenção ao aprimoramento de indicadores de sustentabilidade (*WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 1997b).

A Declaração de Berlim sobre Biodiversidade e Turismo Sustentável (Anexo 6), no âmbito da Conferência Internacional de Ministros de Meio Ambiente sobre Biodiversidade e Turismo, realizada em 1997 em Berlim, Alemanha, continua a discussão sobre o turismo em áreas vulneráveis, ressaltando a necessidade de avaliar seus impactos sobre a biodiversidade. Ademais, a Declaração ressalta que a atividade turística deveria se pautar pela minimização de geração de resíduos sólidos, economia de água e energia, tratamento de águas residuais, incentivo ao uso de transporte público e transporte não motorizado, elaboração e utilização de códigos de conduta pelos empreendimentos turísticos e educação dos profissionais de turismo (*“THE BERLIN DECLARATION”*, 1997).

Como se pode perceber pelo exposto acima, o início das discussões sobre o turismo sustentável é marcado pelo foco em questões ambientais. Com o tempo, porém, a abordagem se amplia, e as questões sociais ganham mais espaço (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

Um exemplo é a reunião da Comissão das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável (CSD), em 1999, que insta os governos a "maximizar o potencial do turismo para erradicar a pobreza, desenvolvendo estratégias apropriadas em cooperação com todos os principais grupos, comunidades indígenas e locais" (*INTERNATIONAL INSTITUTE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT*, 2001, p. 2). Assim surge o termo "turismo pró-pobre" (*pro-poor tourism*), definido como "turismo que gera benefícios líquidos para os pobres" que podem ser de caráter econômico, social, ambiental ou cultural³ (*INTERNATIONAL INSTITUTE FOR ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT*, 2001, p. 2).

³ Os defensores deste termo acreditam que o turismo pode contribuir para a redução da pobreza por não requerer um trabalho de alta qualificação, criar oportunidades no setor informal e se basear em recursos naturais e culturais que muitas populações pobres possuem (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

Mais uma contribuição para a ampliação do debate das questões sociais do turismo sustentável é a formulação do Código Mundial de Ética do Turismo pela OMT em 1999 (Quadro 1). O Código constitui um passo importante rumo à sustentabilidade do turismo por promover a minimização dos impactos ambientais do turismo e, ao mesmo tempo, a maximização dos benefícios da comunidade receptora. Ao contrário dos códigos e cartas de conduta elaborados pela OMT anteriormente, o Código Mundial de Ética do Turismo constitui um mecanismo regulatório e conta com um painel de especialistas para fins de avaliação e discussão. O documento consiste em dez artigos que estabelecem regras para governos, destinos, operadores de turismo, agências de viagens, desenvolvedores, profissionais de turismo e turistas (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

Quadro 1 – Artigos do Código Mundial de Ética do Turismo

1. Contribuição do turismo para a compreensão e o respeito mútuos entre povos e sociedades;
2. Turismo como veículo de realização individual e coletiva;
3. Turismo, fator de desenvolvimento sustentável;
4. Turismo, fator de aproveitamento e enriquecimento do patrimônio cultural da humanidade;
5. Turismo, uma atividade benéfica para países e comunidades receptoras;
6. Obrigações dos *stakeholders* no desenvolvimento do turismo;
7. Direito ao turismo;
8. Liberdade de deslocamento turístico;
9. Direitos dos trabalhadores e dos empresários do setor de turismo;
10. Implementação dos princípios do Código Mundial de Ética do Turismo.

Fonte: (WORLD TOURISM ORGANIZATION, [s.d.])

A década de 1990 também dá início a debates sobre turismo sustentável na academia. Um passo adiante na discussão da sustentabilidade e turismo foi o lançamento da revista *Journal of Sustainable Tourism*⁴ em 1993. Uma das primeiras contribuições acadêmicas ao entendimento dos impactos do turismo e seu rumo à sustentabilidade são “algumas verdades fundamentais sobre o turismo” de McKercher (1993) (Tabela 2). De acordo com o autor, o reconhecimento dessas verdades seria de suma importância para desenvolver políticas de turismo sustentável no futuro (MCKERCHER, 1993; RITCHIE; CROUCH, 2003).

⁴ Revista acadêmica mensal revisada por pares da editora multinacional britânica Routledge. Publica pesquisas teóricas, conceituais e empíricas sobre turismo sustentável.

Tabela 2 - Algumas verdades fundamentais sobre o turismo

Como atividade individual, o turismo consome recursos, gera resíduos e tem necessidades infraestrutura específica;

- Como consumidor de recursos, tem a capacidade de consumir recursos excessivamente;
- O turismo, como uma indústria dependente de recursos, deve competir por recursos escassos para garantir sua sobrevivência;
- O turismo é uma indústria dominada pelo setor privado, com decisões de investimento baseadas predominantemente na maximização do lucro;
- O turismo é uma indústria multifacetada e, como tal, é quase impossível de controlar;
- Turistas são consumidores, não antropólogos;
- Turismo e entretenimento;
- Ao contrário de outras atividades industriais, o turismo gera renda importando clientes, em vez de exportar seu produto.

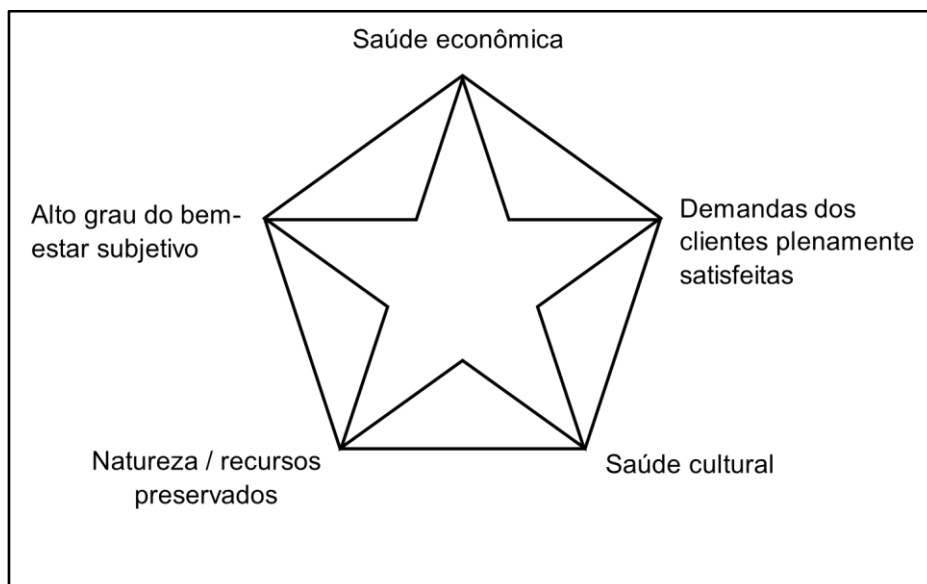
Fonte: McKercher (1993) *apud* Ritchie e Crouch (2003).

A principal divergência conceitual na literatura sobre turismo e sustentabilidade da década de 1990 consiste em delimitar as fronteiras do turismo sustentável. Enquanto alguns autores colocam o turismo no centro da discussão, outros veem no desenvolvimento sustentável a finalidade à qual o turismo deveria aspirar (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

A abordagem centralizada no turismo tem como única a preocupação com a capacidade do turismo de se manter no futuro. Seguindo essa linha de raciocínio, Butler (1993, p. 29) define o turismo sustentável como “turismo capaz de manter a sua viabilidade em uma área por tempo indeterminado”. Lane (1994) defende que o turismo sustentável é um tipo de turismo que protege os recursos de uma área (naturais, culturais, materiais etc.) para seu desenvolvimento futuro. Trata-se de uma definição que nasce dentro do próprio setor do turismo. Com isso, é perfeitamente possível que o turismo, desenvolvido dessa forma, contrarie alguns objetivos do desenvolvimento sustentável tal como este é descrito na literatura desenvolvimentista (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

Um dos exemplos da visão limitada do turismo sustentável é o chamado “pentágono mágico”, um modelo elaborado por Müller em 1994 (Figura 1). De acordo com este modelo, para se alcançar um turismo sustentável, cinco elementos do setor do turismo deveriam estar em equilíbrio.

Figura 1 - Pentágono mágico de Müller



Fonte: adaptado a partir de Müller (1994).

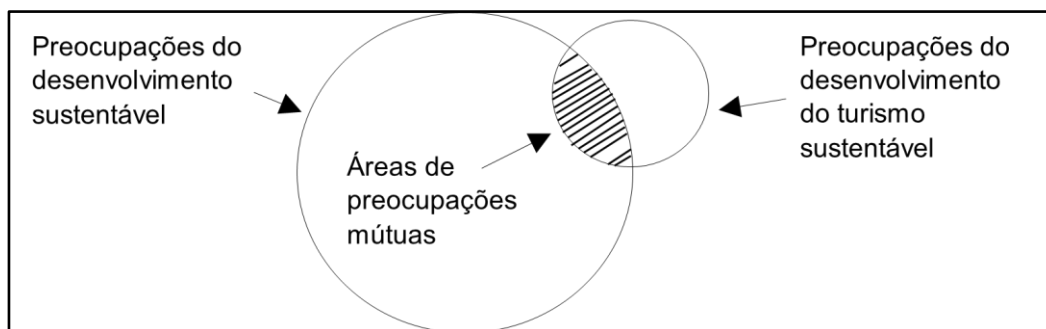
Müller (1994) trata o turismo sustentável como um conceito estacionário que, uma vez identificado, pode ser alcançado e mantido por tempo indeterminado.

Um exemplo de pensamento contrário pode ser encontrado nas obras de Hunter que constituem importante contribuição à discussão da inserção do turismo no desenvolvimento sustentável como um todo na década de 1990. Para o autor, o então paradigma dominante entende por turismo sustentável aquele que deve atender às necessidades da comunidade receptora, satisfazer a demanda dos turistas e proteger os recursos naturais, visando ao equilíbrio de todos esses componentes. Hunter (1997, p. 850) afirma que tal paradigma é

Demasiado simplório ou centrado no turismo, já que falha em fornecer um veículo conceitual para formulação de políticas que conectem explicitamente as preocupações da sustentabilidade do turismo com as do desenvolvimento sustentável em geral.

A Figura 2 ilustra o pensamento crítico de Hunter sobre o então paradigma dominante do turismo sustentável.

Figura 2 – Preocupações do desenvolvimento sustentável versus preocupações do desenvolvimento do turismo sustentável de acordo com Hunter (1997).



Fonte: adaptado a partir de Miller e Twining-Ward (2005).

Para Hunter (1997), o turismo sustentável não é um conceito estritamente definido que busca por algum equilíbrio, mas um paradigma abrangente que possibilite várias vias de desenvolvimento dependendo das circunstâncias. É o que chama de paradigma adaptativo do turismo sustentável, “capaz de lidar com situações muito diferentes e articular diversos objetivos em termos de utilização dos recursos naturais” (HUNTER, 1997, p. 864). Para o autor, tal paradigma pode abarcar as interpretações que se baseiam na sustentabilidade muito fraca, fraca, forte e muito forte. Hunter (1997), então, sugere quatro abordagens do desenvolvimento sustentável do turismo (Tabela 3).

Tabela 3 – Abordagens do desenvolvimento sustentável do turismo de acordo com as interpretações da sustentabilidade

Sustentabilidade muito fraca
Imperativo do turismo
<ul style="list-style-type: none"> · Fortemente focada no fomento do turismo; · Prioriza a satisfação do turista e interesses dos operadores.
Possíveis cenários de utilização
<ul style="list-style-type: none"> · Áreas com forte comprovada relação entre a degradação do meio ambiente e a pobreza; · Áreas em que o turismo representaria uma melhoria real em relação às atividades econômicas degradantes (como mineração descontrolada), contanto que assegure o bem-estar da comunidade local; · Áreas que o turismo preveniria das atividades degradantes.
Sustentabilidade fraca
Turismo orientado ao produto

-
- Atenção primária ao desenvolvimento de novos produtos turísticos;
 - Garantia do crescimento do setor do turismo;
 - Preocupação com questões ambientais e/ou sociais apenas para manter o turismo;
 - Melhoria das áreas turísticas e do produto para impedir que o turismo se espalhe para áreas indesejadas.
-

Possíveis cenários de utilização

- Áreas há muito tempo turísticas;
 - Áreas nas quais o turismo predomina na economia local.
-

Sustentabilidade forte

Turismo orientado ao meio ambiente

- Promoção dos tipos do turismo que dependam dos recursos naturais de alta qualidade e das experiências culturais;
 - O sucesso do turismo depende do grau de conservação dos recursos naturais;
 - Turismo é rigorosamente controlado e limitado à capacidade de carga.
-

Possíveis cenários de utilização

- Áreas nas quais o turismo é relativamente novo ou inexistente;
 - Áreas que procuram um novo nicho e desejem reorientar o turismo para uma trajetória mais ecocêntrica.
-

Sustentabilidade muito forte

Turismo neotênico

- Desenvolvimento do turismo é fortemente desencorajado;
 - Crescimento do turismo é impedido por um bem maior;
 - Minimização de utilização dos recursos renováveis e não renováveis.
-

Possíveis cenários de utilização

- Áreas desprovidas de atividade turística
-

Fonte: adaptado a partir de Hunter (1997).

Assim, Hunter acredita que a adoção de uma visão menos centrada no turismo garante que os objetivos locais de desenvolvimento sustentável do turismo permaneçam dentro dos objetivos mais abrangentes de desenvolvimento sustentável em nível regional e nacional (HUNTER, 1997).

Sharpley (2000) também analisa a inserção do turismo sustentável no campo mais vasto do desenvolvimento sustentável. Para tanto, apresenta um modelo conceitual do desenvolvimento sustentável, elaborado a partir da abordagem de necessidades básicas de Streeten (1977), relatório “Nosso Futuro Comum” (*Our Common Future*) da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU (1987), análise do desenvolvimento do turismo de Pearce (1989) e relatório

“Cuidando do Planeta Terra” (*Caring for Earth*) da União Internacional para a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (1991).

Ao apresentar o modelo, Sharpley (2000) aponta para algumas dissonâncias entre o desenvolvimento sustentável do turismo da época e os princípios e objetivos do desenvolvimento sustentável (Tabela 4).

Tabela 4 – Problemática da inserção do turismo no campo do desenvolvimento sustentável

Desenvolvimento sustentável (DS)		Problemas da inserção do turismo no campo do DS
Princípios fundamentais	Abordagem holística: questões ambientais e de desenvolvimento integradas em um ambiente social global	Estratégias de desenvolvimento de turismo sustentável de pequena escala (locais, regionais ou setoriais); Inexistência de uma filosofia de desenvolvimento que abranja todo o setor do turismo.
	Futuridade: foco na capacidade de longo prazo para a continuidade do ecossistema global	Poucas evidências de potencial contribuição do turismo para o desenvolvimento sustentável a longo prazo.
	Equidade: desenvolvimento justo e equitativo e que oferece oportunidades de acesso e uso de recursos para todos os membros de todas as sociedades, no presente e no futuro	Estrutura do turismo internacional: fluxo e corporações multinacionais dominados pelo Ocidente desenvolvido; Pouco controle dos recursos pelas comunidades locais; Vazamentos de renda para o exterior.
Objetivos do desenvolvimento	Melhoria da qualidade de vida de todas as pessoas: educação, expectativa de vida, oportunidades para atingir potencial	Inequidade espacial do desenvolvimento do turismo.
	Satisfação das necessidades básicas; concentração na natureza do que é fornecido e não na renda	Envolvimento da comunidade local no planejamento turístico em pequena escala, muitas vezes questionável.
	Autoconfiança: liberdade política e tomadas de decisão locais para necessidades locais	Sistema mundial do turismo dominado por grandes e poderosos atores internacionais que restringem oportunidades dos pequenos atores locais.
	Desenvolvimento endógeno	Natureza ilimitada do consumo turístico.
Objetivos da sustentabilidade	Níveis populacionais sustentáveis Esgotamento mínimo de recursos naturais não renováveis	Fragmentação de decisões dentro do setor do turismo: necessidade de

	Uso sustentável de recursos renováveis	adoção de uma política única de uso sustentável de recursos.
	Emissões de poluentes dentro da capacidade assimilativa do meio ambiente	
Requisitos para o desenvolvimento sustentável	Adoção de um novo paradigma social relevante para a vida sustentável	Estrutura política e natureza fragmentada do setor do turismo não permitem surgimento de políticas globais que visem à equidade;
	Sistemas políticos e econômicos internacionais e nacionais dedicados ao desenvolvimento e uso de recursos equitativo	Preocupação dos turistas com questões ambientais e sua “conscientização” em geral pouco visíveis na prática.
	Sistemas tecnológicos que podem buscar continuamente novas soluções para problemas ambientais	
	Aliança global que facilite políticas de desenvolvimento integradas nos níveis local, nacional e internacional	

Fonte: Sharpley (2000)

Sharpley (2000) aponta para a necessidade de uma visão filosófica global de turismo sustentável. Apesar de reconhecer algumas iniciativas de desenvolver um turismo sustentável em nível de destinos ou iniciativas privadas, o autor acredita que sem uma política nacional de desenvolvimento turístico baseada na filosofia da sustentabilidade, fortalecida internacionalmente pelas iniciativas do mesmo porte, será impossível garantir um desenvolvimento do turismo realmente sustentável.

Butler (1993, p. 29) também defende uma visão expandida do turismo dentro do campo do desenvolvimento sustentável e sugere a seguinte definição do turismo sustentável:

[...] turismo que é desenvolvido e mantido em uma área de tal maneira e em tal escala que permanece viável por um período indeterminado e não degrada nem altera o ambiente (humano e físico) em que existe a ponto de impedir um desenvolvimento bem-sucedido e o bem-estar de outras atividades e processos. (BUTLER, 1993, p. 29)

O lugar do turismo dentro de um contexto social e econômico mais amplo é igualmente reconhecido por Godfrey (1998, p. 214) que caracteriza o turismo sustentável como “uma função interdependente do processo de desenvolvimento socioeconômico mais amplo e permanente”.

A escala espacial do desenvolvimento sustentável do turismo se torna outro ponto de divergências. A discussão a respeito da possibilidade de desenvolver um turismo sustentável a nível local divide a academia. Wheeler (1994) e Sharpley (2000) acreditam na impossibilidade de promoção de turismo sustentável em uma

determinada área, já que isso implicaria em “exportação” da insustentabilidade para outras regiões.

Wall (1997, p. 46) discorda dessa visão, argumentando que “seria muito difícil elaborar princípios úteis para o desenvolvimento do turismo que fossem verdadeiros para todos os lugares e todos os tempos”. Com isso, cresce na literatura o apoio à abordagem de um turismo sustentável desenvolvido a partir da perspectiva local. Stankey (1999) acusa aqueles que clamam por uma sustentabilidade global do turismo de excessiva simplificação e busca por universalidade, uma “receita de bolo” para todos os destinos, enquanto, na realidade, soluções e respostas universalizadas não serviriam a todos os lugares. Hunter (1997) e Laws (1998) afirmam que cada destino deveria identificar seus próprios fatores capazes de promover mudanças e elaborar políticas únicas, aplicáveis somente àquele lugar. Esta linha do raciocínio defende que o turismo sustentável se baseia na determinação de cada destino turístico sobre fatores que mais contribuiriam para uma vida melhor (MILLER; TWINING-WARD, 2005).

A década de 1990 é também marcada pelo entendimento do turismo como um fenômeno complexo (HEIN, 1997; REED, 1999; WALKER, *et al.*, 1999). Ao contrário do então paradigma dominante da pesquisa em turismo, que o definia como uma atividade estável, ordenada, previsível e sujeita a mudanças lineares, o turismo passou a ser visto como um sistema complexo e incontrolável que se comporta de forma não linear (MCKERCHER, 1999). Russell e Faulkner (1999) argumentam que o turismo é mais do que suas manifestações evidentes e partes constituintes e, portanto, não deveria ser desconectado do contexto mais amplo em que acontece.

Reed (1999) chama a atenção para a complexidade dos componentes ambiental e social do turismo, o que levaria à necessidade de reconhecimento de que se lida com incertezas, conflitos e mudanças. Walker (1999, p. 60) acredita que a visão do turismo como um sistema complexo é um pré-requisito para um turismo sustentável:

se enxergarmos o turismo como um sistema complexo, parece mais provável que uma ampla gama de atividades e fatores tem de ser gerenciada simultaneamente para que o turismo regional seja bem-sucedido e sustentável a longo prazo. (REED, 1999)

Com isso, chega-se à percepção do turismo sustentável não como uma meta estática, podendo ser alcançada em um determinado período de tempo, mas antes,

um processo ou uma jornada, marcada por mudanças, rumo ao futuro mais desejável (NATIONAL RESEARCH COUNCIL, 1999).

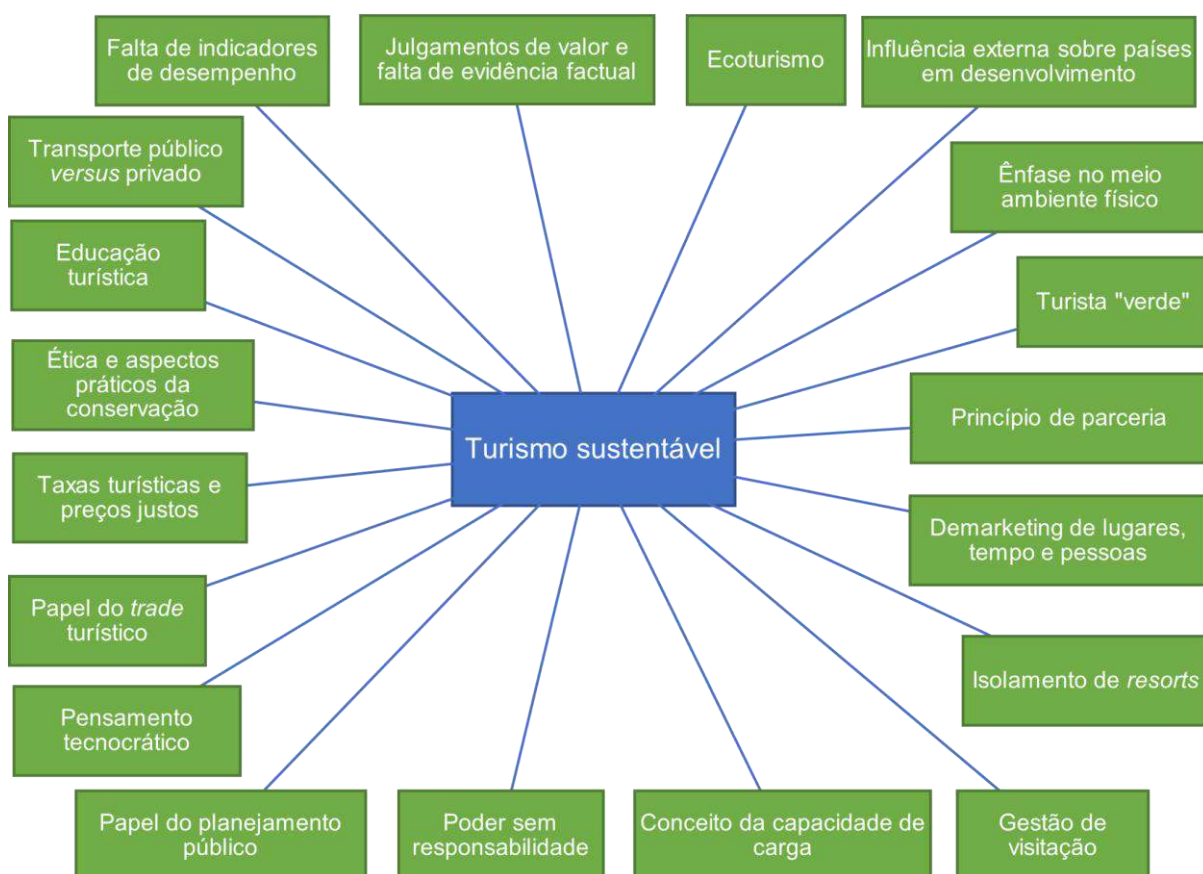
O debate da sustentabilidade turística é igualmente influenciado pela teoria dos *stakeholders*⁵, formulada na década de 1980 pelo norte-americano Robert Freeman. Bramwell e Sharman (1999) apontam para a capacidade da teoria de evitar conflitos e promover uma visão mais abrangente dos efeitos do turismo. Greiner e Walker (1999) ressaltam que a participação das partes interessadas permite uma maior apropriação dos problemas e, conseqüentemente, soluções. Por fim, Marien e Pizam (1997, p. 165) assim defendem o envolvimento da comunidade no planejamento para um turismo sustentável:

A implementação do turismo sustentável não pode ser bem-sucedida sem o suporte e o envolvimento direto daqueles que são por ele afetados. Por isso, avaliar a sensibilidade da comunidade ao desenvolvimento do turismo constitui o primeiro passo no planejamento do desenvolvimento sustentável do turismo.

Para um melhor entendimento do debate sobre a inserção do turismo no campo do desenvolvimento sustentável no final da década de 1990, Swarbrooke (1999) apresenta o sumário de questões mais marcantes (Figura 3).

⁵ Freeman (19984) define *stakeholder* como “qualquer grupo ou indivíduo que pode afetar ou é afetado pela realização dos objetivos da empresa” (FREEMAN, 1984, p. 46). Em português a tradução comum de *stakeholders* é “partes interessadas”.

Figura 3 – A inserção do turismo no campo do desenvolvimento sustentável



Fonte: Swarbrooke (1999).

Vários autores têm discutido o problema do *overtourism*, ou turismo em excesso no contexto da capacidade de carga dos destinos turísticos (ALEXIS, 2017; DODDS; BUTLER, 2019; MILANO; CHEER; NOVELLI, 2019). A OMT define o *overtourism* como “o impacto do turismo em um destino, ou em algumas áreas dele, que influencia excessivamente a qualidade de vida percebida dos cidadãos e/ou a qualidade das experiências dos visitantes de maneira negativa” (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2018).

Apesar de não se tratar de um problema novo, o *overtourism* tem chamado atenção da academia e das organizações principalmente desde 2017, quando o termo ganha novas definições e alimenta debates. Em 2019, a OMT lança o relatório

*'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions.*⁶

Nos últimos anos, o descontentamento dos moradores locais com o turismo tem crescido em vários destinos populares do mundo. Machu Picchu (Peru), Veneza (Itália), Barcelona (Espanha), Monte Everest (Nepal) são exemplos dos destinos que têm procurado soluções para o problema do *overtourism* (EDGEELL, 2020). Goodwin (2017, p. 1) assim discorre sobre este fenômeno:

Nos últimos dois anos, houve uma mudança radical na percepção dos moradores locais sobre o turismo; muitos destinos chegaram ao ponto crítico, e o turismo de massa se tornou uma questão política local, às vezes ganhando repercussão nas ruas... Em alguns lugares houve manifestações, algumas pouco ameaçadoras, outras com casos de violência. (GOODWIN, 2017)

Enquanto a literatura do turismo propõe soluções relativamente brandas para o *overtourism*, tais como criação de produtos turísticos alternativos para dispersar os turistas no tempo e espaço (PEETERS *et al.*, 2018; WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2018), aumento da capacidade de carga do destino (KOENS *et al.*, 2018) e introdução de taxas turísticas (PEETERS *et al.*, 2018), abordagens mais radicais têm sido discutidas. Para alguns estudiosos, o problema do *overtourism* decorre do atual modelo do desenvolvimento do turismo e, portanto, só poderia ser erradicado com a mudança deste modelo. Nesse contexto, o decréscimo do turismo é defendido como uma estratégia para o alcance da inclusão e igualdade (CHEER; MILANO; NOVELLI, 2019; CHEUNG; LI, 2019; HIGGINS-DESBIOLLES *et al.*, 2019). Novas formas de engajamento dos moradores no desenvolvimento do destino e novas formas de governança turística são propostas (HIGGINS-DESBIOLLES *et al.*, 2019; NOVY; COLOMB, 2019).

A relação do turismo e das mudanças climáticas tem sido discutida na literatura nos últimos anos. O turismo contribui para as mudanças climáticas principalmente por meio da emissão de gases de efeito estufa, provenientes do transporte e dos meios de hospedagem (EDGEELL, 2020). As projeções da OMT sobre as emissões de carbono atribuídas ao turismo mundial indicam para a dificuldade de lidar com mudanças climáticas e, ao mesmo tempo, garantir um crescimento sustentável do

⁶ Estratégia Mundial de Conservação (*World Conservation Strategy*) – primeiro documento internacional sobre conservação de recursos naturais resultante do trabalho conjunto da IUCN, do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (UNEP) e do Fundo Mundial para a Natureza (WWF).

turismo (REDDY, 2012). Grimm (2010), ao adaptar os dados da OMT, aponta para as seguintes implicações das mudanças climáticas para destinos turísticos (Tabela 5):

Tabela 5 – Principais implicações das mudanças climáticas para destinos turísticos.

Impactos	Implicações para destinos turísticos
Aumento de temperaturas	Alterações na sazonalidade, estresse térmico para turistas e moradores, aumento de custos de refrigeração, transmissão de doenças infecciosas
Aumento de temperatura da água do mar	Intensificação de branqueamento dos corais e danos aos recursos marinhos. Degradação estética dos destinos de mergulho, impacto negativo nas atividades de turismo náutico (mergulho, em particular).
Aumento do nível do mar	Erosão costeira, perda de área de praia, aumento de custos de proteção, defesa civil e manutenção da orla
Redução de precipitações e aumento da evaporação	Secas, escassez de água, concorrência referente à água entre o turismo e outros setores, desertificação
Diminuição da camada de neve, encolhimento das geleiras	Ausência de neve nos destinos de inverno, aumento de custos para manutenção da neve, temporadas de esportes de inverno mais curtas, piora da estética da paisagem
Aumento da frequência e intensidade de tempestades extremas	Risco para equipamentos turísticos, aumento dos custos de seguros, instabilidade financeira do trade turístico, aumento de gastos públicos com a retomada
Aumento da frequência e intensidade das chuvas	Inundações, danos ao patrimônio histórico-cultural e à infraestrutura turística, alterações na sazonalidade

Fonte: Grimm, 2010.

Em 2003, a OMT promoveu, em Djerba, Tunísia, a Primeira Conferência Internacional sobre Mudanças Climáticas e Turismo, reunindo gestores públicos do turismo, organizações, trade turístico e acadêmicos de 45 países (*WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 2003a). A Declaração de Djerba, resultante da conferência, ressaltou a necessidade de aprofundamento de pesquisas sobre implicações recíprocas do turismo e mudanças climáticas, elaboração de planos de ação em caso de efeitos negativos das mudanças climáticas sobre as atividades turísticas nos destinos, estímulo ao uso de fontes de energia renováveis e tecnologias mais limpas pelo setor do turismo (*WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 2003b).

Em 2007, realizou-se a Segunda Conferência Internacional sobre Mudanças Climáticas e Turismo em Davos, Suíça, onde foi reconhecida a necessidade de uma estratégia de longo prazo para a redução da emissão de gases de efeito estufa pelo

turismo. Um extenso relatório técnico sobre a inter-relação entre o turismo e as mudanças climáticas foi elaborado conjuntamente pela OMT, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) e Organização Meteorológica Mundial (OMM) (*WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2007*).

Os pesquisadores da linha de turismo e mudanças climáticas têm se dedicado a estudar, principalmente, a mitigação dos impactos provenientes da aviação (GOSSLING; UPHAM, 2012; SGOURIDIS; BONNEFOY; HANSMAN, 2011), as políticas de turismo relacionadas às mudanças climáticas (GÖSSLING *et al.*, 2010; PENTELOW; SCOTT, 2011) e o comportamento dos turistas (DILLIMONO; DICKINSON, 2015; LASSEN, 2010).

Entre possíveis caminhos de diminuição das emissões de carbono provenientes do turismo, Dickinson (2010) aponta para necessidade de significativas mudanças modais no transporte turístico, além de preferência por destinos próximos à residência dos turistas. Por outro lado, Sharpley (2020) acredita que somente o decréscimo sustentável do turismo seria capaz de verdadeiramente diminuir o impacto do setor sobre o clima. Para o autor, o caminho seria a redução de viagens aéreas – aquelas que mais contribuem para o aquecimento global – além de serem acessíveis a uma minoria absoluta e privilegiada da população mundial (HIGHAM; FONT, 2020; SHARPLEY 2020).

Neste subcapítulo, foi realizada uma análise sobre a trajetória histórica das concepções de turismo, culminando na crescente importância do paradigma da sustentabilidade. O quadro teórico desenvolvido por Jafari (1994), que delimita as quatro plataformas de pensamento turístico — a de defesa, a de advertência, a de adaptação e a baseada em conhecimento —, demonstrou como o entendimento e as práticas associadas ao turismo se transformaram consideravelmente ao longo do tempo, refletindo mudanças nos valores socioculturais e nas pressões ambientais percebidas.

Inicialmente dominada pela plataforma de defesa, o turismo foi visto como um motor de crescimento econômico inquestionável. Porém, à medida que os impactos negativos do turismo de massa começaram a se tornar inegáveis, emergiu a plataforma de advertência, enfatizando os desafios sociais, culturais e ambientais que o modelo convencional de turismo frequentemente negligencia. Esta segunda fase do pensamento propôs uma visão crítica, chamando atenção para a necessidade de reavaliar as práticas existentes.

A resposta a essas críticas levou à formação da plataforma de adaptação e, mais tarde, à plataforma baseada em conhecimento. A primeira reconhece a necessidade de um turismo que seja ecologicamente sensível, socialmente justo e culturalmente consciente, propondo modelos alternativos que enfatizem a pequena escala e a integração com as comunidades locais. Complementando, a plataforma baseada em conhecimento traz uma abordagem sistêmica e holística, sugerindo que uma compreensão mais rigorosa e científica dos impactos do turismo pode levar ao desenvolvimento de práticas mais sustentáveis e adaptadas aos contextos específicos de cada destino.

O caminho rumo ao turismo sustentável não é linear nem isento de desafios. As discussões contemporâneas no campo mostram que se faz necessário um equilíbrio entre as necessidades econômicas do turismo e a preservação dos sistemas ecológicos e culturais que o sustentam. Além disso, é imperativo que as políticas de turismo sejam criadas em conjunto com as comunidades locais e que se baseiem em dados científicos sólidos, de modo a garantir um desenvolvimento turístico que seja tanto viável a longo prazo quanto integrador e benéfico para todos os envolvidos.

Portanto, o desenvolvimento do turismo sustentável requer uma reavaliação contínua das práticas correntes e uma disposição para adaptar-se e responder aos conhecimentos emergentes sobre os impactos ambientais, econômicos e sociais do turismo. Essa abordagem dinâmica e adaptativa é crucial para transcender os antigos paradigmas e mover-se em direção a um modelo de turismo que verdadeiramente respeita e valoriza tanto as pessoas quanto os lugares que define como destinos.

1.2 Indicadores de sustentabilidade do turismo

A evolução do debate sobre turismo e sustentabilidade, tanto no meio institucional, quanto acadêmico, tem sido marcada por um esforço de medição da sustentabilidade em nível local, regional e nacional por meio de indicadores.

A seguir, vejamos algumas propostas institucionais. Em 2004, a OMT elabora o guia “Indicadores de Desenvolvimento Sustentável para Destinos Turísticos” (*Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook*) (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2004). O documento adota uma visão multinível, ao considerar os desafios tanto do nível empresarial, quanto do nível regional e nacional. São abordadas 13 questões da sustentabilidade do turismo (Tabela 6). Trata-se de uma tentativa de medição de sustentabilidade do turismo por meio de indicadores sugeridos, com respectivas metodologias de medição, com ressalva de que cabe a cada destino definir seus próprios indicadores por meio de processos decisórios participativos.

Tabela 6 – Questões da sustentabilidade do turismo passíveis de avaliação por indicadores de acordo com a OMT (2004)

N.	Questão principal	Subquestão
1.	Bem-estar das comunidades receptoras	1.1. satisfação dos moradores locais com o turismo; 1.2. efeitos do turismo sobre comunidades locais; 1.3. acesso dos moradores locais aos locais-chave; 1.4. igualdade de gênero; 1.5. turismo sexual.
2.	Manutenção de recursos culturais	2.1 conservação do patrimônio construído.
3.	Participação comunitária no turismo	3.1 envolvimento e conscientização da comunidade.
4.	Satisfação dos turistas	4.1 sustentação da satisfação turística; 4.1 acessibilidade.
5.	Saúde e segurança	5.1 mortes e enfermidades dos turistas; 5.1 acidentes que envolvem turistas; 5.1 saúde e segurança da comunidade receptora; 5.1 epidemias e transmissão internacional de enfermidades; 5.1 segurança turística; 5.1 segurança pública local.

6.	Benefícios econômicos do turismo	6.1 sazonalidade turística; 6.1 vazamento de renda; 6.1 emprego; 6.1 contribuição do turismo para a conservação ambiental; 6.1 benefícios econômicos para a comunidade e para o destino; 6.1 turismo e redução da pobreza; 6.1 competitividade das empresas de turismo.
7.	Proteção de recursos naturais	7.1 proteção de ecossistemas em situação crítica; 7.1 qualidade da água marinha.
8.	Gestão de recursos naturais escassos	8.1 gestão energética; 8.1 turismo e mudanças climáticas; 8.1 disponibilidade e conservação da água; 8.1 qualidade da água potável.
9.	Atenuação dos impactos ambientais da atividade turística	9.1 tratamento de esgoto; 9.1 gestão de resíduos sólidos; 9.1 poluição atmosférica; 9.1 controle de níveis de barulho; 9.1 gestão de impactos visuais das instalações e infraestrutura turística.
10.	Controle da atividade turística	10.1 controle da intensidade de uso; 10.1 gestão de eventos.
11.	Planejamento e controle no destino	11.1 integração do turismo no planejamento local / regional; 11.1 avaliação do ambiente de planejamento e políticas para o turismo sustentável; 11.1 controle do desenvolvimento; 11.1 transporte turístico; 11.1 transporte aéreo.
12.	Criação de produtos e serviços	12.1 criação de circuitos e rotas; 12.1 variedade de experiências; 12.1 marketing para turismo sustentável; 12.1 proteção da imagem do destino.
13.	Sustentabilidade das operações e serviços turísticos	13.1 políticas e práticas de sustentabilidade e gestão ambiental nas empresas de turismo.

Fonte: World Tourism Organization (2004)

Em 2016, a Comissão Europeia desenvolve o Sistema Europeu de Indicadores de Turismo (*European Tourism Indicators System – ETIS*) com o objetivo de medir o desempenho dos destinos turísticos em relação à sustentabilidade (Tabela 7). Os indicadores foram desenvolvidos após dois anos de testes em mais de 100 destinos turísticos europeus e possuem uma abordagem *multi-stakeholder*. O sistema desenvolvido pela Comissão Europeia possibilita o *benchmarking* e a comparação ao longo do tempo. Assim como a OMT (2004), a Comissão Europeia alerta para a

necessidade de elaboração de indicadores próprios por cada destino (*EUROPEAN UNION*, 2016).

Tabela 7 – Critérios de sustentabilidade para destinos turísticos de acordo com o Sistema Europeu de Indicadores de Turismo (2016)

n.	Seção	Critérios
1.	Gestão do destino	1. políticas públicas de turismo sustentável; 1. satisfação turística.
2.	Contribuição para a economia	2.1. fluxo turístico no destino; 2.2. desempenho dos empreendimentos turísticos; 2.3. quantidade e qualidade do emprego; 2.4. cadeia produtiva do turismo.
3.	Impactos socioculturais	3.1. impacto comunitário/social; 3.2. saúde e segurança; 3.3. igualdade de gênero; 3.4. inclusão e acessibilidade; 3.5. proteção e melhoria do patrimônio cultural, identidade e atrativos locais 3.6. comunidade; 3.7. percepção dos turistas; 3.8. governança turística; 3.9. acessibilidade; 3.10. trabalho decente.
4.	Impactos ambientais	3.11. redução do impacto do transporte; 3.12. mudanças climáticas; 3.13. gestão de resíduos sólidos; 3.14. tratamento de esgoto; 3.15. gestão hídrica; 3.16. uso de energia; 3.17. proteção da paisagem e da biodiversidade.

Fonte: European Union (2016).

Em 2017, por ocasião do Ano Internacional do Turismo Sustentável, a OMT, em cooperação com a Divisão Estatística da ONU, lança o programa “Medição da Sustentabilidade do Turismo” (*Measuring the Sustainability of Tourism – MST*) com o propósito de providenciar um quadro internacional comum de indicadores para a medição dos impactos e contribuições do turismo para a economia, sociedade e meio ambiente. O quadro, que atualmente está em fase de desenvolvimento, considerará os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030. O quadro preliminar apresentado pela OMT segue na Tabela 8.

Tabela 8 – Medição dos impactos sociais, ambientais e econômicos do turismo em nível nacional e subnacional de acordo com a OMT (2017).

N.	Dimensão	
1.	Econômica	1. valor agregado do setor de turismo; 1. PIB turístico; 1. estabelecimentos turísticos; 1. despesas turísticas; 1. infraestrutura turística; 1. emprego em turismo; 1. perfil demográfico dos estabelecimentos turísticos; 1. investimento e infraestrutura.
2.	Ambiental	2.5. uso da água pelo setor de turismo; 2.6. uso de energia pelo setor de turismo; 2.7. emissões de gases de efeito estufa pelo setor de turismo; 2.8. resíduos sólidos gerados pelo setor de turismo; 2.9. uso da terra (incluindo áreas marinhas); 2.10. situação dos ecossistemas e serviços nas áreas relacionadas ao turismo; 2.11. vida selvagem em áreas protegidas / parques; 2.12. empregos verdes.
3.	Social	3.18. cultura e patrimônio; 3.19. saúde pública; 3.20. educação; 3.21. comunidade; 3.22. percepção dos turistas; 3.23. governança turística; 3.24. acessibilidade; 3.25. trabalho decente.

Fonte: World Tourism Organization (2017).

Em 2019, o Conselho Global de Turismo Sustentável (*Global Sustainable Tourism Council – GSTC*) apresenta critérios de sustentabilidade para destinos turísticos com base nos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030. Os critérios são agrupados em quatro temas, ou seções, principais: gestão sustentável, sustentabilidade socioeconômica, sustentabilidade cultural e sustentabilidade ambiental (Anexo 7).

Um dos objetivos principais do documento é servir de base para a certificação de sustentabilidade do destino turístico. Ademais, GSTC se propõe a auxiliar os governos nacionais, locais e setor privado a desenvolverem requisitos próprios de turismo sustentável, treinamentos e programas de capacitação. Ao contrário do guia da OMT (2004) que ressalta a necessidade de elaboração de indicadores individuais por cada destino, GSTC apresenta seus critérios de sustentabilidade como aplicáveis

a destinos turísticos de diferentes tipos (urbanos, litorâneos, rurais etc.) e tamanhos (de grandes cidades e regiões a parques nacionais, *clusters* e comunidades locais).

A seguir vejamos algumas propostas acadêmicas de indicadores de sustentabilidade do turismo. Agyeiwaah, McKercher e Suntikul (2017) realizam uma análise de 27 estudos sobre as dimensões da sustentabilidade turística e indicadores de turismo sustentável publicados entre os anos de 2000 e 2015. Como resultado, desenvolvem uma lista de dimensões da sustentabilidade turística, indicadores-chave e medições associadas mais comumente encontrados nas publicações acadêmicas do período. Trata-se de quatro dimensões (econômica, social, ambiental e cultural), seis indicadores-chave e 18 medições. Eles cobrem aspectos tais como emprego e viabilidade de negócios no setor de turismo, qualidade de vida dos moradores locais, impacto do turismo sobre o meio ambiente e preservação da autenticidade cultural do destino turístico (Tabela 9).

Tabela 9 – Dimensões da sustentabilidade turística, indicadores-chave e medições associadas de acordo com Agyeiwaah, McKercher e Suntikul (2017)

Dimensão	Indicadores-chave	Possíveis medições
Econômica	Emprego	Número, tipo e duração de empregos Igualdade de gênero
	Viabilidade de negócios	Custos Chegadas Lucratividade Satisfação
Social	Qualidade de vida	Empoderamento dos moradores Congestionamento e superlotação Atitudes comunitárias em relação ao turismo Acesso a instalações Alterações nas taxas de criminalidade
Ambiental	Qualidade de gestão de água	Volume e alterações no volume Tratamento de água
	Gestão de resíduos sólidos	Reciclagem
	Conservação de energia	Redução no uso de energia
Cultural	Preservação da autenticidade de comunidades locais	Preservação da cultura e tradições locais Manutenção de locais culturais Representação autêntica de culturas locais

Fonte: AGYEIWAAH; MCKERCHER; SUNTIKUL (2017).

Blancas, Lozano-Oyola, González *et al.* (2016) propõem um indicador composto vetorial de turismo sustentável que permite avaliar se há regressão ou aumento da sustentabilidade do destino turístico ao longo do tempo.

Os autores aplicam a metodologia efetuando uma análise comparativa de sustentabilidade turística de 29 países europeus. As dimensões da sustentabilidade sugeridas são social, econômica e ambiental, subdivididas em aspectos básicos, questões e, por fim, indicadores. No total, são propostos 85 indicadores.

Na dimensão social, a maior atenção é dedicada aos impactos do turismo sobre o bem-estar da população local. Além dos impactos diretos, como nível de dependência econômica da comunidade local do turismo, sugere-se analisar a estrutura demográfica da população e capacidade de serviços no destino. Também se leva em consideração a segurança (pública e de mobilidade) e a preservação do patrimônio cultural.

Na dimensão econômica, o foco são os benefícios econômicos do turismo para o destino. Emprego no setor de turismo é o segundo maior aspecto. A dimensão econômica também abarca a sazonalidade, satisfação dos turistas, variedade da oferta turística local, competitividade do destino e, novamente, o transporte.

A dimensão ambiental é a menos extensa das três e seus pontos centrais são a gestão de energia, de água, de resíduos sólidos e a poluição atmosférica. Os indicadores propostos por autores estão apresentados na Tabela 10.

Tabela 10 – Indicadores de turismo sustentável para as dimensões social, econômica e ambiental de acordo com Blancas, Lozano-Oyola, González *et al.* (2016)

Dimensão social		
Aspectos básicos	Questões de sustentabilidade	Indicador
Efeitos socioculturais do turismo na comunidade receptora	Capacidade de serviços de saúde	Número de leitos hospitalares por habitante
		Número de profissionais de saúde trabalhando nos hospitais por habitante
	Capacidade de serviços de transporte	Número de veículos de transporte de passageiros por 1000 habitantes
		Número de empresas relacionadas a ferrovias, táxi e outro transporte terrestre regular de passageiros, aluguel de automóveis e transporte aéreo de passageiros por 1000 habitantes
Segurança no destino	Nível de criminalidade	Número de crimes registrados pela polícia no destino por 1000 habitantes
	Investimento na segurança pública	Despesas das administrações públicas por ordem pública e segurança (porcentagem do PIB)
	Prestação de serviços locais de segurança pública	Número de policiais por 1000 habitantes
	Segurança da mobilidade da demanda	Percentual de acidentes aéreos e ferroviários em relação ao total de deslocamentos de trens e voos comerciais de passageiros
Número de mortos em acidentes de viação por 1000 pessoas (incluindo comunidade receptora e visitantes)		
Preservação do patrimônio cultural	Designações reconhecidas como estruturas, monumentos e locais históricos	Número de propriedades culturais inscritas na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO e número de práticas e expressões culturais inscritas na Lista do Patrimônio Mundial Imaterial da UNESCO
	Esforço das instituições, aumentando a proteção do patrimônio	Número de propriedades culturais incluídas na lista provisória a serem consideradas para uma indicação para inscrição na lista do patrimônio mundial da UNESCO
Efeitos sobre a estrutura da população nativa	Aumento da população jovem	Percentagem dos jovens (até 20 anos de idade)
	Envelhecimento da população	Percentagem dos idosos inativos (acima dos 65 anos)
	Densidade populacional	Número de indivíduos por unidade de área de destino
	Manutenção de níveis populacionais	Variação do nível populacional
		Taxa de migração líquida negativa
	Taxa negativa de aumento natural	

Capacidade de carga social do destino	Imposição de cultura estrangeira (pressão sobre a cultura local)	Porcentagem da população estrangeira que reside no destino
	Capacidade de carga social	Proporção de turistas por população receptora
Efeitos no nível de bem-estar da população local	Efeitos nas condições de vida que afetam a longevidade da população	Expectativa de vida no nascimento, em média
	Efeitos na redução da exclusão social e marginalização de grupos desfavorecidos	Porcentagem da população em risco de pobreza ou exclusão social após transferências sociais
	Efeitos na distribuição desigual de renda entre a população	Coefficiente de Gini de renda disponível equalizada
	Níveis educacionais da população residente (população receptora aproveitando o intercâmbio cultural)	Percentual da população matriculada no ensino não obrigatório
	Efeitos nos níveis de dependência da comunidade residente	Índice de dependência demográfica geral
	Efeitos no acesso à moradia	Impostos sobre terras, edifícios e outras estruturas (porcentagem do PIB)
	Integração e redução das desigualdades de gênero	
Proporção da porcentagem de mulheres empregadas no setor de turismo e a porcentagem em outras atividades		
Percentual de mulheres empregadas no setor de turismo com baixos salários		
Proporção da porcentagem de mulheres empregadas no setor de turismo com baixos salários e a porcentagem em outras atividades		

Dimensão econômica

Benefícios econômicos do turismo para a comunidade e destino	Volume da demanda turística	Número total de chegadas
	Duração de permanência	Duração média de permanência
	Receita turística	Gastos de turistas
	Emprego gerado pelo setor de serviços	Percentual de empregados em serviços em relação ao emprego total
	Qualidade do emprego no setor de serviços	Percentual de empregados em horário integral no setor de serviços
	Influência da atividade turística no desemprego	Taxa de desemprego trimestral na alta temporada em relação ao taxa de desemprego registrada na baixa temporada
	Tecnologias da informação no sistema econômico	Despesas com tecnologia da informação (porcentagem em relação ao PIB)
	Comunicações online	Porcentagem de empresas de turismo com acesso à Internet
	Renda disponível por habitante	Renda nacional líquida disponível por habitante
	Contribuição do turismo para o PIB	Percentual do PIB atribuível às atividades de hotéis e restaurantes

Satisfação turística	Medição do impacto dos níveis de satisfação no setor e no destino	Média de classificação obtida pelos destinos do país, inclusive no ranking internacional da National Geographic Traveller
	Avaliação dos preços dos serviços turísticos	Relação para o índice de preços harmonizado dos serviços turísticos e o índice de preços harmonizado (todos os produtos)
Controle do desenvolvimento	Planejamento do uso da terra, inclusive para o turismo	Porcentagem da área dedicada aos serviços e às residências
Ofertas turísticas – oferecendo variedade de experiências para turistas	Oferta de hospedagem turística oficial	Vagas nos meios de hospedagem oficiais por habitante
	Qualidade da oferta de hospedagem turística oficial	Porcentagem de vagas de alta qualidade nos estabelecimentos oficiais de hospedagem em turismo (hotéis) em relação ao total da oferta oficial de acomodação
	Utilização da hospedagem oficial por demanda	Porcentagem de viagens em que os turistas utilizam hospedagem oficial
	Oferta de serviços de restaurantes	Número de empresas dedicadas a atividades de restauração por 1000 habitantes (restaurantes e serviços de entrega por aplicativo)
	Gama de variedade de experiências turísticas	Número de atrações diferentes em um destino (atividades classificadas como “atrações turísticas” no mundo dos guias de turismo: o Guia Verde Michelin Travel)
Sazonalidade da atividade turística	Sazonalidade da demanda turística	Proporção de turistas em baixa temporada para turistas em alta
	Sazonalidade do emprego em turismo	Proporção de empregos em turismo (restaurantes, hotéis) na alta/baixa temporada
Benefícios econômicos do turismo para comunidade receptora e destino	Volume da demanda turística	Número total de chegadas
	Reforço do turismo na baixa e média temporada	Número de eventos turísticos realizados na média e baixa temporada
Emprego em turismo	Volume de emprego direto em turismo	Número total de indivíduos empregados no setor de turismo (hotéis e restaurantes)
	Contribuição do emprego em turismo para a taxa de emprego total	Porcentagem dos empregados em turismo em relação ao total de empregados
	Qualidade do emprego em turismo (temporário)	Porcentagem de empregados em turismo a tempo integral
	Segurança do trabalho	Incidência de acidentes de trabalho no setor de turismo (hotéis e restaurantes)
	Durabilidade do emprego	Duração média de tempo de serviço dos empregados em turismo (mesmo empregador)
	Pagamento econômico	Renda bruta média anual em empregos de turismo Proporção da renda bruta média anual em empregos de turismo em relação à média de outras atividades econômicas

Transporte relacionado ao turismo	Capacidade dos serviços de transporte de passageiros (rodoviário e ferroviário)	Número de lugares no transporte rodoviário e ferroviário de passageiros (ônibus, ônibus e trólebus) por 1000 habitantes
	Capacidade dos serviços de transporte de passageiros (aéreo)	Volume total da frota de aeronaves para o transporte aéreo de passageiros por 1000 habitantes
	Infraestrutura para o transporte rodoviário e ferroviário de passageiros	Densidade da rede rodoviária e ferroviária (extensão de rede em uso em comparação com a área do destino)
	Infraestrutura para transporte aéreo de passageiros	Número de aeroportos de uso público
	Acesso ao destino via aeroporto	Porcentagem de viagens em que os turistas chegam de avião
	Acesso ao destino por rodovia	Porcentagem de viagens em que os turistas chegam por rodovia
Competitividade do destino	Taxas de ocupação dos meios de hospedagem oficiais	Taxa de ocupação média nos meios de hospedagem oficiais
Dimensão ambiental		
Proteção dos ecossistemas naturais	Proteção de atrações naturais valiosas	Porcentagem da área do destino considerada área natural protegida
Gestão energética	Energia	Consumo de energia final atribuído ao turismo
	Energia renovável	Porcentagem do consumo de energia renovável em relação ao total atribuído ao turismo
	Intensidade energética	Intensidade energética atribuída ao turismo
Gestão de água	Consumo de água	Consumo de água atribuído ao turismo
Gestão de águas residuais	Instalações de tratamento	Número de instalações (usinas) de tratamento de água urbanas por 1000 habitantes
	População conectada a sistemas de tratamento de águas residuais	Porcentagem da população conectada a sistemas de tratamento de águas residuais
Gestão de resíduos sólidos urbanos	Volume de resíduos gerados	Volume de resíduos gerados
	Volume de resíduos tratados	Volume de resíduos tratados
	Volume de resíduos de embalagens recicladas	Volume de resíduos de embalagens recicladas
	Volume de resíduos de embalagens recicladas com relação ao que é recuperado	Volume de resíduos de embalagens recicladas com relação ao que é recuperado
Poluição atmosférica	Poluição sonora	Percentual da população total afetada pelo ruído dos vizinhos ou da rua

	Poluição do ar total	Emissões anuais de poluição do ar (óxidos de enxofre, óxidos de nitrogênio, amônia, compostos orgânicos voláteis não metânicos) por pessoa e dia
	Poluição do ar por CO ₂	Emissões de CO ₂ por habitante
Gestão do impacto visual de instalações e infraestrutura	Impacto da construção	Área construída
	Conservação da paisagem	Área total de paisagem natural
	Impacto da rede rodoviária	Densidade da rede rodoviária
Intensidade do uso turístico	Intensidade do uso turístico	Total de turistas por unidade da área
Gastos da administração pública com a proteção ambiental	Total de gastos anuais da administração pública com a proteção ambiental	Gastos do governo com a proteção ambiental por habitante
Uso de recursos	Uso de recursos	Consumo de produtos de origem local

Fonte: Blancas, Lozano-Oyola, González *et al.* (2016).

Choi e Sirakaya (2006) recorrem ao método Delphi, envolvendo 38 pesquisadores para definir os indicadores de sustentabilidade turística. O estudo sugere as seguintes dimensões da sustentabilidade: ecológica, social, econômica, política, cultural e tecnológica. As dimensões são subdivididas em temas e apresentam 125 indicadores no total.

Esta compilação de indicadores se destaca pelas dimensões política e tecnológica, ausentes em outros dois artigos selecionados. A dimensão política, ademais, é a mais extensa e foca nos mecanismos participativos, planejamento, controle e apoio governamental.

A dimensão social, da mesma forma que no artigo anterior, enfatiza a qualidade de vida dos moradores locais, e é a única, entre as analisadas, a levantar a questão do turismo sexual.

Na dimensão econômica, sugere-se analisar o envolvimento dos moradores locais no setor de turismo por meio de empregos, fornecimentos, propriedade de negócios em comparação com os não residentes no destino. Ademais, propõe-se medir o “novo PIB”, índice de bem-estar econômico sustentável.

A dimensão ecológica foca na perda de recursos locais renováveis e não renováveis, degradação e/ou destruição do meio ambiente, reutilização e/ou reciclagem, bem como a saúde dos moradores locais e dos turistas.

A dimensão cultural expressa a preocupação com a gestão dos locais culturais, autenticidade da cultura e da arquitetura do destino e a educação cultural dos trabalhadores do setor de turismo e dos turistas. A dimensão tecnológica, por fim, inclui uma coleta de dados precisa, adoção de novas tecnologias de baixo impacto e realização de *benchmarking*.

Os indicadores propostos por autores estão na Tabela 11.

Tabela 11 – Indicadores de sustentabilidade para gestão do turismo comunitário de acordo com Choi e Sirakaya (2006)

Dimensão ecológica	
Temas-chave	Indicadores/questões
Perda de recursos renováveis	Índice de qualidade do ar 4,44 1,00 Nível de erosão das áreas naturais 4.22 1.00 Número de dias com boa qualidade do ar 4,13 1,00 Frequência de acidentes ambientais relacionados ao turismo 4,13 0,92 Número de áreas contaminadas

Taxa de destruição / degradação do ecossistema	Nível de proteção (classificação da IUCN, por exemplo, parques, praias, espécies, ecossistemas frágeis) Dados de consumo de água / energia per capita 4,00 1,00 Porcentagem sob designação de proteção ou sob gestão ambiental
Avaliação dos impactos ambientais da atividade turística	Uso contínuo da avaliação de impacto ambiental 4,22 0,83 Contabilidade do ambiente natural e análise do ciclo de vida 4,11 0,83 Número de espécies ameaçadas
Taxas de reutilização / reciclagem	Disponibilidade, tamanho e condição da floresta urbana 4,00 0,92 Crescimento / remoção de árvores 4,00 0,92 Recursos renováveis usados 4,00 0,92 Taxa de reciclagem 3,89 0,75 Utilização da pesca
Saúde da população humana (moradores / visitantes)	Controle formal necessário sobre o desenvolvimento de locais e densidades de uso Tipo e quantidade de treinamento em educação ambiental ministrado a funcionário (guia) Intensidade de uso Descarga per capita de águas residuais 3,89 1,00 Tamanho de grupos nos locais turísticos (capacidade de carga) Descarga per capita de resíduos sólidos
Perda de recursos não renováveis	Nível de perda de vegetação 4,11 1,00 Nível de estresse e perda de espécies ameaçadas 4,00 1,00 Atratividade do local
Dimensão social	
Comunidade receptora / moradores e stakeholders	Satisfação da comunidade receptora em relação ao desenvolvimento do turismo 4,30 0,83 Atitude da comunidade receptora em relação ao desenvolvimento do turismo 4,20 1,00 Continuação das atividades tradicionais dos moradores locais 3,70 0,50 Estresse na relação entre visitantes e moradores Proprietários residentes / não residentes (2 residências / moradores de meio período) Nível de congruência entre os stakeholders 3,50 0,75 Envolvimento de moradores na indústria do turismo
Coesão social	Mudança na coesão social 3,70 0,67 Mudança na estrutura da comunidade Mudança na coesão familiar

Turismo sexual	Turismo sexual 3,60 0,75 Percentual de empregados no turismo sexual 3,60 0,42 Número e taxa de prostituição na indústria local de turismo sexual 3,60 Atitude da comunidade em relação ao turismo sexual
Satisfação do turista	Satisfação / atitude do turista em relação ao desenvolvimento do turismo
Recursos da comunidade	Degradação / erosão de recursos naturais e culturais
Distribuição de recursos / energia	Mudança na estrutura social (por exemplo, mudança de poder e suas implicações socioeconômicas) Porcentagem de emprego gerencial entre moradores locais
Saúde e segurança comunitária	Lixo / poluição (ar, água, etc.) 4,20 1,00 Superlotação 4,00 0,92 Congestionamento (estradas) 3,90 0,92 Taxas de criminalidade 3,60 0,67 Sensibilização do público para o valor do turismo 3,70 0,75 Número de casos de vandalismo relatados 3,50 0,67 Saúde comunitária (disponibilidade de políticas de saúde relacionadas a turismo) Perda do estilo de vida e conhecimento tradicionais via modernização
Qualidade de vida em geral	Níveis de satisfação com a vida comunitária em geral (QV)
Dimensão econômica	
Emprego	Crescimento do emprego em turismo Taxa de desemprego Crescimento do emprego em geral
Distribuição de renda / vazamento de capital	Percentual de vazamento de renda da comunidade Ligações intersetoriais / parcerias em turismo Multiplicadores de emprego e renda nas despesas de turismo Variação da taxa de compra de produtos locais / valor e variedade Conteúdo da importação Turismo como porcentagem da economia local

Formação de capital na comunidade / investimento	<p>Percentual de propriedade estrangeira de estabelecimentos turísticos</p> <p>Percentual de reinvestimento de lucro / receita em desenvolvimento comunitário 4.10 0.92</p> <p>Disponibilidade de crédito local para empresas locais 4,05 1,00</p> <p>Oportunidades empreendedoras para residentes locais 3,80 0,92</p> <p>Propriedade de negócios por atores externos à comunidade em geral</p> <p>Porcentagem de reinvestimento de lucro / receitas em gestão de reservas naturais e proteção da área cultural</p>
Natureza da demanda	<p>Porcentagem de visitantes repetidos 4,00 0,67</p> <p>Sazonalidade do turismo / visitação turística</p>
Bem-estar econômico	<p>Proporção comparativa entre os salários no setor de turismo e os salários médios locais</p> <p>Novo PIB (índice de bem-estar econômico sustentável) 3,90 0,75</p> <p>Estabilidade econômica da comunidade local</p>
Trabalho / empresa e condições de trabalho	<p>Custo / benefício social em nível comunitário para examinar o benefício líquido para economia local</p> <p>Existência de uma estrutura de taxas adequada (por exemplo, taxa de entrada mais alta para turistas e baixa taxa de entrada para moradores e doações adicionais)</p> <p>Oportunidades iguais de emprego e promoção para mulheres e moradores locais</p>
Receitas do governo local	Taxas hoteleiras
Dimensão política	
Política de controle orientada aos moradores	<p>Disponibilidade da política de controle de desenvolvimento 4.44 1.00</p> <p>Conformidade legal (processos, multas, etc.) 4,33 1,00</p> <p>Presença da autoridade ou planejador de turismo na comunidade local</p> <p>Força e duração do grupo consultivo e de planejamento local 4,11 0,75</p> <p>Porcentagem de propriedade estrangeira / externa de estabelecimentos de turismo</p> <p>Incorporação e implementação da ideia local na gestão comunitária/ do local</p> <p>Ligações intersetoriais a nível local / regional / nacional</p> <p>ONGs ambientais locais</p>

Participação política	Participação de moradores locais no processo de planejamento 4,44 Colaboração dos stakeholders 4,38 0,75 Nível de cooperação entre grupos de stakeholders 4,33 0,92 Parceria público-privada 4,00 0,75 Disponibilidade do conselho consultivo de moradores 3,89 0,92 Consciência do significado e implicações de turismo sustentável (definir)
Política de planejamento local	Disponibilidade de gestão e política de poluição de ar, da água e de resíduos Política de disponibilidade e nível de zoneamento de terras 4,44 1,00 Plano diretor relacionado ao turismo 4,33 0,92 Inclusão do turismo em um processo de planejamento comunitário como um dos principais componentes Avaliação formal da implementação ou/e processo do plano de turismo sustentável Disponibilidade de políticas e financiamento para a segurança e proteção dos visitantes Existência de plano de turismo sustentável 4,00 0,92 Licenças de construção emitidas (geral e diretamente relacionadas ao turismo) 3,89 0,83 Código de Ética
Apoio político em todos os níveis de governo	Incorporação e implementação de ideias locais na gestão comunitária / do local Atitude dos líderes políticos e das ONGs locais em relação ao desenvolvimento e conservação Comunicação bidirecional entre moradores e governo local Nível de apoio a projetos de conservação / desenvolvimento em nível local Disponibilidade e tipos de programas de incentivo baseados no desempenho 4,00 Nível de apoio a projetos de conservação / desenvolvimento em nível regional Disponibilidade, tipo e nível de comitê / programa de treinamento 3,88 Nível de apoio a projetos de conservação / desenvolvimento em nível nacional Disponibilidade de recursos financeiros acessíveis
Dimensão cultural	
Construção / arquitetura	Comparabilidade da nova construção com o vernáculo local 4,00 0,75 Tipos de material de construção e decoração

Gestão cultural (de locais)	Nível de manutenção de locais culturais 4,10 0,83 Disponibilidade de recursos e fundos para manutenção de locais culturais 3,80 0,92 Commodificação 3,80 0,92 Número de locais oficialmente designados e seu gerenciamento
Estrutura sociocultural	Manutenção de costumes e idioma locais 3,90 0,92 Mudança no nível de orgulho do patrimônio cultural local 3,70 0,92 Percentual de satisfação com integridade cultural / senso de segurança Perda de autenticidade e advento de impessoalidade
Educação cultural	Tipo e quantidade de treinamento ministrado aos funcionários do turismo (guia) 3,80 Tipo de informação fornecida aos visitantes antes e durante as visitas ao local (por exemplo, vídeo de turista em voo ou material impresso sobre conscientização pública) Nível de sensibilidade ao material interpretativo e das atividades exercidas
Dimensão tecnológica	
Indicadores/questões	
Coleta precisa de dados e alteração de informações turísticas Adoção e uso de tecnologias novas e de baixo impacto Benchmarking - genérico e competitivo (eficiência de input / output)	

Fonte: Choi e Sirakaya (2006).

