

MESTRADO EM ECONOMIA

O impacto económico do Turismo – o caso da cidade do Porto

Olena Bondarenko

M

2018



O impacto económico do Turismo – o caso da cidade do Porto

Olena Bondarenko

Dissertação

Mestrado em Economia

Orientado por

Luís Delfim Pereira Moreira dos Santos

2018

Agradecimentos

Agradeço a todos as pessoas que contribuíram para tornar possível a realização desta dissertação, nomeadamente, à minha família, aos meus amigos e colegas, aos Professores de Faculdade, mas sobretudo ao meu orientador, o Professor Luís Delfim Santos. Os meus sinceros agradecimentos e gratidão por toda a ajuda e esclarecimentos prestados, bem como a orientação e coordenação nos trabalhos desenvolvidos.

Resumo

A discussão em torno dos benefícios e malefícios do turismo em cidades com crescimento exponencial de turistas, como Barcelona, Istambul, Veneza e, recentemente, o Porto, gerou a necessidade de avaliar os impactos quantitativos e qualitativos do turismo sobre as cidades e os seus habitantes recorrendo a uma análise documental. Este impacto altera as cidades de forma estrutural e manifesta-se a diferentes níveis, nomeadamente social, económico e cultural.

De modo a evitar as consequências, tanto mais gravosas quanto mais os recursos turísticos forem explorados de forma insustentável, são sugeridas formas de avaliação dos impactos. Uma destas formas é o estudo do conceito de capacidade de carga, o qual deve fazer parte de um processo de planeamento do turismo sustentável. Foram apresentados os indicadores de capacidade de carga mais utilizados para a determinação dos efeitos do turismo, os quais representam os impactos do desenvolvimento do turismo sobre um dado destino. Destes foram seleccionados os mais pertinentes para o estudo do impacto do turismo na cidade do Porto. A metodologia aplicada consistiu na recolha e leitura bibliográfica de estudos realizados sobre a capacidade de carga e recolha de dados necessários.

Assim, o objetivo da presente dissertação passa por discutir os impactos do turismo sobre as cidades e estudar o conceito de capacidade de carga para posterior aplicação no Porto. Os resultados desta quantificação contribuirão para se tentar reparar ou mitigar os impactos negativos do turismo, melhorando a atratividade das cidades, a preservação do seu património histórico e cultural, o interesse dos que a visitam e a qualidade de vida dos que nela habitam. Contribuirá ainda para o avanço do conhecimento existente na área do turismo usando uma abordagem distinta, e para a criação de oportunidades de realizar este estudo aplicado a outras cidades, completando a insuficiência literária e de dados estatísticos nesta área.

Códigos JEL: Z300 R000 Z320

Palavras-chave: turismo, urbano, impacto económico do turismo, cultural, indicadores, capacidade de carga

Abstract

The discussion about the benefits and harms of tourism in cities with exponential growth of tourists, such as Barcelona, Istanbul, Venice and, recently, Oporto, has generated the need to evaluate the quantitative and qualitative impacts of tourism on cities and their inhabitants using a documented analysis. These impacts change the cities in a structural way at different levels, namely social, economic and cultural.

To avoid the consequences, which are the more harmful the more these tourist resources are exploited in an unsustainable fashion, suggestions are made on how to evaluate these impacts. One of these forms is through the study of the concept of carrying capacity, which should be part of a sustainable tourism planning process. The most commonly used carrying capacity indicators to determine the effects of tourism on a given destination were analysed. From these, the most relevant ones were selected to study the impact of tourism in the city of Oporto. The methodology applied consisted in gathering and reading the existing bibliographical material on carrying capacity, alongside with the gathering of all relevant data.

Thus, the objective of this dissertation is to discuss the impacts of tourism on cities and to study the concept of carrying capacity for later application in Oporto. The results of this quantification will help repair or mitigate the negative impacts of tourism, improving the attractiveness of cities, preserving their historical and cultural heritage, the interest of those who visit it and the quality of life of those who inhabit it. It will also contribute to advance the existing knowledge in tourism using a distinct approach and to create opportunities to carry out this study for other cities, improving the existing literary and statistical data in this field.