É importante mencionar, ainda, a existência das normas ISO para a sustentabilidade turística. A norma ISO 21401:2018 – Sistema de gestão da sustentabilidade para meios de hospedagem - estabelece um padrão de negócio sustentável para hotéis, independentemente do tipo, tamanho ou localização. É baseada na incorporação de práticas sustentáveis na administração hoteleira, onde as escolhas operacionais são orientadas por três dimensões de sustentabilidade, visando reduzir impactos ambientais adversos e ampliar os benefícios causados pela atividade. A norma orienta ações como capacitação das equipes, formação de futuros profissionais, seleção de fornecedores e parceiros, escolha dos turistas, certificação de empresas e pode ser uma referência para políticas públicas.

Para maio de 2024, havia 31 estabelecimentos hoteleiros certificados pela norma em nível mundial, a maioria dos quais europeus, e dois brasileiros. Ainda no

mesmo mês, 30 países, inclusive o Brasil, declararam ter adotado a norma ISO 21401 como norma nacional e 9 pretendiam adotar futuramente⁷.

A norma ISO 23405:2022 – Turismo e serviços relacionados – Turismo Sustentável - especifica os conceitos e princípios fundamentais e um modelo para o turismo sustentável. É aplicável a organizações e destinos privados e públicos, independentemente de sua dimensão e localização, bem como a outras partes interessadas envolvidas no desenvolvimento do turismo sustentável.

Neste documento, a sustentabilidade é compreendida em suas três dimensões: ambiental, social e econômica. A dimensão ambiental abrange aspectos como adaptação e mitigação das mudanças climáticas, impactos ambientais, áreas protegidas, conservação da biodiversidade e capacidade de carga. A dimensão social compreende acessibilidade, universalidade do design de produtos, programas e serviços, turismo acessível, comunidades locais, povos originários, povos tradicionais, patrimônio cultural, partes interessadas. Por fim, a dimensão econômica discorre sobre aspectos como responsabilidade corporativa, impactos econômicos, medidas de segurança e proteção, economia circular.

A Norma destaca nove princípios de turismo sustentável:

- Gerenciar o turismo sustentável de forma mais eficaz;
- Garantir os direitos das comunidades locais;
- Conservar o meio ambiente natural e sua biodiversidade;
- Considerar o patrimônio cultural e valores locais;
- Estimular o desenvolvimento sócio-econômico dos destinos turísticos;
- Garantir a qualidade de produtos, processos e atitudes;
- Promover saúde, proteção e segurança nos destinos;
- Considerar o *compliance*;
- Preparar-se para emergências e estabelecer procedimentos de resposta⁸.

No Brasil, entre as iniciativas de elaboração de indicadores para destinos turísticos urbanos, destaca-se o Projeto piloto de monitoramento de indicadores de gestão sustentável do turismo no Litoral Norte do Estado de São Paulo (2022)⁹,

⁷ GARRIDO, Alexandre. 5 anos, 5 meses e 5 dias depois. Disponível em:

<<https://alexandregarrido.blog/category/turismo-sustentavel/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

⁸ ISO. Disponível em: <<https://www.iso.org/standard/75449.html>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

⁹ SÃO PAULO. Disponível em:

<https://www.turismo.sp.gov.br/dispositivo/customizado_publico/ferramentas_customizadas/periodo_e_leitoral/bid/bid_files/04_Sistema%20Monitoramento%20Sustentabilidade_BIDSETURSP.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

realizado por uma cooperação técnica entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo (Setur). Dividido em 14 áreas – sazonalidade, emprego, impactos econômicos, governança, satisfação local, gestão da energia, gestão da água, esgotamento sanitário, gestão dos resíduos sólidos, acessibilidade, ações climáticas, biodiversidade, mobilidade, aspectos socioculturais – contém 78 indicadores, dentre os quais, 56 são principais e 22 são considerados opcionais (Tabela 12). Conforme os criadores desta ferramenta, é particularmente útil para *benchmarking* de destinos de sol e praia.

As principais fontes de dados secundários para este conjunto de indicadores foram Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente do Estado de São Paulo (SIMA), Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), Departamento de Estradas de Rodagem (DER), Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE).

Diversos indicadores propostos já são coletados pelo Centro de Inteligência da Economia do Turismo (CIET) da Secretaria de Turismo e Viagens do Estado de São Paulo (SETUR SP) ou por outros órgãos governamentais, de forma regular. Os indicadores, baseados na gestão do volume e atividades dos visitantes, seriam construídos por meio de um questionário de fácil preenchimento a ser submetido periodicamente pelos interlocutores locais, conforme a proposta do Projeto.

Tabela 12 – Lista de indicadores de sustentabilidade propostos para os destinos urbanos do litoral de São Paulo

Área	Indicador
A.1. Sazonalidade	A.1 Ocupação hoteleira mensal A.2 Quantidade de Produtos Comercializados por Agências de Receptivo A.3 Tráfego de veículos A.4 Gestão do volume e atividades dos visitantes A.5 Número de turistas por mês A.6 Número de excursionistas por mês
B.2. Emprego	B.1 Fluxo de empregos formais no turismo B.2 Porcentagem de empregos no turismo frente ao total de empregos no município B.3 Oportunidades de trabalho e carreira dignos B.4 Emprego por gênero
C.3. Impactos econômicos	C.1 Número de Meios de Hospedagem C.2 Valor da Cesta Básica C.3 Valor da Terra Nua C.4 Despesas municipais C.5 Apoio às empresas locais e comércio justo C.6 Faturamento do setor de turismo C.7 Gasto médio do turista C.8 Arrecadação de ISS sobre Turismo
D.4. Governança	D.1 Existência de COMTUR D.2 Existência de fundo ou recursos financeiros geridos pelo COMTUR D.3 Assento para comunidades tradicionais no COMTUR D.4 Participação e feedback dos residentes D.5 Porcentagem de hotéis incluídos em sistemas de certificação (ou boas práticas)
E.5. Satisfação local	E.1 O turismo é bom para o município (pesquisa de percepção do turismo) E.2 O turismo é bom para a população (pesquisa de percepção do turismo) E.3 Participação e feedback dos residentes E.4 Número de turistas por 100 residentes E.5 Número de segundas residências por 100 residências
F.6. Gestão da energia	F.1 Consumo Anual de Energia Elétrica F.2 Consumo Anual de derivados de petróleo e etanol F.3 Conservação de energia F.4 Consumo Mensal de Energia Elétrica Residencial F.5 Porcentagem de estabelecimentos turísticos com programas para redução do consumo de energia
G.7. Gestão da água	G.1 Índice de Abastecimento de Água (IAA)

	<p>G.2 Índice de Qualidade das Águas Brutas para fins de Abastecimento Público (IAP)</p> <p>G.3 Índice de Qualidade de Águas Costeiras (IQAC)</p> <p>G.4 Balneabilidade de Praias</p> <p>G.5 Índice de Qualidade da Água (IQA)</p> <p>G.6 Consumo Mensal de Água</p> <p>G.7 Gestão da Água</p> <p>G.8 Porcentagem de estabelecimentos turísticos com programas para redução do consumo de água</p>
H.8. Esgotamento sanitário	<p>H.1 Porcentagem de coleta de esgoto</p> <p>H.2 Porcentagem de tratamento de esgoto</p> <p>H.3 Indicador de Coleta e Tratabilidade de Esgoto da População Urbana de Município (ICTEM)</p> <p>H.4 Águas residuais</p> <p>H.5 Porcentagem de esgoto coletado e tratado por meio de sistema particular (fossa séptica e outros sistemas sustentáveis)</p>
I.9. Gestão dos resíduos sólidos	<p>I.1 Coleta de Resíduos Sólidos (em toneladas)</p> <p>I.2 Índice de Qualidade de Aterro de Resíduos (IQR)</p> <p>I.3 Índice de Gestão de Resíduos Sólidos (IGR)</p> <p>I.4 Índice da Qualidade de Estações de Transbordo (IQT)</p> <p>I.5 Número de entidades de catadores cadastradas (SIGOR)</p> <p>I.6 Resíduos</p> <p>I.7 Porcentagem de estabelecimentos turísticos com programas para redução da geração de resíduos sólidos</p>
J.10. Acessibilidade	<p>J.1 Aplicação consistente das normas de acessibilidade em equipamentos públicos</p> <p>J.2 Evidências de programas para melhoria de acessibilidade para pessoas com vários tipos de necessidades</p> <p>J.3 Dados sobre a abrangência/proporção de sítios e equipamentos de visitação acessíveis</p>
K.11. Ações climáticas	<p>K.1 Consumo Anual de Energéticos e emissões de CO2</p> <p>K.2 Frota veicular</p> <p>K.3 Índice de Qualidade do Ar</p> <p>K.4 Perigo de Escorregamento</p> <p>K.5 Perigo de Inundação</p> <p>K.6 Emissões de gases com efeito de estufa e mitigação de alterações climáticas</p> <p>K.7 Porcentagem de estabelecimentos e atrativos localizados em áreas vulneráveis</p> <p>K.8 Existência de ações para gestão de riscos de desastres e eventos extremos e adaptação a alterações climáticas</p>
L.12. Biodiversidade	<p>L.1 Porcentagem do território municipal, com cobertura vegetal nativa, de acordo com o último Inventário Florestal do Instituto Florestal</p> <p>L.2 Autos de infração ambiental</p> <p>L.3 Existência de Conselho de Meio Ambiente</p> <p>L.4 Proteção de ambientes / ecossistemas Sensíveis</p>

	L.5 Porcentagem do território protegido por Ucs L.6 Porcentagem de UCs com plano de manejo aprovado L.7 Porcentagem da área em processo de restauração ecológica
M13. Mobilidade	M.1 Transportes de baixo impacto M.2 Extensão total da rede de transporte de média e alta capacidade M.3 Porcentagem de turistas que utilizam rede de transporte de média e alta capacidade ou transportes alternativos
N.14. Aspectos socioculturais	N.1 Número de boletins de ocorrência registrados por município N.2 Existência de legislação de apoio a cultura N.3 Aglomerados subnormais (residências precárias) N.4 Número de associação de artesãos ou outras produções culturais locais

Fonte: São Paulo (2024).

Esta ferramenta também proporciona a possibilidade de cruzamento de indicadores, principalmente os relacionados aos resultados da pesquisa de percepção do turismo. Por exemplo, os dados de sazonalidade (ocupação hoteleira mensal) permitem uma comparação com os demais dados disponíveis em frequência mensal para a avaliação do impacto do turismo nas diversas esferas de sustentabilidade, como consumo de energia, água e geração de resíduos sólidos.

Além disso, este conjunto de indicadores também possibilita a criação de índices compostos. Os índices são formados pela combinação de vários indicadores importantes para diferentes áreas de sustentabilidade, utilizando pesos definidos previamente. Eles condensam os indicadores em um único valor e ajudam a fornecer uma orientação geral sobre a sustentabilidade do destino, além de possibilitar comparações entre municípios.

Este subcapítulo delimita o escopo e a relevância dos indicadores de sustentabilidade no contexto turístico, evidenciando a evolução deste debate tanto em foros institucionais quanto acadêmicos. A concepção e aplicação de indicadores por organizações como a OMT e a União Europeia sublinham a complexidade inerente à mensuração da sustentabilidade turística, que contempla múltiplas dimensões — econômica, ambiental, social, cultural, tecnológica e política. Evidencia-se que, apesar de propostas padronizadas, a adaptabilidade e personalização de indicadores conforme a especificidade dos destinos turísticos, principalmente os do Sul Global, emerge como imperativo.

Os estudos acadêmicos e a adoção de diretrizes internacionais, como a norma ISO para a sustentabilidade turística, consolidam a importância dos indicadores como ferramentas para o planejamento e gestão do turismo. Estes facilitam a avaliação de progressos e a identificação de áreas críticas, e também promovem uma conscientização sobre as práticas sustentáveis.

Entretanto, principalmente no contexto brasileiro, a introdução e a aplicabilidade de conjuntos de indicadores de sustentabilidade turística ainda estão na etapa embrionária. Ausência de dados, falta de capacitação dos gestores e de todos os profissionais envolvidos na coleta, análise e monitoramento, além de particularidades dos destinos, marcantes diferenças regionais e falta de vontade política configuram-se como desafios.

1.3 Turismo urbano: discussão e problemática

O turismo urbano é apresentado por diversos autores como um fenômeno socioeconômico importante e uma força crítica atuante na alteração do espaço urbano (LAW, 2002; HOFFMAN *et al.* 2003; SELBY, 2004; SPIROU, 2011). De forma análoga, é amplamente reconhecido que a importância do turismo nas cidades exemplifica transformações mais abrangentes relativas ao papel e à função das cidades, assim como mudanças igualmente significativas nos padrões de produção, consumo e mobilidade em diversas regiões globais.

No mundo globalizado, o papel das cidades como estruturas independentes torna-se cada vez mais forte. Assiste-se ao surgimento das cidades globais, social e economicamente mais integradas à economia global do que o país em que estão localizadas. Estima-se que em 2030, as 750 maiores metrópoles do planeta concentrarão 35% da população mundial (2,8 bilhões de habitantes) e 61% do PIB mundial (80 trilhões de dólares). (CASIMIRO, 2021) De acordo com a previsão da *Oxford Economics*, um quarto do aumento em riqueza no período de 2012 a 2030 será concentrado somente nas 20 maiores cidades do mundo. (CASIMIRO, 2021)

É inegável que a concentração de riqueza, oportunidades e investimentos nas cidades globais atrai recursos para os territórios adjacentes também. No entanto, a tendência das cidades globais é se conectarem entre si “pulando” a etapa nacional e até mesmo regional. Mesmo o território da própria metrópole não se beneficia dos seus ganhos econômicos por extenso. A ampliação de riquezas da cidade global tem se traduzido em uma desigualdade social cada vez mais forte e um mercado de trabalho fragmentado. De acordo com Sassen (2010, p. 96):

[...] existe um aumento da desigualdade na concentração de atividades e recursos estratégicos em cada uma dessas cidades, em comparação com outras cidades nos mesmos países. Ao lado dessas novas redes globais e regionais de cidades, existe um vasto território que está se tornando cada vez mais periférico e cada vez mais excluído dos principais processos econômicos que alimentam o crescimento econômico global.

É frequente que as cidades que detêm ou almejam o status de cidade global (como o Rio de Janeiro na época de megaeventos), precisam lidar com desafios estruturais e sociais como desigualdade social e violência fora das áreas turísticas e de negócios. Por enquanto, a resposta às ameaças tem sido o forte controle policial e a militarização do espaço urbano:

[...] não é de se surpreender que as cidades centrais e periféricas comecem a parecer-se: fronteiras fortemente militarizadas, cercas, guardas ao redor de enclaves ou “zonas de segurança”, células de identidades, vídeo câmeras computadorizadas, vigilância biométrica e controles de acesso militarizados ao redor de centros sociais e econômicos fortificados contra uma massa ingovernável e perigosa. Nos mais extremos exemplos, a ideia de prisões militares e os enclaves étnicos agora crescem ao redor dos distritos financeiros, as embaixadas, os espaços de turismo e consumo dos aeroportos, as arenas desportivas, as comunidades “exclusivas” e as zonas de exportação. (GRAHAM, 2012, p. 15)

Assim, as cidades contemporâneas, principalmente nos países em desenvolvimento, se caracterizam cada vez mais pela distribuição desigual de recursos e poder, o que resulta na sua fragmentação e propensão a conflitos.

Ao lado dos bairros ricos fortificados, que contam com ampla gama de serviços e policiamento constante, estão os aglomerados subnormais com falta de serviços básicos e insalubridade. (HARVEY, 2014) O crescimento dos condomínios fechados e afastados representa uma busca cada vez mais forte por um isolamento social, fomentada pelo capital imobiliário que “vende” a segurança, “um dos principais elementos da publicidade e obsessão de todos os envolvidos”. Esse isolamento de uma parte da população não condiz com os ideais de identidade urbana, cidadania e pertencimento.

Tal processo configura uma reorganização do espaço urbano, caracterizado pela drástica diminuição da interação entre os ricos e os pobres, entre os visitantes e os visitados. Enquanto alguns autores chamam essa tendência de “volta à cidade medieval” (BOTELHO, 2014), outros a definem como tentativa de uma “vida real de imitação”. (CALDEIRA, 2000)

A cidade contemporânea demanda, como nunca, principalmente nos países em desenvolvimento, o exercício pleno do direito à cidade. O termo “direito à cidade” foi preconizado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre em um momento por ele denominado como revolução urbana – a transformação da sociedade industrial em sociedade urbana – culminando na publicação do livro “O direito à cidade” em 1968. A cidade de Lefebvre surge como um lugar de simultaneidade, de abertura de horizontes, de participação espontânea, de encontros e de trocas não comercializáveis. Enquanto o direito à cidade é descrito como um “direito à vida urbana, transformada, renovada” que deve ser reivindicado pelas forças sociais em

contrariedade à ordem estabelecida pelas classes dirigentes (LEFEBVRE, 2001, p. 118).

Harvey (2014) defende que o direito à cidade não se traduz unicamente no acesso ao que a cidade já oferece, é, antes, e uma transformação “humanizadora” da cidade para que esta possa atender às necessidades de quem nela habita e quem a visita.

A notável expansão do turismo nas áreas urbanas, a partir da década de 1970, associada ao crescimento das indústrias relacionadas a serviços, conhecimento, informação e consumo, passou a desempenhar um papel crucial para a economia das cidades, tornando-se sua “vantagem competitiva” (NOVY, 2016).

O processo de reestruturação pós-industrial levou a mudanças significativas nas práticas governamentais de diferentes escalas. Especificamente no nível local, observou-se uma transição de uma governança local de caráter gerencial para uma governança de natureza empreendedora e, posteriormente, neoliberal. A “nova política urbana” passou a priorizar o crescimento e a competitividade em detrimento à prestação de serviços voltados para o bem-estar da população (HARVEY, 1989; BRENNER; THEODORE, 2002).

Nesse contexto, o turismo, devido ao seu valor simbólico, é percebido como um mecanismo possível de elevar a competitividade, melhorar a imagem da cidade e contribuir para a sua “revitalização” após o declínio industrial. Hall (1999) pontua que, ao lidar com o turismo nas cidades, o papel do governo local passou por uma

mudança dramática de um modelo tradicional de administração pública, que buscava implementar políticas governamentais para um bem público percebido, para um modelo corporativista que enfatiza eficiência, retorno sobre investimentos, o papel do mercado e relações com as partes interessadas, geralmente definidas como indústria. (Hall, 1999).

A partir da década de 1990, a política urbana passa a incorporar tendências como marketing de lugares e “festivalização” — um investimento massivo em atrações para turistas, eventos, festivais e marketing turístico (PHILO; KEARNS, 1993; HÄUSSMANN; SIEBEL, 1993). Esse processo fez com que o turismo se tornasse uma ferramenta comercial na gestão urbana moderna, com diversas cidades competindo pelos fluxos turísticos e realização de grandes eventos. No entanto, faltam estratégias de gestão urbana integradas que considerem não apenas os aspectos econômicos do

turismo, mas também sua capacidade de preservar o bem-estar da comunidade e de não gerar impactos negativos para o meio ambiente local (NOVY, 2016).

Em uma tentativa de abordar o assunto, a OMT tem realizado cúpulas anuais sobre o turismo urbano desde 2012. Em 2019, no âmbito da primeira edição do Fórum de Prefeitos da OMT para Turismo Urbano Sustentável, foi promulgada a Declaração de Lisboa “Cidades para Todos: construir cidades para cidadãos e visitantes” (WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2020; WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO), 2019), primeira dessa natureza. Em 2021, na cidade do Porto, Portugal, durante a segunda edição do mesmo evento, marcada pelo contexto da pandemia da Covid-19, foi promulgada a Declaração do Porto “Turismo e o Futuro das Cidades”¹⁰. Os aspectos de ambas as declarações serão abordados mais adiante.

A literatura acadêmica tende a abordar o turismo urbano principalmente em três aspectos. O primeiro e o mais comum é o aspecto social. São debatidas questões como *overtourism*¹¹, relação entre turistas e *stakeholders*, comportamento e percepção, meio ambiente construído, gentrificação e turistificação (AALL; KOENS, 2019; BIAGI *et al.*, 2020; BLANCO-ROMERO; BLÁZQUEZ-SALOM; CÀNOVES, 2018; DIRKSMEIER; HELBRECHT, 2015; KOENS; POSTMA; PAPP, 2019; LERARIO; TURI, 2018).

O segundo aspecto é a gestão, planejamento e governança. Um exemplo são os estudos que examinam o quanto a economia participativa e avanços tecnológicos podem contribuir para a sustentabilidade do turismo nas cidades. Este grupo também abrange pesquisas que relacionam análise de redes sociais de *stakeholders* com uma gestão mais sustentável do território (BRAMWELL; LANE, 2011; MAXIM, 2016; MILLER; MERRILEES; COGHLAN, 2015; SCOTT; COOPER, 2010; TESCAȘIU *et al.*, 2018; TIMUR; GETZ, 2009; WISE, 2016).

O terceiro aspecto e o menos estudado são as mudanças climáticas. Nesta categoria se enquadram estudos sobre a mobilidade turística, emissões de gases de efeito estufa e percepção de riscos ambientais pelos *stakeholders* (HØYER, 2000; KUSAKABE *et al.*, 2015; PANDY; ROGERSON, 2019).

No que diz respeito à relação entre a sustentabilidade e o turismo nos espaços urbanos, observa-se que poucos estudos sobre cidades sustentáveis mencionam o

¹⁰ UNWTO. Disponível em: <<https://www.unwto.org/event/unwto-mayors-forum-for-sustainable-urban-tourism>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

¹¹ "Overtourism"? - Compreender e gerenciar o crescimento do turismo urbano além das percepções.

turismo, ao mesmo tempo que não é grande o número de pesquisas na área de turismo que tratem sobre sua sustentabilidade nas cidades. Enquanto o aspecto social do turismo urbano prevalece na literatura, apenas um número relativamente pequeno de estudos se dedica à avaliação de seus impactos ambientais (JIM, 2000; WANG *et al.*, 2020; WISE, 2020).

Ao mesmo tempo que é comum analisar percepções de turistas e moradores sobre determinados aspectos do turismo urbano (HRITZ; ROSS, 2010; NUNKOO; RAMKISSOON, 2010; TOURNOIS; DJERIC, 2019), faltam pesquisas que procurem avaliar sua sustentabilidade por meio de indicadores. Deve-se reconhecer que tanto organizações (*EUROPEAN UNION*, 2016; *GLOBAL SUSTAINABLE TOURISM COUNCIL*, 2019; *WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 2004a), quanto academia (AGYEIWAH; MCKERCHER; SUNTIKUL, 2017a; BLANCAS *et al.*, 2010; CHOI; TURK, 2011; ÖNDER; WÖBER; ZEKAN, 2017) têm proposto indicadores de sustentabilidade para destinos turísticos em geral, porém, faltam adaptações para espaços urbanos.

A seguir são discutidos os três principais aspectos da literatura sobre o turismo urbano: o aspecto social do turismo urbano; gestão, planejamento e governança; aspecto ambiental e mudanças climáticas. Ademais, são apresentadas a Declaração de Lisboa e a Declaração do Porto, promulgadas nos mais recentes fóruns internacionais da OMT dedicados à sustentabilidade do turismo urbano.

1.3.1 Aspectos sociais do turismo urbano

Os efeitos do turismo urbano sobre a população local podem ser tanto positivos, quanto negativos. Um dos aspectos socioeconômicos positivos mais ressaltados no turismo é sua capacidade de geração de emprego e renda para a comunidade local. O turismo contribuiria, também, para a promoção da diversidade, trocas de cultura e conhecimento e ajudaria na inclusão social das comunidades carentes. Ademais, influenciaria positivamente na vida familiar, social, de lazer e cultural da população local por contribuir para a criação de novos equipamentos de lazer (UYSAL, SIRGY, WOO, e KIM, 2016). A seguir abordaremos três temas frequentemente discutidos no âmbito dos aspectos sociais do turismo urbano: impactos na qualidade de vida da população local, *overtourism* e gentrificação.

Qualidade de vida da população local. A presença dos turistas nos espaços urbanos e sua inevitável convivência com os moradores locais podem gerar tensões. Nas cidades, especialmente aquelas que recebem grandes fluxos turísticos, os moradores locais competem pelo consumo de bens e serviços com os turistas. Essa competição resulta das três principais características do produto turístico. Primeiro, este produto é consumido no mesmo local em que é produzido, ou seja, no destino turístico. Segundo, não se trata de um único produto tangível, mas de um conjunto de bens e serviços que demandam o uso de recursos urbanos sociais e naturais. Terceiro, o turismo nas cidades necessariamente demanda a interação entre os turistas e a população local. Esse inevitável compartilhamento do espaço e dos recursos com os “seus” e os “outros” pode resultar em insatisfação da população local, piora de sua qualidade de vida e conflitos com turistas (NUNKOO; SMITH, & RAMKISSOON, 2013).

Estudos mostram que o turismo urbano pode contribuir para a piora da qualidade de vida percebida dos moradores das cidades, principalmente devido à poluição, aumento da criminalidade, sobrecarga da infraestrutura, congestionamento, barulho e aumento dos preços. No continente europeu, Barcelona e Veneza são os exemplos mais proeminentes de cidades que experienciam tensões entre moradores e turistas (FIGINI e VICI, 2012; BIMONTE, D'AGOSTINO, GRILLI, e PAGLIUCA, 2019).

Os efeitos do turismo urbano sobre a qualidade de vida dos moradores têm sido estudados majoritariamente a partir de consultas e entrevistas sobre o papel do turismo na comunidade local ou por meio de indicadores de medição de qualidade de vida (CARNEIRO e EUSÉBIO, 2015; NKEMNGU, 2015, ANDERECK e NYAUPANE, 2011; YU *et al.*, 2011). Observa-se a necessidade de estudos quali-quantitativos, adaptados para a realidade do espaço urbano em questão e suas particularidades (BIAGI *et al.*, 2019).

Overtourism. O aumento de fluxos turísticos e seu conseqüente impacto sobre a qualidade de vida da população local, recursos culturais e ambientais, principalmente nas cidades, têm alimentado as discussões do *overtourism*, ou turismo em excesso (ALEXIS, 2017; DODDS; BUTLER, 2019; MILANO; CHEER; NOVELLI, 2019). Este fenômeno foi definido pela OMT como “[...] impacto do turismo em um destino, ou em algumas áreas dele, que influencia excessivamente a qualidade de

vida percebida dos cidadãos e/ou a qualidade das experiências dos visitantes de maneira negativa” (*WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 2018).

Anteriores ao conceito de *overtourism*, termos como turistofobia (Delgado, 2008) e turismofobia (MILANO, 2017) já discutiam a aversão ao turismo de massa, principalmente em núcleos históricos urbanos.

Apesar de não se tratar de um problema novo, o *overtourism* tem chamado atenção da academia e das organizações principalmente desde 2017, quando o termo ganha novas definições e alimenta debates. Em 2019, a OMT lança o relatório “*Overtourism*”? – *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*.

Nos últimos anos, o descontentamento dos moradores locais com o turismo tem crescido em vários destinos populares do mundo. Machu Picchu (Peru), Veneza (Itália), Barcelona (Espanha), Monte Everest (Nepal) são exemplos dos destinos que têm procurado soluções para o problema do *overtourism* (EDGEELL, 2020). Goodwin (2017, p. 1) assim discorre sobre este fenômeno:

Nos últimos dois anos, houve uma mudança radical na percepção dos moradores locais sobre o turismo; muitos destinos chegaram ao ponto crítico, e o turismo de massa se tornou uma questão política local, às vezes ganhando repercussão nas ruas... Em alguns lugares houve manifestações, algumas pouco ameaçadoras, outras com casos de violência. (GOODWIN, 2017, p. 1)

Enquanto a literatura propõe soluções relativamente brandas para o *overtourism*, tais como criação de produtos turísticos alternativos para dispersar os turistas no tempo e espaço (PEETERS *et al.*, 2018; *WORLD TOURISM ORGANIZATION*, 2018), aumento da capacidade de carga do destino (KOENS *et al.*, 2018) e introdução de taxas turísticas (PEETERS *et al.*, 2018), abordagens mais radicais têm sido discutidas. Para alguns estudiosos, o problema do *overtourism* decorre do atual modelo do desenvolvimento do turismo e, portanto, só poderia ser erradicado com a mudança deste modelo. Neste contexto, o decréscimo do turismo é defendido como uma estratégia para o alcance da inclusão e igualdade (CHEER; MILANO; NOVELLI, 2019; CHEUNG; LI, 2019; HIGGINS-DESBIOLLES *et al.*, 2019). Novas formas de engajamento dos moradores no desenvolvimento do destino e novas formas de governança turística são propostas (HIGGINS-DESBIOLLES *et al.*, 2019; NOVY; COLOMB, 2019).

A discussão do *overtourism* no Brasil ainda é incipiente. Porém, o estudo de Tasso, Perinotto e Rezende Filho (2023), realizado com 30 pesquisadores brasileiros de notório saber no campo do turismo, demonstra que o *overtourism* já é uma realidade em vários destinos turísticos brasileiros. A tragédia do desabamento de um grande bloco rochoso em uma atração turística de Capitólio (MG) que resultou em mortes e ferimentos, contribuiu para o avanço da discussão (VIEIRA *et al.*, 2022).

A pesquisa de Tasso, Perinotto e Rezende Filho (2023) mostra a falta de preocupação com mensuração e contenção de fluxos turísticos, uma política de desenvolvimento turístico com forte viés economicista, foco na recuperação econômica imediata, ausência de planejamento voltado para o equilíbrio socioambiental, assim como de estratégia de sustentabilidade de destinos mesmo após os desafios e as reflexões que trouxe a pandemia da Covid-19.

Entre os destinos urbanos que já experimentam os impactos do *overtourism* no Brasil são mencionados Porto Seguro, Morro de São Paulo e outros destinos do estado (BA), Tiradentes (MG), Gramado, Canela, Nova Petrópolis e Bento Gonçalves (RS), região do Litoral de São Paulo (SP).

Problemas como congestionamento, aglomeração, impactos sobre a infraestrutura, deterioração de recursos naturais, aumento do custo de vida, especulação imobiliária, saída da população original, cenarização da vida dos moradores locais, precariedade do emprego em turismo são citados. Enquanto em alguns dos destinos brasileiros o *overtourism* foi apontado principalmente na alta temporada e datas comemorativas como Carnaval e Ano Novo, os outros, principalmente destinos do Nordeste, o experimentam ao longo do ano.

Gentrificação. O termo gentrificação aparece pela primeira vez em 1964 nos estudos da Ruth Glass, socióloga e planejadora urbana britânica¹². A agenda neoliberal, deficiências das políticas públicas de administração das cidades e a entrega pelas autoridades municipais de territórios urbanos em decadência nas mãos dos investidores privados resultaram em especulação imobiliária, elitização dos territórios e afastamento da população que tradicionalmente ocupava ou utilizava essas áreas (SMITH, 2002).

Turismo, planejamento urbano e gentrificação sempre estiveram fortemente ligados. Gotham (2005) assim define a gentrificação pelo turismo: “transformação de

¹² UCL. Disponível em: <<https://www.ucl.ac.uk/bartlett/ideas/ruth-glass-and-coining-gentrification>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

um bairro de classe média em um enclave relativamente abastado e exclusivo, marcado pela proliferação de estabelecimentos de entretenimento corporativo e equipamentos turísticos” (GOTHAM, 2005, p. 1102). A gentrificação turística é alimentada tanto a nível global quanto local. Globalmente, para a gentrificação contribuem atores como redes hoteleiras e operadores turísticos internacionais, plataformas virtuais de acomodação, companhias aéreas *low cost* e afins. Localmente, autoridades municipais, capital imobiliário, moradores e os próprios turistas.

A relação entre o turismo e a gentrificação é complexa e pode se dar de várias formas. Como regra geral, os turistas e o trade turístico são atraídos pelas áreas gentrificadas ou em processo de gentrificação, caracterizadas por uma infraestrutura melhorada, comércio atraente, geralmente com forte presença de indústrias criativas, e um estilo de vida “tendência” promovido por elas na propaganda e redes sociais.

Em outros casos, o turismo vem primeiro, quando um dos objetivos da requalificação dos territórios na etapa do planejamento é atrair visitantes. É comum para as antigas áreas industriais, portos e armazéns, que mundialmente experimentaram a falta de investimento a partir de meados do século XX. Casos como o bairro portuário Inner Harbour em Baltimore (Estados Unidos) e Porto Maravilha no Rio de Janeiro são emblemáticos.

Ademais, o turismo também contribui para a gentrificação do comércio local, em um cenário chamado de turistificação do território. Pontos comerciais que tradicionalmente atendiam as necessidades dos moradores, passam a se dedicar exclusivamente ao turismo, transformando-se em lojas de souvenirs. O desenvolvimento do turismo no território atrai marcas internacionais e de padrão mais elevado, tornando a concorrência para pequenos negócios locais inviável.

Por fim, a gentrificação turística se deve também aos processos internos, como reformas contínuas das áreas de turismo popular que atraem turistas de maior poder aquisitivo e as tornam em equipamentos turísticos de alto padrão. Um exemplo é o Bairro da Luz Vermelha em Amsterdã, reformado com vistas a melhorar a imagem do local e atrair um tipo de visitantes diferente (GUINAND, 2017).

No Brasil, os estudos sobre a gentrificação ocasionada pelo turismo são caracterizados pela predominância de estudos de caso em diversos territórios, como Gramado (RS), Salvador (BA), Gravatá (PE), Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Pirenópolis (GO) e arquipélago de Fernando de Noronha (PE). Há ainda pesquisas

sobre a gentrificação dos centros históricos das cidades brasileiras e das cidades latino-americanas como um todo (CORTE REAL, *et al.*, 2018).

1.3.2 Planejamento, gestão e governança do turismo urbano.

A gestão do turismo urbano constitui um tema amplo e desafiador, devido à multiplicidade e à diversidade de tipos de turismo e atores envolvidos, além das particularidades das cidades em si (ASHWOURTH e PAGE, 2011).

As autoridades e escritórios de turismo locais geralmente se encarregam do marketing e promoção dos destinos, gestores urbanos costumam incluir turismo e lazer nos projetos de requalificação de áreas urbanas, órgãos públicos e parcerias público-privadas são responsáveis pela gestão do patrimônio material e imaterial das cidades, enquanto ao setor privado cabe, em grande parte, a prestação de serviços, experiências e atendimento ao turista no local. Com isso, ao indagarmos quem seria o tal responsável pelo planejamento e gestão do turismo urbano, a resposta seria: todos e ao mesmo tempo ninguém (RUSSO e VAN DER BORG, 2002).

De fato, as autoridades locais têm pouco controle sobre o turismo nas suas cidades. Sua atuação normalmente se limita à comunicação e à promoção turística, molde de algumas características desejáveis do turista (turistas mais conscientes ou, recentemente, nômades digitais), estabelecimento de capacidade de carga, zoneamento e, em alguns casos, mitigação dos impactos do turismo (CONNEL e PAGE, 2005).

Apesar de o turismo ser uma atividade local, são inegáveis as influências globais que ele experimenta. Os investidores, desenvolvedores e grandes atores do trade turístico costumam ser empresas globais ou, mesmo se forem nacionais, ainda podem ser externas à localidade de sua atuação, por exemplo, ser de grande metrópole e desenvolver projetos em cidades pequenas. Essas empresas sem dúvida são orientadas às tendências globais. Mesmo gestores e urbanistas locais são conscientes dos *trends* internacionais e, por mais que prezem pela preservação das características locais, muitas vezes podem não resistir à replicação de projetos que deram certo em algum outro lugar. Assim, a globalização lança mais um importante desafio para o planejamento e gestão do turismo urbano (GRAHAM; ASHWORTH e TUNBRIDGE, 2000).

Cidade inteligente (smart city) ou destino turístico inteligente (DTI). A literatura dedicada ao conceito de *smart cities* ou cidades inteligentes é vasta e se dedica, principalmente, à facilitação tecnológica e à inovação na gestão e no uso dos espaços urbanos. Aborda questões como tecnologia de informação, *big data*, serviços digitais, Internet das coisas, mobilidade urbana, eficiência energética, planejamento urbano, governança, acessibilidade, segurança, entre outras (FU e ZHANG, 2017).

Considerando o turismo urbano como objeto deste estudo, abordaremos o conceito de destinos turísticos inteligentes (DTIs), ligado ao conceito de cidades inteligentes. Considerando a robustez dos estudos espanhóis nessa área e a adoção da metodologia espanhola pelo Brasil, trazemos uma definição espanhola do DTI:

[...] espaço inovador consolidado com base no território e em uma infraestrutura tecnológica de ponta. É um território comprometido com os fatores ambientais, culturais e socioeconômicos de seu habitat, equipado com um sistema de inteligência que coleta informações de maneira procedimental, analisa e compreende os eventos em tempo real, a fim de facilitar a interação do turista com o ambiente e a tomada de decisões pelos gestores do destino, aumentando sua eficiência e melhorando substancialmente a qualidade das experiências turísticas¹³.

Já no Brasil, o MTur assim define o DTI:

[...] um destino turístico que gerencia seus processos e seu território, de forma inovadora e sustentável, comprometido com pilares que impactam positivamente a qualidade de vida dos moradores e a experiência dos turistas (MTur, 2022, p. 17)¹⁴

Os fundamentos da gestão e requisitos de DTIs se baseiam nas seguintes normas universais ISO e normas espanholas UNE:

- Norma ISO 9000:2015. Sistemas de gestão da qualidade. Fundamentos e vocabulário;
- Norma ISO 9001:2015. Sistemas de gestão da qualidade. Requisitos;
- Norma UNE 178.501. Sistema de gestão de destinos turísticos;
- Norma UNE 178.502. Indicadores e ferramentas dos destinos turísticos inteligentes¹⁵.

¹³ MUNOZ, António López. Disponível em: <<https://www.mintur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaindustrial/395/LOPEZ%20DE%20AVILA%20y%20GARCIA.pdf>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

¹⁴ BRASIL. Ministério do Turismo. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-publicacoes/copy6_of_DTIBrasilManualMetodologico2022.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

¹⁵ ISO. Disponível em: <<https://www.iso.org/standard/45481.html>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

Apesar do aparente foco na tecnologia, o principal elemento dos DTIs é o capital humano que conduz a inovação e a promoção do conhecimento para tomada de decisões com base nas informações mais precisas e confiáveis. Os aspectos tecnológicos devem refletir a estratégia de desenvolvimento do destino e favorecer a superação de seus desafios principais (BOES; BUHALIS e INVERSINI, 2015).

Dois aspectos primordiais dos DTIs são a Internet das coisas (IoT) e o *big data*. A IoT representa uma variedade de objetos que interagem graças a sistemas de comunicação sem fio: sensores, *tags*, celulares e tablets, comunicação de campo próximo, identificação por radiofrequência (ATZORI, 2010). Em destinos turísticos, a IoT possibilitaria a implantação de serviços automatizados para a população local e turistas. Um exemplo para *smart cities* são mecanismos de controle de acesso aos atrativos (WANG, 2013).

Os *big data* representam conjuntos de dados mais extensos que os bancos de dados convencionais costumam ter. Em um DTI, dados relacionados aos *stakeholders*-chave, tais como moradores, turistas, atrativos e trade, devem ser considerados. A coleta, transmissão, armazenamento e análise de dados são cruciais para a gestão inteligente de destinos, servindo como a base para tomada de decisões. Além da coleta, o desafio consiste em estruturar grandes conjuntos de dados e garantir sua análise contínua para decisões eficazes no futuro (DAVENPORT, 2013)

No entanto, como mencionado anteriormente, um DTI não se caracteriza somente pela implantação de tecnologias. Um dos elementos fundamentais é a cooperação entre diversos *stakeholders* públicos e privados. Estudos apontam que a criação de redes de *stakeholders* contribui positivamente tanto para a gestão interna dos seus integrantes, quanto para a gestão do destino como um todo. O compartilhamento e análise do conhecimento gerado por diversos atores das redes permitiria melhorar as experiências turísticas, da população local e assegurar decisões mais assertivas dos atores públicos e privados. Porém, a cooperação inter-setorial é um desafio considerável devido a grande diversidade dos atores envolvidos em um destino turístico e à necessidade de manutenção das parcerias a longo prazo para geração e análise de dados confiáveis (VOLGGER, 2014).

Nos DTIs, um papel importante é desempenhado pelos *destination management organizations* (DMOs), ou escritórios de gestão do destino. Apesar do envolvimento dos *stakeholders* em redes de geração de dados, a tomada de decisões estratégicas para o destino dependeria de uma central de controle. Com isso, os

escritórios de gestão assumiriam um novo papel, de gestores do conhecimento, utilizado para tomada de decisões voltada para a melhoria da qualidade de vida dos moradores locais e das experiências turísticas. Tal transformação requereria uma maior capacitação técnica dos gestores (SHEEHAN, 2016).

No Brasil, o MTur tem trabalhado com o conceito dos destinos turísticos inteligentes a partir da adaptação da metodologia espanhola. O Ministério estabelece 105 requisitos para início de trabalho no sentido de transformação de destinos em inteligentes, agrupados em nove eixos de ação: governança, inovação, tecnologia, acessibilidade, criatividade, sustentabilidade, segurança, mobilidade e transporte, promoção e marketing. De acordo com o órgão, seu referencial técnico para destinos inteligentes pode ser utilizado por qualquer tipo de gestores de destinos turísticos independente de tamanho, localização ou tipo do destino (urbano, de natureza, de sol e praia etc.), além de também ser aplicável a negócios e eventos.

Em suma, a gestão e o planejamento do turismo urbano envolvem uma complexa interação de *stakeholders* locais, nacionais e internacionais, cada qual com seus próprios interesses. Observa-se que, apesar das tentativas de padronização e melhoria contínua por meio de normas como ISO e UNE para destinos turísticos inteligentes (DTIs), permanecem desafios significativos devido aos diferentes níveis de influência e controle entre os atores envolvidos. Há a necessidade de uma abordagem integrada, que não somente absorva as inovações tecnológicas, mas também valorize o capital humano e a cooperação contínua entre os diversos setores, essencial para a eficácia da gestão do turismo urbano.

Ademais, constata-se que o conceito de DTIs no Brasil, guiado pelas diretrizes do MTur e influenciado pelo modelo espanhol, de fato apresenta diversas oportunidades para a transformação de destinos em ambientes mais inovadores e integrados. Entretanto, torna-se claro que os desafios de implementação e a necessidade de adaptação às particularidades locais requerem gestores altamente capacitados, com habilidades de gestão de conhecimento e relacionamento interpessoal. Assim, o sucesso dos DTIs dependerá significativamente da capacidade de aliar tecnologia e humanização, promovendo não apenas a eficiência econômica e turística, mas também a qualidade de vida dos moradores locais.

1.3.3 Aspectos ambientais, mudanças climáticas e turismo urbano.

Ainda é limitada a análise dos impactos do turismo urbano sobre o meio ambiente quando comparada à atenção que se dá aos seus impactos sociais na literatura (AALL, 2019). A OMT, no seu guia de recomendações para o turismo urbano, destaca os seguintes aspectos ambientais a serem considerados pelos gestores de turismo e governos locais: utilização mais eficiente dos recursos, redução das emissões, gestão de resíduos, economia circular, gestão hídrica, capacidade de carga, transporte e mobilidade, gestão de recursos naturais (AALL, 2019). Neste trabalho, são abordados dois temas de destaque nas pesquisas relacionadas aos aspectos ambientais do turismo urbano: transporte e mobilidade e mudanças climáticas.

Transporte e mobilidade. Existem diversas pesquisas sobre mobilidade e transporte no turismo. Nos destinos urbanos, em específico, as pesquisas se dedicam principalmente aos fatores que influenciam a escolha de modos de transporte pelos turistas, satisfação turística com o transporte e tecnologias avançadas de rastreamento de deslocamentos turísticos.

Padrões de mobilidade dos turistas são estudados a fim de identificar potenciais congestionamentos na cidade. Pesquisas com o uso de *big data*, rastreamento GPS e tecnologia de sistema de informações geográficas têm sido feitas (EDWARDS e GRIFFIN, 2013). Por exemplo, Sano *et al.* (2021) estudam os padrões de mobilidade de turistas internacionais em destino urbano para identificar onde se formam os pontos de tensão e oferecer sugestões para a gestão de atrativos e do transporte público (SANOVA, 2021).

Há ainda estudos sobre o uso de veículos individuais no turismo urbano. Por exemplo, uso de aplicativos para transporte turístico urbano e economia colaborativa (TARRES, 2019), uso de veículos elétricos e autônomos e suas implicações para o futuro do turismo urbano (KWAG, 2021).

Estudos mostram que as medidas de sustentabilidade aplicadas ao transporte urbano pelos gestores urbanos ainda não contemplam plenamente as atividades turísticas (FALCON, 2016). Høyer aponta para os seguintes desafios e possibilidades do transporte no turismo urbano (Tabela 18):

Tabela 13 – O papel do transporte no desenvolvimento sustentável do turismo urbano

Eficiência	Padrão	Volume
<ul style="list-style-type: none"> - Eficiência energética; - Fontes energéticas alternativas; - Eficiência de emissões; - Eficiência de carga e aumento na utilização dos fatores de carga 	<p><u>Transições modais</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Substituição de veículos particulares por meios de locomoção pedestres/ciclísticos; - Substituição de veículos particulares por transporte ferroviário urbano; - Substituição de veículos particulares por transporte público, como ônibus e trem. <p><u>Intramodalidade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento da proporção de ônibus e transporte ferroviário nas cadeias de transporte globais; - Aprimoramento das conexões entre meios de locomoção pedestres/ciclísticos, ônibus e transporte ferroviário 	<p><u>Desenvolvimento sustentável com transporte público como elemento central</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementação de estratégias de localização e reestruturação espacial visando à diminuição da demanda de mobilidade; <p>Coordenação entre o planejamento do uso do solo e do transporte para reduzir as necessidades de deslocamento</p>

Fonte: Høyer (2004)

É importante destacar que os desafios do transporte apresentados na Tabela 2.1 refletem principalmente a realidade das cidades do Norte global. Nas cidades do Sul global, a questão do transporte é mais complexa e muitas vezes requer medidas de caráter estrutural, como fornecimento de serviços de qualidade, criação de rotas que contemplem toda a cidade e conectem com os núcleos suburbanos e rurais, contribuindo para a redução das desigualdades socioespaciais, ampla gama de dias e horários de funcionamento do transporte, segurança no trânsito, acessibilidade e facilitação de uso do transporte público pelos turistas.

Apesar de os estudos focarem principalmente na mobilidade turística dentro do destino, é inegável o impacto do transporte aéreo sobre a sustentabilidade do turismo. O aumento recente do turismo urbano foi, ao menos em parte e principalmente no Norte global, estimulado pelo crescimento das companhias aéreas de baixo custo (PEETERS, 2017). Atualmente, conforme o Protocolo de Kyoto de 1992, a responsabilidade pela mitigação das emissões de gases de efeito estufa (GEE) é

atribuída à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e não aos governos nacionais. A estratégia da OACI, que consiste em aumento da eficiência do combustível e medidas de compensação de carbono a partir de 2020, não tem surtido o efeito esperado, já que a própria organização prevê o crescimento das emissões absolutas da aviação de 2,8 a 3,9 vezes nos anos de 2010-2040¹⁶. Com isso, a solução que se apresenta em níveis nacionais seria a redução do transporte aéreo por meio de regulação e impostos. No entanto, em termos econômicos, tais medidas parecem improváveis, já que colocariam o próprio turismo em risco (AALL, 2019).

Mudanças climáticas. Estudos têm apontado para a necessidade de mitigação e adaptação às mudanças climáticas. A capacidade adaptativa do turismo urbano residiria na criação do conhecimento e compartilhamento de informações, melhores práticas de planejamento e gestão de turismo. As medidas de adaptação estão relacionadas com as medidas de planejamento e gestão territorial, com adaptação de infraestrutura e soluções baseadas em natureza (QI; CHAN e THOME, 2020).

Existem poucos estudos, ainda, que avaliem a relação entre as mudanças climáticas e o turismo em áreas urbanas. Há estudos de percepção, conduzidos por método Delphi, com os pesquisadores e com o setor privado local atuante no turismo. Tais estudos avaliam o impacto percebido do aumento das temperaturas nas atividades turísticas da cidade (LOPES; REMOALDO e RIBEIRO, 2020). Outras pesquisas, de natureza quantitativa, são baseadas em análises biometeorológicas das cidades, relacionando-os com a sazonalidade e a atividade turística. (FITCHETT, 2021)

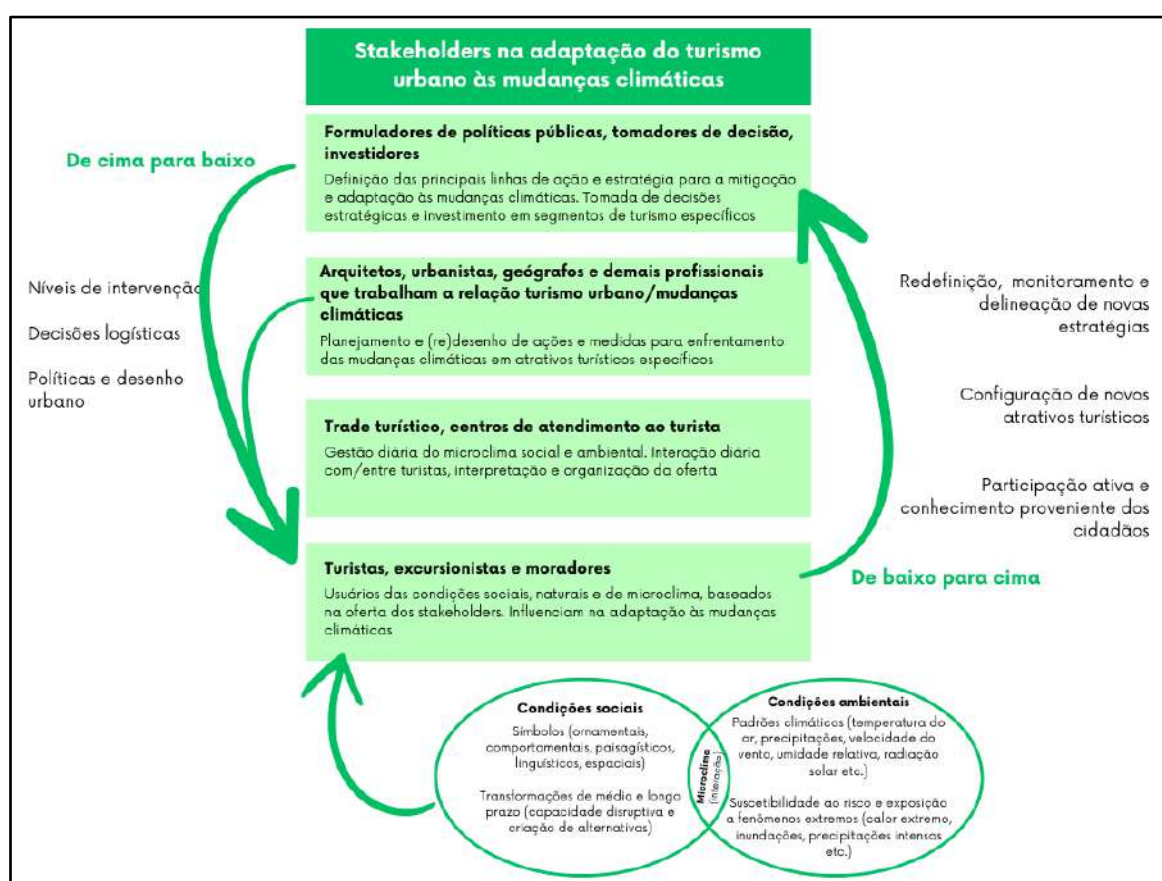
Estudos também apontam para a necessidade de desenvolvimento de respostas institucionais, apesar de reconhecer que o atual paradigma dominante, o neoliberalismo, impede os governos de desenvolverem estratégias eficazes de enfrentamento das mudanças climáticas (JARRAT, 2020). No turismo, isso ainda se percebe na postura governamental e do trade de enxergar o turismo como uma atividade essencialmente econômica de priorizar a geração de receitas.

A eficácia de respostas e políticas institucionais depende do envolvimento de múltiplos stakeholders, integração de diferentes setores para a construção de uma visão holística de enfrentamento das mudanças climáticas no turismo. Na Figura 4,

¹⁶ ICAO. Disponível em: <<https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/ICAO%20Environmental%20Report%202016.pdf>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

Lopes *et al.* (2022) sugerem os eventuais papéis dos *stakeholders* relevantes na adaptação do turismo urbano às mudanças climáticas. Ao dividi-los em quatro grupos — políticas públicas, tomada de decisões e investimentos, profissionais de planejamento urbano e demais profissionais envolvidos na relação turismo urbano/mudanças climáticas, trade turístico e CATs, e turistas e moradores — sugerem ações possíveis de baixo para cima e de cima para baixo, influenciados por condições sociais e ambientais.

Figura 4 – Stakeholders na adaptação do turismo urbano às mudanças climáticas.



Fonte: (LOPES; REMOALDO e RIBEIRO, 2020)

No entanto, há que se reconhecer que o envolvimento de uma multiplicidade de *stakeholders* na governança e planejamento de ações climáticas no turismo constitui uma tarefa árdua. Vários fatores contribuem para isso. Um deles é o fato de o turismo ser apenas uma de diversas atividades econômico-sociais em uma cidade, tendo que competir pelos recursos com os demais setores. Outro é a influência direta e indireta das decisões tomadas em diversos domínios políticos sobre o turismo na cidade. Mais um é a necessidade de uma governança contínua para desenvolvimento

de estratégias de longo prazo, o que pode não ser assegurado devido a mudanças na política e gestão dos territórios. A diversidade dos *stakeholders* envolvidos, sua organização e níveis de envolvimento, assim como a frequente falta de diálogo e cooperação entre eles também constituem um desafio (SCOTT e COOPER, 2011).

Aspectos como mobilidade e transporte emergem como centrais no debate da sustentabilidade do turismo urbano. As tecnologias avançadas, o uso de *big data* e sistemas geográficos desempenham papéis cruciais na otimização do transporte nas cidades. Entretanto, apesar dos avanços nesse sentido em alguns países desenvolvidos, a integração completa de práticas sustentáveis nos planos de mobilidade urbana ainda enfrenta resistências, evidenciando uma lacuna entre a teoria e a prática observada no local. Tais diferenças são especialmente marcantes entre os países do Norte e do Sul global, onde questões básicas de acesso e qualidade do transporte ainda não foram solucionadas.

Além disso, a discussão sobre as mudanças climáticas e sua relação com o turismo urbano salienta a urgência de estratégias de mitigação e adaptação que considerem tanto as políticas públicas quanto a participação ativa de diferentes *stakeholders*. O envolvimento de diversos atores é crucial para efetivar a governança ambiental no turismo, mas esbarra na complexidade da gestão integrada e na necessidade de cooperação contínua. Assim, torna-se claro que o turismo urbano deve evoluir com práticas mais robustas de gestão ambiental, que enfoquem tanto a resiliência dos destinos às mudanças climáticas quanto um planejamento integrador.

1.3.4 Declaração de Lisboa: “Cidades para Todos: construir cidades para cidadãos e visitantes”

A Declaração de Lisboa foi promulgada em 5 de abril de 2019 durante o primeiro Fórum de Prefeitos da OMT para Turismo Urbano Sustentável, realizado em Lisboa, Portugal. O evento contou com a participação do secretário-geral da OMT, representantes da UNESCO, ONU-Habitat, Banco Mundial, Comité Europeu das Regiões, Ministério da Economia de Portugal, Secretaria de Turismo da Argentina, Secretaria de Turismo da Espanha e prefeitos das cidades de Astana (Cazaquistão), Barcelona (Espanha), Bruges (Bélgica), Bruxelas (Bélgica), Dubrovnik (Croácia), Helsínquia (Finlândia), Cracóvia (Polônia), Madri (Espanha), Moscou (Rússia), Paris

(França), Porto (Portugal), Praga (República Tcheca), Punta del Este (Uruguai), Lisboa (Portugal), Tbilisi (Geórgia), São Paulo (Brasil) e Seul (Coreia do Sul).

No primeiro evento da OMT dedicado ao turismo urbano sustentável foi avaliado o contexto das atividades turísticas nas cidades. Para tanto, foram citadas as estimativas da ONU, segundo as quais a população urbana chegaria a 60% do total da população mundial no ano de 2030. A rápida urbanização é marcada pelo crescimento do turismo nos últimos anos. Fatores como maior mobilidade e custos mais acessíveis de transporte, medidas facilitadoras de viagens, novas tecnologias digitais nos ramos de hospitalidade e transporte e ainda aumento da classe média teriam contribuído para tornar os destinos turísticos urbanos cada vez mais populares.

Durante o Fórum, foram mencionados alguns aspectos positivos do turismo urbano, como o desenvolvimento socioeconômico significativo, promoção e preservação cultural de muitas cidades e seus arredores devido às receitas do turismo doméstico e internacional. Entretanto, exemplos de cidades bem-sucedidas no turismo urbano não foram citados.

Também foram reconhecidos os principais desafios do turismo urbano. São eles: uso de recursos naturais, contribuição para as mudanças climáticas e continuidade do turismo em condições climáticas adversas, impactos socioambientais do turismo, necessidade de oferta de condições de trabalho dignas, pressão sobre infraestrutura exercida, questões relacionadas à mobilidade, manutenção e promoção da paz e segurança em áreas visitadas, necessidade de gestão de congestionamentos e bom relacionamento com as comunidades locais.

Como potencialidade, foi mencionada a criação das smart cities, ou cidades inteligentes, capazes de gerar um impacto positivo na vida da população local e na experiência dos turistas, tornando as cidades mais habitáveis, gerenciáveis, sustentáveis e acessíveis. No entanto, não foram mencionados detalhes sobre as características, mecanismos, ferramentas e funcionamento dessas cidades inteligentes.

Foi reconhecido o potencial do turismo urbano de contribuir para os 17 ODS, em especial para o Objetivo 11 - "Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis". Com isso, fica visível a linha de trabalho da OMT no sentido de inserir questões do turismo no framework da Agenda 2030 da ONU.

Como documento de orientação para o assunto do turismo urbano sustentável, foi sugerido o Código de Ética Mundial para o Turismo da OMT, de 1999, que visaria maximizar os benefícios e minimizar os impactos do turismo, e os ODS.

A seguir, no Quadro 2, são apresentados os vetores de trabalho no sentido de desenvolvimento sustentável do turismo urbano, apontados na Declaração de Lisboa.

Quadro 2 – Vetores de trabalho no desenvolvimento sustentável do turismo urbano da Declaração de Lisboa

1. Alinhar as políticas do turismo urbano aos 17 ODS da ONU, em particular, ao Objetivo 11 - “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Tornar os ODS um *framework* comum para todos os stakeholders relevantes no turismo urbano.
2. Alinhar o desenvolvimento do turismo urbano com os princípios do Código de Ética Mundial para o Turismo da OMT.
3. Incluir o turismo na agenda urbana para que contribua para o desenvolvimento de cidades inclusivas, resilientes e sustentáveis.
4. Criar modelos de governança para o turismo urbano que envolvam administrações em nível local, nacional e regional, autoridades turísticas e outras relevantes, setor privado e comunidades locais.
5. Fomentar mecanismos de comunicação e cooperação baseados em evidências entre todos os *stakeholders* relevantes, incluindo autoridades municipais, nacionais e regionais, setor privado, comunidades locais e turistas.
6. Melhorar a integração das comunidades locais na cadeia produtiva do turismo, envolvê-las no setor e garantir que o turismo gere renda e empregos dignos para a comunidade.
7. Turismo tem de contribuir para tornar as cidades nos espaços de diversidade cultural, diálogo intercultural, inovação, geração e troca de conhecimento.
8. Fomentar práticas sustentáveis que promovam uso mais eficiente de recursos, assim como redução de emissões e resíduos no âmbito da economia circular.
9. Maximizar o uso de *big data* e tecnologia para melhor planejar, medir e administrar o turismo urbano. Tomar decisões e traçar planejamento com base em evidências sobre questões-chave

como capacidade de carga, moradia, mobilidade, gestão de recursos naturais e culturais e atitudes dos moradores locais em relação ao turismo.

10. Investir em tecnologia, inovação e parcerias para promover destinos inteligentes. Aproveitar a tecnologia para abordar questões como governança, sustentabilidade, acessibilidade, mobilidade não-motorizada e inovação. Garantir total integração e alinhamento com a política urbana mais ampla.

11. Promover produtos e experiências turísticas inovadores e uso de ferramentas e plataformas digitais que permitam à cidade diversificar a demanda no tempo e no espaço. Promover estadias mais longas. Atrair segmentos certos de turistas de acordo com sua visão e estratégia de longo prazo e os ODS.

12. Avançar na medição e monitoramento do turismo urbano.

13. Considerar os turistas como residentes temporários. Garantir que a política de turismo promova o engajamento de turistas e moradores de maneira holística.

14. Considerar as comunidades receptoras como residentes permanentes. Garantir que a política de turismo também promova o engajamento das comunidades locais de maneira holística.

15. Incentivar prefeitos, autoridades locais e regionais e todos os *stakeholders* relevantes envolvidos no turismo a se unirem em um esforço comum para construir um turismo urbano sustentável e cidades para todos - cidadãos e turistas.

Fonte: World Tourism Organization (2019)

A Declaração acredita na capacidade do turismo de contribuir para a inclusão, resiliência e sustentabilidade das cidades. Ainda, o turismo é visto como um motor de promoção da diversidade cultural, inovação, geração e troca de conhecimento.

O documento destaca os aspectos essenciais do turismo urbano a serem considerados: capacidade de carga máxima, meios de hospedagem, transporte, preservação de recursos naturais e culturais, opiniões dos moradores locais sobre o turismo. Destaca-se a importância de uma governança turística que inclua órgãos turísticos, autoridades locais, nacionais, regionais, empresas privadas e moradores locais.

A dimensão socioeconômica do turismo urbano é destacada: necessidade de maior inclusão da comunidade na cadeia produtiva do turismo, geração de renda e emprego digno são mencionados. Ademais, a relação entre os turistas e os moradores

ganha um destaque especial, ao enfatizar as ações de bem-estar e engajamento tanto para turistas, quanto para a comunidade receptora.

Na dimensão ambiental, são apontados o uso mais eficiente de recursos, redução de emissões e resíduos, economia circular, assim como a necessidade de fomento de práticas sustentáveis.

Destinos turísticos inteligentes (DTIs) é outro aspecto de destaque. Uso de tecnologia, inovação, plataformas digitais, produtos turísticos inovadores que diversificam a oferta no tempo e espaço, parcerias em prol da gestão e governança sustentável são estimulados. Ademais, aponta-se para a necessidade de integração das políticas de inovação em turismo nas políticas urbanas.

No âmbito da gestão e planejamento, menciona-se a necessidade de uso de *big-data* e tecnologias, medição e monitoramento do turismo urbano para tomada de decisões e planejamento embasados.

A Declaração ainda sugere elaborar políticas de turismo urbano de acordo com os ODS da ONU, especialmente o Objetivo 11, e o Código de Ética Mundial para o Turismo. Também sugere criação de frameworks de atuação nos moldes dos ODS para os principais *stakeholders* do turismo nas cidades.

Observa-se que a Declaração é essencialmente representada pelas cidades do Norte Global: das 17 cidades, 12 são europeias, três asiáticas (Astana, Seul e Tbilisi¹⁷) e três participações são sul-americanas (São Paulo, Punta del Este e Secretaria de Turismo da Argentina). Com isso, infere-se que são essencialmente apresentados nessa Declaração os desafios e as potencialidades das cidades do Norte global.

1.3.5 Declaração do Porto: “Turismo e o Futuro das Cidades”¹⁸

A Declaração do Porto foi promulgada em 9 de julho de 2021 durante o segundo Fórum de Prefeitos da OMT para Turismo Urbano Sustentável, realizado na cidade do

¹⁷ A delimitação da fronteira entre Europa e Ásia é essencialmente convencional e em grande medida determinada por fatores históricos. Diversas fontes e metodologias são empregadas na sua definição. Em geral, a fronteira é traçada pelo lado leste dos montes Urais, o curso do rio Emba, a costa norte do Mar Cáspio e o Estreito de Kerch. Contudo, outras interpretações sugerem que a fronteira acompanha a divisão de águas da Cordilheira dos Urais, o leito do rio Ural e a linha divisória da Cordilheira do Cáucaso. Sob a primeira perspectiva, a Geórgia e toda a região do Cáucaso são consideradas parte da Ásia. Já a segunda visão coloca uma parcela do território georgiano - cerca de 5% - no continente europeu. Assim, neste estudo a Geórgia é considerada um país asiático.

¹⁸ UNWTO. Disponível em: <<https://www.unwto.org/event/unwto-mayors-forum-for-sustainable-urban-tourism>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

Porto, Portugal. Participaram do evento os representantes das cidades de Atenas (Grécia), Braga (Portugal), Bruxelas (Bélgica), Bruges (Bélgica), Budapeste (Hungria), Dubrovnik (Croácia), Florença (Itália), Madri (Espanha), Moscou (Rússia), Podgorica (Montenegro), Porto (Portugal), Praga (República Tcheca), Roma (Itália), Samarcanda (Uzbequistão), São Vicente (Brasil), Skiathos (Grécia), Tirana (Albânia) e Veneza (Itália), Ministério da Economia de Portugal, ONU-Habitat, Comitê Europeu das Regiões, União de Cidades Capitais Ibero-americanas¹⁹, Grupo Expedia²⁰, CLIA²¹ Europa, Must Travel & Tech²² e Airbnb.

A segunda edição do Fórum, realizada no Porto, foi marcada pelo contexto da pandemia da Covid-19, seu impacto no turismo e necessidade de recuperação. As cidades foram reconhecidas como destinos que mais sofreram dos impactos da pandemia devido à situação crítica dos centros de saúde, *lockdowns*, restrições de deslocamentos e viagens domésticas e internacionais, fechamento dos equipamentos de turismo e lazer. Ao mesmo tempo, reconhece-se aumento de interesse pelas atividades locais, mudanças no uso de equipamentos e espaços urbanos, assim como o uso crescente da tecnologia.

Durante o evento foi discutido o papel do turismo no contexto pós-pandemia, sua importância na aceleração da economia local na fase da recuperação pós-crise, novas tendências tecnológicas no turismo advindas da pandemia, desafios como saúde, segurança, mobilidade e transformação digital.

O Quadro 3 abaixo apresenta vetores de trabalho no desenvolvimento sustentável do turismo urbano, acordados na Declaração do Porto.

¹⁹ União de Cidades Capitais Ibero-americanas (UCCI) - é uma organização internacional sem fins lucrativos, fundada em outubro de 1982. É uma rede internacional de cidades, atualmente composta por 29 cidades da Ibero-América: Andorra (Andorra-a-Velha), Argentina (Buenos Aires), Brasil (Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro), Bolívia (La Paz, Sucre), Chile (Santiago), Colômbia (Bogotá), Costa Rica (San José), Cuba (Havana), El Salvador (San Salvador), Equador (Quito), Espanha (Barcelona, Cádiz, Madri), Guatemala (Cidade da Guatemala), Haiti (Porto Príncipe), Honduras (Tegucigalpa), México (Cidade do México), Nicarágua (Manágua), Panamá (Cidade do Panamá), Paraguai (Assunção), Peru (Lima), Porto Rico (San Juan), Portugal (Lisboa), República Dominicana (Santo Domingo), Uruguai (Montevidéu), Venezuela (Caracas).

²⁰ Grupo Expedia - uma das maiores plataformas de tecnologia de viagem do mundo, é uma empresa norte-americana atuante em 29 países. Atua nas reservas de hospedagem, passagens, carros, pacotes turísticos e afins.

²¹ CLIA - Cruise Lines International Association - a maior associação comercial da indústria de cruzeiros do mundo.

²² Must Travel & Tech - startup europeia, plataforma móvel de assistentes virtuais, criados com base na inteligência artificial, que aconselham o turista sobre determinados destinos.

Quadro 3 – Vetores de trabalho no desenvolvimento sustentável do turismo urbano da Declaração do Porto

1. Promover a inclusão do turismo sustentável na agenda de recuperação das cidades após a pandemia da Covid-19, considerando seu potencial de impulsionar o emprego e renda, promover intercâmbio intercultural, inclusão social e preservação cultural.
2. Garantir que as políticas de turismo urbano estejam alinhadas com a Nova Agenda Urbana e a Agenda 2030, nomeadamente o Objetivo 11, tornando os ODS o *framework* para integrar moradores, empresas e turistas no continuum do desenvolvimento urbano sustentável.
3. Estabelecer modelos de governança que garantam a plena integração e alinhamento do turismo com a política urbana para o desenvolvimento sustentável inclusivo que se comprometa com os princípios de não deixar ninguém e nenhum lugar para trás e com a prevenção do crescimento das desigualdades espaciais.
4. Fomentar mecanismos de cooperação e parceria estratégica entre todos os *stakeholders* relevantes, incluindo autoridades municipais, nacionais e regionais, setor privado, comunidades locais e turistas. Incentivar a discussão local por meio da utilização de plataformas para moradores, grupos de trabalho e ecossistemas empreendedores locais para aumentar a integração das comunidades locais no planejamento do turismo urbano e na cadeia produtiva.
5. Incentivar a coordenação entre governos nacionais e municipais para melhor gerenciar o turismo urbano, especialmente em questões relacionadas à moradia, proteção de pequenas e tradicionais empresas e gestão de fluxos turísticos.
6. Destacar a importância da educação, formação e avanço de habilidades no setor de turismo para aprimorar o desenvolvimento socioeconômico das comunidades e criar uma mão de obra altamente qualificada que sustenta a competitividade do setor, aprimora e protege empregos no setor de turismo.
7. Promover a integração e compartilhamento de *big data* e desenvolvimentos tecnológicos na governança urbana, coleta e gerenciamento aprimorados de dados relevantes e aumento do acesso e uso da infraestrutura digital. Tomar decisões baseadas em evidências sobre capacidade de carga, mobilidade, diversificação, conservação de recursos naturais e culturais e atitudes dos moradores em relação ao turismo.
8. Investir em infraestrutura de transporte e comunicações sustentáveis para melhorar a mobilidade e conectividade de modo que priorizem a segurança, equidade social e acessibilidade, minimizando os impactos ambientais para as gerações futuras.
9. Promover produtos e experiências turísticas inovadoras. Maximizar o uso de ferramentas e plataformas digitais para diversificar a demanda no tempo e no espaço, incentivar estadias mais longas, promover viagens responsáveis e atrair o perfil de visitante que se encaixa na visão e estratégia da cidade para um futuro sustentável.
10. Construir pontes entre cidades e suas áreas rurais para enfrentar conjuntamente os desafios enfrentados pela comunidade turística e explorar as sinergias da cooperação urbano-rural.
11. Fomentar práticas sustentáveis que promovam um uso mais eficiente de recursos e redução de emissões e resíduos no âmbito da economia circular.
12. Incentivar todos os atores na governança multinível e todos os *stakeholders* relevantes envolvidos no setor de turismo a se unirem em um esforço comum para desenvolver o turismo urbano sustentável e cidades para todos - moradores e turistas.
13. Acelerar a transformação das cidades em destinos urbanos mais verdes e digitais e, assim, mais resilientes para enfrentar quaisquer futuras interrupções e crises. Implementar o conceito de destinos urbanos inteligentes, integrando os cinco pilares de um destino inteligente - governança, inovação, tecnologia, acessibilidade e sustentabilidade - em suas políticas e estratégias.

14. Desenvolver com a OMT e outros *stakeholders* relevantes uma Liga de Cidades para o Turismo Urbano Sustentável.

Fonte: UNWTO (2021)

Reconhece-se, logo no item 1 da Declaração, o papel socioeconômico do turismo de auxiliar na recuperação da economia das cidades após a pandemia da Covid-19, contribuindo para promoção de emprego e renda. Trata-se do turismo sustentável, porém, detalhes não são informados.

Assim como na prévia Declaração de Lisboa, o foco nos ODS, especialmente no Objetivo 11, ao se desenvolver turismo em áreas urbanas, é mantido. Novamente é mencionada a governança, desta vez acrescenta-se sobre a inclusão de todos os atores e todos os lugares para evitar as desigualdades espaciais. Assim, os territórios urbanos periféricos são incluídos.

A ideia de envolvimento da comunidade local e setor privado permanece, desta vez especificada em plataformas para moradores e ecossistemas de empreendedores locais. No que tange à coordenação entre governos locais, nacionais e regionais, são especificadas a proteção aos pequenos e tradicionais negócios, assim como gestão de fluxos turísticos.

Novamente é mencionada a importância do *big data* para a tomada de decisões e planejamento. É mantido o item de promoção de produtos turísticos inovadores que utilizem plataformas digitais. Também reaparece o item da economia circular, uso eficiente de recursos e redução de emissões. O significado do conceito de destino inteligente é esclarecido. Seus cinco pilares são: governança, inovação, tecnologia, acessibilidade e sustentabilidade.

A Declaração do Porto trouxe algumas novidades. Pela primeira vez é destacada a importância de promover a educação e qualificação em turismo. Também é mencionada a necessidade de investimento em transporte sustentável, seguro, acessível, promotor da equidade e que minimize impactos ambientais. Menciona-se a

necessidade de construir pontes urbano-rural para integrar o meio rural como parte da experiência dos destinos urbanos. Por fim, sugere-se criar, junto com a OMT e *stakeholders* relevantes, a Liga de Cidades para o Turismo Urbano Sustentável.

Vale a pena observar que, mesmo sendo a mais recente da OMT na área do turismo urbano sustentável, a Declaração do Porto não menciona as mudanças climáticas, limitando-se a recomendar reduzir as emissões e investir em transporte sustentável. Com um foco na recuperação econômica pós-pandemia, pouco se aborda os problemas ambientais relacionados ao turismo urbano, assim como possibilidade de eventos climáticos extremos, planos de ação climática e aumento drástico das temperaturas nas cidades europeias que já tem tornado inviáveis as atividades turísticas em várias cidades no verão.

O Fórum no Porto adquiriu um caráter ainda mais europeu, com presença de 16 prefeitos das cidades europeias entre as 18 cidades participantes. Fora da Europa, participaram a União de Cidades Capitais Ibero-americanas, da qual são membros 29 cidades, e representantes de uma cidade do Brasil e do Uzbequistão. A segunda edição foi marcada pela presença de grandes empresas de tecnologia em turismo, como Grupo Expedia e Airbnb, e, ainda, a maior associação comercial de cruzeiros do mundo. O encontro transcorreu em formato fechado *by invitation-only*. Comunidade acadêmica, associações locais de moradores ou de empresários não participaram. Assim, embora orientadoras, ambas as Declarações requerem uma visão crítica e adaptativa para efetiva implementação de suas diretrizes em variados contextos urbanos globais.

CAPÍTULO 2 — ESTUDO COM GESTORES BRASILEIROS DE TURISMO

2.1 Participantes da pesquisa

Este estudo revela a percepção da problemática de sustentabilidade do turismo urbano pelos gestores públicos e privados de turismo no Brasil. O estudo tem caráter qualitativo e consiste na realização de entrevistas semi-estruturadas presenciais e virtuais (por chamada de vídeo) com um grupo de gestores públicos e privados da área do turismo. As perguntas são predominantemente abertas para evitar indução e se baseiam nos subcapítulos 1.3, 2.3 e Carta Mundial pelo Direito à Cidade.

Neste estudo é utilizada a técnica de *snowball sampling* (amostragem em bola de neve) que permite que os participantes selecionados indiquem outros especialistas no assunto cujos depoimentos possam ser valiosos para o tema. O recrutamento de novos participantes termina quando um novo participante não traz fatos novos para o assunto.

Para a realização das entrevistas foram inicialmente convidados gestores e gestoras públicos e privados da área de turismo do nível federal e distrital, deputados e senadores, responsáveis por grupos parlamentares de turismo no Congresso Nacional, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Distrito Federal (Sebrae-DF) e Observatório de Turismo do DF.

Na primeira rodada, um total de 12 convites para entrevista virtual ou presencial foram enviados. Nas duas semanas posteriores à data do envio, os convites foram reforçados para aqueles que não responderam. Após uma análise dos organogramas dos órgãos públicos e entidades privadas de notória importância para a área do turismo, foram selecionados os seguintes destinatários:

- Ministério do Turismo: Ministro, Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo, Secretário Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo;
- Embratur — Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo: Presidente, Gerente de Sustentabilidade e Ações Climáticas,
- Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados: Presidente e Vice-Presidente;
- Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado: Presidente e Secretário;

- Secretaria de Turismo do Distrito Federal: Secretário;
- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Distrito Federal (Sebrae-DF): Diretoria;
- Observatório do turismo do Distrito Federal.

Desses, dois receptores informaram a impossibilidade de participação (gabinete do Ministro do Turismo e Presidente da Embratur), um chegou a marcar a entrevista e desmarcou posteriormente (Secretaria Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo do Ministério do Turismo), dois solicitaram perguntas e não retornaram o contato (Secretaria de Turismo do Distrito Federal, Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado), três não responderam (Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, Sebrae-DF, Observatório do turismo do DF) e dois concordaram em dar entrevista (Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo do MTur, Gerente de Sustentabilidade e Ações Climáticas da Embratur).

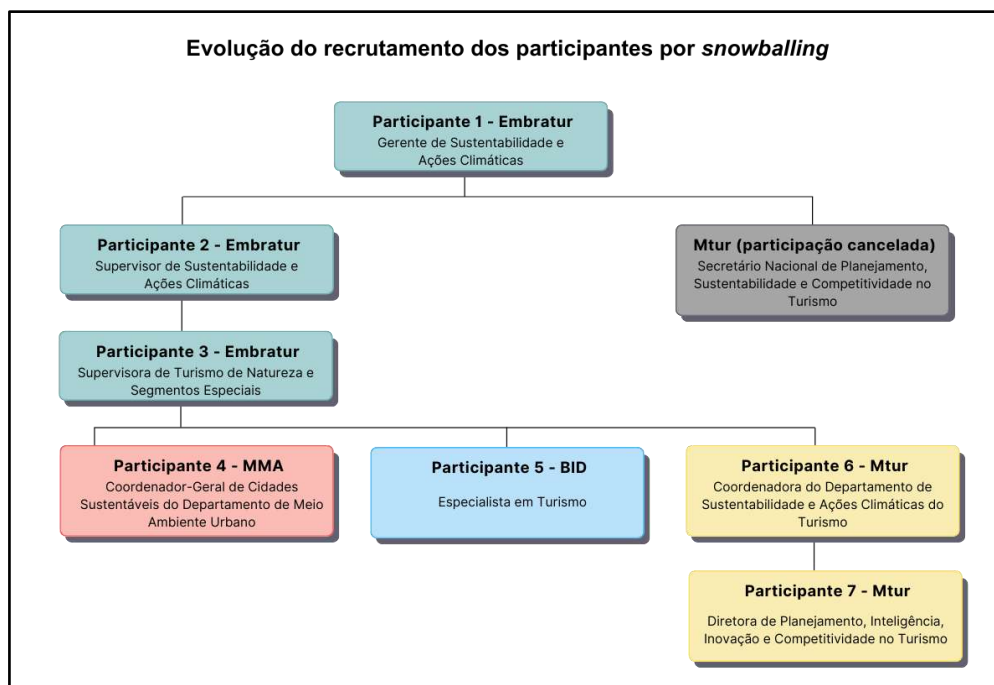
Depois de entrevistado, o participante 1, Gerente de Sustentabilidade e Ações Climáticas da Embratur, indicou um potencial participante do mesmo órgão, o Supervisor de Sustentabilidade e Ações Climáticas, que veio a ser o participante 2, e o Secretário Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo do MTur, que não retornou após desmarcar a entrevista.

Por sua vez, o participante 2 indicou a terceira potencial participante do mesmo órgão, Supervisora de Turismo de Natureza e Segmentos Especiais (participante 3). A participante 3 indicou Secretário Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo do MTur, Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo do MTur (participante 6), Coordenador-Geral de Cidades Sustentáveis do Departamento de Meio Ambiente Urbano do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (participante 4) e Especialista em Turismo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (participante 5). O participante 4 não chegou a enviar contatos de potenciais participantes e a participante 5 que não indicou ninguém.

A participante 6, Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo do MTur, indicou a participante 7, Diretora de Planejamento, Inteligência, Inovação e Competitividade no Turismo do MTur que, por sua vez, novamente indicou a participante 5.

Ao analisar a composição da “bola de neve”, vimos que a Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo e o Secretário Nacional de Planejamento, Sustentabilidade e Competitividade no Turismo do MTur constituem figuras importantes no âmbito federal do turismo, já que tinham sido selecionados no início pela pesquisadora e indicados por dois participantes (Figura 5).

Figura 5 – Evolução de recrutamento dos participantes por *snowballing*



Fonte: elaborado pela autora.

Os entrevistados receberam perguntas antes da entrevista. Havia uma lista de perguntas-chave previamente elaborada, porém, ao longo da entrevista, a depender do seu seguimento, perguntas complementares eram feitas aos participantes.

As perguntas-chave eram:

1. Como você entende o conceito de sustentabilidade?
2. Quais características uma cidade precisa ter para ser considerada sustentável?
3. Como você entende o conceito de turismo sustentável?
4. Quais são os desafios da sustentabilidade turística?
5. Quais ações seu órgão desenvolve no âmbito da sustentabilidade do turismo?
6. Há ações específicas voltadas para a sustentabilidade do turismo urbano?

7. Existem ações voltadas para a sustentabilidade do setor hoteleiro e dos transportes, considerando que são setores de emissões e gasto de recursos naturais elevados dentro da área do turismo?
8. Recomende o próximo potencial entrevistado da área de turismo que você acredita que possa contribuir com o tema de pesquisa.
9. Deixe uma observação / comentário adicional para a pesquisa.

As entrevistas duraram entre 20 e 45 minutos, com duração média de 30 minutos. Duas entrevistas foram realizadas presencialmente no local de trabalho dos participantes, e as demais em uma plataforma de reuniões virtuais. Cada entrevista foi gravada com consentimento do participante e posteriormente transcrita.

2.2 Método de análise

Como método de análise das entrevistas, optou-se por análise de conteúdo de Bardin (1977) por permitir obter tanto dados cifrados (a partir de cálculo de frequência de vocábulos), quanto estruturas temáticas e inferência do inédito (do não-dito) na mensagem.

A análise foi feita em dois níveis. No primeiro nível, decifração estrutural centrada em cada entrevista (entrevista por entrevista), buscou-se descobrir características individuais, únicas e subjetivas da fala do participante. Isso porque cada entrevista se desenvolve segundo uma lógica própria, uma dinâmica pessoal e uma maneira particular do entrevistado de mostrar ou ocultar os temas. No segundo nível, foi analisado o conjunto das entrevistas (corpus).

Após transcritas, as entrevistas foram ouvidas novamente para elucidar aspectos não verbais no material obtido. Conforme Marcuschi (2003), é necessário se atentar não apenas à composição verbal do corpus, mas também aos elementos paralinguísticos de uma entrevista, como tom de voz do entrevistado, pausas, hesitações, entonação e ritmo.

O material obtido em cada entrevista passou pelo processo de codificação: “A codificação é o processo pelo qual os dados brutos são transformados sistematicamente e agregados em unidades, as quais permitem uma descrição exata

das características pertinentes do conteúdo” (HOLSTI, 1969). A codificação foi organizada por unidades de registro²³: temas e subtemas.

O tema é “uma afirmação acerca de um assunto. Quer dizer, uma frase, ou uma frase composta, habitualmente um resumo ou uma frase condensada, por influência da qual pode ser afectado um vasto conjunto de formulações singulares” (Berelson, 1971). A análise temática visa a descobrir núcleos de sentido, cuja presença ou frequência tem algum significado para o objetivo de análise. A escolha de tema como unidade de registro é comum para estudos de motivação de opiniões e de tendências e entrevistas semi-estruturadas, portanto, é apropriada para os propósitos e o formato da presente pesquisa.

A codificação das entrevistas foi feita no software de análise de dados qualitativos e métodos mistos MAXQDA 24.2.0. Primeiro, foram criados os temas e os subtemas para cada entrevista. Após a categorização de cada entrevista, foi obtido o seguinte número de temas e subtemas:

Entrevista Nº 1 - 104;

Entrevista Nº 2 - 66;

Entrevista Nº 3 - 85;

Entrevista Nº 4 - 70;

Entrevista Nº 5 - 94;

Entrevista Nº 6 - 43;

Entrevista Nº 7 - 57.

No total, o *corpus* analisado rendeu 519 temas e subtemas.

Após a codificação individual das entrevistas, foram criadas as respectivas nuvens de códigos e subcódigos (temas e subtemas) para cada entrevista. A primeira nuvem permite obter um panorama geral da fala do entrevistado. Para esta nuvem, foi estabelecida uma frequência mínima de uma referência (aparência) de tema e subtema no corpo da entrevista. Gráficamente, o tamanho do tema e do subtema na nuvem reflete sua frequência no texto (quanto maior, mais frequente). A segunda nuvem ressalta os aspectos mencionados mais frequentemente no corpo da entrevista. Para esta nuvem, foi estabelecida a frequência mínima de três referências no texto.

²³ Unidade de registro - é a unidade de significação a codificar e corresponde ao segmento de conteúdo a considerar como unidade de base, visando a categorização e a contagem frequencial (BARDIN, 1977, p. 130).

Ademais, para cada entrevista foram criados modelos de hierarquia de código a partir de cinco códigos mais frequentes no corpo da entrevista.

Abaixo estão apresentadas as características de cada entrevista, suas respectivas nuvens de códigos e subcódigos, assim como modelos de hierarquia de códigos.

2.3 Análise de entrevistas

Entrevista Nº 1. Gerente de Sustentabilidade e Ações Climáticas - Embratur

Perfil do Entrevistado

Gênero: masculino

Formação acadêmica: Doutorado em Ciências Ambientais pela Universidade de Heidelberg. Mestrado em Geociências pela Universidade Federal Fluminense. Especialização em Impactos Ambientais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Graduação em Geologia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Cargos e funções anteriores

Universidade de Brasília:

2006 - atual: Docente e pesquisador do Centro de Desenvolvimento Sustentável.

Nesta entrevista, a sustentabilidade é entendida como um desafio socioambiental por excelência. Ressalta-se a necessidade das políticas públicas da dimensão social, voltadas para promoção das condições de vida dignas da população e combate às desigualdades. Já na dimensão ambiental, as políticas deveriam assegurar o meio ambiente saudável, bem conservado e trazer soluções para a crise climática. A dimensão econômica requer uma preocupação menor das políticas públicas. Faz-se uma diferenciação entre a gestão pública e privada da sustentabilidade. Enquanto a gestão privada atenderia às necessidades do mundo corporativo - estratégias ESG, adesão voluntária, instrumentos de incentivo -, a gestão pública teria o desafio ético de se preocupar com o bem-estar da população, questões normativas e ambientais.

A discussão da cidade sustentável é fortemente relacionada às mudanças climáticas e à vulnerabilidade da população diante dos eventos climáticos extremos. Observa-se, primeiramente, a necessidade de um planejamento urbano que promova

a qualidade de vida dos habitantes das cidades, especialmente das áreas periféricas, reduzindo as desigualdades históricas, e, a seguir, medidas que deixem as cidades resilientes aos riscos de eventos climáticos extremos.

O turismo sustentável é entendido como aquele que gera emprego e renda para a população, ao mesmo tempo conservando os espaços onde ocorre para as gerações futuras. Também passa pela discussão das mudanças climáticas e eventos extremos, no contexto da cidade como um destino turístico seguro para visitantes. É apontada a necessidade de um plano de adaptação dos destinos urbanos.

Os principais desafios da sustentabilidade turística, de acordo com o entrevistado, incluem a necessidade de medidas estruturais de combate às desigualdades sociais e de acesso aos serviços ecossistêmicos, ao saneamento básico, melhoria da segurança pública, gestão de resíduos sólidos e promoção da economia circular.

Quanto às ações desenvolvidas pela Embratur, no âmbito da sustentabilidade do turismo, são apontados quatro pilares ou eixos de atuação. O primeiro é a descarbonização que abrange a necessidade de transição energética para a economia de baixo carbono e o compromisso voluntário do setor de turismo mundial de reduzir 50% das emissões até 2030 e neutralizar as emissões até 2050. O segundo eixo é a sociobioeconomia que abrange a inclusão social das comunidades pela produção local, técnicas de produção de baixo carbono, conservação dos serviços ecossistêmicos, entre outros. O terceiro eixo é a economia circular, com metas de lixo zero, introdução de sistemas de gestão de resíduos sólidos, promoção de reciclagem e reutilização de resíduos. O quarto eixo é o da resiliência climática, que trata do enfrentamento dos impactos climáticos cada vez mais frequentes, plano para redução de perdas e danos, ações voltadas para a prevenção de riscos. Também foi mencionada a estratégia interna ESG da Embratur com um plano de ação e metas de descarbonização, economia circular e sociobioeconomia em todas as áreas da agência.

Em relação a ações voltadas para a sustentabilidade do turismo urbano, ressalta-se a dependência da Embratur das parcerias para realizar mudanças nos destinos turísticos de destaque internacional, já que a agência trabalha com a promoção do Brasil no exterior. Nesse sentido, mencionam-se parcerias com o Ministério do Turismo, órgãos e trade turístico local. Entre as parcerias mencionadas, figuram: certificação de Bonito como destino carbono-neutro junto com a Fundação de

Turismo de Mato Grosso do Sul, promoção de afroturismo e do turismo nos parques urbanos no Rio de Janeiro junto com a prefeitura da cidade, sustentabilidade do turismo em Foz do Iguaçu com a Itaipu binacional, Rota das Emoções no Nordeste, entre outras. É mencionado o Guia das Ações Climáticas, elaborado pela ONG Green Initiative e apoiado pela Embratur, que apresenta um passo a passo da descarbonização do turismo e é voltado para as organizações turísticas públicas e privadas.

Quanto às ações voltadas para a sustentabilidade dos meios de hospedagem e dos transportes, é destacada a importância da contribuição do setor de transportes para a sustentabilidade do turismo, com mais da metade das emissões atribuídas ao transporte aéreo. Nesse sentido, é mencionado o compromisso CORSIA da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), de reduzir e compensar as emissões causadas pelas viagens internacionais do transporte aéreo, assim como os projetos de geração de créditos de carbono. Tratando-se das ações internas da Embratur, enfatiza-se que a agência reduziu toda a sua frota terrestre ao uso de etanol, encaminhou a compra de energia elétrica da Embratur ao mercado livre de energia e elaborou um edital de credenciamento de empresas habilitadas a vender crédito carbono para a agência.

A seguir, na Figura 6, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 1 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 6 – Panorama geral da Entrevista Nº 1: nuvem de códigos e subcódigos.



Abaixo, na Figura 7, está a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes da Entrevista Nº 1. Esta nuvem apresenta os temas e os subtemas mais frequentes da fala do entrevistado, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 7 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 1: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a codificação da entrevista, foram criados 104 códigos (categorias e subcategorias). A seguir, são apresentadas as categorias de maior frequência na fala do entrevistado.

Tabela 14 – Códigos da Entrevista Nº 1

Categoria	Subcategorias
Ações do órgão	<ul style="list-style-type: none"> - Estratégias ESG dentro da Embratur; - Quatro pilares da sustentabilidade da Embratur: - Resiliência climática: prevenção de riscos; medidas adaptativas a eventos climáticos extremos; - Economia circular: sistemas de gestão sustentável de resíduos sólidos; eliminação de plástico de uso único; reutilização de resíduos; reciclagem; aterro sanitário; lixo zero; - Sociobioeconomia: valorização da diversidade cultural; valorização da gastronomia local; conservação ambiental; inclusão social; produção local; - Descarbonização: fontes de energia renovável; economia de baixo carbono; transição energética
Destino turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Violência urbana; - Riscos climáticos
Destinos turísticos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Gestão de resíduos sólidos; - Economia circular; - Acesso aos serviços ecossistêmicos; - Medidas estruturais para redução de desigualdades sociais; - Segurança pública; - Violência urbana; - Falta de serviços públicos básicos
Conceito de cidade sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Desigualdade: vulnerabilidade da população; segregação de classes; - Moradia; - Saúde; - Educação; - Saneamento básico; - Conservação ambiental
Agendas integradas da Embratur	<ul style="list-style-type: none"> - Parcerias com o Ministério do Turismo; - Guia de ação climática para o turismo - Green Initiative; - FUNDTUR, Mato Grosso do Sul: certificação de carbono neutro de Bonito; - Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro: afroturismo; parques urbanos; - Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo; - Rota das Emoções - Nordeste; - Itaipu Binacional: sustentabilidade do turismo em Foz de Iguaçu.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 8, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 1, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala do entrevistado.

Entrevista Nº 2. Supervisor de Sustentabilidade e Ações Climáticas - Embratur

Perfil do Entrevistado

Gênero: masculino

Formação acadêmica: Mestrado em Geografia pela Universidade de Brasília. Especialização em Economia para o Turismo pela Universidade de Brasília. Graduação em Turismo pela Universidade Federal de Ouro Preto.

Cargos e funções anteriores***Iphan:***

2021 - 2023: Coordenador-Geral de Promoção e Sustentabilidade do Departamento do Patrimônio Imaterial;

MTur:

2020 - 2021: Coordenador na Assessoria Especial de Assuntos Técnicos e Normativos;
2016 - 2020: Coordenador-Geral de Produtos Turísticos no Departamento de Marketing;
2014 - 2016: Coordenador-Geral de Estruturação de Destinos;
2009 - 2014: Gerente de Projetos;

Ministério do Desenvolvimento Agrário:

2008 - 2009: Consultor de Turismo e Artesanato PNUD;

Embratur:

2005 - 2007: Chefe de Divisão.

Nesta entrevista, o conceito de sustentabilidade adquire características de algo amplo e difícil de materializar, que muda de acordo com as mudanças na sociedade, e possui traços de subjetividade em razão de diferentes concepções existentes. Faz-se uma crítica à deturpação desse conceito que teria virado uma “palavra mágica: basta dizer e resolve todos os problemas”. O entrevistado entende a sustentabilidade a partir da etimologia do termo, usando as palavras “sustentar” e “manter” no sentido de preservar agora para garantir o uso pelas gerações futuras. Ao mesmo tempo, faz ressalva de que nem tudo se quer preservar. Outra característica citada da sustentabilidade é “apaziguar”: o entrevistado menciona tensões entre os países desenvolvidos e os em desenvolvimento, relacionados com o crescimento econômico, consumo e problemas ambientais, na conferência de Estocolmo de 1972, no relatório

Brundtland de 1987 e na ECO-92. Conseqüentemente, o surgimento do conceito de desenvolvimento sustentável como tentativa de acalmar os ânimos da comunidade internacional.

Ao abordar o conceito de cidade sustentável, o entrevistado destaca o respeito da cidade por três aspectos: ambiental, social e cultural. Também menciona a utilização de dados para a gestão e o uso racional de recursos.

Entrando na discussão do turismo sustentável, o entrevistado acredita que esse termo foi apropriado pelo turismo depois de muitos estímulos feitos pela ONU que defendia o conceito de desenvolvimento sustentável. Para o entrevistado, o foco no termo “sustentável” tira o foco da importância do viés social do turismo. Assim, é considerado o mais importante garantir o protagonismo das comunidades receptoras, minimizar os impactos para moradores locais, respeitar a cultura local e as diversidades, combater a massificação do turismo. Em termos econômicos, garantir a justa distribuição de recursos.

Na questão da sustentabilidade do turismo urbano, são destacados dois pontos: a sazonalidade e a infraestrutura carente. A sazonalidade é vista como um dos principais desafios. Embora o entrevistado não acredite na existência de um *overtourism* no Brasil, admite que há grande concentração de turistas em determinados lugares na alta temporada que resultam em gentrificação, conflitos com os moradores locais, destruição do patrimônio natural e cultural. Ressalta-se a necessidade de medir e escalonar os impactos da sazonalidade do turismo. A infraestrutura carente também é relacionada com a sazonalidade e o aumento de pressão na alta temporada, que prejudica o bem-estar da comunidade receptora. Como exemplos são citados engarrafamentos, transporte público superlotado e saneamento básico.

Quanto à atuação da Embratur na sustentabilidade turística, o entrevistado destaca como de maior relevância a identificação das necessidades e percepções dos consumidores internacionais sobre a sustentabilidade. Posteriormente, a absorção desses dados pelo mercado brasileiro e a seleção de uma oferta adequada para a demanda existente seriam necessários. No entanto, fala da dificuldade de conectar a oferta brasileira mais sustentável com o mercado internacional por questões comerciais, logísticas e de qualificação. Assim, um dos desafios da Agência seria conectar a demanda com a oferta que, segundo o entrevistado, é muito reduzida e está sendo mapeada gradativamente.

Consequentemente, o próximo desafio é a diversificação da oferta que “esbarra” em um trade turístico resistente. A esse desafio está atrelada a impossibilidade de a Embratur promover destinos inteiros como sustentáveis, já que essa consideração dependeria do conjunto e não apenas da existência de alguns produtos turísticos isolados.

O entrevistado informa que no momento da realização da entrevista a Embratur estava realizando o mapeamento de produtos turísticos que se posicionam como sustentáveis e possam atender à demanda internacional no bioma Amazônia. O próximo passo seria a definição de parâmetros de sustentabilidade turística, ações nesse sentido estão sendo iniciadas em parceria com o Instituto Muda.

O participante torna a ressaltar a dificuldade de entendimento da importância da sustentabilidade do turismo, ou de ações para atingi-la, pelo trade e por gestores públicos. Por fim, afirma que um grande desafio da Embratur consiste em mudar essa percepção em um trabalho conjunto com o Ministério do Turismo, já que a atuação da Agência se restringe tão somente à promoção do Brasil no exterior.

Em relação a ações voltadas para a sustentabilidade do setor hoteleiro e dos transportes, o entrevistado relembra sobre a impossibilidade de promover a transformação estrutural dos destinos por não ser da competência da Agência, mas menciona a possibilidade de orientação para o trade turístico em formato de guias. A estratégia interna de ESG da Embratur, que pode servir de exemplo para o trade e já é utilizada nos eventos que a Agência realiza, também é mencionada. Não foram citadas ações voltadas especificamente para meios de hospedagem e setor de transportes.

A seguir, na Figura 9, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 2 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 9 – Panorama geral da Entrevista Nº 2: nuvem de códigos e subcódigos.



Abaixo, na Figura 10, está a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes da Entrevista Nº 2. Esta nuvem apresenta os temas e os subtemas mais frequentes da fala do entrevistado, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 10 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 2: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a codificação da entrevista, foram criados 66 códigos (categorias e subcategorias). A seguir, na Tabela 15, são apresentadas as categorias de maior frequência na fala do entrevistado.

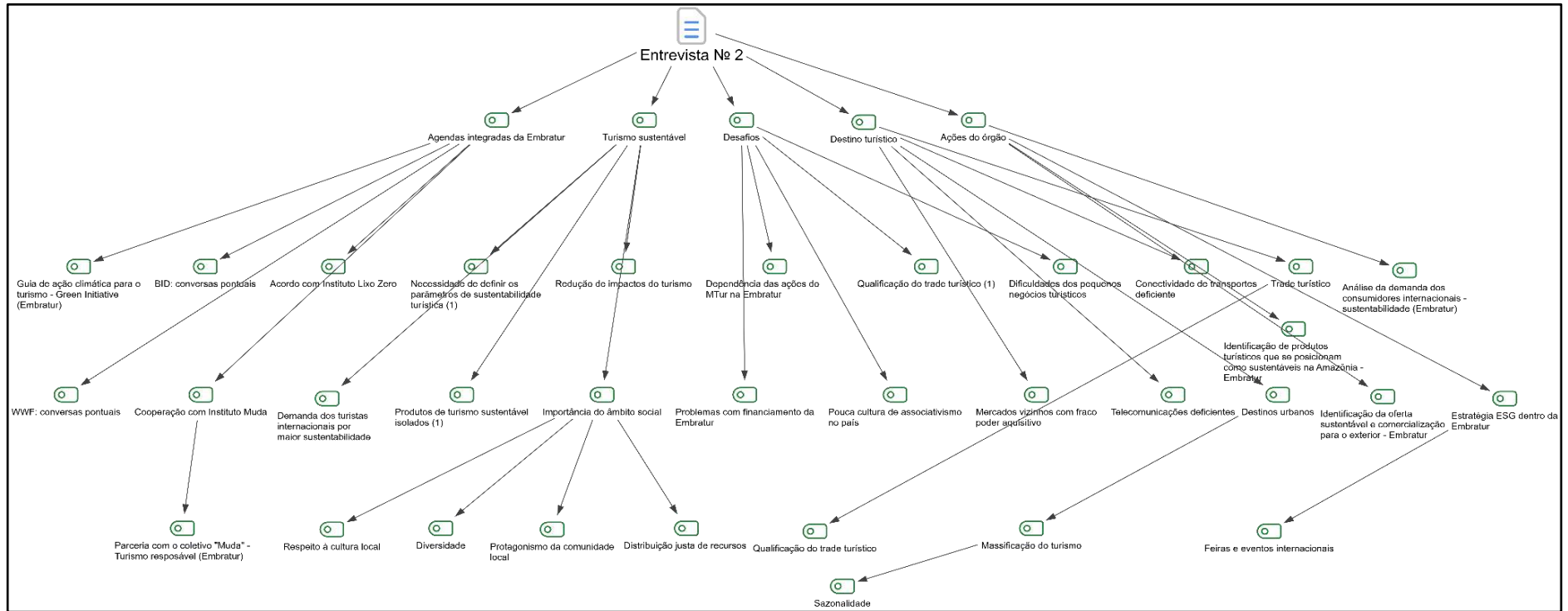
Tabela 15 – Códigos da Entrevista Nº 2

Categoria	Subcategorias
Destino turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Qualificação do trade turístico; - Conectividade de redes de transporte deficiente; - Telecomunicações deficientes; - Mercados vizinhos com fraco poder aquisitivo
Agendas integradas da Embratur	<ul style="list-style-type: none"> - Cooperação contínua com o MTur; - Cooperação com o Instituto Muda; - Acordo com o Instituto Lixo Zero; - BID: conversas pontuais; - WWF: conversas pontuais; - Guia de Ação Climática para o Turismo
Turismo sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Grande importância do âmbito social na sustentabilidade; - Importância da redução de impactos do turismo sobre a qualidade de vida da comunidade local; - Respeito à cultura local; - Diversidade; - Redução da massificação do turismo; - Protagonismo da comunidade receptora; - Diversidade; - Demanda dos turistas internacionais por maior sustentabilidade
Desafios	<ul style="list-style-type: none"> - Dependência das ações do MTur; - Qualificação do trade turístico; - Fraca cultura de associativismo no País; - Dificuldades enfrentadas pelos pequenos negócios; - Necessidade de definir os parâmetros de sustentabilidade turística; - Existência de produtos turísticos isolados que se posicionam como sustentáveis; - Impossibilidade de promoção de destinos turísticos inteiros como sustentáveis; - Resistência do trade turístico às mudanças; - Ausência da oferta mais sustentável do País no mercado internacional
Trade turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Qualificação do trade turístico; - Resistência do trade turístico às mudanças; - Dificuldades enfrentadas pelos pequenos negócios; - Fraca cultura do associativismo no País.

Fonte: elaborado pela autora.

Abaixo, na Figura 11, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 2, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala do entrevistado.

Figura 11 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 2.



Entrevista Nº 3. Supervisora de Turismo de Natureza e Segmentos Especiais - Embratur.

Perfil da Entrevistada

Gênero: feminino

Formação acadêmica: MBA em Desenvolvimento Sustentável e Economia Circular pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Especialização em Marketing e Cadeia de Valor pelo Centro Universitário de Brasília. Graduação em Turismo pelo Centro Universitário de Brasília.

Cargos e funções anteriores

MTur:

- 2023: Coordenadora-Geral de Sustentabilidade e Ações Climáticas no Turismo;
- 2021 - 2023: Coordenadora-Geral de Turismo Responsável;
- 2020: Coordenadora-Geral de Aproveitamento Turístico de Ativos de Domínio Público;
- 2019 - 2020: Coordenadora-Geral de Parcerias e Concessões;
- 2014 - 2019: Coordenadora de Apoio à Comercialização;
- 2014: Coordenadora-Geral de Programas de Incentivo a Viagens (interina);
- 2008 - 2014: Técnica.

Nesta entrevista, o conceito de sustentabilidade é entendido a partir do tripé: social, econômico, ambiental. A sustentabilidade é considerada transversal a todas as ações, são mencionados os ODS e as mudanças climáticas, mas a entrevistada faz uma ressalva de que o conceito é pouco entendido pelas pessoas na prática.

Ainda na sua fala sobre a sustentabilidade, a entrevistada introduz o conceito de turismo responsável, diferenciando-o de turismo sustentável. O conceito de turismo responsável, com o qual trabalha o MTur, define os papéis e as responsabilidades de cada ator na cadeia produtiva do turismo, assim como ações diárias que podem ser feitas para promover um desenvolvimento sustentável do turismo.

Uma cidade sustentável é vista pela entrevistada como aquela que é adequada para a população local. Aspectos como acessibilidade, segurança, saneamento básico, más condições de balneabilidade das cidades litorâneas são mencionados. A entrevistada cita o trabalho do MTur voltado para destinos turísticos inteligentes.

Ao discutir o turismo sustentável em áreas urbanas, a principal preocupação percebida é a adaptação dos destinos às mudanças climáticas. São mencionados a necessidade de adaptação dos planos-diretores, entendimento dos novos desafios

pelos gestores públicos, sistemas de alerta para eventos climáticos extremos. Outra preocupação é o *overtourism* que já impacta algumas cidades no Brasil com a pressão sobre a rede de saneamento básico.

Entre as ações do MTur, a entrevistada enfatiza o grande papel do Ministério na sensibilização de atores: como exemplos, são citadas orientações básicas sobre a sustentabilidade para a cadeia produtiva ou benefícios do turismo para as comunidades locais. Ademais, menciona tentativas de trabalhar agendas integradas com outros órgãos, como Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Secretaria de Patrimônio da União, Ministério da Saúde, sem fornecer detalhes.

Enquanto ações específicas voltadas para a sustentabilidade do turismo nas cidades, são citados o Projeto Orla - uma integração de políticas urbanísticas, sanitárias e ambientais -, destinos turísticos inteligentes, política de cidades criativas voltada para a produção social do turismo, programa de segurança turística, programa de prevenção à exploração sexual de crianças adolescentes, turismo acessível, agendas integradas com o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania e com o Ministério dos Povos Indígenas.

Em relação aos meios de hospedagem e aos transportes em específico, a entrevistada admite não haver ações práticas. Reconhece que o transporte aéreo é o maior emissor de gases de efeito estufa no turismo. Pontua que a iniciativa privada está à frente nessa agenda, e o setor público precisaria entender o que incentivar. Cita um projeto de ESG para os resorts e o plano de ação climática, ambos em parceria com o BID. O plano de ação climática seria o primeiro passo nesse sentido e ajudaria a orientar os atores do setor quanto às ações práticas. Posteriormente, serviria de base para mensurar resultados.

Desenvolvendo o tema de se trabalhar com o trade turístico, a entrevistada reconhece a falta de dados em várias áreas para que possam ser desenvolvidas políticas públicas com embasamento científico e evidências sem causar um *greenwashing*. Comenta a impossibilidade de trabalhar a sustentabilidade sem dados e aferição. Menciona a necessidade de busca por boas práticas internacionais nesse sentido. Admite o desafio que é criar políticas públicas para um país do tamanho continental como o Brasil, e a necessidade de serem perenes.

A seguir, na Figura 12, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 3 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 12 – Panorama geral da Entrevista Nº 3: nuvem de códigos e subcódigos.



Abaixo, na Figura 13, está a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes da Entrevista Nº 3. Esta nuvem apresenta os temas e os subtemas mais frequentes da fala da entrevistada, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 13 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 3: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a codificação da entrevista, foram criados 85 códigos (categorias e subcategorias). A seguir, são apresentadas as categorias de maior frequência na fala da entrevistada.

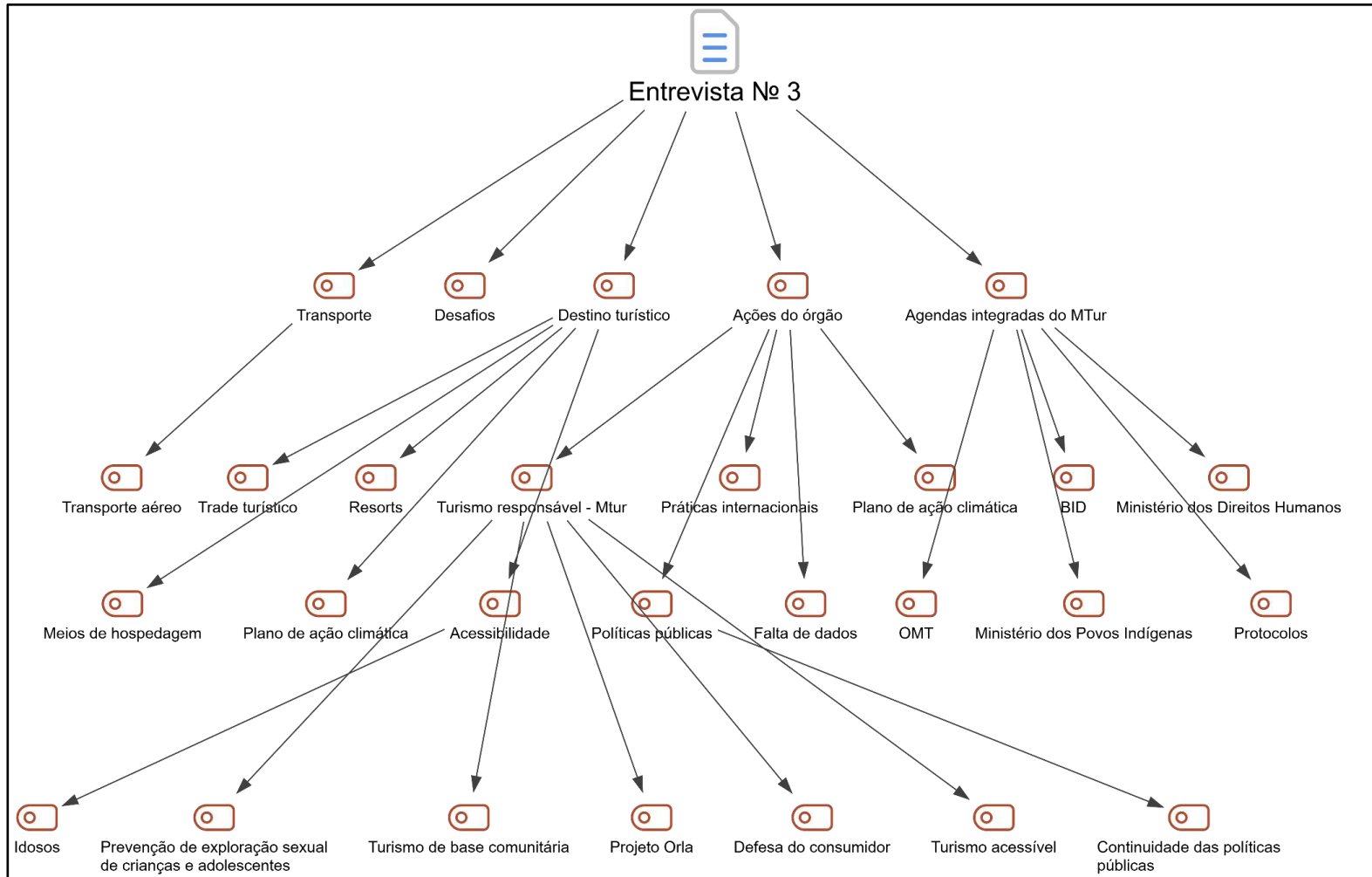
Tabela 16 – Códigos da Entrevista Nº 3

Categoria	Subcategorias
Ações do órgão	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de continuidade de políticas públicas; - Projeto Orla; - Prevenção à exploração sexual de crianças e adolescentes; - Ações para defesa do consumidor; - Ações para turismo acessível; - Política de cidades criativas; - Programa de segurança turística; - Atuação na agenda climática; - Agenda ESG para resorts; - Busca de boas práticas internacionais
Destino turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Meios de hospedagem; - Trade turístico; - Plano de ação climática; - Resorts; - Acessibilidade; - Produção social do turismo; - Destinos turísticos inteligentes
Turismo responsável	<ul style="list-style-type: none"> - Alternativa ao turismo sustentável; - Turismo acessível; - Defesa do consumidor; - Gestores; - Responsabilidade dos turistas; - Prestadores de serviços; - Proatividade individual; - Responsabilidade individual; - Impacto positivo do turismo; - Turismo de base comunitária; - Encontro Nacional de Turismo Responsável; - Aumento da quantidade de dados; - Impactos; - Ações diárias dos stakeholders
Destinos turísticos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Ameaças; - Plano de ação climática; - Cidades criativas; - Aglomeração; - Eventos climáticos extremos; - Sistema de alerta; - Aumento do nível do mar; - Plano-diretor
Agendas integradas do MTur	<ul style="list-style-type: none"> - Igualdade racial - com o Ministério dos Povos Indígenas; - Plano de ação climática para o turismo - com o BID; - Política do clima - com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança de Clima; - Tentativas de integração com a OMT.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 14, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 3, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala da entrevistada.

Figura 14 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 3.



Entrevista № 4. Coordenador-Geral de Cidades Sustentáveis, Departamento de Meio Ambiente Urbano - Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima

Perfil do Entrevistado

Gênero: masculino

Formação acadêmica: Especialização em Meio Ambiente e Políticas Públicas pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Especialização em Administração Pública pela Fundação Getúlio Vargas. Graduação em Turismo e Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Cargos e funções anteriores

MMA:

2012 - atual: Analista Ambiental - Especialista em Meio Ambiente;

2021 - 2023: Coordenador de Projetos da Adaptação às Mudanças Climáticas (substituto);

2017 - 2019: Coordenador Geral de Gestão Ambiental Territorial e Urbana;

2015 - 2017: Coordenador Geral de Gerenciamento Costeiro (substituto);

2013: Assistente Técnico do Gabinete da Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável;

2012 - 2013: Assessor Técnico do Gabinete da Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável.

MTur:

2008 - 2011: Servidor público federal (turismo de sol e praia, turismo náutico, ecoturismo).

Esta entrevista inicia-se a partir da discussão dos desafios das cidades brasileiras. O primeiro desafio apontado é a necessidade de integrar as políticas de planejamento urbano e as políticas ambientais nos instrumentos normativos. Levanta-se a questão dos planos diretores: primeiro, a necessidade de sua elaboração para os municípios que são obrigados a terem tais planos, segundo, a baixa qualidade técnica dos planos existentes. Persiste um problema crônico de baixa internalização de diretrizes ambientais nos planos. Por exemplo, são poucos os municípios que adotam o zoneamento ambiental de forma efetiva no seu planejamento urbano.

O entrevistado faz um recorte ambiental dos desafios das cidades brasileiras. Cita a mobilidade e os críticos índices de qualidade ambiental: poluição do solo, hídrica e atmosférica. Menciona a baixa cobertura de áreas verdes nas cidades,

salientando que esta questão tem merecido uma atenção especial do Ministério com o programa Cidades Verdes Resilientes.

O conceito de sustentabilidade é entendido a partir do tripé: social, ambiental, econômico. O participante ressalta as tentativas, no seu trabalho diário, de fortalecer a dimensão ambiental nas políticas públicas. Afirma que um dos principais desafios é trazer a contribuição do meio ambiente e fortalecer a sustentabilidade, principalmente sua dimensão ambiental, no desenvolvimento urbano para que possam contribuir para uma maior qualidade de vida da população. Acrescenta que as políticas ambientais se trabalham no âmbito dos ODS.

Entrando na questão da cidade sustentável, esta é vista como uma cidade que contribui para a qualidade de vida da sua população e usa os recursos ambientais disponíveis de forma racional. Ressalta-se a necessidade de atingir um equilíbrio entre a questão social e a ambiental, pois de nada serviria ter uma cidade que atenderia à população mas que tivesse seus recursos naturais degradados. Sugere-se pensar na cidade como um ser vivo. Levanta-se a questão da energia. Colocam-se os desafios de eficiência energética, menor emissão de CO₂, ampliação de áreas verdes, gestão de resíduos sólidos, economia circular. Por último, é mencionada a necessidade de reduzir os impactos ambientais e valorizar os serviços ambientais que a natureza presta para a população.

Quanto ao turismo sustentável, o entrevistado pontua que este deveria ser encarado de forma estratégica no âmbito das políticas públicas, o que não está acontecendo no momento. Ressalta que a sustentabilidade não deveria se restringir só ao ecoturismo ou turismo de aventura, mas estar presente em forma de diretrizes em todos os tipos de turismo. Percebe um certo *greenwashing* na comercialização de alguns produtos turísticos e pontua que o trade turístico poderia melhorar nesse ponto. Admite a necessidade de gestão ambiental de empresas turísticas, desenvolvimento de roteiros, gestão de destinos, em nível municipal, estadual e federal, com base na sustentabilidade. Sugere criação de programas nacionais de desenvolvimento sustentável para cada tipo de turismo. Cita o Programa para o Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR)²⁴, lançado pelo MTur em 2005, como

²⁴ O Programa para o Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR) foi desenvolvido pelo Ministério do Meio Ambiente com ações estruturantes de fomento ao setor ecoturístico na Amazônia Legal. Resultado de acordo firmado entre o governo brasileiro e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), foi criado com o intuito de estabelecer as condições necessárias para permitir aos nove estados da Amazônia Legal se prepararem para administrar, de

exemplo de uma política pública estratégica. Reconhece a necessidade de trazer o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima para uma discussão conjunta das políticas públicas com o MTur, a Embratur e outros ministérios, principalmente frente às mudanças climáticas, para desenhar uma estratégia federal de sustentabilidade do turismo.

Em relação a políticas públicas voltadas para a sustentabilidade do turismo nas cidades, o entrevistado admite desconhecer tais iniciativas. Admite que vê tentativas de controle de fluxos turísticos em algumas cidades que tenham um forte segmento cultural ou ambiental. No entanto, faz uma ressalva de que não abrangem o destino como um todo, apenas alguns atrativos.

Traz o exemplo do destino Bonito, MS, que era trabalhado como um todo, além dos atrativos comercializados, mas não vê esse trabalho em destinos maiores, principalmente nas capitais e nas grandes cidades litorâneas. Ao aprofundar sobre o caso Bonito, afirma que os principais destinos comercializados pelo Mato Grosso do Sul têm a diretriz da sustentabilidade ambiental muito forte. Afirma tratar-se de uma ação estadual junto aos municípios que não é tipicamente uma regra. Isso contrasta com os destinos de sol e praia do Nordeste, que, segundo o entrevistado, demonstram a ausência de uma perspectiva de sustentabilidade para o destino como um todo.