JEL Codes: Z300 R000 Z320

Keywords: tourism, urban, economic impact of tourism, cultural, indicators, carrying capacity

Lista de Siglas Utilizadas

CE – Comissão Europeia

CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

OMT – Organização Mundial do Turismo (UNTWO, na versão inglesa)

ONU – Organização das Nações Unidas

PNUA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (UNEP, na versão inglesa)

SIGTUR – Sistema de Informação Geográfica do Turismo

INE – Instituto Nacional de Estatística

AFSC – Aeroporto Francisco Sá Carneiro

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

TLG – Hipótese do turismo impulsionado pelo crescimento

EDTG – Desenvolvimento turístico impulsionado pelo crescimento económico

ICOMOS – Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios

TCC – Capacidade de Carga Turística

Índice

<i>Agradecimentos</i>	<i>i</i>
<i>Resumo</i>	<i>ii</i>
<i>Abstract</i>	<i>iii</i>
<i>Lista de Siglas Utilizadas</i>	<i>iv</i>
Capítulo 1. Introdução	1
Capítulo 2. Revisão de Literatura	4
2.1. Turismo Global	4
2.1.1. Conceitos Introdutórios.....	4
2.1.2. A hipótese do turismo impulsionado pelo crescimento (<i>tourism-led growth</i>).....	6
2.1.3. Efeitos mais significativos a nível global.....	10
2.2. Turismo Urbano	15
2.2.1. Impactos do turismo urbano.....	18
2.2.1.1. Impactos Físico-Ecológicos	19
2.2.1.2. Impactos Sociodemográficos	20
2.2.1.3. Impactos Político-Económicos	21
2.2.1.4. Fatores que influenciam a intensidade dos impactos.....	24
2.2.2. Sustentabilidade.....	25
2.3. Turismo Cultural	27
2.3.1. Conceitos Básicos.....	27
2.3.2. Impactos do Turismo Cultural.....	28
2.3.2.1. Impactos do Turismo no Património	31
2.3.3. Avaliação do Impacto do Turismo Cultural (<i>Cultural Tourism Impact Assessment - CTIA</i>)	32
2.4. Capacidade de Carga	34
2.4.1. Componentes da Capacidade de Carga	35
2.4.2. Aplicação do conceito e problemas.....	36
2.4.3. TCC como parte do processo de planeamento.....	39
2.4.4. Indicadores do TCC	41
Capítulo 3. Desenvolvimento Prático	49
3.1. Caracterização do turismo na cidade do Porto.....	50
3.2. Indicadores	57
Capítulo 4. Conclusão	66
Apêndices	69
Referências Bibliográficas	87

Capítulo 1. Introdução

O turismo tem sido um grande contributo em vários setores da economia, na medida em que cria emprego, produto e valor acrescentado conseguindo, por um lado aumentos de receitas fiscais e, por outro, compensações de défices na balança de pagamentos e défices orçamentais nacionais (Oh, 2005; CE (2002)). A Balança de viagens e turismo, em percentagem do Produto Interno Bruto (PIB), tem crescido de forma muito significativa em Portugal, passando em 10 anos de 2,4% do PIB, em 2006 para 4,8%, em 2016 (Pordata, 2016¹). O impacto do Turismo é mais visível nas maiores cidades portuguesas, Porto e Lisboa. Segundo um estudo da consultora PwC (2017), o caso do Porto é especialmente marcante dado que vai ser a cidade europeia, num total de 17 analisadas, que mais crescerá em receitas turísticas em 2017 e 2018. Este estudo indicou que o Porto deverá apresentar uma subida de 15% do rendimento médio por quarto disponível em 2017, enquanto em 2018 deverá protagonizar a única subida de dois dígitos (12,8%).