Quanto às ações do Ministério voltadas para as cidades, o entrevistado pontua que na gestão anterior o tema do meio ambiente urbano estava restrito a ações isoladas em áreas verdes. Afirma que com a reestruturação do Ministério do Meio Ambiente, foram criadas duas coordenações: a Coordenação-Geral de Adaptação do Meio Ambiente Urbano às Mudanças do Clima e a Coordenação-Geral de Cidades Sustentáveis, o que sinaliza a decisão política de discutir o planejamento urbano com o planejamento ambiental nas cidades.

Pontua que se esperava, no passado, que o Ministério das Cidades incorporasse diretrizes ambientais no planejamento e desenvolvimento urbano. Afirma que, mesmo com algumas ações, isso não foi feito. Avalia de forma positiva o interesse do governo em trazer de volta o debate do meio ambiente urbano.

Menciona algumas ações do Ministério em andamento. Uma delas consiste na revisão da estratégia de adaptação das cidades às mudanças climáticas juntamente com o Ministério das Cidades dentro do plano nacional de adaptação às mudanças climáticas. Em uma ação interministerial, com o Ministério do Trabalho e Emprego e o Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, foi construído o programa nacional de agricultura urbana e periurbana. Entre resultados do programa, menciona publicação de editais destinados ao fomento da integração da gestão dos resíduos orgânicos das cidades e à promoção da agricultura urbana.

Prevê o lançamento, na Conferência das Nações Unidas para Mudanças Climáticas (COP), do programa Cidades Verdes Resilientes, desenvolvido pelo Ministério do Meio Ambiente, Ministério das Cidades e Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. Afirma que o programa surgiu de uma demanda dos municípios de coordenar as políticas públicas setorializadas em um programa estratégico. No âmbito do programa, menciona gestão de riscos em áreas sensíveis, proteção dos mananciais em ambientes urbanos, uso e ocupação do solo, soluções baseadas em natureza.

Outro eixo de atuação mencionado é o de construções sustentáveis e infraestrutura verde urbana. Mais uma agenda é a mobilidade urbana sustentável, pensada conjuntamente com o Ministério das Cidades, para promover ações e estratégias para a mobilidade urbana ativa, relacionada à transição dos modais de transporte público. Dentro dessa agenda, menciona a eletrificação do transporte público e o estímulo à adoção de mobilidade ativa individual. Traz o exemplo de lançamento do edital voltado para apoio a rotas de cicloturismo com a finalidade de integrar as áreas verdes urbanas nas rotas e redes de trilhas já existentes. Destaca a ambiguidade do resultado: apesar de recebimento de 270 propostas de todo o País, apenas cinco tinham as condições mínimas de classificação e eram procedentes do Sul e Sudeste. Com isso, reconhece a necessidade de ações de capacitação junto aos municípios.

Entre as parcerias, destaca a cooperação com o Instituto Cidades Sustentáveis (ICS), cujos dados obtidos junto aos municípios, assim como indicadores e o índice de desenvolvimento sustentável, são usados como referencial. Também menciona o Projeto ANDUS, CITInova, Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer (CTI), estudos técnicos da Cooperação Brasil-Alemanha para o Desenvolvimento Sustentável.

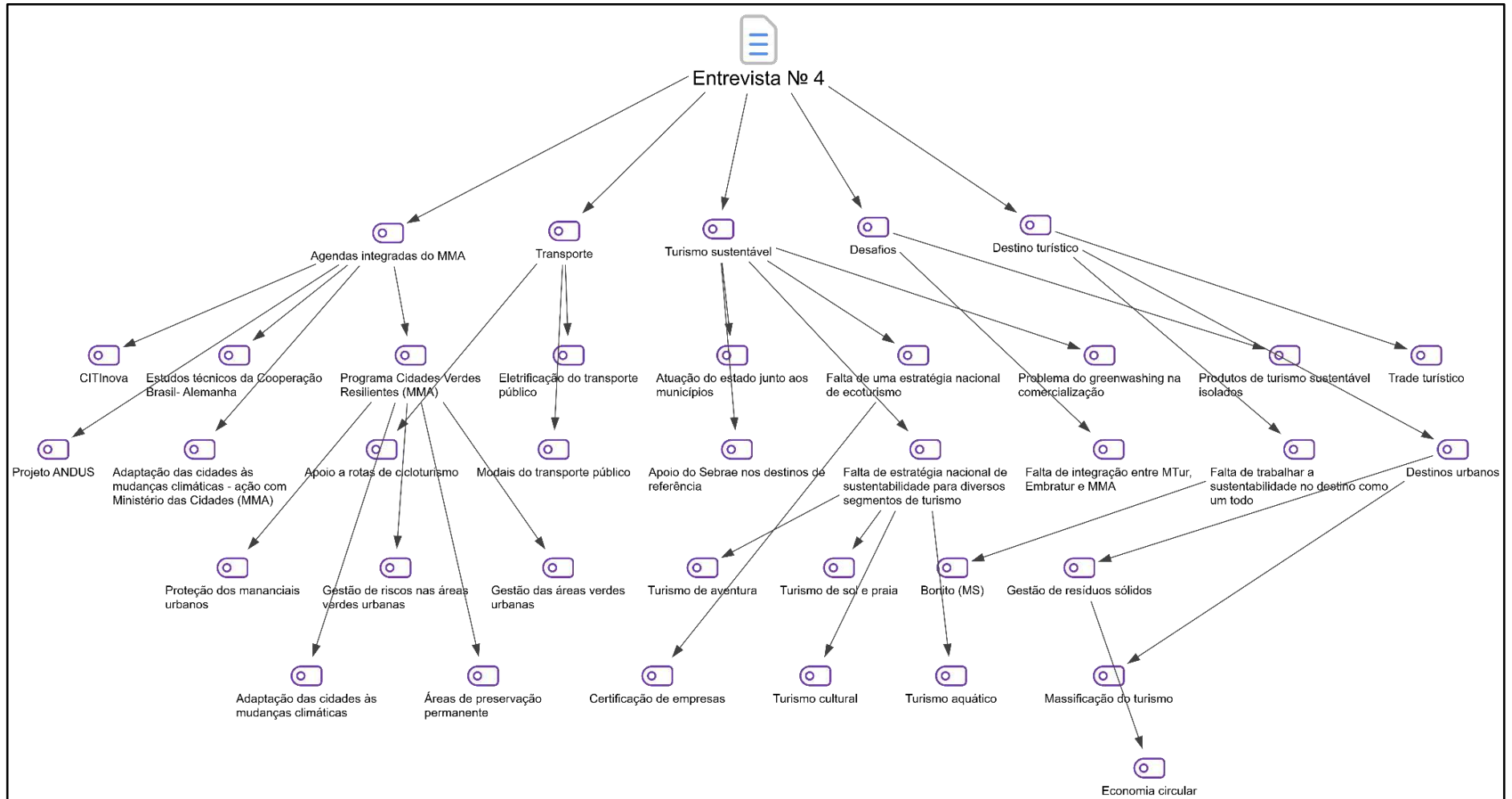
Tabela 17 – Códigos da Entrevista Nº 4

Categoria	Subcategorias
Conceito de sustentabilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Tripé: ambiental, social, econômico; - Importância da dimensão socioambiental nas políticas públicas; - ODS; - Tentativas de fortalecimento da agenda ambiental
Conceito de cidade sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Valorização dos serviços ambientais; - Redução dos impactos; - Infraestrutura carente; - Pouca cobertura de áreas verdes urbanas; - Gases de efeito estufa; - Eficiência energética; - Uso racional de recursos; - Cidade adequada para a população local; - Planejamento urbano que promove qualidade de vida; - Críticos índices de qualidade ambiental; - Integração do desenvolvimento urbano e das políticas ambientais
Turismo sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de uma estratégia nacional de sustentabilidade para diversos segmentos do turismo; - Redução de impactos do turismo; - Problema do <i>greenwashing</i> na comercialização; - Gestão turística em Bonito; - Apoio do Sebrae nos destinos de referência
Planejamento urbano que promove qualidade de vida	<ul style="list-style-type: none"> - Deficiências do Ministério das Cidades; - Não implementação dos planos-diretores; - Deficiência técnica dos planos-diretores; - Não elaboração dos planos-diretores; - Lei de uso e ocupação do solo; - Falta de integração das políticas de planejamento urbano e de meio ambiente nos instrumentos normativos
Agendas integradas do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima	<ul style="list-style-type: none"> - CITinova; - Projeto ANDUS - com Ministério das cidades; - Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer (CTI); - Estudos técnicos da cooperação Brasil - Alemanha; - Instituto Cidades Sustentáveis; - Programa Cidades Verdes Resilientes; - Adaptação das cidades às mudanças climáticas: <ul style="list-style-type: none"> Gestão de riscos em áreas sensíveis; Áreas de preservação permanente; Gestão de áreas verdes urbanas; Proteção dos mananciais em ambientes urbanos.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 17, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 4, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala do entrevistado.

Figura 17 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 4.



Entrevista Nº 5. Especialista em Turismo - Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

Perfil da Entrevistada

Gênero: feminino

Formação acadêmica: Mestrado em Direção e Planejamento de Turismo pela Universidade de Alicante. Especialização em Gestão de Pesquisa e Mercado, Opinião e Mídia pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Graduação em Turismo pela Universidade de São Paulo.

Cargos e funções anteriores

Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil:

2013 - 2015: Gerente de projetos.

Turis Projetos:

2010 - 2013: Sócia.

Petrocchi Consultoria:

2010: Analista de turismo.

A entrevista se inicia com uma breve introdução sobre a atuação do BID na América Latina e Caribe, marcada, segundo a entrevistada, pelo objetivo do banco de promover o desenvolvimento econômico nesta região. Aponta uma tendência de financiamento dos projetos sob uma ótica de desenvolvimento ambiental e socialmente sustentável, considerando questões de inclusão, gênero e diversidade. Essa tendência estaria presente na estratégia institucional, atualizada a cada quatro anos.

O turismo é visto pelo banco como o capital natural relevante para o PIB de todos os países da América Latina e Caribe. A entrevistada menciona que os primeiros projetos de financiamento na área de turismo aconteceram na década de 1960, no início do banco, e eram voltados, ainda, para o turismo de massa.

No Brasil, o Banco tem financiado projetos a partir da década de 1990. Destaca os projetos iniciais, PRODETUR/Nordeste ²⁵, voltado principalmente para a

²⁵ Prodetur/NE - Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, desenvolvido em duas fases, PRODETUR/NE I, de 1992 a 2002, e PRODETUR/NE II, de 2002 a 2012. Tinha por objetivo a manutenção e expansão do setor de turismo no Nordeste, abrangendo quase a totalidade dos municípios da Região. Foi marcado por investimentos em infraestrutura urbana, como construção de

infraestrutura turística, e PRODETUR/Nordeste II, já com elementos de multissetorialidade do turismo, como ações de capacitação e qualificação, estudos de mercado e fortalecimento institucional.

Com tempo, evidências acadêmicas e empíricas dos impactos causados pelos projetos financiados, chegou-se a uma visão de financiamento de projetos de turismo sob um “guarda-chuva de sustentabilidade” que consistiria em minimizar os impactos naturais do turismo, valorizar os recursos naturais e humanos, fortalecer instituições locais, enquanto se promove o desenvolvimento econômico. Os projetos de financiamento de turismo são norteados pelo Quadro Setorial do Turismo, atualizado a cada quatro anos. Este documento contém os desafios e determina as áreas de atuação preferencial ou potencial do banco, inclusive empréstimos e cooperações técnicas.

A entrevistada reconhece que nos últimos 15 anos ocorreu uma forte profissionalização no setor de turismo, houve aumento de dados disponíveis e o poder público tem se preocupado mais com o planejamento, o que tem contribuído para maior facilidade de implementação e monitoramento de projetos.

Por outro lado, a entrevistada afirma que medir os impactos dos projetos financiados continua sendo desafiador, principalmente pela dificuldade de elaboração e acompanhamento dos indicadores de sustentabilidade dos destinos, tema que considera muito importante para o Banco: “[...] o sistema de indicadores não é o que o gestor em geral quer executar, e a gente fica ali pegando no pé”.

Outro desafio enxergado consiste na descontinuidade de políticas públicas, relacionada a troca periódica de gestores.

Em relação ao turismo e sustentabilidade, menciona a crescente importância de trabalhar a descarbonização e a ação climática no turismo, reconhecida pelo Banco. Nesse sentido, menciona a organização de *webinars*, uma publicação conjunta sobre o tema com o MTur e o caderno didático de gestão de crises no turismo, endereçado a gestores locais. Menciona ações voltadas para a sustentabilidade do turismo em alguns destinos do estado de Pernambuco, entre as quais destaca a criação de um plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável para destinos. Entre ações práticas, menciona apoio a projetos de educação ambiental e de coleta seletiva no arquipélago de Fernando de Noronha. Porém, admite que a

rodovias, reforma de aeroportos e implantação de saneamento básico. O PRODETUR foi orçado em quase 1 bilhão de dólares e teve, como principal financiador, o BID.

atuação do Banco no âmbito da sustentabilidade do turismo ainda se vê mais presente no campo de planejamento do que no campo da implementação de fato.

No que tange a ações futuras do Banco, a entrevistada afirma que têm surgido iniciativas relacionadas à sustentabilidade social, como apoio a projetos locais de produção associada ao turismo, e à sustentabilidade ambiental, como sensibilização para medição de capacidade de carga de atrativos. Destaca também a realização, pelo Banco, de um amplo estudo de mercado sobre a Amazônia, em curso no momento da entrevista, para prospecção de tipos de investimentos em turismo.

Quanto ao turismo urbano especificamente, menciona alguns projetos. Um deles é o projeto municipal realizado em Salvador. Em andamento no momento da realização da entrevista, o projeto trata da requalificação de uma via pública e possui o foco de aumento de emprego e renda, gerados pelo turismo, especificamente para a população afrodescendente. Além do foco econômico-social, a entrevistada menciona a elaboração de um plano de adaptação e mitigação das mudanças climáticas na cidade e um estudo da cadeia produtiva do turismo.

O segundo projeto relativo ao turismo urbano é o painel de medição de indicadores de sustentabilidade para destinos do estado de São Paulo. A entrevistada aponta para dificuldades de observação e monitoramento desses indicadores pelos gestores locais na prática, mas destaca ser uma premissa importante para que o destino turístico possa participar de projetos de financiamento do Banco.

O terceiro projeto mencionado é a cooperação técnica com o Sebrae Nacional em matéria de destinos turísticos inteligentes. A entrevistada explica que o projeto consiste na elaboração de um diagnóstico e identificação de ações-chave para implementação em 12 municípios brasileiros selecionados. No momento da realização da entrevista, a implementação estava prevista para o ano de 2024.

Em relação ao setor de transportes, a entrevistada menciona que há ações maiores, relacionadas à mudança de matriz energética e transporte elétrico, mas são executadas por outros departamentos do Banco. O departamento de turismo, em relação ao transporte, trabalha principalmente melhorias infraestruturais, como construção e requalificação de rodovias. A entrevistada enxerga a possibilidade de menção do transporte nas estratégias de maior escala, como o Plano de Ação Climática para o Turismo, elaborado em parceria com o MTur. No entanto, no momento da realização da entrevista, o departamento responsável pelo turismo não trabalhava diretamente com os impactos do transporte turístico.

A seguir, na Figura 18, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 5 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 18 – Panorama geral da Entrevista Nº 5: nuvem de códigos e subcódigos.



Abaixo, na Figura 19, está a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes da Entrevista Nº 5. Esta nuvem apresenta os temas e os subtemas mais frequentes da fala da entrevistada, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 19 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 5: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a codificação da entrevista, foram criados 94 códigos (categorias e subcategorias). A seguir, na Tabela 18, são apresentadas as categorias de maior frequência na fala da entrevistada.

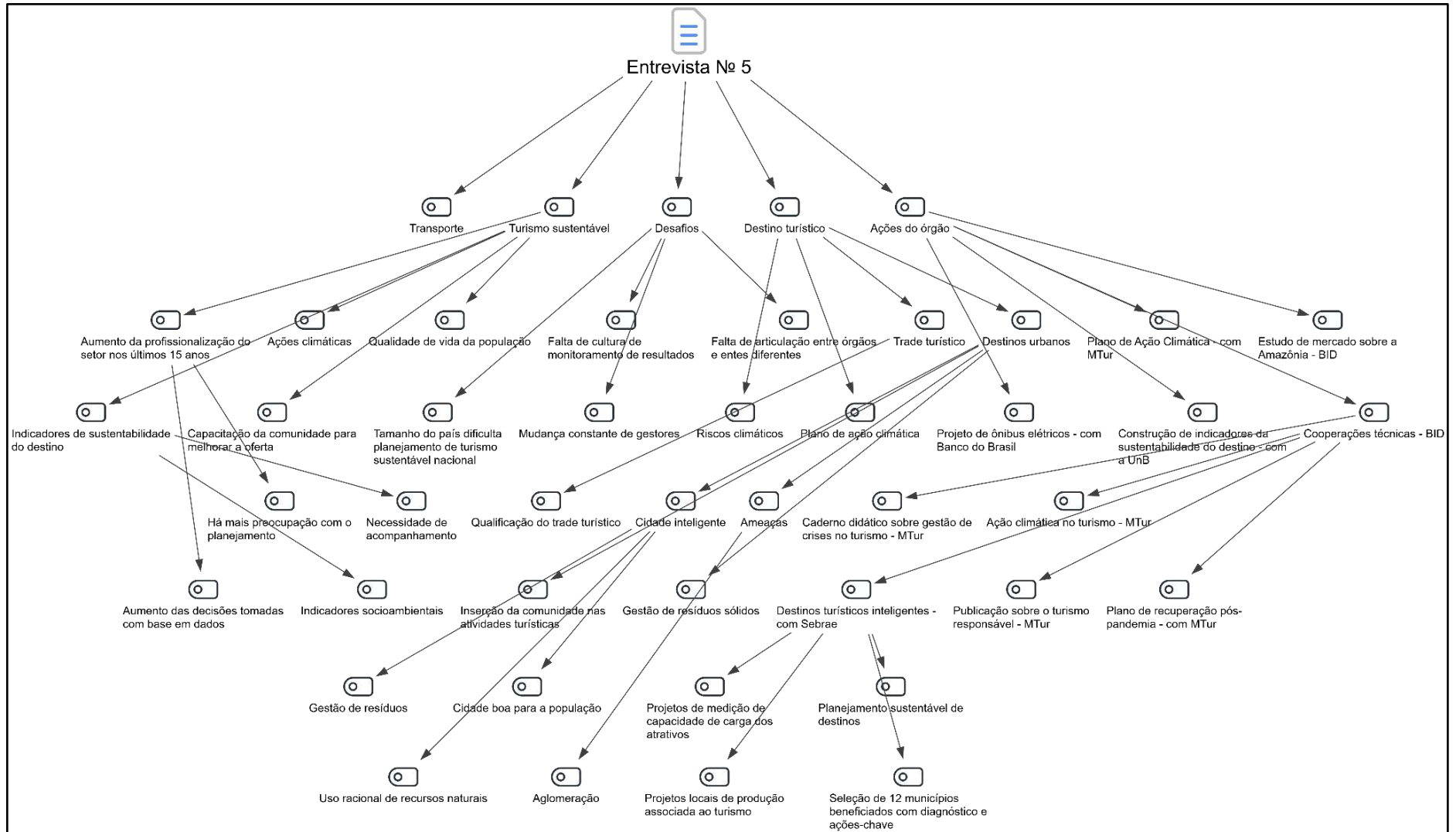
Tabela 18 - Códigos da Entrevista Nº 5

Categoria	Subcategorias
Ações do órgão	<ul style="list-style-type: none"> - Plano de ação climática - com MTur; - Construção de indicadores da sustentabilidade do destino - com a UnB; - Projeto de ônibus elétricos - com Banco do Brasil; - Estudo de mercado sobre a Amazônia; - Cooperações técnicas: - Destinos turísticos inteligentes - com Sebrae; - Caderno didático sobre gestão de crises no turismo - com MTur; - Publicação sobre o turismo responsável - com MTur; - Ação climática no turismo - com MTur; - Plano de recuperação do turismo pós-pandemia - com MTur
PRODETUR - BID e MTur	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de aumento da receita turística; - Sustentabilidade socioambiental; - Necessidade de atuar no fortalecimento institucional; - Criação de infraestrutura; - Projetos estaduais; - Projeto municipal em Salvador; - Capacitação e qualificação; - Estudos de mercado; - Multissetorialidade do turismo; - Projetos de coleta seletiva; - Projetos de educação ambiental
Conceito de sustentabilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Projetos voltados para a promoção do desenvolvimento econômico pelo turismo; - Sustentabilidade social: projetos locais de produção associada ao turismo; importância das questões de gênero, diversidade e inclusão; - Sustentabilidade ambiental: projetos de sensibilização para medição de capacidade de carga de atrativos; diminuição dos impactos ambientais do turismo; - Políticas internas de salvaguarda socioambiental para implementação dos projetos
Turismo sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento da profissionalização do setor nos últimos 15 anos; - Aumento da quantidade de dados; - Maior preocupação com o planejamento pelo poder público; - Marco Setorial do Turismo orienta a execução dos projetos; - Painel de medição de indicadores de impacto social e ambiental nos destinos do estado de São Paulo; - Dificuldade de medir o impacto do projeto financiado; - Descontinuidade das políticas públicas.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 20, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 5, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala da entrevistada.

Figura 20 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 5.



Entrevista Nº 6. Coordenadora do Departamento de Sustentabilidade e Ações Climáticas do Turismo - MTur

Perfil da Entrevistada

Gênero: feminino

Formação acadêmica: Mestrado em Turismo pela Universidade de Brasília. Graduação em Turismo pela Universidade Federal de Juiz de Fora.

Cargos e funções anteriores

MTur:

2020 - 2023: Coordenadora de Turismo Social;

2019 - 2020: Coordenadora de Apoio à Comercialização do Turismo;

2018 - 2019: Assistente de Gabinete da então Secretaria Nacional de Promoção e Qualificação do Turismo.

Secretaria Estadual de Turismo do Espírito Santo:

2015 - 2018: Gerente de Gestão do Turismo.

A entrevista se inicia com a discussão da compreensão do conceito de sustentabilidade. A participante enfatiza que a sustentabilidade não deve ser compreendida apenas pela sua dimensão ambiental, mas também pelas dimensões social e econômica. No seu entendimento, igualdade, aspectos como participação e envolvimento da comunidade e benefícios que retornam para ela são importantes.

Ao abordar o conceito de turismo sustentável, a entrevistada novamente reforça a importância das dimensões social e econômica, e adiciona que o turismo sustentável é aquele que diminui, minimiza ou zera os impactos negativos causados pela atividade turística. Acredita que o turismo, além de minimizar impactos, possa ser uma ferramenta que contribui para a sustentabilidade em todas as dimensões. Cita como exemplo o turismo regenerativo que permite criar formas de recuperação do destino visitado.

Desenvolvendo essa linha de raciocínio, a entrevistada entra na discussão do chamado turismo responsável. O conceito de turismo responsável, segundo a participante, representa o caminho para a sustentabilidade do turismo e se caracteriza por participação direta e contribuição dos diversos *stakeholders* envolvidos no turismo. Para a participante, o turismo sustentável representa um conceito mais amplo e o fim

a ser atingido, enquanto o turismo responsável é o meio de ações práticas para chegar a este fim. O MTur, de acordo com a entrevistada, tem trabalhado com o conceito de turismo responsável há um tempo.

Continuando o tema das ações do Ministério, a entrevistada ressalta o foco na agenda climática. Enquanto nas gestões anteriores havia ações voltadas apenas para a sustentabilidade do turismo, diz que a reestruturação dos ministérios em 2023 trouxe uma forte preocupação com as mudanças climáticas, o que resultou, dentro do MTur, na criação da Coordenação-Geral de Sustentabilidade e Ações Climáticas, com maior foco nas ações climáticas. Uma das primeiras ações no sentido de unificar o turismo e a agenda climática ocorreu em 2023, no primeiro ano da nova gestão Lula, e consistiu em oficinas com participação de diversos atores para desenhar um passo a passo de construção de um Plano de Ação Climática. O objetivo, no momento da realização da entrevista, é ter pronto o Plano Setorial de Ações Climáticas para o Turismo para o ano de 2024, levando-o para a etapa federal, o Plano Clima. Ademais, ainda no âmbito da Coordenação-Geral de Sustentabilidade e Ações Climáticas, a entrevistada menciona realização de pesquisas voltadas para o diagnóstico de emissão de gases de efeito estufa pelas atividades turísticas, mas não fornece detalhes.

A entrevistada volta à discussão do turismo responsável, nas ações da Coordenação de Turismo Responsável, subordinada à Coordenação-Geral de Sustentabilidade e Ações Climáticas. Avalia que no momento da realização da entrevista o MTur possuía por volta de 20 produtos de turismo responsável. Menciona ações educativas, como lançamento de uma pós-graduação em turismo responsável²⁶ e cursos de capacitação da plataforma Qualifica Turismo²⁷. Fala da realização da

²⁶ Trata-se do curso de Especialização em Turismo Responsável, uma realização conjunta entre o Programa de Pós-Graduação em Turismo da UFRN e o MTur, no âmbito do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia!”. O curso tem o objetivo de formar gestores públicos de turismo com conhecimentos teóricos e práticos sobre Turismo Responsável, de modo que sejam capazes de orientar, administrar e atuar no desenvolvimento de boas práticas e de modelos de gestão turística sustentável e responsável em seus destinos. É direcionado para servidores efetivos ativos que integram o quadro técnico dos órgãos públicos de turismo das esferas estadual e federal e que possuam curso de graduação completo. O curso tem duração de 18 meses e carga horária de 360 horas e se realiza no período de 04/03/2024 a 31/08/2025, na modalidade EaD.

²⁷ Qualifica Turismo - plataforma de cursos de capacitação autoinstrucionais e conteúdos informativos na modalidade EaD, voltada para os profissionais que atuam na linha de frente do turismo em todo o Brasil. A plataforma foi desenvolvida através de uma parceria entre a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e o MTur.

primeira edição do Encontro Nacional de Turismo Responsável²⁸, sua conexão com o projeto “Brasil, essa é a nossa praia!” e o Projeto Orla que envolve o plano de gestão integrada das orlas. Comenta também sobre a elaboração de política nacional de turismo de base comunitária, em vias de desenvolvimento. Menciona programas e ações voltados para públicos específicos, como o Programa Turismo Acessível²⁹, Prevenção à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes no Turismo, ações para o público LGBTQIAPN+, mulheres e idosos.

Quanto às ações voltadas especificamente para o turismo nas cidades, a entrevistada afirma não haver ações específicas no MTur no momento da entrevista. No entanto, acredita que o primeiro passo nessa direção seria a elaboração do Plano Setorial de Ações Climáticas para o Turismo. Menciona, ainda, o projeto-piloto Destinos Turísticos Inteligentes (DTI)³⁰, cuja metodologia foi experimentalmente aplicada no ano de 2022 a dez cidades brasileiras selecionadas.

A entrevistada menciona alguns desafios relacionados à sustentabilidade turística. Primeiro, é a falta de informação e de entendimento de linhas de atuação, principalmente dentro do trade turístico, combatida pelas ações de qualificação do Ministério. Segundo desafio é a falta de entendimento de gestão de custos, pelo trade turístico, principalmente micro e pequenas empresas, ao se trabalhar ações climáticas. Terceiro desafio, é o uso generalizado de plásticos no setor turístico, com morosa e difícil substituição e alteração de hábitos de uso, na opinião da entrevistada.

No que tange às ações voltadas para o setor de transportes, a entrevistada prevê que estejam mencionadas no Plano Setorial, mas aponta uma dificuldade metodológica, principalmente no que tange os voos internacionais.

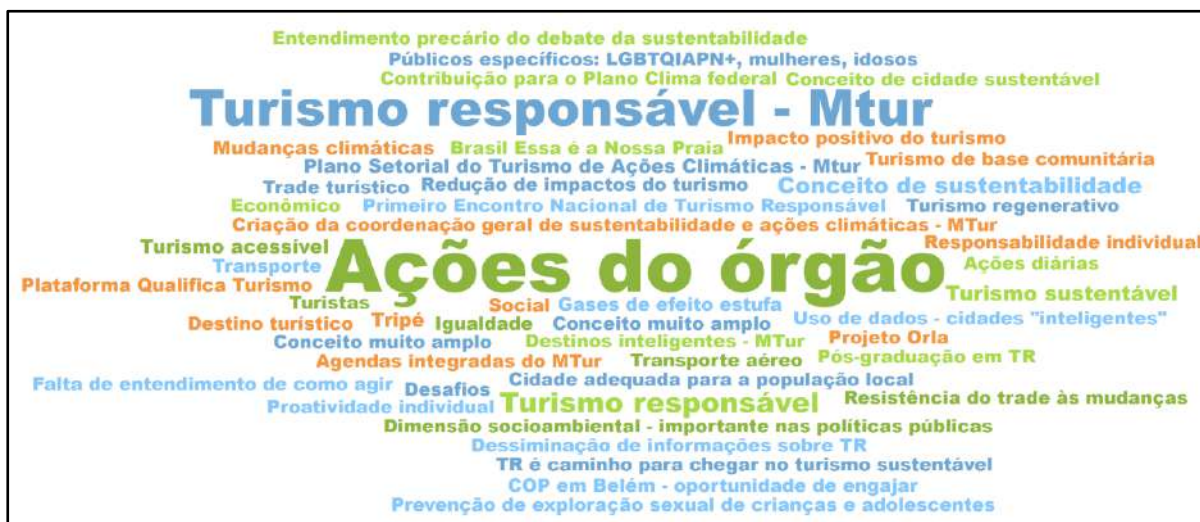
²⁸ A primeira edição do Encontro Nacional de Turismo Responsável foi realizada na cidade de Natal, RN, por meio da parceria entre a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e o MTur em 23 e 24 de outubro de 2023. O evento foi organizado para diferentes atores do turismo de todo o país, incluindo o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil.

²⁹ Programa Turismo Acessível - política de acessibilidade do MTur que visa à inclusão social e à garantia do acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida à atividade turística, de modo a permitir o alcance e a utilização de serviços, edificações e equipamentos turísticos com segurança e autonomia. O programa é direcionado a gestores públicos e privados, profissionais da linha de frente do turismo, empreendimentos turísticos, destinos turísticos e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

³⁰ Destinos Turísticos Inteligentes (DTI) - projeto-piloto do MTur, em parceria com o instituto argentino Ciudades Del Futuro (ICF) e com a Sociedade Mercantil Estatal para a Gestão da Inovação e as Tecnologias Turísticas (SEGITTUR) da Espanha. O projeto será desenvolvido em dez cidades selecionadas: Foz do Iguaçu (PR), Goiânia (GO), Ponta Grossa (PR), Santos (SP), Joinville (SC), Vila Velha (ES), Fortaleza (CE), São Luís (MA), Gramado (RS) e Bonito (MS). Os destinos selecionados passarão por um estudo que apontará estratégias de desenvolvimento local e sustentabilidade econômica para a cadeia local de turismo. Também estão previstas ações de capacitação para gestores locais.

A seguir, na Figura 21, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 6 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 21 – Panorama geral da Entrevista Nº6: nuvem de códigos e subcódigos.



Abaixo, na Figura 22, está a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes da Entrevista Nº 6. Esta nuvem apresenta os temas e os subtemas mais frequentes da fala do entrevistado, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

Figura 22 – Aspectos mais frequentes na Entrevista Nº 6: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a codificação da entrevista, foram criados 43 códigos (categorias e subcategorias). A seguir, na Tabela 19, são apresentadas as categorias de maior frequência na fala da entrevistada.

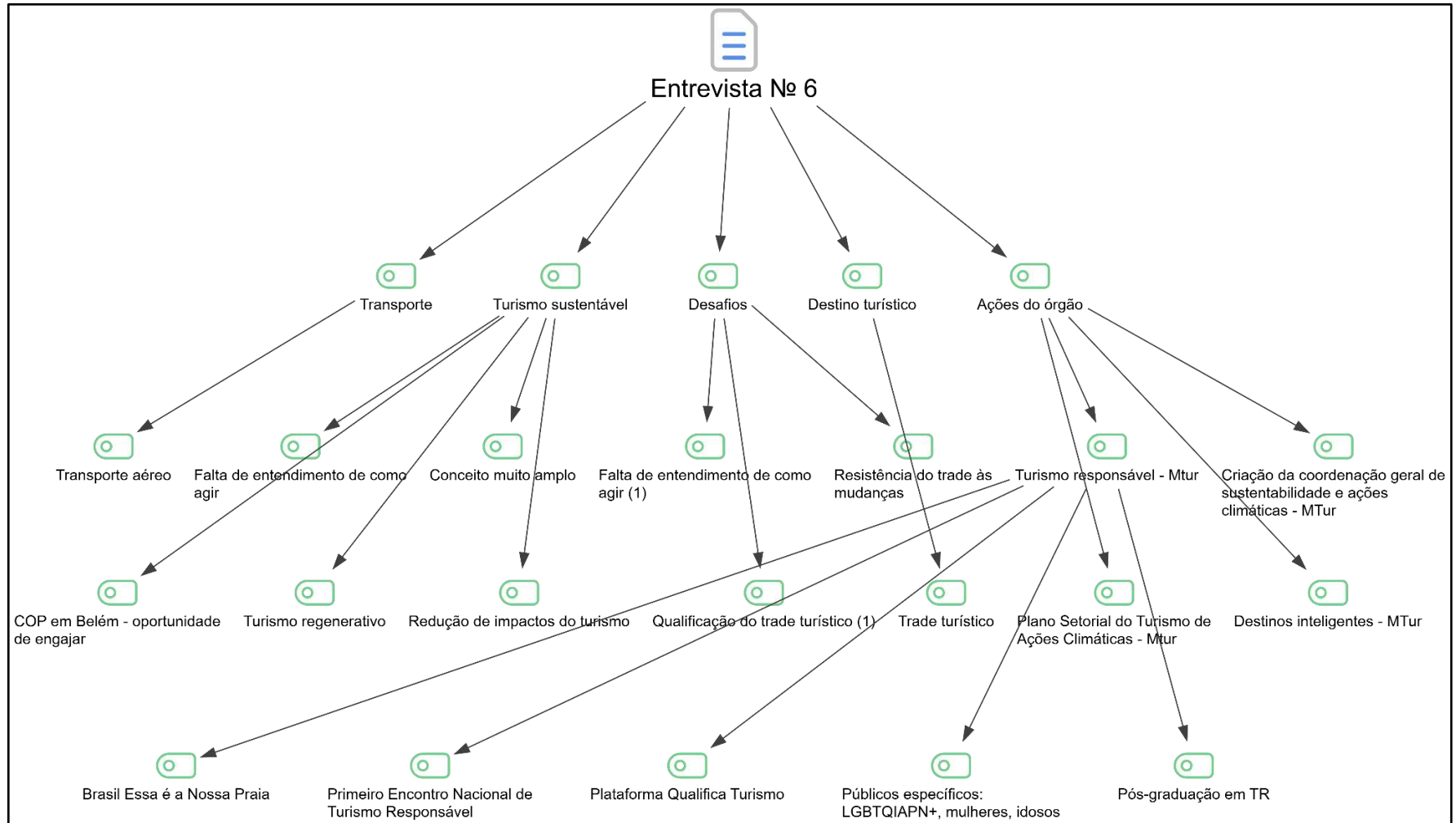
Tabela 19 – Códigos da Entrevista Nº 6

Categoria	Subcategorias
Ações do órgão	<ul style="list-style-type: none"> - Criação da Coordenação Geral de sustentabilidade e ações climáticas; - Projeto “Orla”; - Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”; - Turismo responsável: ações e produtos; - Plano setorial de turismo de ações climáticas - em elaboração
Turismo responsável	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de diretrizes para o programa nacional de turismo de base comunitária; - Turismo acessível: ações e produtos; - Ações de combate e prevenção à exploração sexual de crianças e adolescentes no turismo; - Públicos específicos: LGBTQIAPN+, mulheres, idosos; - Lançamento de pós-graduação em turismo responsável; - Plataforma “Qualifica Turismo”; - Disseminação de informações sobre o turismo responsável; - Primeiro encontro nacional de turismo responsável
Conceito de sustentabilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Dimensão social: participação e contribuição da comunidade receptora; qualidade de vida dos moradores locais; igualdade; - Dimensão econômica: benefícios para a comunidade receptora
Turismo sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Redução de impactos do turismo; - Turismo como ferramenta de contribuição para a sustentabilidade; - Turismo regenerativo.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 23, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 6, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala da entrevistada.

Figura 23 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 6.



Entrevista Nº 7. Diretora de Planejamento, Inteligência, Inovação e Competitividade no Turismo - Ministério do Turismo

Perfil da Entrevistada

Gênero: feminino

Formação acadêmica: Mestrado em Turismo e Gestão Hoteleira pela Universidade de Girona. Especialista em Gestão e Inovação do Turismo pela Fundação Getulio Vargas. Graduação em Turismo pela Faculdade União Pioneira de Integração Social.

Cargos e funções anteriores

MTur:

2023: Coordenadora-Geral de Planejamento Inteligência e Inovação (substituta);

2020 - 2023: Coordenadora de Destinos Inteligentes e Criativos;

2019 - 2023: Coordenação-Geral de Meio Ambiente, Cultura e Economia Criativa;

2018 - 2023: Assessoria Especial de Relações Internacionais.

Embratur:

2003 - 2008: Membro de equipe técnica.

A entrevista começa com a discussão do entendimento do conceito de sustentabilidade pela entrevistada. A sustentabilidade é entendida a partir do tripé: social, econômico, ambiental. Ressalta que a dimensão social é de grande importância no turismo e lembra que a Constituição Federal coloca o turismo como uma forma de melhoria da qualidade de vida das pessoas, de geração de emprego e renda. Cita a sustentabilidade sociocultural na importância de preservação de costumes, saberes e comunidades tradicionais. A sustentabilidade econômica é colocada em segundo lugar na escala de importância pelo retorno financeiro para destinos, esperado da atividade turística. A dimensão ambiental é colocada como de menor importância em comparação com as duas dimensões anteriormente citadas na fala da entrevistada.

Entrando na discussão da cidade sustentável, essa é vista pela entrevistada como uma cidade que se preocupa com sua população sem deixar de lado as questões ambientais. Outra característica de cidade sustentável para a entrevistada é ser uma cidade inteligente. Traz como exemplos a gestão pública - do município, dos órgãos públicos, a governança. Acredita que os órgãos devem conversar entre si e

conversar com a comunidade. A cidade inteligente é também aquela que consegue fornecer insumos de qualidade para a população em todas as áreas, e dá como exemplos educação, saúde, moradia e bem-estar.

O turismo sustentável é entendido pela entrevistada como um turismo, cujas atividades melhoram a experiência do turista no local, mas também promovem melhoria da qualidade de vida da população e não prejudicam o meio ambiente. Uma característica do turismo sustentável citada são produtos turísticos e atendimento de qualidade. Outra característica é a diminuição dos impactos do turismo sobre o meio ambiente, sua possível regeneração, ações climáticas no turismo, e aqui a participante traz o exemplo do transporte aéreo, cujo impacto merece uma especial atenção. Ao mesmo tempo, a entrevistada pontua que é necessário pensar na geração de empregos e renda para a comunidade envolvida, entrando nos exemplos de atuação do MTur. Traz o exemplo do projeto Experiências do Brasil Original³¹ do MTur, no qual destaca a sustentabilidade sociocultural. Cita o exemplo do projeto-piloto Destinos Turísticos Inteligentes (DTI) e sua tentativa de melhorar os requisitos de um destino ligados à sustentabilidade, à segurança, à cultura, à acessibilidade e outros aspectos. Projeto Orla, de sustentabilidade das orlas marítimas, programa Bandeira Azul³², cooperação do MTur e UNESCO também são citados como exemplos.

Falando do turismo urbano, a entrevistada pontua três desafios. O primeiro é a ocupação do espaço público. Afirma que muitos espaços estão degradados e sem utilização pela população local. O segundo desafio é a inserção da comunidade local, principalmente as mais carentes, nas atividades turísticas. Ressalta que é preocupante a realização de projetos voltados ao fomento do turismo em cidades pequenas e médias, que resultam na construção de resorts que deixam a população

³¹ Experiências do Brasil Original - projeto do MTur em parceria com a Universidade Federal Fluminense (UFF), desenvolvido em comunidades indígenas e quilombolas. As comunidades selecionadas foram acompanhadas pela equipe técnica do MTur e da UFF em atividades de diagnóstico, capacitação e mentorias, oficinas para formatação de experiências turísticas. Espera-se, com o projeto, inserir novos produtos de turismo de base comunitária e étnico no mercado, promover valorização das mulheres e dos jovens quilombolas e indígenas, além do aumentar trabalho e renda nos territórios. BRASIL. Experiências do Brasil Original: 40 produtos turísticos foram validados pelo MTur. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/experiencias-do-brasil-original-40-produtos-turisticas-foram-validadas-pelo-mtur>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

³² Bandeira Azul - programa de certificação global para praias, marinas e embarcações de turismo. Operado no Brasil desde 2006 pelo Instituto Ambientes em Rede (IAR) e criado pela Foundation for Environmental Education (FEE), uma instituição internacional com integrantes de mais de 51 países. Na temporada 2023/20234 no Brasil havia 42 praias e marinas certificadas pelo programa. BRASIL. Brasil terá 42 praias e marinas seguras e com excelência ambiental na temporada de verão. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/brasil-tera-42-praias-e-marinas-seguras-e-com-excelencia-ambiental-na-temporada-de-verao>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

local de fora. O terceiro desafio é o da gentrificação, ou encarecimento das áreas urbanas devido às atividades turísticas com consequente afastamento da população local.

Quanto às ações voltadas para o setor de transportes e o setor hoteleiro, a entrevistada diz não haver nenhuma específica, pois as ações são gerais e não para setores específicos. No entanto, fala do relançamento do Conselho Nacional de Turismo (CNT) em abril de 2023, no qual estão presentes a Associação Brasileira da Indústria de Hoteis (ABIH) e a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), que participam das reuniões sobre diminuição dos impactos ambientais do turismo. Assim, suas ações seriam debatidas dentro do CNT, porém, sem projeto específico no momento da realização da entrevista.

Por fim, a entrevistada aponta alguns desafios que dificultam a execução de ações voltadas para a sustentabilidade do turismo na prática. Novamente menciona a gentrificação, a qual considera uma ameaça considerável. Diz que pode ser necessário avaliar frear diante da possibilidade de prejudicar as comunidades quando se pensa no desenvolvimento de uma atividade turística.

Outro desafio mencionado é a legislação local que os planos de desenvolvimento do turismo precisam levar em conta. Apesar de o MTur ser um órgão federal, a atividade turística, assim como projetos, são executados localmente. A falta de comunicação entre órgãos federais, estaduais e municipais e os demais stakeholders, tais como setor privado, academia e comunidade local, segundo a entrevistada, dificulta a execução. Assim, enxerga a governança como um grande desafio atual, tanto no Brasil, como em sua experiência profissional no exterior. Ainda no âmbito da governança, menciona o Programa de Regionalização do Turismo³³ do MTur, no qual destaca a importância da descentralização de recursos e ações para que os estados trabalhem com seus municípios. Acredita na grande importância do Programa, por permitir criar instâncias de governança regional e possibilitar ações em um país do tamanho continental como o Brasil.

A seguir, na Figura 24, está apresentada a nuvem de panorama geral da Entrevista Nº 7 com temas e subtemas. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista:

³³ Programa de Regionalização do Turismo trabalha, desde 2004, a convergência e a interação de todas as ações desempenhadas pelo MTur com estados, regiões e municípios brasileiros. Seu objetivo principal é o de apoiar a estruturação dos destinos, a gestão e a promoção do turismo no País.

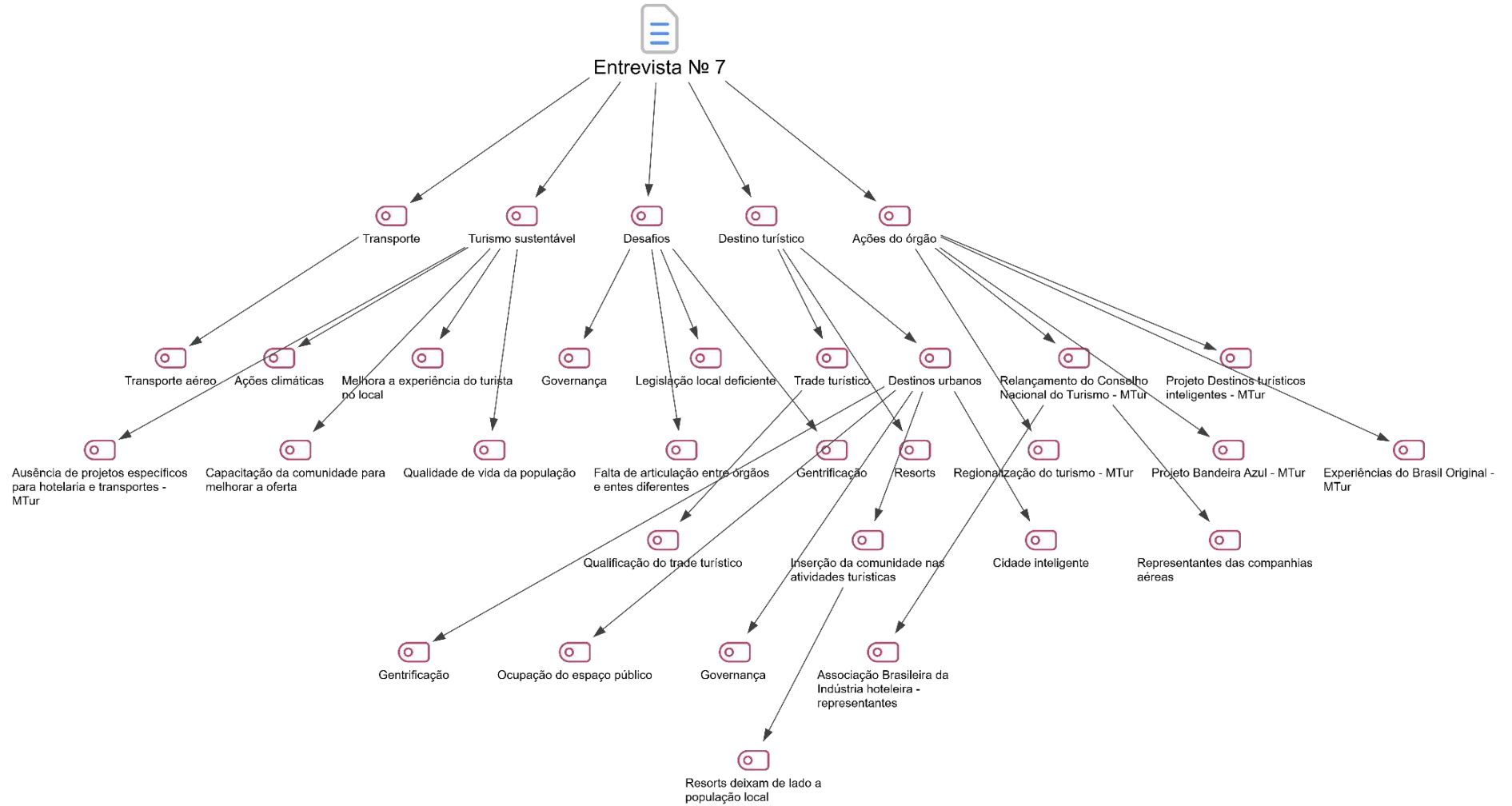
Tabela 20 – Códigos da Entrevista Nº 7

Categoria	Subcategorias
Turismo sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Melhor experiência turística no destino; - Melhor qualidade de vida da população; - Melhoria das condições econômicas da população; - Turismo que não prejudica o meio ambiente; - Capacitação da população; - Geração de empregos; - Turismo regenerativo; - Destinos turísticos inteligentes; - Acessibilidade; - Transporte aéreo
Destino turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Destinos urbanos; - Inserção da comunidade receptora na atividade turística; - Qualificação do trade turístico
Conceito de cidade sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Cidade adequada para a população local; - Moradia; - Educação; - Saúde; - Segurança pública; - Cidade inteligente; - Questões ambientais; - Trânsito; - Prestação de serviços públicos de qualidade
Destinos turísticos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Governança; - Gentrificação; - Problemática dos resorts
Ações do órgão	<ul style="list-style-type: none"> - Programa de regionalização do turismo; - Relançamento do Conselho Nacional do Turismo; - Projeto “Experiências do Brasil Original”; - Projeto “Orla”; - Bandeira Azul; - Projeto de destinos turísticos inteligentes; - Projetos em parceria com a UNESCO.

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir, na Figura 26, está apresentado o modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 7, criado a partir de cinco códigos mais frequentes na fala da entrevistada.

Figura 26 – Modelo de hierarquia de código da Entrevista Nº 7.



2.4 Resultados de análise do corpus das entrevistas

Na Figura 27 está representada a nuvem de códigos e subcódigos mais frequentes em todo o corpus das entrevistas, com a frequência mínima de três referências. O tamanho da fonte corresponde à frequência de menção do tema na entrevista.

Figura 27 – Aspectos mais frequentes de todo o corpus de entrevistas: nuvem de códigos e subcódigos.



Após a análise de todo o corpus das entrevistas, foram identificadas as seguintes categorias de maior frequência, apresentadas na Tabela 21.

Tabela 21 - Categorias de análise de maior frequência no corpus.

N.	Categoria	Segmentos codificados (temas e subtemas), n
1.	Ações do órgão	185
2.	Destino turístico	127
3.	Conceito de sustentabilidade	96

4.	Conceito de cidade sustentável	95
5.	Turismo sustentável	80
6.	Destinos urbanos	77
7.	Tripé	53
8.	Desafios	39
9.	Turismo responsável	38
10.	Prodetur - BID e MTur	36

Fonte: elaborado pela autora.

A seguir são apresentados os modelos com códigos e subcódigos hierárquicos para as categorias da Tabela 26 em forma de figuras. Apenas duas categorias, “Tripé” e “PRODETUR - BID e MTur”, não possuem modelos por estarem inseridas, como subtemas, nas categorias “Conceito de sustentabilidade” e “Ações do órgão”, respectivamente.

2.4.1 Categoria “Ações do órgão”

A Figura 29 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Ações do órgão”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). São eles:

- **Políticas públicas.** Nesta categoria são abordadas questões referentes a políticas públicas de forma geral. É ressaltada a importância da continuidade das políticas.
- **Turismo responsável - MTur.** Os entrevistados do MTur, dentro do turismo sustentável, focam a atenção do turismo responsável, trabalhado no Ministério. Diferente do turismo sustentável, entendido como o objetivo a ser atingido, o turismo responsável é percebido como um caminho para a sustentabilidade do turismo, no qual cada ator envolvido toma a responsabilidade individual por suas ações. São citadas ações de qualificação e aprendizado como Plataforma Qualifica Turismo, voltada principalmente para prestadores de serviços turísticos, disseminação de informação sobre o turismo responsável para todos os interessados, lançamento de uma pós-graduação em turismo responsável para gestores de turismo, Primeiro Encontro Nacional de Turismo Responsável. Como linhas de ação foram mencionadas o Projeto “Brasil, Essa é a Nossa

Praia!”, alinhado ao Projeto “Orla”, turismo acessível, turismo de base comunitária, prevenção de exploração sexual de crianças e adolescentes e políticas voltadas para segmentos específicos como LGBTQIAPN+, mulheres, idosos etc.

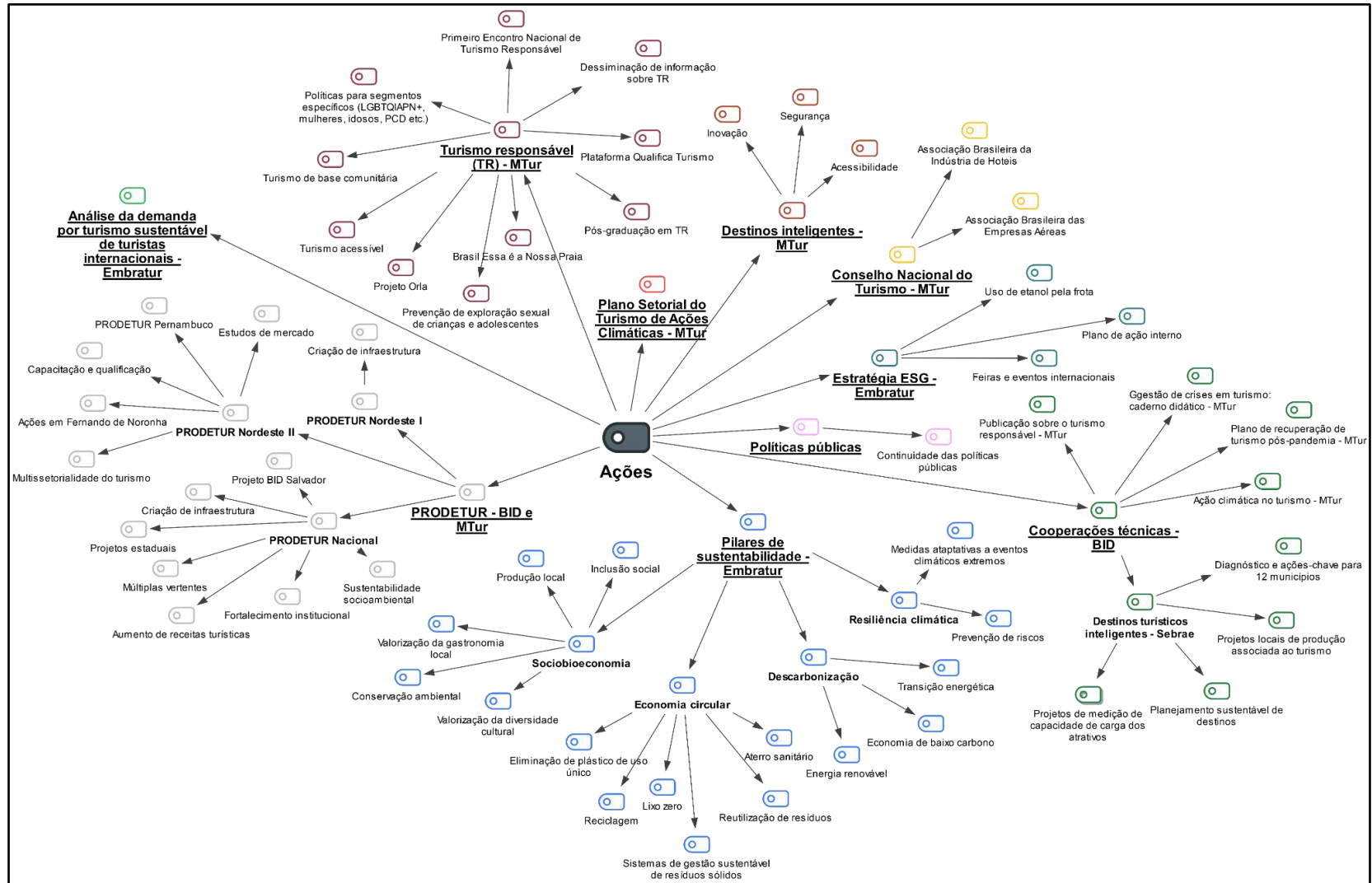
- **Destinos inteligentes - MTur.** O projeto-piloto Destinos Turísticos Inteligentes, do MTur foi mencionado. Inspirado na metodologia espanhola para destinos urbanos e adaptado à realidade brasileira, visa levar inovação, segurança e acessibilidade para cidades.
- **Conselho Nacional do Turismo (CNT) - MTur.** O CNT é mencionado no contexto de facilitar o diálogo com os representantes da hotelaria e do setor de transportes. Por se tratar de dois setores com alto impacto ambiental no turismo, percebe-se que sua participação no CNT ajudaria a endereçar as pautas climáticas nesses setores.
- **Plano Setorial do Turismo de Ações Climáticas - MTur.** No momento da realização de entrevistas, tratava-se de um documento em construção, mencionado em várias entrevistas como de grande importância por integrar o federal Plano Clima.
- **PRODETUR - BID e MTur.** Neste tema, nos subtemas PRODETUR Nacional, PRODETUR Nordeste I e PRODETUR Nordeste II, são mencionados projetos financiados pelo BID e implementados em parcerias principalmente com o MTur. Inicialmente focados nos grandes projetos de desenvolvimento de infraestrutura turística, gradualmente passaram a incorporar outras dimensões do turismo, como social e ambiental.
- **Cooperações técnicas - BID.** Entre as cooperações técnicas são citadas a parceria entre o BID e o Sebrae no projeto Destinos Turísticos Inteligentes, que previu a medição de capacidade de carga de atrativos, planejamento sustentável de destinos, projetos locais de produção associada ao turismo e, no momento da realização das entrevistas, aguardava sua implementação em 12 municípios com infraestrutura turística bem desenvolvida.
- **Pilares de sustentabilidade - Embratur.** Neste tema é abordada a visão de sustentabilidade pela Embratur, que consiste em quatro pilares: sociobioeconomia, economia circular, descarbonização e resiliência climática.
- **Estratégias ESG - Embratur.** Neste tema são mencionadas as estratégias internas da Embratur em direção à sustentabilidade, como uso de etanol pela

frota de veículos, plano de ação climática interno, guidelines e princípios de atuação nos eventos internacionais de turismo.

- ***Análise de demanda por turismo sustentável de turistas internacionais - Embratur.*** Foi mencionado um estudo da Embratur com os turistas internacionais que visa entender sua demanda por produtos turísticos sustentáveis, mapear e analisar a oferta dos produtos turísticos brasileiros que se autointitulam como sustentáveis e identificar ações necessárias nesse sentido em nível de destinos.

Vejamos a Figura 28 abaixo.

Figura 28 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Ações do órgão”.



2.4.2 Categoria “Destino turístico”

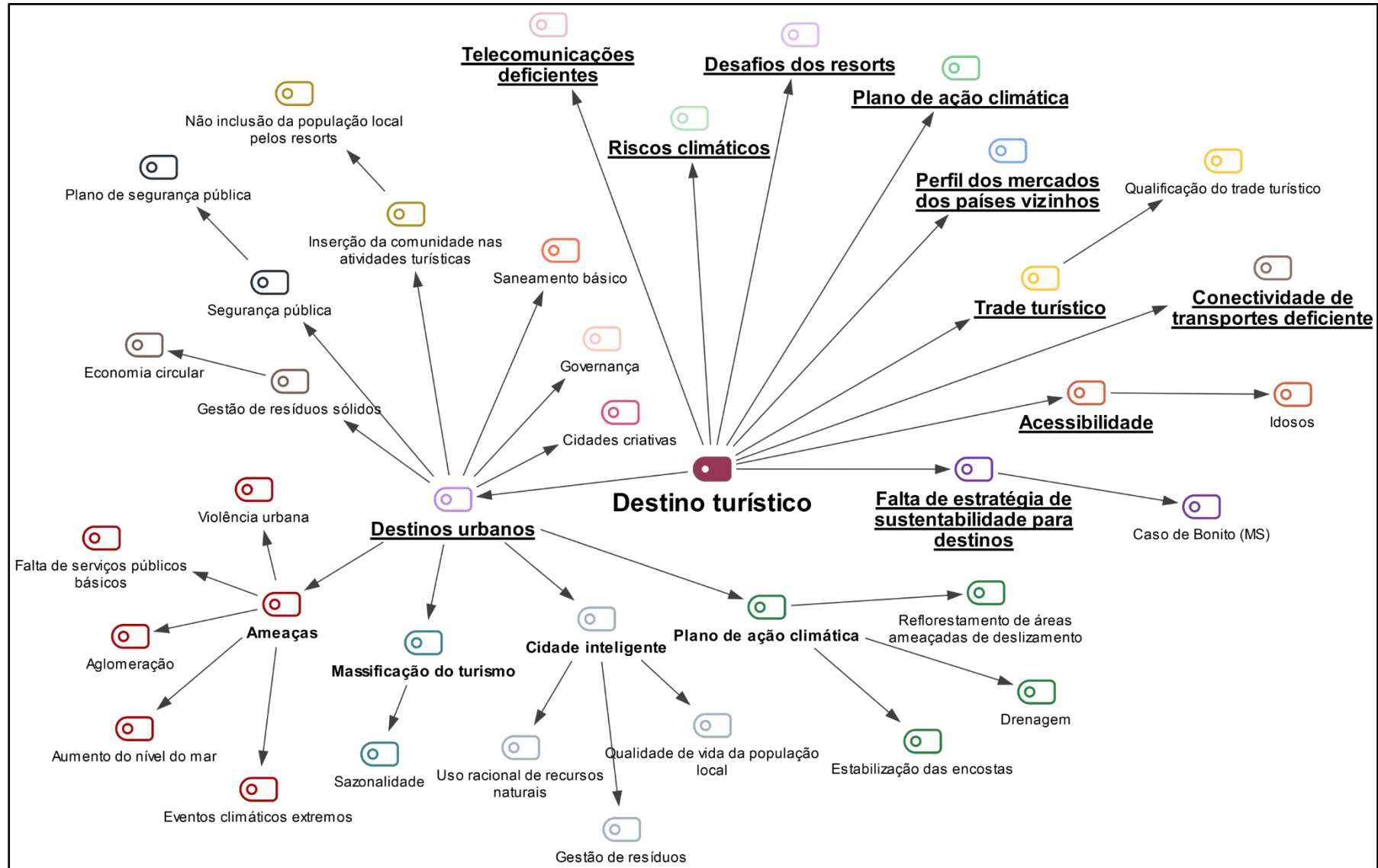
A Figura 29 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Destino turístico”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). São eles:

- **Destinos urbanos.** Por ser o objeto deste estudo, é o maior subtema, cujos dez principais subcategorias são: gestão de resíduos sólidos, segurança pública, inserção da comunidade nas atividades turísticas, saneamento básico, governança, cidades criativas, plano de ação climática, cidade inteligente, massificação do turismo, ameaças. Este subtema é descrito mais detalhadamente abaixo como uma categoria.
- **Telecomunicações deficientes.** A baixa qualidade de telecomunicações, falta de conexão e pouca área de cobertura é apontada como uma das principais reclamações de turistas e um dos grandes desafios dos destinos turísticos.
- **Riscos climáticos.** Este subtema é mencionado no sentido de necessidade de adaptação dos destinos turísticos às mudanças climáticas, elaboração de estratégias de resposta a eventos climáticos extremos. É mencionado o caderno didático dedicado à gestão de crises no turismo, endereçado a gestores locais, elaborado em uma parceria entre BID e MTur, que aborda a questão da crise climática em forma de conscientização e sugestões de boas práticas com linguagem simplificada.
- **Desafios dos resorts.** Os resorts são mencionados no corpus em três aspectos principais. O primeiro e o mais frequente é a falta de inclusão da população local nas atividades turísticas pelos resorts, o que impede uma distribuição de renda proveniente do turismo de forma justa. O segundo é o financiamento de grandes projetos de infraestrutura e desenvolvimento do turismo que favorecem a construção dos resorts, muitas vezes com investimento externo, dificultando a concorrência para pequenos empreendedores locais. O terceiro aspecto consiste no trabalho do MTur na construção de agenda ESG para resorts, que se caracterizam por maior impacto ambiental na hotelaria.
- **Plano de ação climática.** É apontada a necessidade de elaboração de um plano de ação climática no turismo no nível nacional e também aplicável para destinos no nível local. É mencionada a parceria entre o BID e o MTur no desenvolvimento desse plano no momento da realização das entrevistas.

- **Perfil dos mercados dos países vizinhos.** Este subtema aparece como um desafio do turismo internacional no Brasil. O poder aquisitivo menor dos mercados emissores vizinhos impactaria na escolha de tipos de turismo e no perfil dos turistas.
- **Trade turístico.** O trade é mencionado principalmente no contexto de qualidade de atendimento ao turista, dificuldade de introdução de práticas sustentáveis por motivos econômicos ou de percepção e de capacitação e conscientização. Reconhece-se a oferta, pelo setor privado, de produtos turísticos isolados intitulados como sustentáveis, mas há preocupação com um possível *greenwashing* na comercialização. Ao mesmo tempo, admite-se estar na fase de mapeamento de iniciativas sustentáveis, com necessidade de posterior estabelecimento de critérios e análise dos produtos turísticos comercializados como sustentáveis. São mencionadas diversas ferramentas voltadas para a conscientização e capacitação do trade turístico, como a Plataforma Qualifica Turismo do MTur, certificação das empresas de ecoturismo, Guia de Ações Climáticas para o Turismo lançado pela Embratur.
- **Conectividade de transportes deficiente.** É mencionado como fator limitador de desenvolvimento do turismo, inclusive internacional, em destinos fora do eixo Rio - São Paulo. A baixa conectividade de transporte aéreo encareceria o produto turístico e dificultaria a promoção de destinos.
- **Acessibilidade.** Este subtema é mencionado no âmbito do programa Turismo Acessível do MTur que consiste em uma série de medidas voltadas para a inclusão das pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida no turismo, além de adaptação de destinos para receberem esse público.
- **Falta de estratégia de sustentabilidade para destinos.** É apontada a necessidade de elaboração de estratégia de desenvolvimento de turismo sustentável do destino como um todo. Os entrevistados mencionam o exemplo de principais destinos turísticos do Mato Grosso do Sul, comercializados com uma forte diretriz ambiental, e a atuação desse estado junto aos municípios na adoção de princípios de sustentabilidade.

Vejamos a Figura 29 abaixo.

Figura 29 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Destino turístico”



2.4.3 Categoria “Conceito de sustentabilidade”

A Figura 30 apresenta os temas na categoria “Conceito de sustentabilidade”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). No total nesta categoria foram identificados nove subtemas. São eles:

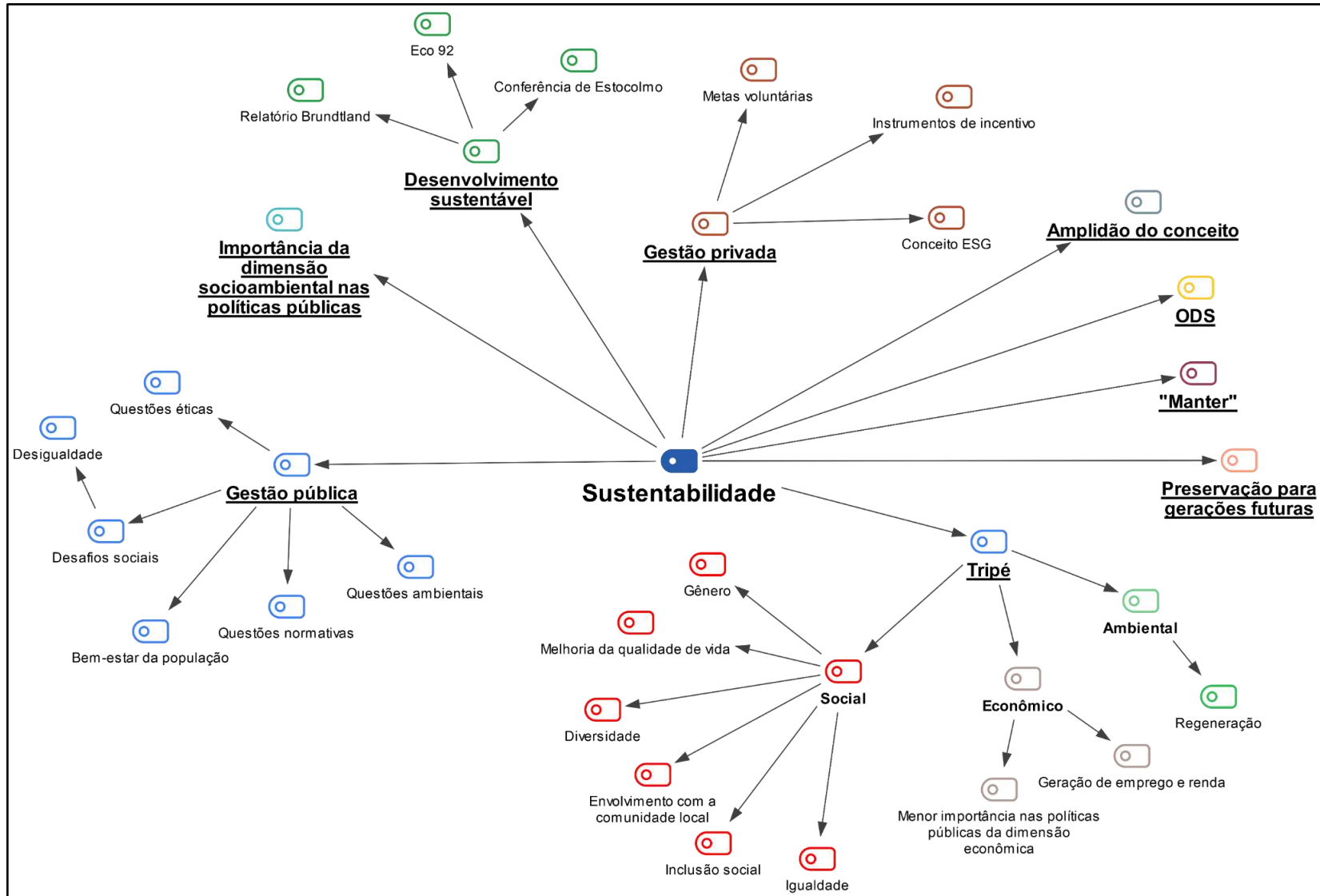
- **Desenvolvimento sustentável.** Neste subtema são mencionados dois eventos internacionais e um documento que contribuíram para o desenvolvimento do conceito de sustentabilidade. O primeiro evento é a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano ou Conferência de Estocolmo (1972), marcada pelo conflito de interesses dos países desenvolvidos e países em desenvolvimento. O documento mencionado é o Relatório Brundtland (1987) que disseminou a ideia de desenvolvimento sustentável e foi aceito pelos países desenvolvidos e países em desenvolvimento pela sua neutralidade. O segundo evento é a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, ou Eco-92, realizada 20 anos após a primeira conferência para tratar das questões de degradação ambiental, mudanças climáticas e garantias de existência de outras gerações.
- **Gestão pública.** Este subtema é mencionado no sentido da diferença de atuação dos setores público e privado em relação à sustentabilidade. O setor público atuaria principalmente na formulação de políticas de sustentabilidade social, especialmente de combate à desigualdade, promoção do bem-estar da população, sustentabilidade ambiental, questões normativas e éticas.
- **Gestão privada.** A diferença da atuação da gestão privada consistiria principalmente no caráter voluntário das metas de sustentabilidade estabelecidas, estratégias ESG, com linguagem, princípios e instrumentos de incentivo próprios do mundo corporativo e diferentes da gestão pública.
- **ODS.** Este subtema aparece unicamente na Entrevista Nº 4, quando o entrevistado comenta que as políticas ambientais do MMA são trabalhadas no âmbito dos ODS.
- **Amplidão do conceito.** A sustentabilidade é percebida por diversos entrevistados como um conceito amplo e de difícil entendimento.
- **“Manter”.** O verbo “manter” para explicar a sustentabilidade surge no contexto do desejo de manter o meio ambiente não degradado para gerações futuras,

embora se reconheça que nem tudo se deseja manter, e que há sérios problemas de degradação do meio ambiente, com áreas de difícil recuperação.

- **Preservação para gerações futuras.** Assim como no subtema anterior, é apontada a ideia de preservar o meio ambiente e condições climáticas favoráveis para gerações futuras.
- **Tripé.** Este subtema representa as dimensões social, ambiental e econômica da sustentabilidade. A dimensão social é caracterizada por maior frequência no detalhamento de aspectos, tais como igualdade de gênero, melhoria da qualidade de vida da população, promoção da diversidade, envolvimento com a comunidade local (na atividade turística), inclusão social e igualdade. A dimensão ambiental englobou aspectos como indicadores, capacidade de carga, uso de recursos naturais, promoção de serviços ecossistêmicos e regeneração. A dimensão econômica caracterizou-se por menção de geração de emprego e renda, aumento dos gastos (no âmbito do turismo), benefícios econômicos para a população local (provenientes do turismo), distribuição justa de recursos. No entanto, de acordo com uma opinião, a dimensão econômica deveria ser de menor importância para as políticas públicas quando se trata de sustentabilidade.
- **Importância da dimensão socioambiental nas políticas públicas.** Por outro lado, continuando o raciocínio anterior, as dimensões social e ambiental deveriam ser trabalhadas em conjunto e tornar-se prioridade para as políticas públicas.

Vejamos a Figura 30 abaixo.

Figura 30 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Conceito de sustentabilidade”.



2.4.4 Categoria “Conceito de cidade sustentável”

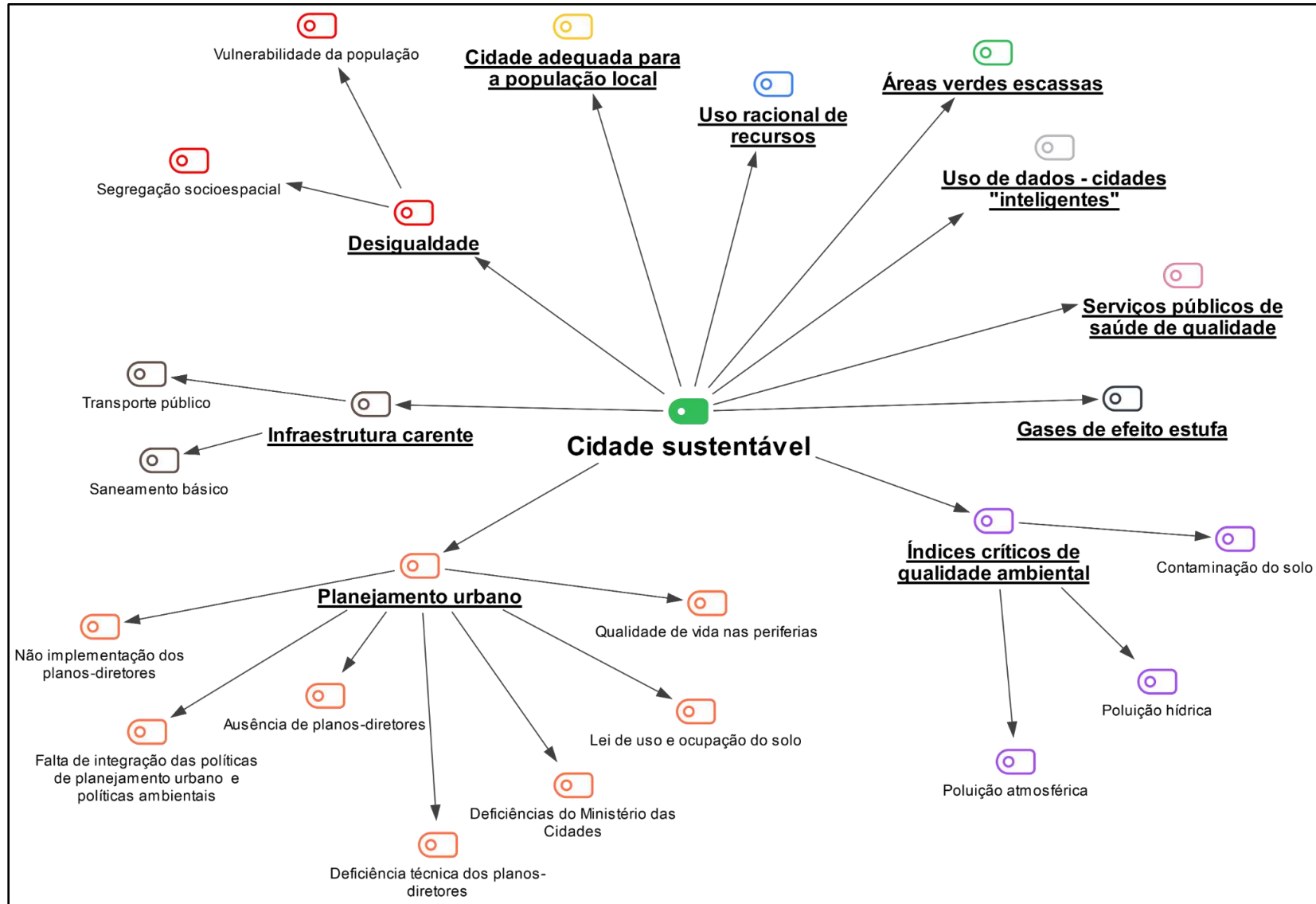
A Figura 31 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Conceito de cidade sustentável”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). São eles:

- **Planejamento urbano.** É o subtema com maior frequência de aspectos adicionais. É reconhecida a necessidade de o planejamento urbano promover a qualidade de vida dos cidadãos, especialmente nas periferias. É percebida uma baixa integração das políticas ambientais no planejamento urbano, o que é apontado como um problema crônico das cidades brasileiras. A inexistência de planos diretores nos municípios que deveriam tê-los, sua deficiência técnica ou a não implementação são outros fatores preocupantes.
- **Infraestrutura carente.** Este subtema é o segundo mais frequente e trata, especificamente, das deficiências do transporte público e ausência de saneamento básico em algumas cidades. Também aborda a questão da sobrecarga da atividade turística na alta temporada sobre a infraestrutura urbana.
- **Cidade adequada para a população local.** Subtema presente em cinco entrevistas é o terceiro mais frequente. São destacados aspectos como qualidade de vida da população, moradia acessível, serviços públicos de qualidade. Destino turístico urbano seguiria a mesma lógica de, antes de mais nada, atender as necessidades dos moradores locais, para depois atender as necessidades dos turistas.
- **Uso racional de recursos.** Este subtema trata do uso racional de recursos naturais e qualidade de vida ambiental dos cidadãos. Abarca aspectos como degradação dos recursos naturais, elaboração e aplicação de indicadores de qualidade ambiental. Também este subtema abrange os desafios relacionados à economia circular, gestão de resíduos e consumo de energia nas cidades.
- **Áreas verdes escassas.** A limitada cobertura de áreas verdes urbanas é apontada como um desafio das cidades brasileiras, principalmente das periferias, porém está presente apenas na Entrevista Nº 4. É mencionada também como um dos focos da política do MMA voltada para as cidades, ao integrar políticas ambientais e urbanas, no âmbito do programa federal Cidades Verdes Resilientes.

- **Uso de dados - cidades “inteligentes”.** A sustentabilidade das cidades se relaciona, em algumas entrevistas, com o uso de dados. É apontada ausência de dados para diversas áreas, dificuldade de coleta e monitoramento. Em algumas entrevistas o uso de tecnologia para facilitar a vida urbana é igualado à sustentabilidade urbana. Neste subtema também aparece a menção do programa Destinos Turísticos Inteligentes, uma parceria do MTur e Sebrae.
- **Serviços públicos de saúde de qualidade.** Embora a prestação de serviços de qualidade para cidadãos apareça em várias entrevistas, serviços públicos de saúde de qualidade são o subtema mais frequente entre esses serviços.
- **Gases de efeito estufa (GEE).** É identificada a necessidade de criação de modelos de eficiência energética para cidades a fim de diminuir a emissão dos GEE. A emissão de gases de efeito estufa está também relacionada com o setor de transportes, inclusive transporte turístico, e com o Plano Setorial do Turismo de Ações Climáticas do MTur, no qual está prevista a abordagem da descarbonização do turismo.
- **Índices críticos de qualidade ambiental.** São mencionados frequentes problemas ambientais das cidades brasileiras, como contaminação do solo, poluição hídrica e poluição atmosférica.
- **Desigualdade.** A desigualdade social é apontada como um desafio das cidades brasileiras que merecia o foco da dimensão social da sustentabilidade. Uma maior vulnerabilidade da população mais carente diante dos eventos climáticos extremos é mencionada. Também é apontado o problema da segregação socioespacial das cidades brasileiras e maior impacto das mudanças climáticas sobre a população carente.

Vejamos a Figura 31 abaixo.

Figura 31 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Conceito de cidade sustentável”.



2.4.5 Categoria “Turismo sustentável”

A Figura 32 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Turismo sustentável”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). São eles:

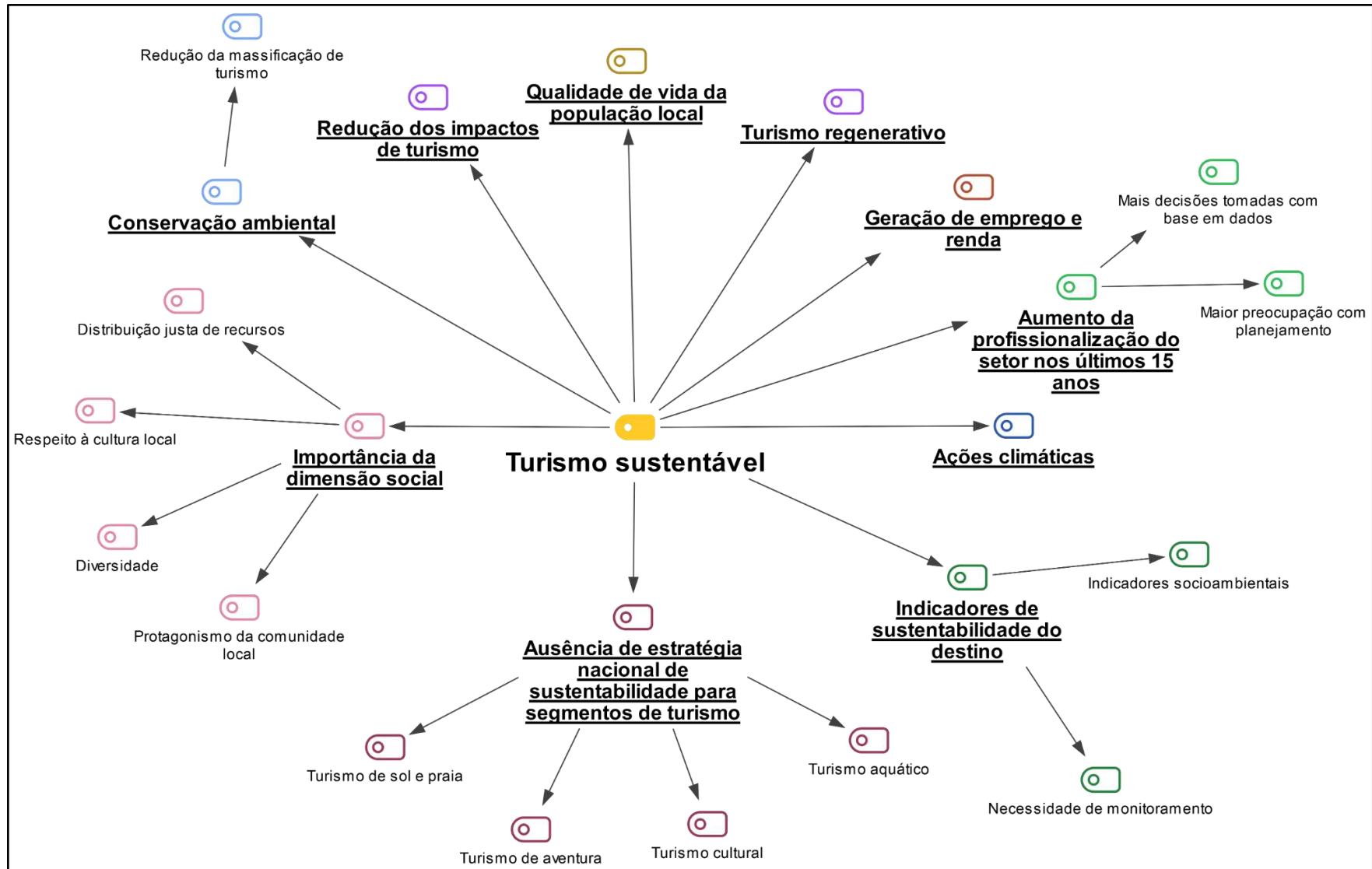
- **Qualidade de vida da população local.** Este tema é o mais frequentemente mencionado nesta categoria. A contribuição para o aumento da qualidade de vida dos moradores locais por meio do turismo, inclusão social, justa distribuição dos benefícios e ausência de impactos sociais da atividade turística são vistos como aspecto prioritário do turismo sustentável.
- **Ações climáticas.** A urgência de ações climáticas no turismo é o segundo tema mais mencionado. Aspectos como descarbonização do turismo, principalmente do setor de transportes, impactos presentes e futuros das mudanças climáticas no turismo, preparação do turismo para eventos climáticos extremos, especialmente nas cidades litorâneas, necessidade de elaboração de um plano nacional de enfrentamento de mudanças climáticas para o turismo são mencionados.
- **Redução dos impactos de turismo.** Um dos temas mais frequentes na categoria, é associado principalmente à dimensão ambiental, à descarbonização do turismo e aos impactos do setor de transportes.
- **Turismo regenerativo.** Este tema é mencionado como um aspecto crítico do turismo sustentável, pois não seria o bastante “sustentar” o estado atual do planeta, mas antes regenerá-lo. O turismo regenerativo consistiria em ações de caráter social e ambiental, voltadas para o apoio e a valorização das comunidades locais e para a regeneração de destinos degradados. Assim, além de evitar impactos do turismo, as próprias práticas turísticas seriam promotoras da regeneração socioambiental.
- **Geração de emprego e renda.** A dimensão econômica da sustentabilidade do turismo é frequentemente mencionada, principalmente nas entrevistas com os servidores do MTur. Ressaltam-se a necessidade de distribuição justa de recursos, o problema da sazonalidade e precariedade do emprego em turismo, a problemática de não inclusão social das comunidades locais pelos grandes empreendimentos turísticos como resorts. Na Entrevista Nº 5, é mencionado o projeto municipal em Salvador (BA), financiado pelo BID, voltado para aumento

dos benefícios econômicos do turismo para a população ambulante afrodescendente.

- **Aumento da profissionalização do setor nos últimos 15 anos.** Este aspecto é reconhecido em algumas entrevistas com servidores do MTur e com a funcionária do BID. Está relacionado a aumento de pesquisas e dados, com base nos quais são tomadas as decisões para políticas públicas. Também neste aspecto são mencionadas ações de capacitação do MTur, tanto para o trade, quanto para gestores de turismo.
- **Indicadores de sustentabilidade do destino.** Este tema é mencionado no sentido de necessidade de elaboração de um sistema de indicadores para medir e monitorar a sustentabilidade dos destinos, assim como elaborar planos de sustentabilidade para destinos como um todo. Ressaltam-se a dificuldade de se trabalhar com indicadores a nível local, ausência de dados, de equipes técnicas preparadas e de cultura de monitoramento.
- **Ausência de estratégia nacional de sustentabilidade para segmentos de turismo.** A necessidade de elaboração de uma estratégia de sustentabilidade federal para segmentos como turismo de sol e praia, turismo aquático, turismo de aventura e turismo cultural, é mencionada em várias entrevistas. Reconhece-se que a sustentabilidade é um tema estratégico e crucial para o desenvolvimento do turismo, que não pode ser trabalhado apenas no nível local.
- **Importância da dimensão social.** A sustentabilidade social é percebida como prioritária, principalmente por servidores do MTur. Promoção de igualdade, inclusão social, preservação e valorização da cultura local, diversidade, justa distribuição de recursos são citados.
- **Conservação ambiental.** A necessidade de conservação ambiental é associada à prevenção e à mitigação dos impactos do turismo sobre o meio ambiente, principalmente aqueles provocados pelo turismo de massa. Enquanto alguns entrevistados reconhecem a existência de *overtourism* no Brasil, outros não acreditam que se trate desse fenômeno, mas todos reconhecem a sobrecarga pela qual passam determinados destinos e atrativos na alta temporada. Um outro aspecto mencionado neste tema é o problema da precária balneabilidade de vários destinos litorâneos brasileiros e o Projeto Orla.

Vejam os a Figura 32 abaixo.

Figura 32 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Turismo sustentável”.



2.4.6 Categoria “Destinos urbanos”

A Figura 33 apresenta 15 temas mais frequentes na categoria “Destinos urbanos”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). A Figura 33 oferece uma visão mais expandida da categoria, cujos temas são:

- **Gestão de resíduos sólidos.** O tema mais frequente na categoria, aborda questões como necessidade de implantação de gestão sustentável de resíduos sólidos e economia circular nas cidades brasileiras, e sua introdução nas atividades turísticas. Também trata do programa do MMA de apoio à gestão de resíduos orgânicos com a agricultura urbana nas cidades.
- **Ameaças.** Segundo tema mais frequente, trata dos desafios dos destinos urbanos brasileiros. Uma das ameaças sociais identificadas é a violência urbana e seu consequente impacto na imagem do destino e no turismo. Outra ameaça social é a falta de serviços públicos básicos, necessários para o bem-estar da população local. Aglomeração, ou *overtourism*, mencionado por alguns participantes representa uma ameaça socioambiental, capaz de piorar a qualidade de vida da população local e aumentar a pressão sobre os atrativos e a infraestrutura. Entre as ameaças ambientais são citadas aumento do nível do mar, decorrente das mudanças climáticas e especialmente preocupante para os destinos do litoral, e eventos climáticos extremos que podem inviabilizar ou reduzir o turismo em alguns destinos.
- **Segurança pública.** Este tema é reconhecido como um dos principais desafios das cidades brasileiras por alguns entrevistados. É mencionada a necessidade de criação de um plano de segurança pública para destinos turísticos urbanos.
- **Governança.** O desafio da governança é destacado como um desafio internacional. Menciona-se a falta de diálogo entre a esfera federal, estadual e municipal, entre entes públicos, privados, academia e comunidade no planejamento e implementação de ações voltadas para destinos turísticos de forma geral.
- **Saneamento básico.** A falta de saneamento básico em algumas localidades é mencionada no sentido de falta de ações básicas do poder público para garantir uma vida digna dos cidadãos.
- **Cidades criativas.** São mencionadas no âmbito da valorização da cultura local, produção social do turismo e também como uma ação do MTur.

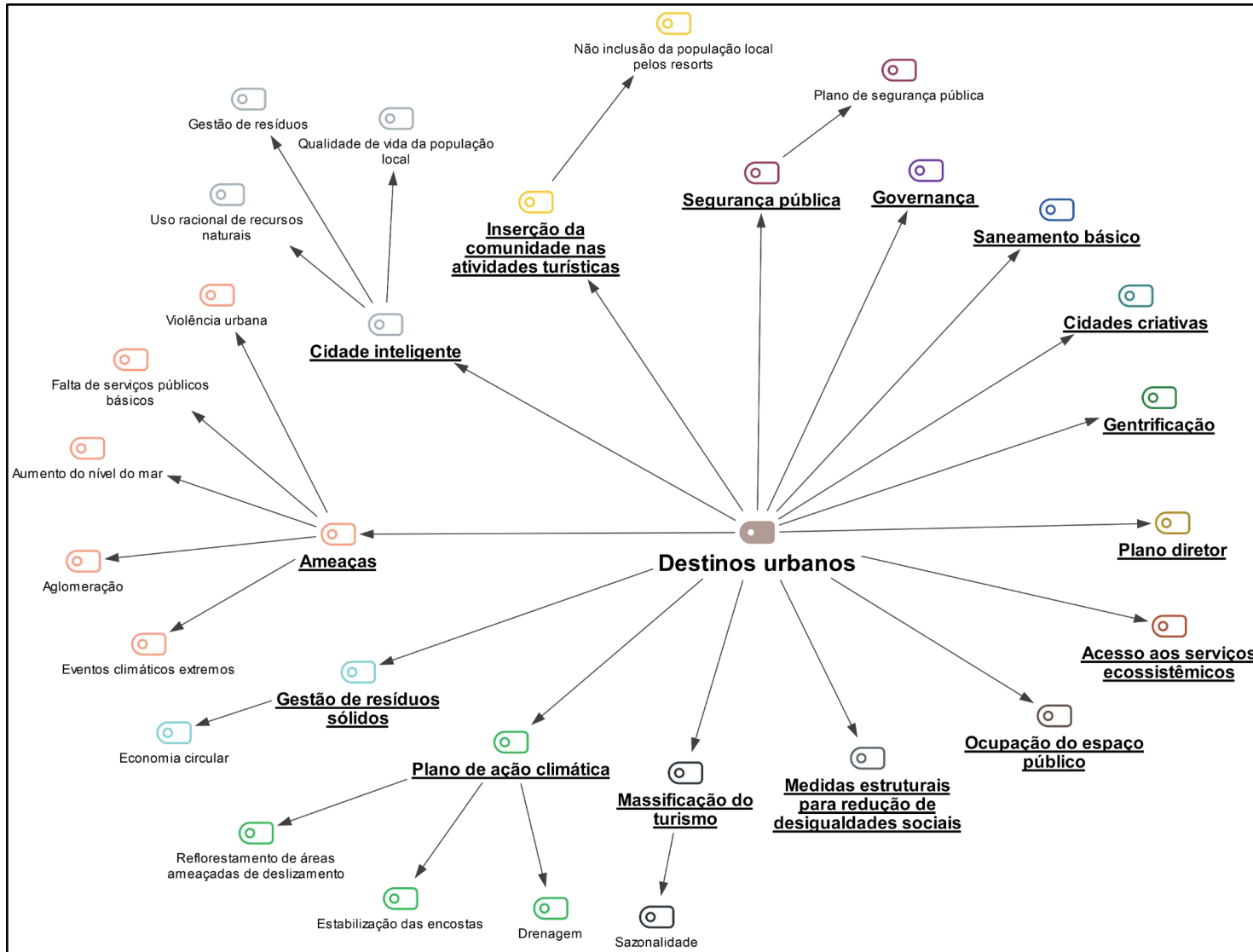
- **Gentrificação.** Mencionada em apenas uma entrevista, é avaliada como um desafio grande, porque o desenvolvimento das atividades turísticas poderia enriquecer algumas áreas, afastando a população local. Considera-se a possibilidade de avaliar frear o desenvolvimento do turismo para não prejudicar o local em alguns casos.
- **Plano-diretor.** Este tema é mencionado no contexto da necessidade de adaptação dos planos-diretores das cidades-destinos às mudanças climáticas. Expressa-se a preocupação com a inviabilidade de atividades turísticas em algumas cidades devido a mudanças climáticas.
- **Acesso aos serviços ecossistêmicos.** Este tema é mencionado no sentido de melhorar a experiência turística em áreas urbanas, que dependeria não só de infraestrutura construída, mas também de qualidade ambiental e conforto térmico.
- **Ocupação do espaço público.** Este tema traz os desafios da degradação dos espaços públicos, falta de atenção do poder público para determinadas áreas urbanas que poderiam se tornar áreas de lazer e oferecer maior qualidade de vida à população, garantindo um acesso democrático. Neste tema também é citada falta de segurança pública proveniente do abandono e dificuldade de acesso aos equipamentos públicos de lazer nas cidades.
- **Medidas estruturais para redução de desigualdades sociais.** Este desafio das cidades brasileiras é citado no âmbito da segregação socioespacial, diferença de classes e de acesso a uma moradia digna, serviços de educação e saúde de qualidade, assim como vulnerabilidade diante das mudanças climáticas.
- **Massificação do turismo.** Este tema é mencionado principalmente em relação à sazonalidade. Embora alguns entrevistados acreditem na existência de um *overtourism* em alguns destinos brasileiros, outros acham que ainda não se tenha chegado no nível de *overtourism*. No entanto, todos concordam sobre a existência de pressão do turismo sobre atrativos em algumas cidades em determinadas épocas, principalmente pequenas cidades históricas. Necessidade de estabelecimento de capacidade de carga dos atrativos é mencionada.
- **Plano de ação climática.** Este tema é citado no sentido de necessidade de um planejamento de destinos urbanos para que possam se tornar resilientes às

mudanças climáticas, e também no âmbito do documento em elaboração pelo MTur no momento da realização das entrevistas.

- **Cidade “inteligente”.** Nesta categoria, a cidade inteligente é entendida como uma cidade eficaz em gestão de resíduos, uso racional de recursos naturais e oferta de qualidade de vida para a sua população. É reconhecida a necessidade de maiores estudos e uso de dados para criação de políticas e ferramentas de gestão das cidades.
- **Inserção da comunidade nas atividades turísticas.** Este tema é mencionado no contexto da importância de inclusão social pelo turismo, geração de emprego digno e renda para a população local, distribuição de renda justa. Nesse tema ainda, são mencionados os resorts e a problemática de não inclusão da população local na oferta de emprego, ou precariedade dos empregos oferecidos.

Vejamos a Figura 33 abaixo.

Figura 33 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Destinos urbanos”.



2.4.7 Categoria “Desafios”

A Figura 34 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Desafios”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). Esta categoria se refere aos desafios de implementação do turismo sustentável, tanto em destinos urbanos, quanto em outros destinos. Os subtemas eles:

- **Mudança constante de gestores.** Este tema é mencionado no sentido de dificultar a continuidade das políticas públicas, principalmente em nível de destinos.
- **Gentrificação.** Como na categoria anterior, a gentrificação aparece no sentido de encarecer ou inviabilizar a vida da população, principalmente de baixa renda, nos lugares de intenso desenvolvimento turístico.
- **Qualificação do trade turístico.** Este tema é mencionado no sentido de necessidade de conscientizar e oferecer soluções para o trade referentes ao enfrentamento de mudanças climáticas e adaptação de suas ações.
- **Dependência das ações do MTur na Embratur.** Os entrevistados da Embratur relatam que, embora identifiquem desafios no âmbito do turismo sustentável, principalmente relacionados ao turismo internacional, estão dependentes das ações do MTur, sendo praticamente impossível atuarem de forma independente, a não ser em ações de conscientização às quais ficam limitados.
- **Falta de cultura de monitoramento de resultados.** Este tema é citado tanto no âmbito da questão dos indicadores de sustentabilidade, sua difícil implementação e posterior avaliação, principalmente em nível local. Reconhece-se uma necessidade de avaliação e crítica das políticas públicas executadas e seu monitoramento ao longo dos anos, com a consequente tomada de decisões baseada em avaliação.
- **Tamanho do país dificulta o planejamento de turismo sustentável em nível nacional.** Alguns entrevistados reconhecem a importância da elaboração de uma política federal de sustentabilidade do turismo. Porém, prevêem dificuldades de sua implementação devido às diferenças socioeconômicas e diversidade regional e local.
- **Falta de articulação entre órgãos e entes.** A dificuldade de coordenação entre o nível federal, estadual, municipal, entidades públicas e privadas.

- ***Produtos de turismo sustentável isolados.*** Esta categoria se refere à falta de uma oferta sustentável estruturada no turismo, e também à falta de gestão de destinos baseada na sustentabilidade do destino como um todo. Afirma-se que há produtos turísticos que se posicionam como sustentáveis no mercado pelo setor privado. Porém, seria necessária sua avaliação e classificação, mas antes uma metodologia de avaliação seria necessária.
- ***Governança.*** Este desafio, também citado na categoria “Destinos urbanos”, refere-se à falta de diálogo entre a esfera federal, estadual e municipal, entre entes públicos, privados, academia e comunidade no planejamento e implementação de ações voltadas para destinos turísticos de forma geral.
- ***Resistência do trade turístico às mudanças.*** Neste desafio são apontadas as dificuldades econômicas do trade turístico, com grande parcela de pequenos negócios, que enxergam a adaptação de suas atividades às mudanças climáticas ou introdução de práticas mais sustentáveis como um peso a mais. Ressalta-se a necessidade de conscientização, mas ao mesmo tempo de sugestão de ações práticas, fáceis e não onerosas para pequenos empreendedores.

Vejamos a Figura 34 abaixo.

Figura 34 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Desafios”.



2.4.8 Categoria “Turismo responsável”

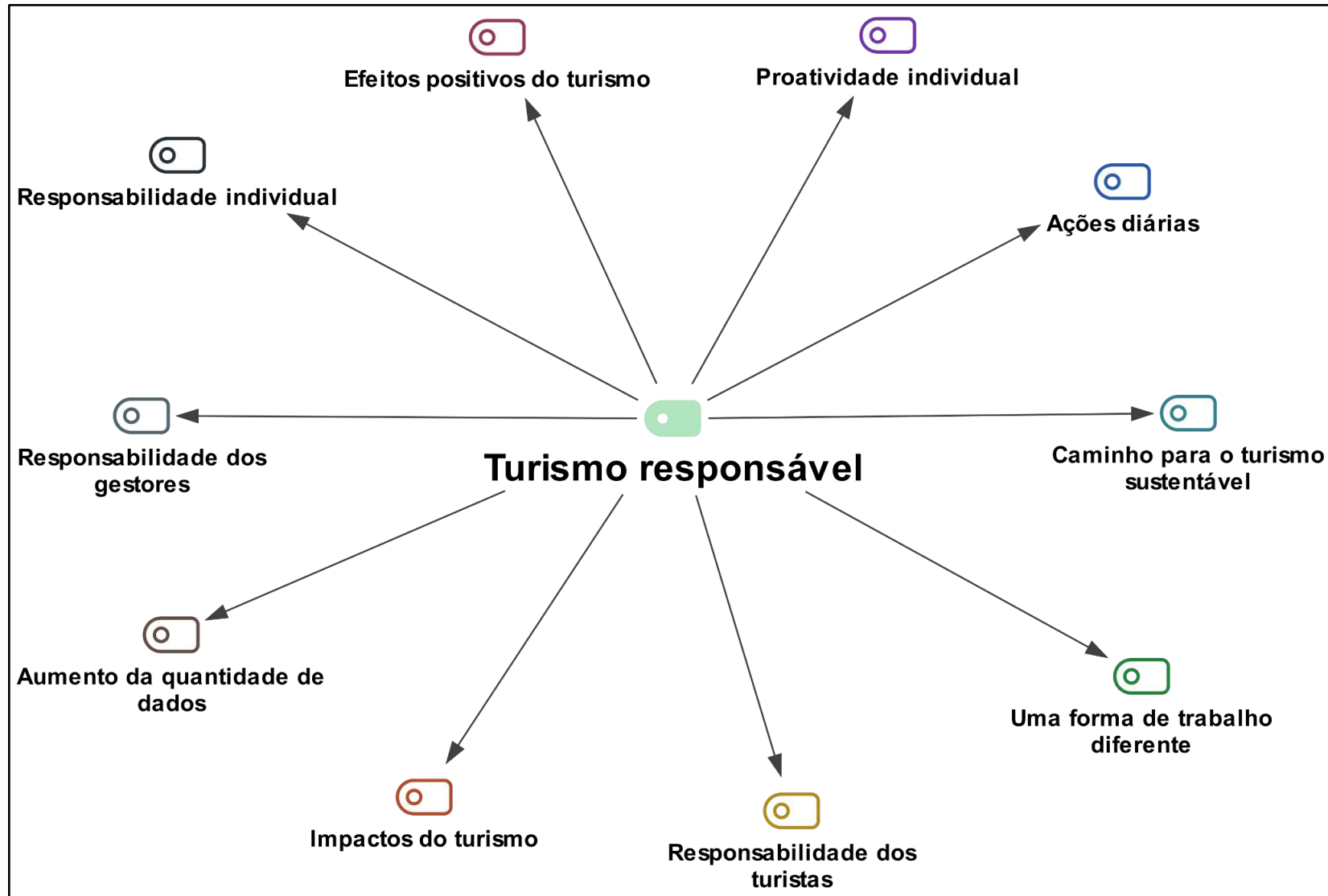
A Figura 35 apresenta dez temas mais frequentes na categoria “Turismo responsável”, com respectivos subtemas (nível de interação 3). São eles:

- **Efeitos positivos do turismo.** Este tema se refere à possibilidade de que o turismo seja promotor de melhorias e contribua para a sustentabilidade, inclusive ambiental, em vez de causar impactos.
- **Proatividade individual.** Execução de ações individuais de cada ator envolvido na atividade turística diferenciariam o turismo responsável do turismo sustentável, que é percebido como um campo teórico e demasiado amplo para o entendimento dos atores envolvidos no turismo.
- **Ações diárias.** As ações diárias estão relacionadas com a responsabilidade individual dos atores no turismo. Uma das principais diferenças entre o turismo sustentável e o turismo responsável, segundo os entrevistados, consiste na abordagem prática do turismo responsável, ao alcance de todos os atores.
- **Caminho para o turismo sustentável.** Nesta categoria, o turismo sustentável é entendido como o fim, o objetivo a ser alcançado, enquanto o turismo responsável representa um campo de ação possível no momento para se atingir o turismo sustentável no futuro.
- **Uma forma de trabalho diferente.** Nesta categoria se destaca a diferença entre o turismo sustentável e o turismo responsável: enquanto o primeiro seria considerado no campo teórico e amplo, o segundo é percebido como o campo de ação.
- **Responsabilidade dos turistas.** Assim como a proatividade individual, este tema trata da mudança de atitude dos atores envolvidos, neste caso, os turistas. Ressaltam-se ações de conscientização dos turistas e mudança de seu comportamento nos destinos.
- **Impactos do turismo.** Neste tema é reconhecida a necessidade de reduzir e mitigar os impactos da atividade turística.
- **Aumento da quantidade de dados.** Reconhece-se o aumento da quantidade de dados, estudos e informações disponíveis nos últimos dados que permitem tomar decisões cientificamente embasadas. No entanto, reconhece-se que em muitas áreas os dados existentes ainda são escassos.

- **Responsabilidade dos gestores.** Da mesma maneira que a responsabilidade individual, este tema aborda a conscientização dos gestores de turismo locais. Ressaltam-se ações de conscientização dos gestores e ações voltadas para a sua capacitação, como a pós-graduação em turismo responsável, lançada pelo MTur e UFRN.
- **Responsabilidade individual.** O conceito de turismo responsável, de acordo com alguns entrevistados, se baseia no forte papel da responsabilidade individual por suas ações e escolhas de cada ator direta ou indiretamente envolvido na atividade turística.

Vejamos a Figura 35 abaixo.

Figura 35 – Modelo de hierarquia de códigos para a categoria “Turismo responsável”.



CAPÍTULO 3 — DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo são discutidos os resultados obtidos nas entrevistas dos gestores de turismo para duas categorias que constituem o objeto deste trabalho: cidades brasileiras e turismo urbano. São discutidos os desafios de sustentabilidade e as possibilidades de ações futuras.

No âmbito da categoria “Cidades”, são discutidas as dimensões a seguir e sua relação com o turismo: planejamento urbano, infraestrutura urbana, qualidade de vida da população, recursos naturais, áreas verdes, *smart cities*, emissões, qualidade ambiental, desigualdade, gestão urbana.

Dentro da categoria “Turismo urbano”, as dimensões discutidas são: resíduos sólidos, segurança pública, mudanças climáticas, governança, saneamento básico, turismo criativo, gentrificação, planejamento e gestão, acesso aos serviços ecossistêmicos, espaço público, desigualdades sociais, massificação do turismo (*overtourism*), destinos turísticos inteligentes, inserção da comunidade local no turismo, trade turístico, oferta turística.

3.1 Cidades brasileiras: desafios de sustentabilidade

A seguir são discutidos os desafios mais frequentes relacionados à sustentabilidade das cidades brasileiras nas entrevistas dos gestores de turismo: planejamento urbano, infraestrutura urbana, qualidade de vida da população, recursos naturais, áreas verdes, *smart cities*, emissões, qualidade ambiental, desigualdade, gestão urbana (Tabela 22).

Os desafios discutidos acima estão apresentados na Tabela 22.

Tabela 22 – Desafios de sustentabilidade das cidades brasileiras identificados nas entrevistas

N.	Dimensão	Subdimensões
1.	Planejamento urbano	1.1 Ausência de planos-diretores municipais; 1.2 Deficiência técnica dos planos-diretores; 1.3 Não implementação dos planos-diretores; 1.4 Lei de uso e ocupação do solo; 1.5 Deficiências do Ministério das Cidades; 1.6 Não integração do planejamento urbano com as políticas ambientais; 1.7 Periferias e segregação socioespacial; 1.8 Espaços públicos degradados e subutilizados; 1.9 Planejamento para resiliência climática; 1.10 Zoneamento ambiental
2.	Infraestrutura urbana	2.1 Deficiências da infraestrutura urbana; 2.2 Transporte público deficiente; 2.3 Falta de saneamento básico universal; 2.4 Sobrecarga da infraestrutura urbana pelos fluxos turísticos na alta temporada; 2.5 Drenagem urbana; 2.6 Estabilização de encostas; 2.7 Acessibilidade; 2.8 Edificações e construções sustentáveis
3.	Qualidade de vida da população	3.1 Serviços de saúde pública de qualidade; 3.2 Serviços de educação pública de qualidade; 3.3 Moradia acessível; 3.4 Qualidade de vida nas periferias urbanas; 3.5 Impacto de fatores ambientais sobre a qualidade de vida; 3.6 Segurança pública
4.	Recursos naturais	4.1 Degradação de recursos naturais; 4.2 Elaboração e implementação de indicadores ambientais urbanos; 4.3 Economia circular; 4.4 Gestão de resíduos sólidos; 4.5 Consumo de energia; 4.6 Soluções baseadas na natureza
5.	Áreas verdes	5.1 Pouca cobertura de áreas verdes urbanas; 5.2 Extrema escassez de áreas verdes nas periferias urbanas; 5.3 Reflorestamento de áreas de risco de deslizamento de terra
6.	<i>Smart cities</i>	6.1 Ausência de dados em diversas áreas; 6.2 Dificuldade de coleta de dados; 6.3 Dificuldade de monitoramento de dados; 6.4 Uso de tecnologia para facilitar a vida urbana; 6.5 Deficiência de dados ambientais urbanos
7.	Emissões	7.1 Consumo de energia 7.2 Modelos de eficiência energética para cidades

8.	Qualidade ambiental	8.1 Contaminação do solo; 8.2 Poluição atmosférica; 8.3 Poluição hídrica; 8.4 Redução de impactos ambientais; 8.5 Valorização dos serviços ambientais
9.	Desigualdade	9.1 Desigualdade social; 9.2 Segregação socioespacial; 9.3 Vulnerabilidade da população carente diante das mudanças climáticas
10.	Gestão urbana	10.1 Gestão municipal eficiente; 10.2 Governança

Fonte: elaborado pela autora.

3.1.1 Planejamento urbano

Esta dimensão é a mais amplamente comentada nas entrevistas. Os gestores enfatizam a questão dos planos-diretores municipais, obrigatórios para municípios com mais de 20 mil habitantes, e o seu papel de instrumento básico da política de desenvolvimento urbano. A ausência de planos-diretores em muitos municípios que deveriam tê-los é percebida como um desafio, pois priva os locais de uma estratégia básica de desenvolvimento urbano, impedindo de gerir e prevenir os riscos dos territórios, colocando esses territórios em uma condição de “terra sem lei”. A elaboração de um plano-diretor municipal é vista como uma condição básica para se pensar em estratégias de sustentabilidade local, visto que versa sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo, zoneamento ambiental, diretrizes orçamentárias, projetos e programas setoriais.

Segundo o IBGE, no ano de 2023, 53,1% dos municípios brasileiros possuíam o plano-diretor. O censo de 2022 apontou para o crescimento de número de municípios, cuja população ultrapassou os 20 mil habitantes, e que, com isso, passam a ser obrigados a elaborar seus planos-diretores³⁴. Ao mesmo tempo, no período de 2009 a 2023, apenas 14 prefeituras receberam recursos federais para elaboração ou revisão de seus planos-diretores, o que constitui menos de 1% das prefeituras e é

³⁴ CNM. Cresce o número de Municípios com mais de 20 mil habitantes; esses devem elaborar Plano Diretor. Disponível em: <<https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/cresce-o-numero-de-municipios-com-mais-20-mil-habitantes-esses-devem-elaborar-plano-diretor>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

considerado extremamente insuficiente³⁵. Ademais, além da elaboração de um plano-diretor, este precisa ser atualizado a cada dez anos. Para o ano de 2023, 11 das 27 capitais brasileiras estavam com o plano-diretor desatualizado³⁶.

Ter um plano-diretor não necessariamente significa que este será cumprido ou que não apresentará defeitos. Os entrevistados apontaram para as deficiências técnicas que os planos frequentemente apresentam, especialmente em municípios menores, com menor recurso e equipes para sua elaboração.

Um dos problemas frequentemente apontados é a não integração, ou uma integração deficiente, dos planos-diretores com as políticas ambientais. Nesse sentido também é mencionada a necessidade de adaptação dos planos-diretores às mudanças climáticas e um planejamento voltado à resiliência das cidades.

A questão da necessidade de planejamento para as periferias urbanas, a fim de combater a segregação socioespacial, foi apontada.

Outra subdimensão se refere a espaços públicos degradados e pouco utilizados. Com um potencial para as práticas de lazer não comercializado e acessível a todos, desde que bem desenvolvidos pelo poder público, essas áreas apresentam um maior risco de violência urbana, enquanto permanecem abandonadas.

O zoneamento ambiental também é mencionado e constitui uma ferramenta importante para a gestão territorial e urbana, ordenando o uso do solo de maneira a conciliar o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental.

3.1.2 Infraestrutura urbana

Na visão dos gestores, as cidades brasileiras apresentam diversas deficiências infraestruturais. É destacada como extremamente preocupante a falta de cobertura universal de saneamento básico. A falta de acesso a serviços como abastecimento de

³⁵ CNM. Menos de 1% dos municípios recebeu apoio financeiro da União para elaborar ou revisar o Plano Diretor nos últimos 14 anos. Disponível em: <<https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/menos-de-1-dos-municipios-recebeu-apoio-financeiro-da-uniao-para-elaborar-ou-revisar-o-plano-diretor-nos-ultimos-14-anos>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

³⁶ FOLHA. 11 dias 27 capitais descumprem a lei e estão Plano Diretor Atrasado. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/06/11-das-27-capitais-descumprem-a-lei-e-estao-com-plano-diretor-atrasado.shtml#:~:text=Texto%20precisa%20ser%20atualizado%20a,para%20crescimento%20desordenado%2C%20segundo%20especialistas&text=Onze%20das%2027%20capitais%20do,lei%20urban%C3%ADstica%20dos%20munic%C3%ADpios%20brasileiros>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

água potável e coleta de esgoto leva a problemas de saúde pública, baixa qualidade de vida da população e impactos negativos para o meio ambiente. Adoção de medidas de ampliação da cobertura de saneamento básico para a totalidade das áreas urbanas, assim como a garantia de acesso universal, são urgentes.

A baixa qualidade do transporte público, assim como consideráveis dificuldades de ampliação de mobilidade ativa, como o ciclismo, principalmente devido às deficiências infraestruturais das cidades, são mencionadas. Frotas envelhecidas, falta de manutenção e planejamento operacional deficientes resultam em desconforto dos passageiros e falta de confiança no serviço. Longo tempo de espera, imprevisibilidade, veículos congestionados ou com defeitos, desconforto térmico, atrasos nas viagens, falta de transporte em determinadas áreas e horários são frequentes e impactam as rotinas diárias e a qualidade de vida da população.

A acessibilidade das cidades para pessoas com deficiência é percebida como baixa. Muitas áreas urbanas, especialmente centros históricos e áreas em rápida expansão, carecem das adaptações necessárias para as pessoas com deficiência. As calçadas costumam ser irregulares, estreitas e obstruídas por vários obstáculos, dificultando o deslocamento para cadeirantes ou pessoas que utilizam outro tipo de equipamento de apoio. Ademais, os edifícios frequentemente não cumprem os padrões de acessibilidade e não oferecem recursos como rampas, elevadores e banheiros acessíveis. Tal situação não só dificulta a mobilidade das pessoas com deficiência, mas também limita sua participação em atividades sociais, econômicas e culturais.

O transporte público é outro obstáculo significativo à acessibilidade. Os ônibus, meio de transporte público mais comum nas cidades brasileiras, mesmo parcialmente equipados com elevadores ou rampas, frequentemente apresentam falhas nesses equipamentos. Além disso, o design dos pontos de ônibus nem sempre atende às necessidades das pessoas com deficiência, apresentando problemas como sinalização inadequada, falta de rampas, de assentos, desconforto meteorológico e condições de embarque inseguras.

Para além da questão dos equipamentos urbanos de acessibilidade, a falta de consciência sobre as necessidades e os direitos das pessoas com deficiência contribui para a marginalização dessa população. Apesar da legislação existente, como a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com

Deficiência), que visa promover os direitos das pessoas com deficiência, sua aplicação continua fraca.

Os desafios relacionados à drenagem pluvial nas cidades são mencionados. A incapacidade de lidar com o grande volume de água durante os períodos de chuva tem historicamente resultado em inundações, lesões e mortes da população urbana. A rapidez da urbanização no Brasil levou ao amplo desenvolvimento sem planejamento adequado da infraestrutura de drenagem. A expansão das cidades com superfícies impermeáveis, como asfalto e concreto, substituiu as paisagens naturais que antes absorviam as águas pluviais, sobrecarregando os sistemas de drenagem. Ademais, muitos sistemas de drenagem urbana estão desatualizados, mal projetados ou sem manutenção, o que impede de processar o volume de água gerado na época de fortes chuvas.

A necessidade de estabilização de encostas em regiões com forte risco de desabamentos, comuns em algumas cidades brasileiras no período de chuvas, é apontada como um desafio relacionado. A estabilização das encostas é crucial para mitigar o risco de deslizamentos de terra, que podem causar mortes, danos materiais, sociais e econômicos a longo prazo, especialmente para comunidades carentes que se instalam em áreas de risco por dificuldade de acesso à moradia. O desafio requer uma combinação de soluções de engenharia, técnicas vegetativas, planejamento de uso e ocupação do solo e políticas sociais.

Com isso, também é levantada a questão da necessidade de planejamento e construção de edificações com base nos critérios de sustentabilidade.

A sobrecarga da infraestrutura urbana, que já apresenta diversas deficiências, pelos fluxos turísticos na alta temporada, é vista como problemática por alguns entrevistados. Apesar de não haver um consenso entre os participantes sobre a existência ou não de *overtourism* no Brasil, alguns concordam que em diversos centros urbanos, a presença massiva de turistas na alta temporada exerce uma pressão sobre a infraestrutura de modo a piorar a qualidade de vida da população local e a experiência dos próprios turistas.

3.1.3 Qualidade de vida da população urbana

O principal fator que impacta negativamente a qualidade de vida da população urbana, na percepção dos entrevistados, é a falta de serviços públicos de saúde e educação de qualidade e fácil acesso que abrangessem toda a população.

Na área da saúde, a falta de cuidados acessíveis e de qualidade leva a piores indicadores de saúde, taxas de mortalidade mais elevadas e aumento de doenças evitáveis. Financiamento insuficiente da saúde pública, superlotação de hospitais, longos tempos de espera e escassez de material e de profissionais médicos são problemas frequentes que dificultam a prestação eficaz de serviços de saúde.

Na área da educação, as disparidades na qualidade dos serviços prestados contribuem para as oportunidades desiguais e perpetuam ciclos de pobreza. Os alunos de escolas públicas com financiamento deficiente lidam comumente com turmas maiores, materiais desatualizados ou em falta, apresentando maior dificuldade de terminar os estudos. Tais condições prejudicam seu desempenho escolar e limitam suas perspectivas futuras, perpetuando desigualdades socioeconômicas.

A violência urbana é considerada um desafio preocupante das cidades brasileiras. Decorrente de uma complexa interação de fatores, a violência é acirrada pela desigualdade socioeconômica, com fortes contrastes entre bairros prósperos e empobrecidos. A disparidade urbana favorece os ambientes propícios ao crime, impulsionado pelo acesso limitado à educação, oportunidades de emprego e serviços sociais.

O acesso à moradia de qualidade é percebido como mais um desafio crítico das cidades brasileiras. As dificuldades de encontrar um lugar adequado para morar se devem tanto à falta de políticas públicas eficazes na área da habitação, quanto aos altos valores dos imóveis ou precariedade das condições de moradia em áreas periféricas. Isso acaba gerando problemas como a falta de saneamento básico, a superlotação em algumas regiões e a falta de segurança para a população local. Com isso, são necessárias medidas de garantia de acesso à moradia digna para todos os cidadãos.

Outro ponto destacado é a menor qualidade de vida nas periferias urbanas em comparação com as áreas centrais. Esta disparidade decorre de várias causas, que incluem situações econômicas e sociais desfavoráveis, falta de infraestrutura adequada, dificuldades de acesso a serviços básicos e vulnerabilidades ambientais.

O impacto dos fatores ambientais na qualidade de vida da população urbana também é mencionado. Neste contexto, há uma ênfase nas mudanças climáticas,

especialmente no que diz respeito ao aumento significativo das temperaturas nas áreas urbanas nos últimos anos, e conseqüente impacto na saúde da população. Isso é especialmente importante para as áreas periféricas, com pouca cobertura vegetal. É mencionada a necessidade de rever o planejamento urbano para cidades brasileiras, pensando urgentemente em soluções urbanísticas que proporcionem conforto térmico.

Fatores ambientais já estão impactando o turismo em algumas cidades brasileiras.

3.1.4 Recursos naturais

A degradação dos recursos naturais nas cidades é vista como um desafio. A rápida urbanização, industrialização e crescimento populacional exercem pressão sobre os recursos naturais. A expansão urbana levou ao desmatamento extensivo, contribuindo para a perda de biodiversidade e do equilíbrio ecológico. A poluição atmosférica em algumas cidades atinge níveis preocupantes, provocando enfermidades respiratórias e outros problemas de saúde. A degradação do solo, causada pela urbanização, mineração e má gestão de resíduos sólidos, é outro assunto relevante que merece atenção. A utilização excessiva de rios e aquíferos para fins industriais e domésticos, juntamente com a contaminação proveniente de esgoto não tratado e efluentes industriais, afetou negativamente a qualidade e a disponibilidade da água.

A gestão eficiente de resíduos sólidos é vista como necessária, assim como a adoção de economia circular. Práticas ineficientes de gestão de resíduos levam ao acúmulo de resíduos sólidos em aterros sanitários e corpos d'água. Aterros mal geridos contribuem para a poluição do solo e da água, enquanto lixões a céu aberto representam riscos ambientais significativos.

A necessidade de análise do consumo de energia das cidades brasileiras e de elaboração de modelos de eficiência energética urbana foi apontada.

Menciona-se a necessidade de adoção de um sistema eficaz de indicadores ambientais para cidades brasileiras, que possam ser aplicados e monitorados com facilidade. Porém, é reconhecido que esta é uma questão complexa e as tentativas não têm sido satisfatórias.

Por fim, recomenda-se adotar soluções baseadas na natureza para resolução de desafios ambientais das cidades brasileiras, mas não se especifica quais exatamente.

3.1.5 Áreas verdes

A cobertura de áreas verdes nas cidades brasileiras é considerada insuficiente, principalmente diante do aumento de temperaturas registrado nas áreas urbanas nos últimos anos. Uma questão particularmente sensível é a extrema falta de arborização das periferias urbanas, que tendem a se expandir.

Ainda nessa dimensão, é apontada a necessidade de reflorestamento de áreas de risco de deslizamento de terra na época de chuva, principalmente nas encostas.

3.1.6 *Smart cities* — cidades inteligentes

Os entrevistados, em geral, acreditam que o conceito de *smart cities*, ou cidades inteligentes, ajudaria na melhoria da qualidade de vida da população urbana. Nesse sentido, é mencionada a expansão do uso de tecnologia.

Entretanto, existem obstáculos que as cidades brasileiras enfrentam ao buscarem se tornar cidades inteligentes. O obstáculo principal reside na ausência de dados em diversas áreas, necessárias para a elaboração de serviços tecnológicos para os cidadãos. Além da inexistência ou inconsistência de dados, são mencionadas as dificuldades de coleta e monitoramento constante de dados, necessários para o aprimoramento dos serviços tecnológicos.

A deficiência de dados ambientais urbanos é um desafio mencionado à parte. Os dados ambientais das cidades são considerados essenciais para desenvolver estratégias de sustentabilidade urbana.

3.1.7 Emissões

Nesta dimensão é apontada a necessidade de análise de consumo de energia nas cidades, assim como a criação de modelos de eficiência energética urbana.

3.1.8 Qualidade ambiental

A qualidade ambiental das cidades brasileiras é, em geral, percebida como insatisfatória, refletindo uma gama de desafios. Problemas de poluição, como contaminação do solo, poluição atmosférica e poluição hídrica, são apontados, destacando as consequências de processos industriais desregulados, crescimento urbano descontrolado e insuficiente infraestrutura de saneamento básico. Esses fatores não só comprometem a saúde pública, mas também exacerbam as vulnerabilidades sociais existentes, demonstrando a necessidade de políticas públicas eficientes que visem à redução de impactos ambientais.

Além disso, é mencionada a necessidade de valorização dos serviços ambientais. Serviços como regulação climática, purificação do ar, controle de enchentes e biodiversidade, gestão e ampliação de áreas verdes urbanas e corpos d'água, são percebidos como vitais para a qualidade de vida nas cidades. A falta de reconhecimento e valorização adequada destes serviços frequentemente leva a sua degradação, o que resulta em cidades menos resilientes, mais suscetíveis a desastres naturais e com pior qualidade de vida da população.

Nesse sentido, torna-se importante que as gestões urbanas integrem o conceito de serviços ecossistêmicos em suas práticas de planejamento e desenvolvimento, promovendo a conservação ambiental como um pilar de desenvolvimento urbano.

A promoção de políticas que incentivem práticas sustentáveis, associadas a uma maior consciência e educação ambiental, podem representar caminhos viáveis para a mitigação dos problemas identificados. Estratégias como aumento de áreas verdes urbanas, implementação de tecnologias de baixo carbono na indústria e no transporte, melhoria dos sistemas de gestão de resíduos são essenciais para uma relação mais equilibrada entre a cidade e o meio ambiente.

3.1.9 Desigualdades

A desigualdade social nas cidades do Brasil, juntamente com questões relacionadas, permeia as entrevistas. Um exemplo é o reconhecimento do problema de segregação socioespacial, que ilustra como o espaço urbano pode refletir e perpetuar as disparidades entre diferentes grupos sociais. A segregação manifesta-se não apenas em termos de localização residencial, mas também na qualidade e

acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e transporte, os quais são consideravelmente inferiores nas áreas mais carentes. Esta distribuição desigual de recursos e oportunidades evidencia uma estrutura urbana que favorece a manutenção do *status quo*, relegando a população mais vulnerável a condições de maior precariedade e marginalização, negando seu direito à cidade.

Ainda na dimensão da desigualdade, é levantada a questão da maior vulnerabilidade da população urbana carente diante das mudanças climáticas. Esse grupo, frequentemente residente em áreas de risco e com infraestrutura urbana precária, enfrenta desproporcionalmente os impactos diretos de eventos climáticos extremos, como inundações, deslizamentos de terra e ondas de calor. Essas condições não apenas dificultam o cotidiano, mas também impõem desafios para a mobilidade e a economia local, restringindo ainda mais seu acesso à cidade. As políticas de adaptação e mitigação precisam reconhecer essa heterogeneidade e implementar soluções que priorizem a equidade, considerando as necessidades das populações em situação de vulnerabilidade.

A discussão da desigualdade social demanda um enfoque integrativo que proponha soluções inclusivas. A construção de resiliência urbana, por exemplo, não pode ser concebida sem uma abordagem que integre as dimensões sociais e ambientais da sustentabilidade. Nesse sentido, é essencial que estratégias de desenvolvimento urbano transcendam a aplicação uniforme de políticas e se orientem pela criação de oportunidades genuínas para aqueles que são mais afetados tanto pelo ônus da desigualdade socioeconômica, quanto pelos riscos ambientais e violência urbana.

3.1.10 Gestão urbana

A gestão das cidades brasileiras é vista, de uma forma geral, como pouco eficiente.

O desafio da governança na gestão das cidades é destacado. Contudo, uma entrevistada reconhece que a governança é um desafio a nível internacional e que sua implementação enfrenta dificuldades tanto no Brasil quanto nos países desenvolvidos do Norte Global.

3.2 Turismo urbano: desafios de sustentabilidade

Quando questionados sobre os desafios da sustentabilidade de turismo em destinos urbanos especificamente, os gestores apresentavam maior dificuldade de resposta em comparação com o questionamento sobre a sustentabilidade de turismo em geral. Ainda assim, o objetivo dessa discussão consiste em trazer as respostas específicas sobre a perspectiva dos gestores sobre a sustentabilidade do turismo nas cidades brasileiras, considerando que este é um tema ainda pouco abordado na literatura.

Abaixo são discutidos os dez desafios mais frequentes relacionadas à sustentabilidade das cidades brasileiras nas entrevistas dos gestores de turismo, por ordem de frequência: resíduos sólidos, segurança pública, mudanças climáticas, governança, saneamento básico, turismo criativo, gentrificação, massificação do turismo (*overtourism*), destinos turísticos inteligentes, inserção da comunidade local no turismo (Tabela 28)³⁷.

Os desafios mencionados acima estão expostos na Tabela 23.

Tabela 23 – Desafios de sustentabilidade do turismo nas cidades brasileiras identificados nas entrevistas

N.	Dimensão	Subdimensões
1.	Resíduos sólidos	1.1 Gestão eficaz de resíduos sólidos; 1.2 Economia circular; 1.3 Agricultura urbana; 1.4 Gestão de resíduos orgânicos
2.	Segurança pública	2.1 Plano de segurança pública para destinos urbanos 2.2 Falta de segurança nos espaços públicos em situação de abandono
3.	Mudanças climáticas	3.1 Adaptação dos planos-diretores municipais às mudanças climáticas; 3.2 Inviabilidade de turismo em algumas cidades devido a mudanças climáticas; 3.3 Necessidade de elaboração de planos de ação climática para destinos urbanos; 3.4 Vulnerabilidade da população carente diante das mudanças climáticas;

³⁷ Note-se que as frequências da subcategoria “Ameaças”, que aparece no gráfico relacionado aos destinos urbanos no capítulo 3.4. Resultados de análise (3.4.6 Categoria “Destinos urbanos”) foram repassadas para outras subcategorias correspondentes. Essa ação levou ao destaque da “Gentrificação” como uma nova subcategoria frequente.

		3.5 Impacto do aumento do nível do mar nos destinos urbanos litorâneos; 3.6 Resiliência diante dos eventos climáticos extremos
4.	Governança	4.1 Comunicação deficiente entre a esfera federal, estadual e municipal; 4.2 Comunicação deficiente entre o setor público, setor privado, universidades e comunidade local durante o planejamento e a implementação das ações para o turismo local; 4.3 Falta de forte atuação local
5.	Saneamento básico	5.1 Universalização de cobertura de saneamento básico nas cidades; 5.2 Balneabilidade
6.	Turismo criativo	6.1 Valorização e preservação da cultural local; 6.2 Envolvimento da comunidade local na criação de experiências, produtos e serviços criativos
7.	Gentrificação	7.1 Afastamento das comunidades locais das áreas originalmente ocupadas; 7.2 Encarecimento das áreas devido ao desenvolvimento de turismo
8.	Massificação do turismo (<i>overtourism</i>)	12.1 Sazonalidade; 12.2 Aglomerações na alta temporada e em datas comemorativas; 12.3 Necessidade de estabelecimento de capacidade de carga dos atrativos; 12.4 Aumento de pressão sobre os atrativos e a infraestrutura na alta temporada; 12.5 Pressão sobre o patrimônio e a infraestrutura nas pequenas cidades históricas; 12.6 Tensões entre a população local e os turistas; 12.7 Destruição do patrimônio cultural e natural pelos turistas
9.	Destinos turísticos inteligentes	13.1 Gestão de resíduos eficaz; 13.2 Uso racional de recursos naturais; 13.3 Promoção da qualidade de vida dos cidadãos; 13.4 Intensificação de coleta e uso de dados; 13.5 Elaboração de políticas e ferramentas de gestão com base em dados
10.	Inserção da comunidade local no turismo	14.1 Inclusão social pelo turismo; 14.2 Geração de empregos e renda dignos; 14.3 Distribuição justa de receitas turísticas; 14.4 <i>Resorts</i> em destinos urbanos litorâneos, dignidade de emprego e inclusão da população local 14.5 Valorização da diversidade no turismo

Fonte: elaborado pela autora.

3.2.1 Resíduos sólidos

O desafio dos resíduos sólidos na sustentabilidade do turismo urbano foi o mais frequente na fala dos gestores. Cidades turísticas costumam compartilhar as seguintes características em relação aos resíduos. O meio ambiente encontra-se sobrecarregado por resíduos sólidos e líquidos, frequentemente misturados, advindos da atividade turística principalmente em alta temporada. As pessoas que vivem da catação dos restos do turismo se deslocam para as áreas turísticas, onde são frequentemente marginalizadas, além de exploradas pelos intermediários em relação ao preço de compra e venda de materiais recicláveis.

Um terço dos municípios ainda mantém lixões a céu aberto, que têm o prazo legal para desativação até o final de 2024³⁸. Porém, diante das insuficiências orçamentárias locais, este quadro parece pouco realista. Faltam políticas públicas integradas que viabilizem o desenvolvimento de turismo, considerando os interesses do poder público, sociedade civil e atores privados.

Os *stakeholders* diretamente envolvidos no turismo ainda cooperam voluntariamente com boas práticas de gestão de resíduos, principalmente nos destinos com gestão pública de resíduos deficiente. Estudos indicam que as empresas turísticas de pequeno e médio porte costumam realizar uma separação bruta por recicláveis e orgânicos, mas com frequente contaminação, o que impossibilita a reciclagem do material. Também apresentam dificuldade para a destinação dos resíduos orgânicos, como compostagem (GOLETES, 2020).

A utilização de plástico, especialmente de uso único, no turismo também preocupa os gestores. Estudos mostram que o plástico constitui o principal material encontrado em áreas turísticas nas pesquisas de análise de resíduos sólidos (SALDANHA, 2016):

A essa ação voltada para o lixo zero é algo prioritário também para tornar a atividade do turismo mais sustentável. Eliminação de plástico de uso único, introdução de sistemas de gestão sustentável de resíduos sólidos (Entrevista Nº 1).

³⁸ G1. Mesmo proibidos, lixões a céu aberto ainda ameaçam a saúde em um terço dos municípios brasileiros. Disponível em: <<https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2023/05/29/mesmo-proibidos-lixoes-a-ceu-aberto-ainda-ameacam-a-saude-em-um-terco-dos-municipios-brasileiros.ghtml>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

Por fim, a conscientização sobre a destinação de resíduos voltada para os turistas é insuficiente e é frequentemente caracterizada por ações pontuais em alta temporada (ALVARES, 2010).

Segundo Monteiro et al. (2001, p. 8), alcançar uma gestão mais participativa e compartilhada requer o envolvimento dos setores privados, públicos e da sociedade nos processos relacionados à produção e disposição final do lixo. Isso deve considerar os diversos tipos de resíduos gerados, bem como as características sociais, culturais e econômicas do local. Em áreas turísticas, medidas especiais são recomendadas para garantir a saúde e a satisfação dos turistas, tais como a contratação de equipes específicas e a ampliação dos horários de coleta conforme a demanda.

Economia circular (EC) foi indicada como um atenuante para o desafio dos resíduos sólidos. A EC tem como objetivo reduzir ou eliminar o desperdício dentro do sistema econômico. Esta abordagem implica na transição de um modelo operacional linear convencional, caracterizado pela extração, produção e descarte, para uma estrutura mais responsável, abrangente e eficiente na gestão de recursos. No modelo linear, os recursos naturais são extraídos, transformados em produtos e, ao final de sua vida útil, são descartados, frequentemente em aterros sanitários ou incinerados, resultando em uma significativa perda de valor e poluição ambiental. Em contrapartida, a EC propõe um sistema que busca evitar o desperdício, reduzindo ou eliminando a necessidade de aterros sanitários e incineração, e prolongando a vida útil dos recursos por meio da reutilização e regeneração de materiais (AYUTTHAYA, JAKRAWATANA, 2023).

A EC e sua aplicação para o turismo se caracterizam, ainda, por escassa discussão na literatura. A EC no turismo tem sido associada à responsabilidade social corporativa, turismo responsável e, de forma geral, a medidas de conservação de água, redução do consumo de energia, diminuição das emissões de CO₂ e redução de desperdício em restaurantes. É importante reconhecer, entretanto, que as estratégias que visam alcançar objetivos de sustentabilidade frequentemente apoiam o sistema de produção linear, apenas estendendo a linha" (NOCCA, 2017, p. 3), mas não fazem parte da mudança de paradigma.

Alguns aspectos da EC são considerados particularmente relevantes para o setor hoteleiro que inicia sua caminhada nessa direção, tais como reciclagem e reutilização de materiais, introdução de materiais biodegradáveis ou recicláveis, redução do uso de plástico, separação completa de resíduos (não só em orgânicos e

secos), substituição dos produtos/serviços físicos por digitais, quando possível (CARVALHO, 2023).

No entanto, é necessária uma postura consciente em nível regulatório para a disseminação do “turismo circular”. Atualmente, a implementação ou regulamentação ainda são mundialmente escassas, com ações pontuais de atores do trade turístico ou alguns destinos da China, cujo governo oficialmente adotou a EC como estratégia nacional de sustentabilidade. A falta de recursos financeiros, negligência ou recusa em considerar as questões ambientais na gestão das cidades e do turismo ainda determinam a ínfima adoção da EC no turismo (SANCHEZ, 2018).

Agricultura urbana também foi mencionada como uma possível vertente de ação. As hortas urbanas comunitárias podem fomentar o desenvolvimento do turismo urbano de base comunitária, atraindo turistas mais conscientes. Particularmente relevantes para as áreas urbanas mais carentes, as hortas comunitárias têm capacidade de fortalecer as comunidades locais através da participação direta de seus integrantes, permitindo que estes definam o rumo do desenvolvimento do turismo e obtenham benefícios econômicos. Ademais, a agricultura urbana pode servir como elo entre o turismo na cidade e o turismo rural, que tendem a se complementar devido à expansão das cidades e à crescente demanda por um turismo mais “verde” e próximo a grandes centros urbanos (SOMCHAN e CHOIBAMROONG, 2021).

Um participante destaca que em 2023, o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, juntamente com o Ministério do Trabalho e Emprego, Desenvolvimento Social e Desenvolvimento Agrário, construíram o programa nacional de agricultura urbana e periurbana, no âmbito da Estratégia Nacional de Resíduos Orgânicos Urbanos. Entre as ações executadas, menciona o lançamento de edital de apoio aos municípios na gestão dos resíduos orgânicos com a introdução de agricultura urbana. Porém, o turismo não foi mencionado diretamente.

3.2.2 Segurança pública

O desafio da segurança pública nas cidades brasileiras de uma forma geral, e nos destinos urbanos em específico, foi o segundo mais frequentemente levantado pelos entrevistados.

A falta de segurança pública, a violência em áreas abandonadas e a necessidade de recuperação dos espaços públicos degradados também são citadas:

“A gente [tem de] conseguir ocupar o espaço público de forma a melhorar esse espaço. Então, muitas vezes são espaços que podem estar degradados, que não são utilizados pela população local. E que devem ser usados até para sua melhor preservação” (Entrevista № 7).

Em seu estudo sobre a criminalidade urbana e o turismo em Joanesburgo, Malleka *et al.* (2022) mostram que os espaços “higienizados” para o turismo e isolados do espaço urbano maior aumentam a exclusão social nas cidades que apresentam altos índices de violência. Enquanto a proteção aos turistas é vista como prioritária pelas autoridades locais, *stakeholders* e trade turístico devido aos benefícios financeiros, a população local, que corre maior risco quando se trata do crime, é deixada de lado. Desse modo, se os esforços para a garantia de segurança pública se concentram de forma prioritária nas áreas turísticas, o papel de integração social do turismo é distorcido, e ele passa a dividir a cidade em áreas desiguais.

Assim, algumas áreas da cidade, principalmente as periféricas, deixam de receber ações voltadas para a melhoria da segurança pública. Musavengane *et al.* (2020) afirmam que a população pobre não deve ser considerada apenas para o papel de seguranças em locais turísticos da cidade, mas também ter a segurança garantida em suas comunidades pelos formuladores de políticas públicas e autoridades.

Quanto ao uso de espaço público, Coutinho, Nóbrega e Fazito (2020) pontuam que o desenho das cidades brasileiras caracteriza-se pela falta de espaços públicos de convivência e circulação, baixa qualidade das calçadas, assim como falta de arborização, o que contribui para a visão da rua como um espaço inseguro de passagem rápida. A cidade é estruturada para um estímulo constante ao consumo, enquanto as práticas públicas de lazer não são fomentadas.

Com isso, em um contexto neoliberal, o turismo, em vez de contribuir para o lazer acessível e a qualidade de vida da população local, é frequentemente utilizado pelas autoridades locais para promover o consumo e gerar lucro, contribuindo, assim, para uma maior segregação social nas cidades. Os projetos desenvolvimentistas para espaços urbanos em degradação e abandono não raro colocam atividades turísticas como um novo uso dos espaços, destinando-os aos consumidores dos serviços turísticos e afastando as pessoas de menor poder aquisitivo e/ou que não consomem o turismo, das áreas recém-remodeladas (COUTINHO, NÓBREGA e FAZITO, 2020). Assim, mais uma vez o turismo não promove o exercício do direito à cidade, na qual

todos os cidadãos, independente de suas diferenças, circulam livremente e gozam de todos os espaços e múltiplos usos por ela oferecidos.

Uma entrevistada menciona o trabalho do MTur, voltado para a segurança turística e que também inclui a defesa civil, no sentido de abranger as ameaças de ordem maior, como eventos climáticos extremos. A menção da defesa civil na fala da entrevistada aponta para ações relacionadas à resiliência das cidades:

“A gente trabalha com a segurança turística. Tem um programa de segurança turística agora. Então, não só pensando no sentido de trabalhar a segurança pública, mas também em defesa civil [...]” (Entrevista Nº 3).

Um entrevistado propõe a criação de planos de segurança pública para destinos urbanos para aumentar as chegadas turísticas:

“É preciso ter um plano de segurança pública, precisamos enfrentar essa questão da segurança pública no Brasil para que as cidades sejam mais visitadas” (Entrevista Nº 1).

Estudos da segurança pública em destinos urbanos mostram que os planos devem incluir diversas dimensões e não se limitar a mero policiamento ou criação de polícia turística. Desenho ambiental, medidas de segurança para a infraestrutura urbana e envolvimento ativo da comunidade local são alguns dos aspectos cruciais apontados na literatura sobre a segurança pública dos destinos urbanos (EIZAMLY, 2020). O desenho ambiental se refere ao desenvolvimento de áreas públicas de uso misto na cidade, ativamente utilizadas pela população, acesso à moradia, minimização de oportunidades para crimes que possam estar presentes na estrutura dos bairros ou edifícios.

As medidas de segurança para a infraestrutura urbana visam dificultar ou impedir as ações ilícitas por meio de melhoria das estruturas físicas, como portas, janelas, cercas, alarmes, iluminação etc., com priorização das áreas mais vulneráveis. Por fim, o envolvimento ativo da comunidade local inclui constantes pesquisas de percepção, para avaliação e eventual correção da estratégia de segurança, assim como campanhas educativas junto à população, voltadas à compreensão da estratégia e sua importância para a cidade.

3.2.3 Mudanças climáticas

Os entrevistados expressam preocupação com o efeito das mudanças climáticas nas cidades brasileiras, que eles já enxergam como algo perceptível, citando situações do dia a dia. Por exemplo, mencionam-se as ameaças que já têm dificultado o turismo em alguns destinos urbanos, principalmente devido ao aumento de temperaturas. Em janeiro de 2024, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, foi registrado o recorde de temperatura e de sensação térmica, com respectivos 41,8°C e 59,5°C³⁹. Assim, os guias da cidade passaram a condicionar a realização de tours à determinada temperatura no dia.

Estudos realizados em destinos urbanos da China e Romênia (CIOBOTARU *et al.*, 2019; WANG *et al.*, 2023), revelaram que o aumento de temperaturas reduz as chegadas turísticas em certos períodos do ano. Ciobotaru *et al.* (2019) destacam a importância da diversificação da oferta turística urbana, especialmente relacionada à conexão com o turismo de natureza, enquanto Wang *et al.*, (2023) enxergam oportunidades na promoção do turismo fora da alta temporada. A sazonalidade foi mencionada por diversos entrevistados como uma das fragilidades do turismo brasileiro. Portanto, diversificar a oferta em termos de tempo e unir a experiência turística na cidade com o ambiente rural/natural pode ser uma maneira prática de adotar formas de turismo híbrido, considerando os efeitos das mudanças climáticas nos destinos urbanos brasileiros.

No estudo realizado por Lopes *et al.* (2021) sobre o conforto térmico em uma área turística da cidade do Porto, Portugal, são sugeridas várias medidas para enfrentar as condições microclimáticas negativas em ambientes urbanos. Entre essas medidas estão o aumento de áreas sombreadas, plantio de árvores, maior biodiversidade e mais oportunidades para a adaptação térmica tanto de turistas quanto de moradores.

Algumas cidades do Norte Global que experimentam verões extremamente quentes contam com equipamentos de amenização de efeitos térmicos para os pedestres, como fontes, instalações com água potável gratuita, sombreamento adicional e “portões” de água pulverizada nas calçadas. As cidades brasileiras carecem de tais instalações, além de possuírem um paisagismo orientado à

³⁹ RIO DE JANEIRO. Disponível em: <<https://cor.rio/rio-de-janeiro-tem-recorde-de-temperatura-e-de-sensacao-termica-em-2024/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

concretização e à redução de gramados, plantas ornamentais e fontes de água. Durante as ondas de calor nas cidades, são realizadas ações pontuais de emergência, como a instalação de tendas de atendimento médico e fornecimento de água gratuito⁴⁰. As medidas de caráter estrutural, no entanto, são raras.

Os entrevistados também abordam a questão da vulnerabilidade da população urbana, especialmente a mais carente, diante das mudanças climáticas e do aumento de temperaturas nas cidades:

“A vulnerabilidade das populações urbanas em relação aos eventos climáticos extremos acaba reproduzindo as desigualdades estruturais e históricas do Brasil. Então, esse é um grande desafio para a sustentabilidade da cidade” (Entrevista Nº 1).

Menor conforto térmico nas periferias urbanas brasileiras, que não possuem uma arborização adequada, nem planejamento paisagístico, apresentam pouca resistência das residências, construídas em áreas de risco e/ou sem projetos arquitetônicos, aos eventos climáticos extremos, são alguns fatores preocupantes. Diversos dados indicam que no Brasil já há migrantes climáticos, constituídos, em grande maioria, por pessoas em situação de vulnerabilidade social. No entanto, ainda não existe uma base jurídica sólida para assegurar os direitos dessas pessoas, o que dificulta a construção de políticas públicas⁴¹.

Frenzel (2014), ao analisar as práticas de *slum tourism*, ou turismo em favelas, na África do Sul, destaca o potencial do turismo de colocar as áreas negligenciadas e invisíveis “de volta no mapa”. Ao transformar as áreas anteriormente vistas como “a serem evitadas” em novos destinos urbanos, o turismo contribui para o empoderamento das comunidades e traz um novo olhar das autoridades locais para esses espaços. Portanto, o turismo em favelas pode exercer uma pressão política e impulsionar melhorias urbanas através da valorização simbólica. Frenzel (2014) ressalta também a importância de promover o turismo em favelas para os turistas residentes do país, já que estes teriam uma maior capacidade de mobilização e sensibilização do poder público e do setor privado do que os turistas estrangeiros.

⁴⁰ O GLOBO. Tendas com água, ambulâncias e acolhida para moradores de rua: SP começa operação Altas Temperaturas. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/sao-paulo/noticia/2023/09/19/prefeitura-faz-operacao-para-acolher-pessoas-em-situacao-de-rua-em-onda-de-calor.ghtml>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

⁴¹ AGÊNCIA SAÚDE. 'Migrante climático' ainda enfrenta dificuldades jurídicas, aponta debate. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2023/08/16/migrante-climatico-ainda-enfrenta-dificuldades-juridicas-conclui-debate>>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

Por outro lado, o estudo de Rodrigues (2018) sobre as políticas públicas e a sustentabilidade do turismo nas favelas do Rio de Janeiro aponta que o turismo nessas comunidades ainda depende principalmente do esforço individual dos moradores locais. A pesquisa demonstra a falta de um plano eficaz para o desenvolvimento do turismo nas favelas, onde os projetos governamentais não têm um efeito duradouro e não contribuem para a promoção do turismo de base comunitária. Assim, o turismo em favelas cariocas ainda é caracterizado por atividades desconexas, descaracterização de espaços, alteração dos costumes, exploração turística, pouco envolvimento dos moradores e total falta de estratégia de desenvolvimento sustentável.

A preocupação com a resiliência dos destinos urbanos diante dos eventos climáticos extremos, principalmente no que tange à falta de ações preventivas e planejamento, é expressada. Aponta-se que as autoridades locais costumam funcionar no modo de resposta aos eventos que acontecem, o que despense muito mais recursos, além de gerar vítimas:

“Em geral, a gente acaba, infelizmente, caindo naquela tradição, que é já muito antiga, de atuar no sentido da remediação. Após o impacto ter sido manifestado, em determinado território, entra um plano de contingência, com defesa civil, corpo de bombeiros, reconstrução das infraestruturas que sofreram danos, mas muito pouco... O Brasil precisa avançar muito, ainda, na agenda da adaptação às mudanças climáticas que se caracterizam, essencialmente, pelas ações mudadas para a prevenção de risco de perdas e danos” (Entrevista Nº 1).

Young e Castro (2015) mostram que a falta de resiliência das cidades brasileiras frente às mudanças climáticas possui um custo alto e tende a aumentar a longo prazo. As desigualdades socioeconômicas também estão envolvidas: quanto menor o desenvolvimento econômico dos estados, maior sua vulnerabilidade perante as consequências das mudanças do clima.

Os autores apontam que as prefeituras deverão se preparar para lidar com o crescente volume de problemas decorrentes das mudanças climáticas, pois é em nível dos municípios que a pressão será maior.

Young e Castro (2015) defendem a necessidade de coordenação de políticas públicas relacionadas às mudanças climáticas. Para isso, propõem um modelo para a discussão dos desafios dessa coordenação com seis setores sociais de crucial importância: mercado; organizações sociais; poderes executivo, legislativo e

judiciário; União, estados e municípios; instituições internacionais; própria unidade gestora.

Ao apresentarem uma extensa lista de desafios, os autores reconhecem que na realidade brasileira, as políticas públicas de resiliência enfrentam significativas resistências à implementação, pois geralmente são percebidas como obstáculos ao crescimento econômico.

Sonaglio (2018), num estudo sobre a incorporação de metodologias da resiliência na gestão do turismo, aponta a necessidade de planejamento e criação de protocolos antecipativos, reativos e recuperativos para destinos urbanos em duas dimensões. A primeira dimensão, resiliência organizacional e comportamento humano, envolve gestores, trade turístico, moradores locais, turistas, profissionais do setor operacional e de apoio ao turismo. A segunda dimensão, resiliência de áreas, trata de áreas de intervenção humana, visando ações para reduzir riscos de desastres naturais e desestruturações provocadas pelo turismo. Também destaca a importância do guia da ONU para cidades resilientes.

Entretanto, a autora menciona que, para incluir a resiliência na gestão do turismo, é antes necessário compreender o comportamento resiliente dos indivíduos envolvidos no processo e as ações necessárias para tornar uma cidade resiliente. Outro tópico mencionado pelos entrevistados no âmbito das mudanças climáticas é a urgência da descarbonização do turismo, assim como da transição energética:

“A transição energética, a economia de baixo carbono, é necessária e urgente para o enfrentamento da crise climática. Então, o turismo não pode ficar isento de participar desse esforço global, de todos os setores econômicos. Então, o primeiro pilar é o da descarbonização. Atendendo, inclusive, a declaração de Glasgow que foi apresentada pela OMT em 2021 na COP de Glasgow: um compromisso voluntário do turismo em escala global para o enfrentamento da crise climática em alinhamento com o acordo de Paris” (Entrevista Nº 1).

Ainda quanto à descarbonização, é mencionada uma cooperação técnica entre o BID e MTur realizada em 2020. O objetivo da cooperação consistiu em realização de um estudo para elaborar de um plano de recuperação pós-pandemia dos destinos brasileiros e, adicionalmente, repensar os modelos de desenvolvimento do turismo no País. Porém, devido a mudanças conjunturais, o plano não foi implementado, mas identificou algumas linhas estratégicas, entre as quais figura a descarbonização do turismo:

“A gente financiou a elaboração desse estudo. Ele foi feito de forma participativa. Vários *stakeholders* do setor participaram remotamente, mas por mudanças conjunturais inúmeras ao longo do processo, ele acabou. É um documento super sólido, mas que não foi muito implementado. A gente agora espera que se utilize algo dele para inspirar o Plano Nacional de Turismo. Mas ele identificou algumas linhas estratégicas [...] Um dos pontos que surgiu foi a importância de se trabalhar a descarbonização dos setores, trabalhar ação climática e turismo” (Entrevista Nº 5).

Na questão da descarbonização, é reconhecido o papel do transporte como um forte responsável pelas emissões no turismo:

“As emissões de gases de efeito estufa no turismo estão estimadas em 50% - estimativa da World Travel and Tourism Council - das emissões relacionadas ao transporte. [...] E dentro das emissões do transporte, mais da metade delas vem de transporte aéreo” (Entrevista Nº 1).

Quanto ao transporte aéreo, menciona-se o compromisso internacional CORSIA, da OACI, firmado pelo Brasil e voltado para a redução e a compensação das emissões causadas pelas viagens internacionais de transporte aéreo. O mesmo entrevistado pontua que enquanto internacionalmente, principalmente em países desenvolvidos, há companhias aéreas que já trabalham com metas definidas para a neutralização das emissões, isso ainda não é uma realidade no Brasil. A utilização de biocombustível de aviação em alguns países desenvolvidos e em pequenas quantidades também é mencionada. Enquanto isso, o Brasil estaria na etapa de aumento da capacidade de produção e redução de custo de introdução desse combustível mais sustentável na aviação.

Outra entrevistada, do MTur, reconhece que, por limitação metodológica, é possível abranger somente a aviação nacional, mas que existe uma intenção de incluir diretrizes voltadas para o setor aéreo no Plano de Ação Climática para o Turismo:

“A gente tem essa política de fazer um diagnóstico dentro desse plano setorial. De alguma forma, envolver e criar algumas ações para isso. Então eles estão no nosso radar, sim” (Entrevista Nº 6).

Uma entrevistada do MTur comenta que não há, atualmente, no Ministério ações específicas voltadas para o setor de transporte turístico:

“[...] como o Ministério do Turismo [...] lançou o Conselho Nacional do Turismo, a gente tem aí as associações representando os seus setores. Então, a gente tem a Associação Brasileira da Indústria Hoteleira, das empresas aéreas. Elas estão nessas reuniões do Conselho para justamente diminuir os danos não só para o turismo, mas também para o meio ambiente. Então, assim, são ações debatidas dentro das reuniões do Conselho, mas não tem um projeto específico ainda com as duas áreas” (Entrevista Nº 7).

Os aspectos econômicos da transição energética mostram-se como o principal obstáculo à sua implementação, considerando o ônus financeiro de zerar as emissões. Embora os impostos sobre carbono e as permissões de emissões tenham sido discutidos durante décadas, poucas são as jurisdições que de fato implementam ações práticas nesse sentido. Como exemplo, podem ser mencionadas o Esquema de Comércio de Emissões da União Europeia e os impostos de saída para aviação, aplicados em alguns países.

Novas abordagens são testadas nos Estados Unidos e Canadá, como subsídios governamentais para indústrias verdes ou redistribuição da receita do imposto sobre carbono por meio de pagamentos diretos aos cidadãos. Contudo, não está claro, ainda, se tais iniciativas podem ser aplicadas ao turismo.

No contexto do transporte aéreo, os *stakeholders* ao redor do mundo têm solicitado ao governo um maior investimento na pesquisa e desenvolvimento e os subsídios à transição energética. Isso levanta questões sobre a responsabilidade pela redução de emissões, já que as companhias aéreas, altamente dependentes de subsídios e com baixa lucratividade, não têm condições de financiar a transição de combustível por conta própria.

Medidas de incorporação do custo do carbono no preço das viagens são testadas. Os benefícios consistiriam em aumentar o custo do consumo intensivo de carbono e gerar receita para o governo, que poderia ser utilizada para a transição energética. Porém, estudos mostram que novos impostos e aumento do custo das passagens são medidas impopulares, além de limitarem ainda mais o acesso ao turismo às pessoas de baixa renda nos países em desenvolvimento.

Poucos países definiram seu papel nas Contribuições Nacionalmente Determinadas (iNDC) na área do turismo. Há incertezas quanto às ambições nacionais para trajetórias de emissões zero no turismo, bem como quanto às melhores combinações de políticas para avançar nos diferentes subsetores do turismo (STEFAN 2024). Ao mesmo tempo, Peeters & Dubois (2010) acreditam que a rápida descarbonização do turismo dependerá somente das mudanças fundamentais no sistema global de turismo e não de ações implementadas de forma consecutiva a cada ano.

Gössling e Peeters (2015) ressaltam a importância de redução de emissões médias por viagem. Dessa forma, destinos poderão reduzir significativamente as emissões promovendo mudanças nos modos de transporte. A redução de viagens

aéreas e a diminuição da distância média das viagens, resultantes de uma promoção voltada para os públicos mais próximos do destino, pode ser um caminho. Assim, cabe às autoridades de turismo rever para quais públicos o destino direciona sua promoção, quais os critérios que a embasam, e se é realmente necessária a atração dos públicos geograficamente muito distantes.

Imposição, por governos nacionais, de restrições regulatórias ao acesso ao transporte aéreo, como vouchers únicos de viagem, pode contribuir para a limitação do número de viagens anuais. No entanto, esse tipo de medida, no contexto do atual paradigma econômico mundial e do discurso de desenvolvimento turístico voltado para ganhos financeiros, adotado pela maioria dos governos em nível mundial, parece improvável de ser posto em prática. (DUVAL, 2013)

Um caminho mais drástico seria imposição. Governos, individual ou coletivamente, podem impor restrições regulatórias ao acesso ou adotar políticas climáticas que atribuam um preço às emissões, mas isso pode ter implicações negativas para os fluxos turísticos.

Especificamente para destinos urbanos litorâneos, de grande atratividade para o turismo devido à extensão da costa brasileira, condições climáticas favoráveis e histórica ocupação litorânea, expressa-se a preocupação com a resiliência de destinos urbanos litorâneos frente ao aumento do nível do mar:

“A gente tem que entender a relação desse aumento do nível do mar na nossa costa, como é que isso vai impactar. Cada vez mais temos eventos extremos. Então, também entender o impacto que tem a aglomeração de pessoas em determinados locais, e como é importante que a gente tenha minimamente um sistema de alerta, que todos possam buscar um abrigo ou saber o que fazer quando tem a iminência de algum evento climático extremo” (Entrevista Nº 3).

Jarrat e Davis (2019), ao discutir exemplos internacionais de adaptação dos destinos litorâneos às mudanças climáticas, ressaltam a importância da coordenação entre diversos níveis do poder e inclusão de características intrínsecas a cada destino. Por exemplo, disparidades na vontade política podem ser um obstáculo.

Na Flórida, onde a adaptação é crucial devido ao alto risco de submersão pelo aumento do nível do mar, os poderes municipal e estadual não dão prioridade à questão da mesma maneira (ATZORI & FYALL, 2018, *apud* JARRAT e DAVIS, 2019). Na África do Sul, embora as mudanças climáticas sejam abordadas em nível nacional, as políticas não chegam até às pequenas comunidades costeiras que vivem do

turismo e necessitam de maior capacidade para criar estratégias de adaptação (ROGERSON, 2016, *apud* JARRAT e DAVIS, 2019).

Já um estudo de caso de Samoa aponta alguns direcionamentos promissores (PARSONS, BROWN, NALAU, & FISHER, 2018 *apud* JARRAT e DAVIS, 2019). Neste país insular, o *framework* nacional de adaptação de destinos às mudanças climáticas foi aplicado a destinos individuais, considerando critérios previamente desenvolvidos para cada localidade específica. Ademais, a capacidade adaptativa dos destinos foi influenciada por memórias culturais compartilhadas de eventos extremos anteriores e, principalmente, pela cooperação com as redes indígenas locais.

Alguns entrevistados mencionam o Projeto Orla que trata do turismo responsável nas áreas costeiras e tem abordado a ameaça do aumento do nível do mar:

“O próprio Projeto Orla, que é uma política pública integrada, que tem a ver com esse ordenamento... E essa integração das políticas urbanísticas, ambientais, sanitárias na qual o Ministério do Turismo está integrado” (Entrevista № 3).

Criado em 2004, o Projeto Orla, cujo produto é o Projeto de Gestão Integrada (PGI), constitui um planejamento estratégico que busca equilibrar todos os atores que integram a faixa litorânea, além de proteger os variados setores de interesse neste ambiente (político, econômico, social, ambiental, urbanístico).

Alguns estudos avaliam o Projeto Orla como uma ferramenta valiosa de gestão integrada, descentralizada e participativa das orlas brasileiras (BOHRER, 2023, CASIMIRO *et al.*, 2018). O uso de cenários prospectivos que considerem os interesses de todos os setores envolvidos nas áreas costeiras, juntamente com estratégias de desenvolvimento sustentável presentes no PGI, são caracterizadas como teoricamente eficazes e condizentes com os estudos de futuro (BOHRER, 2023). Quanto ao turismo, Casemiro *et al.* (2018) destacam que o Projeto contribui para a reversão dos processos de degradação, amplia as possibilidades de solução de conflitos e valoriza o litoral enquanto um espaço de convívio social.

Por outro lado, Souza (2022), em um estudo de caso do Projeto Orla na cidade de Fortaleza, evidencia fragilidades nos processos participativos, que consistem na concentração do poder de decisão nas lideranças estatais da cidade “planejada”, enquanto a cidade “real” se abstém ou não participa. Com isso, chama a atenção para a necessidade de uma agenda de democratização do direito à cidade no Brasil, além

da criação de novos espaços de representatividade que possibilitem uma participação democrática de fato.

Como possíveis linhas de ação, é mencionado o planejamento em duas frentes: adaptação dos planos-diretores municipais às mudanças climáticas e elaboração de planos de ação climática para destinos urbanos:

“Em áreas urbanas, a gente tem, agora, cada vez mais a preocupação de esses destinos estarem adaptados para a agenda climática. [...] Então, a gente tem essa preocupação para que os gestores possam entender esses grandes desafios que estão cada vez mais presentes. Então, adaptar, por exemplo, seu plano-diretor” (Entrevista № 3).

Nesse sentido, Carrillo *et al.* (2022) apontam para a necessidade de elaboração de planos setoriais que requerem coordenação entre várias administrações ligadas ao turismo, além do envolvimento de *stakeholders*, como trade turístico e população local.

A introdução da agenda climática nos planos-diretores municipais configura-se como uma tarefa complexa. Em um contexto de extrema falta de recursos para a elaboração de planos-diretores básicos, deficiências técnicas dos planos existentes, um atraso na atualização dos planos por 11 capitais brasileiras, além de não cumprimento generalizado dos planos, tal medida, apesar de importante, parece ainda estar longe da realidade dos municípios. Outras formas de abordar as mudanças climáticas nos espaços urbanos, mais ágeis e eficientes, são urgentes.

A elaboração de planos de ação climática para destinos urbanos parece uma medida mais executável. Os atuais esforços do MTur na elaboração do Plano de Ação Climática para o Turismo, convergente no federal Plano Clima, despertam interesse.

No entanto, é importante os destinos urbanos elaborarem os próprios planos, assim como estabelecerem critérios de mensuração e acompanhamento dos resultados. Nesse contexto, é preocupante a terceirização desses serviços pelo poder público para empresas privadas, acostumadas com a elaboração de estratégias ESG para o mercado. A falta de uma constante linha de atuação para a sustentabilidade transversal, de treinamento dos servidores do quadro permanente e de uma estratégia de sustentabilidade duradoura voltada para o bem comum é visível no setor público brasileiro.

3.2.4 Governança

A governança aparece nas entrevistas como um desafio de ordem internacional, de complexa execução mesmo nos países desenvolvidos do Norte Global:

“Acho que é um grande desafio, a governança. E eu não digo nem no Brasil. Nos eventos que eu tenho participado no exterior, eu tenho visto que a governança é um grande desafio mundialmente falando. A comunicação, a conversa, a troca entre os setores e as diferentes áreas” (Entrevista Nº 7).

Antes de abordar a questão da governança, é interessante entender a forma hegemônica de desenvolvimento do turismo urbano. Dá-se, essencialmente, a partir de uma dinâmica de oferta do trade e demanda dos turistas, influenciado pelas condições de desenvolvimento urbano da localidade e esforços promocionais das autoridades de turismo. Isso demonstra o caráter essencialmente econômico atribuído ao turismo nas cidades. Lagos (2012) identifica a falta de políticas e planejamento de turismo urbano em diversos níveis, especialmente as integradas, que não o enxerguem como mera atividade econômica, mas que contribuam para o desenvolvimento de seu papel social e ambiental.

Nesse contexto, o autor destaca a importância de estratégias *bottom-up* (de baixo para cima) que envolvam organizações de governança locais no planejamento e monitoramento do turismo urbano. O papel das organizações consiste em defender os interesses sociais e econômicos da comunidade local, para que o turismo não a prejudique. O autor ressalta a relevância dessas organizações na conservação do ambiente urbano natural e construído, especialmente para fazer frente à massificação de turismo e conservar o patrimônio natural e cultural. Tais ações estariam relacionadas à capacidade de carga dos bairros e atrativos e garantiriam sua preservação no tempo.

Ao discutirem estratégias de desenvolvimento de indicadores de governança para o turismo urbano em uma cidade do Sul Global, Aminian *et al.* (2017) ressaltam a importância de quatro dimensões: comunicação, transparência, gestão e capacitação.

Na dimensão da comunicação é apontada a falta de comunicação eficaz entre as autoridades de turismo e os *stakeholders*. Os autores sugerem criar canais de comunicação nas redes sociais e plataformas *e-government* de fácil utilização para

otimizar a comunicação entre as autoridades e as partes interessadas. Os canais seriam especialmente úteis para a apresentação de todos os atores envolvidos nos planos de desenvolvimento do turismo, principalmente de longa duração, discussão, planejamento e supervisão dos projetos. Ainda na comunicação, é identificada a necessidade de criar plataformas *e-tourism* para destinos urbanos, com inventário de atrativos, experiências, dicas de mobilidade e branding visando a sustentabilidade do turismo.

Na dimensão da transparência, é identificada a necessidade de estabelecer um vínculo entre os recursos econômicos municipais e atrativos turísticos, promovendo a transparência nas ações. Ainda, é levantada a questão da aproximação da população à preparação de projetos e aprovação de fundos municipais para o desenvolvimento do turismo urbano.

Na dimensão da gestão, destaca-se a importância de integração de gestores de turismo na gestão municipal em busca de objetivos de governança comuns e desejáveis.

Na dimensão da capacitação, é sugerida a criação de centros de treinamento em turismo, baseados nos meios de hospedagem ou em diversas áreas municipais. Tais centros ofereceriam capacitação em turismo urbano, abordando os principais desafios do destino.

No caso do turismo urbano no Brasil, estudos sobre a governança abordam, principalmente, os conselhos municipais de turismo. Bárcia (2020) identifica a importância do papel do conselho, composto por diversos *stakeholders*, em Búzios, onde tem se dedicado principalmente ao enfrentamento da sazonalidade, diversificação da oferta e algumas questões infraestruturais. No entanto, reconhece a falta de disponibilidade de seus membros e uma atuação mais forte na avaliação, direcionamento e monitoramento do turismo, o que não acontece na prática. Também destaca que a disparidade dos objetivos perseguidos pelo setor público e setor privado dificultam a governança turística no destino.

Dos Santos Júnior (2023) identifica a necessidade de maior participação dos moradores locais na atuação do conselho, inclusive para ocupação de cargos de representação que permanecem ociosos. Além dos moradores, Santos e Pereira (2018) chamam a atenção para a fraca participação das associações empresariais e comerciais na governança turística.

O caso de Fitzroy na Austrália ilustra como as ações que incorporam os povos indígenas nas estratégias para o turismo sustentável em áreas urbanas são importantes. Os conhecimentos e as habilidades dessas comunidades tradicionais enriquecem a perspectiva convencional dos stakeholders urbanos acerca da sustentabilidade no turismo. (HES, DU PLESSIS, 2014; LANGTON, 2019; BELLATO, CHEER, 2021)

As entrevistas destacam a importância de um foco maior nas ações ao nível local. Observa-se que a forma como os diferentes níveis de governo — federal, estadual e municipal — se comunicam não favorece a efetiva governança local:

“O turismo, a gente trabalha localmente, apesar de ser uma atividade econômica mundial e de o Ministério ser um órgão federal. A ação, a atividade, ela acontece localmente. E muitas vezes essa falta de comunicação entre órgãos, entre as diferentes entidades - federal, estadual e municipal — faz com que elas se conversem sem a questão da governança” (Entrevista № 7).

Ademais, os desafios comunicacionais entre o setor público e o privado, universidades e comunidade local durante o planejamento e a implementação das ações para o turismo local são destacados.

Uma participante do MTur fala da importância do Programa de Regionalização do Turismo do Ministério, como uma ferramenta de criação de instâncias de governança regional:

“No caso da governança, principalmente, a gente tem um programa de regionalização do turismo. Nesse programa, a gente conversa com os estados para descentralizar recursos e ações para os estados trabalharem com seus municípios. Porque num país continental como o Brasil, é muito difícil, às vezes, a gente conseguir fazer com que a ação chegue na ponta. Eu acho que esse programa é muito importante, com isso a gente cria instâncias de governança regional” (Entrevista № 7).

Destaca que a importância do Programa é comprovada pela sua duração. Tendo sido iniciado em 2003, continua na atualidade.

Ao mesmo tempo, há críticas ao Programa. Sousa e Sobrinho (2024) pontuam que a divisão em regiões turísticas se deu seguindo uma visão mercadológica. Assim, as regiões estabelecidas pelo poder público não acompanham a divisão geográfica real e as particularidades dos territórios. São os interesses econômicos que determinam maior ou menor importância das cidades nas regiões turísticas em uma abordagem “oferta-demanda”. Assim, os autores alertam para a consolidação dos

interesses econômicos a nível estatal e uma gestão do turismo funcionalista e utilitarista.

3.2.5 Saneamento básico

A ausência de acesso universal ao saneamento básico nas cidades brasileiras é vista por gestores como um reflexo da carência da infraestrutura e dos serviços públicos urbanos:

“Se a gente tem problema de saneamento básico, por exemplo, isso vai ter impacto com a chegada de mais turistas. Não tem dúvida. E aí, os problemas vão crescendo [...]. Ou seja, a gente tem problemas estruturais que impactam a população, e com o turismo eles pioram” (Entrevista Nº 2).

No Brasil, a cobertura de serviço de abastecimento de água da população urbana é de 93,5%. Já o tratamento de esgoto é menor, atendendo apenas cerca de dois terços da população urbana (64,1%). O percentual de esgoto tratado em relação ao total gerado é de apenas 50,3% (BRASIL, 2022). A carência de saneamento, especialmente no cenário da pandemia de Covid-19 nos anos 2020-2021 e surtos de demais enfermidades como a dengue, demonstra a urgência de investimentos no setor (AMORIM, 2020).

A falta de saneamento básico e as doenças relacionadas acarretam altos custos macroeconômicos. A contaminação das águas superficiais e subterrâneas, resultante do saneamento precário, aumenta o risco de contaminação, afastando os turistas. Estudo de Elysia e Wihadanto (2020) demonstrou que o aumento de 1% na população com acesso ao saneamento melhorado estava associado ao aumento de 2,6% no número de chegadas turísticas. Ou seja, o acesso ao saneamento na localidade é um dos aspectos primordiais de desenvolvimento do turismo.

De acordo com o Instituto Trata Brasil (2018), os municípios sem redes de esgoto têm menos habitantes trabalhando no setor de turismo, resultando em menos chances de emprego e empreendimento na região.

Ainda na dimensão do saneamento, é mencionado o problema da balneabilidade dos destinos urbanos litorâneos, muitos dos quais apresentam índices alarmantes de poluição e, mesmo assim, continuam recebendo grandes fluxos turísticos:

“A gente fala muito de sol e praia, e aqui no Brasil, infelizmente, a gente tem destinos que não têm um saneamento básico, você não consegue minimamente entrar na água do mar porque não tem balneabilidade” (Entrevista № 3).

Chueiri e Fortunato (2021), ao realizar um estudo da relação entre o turismo e o esgoto doméstico na Ilha Grande (RJ), concluíram que a ausência de um plano de gestão costeira adequado, desenvolvimento turístico desordenado e a poluição do mar são problemas inter-relacionados. Mesmo impróprias para banho, as praias continuam contaminando o mar com grande quantidade de despejos líquidos e sólidos. Embora o turismo gere benefícios econômicos e oportunidades de emprego, os impactos ambientais associados a ele não podem ser ignorados. Os autores recomendam uma gestão costeira eficaz que inclua a implementação de sistemas adequados de tratamento de esgoto e medidas direcionadas para controlar a poluição causada por diferentes fontes.

3.2.6 Turismo criativo

Esta dimensão trata das oportunidades para o desenvolvimento do turismo urbano. Alguns entrevistados acreditam que os setores criativos constituem uma boa oportunidade de desenvolvimento do turismo nas cidades por contribuírem para a valorização e a preservação da cultural local, além de possibilitarem o envolvimento da comunidade local na criação de experiências, produtos e serviços criativos.

Uma entrevistada menciona a existência de uma política de cidades criativas:

“Tem agora também uma política de cidades criativas [...] buscando inovação, criatividade para transformar a vida das pessoas por meio de produção social do turismo, que aí a gente vai falar de artesanato e cultura principalmente” (Entrevista № 3).

Remoaldo *et al.* (2022) examinam as práticas de TC em várias partes do mundo e concluem que as áreas urbanas são geograficamente mais propícias para esse tipo de turismo. TC enfrenta alguns desafios, como a periodicidade das atividades, falta de informações sobre preços e organizadores, e a frequente barreira linguística que dificulta o acesso aos turistas internacionais. O marketing digital se configura importante na superação dos desafios de promoção do TC, cuja expansão do potencial pode se dar ainda por meio de parcerias com instituições, municípios e

associações culturais e turísticas. Observa-se a necessidade de maior colaboração entre os envolvidos para fortalecer e dar destaque ao TC.

Adicionalmente, o TC possui potencial para o desenvolvimento sustentável de cidades pequenas e áreas rurais, por ser uma ferramenta de empoderamento da comunidade e preservação dos saberes e fazeres locais. Muitas vezes realizado em um compasso diferente de *sightseeing tours* urbanos convencionais, permite que os turistas engajem com os moradores locais de forma mais autêntica e profunda, experimentando modos de vida alternativos. No entanto, é preciso entender melhor o perfil dos turistas criativos, sua motivação e os canais de informação que eles utilizam para encontrar essas experiências.

Henche *et al.* (2020) discutem a aplicação do TC em Barrio de las Letras, Bairro histórico de Madrid, onde este ajudou a preservar as características originais do bairro, diferentemente de vários casos de áreas gentrificadas pelo turismo na Europa. Os autores identificam o principal ponto de sucesso na cooperação existente entre as instituições culturais, os pontos comerciais e os meios de hospedagem locais, que permanecem os mesmos desde antes do desenvolvimento do turismo na área. Assim, a auto-organização dos *stakeholders* em associações e instituições informais, como redes de colaboração, promove a governança e permite preservar as características originais do bairro. Essas redes podem ser utilizadas pelo poder público local para auxiliar na permanência dos atores (pontos comerciais) tradicionais e antigos no bairro, já que estes contribuem para a manutenção do estilo de vida tradicional e uma maior autenticidade do local. Já para os novos negócios, é importante participar em atividades da rede para garantir a continuidade no local.

Os autores ainda ressaltam que o desenvolvimento do TC tem de ocorrer com base nas características únicas da cidade, ambiente urbano historicamente desenvolvido, evitando homogeneização e cópia das práticas. Uma marca local forte, com a qual a população se identifique, contribui para o fortalecimento do TC. Como as cidades só podem ser consideradas criativas por atores externos, é necessário trabalhar sua imagem.

Pesquisas sobre a contribuição do TC para a sustentabilidade dos destinos brasileiros têm sido feitas. No âmbito dos destinos urbanos, Silva *et al.* (2021) analisam o alinhamento dos objetivos do Plano de Turismo Criativo de Recife (2018 - 2021) com o ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis. De acordo com os autores, o Plano visa tornar Recife um destino urbano criativo de relevância nacional

e internacional. Um considerável esforço de desenvolver o TC de forma sustentável é atestado, já que os objetivos do Plano tendem a colaborar com o ODS 11.

No entanto, as ações do Plano não são distribuídas de forma igualitária: são enfatizadas as atividades do eixo de comunicação, promoção e marketing, enquanto os eixos de governança e desenvolvimento territorial têm sua representação reduzida. Dessa forma, observa-se que os esforços institucionais estão direcionados para a divulgação e comercialização das atividades de turismo criativo, enquanto as questões estruturais de acesso, qualificação, participação popular e segurança pública são posicionadas em segundo plano. Assim ocorre com determinadas políticas que utilizam da linguagem da criatividade mais para propósitos de divulgação promocional e menos para a solução de problemas sociais, como a inclusão e participação da sociedade nas decisões políticas que lhe dizem respeito.

De toda a forma, é preciso atentar para possíveis impactos que o TC possa gerar. O estudo de Keller *et al.* (2021) demonstra que o desenvolvimento do TC nas cidades da Turquia levou ao aumento da vulnerabilidade da cultura local. Os autores também mencionam efeitos indesejados como “commodificação” do cotidiano, gentrificação, afastamento das comunidades, consumo passivo e massificação do turismo. Mesmo que o TC não necessariamente gere todos esses efeitos, é válido considerar que a falta de planejamento pode fazer com que este se transforme em mais um fator gerador de consumo insustentável. Ademais, há de se atentar para que os *hubs* de espaços criativos instalados na cidade não contribuam para a gentrificação ou turistificação dos destinos, transformando áreas inicialmente de uso múltiplo em “guetos turísticos”.

Outro fator que merece atenção é a autenticidade. Observa-se que em cidades e áreas fortemente turísticas há presença de produtos falsificados ou importados, comercializados como produtos locais. Para fazer frente a esse fenômeno, é importante promover a inclusão de fato dos artistas, artesãos e pessoas detentoras de saberes locais na cadeia produtiva de turismo.

3.2.7 Gentrificação

A gentrificação não parece constituir uma preocupação forte na fala dos gestores, mas ainda assim foi mencionada. Afastamento das comunidades locais das

áreas originalmente ocupadas, devido a seu encarecimento resultante do desenvolvimento de turismo no local é uma preocupação.

Uma participante faz a seguinte reflexão sobre a gentrificação, ponderando até que ponto o desenvolvimento do turismo é válido em uma determinada localidade:

“[A gentrificação] é um desafio grande, e é uma coisa que às vezes... A gente precisa se frear também, porque não podemos prejudicar as comunidades quando a gente está pensando no desenvolvimento de uma atividade turística” (Entrevista Nº 7).

Sigler e Wachsmuth (2016, p. 707) falam sobre a existência da gentrificação transnacional, a qual caracterizam como “um processo que conecta a migração impulsionada pelo lazer com planos de investimento em áreas distantes do local de origem desses migrantes, onde a demanda local não estava sendo atendida”. A gentrificação transnacional trata da mobilidade internacional de pessoas de alta renda para regiões ou áreas urbanas de baixa renda, o que leva à revitalização das áreas, reestruturação do mercado imobiliário, colonização de novas áreas e consequente falta de investimento em outras áreas. Na gentrificação transnacional estão incluídas, por exemplo, a migração dos aposentados e o chamado turismo residencial — ambos tendem a aumentar os preços de imóveis e contribuem para a gentrificação.

Casos mais notáveis de gentrificação promovida pelo turismo se observam em algumas cidades europeias. Sequera e Nofre (2020) estudam o caso do bairro de Alfama, em Lisboa, gentrificado após a decisão do governo português de utilizar o turismo e a requalificação dos bairros abandonados para a recuperação da economia após a crise financeira de 2008-2014. Com a alteração da legislação a fim de atrair investidores internacionais do ramo imobiliário, foi facilitada a vinda de estrangeiros com alto nível de renda.

Após décadas de abandono e em estado precário, o bairro de Alfama sofreu com a chegada do capital transnacional, impulsionado pelo turismo. De fácil acesso pelo cais, o bairro foi invadido por passageiros de cruzeiros. Os estabelecimentos antigos não sobreviveram e foram ocupados por cafés e restaurantes gourmets. Os equipamentos culturais e feiras de arte tornaram-se numerosos e contribuíram para a turistificação da vida no bairro. A qualidade de vida dos moradores, que apelidam Alfama de “hotel ao ar livre”, foi prejudicada, já que o comércio local se voltou para o turismo quase em totalidade.

Além da turistificação dos bairros, os autores discutem o que chamam de “airbnbização” dos antigos bairros de população de baixa renda, a qual consideram uma forma ainda mais agressiva de acumulação urbana por desapropriação e deslocamento espacial contra as classes trabalhadora e média-baixa (tanto locais quanto migrantes) da “cidade turística”.

Em Barcelona se verificam processos semelhantes. As áreas urbanas próximas ao cais foram propositadamente negligenciadas pelas autoridades locais para que os antigos moradores, principalmente proprietários idosos, abandonassem os bairros com crescente atividade turística. Atualmente, o alojamento social é quase inexistente nesses bairros, e o percentual de proprietários de imóveis não ultrapassa 27%, enquanto no resto da cidade chega a ser acima de 58%. O estudo de Cocola-Gant e Lopez-Gay (2020) demonstra que os turistas-residentes de Barcelona, são ocupados em setores criativos e tecnológicos e foram atraídos à cidade devido ao *lifestyle* promovido. A pesquisa revela a formação de enclaves unicamente para estrangeiros em Barcelona, que excluem a população local em termos de acessibilidade à moradia e práticas culturais (COCOLA-GANT; LOPEZ-GAY, 2020).

Destinos urbanos brasileiros também experimentam os impactos da gentrificação turística. Estudo feito na cidade de Gramado (RS) mostra que nas décadas passadas havia várias residências na área central. A partir dos anos 2000, as autoridades municipais investem esforços na atração de turistas. Atualmente, o bairro conta com espaços voltados, em sua maioria, ao lazer, alojamento e comércios para pessoas com alto poder aquisitivo. Cresce a preocupação com a estética urbana e a estilização de fachadas, que denunciam a elitização dos espaços e minam o senso de pertencimento dos moradores. O governo municipal declarou que a revitalização da região traria benefícios aos residentes, porém, de fato, resultou apenas em seu afastamento.

Fagerlande e Comelli (2021) abordam a questão da gentrificação turística nas favelas cariocas. Seu estudo demonstra que um investimento público mais considerável, como o Programa Morar Carioca (2010) e diversos programas de urbanização das favelas, é destinado às favelas Babilônia e Chapéu Mangueira, duas das favelas mais turísticas da cidade. Por outro lado, as favelas que não possuem vista atrativa e estão localizadas longe da turística Zona Sul, tardam a receber a mesma atenção das autoridades. Dessa forma, o turismo atua como um dos grandes gatilhos de especulação imobiliária e gentrificação nas favelas da Zona Sul do Rio de

Janeiro. Aumento de fluxo turístico provocado por megaeventos sediadas pela cidade, aliado às melhorias urbanas promovidas especificamente para receber os atletas, as delegações internacionais e os turistas, contribuíram para a gentrificação das favelas.

Uma forma de resistência à gentrificação turística nas favelas do Rio de Janeiro é a crescente atuação de museus de favelas, ONGs e grupos e coletivos de ativismo urbano. Essas instituições têm promovido pautas importantes para os moradores locais e resistido aos modelos hegemônicos de urbanização, voltada à turistificação das favelas e sua “comercialização”. Ao se apropriarem do espaço urbano, produzem narrativas contra-hegemônicas às da marginalidade e ausência no mapa da cidade “planejada”.

Estudos ainda mostram que, além do nível de renda, fatores como nível educacional e mobilidade também impactam na gentrificação turística. As pessoas que ocupam os bairros gentrificados de Barcelona são geralmente jovens e altamente qualificadas. Ademais, são extremamente móveis e costumam passar curtos períodos de tempo em cada local, sem formar laços com ele, nem com a vizinhança. Assim, verifica-se que o estilo de vida “nômade” também contribui para a gentrificação. (COCOLA-GANT; LOPEZ-GAY, 2020).

No Brasil, o governo facilitou, desde 2021, a entrada e a permanência de nômades digitais estrangeiros pelo período de um ano, prorrogável por igual, com a condição de que sejam empregados por empresas ou instituições estrangeiras (BRASIL, 2021). Os impactos dessa decisão ainda precisam ser melhor estudados. Um estudo realizado com atores turísticos do município de Tibaú do Sul (RN), famoso pela praia da Pipa, mostra a ausência da compreensão de riscos com a chegada desses turistas-residentes em nível municipal por parte da secretaria de turismo local e trade turístico, além de pouquíssimas ações no sentido de sua melhor integração à vida do município (BEZERRA, 2023). Assim, verifica-se que a legislação federal não foi adaptada para a realidade municipal, além de unicamente citar benefícios econômicos com a vinda dos turistas-nômades.

Os estudos nacionais e internacionais demonstram como o desenvolvimento do turismo pode transformar profundamente as áreas urbanas. Além dos benefícios potenciais econômicos do turismo urbano, há desafios e consequências negativas para os moradores locais. Assim, é preciso encontrar formas de resistência e de construção de novas narrativas por parte de moradores e organizações locais, além da construção de políticas públicas mais inclusivas e sensíveis aos impactos sociais

e culturais do turismo. As pesquisas demonstram a importância de abordagens equilibradas e sustentáveis para o desenvolvimento urbano, como redes atuantes de *stakeholders*, que respeitem e protejam as identidades e os direitos dos moradores e atores econômicos tradicionais frente ao crescimento do turismo urbano.

3.2.8 Turismo excessivo (*overtourism*)

Não foi observado um consenso entre os entrevistados sobre a existência ou não do *overtourism* no Brasil. Entretanto, nas entrevistas são reconhecidas alguns problemas relacionados à aglomeração e à massificação do turismo, principalmente em alta temporada. Por exemplo, na opinião de uma entrevistada, o *overtourism* existe em algumas cidades e sobrecarrega a infraestrutura urbana:

“A gente já tem algumas cidades impactadas pelo *overtourism* também. Então, você não tem água, saneamento que possa suportar as chegadas que dupliquem, quintupliquem o número de pessoas num destino” (Entrevista Nº 3).

Em contraste com a fala anterior, um entrevistado acredita não haver *overtourism* nos destinos brasileiros. Entretanto, acredita que a sazonalidade, caracterizada por aglomerações de turistas na alta temporada e em datas comemorativas, é um dos principais desafios do turismo no Brasil:

“Nós não temos todo o problema de *overtourism* aqui, mas nós temos uma concentração grande em determinados períodos. Isso traz uma série de consequências não só para a cidade, mas para o habitante que nela vive. Desde alugueis mais caros para quem vive ali, até aquilo que você vê mesmo, de impacto... Você não encontra uma vaga para estacionar, ou então você tem uma destruição do patrimônio público, seja natural ou cultural” (Entrevista Nº 2).

Assim, o entrevistado reconhece que há tensões entre os turistas e a população local na alta temporada.

A pesquisa de Tasso, Perinotto e Rezende Filho (2023) junto a pesquisadores brasileiros de notório saber do turismo revelou uma dicotomia de opiniões em relação à existência ou não do fenômeno de *overtourism* no Brasil. Um grupo de pesquisadores acredita que não se trata, ainda, dos mesmos impactos negativos do turismo que se verificam em alguns destinos globais, mas de uma sobrecarga sazonal. Enquanto outro grupo acredita que há, sim, *overtourism* no Brasil.

Esse segundo grupo cita alguns destinos litorâneos, onde os efeitos do *overtourism* são particularmente sentidos: Natal e de Tibau do Sul (RN), Porto Seguro, Morro de São Paulo (BA) e outros destinos do estado, Litoral de São Paulo (SP), Florianópolis e Balneário Camboriú (SC), Rio de Janeiro e Paraty (RJ), Ipojuca/Porto de Galinhas e Olinda (PE), Fortaleza (CE). Segundo os pesquisadores, nestes destinos o turismo é responsável por inflacionar preços de moradia e produtos básicos, expulsão dos moradores locais das áreas centrais, degradação do meio ambiente, aglomerações principalmente nos feriados, excesso de resíduos sólidos e sua gestão precária, sobrecarga da infraestrutura.

Além dos destinos litorâneos, são também mencionados Gramado, Canela, Nova Petrópolis e Bento Gonçalves (RS), Tiradentes, Ouro Preto e Lima Duarte/Ibitipoca (MG), Campos do Jordão (SP), Caldas Novas e Pirenópolis (GO). Nesses destinos, problemas semelhantes se manifestam. O centro da cidade se torna turístico, expulsando os trabalhadores para as periferias onde se formam favelas. O trabalho em turismo possui caráter temporário, sendo possível se beneficiar economicamente dele só na alta temporada. Os destinos urbanos mencionados não possuem planos de mitigação dos impactos do turismo ou de sua sustentabilidade. Durante a época das festividades, geração de resíduos pelos turistas causa fortes impactos ambientais. Outros impactos indesejáveis, como barulho, engarrafamentos, poluição e sobrecarga da infraestrutura foram citados.

Os pesquisadores envolvidos apontam para a falta de estratégias de mitigação e políticas públicas voltadas para conter os fluxos turísticos excessivos, mesmo depois da retomada das atividades turísticas após a pandemia da Covid-19. Esperava-se que houvesse medidas para desenvolvimento mais responsável do turismo, no entanto, a retomada foi caracterizada pela priorização dos benefícios econômicos do turismo ainda mais forte do que antes.

Os entrevistados mencionam a pressão sobre o patrimônio cultural e natural, assim como sua destruição pelos turistas. A infraestrutura também sofre de sobrecarga. Um entrevistado comenta que nas pequenas cidades históricas brasileiras esses impactos são especialmente sentidos, mas que recorda de algumas tentativas tímidas de contê-los. Isso é sentido especialmente nos destinos com o turismo cultural e/ou ambiental bem desenvolvido:

“[...] em algumas cidades históricas promovem o turismo de aventura ou o ecoturismo que já estabelece limitações quanto ao fluxo de visitantes. Ou algumas ações, diretrizes para promover a redução do impacto ambiental, a

gestão dos resíduos sólidos, enfim. Mas principalmente em destinos, eu vejo isso, que já tenham o segmento cultural ou ambiental forte. Então, eu acho que tem muito a ser feito” (Entrevista Nº 4).

Quanto à capacidade de carga, uma medida frequentemente associada ao controle da aglomeração turística, o mesmo entrevistado percebe que esta costuma ser trabalhada de forma mais estratégica e abrangente em destinos menores. Como exemplo, cita Bonito (MS) e a inclusão dos princípios da sustentabilidade em sua gestão:

“Talvez nos destinos menores [...], e eu vou trazer um exemplo como Bonito, no Mato Grosso do Sul, talvez a gente veja uma experiência em que o destino era trabalhado como um todo, além das atrações que são comercializadas. Mas aí, eu acho que é uma ação de gestão coordenada na inclusão de sustentabilidade, digamos assim, dos princípios [*da sustentabilidade*] na gestão dos destinos, como uma cidade” (Entrevista Nº 4).

O município de Bonito (MS) se destaca pela promoção de vários tipos de turismo de natureza, como ecoturismo, turismo rural e turismo de aventura. Porém, mesmo neste município-modelo em ecoturismo no Brasil nem sempre os limites de visitação são estabelecidos por metodologia científica. A limitação de acesso aos atrativos é frequentemente determinada pela capacidade de atendimento das agências e guias, e não por um método que vise a preservação ambiental (CAMARGO, 2011).

Já no caso dos destinos urbanos maiores, é percebida a falta de uma estratégia de controle de aglomerações, que se limita apenas a alguns atrativos isolados:

“Se você pegar [...] uma cidade, uma grande metrópole ou uma capital, talvez você perceba isso de maneira mais local, mais no âmbito do atrativo. Eu não vejo muito isso trabalhado no âmbito do destino maior. [...] Vou trazer o exemplo de Natal, que é comercializado como um grande destino de sol e praia. Mas eu não vejo a cidade fazendo a discussão da gestão do turismo, dos princípios de sustentabilidade” (Entrevista Nº 4).

O entrevistado ainda acredita que a falta de estratégias de proteção ambiental também depende do segmento do turismo trabalhado no município. Enquanto caracteriza o turismo náutico, o ecoturismo e o turismo cultural como segmentos com mais ações responsáveis, o turismo de sol e praia, na visão do entrevistado, ainda está para trás:

“Se tratar do turismo de sol e praia, proteção das restingas, lixo nas praias, então você não vê campanhas, você não vê iniciativas que tenham a sustentabilidade no olhar do destino. [...]” (Entrevista Nº 4).

Gowreesunkar *et al.* (2019) recomendam recorrer às soluções de tecnologia e comunicação para mitigar os impactos do *overtourism*. Como sugestões, apresentam a possibilidade de atuação nas redes sociais para propagar as imagens das consequências do *overtourism* e criar grupos conscientizadores que se posicionam contra o excesso de turismo no destino. Outra possibilidade é a criação de sites específicos para que moradores locais denunciem as consequências negativas do turismo em suas comunidades.

Os destinos internacionais que mais têm sofrido do *overtourism*, adotam medidas como atuação de equipes de inspetores de monitoramento dos impactos do turismo na cidade, promoção de destinos pouco visitados em vez dos massificados, limitação da estadia turística, limitação de acesso do transporte turístico ao centro da cidade, legislação específica que regula plataformas digitais de hospedagem, como a Airbnb (GOWREESUNKAR *et al.*, 2019).

A questão do *overtourism* nos destinos urbanos é discutida no âmbito da OMT (2019). A organização recomenda a implementação de estratégias que visem distribuir os turistas de maneira mais uniforme pela cidade e suas áreas adjacentes, além de garantir a distribuição dos turistas ao longo do ano. Também sugere a criação de novos atrativos e roteiros turísticos, aprimoramento da segmentação de mercado, fomento ao turismo criativo e criação de experiências que beneficiem tanto os turistas quanto os moradores locais, assegurando que estes obtenham benefícios reais do turismo.

Hospers (2019) também propõe a promoção de atrativos turísticos menos convencionais, realização de eventos fora dos períodos de maior visitação e em locais menos turísticos. Além disso, sugere a avaliação da capacidade de carga da cidade, dos fluxos turísticos e do comportamento de diferentes segmentos de turistas. Recomenda também que as iniciativas para lidar com o *overtourism* nas áreas urbanas incluam o acolhimento das queixas dos moradores, oferecimento de soluções eficazes para elas e o envolvimento positivo da população nas atividades turísticas.

Oklevk *et al.* (2020) presta atenção na otimização do sistema turístico mediante uma segmentação mais eficiente. Assim, seria possível aumentar a receita turística mantendo ou até diminuindo os fluxos. A otimização seria possível através de estudos da segmentação de turistas, baseada em duração de sua estadia, origem, percepção de preços e interesse por atividades turísticas. Assim, o papel dos gestores do destino

se torna fundamental na coleta e análise de dados, com posterior tomada de decisões sobre quais os mercados priorizar na promoção.

Barbhuiya (2021), ao abordar o fenômeno do *overtourism* em cidades indianas, propõe uma série de medidas. Para mitigar engarrafamentos e congestionamentos, sugere a criação de estacionamentos em localidades vizinhas e oferecimento de transporte por ônibus aos turistas, além da otimização das atividades de turismo organizado com roteiros de duração de um dia inteiro ou metade do dia. Para lidar com o aumento de preços, sugere a possibilidade de estabelecer diferenciação de preços para turistas e moradores locais. Em relação à dificuldade de contabilizar as chegadas de turistas domésticos, propõe a implementação de um sistema de registro online. Para reduzir a geração de resíduos, recomenda a introdução de restrições à alimentação em certas áreas da cidade. Por fim, para lidar com a presença de turistas em períodos curtos, sugere a implementação de taxas de visitação mais elevadas para esses, em comparação com aqueles que permanecem por períodos mais longos (BARBHUIYA, 2021).

Zemla (2020) destaca a existência de ferramentas científicas para gerenciar o turismo excessivo em destinos naturais, mas ressalta a escassez de ferramentas eficazes adaptadas para lidar com o *overtourism* nas áreas urbanas. O autor enfatiza urgência de desenvolver políticas públicas específicas para enfrentar o *overtourism* nas cidades. Defende, porém, que sem uma mudança substancial na política turística e na percepção geral de que o turismo é sempre benéfico, será difícil resolver os problemas causados pelo *overtourism* nas áreas urbanas.

Assim, abordar o desafio do *overtourism* nas cidades só será possível através de uma verdadeira mudança de paradigma de políticas públicas. Enquanto as autoridades tentam minimizar impactos pontuais do turismo excessivo, os autores não identificam exemplos de autoridades que tenham feito uma profunda mudança de paradigma.

3.2.9 Destinos turísticos inteligentes (DTI)

Em algumas entrevistas os destinos turísticos inteligentes (DTI) aparecem associados à sustentabilidade das cidades, como abaixo:

“[...] eu acho que a cidade inteligente é o que mais se casa com modelos de sustentabilidade e segurança. A cidade sustentável para mim tem que ser uma cidade inteligente” (Entrevista № 7).

Na visão de alguns entrevistados, os DTI são capazes de melhorar a qualidade de vida da população local, contribuir para uma gestão de resíduos eficaz, prestação de serviços essenciais de qualidade e uso racional de recursos. Na fala abaixo, vemos uma empolgação da entrevistada com a chegada do conceito de *smart cities* para destinos urbanos brasileiros, mas uma incerteza sobre seu funcionamento na prática:

“[...] um dos preceitos do DTI é que ele é bom para o cidadão. Assim, aquela velha máxima do turismo. Então, eu acho que teve uma diferenciação quando se falou em *smart destination* e *smart cities*, de se aproximar mais da sustentabilidade. Agora, quando isso é de fato colocado na prática, aí já é outra conversa” (Entrevista Nº 5).

Atualmente o *smart tourism* conta com investimentos fortes principalmente na Ásia e na Europa. Destinos como China, Coreia do Sul e Espanha têm implementado essa estratégia. Foi o modelo espanhol que inspirou o caderno de destinos turísticos inteligentes, adaptado para o Brasil pelo MTur.

Gretzel *et al.* (2015) têm uma visão cautelosa sobre os DTI. Enquanto algumas pesquisas assumem que o *smart tourism* é benéfico para o destino, não se costuma mencionar a sobrecarga mental que este pode gerar para navegar pela paisagem do destino inteligente, já que nem todos os turistas têm a mesma capacidade de constante interação com informação. Ademais, algumas pessoas podem se ver em situação de exclusão digital e não poderão se beneficiar. Por fim, o turismo é uma atividade contemplativa, de conexão autêntica e presença no momento. Os autores questionam se a dependência de telas e a necessidade de estar sempre conectado não prejudicará a experiência turística.

Além disso, a demanda de energia associada a dispositivos de tecnologia da informação nos destinos inteligentes é uma preocupação relevante. A cidade necessitará considerar a capacidade da rede elétrica e a utilização de fontes de energia individuais. Além disso, os turistas dependerão da constante disponibilidade de energia para manter seus celulares carregados e conectados à rede. Também não está claro como o trade turístico poderá se integrar à agenda do *smart tourism*, uma vez que esta geralmente é do domínio governamental.

Um dos entrevistados destacou que, de acordo com um estudo de satisfação dos turistas internacionais realizado pela Embratur, as telecomunicações, incluindo operadoras móveis e acesso à Internet, é o item que mais gera queixas entre os turistas estrangeiros no Brasil. Isso levanta a questão da exclusão desses turistas da

experiência de *smart tourism*, pois atualmente, mesmo que um estrangeiro obtenha um CPF, o que já é um processo complexo, ele enfrenta dificuldades para cadastrar um chip de celular, pois as operadoras móveis não aceitam CPFs criados há menos de um ano para essa finalidade.

Weaver e Moyle (2019) destacam a crescente tendência de “detox digital” entre os turistas, que buscam destinos onde possam estar o menos conectados possível. Alguns destinos até mesmo se promovem intencionalmente dessa maneira. Embora esses destinos sejam frequentemente localizados em áreas naturais e não urbanas, essa abordagem demonstra o impacto negativo que a constante conectividade pode ter no lazer.

Além disso, há preocupação com a segurança e a privacidade no fornecimento e uso de dados. Se os turistas optarem por não fornecer seus dados, serão excluídos do sistema? E como garantir que esses dados não serão comprometidos ou vazados?

Os autores utilizam o conceito irônico de “estupidez turística” para ilustrar que, no ambiente dos DTI, há espaço para erros como introdução incorreta de comandos, erros de digitação, escolha de trajetos ou destinos equivocados, e outras confusões por parte dos turistas. Além disso, destacam a possibilidade de sobrecarga mental, esforço cognitivo excessivo e falta de autenticidade das experiências promovidas pelo *smart tourism*, o qual, teoricamente, deveria melhorar a experiência turística. Nesse contexto, argumentam que quando a tecnologia se sobrepõe ao indivíduo, caracteriza-se como uma “estupidez do destino”. Um exemplo disso é a frequente resistência aos QR-codes em estabelecimentos de alimentação por uma considerável parcela da população e pelos turistas, especialmente os estrangeiros, que muitas vezes enfrentam dificuldades de acesso à rede móvel.

Coca-Stefaniak (2021) introduz o conceito de *wise cities* ou cidades sábias, em contraste com as *smart cities*. Argumenta que, no futuro, devido às mudanças climáticas e outras tendências globais, as cidades precisarão focar mais em sua resiliência do que apenas na capacidade de serem inteligentes. Destaca que o envelhecimento da população em países tecnologicamente avançados como Japão, China, Coreia do Sul, Alemanha, Espanha e Itália, bem como o aumento das desigualdades sociais nas cidades frequentemente consideradas inteligentes, são desafios que as gerações futuras terão de enfrentar e solucionar.

Nesse contexto, clama que os destinos “pós-inteligentes” deveriam se preocupar com a sustentabilidade e as necessidades dos turistas e moradores locais

de se desconectar. Assim, afirma que é preciso pensar nas rotinas de “detox digital” futuramente para cuidar da saúde mental e resiliência. Comenta que o *slow tourism* pode ser aproveitado melhor nos destinos urbanos, assim como criação de redes físicas centradas nas pessoas envolvidas nas atividades turísticas para experiências mais autênticas.

Yigitcanlar (2019), ao analisar a sustentabilidade *versus* a “inteligência” das cidades, afirma que as cidades não podem ser “inteligentes” sem primeiro serem sustentáveis. O desenvolvimento de cidades inteligentes e sustentáveis só pode se dar através de um crescimento inclusivo e sustentável de pessoas, políticas e tecnologias “inteligentes”. Destaca a importância de garantir, primeiramente, a substituição do uso de energia e recursos não renováveis, proteção de ecossistemas e seus serviços, utilização de tecnologias eficientes, que não agredam o meio ambiente e adaptadas às condições locais, redução e gestão eficaz de resíduos, além da autossuficiência econômica e funcional da região.

O autor alerta, ainda, que os formuladores de políticas públicas frequentemente não conseguem resistir a uma obsessão tecnocêntrica e à promoção agressiva de soluções tecnológicas pela indústria. Embora haja uma necessidade mais urgente de concentrar esforços na criação de estratégias de longo prazo e na abordagem de questões complexas de planejamento e gestão urbana, o conceito de destinos inteligentes demanda uma complexidade prática que muitas vezes é tratada de forma improvisada, sem uma estratégia sólida de longo prazo que atenda às necessidades reais do destino.

No contexto dos destinos urbanos brasileiros, a intensificação de coleta e uso de dados são vistos como imprescindíveis para o funcionamento dos DTIs pelos gestores, o que frequentemente é percebido como um desafio:

“A gente tem diversos segmentos envolvidos e não temos ainda dados concretos para que a gente possa de fato trabalhar uma agenda sem causar um *greenwashing*” (Entrevista Nº 3).

Reconhece-se que a elaboração de políticas e ferramentas de gestão, assim como tomada de decisões, deveriam se basear em dados de diversas áreas relacionadas ao turismo urbano, o que, atualmente, constitui uma tarefa complexa considerando uma grande carência de dados:

“[...] é no sentido de buscar dados para que a gente de fato possa criar políticas públicas baseadas em evidências. E não só num achismo” (Entrevista Nº 3).

Bonfato *et al.* (2019) analisaram a preparação de 114 municípios do Estado de São Paulo para se tornarem DTIs em curto, médio ou longo prazo. A avaliação ocorreu em sete dimensões: condições gerais, sustentabilidade ambiental, sustentabilidade turística, acessibilidade, qualidade de vida, conectividade e sistema de informações turísticas. O estudo revelou que apenas três destinos - Itu, Jundiaí e Atibaia - se mostraram capazes de se tornarem inteligentes no prazo médio de dois a três anos. Nenhum destino demonstrou ser capaz de ter condições de se tornar inteligente no curto prazo.

Os autores consideram especialmente inquietante que indicadores como “sustentabilidade turística” e “sistema de informações turísticas” tenham apresentado os valores mais baixos nos destinos avaliados, apesar de serem fundamentais para o desenvolvimento da estratégia de DTI. Os achados preocupantes deste estudo, realizados em um dos estados com melhores índices socioeconômicos do país, indicam que será necessário um longo período para que as cidades brasileiras se tornem efetivamente destinos inteligentes.

Alguns entrevistados mencionam o projeto de Destinos Turísticos Inteligentes do MTur, apoiado pelo BID, e sua contribuição para a sustentabilidade dos destinos, com destaque para aspectos como segurança, cultura e acessibilidade:

“A gente tem o projeto de destinos turísticos inteligentes que tenta melhorar requisitos de um destino ligados à sustentabilidade, à segurança e à cultura e a vários outros aspectos, como a acessibilidade” (Entrevista Nº 7).

Ainda sobre o projeto do MTur, outra entrevistada comenta da necessidade de incluir o turismo na visão dos gestores urbanos como mais uma área a se beneficiar das transformações pela inovação e inteligência nas cidades:

“[...] destinos turísticos inteligentes também têm esse viés de... Os gestores entenderem como é que eles podem transformar esses destinos em lugares melhores não só para a sua comunidade, mas também para receber os turistas” (Entrevista Nº 3).

Uma entrevistada destaca o maior peso da sustentabilidade ambiental no modelo espanhol de DTIs que inspirou o projeto adaptado para destinos brasileiros pelo MTur:

“ [...] em contato com alguns destinos espanhóis, por exemplo - que lá que eles têm implementado mais - você vê, de fato, que a sustentabilidade está no cerne do desenvolvimento dos DTIs, principalmente quando a gente pensa

em uso de recursos naturais. Aí o social... Acho que nem tanto". (Entrevista Nº 5).

Outra participante comenta que, não visão do MTur, os DTIs, além da inovação, estão ligados com outros aspectos, nem sempre associados à inteligência, mas relevantes para destinos brasileiros, como acessibilidade, segurança e saneamento básico:

"A gente tem trabalhado, inclusive, na perspectiva dos destinos turísticos inteligentes. De entender, dentre os aspectos mais diretos da atividade turística, ligando com a inovação [...], acessibilidade, segurança, entre outros. Mas também algo que não está diretamente relacionado [...], como, por exemplo, saneamento" (Entrevista Nº 3).

Mendes Filho *et. al* (2022) estudaram a opinião dos turistas sobre os aspectos prioritários de um DTI nas três cidades brasileiras: Rio de Janeiro, Natal e São Paulo. Como resultado, as categorias "inovação" e "sustentabilidade" tiveram maior associação a um DTI. A categoria "inovação" inclui inovações na organização turística, produtos e serviços turísticos inovadores, novas tecnologias nos equipamentos turísticos (QR code, RFID, NFC etc.), e promoções de última hora de produtos e serviços turísticos. A categoria "sustentabilidade" abrange planejamento urbano, mobilidade, energia elétrica, coleta de resíduos e conservação de prédios públicos.

No entanto, os autores afirmam que não se pode guiar apenas pelas percepções dos turistas sobre o que é um DTI. O destino não pode limitar a inteligência ao uso de tecnologia. Para ser verdadeiramente inteligente, deve implementar uma estratégia de gestão compartilhada com os *stakeholders* e garantir suas necessidades específicas locais.

Assim, verifica-se que os destinos não podem se tornar inteligentes ignorando a sustentabilidade. Estudos mostram que a adoção de práticas sustentáveis junto com o uso de tecnologias inovadoras são cruciais para melhorar a qualidade de vida e o uso racional de recursos. No entanto, há uma clara preocupação com a aplicabilidade prática dessas soluções, especialmente no contexto brasileiro, onde a infraestrutura e a conectividade ainda representam desafios significativos. A experiência de outros países, como Espanha, China e Coreia do Sul, mostra que uma abordagem bem-sucedida requer uma integração cuidadosa de tecnologia, políticas públicas e a participação ativa de todas as partes interessadas.

Além disso, os desafios da inclusão digital, a necessidade de estratégias de gestão baseadas em dados concretos e as preocupações com a sobrecarga cognitiva

e a autenticidade das experiências turísticas destacam a complexidade da implementação dos DTI. O conceito de *wise cities*, ou “cidades sábias”, sugere um foco maior na resiliência dos destinos e na saúde mental dos turistas e moradores locais, além da promoção de práticas como o detox digital e o *slow tourism*, capazes de proporcionar experiências mais autênticas e sustentáveis. Assim, para que as cidades brasileiras se tornem efetivamente destinos inteligentes, será necessário um esforço coordenado e de longo prazo, que vá além de apenas uso de tecnologias, integrando sustentabilidade, inclusão, coleta de dados e criação de políticas públicas baseadas em evidências.

3.2.10 Inserção da comunidade local no turismo

A sustentabilidade social do turismo é considerada um pilar de grande importância em todas as entrevistas. Os participantes do MTur demonstraram maior tendência a ressaltar a importância do turismo para a geração de emprego e renda, por exemplo:

“[...] a própria Constituição Federal coloca o turismo como uma forma de melhoria da qualidade de vida das pessoas. É uma forma de gerar mais emprego e renda” (Entrevista № 7).

Também admite-se a importância de uma distribuição justa de receitas turísticas, como abaixo:

“[...] garantir que os recursos sejam, de fato, distribuídos. E eu não tô dizendo distribuídos igualmente. Obviamente, isso é impossível. Mas distribuídos, pelo menos, de forma justa. Então, tem essa questão de justiça também, de comércio justo, está embutido na ideia de turismo sustentável” (Entrevista № 2).

Ainda nesta dimensão é levantada a problemática associada à construção de *resorts* em destinos urbanos litorâneos menores, que receberam um projeto público de desenvolvimento de turismo. A entrevistada aponta que o surgimento dos *resorts* em destinos menores frequentemente traz um quadro de exclusão social da população local que acaba não se beneficiando no turismo mesmo após o prévio investimento público:

“É muito preocupante quando a gente tem um projeto turístico não em grandes cidades, mas em cidades turísticas que acabam, por exemplo, construindo *resorts*. A gente sabe que eles deixam a população de lado” (Entrevista № 7).

Rodrigues (2014) assim descreve a demanda turística por *resorts* no Brasil e a frequente escassez de infraestrutura e opções de outros serviços turísticos fora de seus muros:

“Esta demanda é praticamente confinada em verdadeiras fortalezas muradas, fortemente vigiadas e acaba tornando-se refém dos “resorts”, não somente pela falta de segurança, que é alardeada pela administração dos hotéis e “resorts”, mas também pela ausência de externalidades positivas nas vizinhanças. (RODRIGUES, 2014)

As comunidades próximas aos *resorts* - “enclaves turísticos” - frequentemente não conseguem se beneficiar economicamente e socialmente do turismo. Primeiramente, essas comunidades não têm recursos suficientes para estabelecer microempresas ou comércios voltados para atender às necessidades dos turistas. Em segundo lugar, a falta de qualificações adequadas, exigidas pelos turistas cada vez mais exigentes que frequentam os *resorts*, também limita suas oportunidades de participação econômica no turismo. Como resultado, os *resorts* exploram os recursos naturais da região e criam ambientes de “segurança máxima” que isolam os turistas em bolhas artificiais, dificultando ou até mesmo impedindo a interação genuína com a população local (RODRIGUES, 2014).

Com isso, a inclusão social pelo turismo é apontada como necessária:

“[...] a gente [*tem de*] conseguir colocar as comunidades, principalmente mais carentes, a população como um todo, na inserção econômica dessa atividade turística” (Entrevista Nº 7).

A valorização da diversidade no turismo é mencionada por vários entrevistados. Uma entrevistada menciona o atual estreitamento dos laços entre o MTur, o Ministério dos Povos Indígenas e o Ministério da Igualdade Racial, voltado para o desenvolvimento do turismo junto aos povos e comunidades tradicionais:

“Agora há uma integração muito grande também com o Ministério dos Povos Indígenas, Igualdade Racial. Então, tentar trabalhar sempre o turismo como um vetor de desenvolvimento” (Entrevista Nº 3).

Faraji *et al.* (2021) sugerem a implementação de um sistema para estimar e calcular as receitas derivadas do turismo nas cidades, assim como a criação de contas-satélite municipais específicas para o turismo. Essas medidas visam aprimorar a compreensão do impacto econômico do turismo nos municípios e aperfeiçoar o planejamento estratégico. Além disso, propõe-se a inclusão do turismo como uma área estratégica na gestão municipal, reconhecendo a importância de investimentos

em infraestrutura urbana que potencializam o turismo. Também destacam a necessidade de apoio às comunidades locais de artesãos e população de baixa renda, bem como a criação de feiras regulares para promover produtos da região e o artesanato.

Moswete *et al.* (2008), ao estudar o envolvimento da população no turismo nas cidades da Botsuana, demonstram que, apesar de contribuir para melhorias infraestruturais, o turismo urbano não tem gerado empregos suficientes para as comunidades locais. Isso se deve, em parte, à predominância de estabelecimentos turísticos operados por grandes redes com proprietários externos, o que limita as oportunidades para a população local, muitas vezes por falta de capacitação.

Os autores enfatizam que, para que o turismo beneficie verdadeiramente a economia local, é essencial que os recursos turísticos sejam de propriedade, operação e controle das comunidades locais. No entanto, o acesso desigual à terra representa um obstáculo significativo, dificultando que comunidades de baixa renda obtenham terrenos para uso próprio e para desenvolver negócios ou projetos turísticos.

Uma possível solução apresentada é o turismo de base comunitária urbana, promovido pelas autoridades locais. No entanto, os autores ressaltam a necessidade de estudos mais abrangentes para compreender os mecanismos eficazes de participação das comunidades no planejamento e gestão do turismo no âmbito das cidades. Além disso, é crucial capacitar essas comunidades em gestão de recursos, administração e liderança para que possam efetivamente se beneficiar do desenvolvimento turístico em suas áreas.

Rodrigues (2008) destaca exemplos bem-sucedidos de iniciativas de turismo de base comunitária no Brasil, especialmente na Amazônia (ecoturismo), no Nordeste (sol e praia) e no Sul (turismo rural), que descreve como “zonas de resistência” ao modelo dominante de desenvolvimento turístico. Esses projetos compartilham características comuns, como relações horizontais e surgimento a partir das próprias comunidades locais ou organizações não governamentais. O turismo não é a única atividade econômica nessas comunidades, mas funciona de maneira complementar a outras fontes de renda. O papel do poder público consiste em apoio na capacitação, marketing, sinalização, acesso a recursos e estruturação de projetos para financiamento.

Entre os desafios identificados no turismo de base comunitária, Rodrigues menciona questões jurídicas relacionadas à posse de terra, a falta de acesso a linhas de microcrédito, baixos níveis de escolaridade e capacitação profissional, infraestrutura deficiente, baixa autoestima comunitária e a limitação da autonomia pela influência paternalista de algumas ONGs.

Esses projetos bem-sucedidos não apenas demonstram o potencial do turismo de base comunitária como modelo alternativo e sustentável, mas também apontam para a necessidade de superar barreiras estruturais e sociais para que as comunidades locais possam realmente se beneficiar do desenvolvimento turístico de maneira inclusiva e equitativa.

Em suma, a inserção eficaz da comunidade local no turismo urbano de forma sustentável revela desafios significativos. Enquanto os projetos de *resorts* em destinos urbanos menores demonstram a exclusão social resultante da concentração de recursos, iniciativas de turismo de base comunitária surgem como uma resposta promissora. Essas abordagens, como destacado por Rodrigues (2008), não apenas fortalecem a autonomia das comunidades locais, mas também diversificam as fontes de renda ao integrar o turismo com outras atividades econômicas. Para alcançar uma participação mais efetiva e inclusiva, é crucial que políticas públicas e estratégias de gestão municipal, como sugerido por Faraji *et al.* (2021), priorizem a capacitação local, o acesso equitativo aos recursos turísticos e a valorização das culturas locais.

Além disso, Moswete *et al.* (2008) alertam para a importância da propriedade e controle local dos recursos turísticos para garantir que o desenvolvimento do turismo urbano resulte em benefícios econômicos tangíveis para as comunidades locais. Em um cenário de segregação socioespacial e acesso extremamente desigual aos imóveis nas cidades brasileiras, a integração das comunidades e a justa distribuição da receita turística constituem desafios significativos.

3.2.11 Reflexões diversas

Além das categorias mencionadas acima, os entrevistados compartilharam diversas preocupações e observações. Em relação às políticas públicas de turismo, observam a falta de uma política federal de sustentabilidade do turismo, porém, reconhecem que esta enfrentaria dificuldades na implementação devido ao tamanho e às diferenças regionais do País. Continuidade das políticas públicas, principalmente

em nível de destinos turísticos, foi avaliada como baixa. Apontou-se também para a falta de monitoramento, análise dos resultados e avaliação dos efeitos de longo prazo das políticas públicas. Alguns entrevistados relataram a insuficiência de instrumentos de medição dos impactos do turismo e de conjuntos de indicadores de sustentabilidade do turismo confiáveis que considerem as particularidades do contexto local. Deficiências na articulação entre órgãos e entidades diversas foram vistas como um fator limitador da implementação e monitoramento das políticas públicas e realização de projetos.

Quanto à gestão dos destinos, foram feitas observações sobre a frequente mudança de gestores de turismo locais, o que dificulta a continuidade das políticas e projetos. Uma falta de gestão de destinos turísticos baseada nos princípios da sustentabilidade também foi observada, predominando, ainda, uma forte abordagem de promoção do destino e não sua gestão de fato. Alguns entrevistados ressaltaram a necessidade de uma gestão coordenada do destino turístico, bastante presente no teor das políticas, mas pouco na prática. Por fim, admitiu-se que, às vezes, as particularidades da legislação local impedem ou dificultam a realização de programas e projetos governamentais de turismo.

CONCLUSÃO

Este trabalho apresentou uma análise da problemática do turismo e sustentabilidade nas cidades do mundo e do Brasil. Em um contexto de expansão das cidades e dos fluxos turísticos que elas recebem, a pesquisa enfatizou a importância de integrar práticas turísticas sustentáveis à crescente demanda por utilização eficiente dos recursos urbanos e preservação das identidades locais.

Os dados levantados evidenciam que o turismo urbano, quando mal gerido, pode acarretar consequências graves, como degradação ambiental, deterioração do patrimônio cultural, gentrificação, conflitos entre turistas e moradores e aumento das desigualdades sociais. O estudo realizado demonstrou que, mesmo em cenários de crescimento econômico, a falta de planejamento e de políticas públicas voltadas para a sustentabilidade pode resultar em um esgotamento dos recursos naturais e na marginalização das comunidades locais. A análise da literatura acadêmica sobre o turismo urbano, indicadores de sustentabilidade do turismo apresentados, assim como as entrevistas com os gestores federais de turismo, revelaram uma necessidade de repensar os modelos tradicionais de desenvolvimento turístico, adotando abordagens que priorizem o envolvimento real da comunidade e a sustentabilidade ambiental.

Os entrevistados tiveram dificuldades para fornecer detalhes sobre o turismo urbano, evidenciando uma falta de conhecimento ou a ausência de medidas específicas para esse tipo de turismo. Isso reflete a carência de uma abordagem integrada que considere os desafios urbanos, o turismo e a sustentabilidade em conjunto. Este estudo revelou que o debate sobre a sustentabilidade do turismo nas cidades no Brasil ainda é incipiente. Observou-se a ausência de uma política nacional coesa, iniciativas locais desarticuladas, dificuldades para entender o conceito de sustentabilidade no turismo e, conseqüentemente, uma inclinação a buscar outros conceitos, como turismo responsável e destinos turísticos inteligentes, além de esforços isolados do setor privado sem mensuração efetiva da sustentabilidade.

As entrevistas permitiram identificar alguns desafios de sustentabilidade do turismo nas cidades brasileiras, o que revelou a complexidade e a interconexão das categorias obtidas. Questões como gestão eficaz de resíduos sólidos, segurança pública, mudanças climáticas, governança, saneamento básico, turismo criativo, gentrificação, *overtourism*, destinos turísticos inteligentes e inserção da comunidade

local no turismo emergem como pilares fundamentais para garantir a viabilidade e a sustentabilidade do turismo urbano brasileiro.

É crucial que os esforços se concentrem não apenas em abordar esses desafios individualmente, mas também em promover uma abordagem integrada que leve em consideração a interdependência entre esses diferentes aspectos. Somente através de uma abordagem colaborativa e abrangente será possível criar um modelo de turismo sustentável e inclusivo que beneficie não apenas os turistas e o trade turístico, mas também as comunidades locais e o meio ambiente.

Adicionalmente, a pesquisa destacou a importância das políticas públicas e iniciativas colaborativas entre diversos setores — governo, sociedade civil e iniciativa privada — como fundamentais para a implementação de práticas turísticas sustentáveis. O fortalecimento da governança local e a promoção de capacitação para os gestores de turismo emergiram como recomendações cruciais para enfrentar os desafios impostos pelo turismo nas cidades. A experiência de cidades que têm se destacado em práticas sustentáveis, como as mencionadas no corpo do trabalho, serve como um modelo para outras localidades que buscam trilhar caminhos semelhantes.

É importante salientar que a pandemia de COVID-19 trouxe novos desafios e oportunidades para redefinir a relação entre o turismo urbano e a sustentabilidade. A crise sanitária não só evidenciou a vulnerabilidade das cidades frente ao turismo de massa, mas também instigou uma reflexão sobre a qualidade das experiências turísticas e a relação do turista com o espaço urbano. O reposicionamento do turismo como uma atividade que deve respeitar os limites naturais e as características culturais das localidades é um tema que merece ser aprofundado em estudos futuros.

Para além das questões práticas de gestão e políticas públicas, esta pesquisa também propõe uma reflexão crítica sobre o papel do turismo na construção social das cidades. O turismo urbano deve ser visto não somente como uma fonte de receita, mas como uma ferramenta de promoção de inclusão social, distribuição de renda justa e valorização do patrimônio cultural material e imaterial. Nesse sentido, a promoção de uma cultura de turismo sustentável e consciente é essencial para garantir que as práticas turísticas contribuam para o bem-estar da sociedade como um todo.

Por fim, a presente tese sugere que futuras pesquisas devam se concentrar em estudos de caso que explorem o impacto de iniciativas de turismo sustentável em comunidades vulneráveis, bem como a eficácia das políticas implementadas em

diferentes contextos urbanos. A criação de indicadores que possam medir não apenas os resultados econômicos, mas também os sociais e ambientais do turismo, é uma necessidade latente que pode contribuir para um entendimento mais holístico do turismo urbano sustentável.

Assim, espera-se que os achados e as reflexões apresentadas nesta pesquisa não apenas contribuam para o avanço do conhecimento acadêmico na área de turismo e sustentabilidade, mas também sirvam para o desenvolvimento de práticas e políticas que promovam um turismo urbano mais sustentável e inclusivo no Brasil e em outras partes do mundo.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Damares Lopes; DE ALMEIDA, Eduardo Simões. **A lei do saneamento básico e seu impacto nos índices de acesso aos serviços de saneamento básico**. Planejamento e Políticas Públicas, n. 56, 2020.

AGBOLA, T. **Architecture of Fear, Tourism Geographies**, v. 1, n. 1, p. 7–25, fev. 1999. p. 68-69.

AGYEIWAH, E.; MCKERCHER, B.; SUNTIKUL, W. Identifying core indicators of sustainable tourism: A path forward? **Tourism Management Perspectives**, v. 24, p. 26–33, 1 out. 2017.

ALEXIS, P. Over-Tourism and Anti-Tourist Sentiment: An Exploratory Analysis and Discussion. **Ovidius University Annals, Economic Sciences Series**, v. XVII, n. 2, p. 288–293, 2017.

ALMEIDA, Silvio Luiz de; BATISTA, Waleska Miguel. **Direito à cidade, planejamento urbano e raça no Brasil e na África do Sul**. In: PIRES, Lillian Regina Gabriel Moreira (org.). 20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis. Digitaliza Conteúdo, 2021.

BELLATO, Loretta; CHEER, Joseph M. Inclusive and regenerative urban tourism: Capacity development perspectives. **International Journal of Tourism Cities**, v. 7, n. 4, p. 943-961, 2021.

BLANCAS, F. J.; LOZANO-OYOLA, M.; CABALLERO, R. Sustainable tourism composite indicators: a dynamic evaluation to manage changes in sustainability. v. 24, n. 10, p. 1403–1324, 16 mar. 2016.

BOFF, L. **Sostenibilidad: ¿adjetivo o sustantivo?** 2011. Disponível em: <https://www.servicioskoinonia.org/boff/articulo.php?num=439>. Acesso em: 9 out. 2024.

BOO, E. **Ecotourism: The Potentials and Pitfalls**. [s.l.] World Wildlife Fund, 1990.

BOTELHO, Maurílio. **Favelização Mundial: o colapso urbano da sociedade capitalista**. Revista Territórios Transversais, v. 1, 2014.

BOTO-GARCÍA, David; LEONI, Veronica. Exposure to COVID-19 and travel intentions: Evidence from Spain. **Tourism Economics**, v. 28, n. 6, p. 1499-1519, 2022.

BRAMWELL, B.; LANE, B. Sustainable Tourism: An Evolving Global Approach. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 1, n. 1, p. 1–5, jan. 1993.

BRAMWELL, B.; SHARMAN, A. Collaboration in local tourism policymaking. **Annals of Tourism Research**, v. 26, n. 2, p. 392–415, abr. 1999.

BRASIL. **Política Nacional de Resíduos Sólidos. Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010.** Presidência da República, Departamento da Casa Civil. Brasília, 2010.

BRENNER, Neil; THEODORE, Nik. **Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe.** Blackwell, 2002.

BRITTON, S. G. **Tourism and Underdevelopment in Fiji.** Canberra: Australian National University, 1983.

BRYDEN, J. **Tourism and Development: A Case Study of the Commonwealth Caribbean.** London: Cambridge University Press, 1973.

BUDOWSKI, G. Tourism and Environmental Conservation: Conflict, Coexistence, or Symbiosis? **Environmental Conservation**, v. 3, n. 1, p. 27–31, 1976.

BUTLER, R. Tourism – an evolutionary perspective. In: BUTLER, R. W.; NELSON, J.G.; WALL, G. (Eds.). **Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing.** Waterloo: University of Waterloo, 1993. p. 27–43.

BUTLER, R. W. Alternative Tourism: Pious Hope Or Trojan Horse? **Journal of Travel Research**, v. 28, n. 3, p. 40–45, jan. 1990.

BUTLER, R. W. Sustainable tourism: A state-of-the-art review. **Tourism Geographies**, v. 1, n. 1, p. 7–25, fev. 1999.

BUTLER, R. W. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. **The Canadian Geographer/Le Géographe canadien**, v. 24, n. 1, p. 5–12, mar. 1980.

BUTLER, R. W. Tourism, Environment, and Sustainable Development. **Environmental Conservation**, v. 18, n. 3, p. 201–209, 1991.

CALDEIRA, Teresa. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: Editora 34, 2000.

Carta Mundial pelo Direito à Cidade, 2009. Disponível em: <www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%25C3%25A0-Cidade.pdf&clen=300213&chunk=true>. Acesso em: 23 jun. 2024.

CASIMIRO, Lígia Maria Silva Melo de; BARBOSA, Guilherme Bezerra; SOARES, Jaqueline Alves. **Os 20 anos do estatuto e a eterna busca por uma cidade mais justa e menos desigual.** In: PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (org.). 20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis. Digitaliza Conteúdo, 2021.

CAVALCANTI, C. **Sustentabilidade: mantra ou escolha moral? Uma abordagem ecológico-econômica.** *Estudos Avançados*, v. 26, n. 74, 2012.

CHEER, J. M.; MILANO, C.; NOVELLI, M. Tourism and community resilience in the Anthropocene: accentuating temporal overtourism. *Journal of Sustainable Tourism*, v. 27, n. 4, p. 554–572, 3 abr. 2019.

CHEUNG, K. S.; LI, L.-H. Understanding visitor–resident relations in overtourism: developing resilience for sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, v. 27, n. 8, p. 1197–1216, 3 ago. 2019.

CHOI, H. C.; SIRAKAYA, E. Sustainability indicators for managing community tourism. *Tourism Management*, v. 27, n. 6, p. 1274–1289, 1 dez. 2006.

COHEN, E. Towards a sociology of international tourism. *Social Research*, v. 39, p. 164–182, 1972.

Confederação Nacional de Municípios. **Ministério das Cidades lança campanha nacional "Planos Diretores Participativos"**. 17/05/2005. Disponível em: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/minist%C3%A9rio-das-cidades-lan%C3%A7a-campanha-nacional-%E2%80%9Cplanos-diretores-participativos%E2%80%9D>. Acesso em: 23 jun. 2024.

Cronologia do Pensamento Urbanístico. Disponível em: <http://cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1395>. Acesso em: 23 jun. 2024.

DAS, Sitanshu Sekhar; TIWARI, Aviral Kumar. Understanding international and domestic travel intention of Indian travellers during COVID-19 using a Bayesian approach. *Tourism Recreation Research*, v. 46, n. 2, p. 228-244, 2021.

DAVIS, Mike. **Planeta favela.** Boitempo Editorial, 2015.

DE KADT, E. **Tourism – Passport to Development? Perspectives on the Social and Cultural Effects of Tourism in Developing Countries.** Oxford: Oxford University Press, 1979.

DE MORAES ALFONSIN, Betânia *et al.* **Das ruas de Paris a Quito: o direito à cidade na nova agenda urbana-Habitat III.** *Revista de Direito da Cidade*, v. 9, n. 3, p. 1214-1246, 2017.

DEPARTMENT FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT. **Tourism and Poverty Elimination: Untapped Potential.** London: DFID, 1999.

DICKINSON, J. E. Tourism and climate change – An introduction. *Journal of Transport Geography*, v. 18, n. 3, p. 445–446, maio 2010.

DUVAL, D. T. **Critical Issues in Air Transport and Tourism**. *Tourism Geographies*, v. 15, n. 3, p. 494–510, 2013. DOI: 10.1080/14616688.2012.675581.

OSTROM, Elinor; DIETZ, Thomas; STERN, Paul. The struggle to govern the commons. **Science**, v. 302, n. 5652, p. 1907-1912, 2003.

HES, Dominique; DU PLESSIS, Chrisna. **Designing for hope: Pathways to regenerative sustainability**. Routledge, 2014.

HESS, Charlotte. Mapping the New Commons, presented at “Governing Shared Resources: Connecting Local Experience to Global Challenges,”. In: **the 12th Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons**, University of Gloucestershire, Cheltenham, England (July 14–18, 2008), <http://dlc.dlib.indiana.edu/dlc/handle/10535/304>. 2008.

HOFFMAN, Lily M.; FAINSTEIN, Susan S.; JUDD, Dennis R. **Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space**. Blackwell Publishing, 2003.

DILLIMONO, H. D.; DICKINSON, J. E. Travel, tourism, climate change, and behavioral change: travelers’ perspectives from a developing country, Nigeria. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 23, n. 3, p. 437–454, 16 mar. 2015.

DODDS, R.; BUTLER, R. W. 2. The enablers of overtourism. In: DODDS, R.; BUTLER, R. (Eds.). **Overtourism**. Berlin, Boston: De Gruyter, 2019. p. 6–22.

DOĞAN, H. Z. Forms of adjustment: socio-cultural impacts of tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 16, n. 2, p. 216–236, jan. 1989.

EDGEELL, D. L. **Managing sustainable tourism: A legacy for the future**. 3. ed. New York: Routledge, 2020.

EUROPEAN UNION. **The European Tourism Indicator System. ETIS toolkit for sustainable destination management**. European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism, mar. 2016. Disponível em: <<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/21749/attachments/1/translations/en/renditions/native>>. Acesso em: 11 jul. 2020

FARRELL, B. H. Cooperative tourism and the coastal zone. **Coastal Zone Management Journal**, v. 14, n. 1–2, p. 113–130, jan. 1986.

FAUCHEUX, S.; NÖEL, J. F. **Economia dos recursos naturais e do meio ambiente**. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

FERNANDES, E. **Estatuto da cidade, mais de 10 anos depois: razão de descrença, ou razão de otimismo?** Revista UFMG, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 212-233, jan./jun. 2013.

Fórum Nacional de Reforma Urbana. **Dossiê de Monitoramento das Políticas Urbanas Nacionais 2021. Direito à Cidade e Reforma Urbana em Tempos de Inflexão Conservadora: Monitoramento dos ODS e da Política Urbana – 2021.** Disponível em: https://forumreformaurbana.org.br/wp-content/uploads/2021/12/Dossie2021_final.pdf. Acesso em: 23 jun. 2024.

REEMAN, R. **Strategic management: A stakeholder approach.** Boston: Pitman, 1984.

G1. **Brasil perde R\$ 267 bilhões por ano com congestionamentos.** 07/08/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/globonews/noticia/2018/08/07/brasil-perde-r-267-bi-por-ano-com-congestionamentos.ghtml>. Acesso em: 23 jun. 2024.

GDRC. International Conference of Environment Ministers on Biodiversity and Tourism. **The Berlin Declaration on Biological Diversity and Sustainable Tourism.** Disponível em: <<https://www.gdrc.org/uem/eco-tour/berlin.html>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

GDRC. **The Berlin Declaration.** In: International Conference of Environment Ministers on Biodiversity and Tourism. Berlin: mar. 1997. Disponível em: <<https://www.gdrc.org/uem/eco-tour/berlin.html>>. Acesso em: 4 ago. 2020.

GLOBAL SUSTAINABLE TOURISM COUNCIL. **GSTC Destination Criteria. Performance indicators and SDGs.** The Global Sustainable Tourism Council, , 6 dez. 2019. Disponível em: <<https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Criteria-v2.0.pdf>>. Acesso em: 7 ago. 2020

GODFREY, K. B. Attitudes towards ‘sustainable tourism’ in the UK: a view from local government. **Tourism Management**, v. 19, n. 3, p. 213–224, jun. 1998.

GODÓI ROSIN, Jeane Ap. R. de; MEDINA BENINI, Sandra (orgs). **Cidade sustentável: um conceito em construção.** 1. ed. Tupã: ANAP, 2018.

GODÓI ROSIN, Jeane Aparecida Rombi de; OLIVEIRA, Celso Maran de (orgs). **Estatuto da Cidade: avanços e desafios.** Tupã: ANAP, 2017.

GOLETS, Anastasiya et al. COVID-19 pandemic and tourism: The impact of health risk perception and intolerance of uncertainty on travel intentions. **Current Psychology**, v. 42, n. 3, p. 2500-2513, 2023.

GOODWIN, HAROLD. **Responsible Tourism Partnership Working Paper 4.** October 2017, 2017.

GÖSSLING, S. *et al.* The Future of Tourism: Can Tourism Growth and Climate Policy be Reconciled? A Mitigation Perspective. **Tourism Recreation Research**, v. 35, n. 2, p. 119–130, jan. 2010.

GOSSLING, S.; UPHAM, P. (EDS.). **Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions**. 0. ed. [s.l.] Routledge, 2012.

GRAHAM, S. **El nuevo urbanismo militar**. *Antropología: Revista Interdisciplinaria del INAH*, n. 94, p. 6-18, 2012.

GREINER, R; WALKER, P. A. **Probing the Future: Systems Analysis for Naturebased Tourist Destinations**. In: THE 9TH Annual Conference Of The European Association Of Environmental And Resource Economists. Oslo: EAEE, 06 1999

GSTC. **GSTC destination criteria version 2.0 with SDGs**. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: <https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Criteria-v2.0-with-SDGs.pdf>. Acesso em: 7 out. 2024.

HALL, Colin Michael. Rethinking Collaboration and Partnership: A Public Policy Perspective. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 7, n. 3-4, p. 274-289, 1999.

HARDIN, G. The Tragedy of the Commons. **Science**, v. 162, n. 3859, p. 1243–1248, 13 dez. 1968.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014. 294 p.

HARVEY, David. **The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change**. Blackwell, 1989.

HÄUßERMANN, Hartmut; SIEBEL, Walter. **New Urbanism: Life, Work, and Space in the New Downtown**. Campus Verlag, 1993.

HEIN, W. Tourism and sustainable development: empirical analysis and concepts of sustainability – a systems approach. In: HEIN, W. (Ed.). **Tourism and Sustainable Development**. 41. ed. Hamburg: Schriften Des Deutschen Übersee-Instituts, 1997. p. 359–400.

HIGGINS-DESBIOLLES, F. *et al.* Degrowing tourism: rethinking tourism. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 27, n. 12, p. 1926–1944, 2 dez. 2019.

HIGHAM, J.; FONT, X. Decarbonising academia: confronting our climate hypocrisy. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 28, n. 1, p. 1–9, 2 jan. 2020.

Homeless Hub. **NIMBY (Not in My Backyard)**. Disponível em: <https://www.homelesshub.ca/solutions/affordable-housing/nimby-not-my-backyard>. Acesso em: 23 jun. 2024.

HUNTER, C. Sustainable tourism as an adaptive paradigm. **Annals of Tourism Research**, v. 24, n. 4, p. 850–867, out. 1997.

IBGE. **Aglomerados subnormais**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 23 jun. 2024.

IBGE. **Frota de veículos. Ano 2006**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2006>. Acesso em: 23 jun. 2024.

IBGE. **Frota de veículos. Ano 2021**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2021>. Acesso em: 23 jun. 2024.

IBGE. **Plataforma Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 23 jun. 2024.

IBGE. **PNAD Contínua - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html?=&t=destaques>. Acesso em: 23 jun. 2024.

IIED. International Institute for Environment and Development. **Pro-Poor Tourism: Harnessing the World's Largest Industry for the World's Poor**, maio 2001. Disponível em: <<https://pubs.iied.org/pdfs/11007IIED.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2020

ILO. International Labour Organization. **What is a green job?** Disponível em: <http://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/news/WCMS_220248/lang--en/index.htm>. Acesso em: 7 ago. 2020.

IUCN. International Union For Conservation and Natural Resources. **World Conservation Strategy. Living Resource Conservation for Sustainable Development**, 1980. Disponível em: <<https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/wcs-004.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2020

IUCN. International Union For Conservation and Natural Resources. **Caring for the earth: A strategy for sustainable living**. London: Earthscan, 1991.

JAFARI, J. La cientifizacion del turismo. **Estudios y Perspectivas en Turismo**, v. 3, n. 1, p. 7–36, 1994.

KRIPPENDORF, J. Towards new tourism policies. **Tourism Management**, v. 3, n. 3, p. 135–148, set. 1982.

LAGE, Selena Duarte *et al.* A construção do Estatuto da Cidade e da ideia de Plano Diretor numa perspectiva histórica: discutindo a adequação destes instrumentos aos

municípios de pequeno porte populacional. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, v. 18, p. 1-16, 2020.

LANE, B. Sustainable rural tourism strategies: A tool for development and conservation. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 2, n. 1–2, p. 102–111, jan. 1994.

LANFANT, M.; GRABURN, N. H. International tourism reconsidered: the principle of the alternative. In: SMITH, V. L.; EADINGTON, W. R. (Eds.). **Tourism Alternatives – Potential and Problems in the Development of Tourism**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1992. p. 88–112.

LANGTON, Marcia. **Marcia Langton: Welcome to Country: A Travel Guide to Indigenous Australia**. Hardie Grant Publishing, 2019.

LASSEN, C. Environmentalist in Business Class: An Analysis of Air Travel and Environmental Attitude. **Transport Reviews**, v. 30, n. 6, p. 733–751, nov. 2010.

LAW, Christopher M. **Urban Tourism: The Visitor Economy and the Growth of Large Cities**. Continuum, 2002.

LAWS, E. *et al.* **Embracing and managing change in tourism**. In: *Embracing and Managing Change in Tourism: International Case Studies*. New York: Routledge, 1998. p. 1–10.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, Amália Geraiges de; SCARLATO, Francisco; MACHADO, Reinaldo. **O retorno à cidade medieval: os condomínios fechados da metrópole paulistana**. In: BARAJAS, Luis Felipe Cabrales (org.). *Latinoamérica: Países Abertos, Cidades Fechadas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, 2000. p. 217-236.

MACCANNELL, D. **The Tourist: a New Theory of the Leisure Class**. London: Macmillan Press, 1976.

MCCOOL, S. F.; BOSAK, K. (Ed.). **Reframing Sustainable Tourism**. Serie Environmental Challenges and Solutions. 1. ed. Dordrecht: Springer, 2016.

MACHADO, Laura; PICCININI, Livia Salomão. **Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática**. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 10, p. 72-94, 2018.

MARICATO, E. **Nunca fomos tão participativos**. Apresentado em Carta Maior, 2007. Disponível em: <http://cartamaior.com.br/?/Opiniao/Nunca-fomos-tao-participativos/20899>. Acesso em: 23 jun. 2024.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Editora Vozes Limitada, 2017.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. Cadernos NAU, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.

MARIEN, C; PIZAM, A. Implementing sustainable tourism development through citizen participation in the planning process. In: WAHAB,S; PIGRAM, J. (Eds.). **Tourism, Development and Growth: the Challenge of Sustainability**. London: Routledge, 1997. p. 164–178.

MARTINEZ-ALIER, J. **Justiça ambiental e decrescimento econômico**. In: LENA, P.; NASCIMENTO, E. P. (Org.). **Enfrentando os limites do crescimento: Sustentabilidade, decrescimento e prosperidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

MATHIESON, A.; WALL, G. **Tourism: economic, physical, and social impacts**. London: Longman, 1982.

MCKERCHER, B. A chaos approach to tourism. **Tourism Management**, v. 20, n. 4, p. 425–434, ago. 1999.

MCKERCHER, B. Some Fundamental Truths About Tourism: Understanding Tourism's Social and Environmental Impacts. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 1, n. 1, p. 6–16, jan. 1993.

MEIRA, F. B.; MEIRA, M. B. V. Considerações sobre um campo científico em formação: Bourdieu e a “nova ciência” do turismo. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 5, n. 4, p. 1–18, dez. 2007.

MILANO, C.; CHEER, J. M.; NOVELLI, M. **Overtourism: excesses, discontents and measures in travel and tourism**. Wallingford: CABI, 2019.

MILLER, G.; TWINING-WARD, L. **Monitoring for a Sustainable Tourism Transition: The Challenge of Developing and Using Indicators**. New Ed edition ed. Wallingford, UK ; Cambridge, MA: CABI Publishing, 2005.

MINORELLO, Juliana Cristina Cerqueira; DA CRUZ, Mariana Lourenço de Matos; RABELLO, Renata Cruz. **Vinte anos do Estatuto da Cidade: avanços, desafios e o papel da bicicleta na construção de cidades mais humanas e sustentáveis**. In: PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (org.). **20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis**. Digitaliza Conteudo, 2021.

MÜLLER, H. The thorny path to sustainable tourism development. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 2, n. 3, p. 131–136, jan. 1994.

NAKANO, K. **A produção social de vulnerabilidade urbana**. Le Monde Diplomatique, 11 abr. 2011.

NATIONAL RESEARCH COUNCIL. **Our Common Journey: A Transition Toward Sustainability**. Washington: National Academy Press, 1999.

NICOLA, Maria et al. The socio-economic implications of the coronavirus pandemic (COVID-19): A review. **International Journal of Surgery**, v. 78, p. 185-193, 2020.

NOVY, Johannes; COLOMB, C. Urban Tourism as a Source of Contention and Social Mobilisations: A Critical Review. **Tourism Planning & Development**, v. 16, n. 4, p. 358–375, 4 jul. 2019.

NOVY, Johannes. The selling (out) of Berlin and the de-and re-politicization of urban tourism in Europe's 'Capital of Cool'. In: **Protest and resistance in the tourist city**. Routledge, 2016. p. 66-86.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE [OMS]. **Coronavirus disease 2019 (COVID-19). Situation Report – 76. 2020**. Acesso em: 10 dez. 2021. Disponível em: https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situationreports/20200405-sitrep-76-covid-19.pdf?sfvrsn=6ecf0977_4.

OXFAM Brasil. **Mortes evitáveis por Covid-19 no Brasil**. Disponível em: <https://www.oxfam.org.br/especiais/mortes-evitaveis-por-covid-19-no-brasil/>. Acesso em: 23 jun. 2024.

OXFORD ECONOMICS. **The Oxford Economics Global Cities 2030 (Executive Summary)**. Londres: Oxford Economics, 2018. Disponível em: <https://www.oxfordeconomics.com/Media/Default/landing-pages/cities/OE-cities-summary.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2024.

PEARCE, D. **Tourism Development**. 2. ed. Harlow: Longman, 1989.

PEETERS, P. M. *et al.* **Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses**. [s.l.] European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism, 2018.

PENTELOW, L.; SCOTT, D. J. Aviation's inclusion in international climate policy regimes: Implications for the Caribbean tourism industry. **Journal of Air Transport Management**, v. 17, n. 3, p. 199–205, maio 2011.

PHILO, Chris; KEARNS, Gerry. **Selling Places: The City as Cultural Capital, Past and Present**. Pergamon Press, 1993.

PIRES, Antônio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **Estatuto da Cidade e mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. In: PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira (org.). 20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis. Digitaliza Conteúdo, 2021.

PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões e proposições para cidades humanas e sustentáveis**. Digitaliza Conteúdo, 2021.

PLOG, S. C. Why Destination Areas Rise and Fall in Popularity. **Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly**, v. 14, n. 4, p. 55–58, fev. 1974.

POON, A. **Tourism, Technology and Competitive Strategies**. Wallingford: CAB International, 1993.

REDDY, M. V. **Tourism, Climate Change and Sustainability**. 1. ed. [s.l.] Routledge, 2012.

REED, M. G. Collaborative Tourism Planning as Adaptive Experiments in Emergent Tourism Settings. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 7, n. 3–4, p. 331–355, set. 1999.

RICHTER, L. K. The Search for Appropriate Tourism. **Tourism Recreation Research**, v. 12, n. 2, p. 5–7, jan. 1987.

RIGHT 2 CITY. **Guiding document. Organization and mobilization of the global platform for the right to the city**. Action plan and thematic axes. Global Platform for the Right to the City. Disponível em: <www.right2city.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2020%2F01%2Fdocumento-orientador_global-platform-R2C.pdf&clen=785923&chunk=true>. Acesso em: 23 jun. 2024.

RITCHIE, J. R. B.; CROUCH, G. I. **The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective**. Oxfordshire Cambridge MA: CABI, 2003.

ROCHA, Flávio. **Gestão dos corpos nas favelas e periferias no Rio de Janeiro: das remoções à Covid-19**. Margens, v. 15, n. 24, p. 47-60, 2021.

RUSSELL, R.; FAULKNER, B. Movers and shakers: chaos makers in tourism development. **Tourism Management**, v. 20, n. 4, p. 411–423, ago. 1999.

SACHS, I. **Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SACHS, I. **Rumo à socioeconomia – teoria e prática do desenvolvimento**. São Paulo: Cortez, 2007.

SÃO PAULO. **Secretaria de Turismo**. Disponível em: <https://www.turismo.sp.gov.br/dispositivo/customizado_publico/ferramentas_customizadas/periodo_eleitoral/bid/bid_files/04_Sistema%20Monitoramento%20Sustentabilidade_BIDSETURSP.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SAULE JÚNIOR, N. **Estatuto da cidade – instrumento de reforma urbana**. In: SAULE JÚNIOR, N.; ROLNIK, R. Estatuto da cidade: novos horizontes para a reforma. Estatuto da Cidade. Cadernos Pólis, São Paulo, n. 4, p. 10-36, 2001.

SAULE, N. Jr. **O direito à cidade como questão central para a nova agenda urbana mundial**. In: BALBIM, R. (Ed.), *Geopolítica das cidades: velhos desafios, novos problemas*. 1. ed. Brasília: IPEA, 2016.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. Tradução Marisa Barda e Pedro M.R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SELBY, Martin. *Understanding Urban Tourism: Image, Culture and Experience*. I.B. Tauris, 2004.

SEN, A. **Development as Freedom**. New York: Alfred A. Knopf, 1999.

SENGUPTA, A. **Official Development Assistance – The Human Rights Approach**. In: **Economic and Political Weekly**, v. 37, n. 15, p. 1424-1436, 13 abr. 2002.

SGOURIDIS, S.; BONNEFOY, P. A.; HANSMAN, R. J. Air transportation in a carbon constrained world: Long-term dynamics of policies and strategies for mitigating the carbon footprint of commercial aviation. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 45, n. 10, p. 1077–1091, dez. 2011.

SHARPLEY, R. Tourism and Sustainable Development: Exploring the Theoretical Divide. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 8, n. 1, p. 1–19, fev. 2000.

SHARPLEY, R. Tourism, sustainable development and the theoretical divide: 20 years on. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 28, n. 11, p. 1932–1946, 1 nov. 2020.

SODIQ, A. *et al.* **Towards modern sustainable cities: Review of sustainability principles and trends**. *Journal of Cleaner Production*, 2021.

SPIROU, Costas. **Urban Tourism and Urban Change: Cities in a Global Economy**. Routledge, 2011.

STANKEY, G.H. The recreation opportunity spectrum and the Limits of Acceptable Change planning systems: a review of experiences and lessons. In: ALEY, J. et al. (Eds.). **Ecosystem Management: Adaptive Strategies for Natural Resource Organizations in the Twenty-first Century**. Philadelphia: Taylor and Francis, 1999. p. 173–188.

STREETEN, P. The basic features of a basic needs approach to development. **International Development Review**, v. 3, p. 8–16, 1977.

SWARBROOKE, J. **Sustainable tourism management**. Wallingford: CABI, 1999.

TURNER, L.; ASH, J. **The Golden Hordes, International Tourism and the Pleasure Periphery**. London: Constable and Co, 1975.

UNCED. **Agenda 21 (global) em português**. Ministério do Meio Ambiente - MMA, 1992. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/se/agen21/ag21global/>>. Acesso em: 23 jun. 2024.

UN-HABITAT. **Urban Population Living in Slums by Country or Area, 1990-2018 (Thousands)**. Disponível em: <<https://data.unhabitat.org/datasets/urban-population-living-in-slums-by-country-or-area-1990-2018-thousands/explore>>. Acesso em: 23 jun. 2024.

WALKER, P. A. *et al.* The tourism futures simulator: a systems thinking approach. **Environmental Modelling and Software**, v. 14, p. 59–67, 1999.

WALL, G. Sustainable tourism – unsustainable development. In: WAHAB, S; PIGRAM, J. (Eds.). **Tourism Development and Growth**. London: Routledge, 1997. p. 33–49.

WEAVER, D. B. Introduction to ecotourism. In: WEAVER, D. (Ed.). **Ecotourism in the Less Developed World**. Wallingford: CAB International, 1998.

WEAVER, D. B. **Sustainable tourism: theory and practice**. Amsterdam; Boston; London: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2006.

WHEELER, M. The emergence of ethics in tourism and hospitality. In: COOPER, C. 'P.; LOCKWOOD, A. (Eds.). **Progress in tourism, recreation and hospitality management**. Chichester: John Wiley & Sons, 1994.

WHEELER, B. Tourism's troubled times. **Tourism Management**, v. 12, n. 2, p. 91–96, jun. 1991.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT. **Our Common Future**. [s.l.] Oxford University Press, 1987.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions**. [s.l.] World Tourism Organization, 2018.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **1st Conference on Climate Change and Tourism | UNWTO**. Disponível em: <<https://www.unwto.org/archive/global/event/1st-conference-climate-change-and-tourism>>. Acesso em: 3 ago. 2020a.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry**. Disponível em: <<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284403714>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Bali Declaration on Tourism**. 3. ed. Madrid: UNWTO Declarations, 1996.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Charter for Sustainable Tourism**. 4. ed. Madrid: UNWTO Declarations, 1995.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Climate Change and Tourism**. Proceedings of the 1st International Conference on Climate Change and Tourism. **Anais...** In: 1ST INTERNATIONAL CONFERENCE ON CLIMATE CHANGE AND TOURISM. Djerba: 9 abr. 2003bDisponível em: <https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/imported_images/30967/tunisia_finrep_en.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2020

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Desarrollo turístico sostenible: Guía para planificadores locales**. Disponível em: <<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284407262>>. Acesso em: 7 ago. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **From Davos to Bali: A Tourism Contribution to the Challenge of Climate Change**. Disponível em: <https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/imported_images/30733/cc_broch_davbal_memb_bg_0.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Global Code of Ethics for Tourism | UNWTO**. Disponível em: <<https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook**, 2004. Disponível em: <<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284407262>>. Acesso em: 7 ago. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Malé Declaration on Sustainable Tourism Development**. 1. ed. Madrid: UNWTO Declarations, 1997b.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Manila Declaration on World Tourism**. 1. ed. Madrid: UNWTO Declarations, 1980.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Measuring the sustainability of tourism**. Disponível em: <<https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-06/MST-Brochure.pdf>>. Acesso em: 7 ago. 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **The Hague Declaration on Tourism**. 1. ed. Madrid: UNWTO Declarations, 1989.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Worst year in tourism history with 1 billion fewer international arrivals**. 2020. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.7>. Acesso em: 12 fev. 2021.

ZIERER, C. M. Tourism and Recreation in the West. **Geographical Review**, v. 42, n. 3, p. 462, jul. 1952.

ANEXO 1 — UMA ESTRATÉGIA DE AÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO TURISMO: O PAPEL DO GOVERNO (GLOBE '90, VANCOUVER, CANADÁ)

Os governos devem:

1. Realizar pesquisas específicas por área e setor sobre os efeitos gerais do turismo
2. Apoiar o desenvolvimento de modelos econômicos do turismo
3. Auxiliar e apoiar os níveis inferiores da administração no desenvolvimento de suas próprias estratégias de desenvolvimento do turismo em conjunto com estratégias de conservação
4. Desenvolver normas e regulamentos para avaliação de impacto ambiental e cultural, monitoramento e auditoria do desenvolvimento turístico existente e proposto
5. Aplicar sistemas de contabilidade ambiental setoriais e regionais ao turismo
6. Projetar e implementar técnicas e processos de consulta pública, a fim de envolver todas as partes interessadas na tomada de decisões relacionadas ao turismo
7. Desenvolver e implementar novos indicadores econômicos que definam o bem-estar nacional no sentido do desenvolvimento sustentável
8. Projetar e implementar programas educacionais e de conscientização que sensibilizarão as pessoas para as questões do desenvolvimento sustentável do turismo
9. Desenvolver ferramentas e técnicas adequadas para analisar o efeito de projetos de desenvolvimento turístico em locais de patrimônio e monumentos antigos como parte integrante da avaliação de impacto cultural e ambiental
10. Desenvolver padrões de design e construção que garantam que os projetos de desenvolvimento do turismo sejam solidários com a cultura local e os ambientes naturais
11. Garantir que as capacidades de transporte dos destinos turísticos reflitam níveis sustentáveis de desenvolvimento e sejam monitoradas e ajustadas adequadamente
12. Aplicar regulamentos para o comércio ilegal de objetos e artesanato históricos, pesquisa arqueológica não oficial, prevenção da erosão de valores estéticos e profanação de locais
13. Regular e controlar o turismo em áreas ambiental e culturalmente sensíveis
14. Incluir o turismo no planejamento do uso da terra
15. Criar conselhos de turismo que envolvam todas as partes interessadas
16. Garantir que todos os departamentos governamentais envolvidos no turismo sejam informados sobre o conceito de desenvolvimento sustentável
17. Garantir que os interesses do turismo sejam representados nas principais reuniões de planejamento que afetam o meio ambiente e a economia
18. Garantir que os acordos nacionais e locais de desenvolvimento do turismo enfatizem uma política de desenvolvimento sustentável do turismo.

Fonte: Workshop paper for Globe '90 Conference, Vancouver, BC, Canada, October, 1990. Adaptado de Butler (1999).

ANEXO 2 — TURISMO NA AGENDA 21

Capítulo 7. Promoção do desenvolvimento sustentável dos assentamentos humanos.

Área B. Aperfeiçoar o manejo dos assentamentos humanos

7.20 (e) Promover a formulação de programas de turismo ambientalmente saudáveis e culturalmente sensíveis como estratégia para o desenvolvimento sustentável de assentamentos urbanos e rurais e como forma de descentralizar o desenvolvimento urbano e reduzir discrepâncias entre as regiões;

Capítulo 11. Combate ao desflorestamento. Área C. Promoção de métodos eficazes de aproveitamento e avaliação para restaurar plenamente o valor dos bens e serviços proporcionados por florestas, áreas florestais e áreas arborizadas.

11.22 (h) Promover e apoiar o manejo da fauna e da flora silvestres, bem como do turismo ecológico, inclusive da agricultura, e estimular e apoiar a criação e o cultivo de espécies animais e vegetais silvestres, para aumentar a receita e o emprego nas áreas rurais e obter benefícios econômicos e sociais sem efeitos ecológicos daninhos;

Capítulo 13. Gerenciamento de ecossistemas frágeis: desenvolvimento sustentável das montanhas. Área B. Promoção do desenvolvimento integrado das bacias hidrográficas e de meios alternativos de subsistência

13.15 (b) Promover atividades geradoras de rendimentos, como o turismo e a pesca sustentáveis e a mineração ambientalmente saudável, e melhorar os serviços sociais e de infraestrutura, em especial para proteger os meios de subsistência das comunidades locais e dos populações indígenas;

Capítulo 17. Proteção dos oceanos, de todos os tipos de mares – inclusive mares fechados e semifechados -- e das zonas costeiras, e proteção, uso racional e desenvolvimento de seus recursos vivos. Área A. Gerenciamento integrado e desenvolvimento sustentável das zonas costeiras e marinhas, inclusive zonas econômicas exclusivas

17.6 (i) A integração dos programas setoriais relativos ao desenvolvimento sustentável de estabelecimentos humanos, agricultura, turismo, pesca, portos e indústrias que utilizem ou se relacionem à área costeira;

Capítulo 36. Promoção do ensino, da conscientização e do treinamento. Área B. Aumento da consciência pública

36.10 (g) Os países devem promover, quando apropriado, atividades de lazer e turismo ambientalmente saudáveis, baseando-se na Declaração de Haia sobre Turismo (1989) e os programas atuais da Organização Mundial de Turismo e o PNUMA, fazendo uso adequado de museus, lugares históricos, jardins zoológicos, jardins botânicos, parques nacionais e outras áreas protegidas.

Fonte: UNCED (1992).

ANEXO 3 — QUADRO 3. PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA CARTA DO TURISMO SUSTENTÁVEL (CONFERÊNCIA MUNDIAL DE TURISMO SUSTENTÁVEL, LANZAROTE, ESPANHA, 1995)

1. O desenvolvimento do turismo deve basear-se em critérios de sustentabilidade, o que significa que deve ser ecologicamente suportável a longo prazo, além de economicamente viável e eticamente e socialmente equitativo para as comunidades locais. O desenvolvimento sustentável é um processo orientado que visa a gestão global de recursos, a fim de garantir sua viabilidade, permitindo a preservação de nosso capital natural e cultural, incluindo áreas protegidas. Como um poderoso instrumento de desenvolvimento, o turismo pode e deve participar ativamente da estratégia de desenvolvimento sustentável. Um requisito de uma boa gestão do turismo é que seja garantida a sustentabilidade dos recursos de que depende.
2. O turismo deve contribuir para o desenvolvimento sustentável e ser integrado ao ambiente natural, cultural e humano; deve respeitar os equilíbrios frágeis que caracterizam muitos destinos turísticos, em particular pequenas ilhas e áreas ambientalmente sensíveis. O turismo deve garantir uma evolução aceitável no que diz respeito à sua influência nos recursos naturais, na biodiversidade e na capacidade de assimilação de quaisquer impactos e resíduos produzidos.
3. Devem ser considerados os efeitos do turismo no patrimônio cultural e nos elementos, atividades e dinâmicas tradicionais de cada comunidade local. O reconhecimento desses fatores locais e o apoio à identidade, cultura e interesses da comunidade local devem sempre desempenhar um papel central na formulação de estratégias de turismo, particularmente nos países em desenvolvimento.
4. A contribuição ativa do turismo para o desenvolvimento sustentável pressupõe necessariamente a solidariedade, o respeito mútuo e a participação de todos os atores, públicos e privados, implicados no processo, e deve basear-se em mecanismos de cooperação eficientes em todos os níveis: local, nacional, regional e internacional.
5. A conservação, proteção e valorização do patrimônio natural e cultural constituem uma área privilegiada de cooperação. Essa abordagem implica que todos os responsáveis devem assumir um verdadeiro desafio, o da inovação cultural, tecnológica e profissional, e também devem empreender um grande esforço para criar e implementar instrumentos integrados de planejamento e gestão.
6. Os critérios de qualidade, tanto para a preservação do destino turístico quanto para a capacidade de satisfazer os turistas, determinados em conjunto com as comunidades locais e informados pelos princípios do desenvolvimento sustentável, devem representar objetivos prioritários na formulação de estratégias e projetos turísticos.
7. Para participar do desenvolvimento sustentável, o turismo deve se basear na diversidade de oportunidades oferecidas pela economia local. Deve ser totalmente integrado e contribuir positivamente para o desenvolvimento econômico local.
8. Todas as opções para o desenvolvimento do turismo devem servir de maneira eficaz para melhorar a qualidade de vida de todas as pessoas e devem influenciar o enriquecimento sociocultural de cada destino.
9. Os governos e as autoridades competentes, com a participação de ONGs e comunidades locais, devem empreender ações destinadas a integrar o planejamento do turismo como uma contribuição ao desenvolvimento sustentável.
10. Em reconhecimento à coesão econômica e social entre os povos do mundo como um princípio fundamental do desenvolvimento sustentável, é urgente que medidas sejam promovidas para permitir uma distribuição mais equitativa dos benefícios e encargos do turismo. Isso implica uma mudança nos padrões de consumo e a introdução de métodos de precificação que permitem a internalização dos custos ambientais. Governos e organizações multilaterais devem priorizar e fortalecer a ajuda direta e indireta a projetos de turismo que contribuam para melhorar a qualidade do meio ambiente. Nesse contexto, é necessário explorar minuciosamente a aplicação de instrumentos econômicos,

legais e de escala internacionalmente harmonizados para garantir o uso sustentável dos recursos no turismo.

11. Os espaços ambiental e culturalmente vulneráveis, agora e no futuro, deverão receber uma prioridade especial em matéria de cooperação técnica e ajuda financeira para o desenvolvimento sustentável do turismo. Do mesmo modo, deve ser dado um tratamento especial às zonas degradadas por modelos de turismo obsoletos e de alto impacto.

12. A promoção de formas alternativas de turismo compatíveis com os princípios do desenvolvimento sustentável, juntamente com o incentivo à diversificação, representam uma garantia de estabilidade a médio e longo prazo. Nesse sentido, é necessário que muitas pequenas ilhas e áreas sensíveis ao meio ambiente, em particular, busquem e fortaleçam ativamente a cooperação regional.

13. Governos, indústria, autoridades e ONGs relacionadas ao turismo devem promover e participar da criação de redes abertas para pesquisa, disseminação de informações e transferência de conhecimento apropriado sobre turismo e tecnologias de turismo ambientalmente sustentáveis.

14. O estabelecimento de uma política de turismo sustentável exige necessariamente o apoio e a promoção de sistemas de gestão do turismo ambientalmente compatíveis, estudos de viabilidade para a transformação do setor, bem como a implementação de projetos de demonstração e o desenvolvimento de programas de cooperação internacional.

15. A indústria de viagens, juntamente com órgãos e ONGs cujas atividades estão relacionadas ao turismo, deve elaborar quadros específicos para ações positivas e preventivas para garantir o desenvolvimento sustentável do turismo e estabelecer programas para apoiar a implementação de tais práticas. Eles devem monitorar as realizações, informar os resultados e trocar experiências.

16. Deve-se prestar atenção especial ao papel e às repercussões ambientais dos transportes no turismo e ao desenvolvimento de instrumentos econômicos projetados para reduzir o uso de energia não renovável e incentivar a reciclagem e a minimização de resíduos nos resorts.

17. A adoção e implementação de códigos de conduta conducentes à sustentabilidade pelos principais atores envolvidos no turismo, particularmente na indústria, são fundamentais para o turismo ser sustentável. Tais códigos podem ser instrumentos efetivos para o desenvolvimento de atividades turísticas responsáveis.

18. Todas as medidas necessárias devem ser implementadas para informar e promover a conscientização de todas as partes envolvidas na indústria do turismo, em nível local, nacional, regional e internacional, com relação ao conteúdo e aos objetivos da Conferência de Lanzarote.

Fonte: World Tourism Organization (1995).

ANEXO 4 — PRECEITOS DA DECLARAÇÃO DE BALI SOBRE TURISMO

1. O desenvolvimento do turismo deve ter como objetivo o bem-estar das comunidades locais, a promoção do entendimento mútuo para alcançar a paz, a conservação da natureza e do meio ambiente e a preservação das tradições, além de diversos valores sociais, culturais e religiosos;
2. O desenvolvimento do turismo nas áreas de destino turístico deve ser capaz de manter um equilíbrio entre os interesses das comunidades locais e os dos turistas; o desenvolvimento do turismo é promover uma atitude tolerante entre turistas e comunidades locais, com base no princípio da igualdade, de modo a melhorar a compreensão e o respeito mútuos pelas diferenças, e prevalecer uma atmosfera segura, pacífica e calma. Nesse contexto, todas as formas de turismo sexual organizado, especialmente a exploração sexual de crianças, devem ser proibidas e combatidas;
3. O desenvolvimento do turismo deve ser realizado com base em um planejamento cuidadoso, com amplo envolvimento e participação ativa das comunidades locais, incluindo mulheres e geração jovem, e do setor privado para equilibrar valores econômicos, sociais, culturais e religiosos e conservação ambiental, de modo que o desenvolvimento sustentável é alcançado;
4. O desenvolvimento do turismo deve ser implementado de uma maneira que não apenas aumente as receitas nos níveis estadual e local, mas também melhore a qualidade de vida no nível da comunidade, expandindo oportunidades de negócios e aumentando o emprego e capitalizando ao máximo o progresso científico e tecnológico, enquanto evita qualquer impacto negativo que possa surgir;
5. O desenvolvimento do turismo deve envolver governos, tanto no nível central quanto local, no setor privado, na comunidade e na mídia, de maneira harmoniosa e equilibrada;
6. O desenvolvimento do turismo exige que os parlamentos, como instituições representativas do povo, desempenhem um papel significativo na formulação de políticas de turismo e na supervisão de sua implementação, não apenas nos níveis local e nacional, mas também internacional;
7. A implementação da política de turismo deve ser realizada de maneira a encontrar um bom equilíbrio entre uma ampla descentralização e coordenação em nível nacional;
8. O desenvolvimento do turismo deve ser capaz de construir vínculos econômicos que diminuam a lacuna entre países desenvolvidos e em desenvolvimento, aprimorando a cooperação no desenvolvimento de infraestrutura, recursos humanos, promoção e marketing;
9. O desenvolvimento do turismo exige que os parlamentos, governos e autoridades locais promovam todas as iniciativas que possam ajudar a tornar a sociedade mais atenta ao turismo, um fenômeno que tem sido e será nos próximos anos um fator fundamental de crescimento econômico, desenvolvimento regional e criação de emprego, bem como de paz e prosperidade;
10. A adoção de tais políticas requer uma estreita cooperação e parceria contínuas entre as várias administrações públicas e entre estas e o setor privado.

Fonte: World Tourism Organization (1996).

ANEXO 5 — PRINCÍPIOS DA AGENDA 21 PARA A INDÚSTRIA DE VIAGENS E TURISMO

1. Viagens e turismo devem ajudar as pessoas a levar vidas saudáveis e produtivas em harmonia com a natureza;
2. Viagens e turismo devem contribuir para a conservação, proteção e restauração do ecossistema terrestre;
3. Viagens e turismo devem se basear em padrões sustentáveis de produção e consumo;
4. Viagens e turismo, paz, desenvolvimento e proteção ambiental são independentes;
5. O protecionismo no comércio de serviços de viagens e turismo deve ser cessado ou revertido;
6. A proteção ambiental deve constituir parte integrante do processo de desenvolvimento do turismo;
7. As questões de desenvolvimento do turismo devem ser tratadas com a participação dos cidadãos interessados, com as decisões de planejamento adotadas no nível local;
8. As nações devem alertar-se mutuamente sobre desastres naturais que possam afetar turistas ou áreas turísticas;
9. Viagens e turismo devem usar sua capacidade plena de criar emprego para mulheres e povos indígenas;
10. O desenvolvimento do turismo deve reconhecer e apoiar a identidade, cultura e interesses dos povos indígenas;
11. As leis internacionais de proteção do meio ambiente devem ser respeitadas pela indústria de viagens e turismo.

Fonte: World Travel and Tourism Council, World Tourism Organization and Earth Council (1996) apud Edgell (2020).

ANEXO 6 — PRINCÍPIOS GERAIS DA DECLARAÇÃO DE BERLIM SOBRE BIODIVERSIDADE E TURISMO SUSTENTÁVEL

1. As atividades turísticas devem ser ambiental, economicamente, social e culturalmente sustentáveis. O desenvolvimento e gestão das atividades turísticas devem ser orientados pelos objetivos, princípios e compromissos estabelecidos na Convenção sobre Diversidade Biológica.

2. As atividades turísticas que contribuam direta ou indiretamente para a conservação da natureza e da diversidade biológica e que beneficiam as comunidades locais devem ser promovidas por todas as partes interessadas.

3. Para conservar a natureza e a diversidade biológica como um recurso importante das atividades turísticas, todas as medidas necessárias devem ser tomadas para garantir que a integridade dos ecossistemas e habitats seja sempre respeitada. Os encargos adicionais do desenvolvimento do turismo devem ser evitados em áreas onde a natureza já está sob pressão das atividades turísticas. Deve-se dar preferência à modernização e renovação das instalações turísticas existentes.

4. Devem ser tomadas medidas inspiradas no princípio da ação preventiva para prevenir e minimizar os danos causados pelo turismo à diversidade biológica. Tais medidas devem incluir o monitoramento das atividades existentes e a avaliação dos impactos ambientais das novas atividades propostas, incluindo o monitoramento dos efeitos negativos da observação da vida selvagem.

5. As atividades turísticas que usam tecnologias ambientalmente saudáveis para economizar água e energia, evitar poluição, tratar águas residuais, evitar produção de resíduos sólidos e incentivar a reciclagem devem ser promovidas ao máximo. Da mesma forma, as atividades turísticas que incentivam o uso de transporte público e não motorizado devem ser apoiadas sempre que possível.

6. Todas as partes interessadas, incluindo governos, organizações internacionais, setor privado e grupos ambientais, devem reconhecer suas responsabilidades comuns para alcançar formas sustentáveis de turismo.

Políticas e, quando apropriado, legislação, instrumentos econômicos ambientais e incentivos devem ser desenvolvidos para garantir que as atividades turísticas atendam às necessidades da natureza e conservação da diversidade biológica, incluindo a mobilização de financiamento do turismo

O setor privado deve ser incentivado a desenvolver e aplicar diretrizes e códigos de conduta para o turismo sustentável.





Todas as partes interessadas devem cooperar local, nacional e internacionalmente para alcançar um entendimento comum sobre os requisitos do turismo sustentável. Atenção especial deve ser dada às áreas transfronteiriças e áreas de importância internacional.






7. Conceitos e critérios de turismo sustentável devem ser desenvolvidos e incorporados em programas de educação e treinamento para profissionais do turismo. O público em geral deve ser informado e educado sobre os benefícios da proteção da natureza e da conservação da biodiversidade por meio de formas sustentáveis de turismo. Os resultados de pesquisas e conceitos de turismo sustentável devem ser cada vez mais disseminados e implementados.





Fonte: International Conference of Environment Ministers on Biodiversity and Tourism, 6-8 March, Berlin (1997).




ANEXO 7 — CRITÉRIOS E INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE PARA DESTINOS TURÍSTICOS CONFORME O CONSELHO GLOBAL DE TURISMO SUSTENTÁVEL (GSTC)

Seção A. Gestão Sustentável		
Critérios	Indicadores	ODS
Estrutura e framework da gestão		
<p>A1. Responsabilidade na gestão do destino</p> <p>O destino possui uma organização, departamento, grupo ou comitê eficaz responsável por uma abordagem coordenada ao turismo sustentável, com a participação do setor privado, do setor público e da sociedade civil. Esse grupo tem responsabilidades definidas, supervisão e capacidade de implementação para a gestão de questões socioeconômicas, culturais e ambientais. O grupo é adequadamente financiado, trabalha com uma variedade de entidades na entrega da gestão do destino, tem acesso a uma equipe suficiente (incluindo profissionais com experiência em sustentabilidade) e segue princípios de sustentabilidade e transparência em suas operações e transações.</p>	<p>a. Evidência documental da composição e das responsabilidades relevantes do grupo.</p> <p>b. Um plano financeiro e orçamento mostrando fontes de financiamento atuais e futuras.</p> <p>c. Evidências de vínculos e engajamento com outras entidades.</p> <p>d. Registros de pessoal permanente e contratado, indicando a experiência relevante.</p> <p>e. Diretrizes e processos de gestão que demonstrem consciência e adesão aos princípios de sustentabilidade e transparência nas operações e na contratação de contratos.</p>	<p>16 PAZ, JUSTIÇA E INSTITUIÇÕES EFICAZES</p> <p>17 PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO</p>
<p>A2. Estratégia de gestão do destino e plano de ação</p> <p>O destino estabeleceu e está implementando uma estratégia de gestão do destino e um plano de ação plurianual que estão disponíveis publicamente, são adequados à sua escala, foram desenvolvidos com a participação das partes interessadas e são baseados em princípios de sustentabilidade. A estratégia inclui a identificação e avaliação dos ativos turísticos e considera questões e riscos socioeconômicos, culturais e ambientais. A estratégia se relaciona e influencia políticas e ações mais amplas de desenvolvimento sustentável no destino.</p>	<p>a. Um documento publicado que estabelece a atual estratégia e ação do destino.</p> <p>b. A estratégia/plano claramente visível e disponível online.</p> <p>c. Evidências de consulta a partes interessadas, reuniões, etc., na elaboração do plano.</p> <p>d. Referência a princípios de sustentabilidade e uma avaliação de ativos, questões e riscos, contidos na estratégia e no plano de ação.</p> <p>e. Referências específicas na estratégia/plano de ação a políticas de desenvolvimento sustentável mais amplas (incluindo a busca pelos ODS) e vice-versa.</p>	<p>17 PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO</p>

<p>A3. Monitoramento e relatórios</p> <p>O destino está implementando um sistema para monitorar e responder a questões e impactos socioeconômicos, culturais e ambientais decorrentes do turismo. As ações e resultados são regularmente monitorados, avaliados e divulgados publicamente. O sistema de monitoramento é revisado periodicamente.</p>	<p>a. Indicadores e metas socioeconômicos, culturais e ambientais específicos e quantificáveis identificados.</p> <p>b. Medição em relação a esses indicadores, com resultados registrados e divulgados pelo menos anualmente.</p> <p>c. Evidência documental do monitoramento e relatório de ações e resultados.</p> <p>d. Revisões anteriores do sistema de monitoramento e cronograma para futuras revisões.</p>	
<p>Engajamento dos stakeholders interessados</p>		
<p>A4. Engajamento de empresas e padrões de sustentabilidade</p> <p>O destino informa regularmente as empresas relacionadas ao turismo sobre questões de sustentabilidade e as incentiva e apoia na implementação de operações mais sustentáveis. O destino promove a adoção de padrões de sustentabilidade, incentivando a aplicação dos padrões reconhecidos pelo GSTC-I (critérios de sustentabilidade para empresas de turismo do GSTC) e dos programas de certificação acreditados pelo GSTC-I para empresas de turismo, quando disponíveis. O destino divulga a lista de empresas certificadas em sustentabilidade.</p>	<p>a. Evidência de comunicação regular sobre questões de sustentabilidade para empresas relacionadas ao turismo (mídia, reuniões, contato direto, etc.).</p> <p>b. Suporte e orientação em sustentabilidade para empresas relacionadas ao turismo – disponíveis e compartilhados.</p> <p>c. Número e percentual de empresas certificadas segundo padrões de sustentabilidade no turismo (e se são reconhecidas/acreditadas pelo GSTC), com metas para uma divulgação mais ampla.</p> <p>d. Evidência da promoção de programas de certificação.</p> <p>e. Lista de empresas certificadas relacionadas ao turismo, mantida atualizada.</p>	 
<p>A5. Engajamento e feedback dos moradores</p> <p>O destino permite e promove a participação pública no planejamento e gestão sustentável do destino. As aspirações, preocupações e satisfação das comunidades locais em relação à sustentabilidade do turismo e à gestão do destino são regularmente monitoradas e relatadas publicamente, e ações são tomadas em resposta a essas questões. O destino possui um sistema para aumentar a compreensão local sobre oportunidades e desafios do turismo sustentável e para capacitar as comunidades a responder a eles.</p>	<p>a. Evidência da promoção e facilitação da participação pública no planejamento/gestão do destino.</p> <p>b. Informações sobre o tipo e nível dessa participação.</p> <p>c. Pesquisas com moradores e outros mecanismos sistemáticos de feedback, abordando questões do turismo.</p> <p>d. Evidência de ações tomadas em resposta ao feedback dos moradores.</p> <p>e. Programa de informação, educação e treinamento sobre turismo oferecido aos moradores.</p>	






		
<p>A6. Engajamento e feedback dos visitantes</p> <p>O destino possui um sistema para monitorar e relatar publicamente a satisfação dos visitantes em relação à qualidade e sustentabilidade da experiência no destino e, se necessário, tomar ações em resposta. Os visitantes são informados sobre questões de sustentabilidade no destino e sobre o papel que podem desempenhar para abordá-las.</p>	<p>a. Pesquisas com visitantes (e outros mecanismos de feedback) – realizadas e relatadas.</p> <p>b. As pesquisas e feedback incluem a reação dos visitantes a questões de sustentabilidade.</p> <p>c. Evidência de ações tomadas em resposta às descobertas das pesquisas/feedback dos visitantes.</p> <p>d. Exemplos de informações para visitantes que abordam questões de sustentabilidade e como respondê-las.</p>	 
<p>A7. Promoção e Informação</p> <p>Os materiais de promoção e informação para visitantes sobre o destino são precisos em relação aos seus produtos, serviços e reivindicações de sustentabilidade. As mensagens de marketing e outras comunicações refletem os valores do destino e sua abordagem à sustentabilidade, tratando as comunidades locais e os ativos naturais e culturais com respeito.</p>	<p>a. Informações e materiais promocionais atuais com conteúdo apropriado.</p> <p>b. Existe um processo para verificar a precisão e a adequação da promoção e da informação do destino.</p> <p>c. Evidência de consulta com comunidades locais e entidades ambientais e culturais sobre o conteúdo e a entrega das comunicações.</p>	 
<p>Gestão das pressões e mudanças</p>		






<p>A8. Gestão dos volumes e atividades dos visitantes</p> <p>O destino possui um sistema de gestão de visitantes que é regularmente revisado. Ações são tomadas para monitorar e gerenciar o volume e as atividades dos visitantes, e para reduzi-los ou aumentá-los conforme necessário em determinados momentos e locais, buscando equilibrar as necessidades da economia local, da comunidade, do patrimônio cultural e do meio ambiente.</p>	<p>a. A estratégia de gestão do destino e o plano de ação abordam a sazonalidade e a distribuição das visitas.</p> <p>b. A variação no volume de visitantes ao longo do ano é monitorada, incluindo nos locais mais visitados.</p> <p>c. Os impactos dos volumes e atividades dos visitantes são identificados por meio de observação e feedback da comunidade e das partes interessadas.</p> <p>d. Ações tomadas para gerenciar o fluxo de visitantes e seus impactos.</p> <p>e. A estratégia de marketing e a seleção de mercados-alvo levam em consideração os padrões de visita, o impacto das atividades e as necessidades do destino.</p>	 
<p>A9. Regulamentações de planejamento e controle de desenvolvimento</p> <p>O destino possui diretrizes, regulamentações e/ou políticas de planejamento que controlam a localização e a natureza do desenvolvimento, exigem avaliação de impactos ambientais, econômicos e socioculturais, e integram o uso sustentável do solo, design, construção e demolição. As regulamentações também se aplicam às operações, incluindo aluguel de propriedades e concessões para fins turísticos. As diretrizes, regulamentações e políticas foram criadas com a participação pública e são amplamente comunicadas e aplicadas.</p>	<p>a. Políticas/regulamentações/diretrizes específicas que controlam o desenvolvimento – documentadas e identificadas por título e data.</p> <p>b. Os requisitos de avaliação de impactos estão estabelecidos, abrangendo impactos ambientais, econômicos e socioculturais, em escala suficiente para abordar questões de longo prazo para o destino.</p> <p>c. Regulamentações específicas sobre aluguel de propriedades e operação para turismo, com evidências de sua aplicação e fiscalização.</p> <p>d. Evidência de participação pública no desenvolvimento de políticas/regulamentações/diretrizes.</p> <p>e. Evidência de consulta e consentimento de povos indígenas ou grupos étnicos minoritários quando o desenvolvimento turístico foi proposto ou ocorreu em seus territórios.</p> <p>f. Evidência da comunicação e aplicação das políticas/regulamentações/orientações nas etapas de planejamento, desenvolvimento e implementação.</p>	 






<p>A10. Adaptação às mudanças climáticas</p> <p>O destino identifica riscos e oportunidades associados às mudanças climáticas. Estratégias de adaptação às mudanças climáticas são implementadas para a localização, design, desenvolvimento e gestão de instalações turísticas. Informações sobre as mudanças climáticas previstas, os riscos associados e as condições futuras são fornecidas para residentes, empresas e visitantes.</p>	<p>a. A estratégia de gestão do destino e o plano de ação identificam e abordam questões climáticas.</p> <p>b. Regulamentações, diretrizes e zoneamento para o desenvolvimento e atividades turísticas acomodam as consequências das mudanças climáticas.</p> <p>c. Uma avaliação de risco climático, abrangendo riscos atuais e futuros – realizada e tornada publicamente disponível.</p> <p>d. Evidência da consideração do impacto sobre, e contribuição dos, ecossistemas locais para a adaptação às mudanças climáticas.</p> <p>e. Informações sobre mudanças climáticas que foram disponibilizadas publicamente.</p>	 <p>13 AÇÃO CONTRA A MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA</p>
<p>A11. Gestão de riscos e de crises</p> <p>O destino possui um plano de redução de riscos, gestão de crises e resposta a emergências que é apropriado para o local. Os principais elementos são comunicados a residentes, visitantes e empresas. Procedimentos e recursos são estabelecidos para a implementação do plano, que é atualizado regularmente.</p>	<p>a. Um plano documentado de redução de riscos, gestão de crises e resposta a emergências para o turismo no destino.</p> <p>b. O plano reconhece uma ampla gama de riscos, incluindo desastres naturais, terrorismo, saúde, esgotamento de recursos e outros apropriados à localidade.</p> <p>c. Procedimentos de comunicação identificados para uso durante e após uma emergência.</p> <p>d. Programa para a entrega local de informações e treinamento em gestão de riscos e crises.</p>	 <p>11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS</p>  <p>16 PAZ, JUSTIÇA E INSTITUIÇÕES EFICAZES</p>






Seção B. Sustentabilidade socioeconômica





Critérios	Indicadores	ODS
-----------	-------------	-----





Geração de benefícios para a economia local		
<p>B1. Medindo a contribuição econômica do turismo</p> <p>A contribuição econômica direta e indireta do turismo para a economia do destino é monitorada e relatada publicamente. As medidas apropriadas podem incluir níveis de volume de visitantes, gastos dos visitantes, emprego e investimentos, além de evidências sobre a distribuição dos benefícios econômicos.</p>	<p>a. Programa de coleta de dados econômicos. b. Relatórios anuais sobre a contribuição econômica direta e indireta do turismo no destino. c. Dados abrangendo uma variedade de medidas de impacto econômico (por exemplo, volume, gastos, emprego, investimento e distribuição do benefício econômico no destino).</p>	  
<p>B2. Trabalho decente e oportunidades de carreira</p> <p>O destino incentiva e apoia oportunidades de carreira e treinamento no turismo. As empresas turísticas do destino se comprometem a proporcionar igualdade de oportunidades para emprego local, treinamento e avanço, um ambiente de trabalho seguro e protegido, e um salário digno para todos.</p>	<p>a. Oferta de programas/cursos de treinamento em habilidades relevantes, disponíveis localmente. b. Declarações de compromisso das empresas turísticas com a provisão de trabalho decente/oportunidades de carreira. c. Oportunidades de treinamento e emprego promovidas para e aproveitadas por pessoas locais, incluindo mulheres, jovens, minorias e pessoas com deficiência. d. Canais para verificar as condições de trabalho e receber/gerenciar queixas (por exemplo, envolvimento de sindicatos).</p>	 



		<p>4 EDUCAÇÃO DE QUALIDADE</p>  <p>5 IGUALDADE DE GÊNERO</p> 
<p>B3. Apoio a empreendedores locais e comércio justo</p> <p>O destino incentiva a retenção dos gastos turísticos na economia local, apoiando empresas locais, cadeias de suprimentos e investimentos sustentáveis. Ele promove o desenvolvimento e a compra de produtos locais sustentáveis com base em princípios de comércio justo, que reflitam a natureza e a cultura da região. Isso pode incluir alimentos e bebidas, artesanato, artes cênicas, produtos agrícolas, entre outros.</p>	<p>a. Assessoria, financiamento ou outro suporte disponível no destino para PMEs relacionadas ao turismo.</p> <p>b. Assistência para o acesso ao mercado para PMEs locais relacionadas ao turismo.</p> <p>c. Ações para incentivar e ajudar empresas turísticas locais a adquirir bens e serviços localmente.</p> <p>d. Iniciativas para ajudar agricultores, artesãos e produtores de alimentos locais a se engajar na cadeia de valor do turismo.</p> <p>e. Produtos e artesanatos locais identificados, promovidos e disponíveis para venda aos visitantes no destino.</p>	<p>8 TRABALHO DECENTE E CRESCIMENTO ECONÔMICO</p>  <p>12 CONSUMO E PRODUÇÃO RESPONSÁVEIS</p>  <p>2 FOME ZERO E AGRICULTURA SUSTENTÁVEL</p> 
<p>Bem-estar e impactos sociais</p>		



<p>B4. Apoio à comunidade</p> <p>O destino possui um sistema para permitir e incentivar empresas, visitantes e o público a contribuir de maneira responsável para iniciativas comunitárias e de sustentabilidade.</p>	<p>a. Apoio a iniciativas comunitárias e de sustentabilidade por empresas turísticas locais é incentivado e facilitado.</p> <p>b. Existem e são promovidos programas para que os visitantes apoiem iniciativas comunitárias e de sustentabilidade locais.</p> <p>c. O voluntariado e o engajamento com a comunidade não envolvem invasão ou exploração.</p>	 
<p>B5. Prevenção de exploração e discriminação</p> <p>O destino mantém padrões internacionais de direitos humanos. Ele tem leis, práticas e um código de conduta estabelecido para prevenir e relatar tráfico de pessoas, escravidão moderna e exploração comercial, sexual ou qualquer outra forma de exploração, discriminação e assédio de ou contra qualquer pessoa, particularmente crianças, adolescentes, mulheres, LGBT e outras minorias. As leis e práticas estabelecidas são comunicadas e aplicadas publicamente.</p>	<p>a. Referência (título, data) a leis específicas que dizem respeito ao destino em relação a direitos humanos, exploração, discriminação e assédio.</p> <p>b. Evidência de comunicação e aplicação das leis acima e boas práticas relacionadas (incluindo para empresas de turismo e visitantes).</p> <p>c. Análise de risco e impacto em relação aos direitos humanos, incluindo tráfico de pessoas, escravidão moderna e trabalho infantil – conduzida regularmente.</p> <p>d. O destino e os principais participantes do turismo são signatários do Código de Conduta para a Proteção de Crianças contra Exploração Sexual em Viagens e Turismo.</p>	 
<p>B6. Direitos de propriedade e usuário</p> <p>As leis e regulamentações sobre direitos de propriedade e aquisições são documentadas e aplicadas. Elas respeitam os direitos comunitários e indígenas, garantem consulta pública e não autorizam reassentamento sem consentimento livre, prévio e informado, além de compensação justa e equitativa. As leis e regulamentações também protegem os direitos de uso e acesso a recursos essenciais.</p>	<p>a. Referência (título, data) a leis específicas que se aplicam no destino sobre direitos de propriedade e aquisições, bem como direitos de uso e acesso a recursos.</p> <p>b. Referência nas leis acima aos direitos comunitários e indígenas, consulta pública e reassentamento.</p> <p>c. Evidência da aplicação das leis mencionadas no contexto do desenvolvimento e atividade turística.</p> <p>d. Evidência de consulta à comunidade, consentimento e compensação.</p>	



		
<p>B7. Segurança e proteção</p> <p>O destino possui um sistema para monitorar, prevenir, relatar publicamente e responder a crimes, riscos à segurança e à saúde, atendendo às necessidades tanto de visitantes quanto de residentes.</p>	<p>a. Os serviços de segurança e saúde estão bem estabelecidos e ativos no destino.</p> <p>b. As necessidades dos visitantes são identificadas e atendidas na prestação de serviços de segurança e saúde.</p> <p>c. As instalações turísticas são inspecionadas quanto à conformidade com os padrões de segurança e higiene.</p>	 
<p>B8. Acesso para todos</p> <p>Sempre que possível, os locais, instalações e serviços, incluindo aqueles de importância natural e cultural, são acessíveis a todos, incluindo pessoas com deficiência e outras que têm requisitos específicos de acesso ou outras necessidades especiais. Quando os locais e instalações não são imediatamente acessíveis, o acesso é proporcionado por meio do design e da implementação de soluções que levam em consideração tanto a integridade do local quanto acomodações razoáveis para pessoas com necessidades de acesso que possam ser alcançadas. Informações sobre a acessibilidade de locais, instalações e serviços são disponibilizadas.</p>	<p>a. A existência de regulamentações e padrões sobre a acessibilidade de locais, instalações e serviços para visitantes.</p> <p>b. Aplicação consistente de padrões de acessibilidade em instalações públicas.</p> <p>c. Dados sobre a extensão/proporção de locais e instalações para visitantes que são acessíveis.</p> <p>d. Evidência de programas para melhorar o acesso para pessoas com diferentes necessidades de acesso.</p> <p>e. Informações sobre acessibilidade incluídas nas comunicações sobre o destino como um todo.</p> <p>f. Detalhes sobre acessibilidade incluídos nas informações para visitantes sobre locais importantes.</p>	 




Seção C. Sustentabilidade cultural		
Critérios	Indicadores	ODS
Proteção do patrimônio cultural		
<p>C1. Proteção dos ativos culturais</p> <p>O destino possui uma política e um sistema para avaliar, reabilitar e conservar os ativos culturais, incluindo o patrimônio construído e paisagens culturais.</p>	<p>a. Listas de ativos culturais, incluindo avaliação e indicação de vulnerabilidade.</p> <p>b. Programa de reabilitação e conservação dos ativos.</p> <p>c. Mecanismos para utilizar a renda do turismo para apoiar a conservação dos ativos culturais.</p>	
<p>C2. Artefatos culturais</p> <p>O destino possui leis que regulamentam a venda, o comércio, a exposição ou a doação adequada de artefatos históricos e arqueológicos. As leis são aplicadas e comunicadas publicamente, inclusive para empresas turísticas e visitantes.</p>	<p>a. Referência a leis relevantes relacionadas a artefatos históricos aplicáveis ao destino (título, data).</p> <p>b. Evidência de comunicação das leis relevantes para empresas turísticas e visitantes.</p> <p>c. Evidência da aplicação das leis relevantes.</p>	
<p>C3. Patrimônio imaterial</p> <p>O destino apoia a celebração e a proteção do patrimônio cultural imaterial, incluindo tradições locais, artes, música, língua, gastronomia e outros aspectos da identidade e singularidade locais. A apresentação, replicação e interpretação da cultura e tradições vivas é sensível e respeitosa, busca envolver e beneficiar as comunidades locais, proporcionando aos visitantes uma experiência autêntica e genuína.</p>	<p>a. Identificação e listagem do patrimônio cultural imaterial.</p> <p>b. Exemplos de celebração e experiências dos visitantes em relação ao patrimônio cultural imaterial (eventos, produtos distintivos etc.).</p> <p>c. Evidência do envolvimento de comunidades locais e indígenas no desenvolvimento e na entrega de experiências para visitantes baseadas no patrimônio cultural imaterial.</p> <p>d. Feedback de visitantes e comunidades locais sobre a entrega das experiências de patrimônio imaterial.</p>	 





<p>C4. Acesso tradicional</p> <p>O destino monitora, protege e, quando necessário, reabilita ou restaura o acesso da comunidade local a locais naturais e culturais.</p>	<p>a. Monitoramento da acessibilidade a locais naturais e culturais para a comunidade local.</p> <p>b. Evidência de engajamento com a comunidade local em relação ao acesso tradicional.</p> <p>c. Ação específica para proteger e/ou reabilitar o acesso da comunidade local.</p>	
<p>C5. Propriedade intelectual</p> <p>O destino possui um sistema para contribuir com a proteção e preservação dos direitos de propriedade intelectual de comunidades e indivíduos.</p>	<p>a. Referência a leis sobre propriedade intelectual aplicáveis ao destino (título, data).</p> <p>b. Comunicação dos direitos de propriedade intelectual para os envolvidos no turismo.</p> <p>c. Evidência de que os direitos de propriedade intelectual são protegidos no desenvolvimento de experiências culturais para visitantes.</p>	
<p>Visitação de lugares culturais</p>		
<p>C6. Gestão de visitantes em lugares culturais</p> <p>O destino possui um sistema para a gestão de visitantes dentro e ao redor de locais culturais, que leva em consideração suas características, capacidade e sensibilidade, buscando otimizar o fluxo de visitantes e minimizar impactos adversos. Diretrizes para o comportamento dos visitantes em locais sensíveis e eventos culturais são disponibilizadas para visitantes, operadores turísticos e guias antes e durante a visita</p>	<p>a. Monitoramento do fluxo de visitantes e impacto em locais culturais, com resultados compartilhados em todo o destino.</p> <p>b. Evidência de ações para gerenciar os impactos relacionados ao turismo em ou ao redor de locais culturais.</p> <p>c. Existência e distribuição de diretrizes publicadas sobre o comportamento dos visitantes em locais sensíveis e eventos culturais, com monitoramento periódico de conformidade.</p> <p>d. Um código de práticas para operadores turísticos e guias, e/ou outro engajamento com eles sobre a gestão de visitantes em locais culturais.</p> <p>e. Oferta de treinamento para guias.</p>	 






<p>C7. Interpretação do local</p> <p>Materiais interpretativos precisos são fornecidos para informar os visitantes sobre a importância dos aspectos culturais e naturais dos locais que visitam. As informações são culturalmente apropriadas, desenvolvidas com a colaboração da comunidade anfitriã e claramente comunicadas em idiomas pertinentes a visitantes e residentes.</p>	<p>a. Disponibilização de material interpretativo informativo no local e em formatos acessíveis antes da chegada.</p> <p>b. Evidência de que o material interpretativo foi bem pesquisado e é preciso.</p> <p>c. Material de interpretação que identifica a importância e a sensibilidade/fragilidade dos locais.</p> <p>d. Evidência de colaboração da comunidade anfitriã na preparação do material interpretativo relevante.</p> <p>e. Material interpretativo disponível em idiomas relevantes.</p>	 
---	---	---





Seção D. Sustentabilidade ambiental		
Critérios	Indicadores	ODS
Conservação do patrimônio natural		
<p>D1. Proteção de ambientes sensíveis</p> <p>O destino possui um sistema para monitorar, medir e responder aos impactos do turismo no meio ambiente natural, conservando ecossistemas, habitats e espécies, e prevenindo a introdução e a propagação de espécies invasoras.</p>	<p>a. Lista de sites e ativos de patrimônio natural, indicando tipo, status de conservação e vulnerabilidade.</p> <p>b. Programas para conservar a biodiversidade e o patrimônio natural.</p> <p>c. Programas para erradicar e controlar espécies invasoras.</p> <p>d. Ações para identificar, monitorar e mitigar os impactos do turismo na biodiversidade e no patrimônio natural.</p> <p>e. Mecanismos para utilizar a renda do turismo para apoiar a conservação de ativos naturais.</p> <p>f. Comunicações com visitantes e empresas sobre a redução da propagação de espécies exóticas.</p>	 

<p>D2. Gestão de visitantes em locais naturais</p> <p>O destino possui um sistema para a gestão de visitantes dentro e ao redor de locais naturais, que leva em consideração suas características, capacidade e sensibilidade, buscando otimizar o fluxo de visitantes e minimizar impactos adversos. Diretrizes para o comportamento dos visitantes em locais sensíveis são disponibilizadas para visitantes, operadores turísticos e guias antes e durante a visita.</p>	<p>a. Monitoramento do fluxo de visitantes e impacto em locais naturais, com resultados compartilhados em todo o destino.</p> <p>b. Evidência de ações para gerenciar e mitigar os impactos relacionados ao turismo em ou ao redor de locais naturais.</p> <p>c. Existência e distribuição de diretrizes publicadas sobre o comportamento dos visitantes em locais sensíveis, com monitoramento periódico de conformidade.</p> <p>d. Um código de práticas para operadores turísticos e guias, e/ou outro engajamento com eles sobre a gestão de visitantes em locais naturais.</p> <p>e. Cooperação com órgãos locais de conservação para identificar riscos ambientais associados ao turismo e medidas para reduzi-los.</p> <p>f. Oferta de treinamento para guias.</p>	 <p>14 VIDA NA ÁGUA</p> <p>15 VIDA TERRESTRE</p>
<p>D3. Interação com a vida selvagem</p> <p>O destino possui um sistema para garantir a conformidade com leis e normas locais, nacionais e internacionais para interações com a vida selvagem. As interações com a vida selvagem em liberdade, considerando os impactos cumulativos, são não invasivas e geridas de forma responsável para evitar impactos adversos.</p>	<p>a. Referência (título, data) a leis internacionais, nacionais e locais que se aplicam ao destino em relação à interação com a vida selvagem.</p> <p>b. Endosse de padrões internacionais para observação da vida selvagem, tanto para espécies marinhas quanto terrestres.</p> <p>c. Distribuição de um código de práticas para interação com a vida selvagem, incluindo observação, que reflita padrões internacionais.</p> <p>d. Sistema para verificar a conformidade com as regulamentações e o código de práticas entre as operações turísticas.</p> <p>e. Ações para monitorar o bem-estar da vida selvagem e minimizar distúrbios, em locais onde as interações ocorrem.</p> <p>f. Oferta de informações aos visitantes sobre interações prejudiciais com a vida selvagem, como tocar e alimentar os animais.</p>	 <p>14 VIDA NA ÁGUA</p> <p>15 VIDA TERRESTRE</p>

<p>D4. Exploração de espécies e bem-estar animal</p> <p>O destino possui um sistema para garantir a conformidade com leis e normas locais, nacionais e internacionais que buscam assegurar o bem-estar animal e a conservação de espécies (animais, plantas e todos os organismos vivos). Isso inclui a coleta ou captura, comércio, exibição e venda de espécies da vida selvagem e seus produtos. Nenhuma espécie de animal selvagem é adquirida, criada ou mantida em cativeiro, exceto por pessoas autorizadas e devidamente equipadas e para atividades regulamentadas. O alojamento, o cuidado e o manejo de todos os animais selvagens e domésticos atendem aos mais altos padrões de bem-estar animal.</p>	<p>a. Referência (título, data) a leis, normas e diretrizes internacionais, nacionais e locais específicas que se aplicam ao destino em relação ao bem-estar animal e à conservação de espécies.</p> <p>b. Notificação das leis, normas e diretrizes para empresas de turismo e guias.</p> <p>c. Um sistema de inspeção das condições de vida da vida selvagem em cativeiro e de animais domésticos, incluindo seu alojamento e manejo.</p> <p>d. Licenciamento e verificação das qualificações do pessoal responsável pela vida selvagem em cativeiro.</p> <p>e. Ação para promover a Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies Ameaçadas de Fauna e Flora (CITES) no setor de turismo e garantir a conformidade com a mesma.</p> <p>f. Oferta de informações aos visitantes sobre como evitar o comércio de espécies ameaçadas, por exemplo, na compra de souvenirs derivados de espécies de vida selvagem ameaçadas notificadas pela IUCN ou CITES.</p> <p>g. Aplicação da legislação para garantir que qualquer atividade de caça faça parte de uma abordagem de conservação baseada em ciência, devidamente gerida e rigorosamente aplicada.</p>	 
<p>Gestão de recursos</p>		
<p>D5. Conservação de energia</p> <p>O destino possui metas para reduzir o consumo de energia, melhorar a eficiência em seu uso e aumentar a utilização de energia renovável. O destino tem um sistema para incentivar as empresas a medir, monitorar, reduzir e relatar publicamente sua contribuição para essas metas.</p>	<p>a. Metas de consumo de energia são divulgadas e promovidas.</p> <p>b. Programa para aumentar a eficiência energética – por exemplo, promovendo e apoiando o isolamento térmico.</p> <p>c. Investimento em energia renovável e percentual da totalidade da provisão/consumo.</p> <p>d. Apoio e incentivos para monitoramento e redução de energia por parte das empresas.</p>	

<p>D6. Gestão da água</p> <p>O destino incentiva as empresas a medir, monitorar, relatar publicamente e gerenciar o uso da água. O risco hídrico no destino é avaliado e documentado. Em casos de alto risco hídrico, metas de gestão da água são identificadas e ativamente perseguidas junto às empresas, para garantir que o uso turístico não conflite com as necessidades das comunidades locais e dos ecossistemas.</p>	<p>a. Fornecimento de orientação e apoio para monitoramento e redução do uso da água pelas empresas.</p> <p>b. Programa para avaliar regularmente o risco hídrico.</p> <p>c. Estabelecimento, publicação e aplicação de metas de gestão da água, onde o risco hídrico foi avaliado como alto.</p> <p>d. Monitoramento e controle das fontes e volumes de água utilizados para fins turísticos e seu efeito sobre as comunidades locais e ecossistemas. Promoção e verificação do cumprimento das metas pelas empresas turísticas.</p> <p>e. Informação para visitantes sobre o risco hídrico e como minimizar o uso de água.</p>	
<p>D7. Qualidade da Água</p> <p>O destino monitora a qualidade da água para fins de consumo, recreação e ecológicos, utilizando padrões de qualidade. Os resultados do monitoramento são publicamente disponíveis e o destino possui um sistema para responder de maneira oportuna a problemas de qualidade da água.</p>	<p>a. Programa de monitoramento da qualidade da água.</p> <p>b. Existência de dados e relatórios sobre a qualidade da água.</p> <p>c. Monitoramento das águas de banho, com certificação e identificação de locais que atendem aos padrões estabelecidos.</p> <p>d. Evidências de ações para melhorar a qualidade da água.</p> <p>e. Informações para visitantes sobre a qualidade da água potável local, para incentivar seu uso como alternativa às águas engarrafadas.</p>	 
<p>Gestão de resíduos e emissões</p>		
<p>D8. Efluentes</p> <p>O destino possui diretrizes claras e aplicadas para a localização, manutenção e teste de efluentes de fossas sépticas e sistemas de tratamento de águas residuais. O destino garante que os resíduos sejam devidamente tratados e reutilizados ou liberados de forma segura, sem impactos adversos sobre a população local e o meio</p>	<p>a. Diretrizes e regulamentos escritos sobre tratamento de efluentes.</p> <p>b. Sistema de aplicação das diretrizes entre as empresas.</p> <p>c. Monitoramento/teste dos efluentes liberados.</p> <p>d. Provisão de sistemas de tratamento de água municipal sustentáveis, para uso pelo setor de turismo, quando prático e apropriado.</p>	

ambiente.		
<p>D9. Resíduos sólidos</p> <p>O destino mede e reporta sua geração de resíduos e estabelece metas para sua redução. Garante que os resíduos sólidos sejam devidamente tratados e desviados de aterros, com a provisão de um sistema de coleta e reciclagem de múltiplos fluxos que separe efetivamente os resíduos por tipo. O destino incentiva as empresas a evitar, reduzir, reutilizar e reciclar resíduos sólidos, incluindo resíduos alimentares. Ações são tomadas para eliminar ou reduzir itens de uso único, especialmente plásticos. Qualquer resíduo sólido residual que não seja reutilizado ou reciclado é descartado de forma segura e sustentável.</p>	<p>a. Programa de monitoramento de resíduos, com resultados e metas publicados.</p> <p>b. Campanha/coordenada de aconselhamento/apoio com empresas turísticas sobre gestão de resíduos, incluindo resíduos alimentares.</p> <p>c. Campanha para reduzir/eliminar itens de uso único, especialmente plásticos.</p> <p>d. Programa de gestão de resíduos para escritórios públicos e instalações.</p> <p>e. Provisão de um sistema de coleta e reciclagem, com pelo menos quatro fluxos (ou seja, orgânico, papel, metal, vidro e plástico).</p> <p>f. Provisão de um sistema sustentável para descarte de resíduos residuais.</p> <p>g. Campanha para eliminar o descarte de lixo, incluindo por visitantes, e para manter os espaços públicos limpos.</p> <p>h. Lixeiras adequadas para descarte de resíduos separados.</p>	  
<p>D10. Emissões de GEE e mitigação das mudanças climáticas</p> <p>O destino possui metas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e implementa e reporta políticas e ações de mitigação. As empresas são incentivadas a medir, monitorar, reduzir ou minimizar, reportar publicamente e mitigar as emissões de GEE de todos os aspectos de suas operações (incluindo de fornecedores e prestadores de serviços). A compensação de quaisquer emissões remanescentes é incentivada.</p>	<p>a. Meta publicada para a porcentagem de redução das emissões até uma data específica.</p> <p>b. Relatório climático anual, incluindo ações de monitoramento e mitigação.</p> <p>c. Campanha apoiada ou outro envolvimento com empresas turísticas sobre redução e mitigação das emissões.</p> <p>d. Ação para reduzir emissões das operações do setor público.</p> <p>e. Informação para empresas e visitantes sobre esquemas</p>	

	de compensação que atendam a padrões reconhecidos.	
<p>D11. Transporte de baixo impacto</p> <p>O destino possui metas para reduzir as emissões de transporte relacionadas às viagens para e dentro do destino. Busca-se um aumento no uso de veículos sustentáveis, de baixas emissões e transporte público, bem como viagens ativas (por exemplo, caminhada e ciclismo), a fim de reduzir a contribuição do turismo para a poluição do ar, congestionamento e mudanças climáticas.</p>	<p>a. Investimento em infraestrutura de transporte mais sustentável, incluindo transporte público e veículos de baixas emissões.</p> <p>b. Informação promovida para os visitantes sobre opções de transporte alternativas para e dentro do destino.</p> <p>c. Dados sobre o uso de modos de transporte alternativos pelos visitantes.</p> <p>d. Melhoria e promoção de oportunidades para ciclismo e caminhada.</p> <p>e. Priorização de mercados de visitantes acessíveis por opções de transporte curto e mais sustentáveis.</p> <p>f. O setor público e as empresas turísticas priorizam o transporte de baixo impacto em suas próprias operações.</p>	 
<p>D12. Poluição luminosa e sonora</p> <p>O destino possui diretrizes e regulamentos para minimizar a poluição luminosa e sonora. O destino incentiva as empresas a seguir essas diretrizes e regulamentos.</p>	<p>a. Diretrizes sobre poluição luminosa e sonora – elaboradas e promovidas para as empresas de turismo.</p> <p>b. Identificação e monitoramento de fontes potenciais de poluição sonora e luminosa relacionadas ao turismo.</p> <p>c. Mecanismos que permitem aos residentes relatar poluição sonora e luminosa, com ações de acompanhamento.</p>	 

Fonte: GSTC (2019).