Por um lado, o aumento do turismo numa cidade tem-se refletido num conjunto de fatores quantitativos de desenvolvimento como sejam o crescimento económico, geração de emprego e fixação de populações, bem como fatores qualitativos, tais como a crescente abertura ao intercâmbio cultural, a criação de uma imagem de marca no estrangeiro e o estímulo à criação artística. Por outro lado, existe também um ponto nefasto do turismo que afeta na generalidade as cidade, inclusive o Porto, nomeadamente, a subida de preços de bens e serviços por via do excesso de procura por parte de turistas com maior poder de compra, a degradação do ambiente, um maior custo com manutenção, preservação e reparação de infraestruturas devido a um uso excessivo das mesmas, e uma exclusão da população local do centro da cidade devido ao custo elevado das habitações e à reconversão dos equipamentos para uso turístico.

Posto isto, dada a relevância do turismo, a presente dissertação propõe-se numa primeira fase realizar uma análise aos fatores que têm maior impacto nas cidades, nomeadamente impactos físico-ecológicos, sociodemográficos e político-económicos. O estudo do turismo urbano é interessante, pois estas cidades são tão únicas e tão diferentes

¹ Pordata (2016). Disponível em: <http://www.pordata.pt/Portugal/Balança+de+viagens+e+turismo+em+percentagem+do+PIB-2632>. Acedido em 31.10.2017.

em termos de escala, funções, cenários e heranças culturais (Kerimoglu e Ciraci, 2006). Numa segunda fase, a análise incidirá sobre indicadores de capacidade de carga, que são uma forma de analisar os impactos tendo em conta as questões de sustentabilidade.

Em suma, a aplicação passa por se preconizar respostas para as questões: Qual o impacto económico do turismo a nível urbano? Quais os efeitos do turismo na cidade do Porto em termos de capacidade de carga turística? Estes resultados contribuirão, no sentido de se tentar antecipar, evitar ou mitigar os problemas e consequências decorrentes do momento em que os fatores negativos suplantarão o impacto dos fatores positivos, gerando um saldo líquido negativo de externalidades nos centros urbanos. O estudo proposto na presente dissertação contribuirá assim ao avançar o conhecimento existente na área do turismo (ainda assim com uma abordagem distinta do que já existe – analisando indicadores de capacidade de carga a nível urbano), criar um paradigma para que estudos idênticos se possam realizar em outras cidades e, também, completar a insuficiência literária que continua a gerar uma falta de compreensão do turismo e seus efeitos sobre a prosperidade das cidades, nos dias que correm.

Para responder às questões de investigação expostas na introdução utilizaram-se técnicas qualitativas e quantitativas. Como componente qualitativa foi utilizada a análise documental através de recolha de informações de documentos, nomeadamente, artigos de revistas, relatórios e livros e a componente quantitativa consistiu, essencialmente, em fazer análise e descrição dos dados estatísticos recolhidos e tratados. Ainda, a análise dos dados é baseada em quantificação de indicadores, previamente selecionados, como será apresentado no capítulo do desenvolvimento prático.

Estando concluídas as motivações, objetivos e questões de investigação, bem como apresentação da metodologia, esta dissertação encontra-se estruturada da seguinte forma. O Capítulo 2 de revisão de literatura é composto por 4 subcapítulos principais: turismo global, turismo urbano, turismo cultural e capacidade de carga. Cada um destes subcapítulos apresenta definições de conceitos relevantes para a compreensão do turismo. O subcapítulo “2.1. Turismo Global” apresenta ainda os fatores que levaram a expansão do turismo e analisa a hipótese do turismo impulsionado pelo crescimento e, por último, refere os efeitos mais significativos a nível global. O subcapítulo “2.2. Turismo Urbano” realça os impactos do turismo a nível urbano (efeitos na componente físico-ecológico, sociodemográfico e político-económica), explica os fatores que influenciam a intensidade destes impactos e, ainda, destaca questões de sustentabilidade a nível urbano. O subcapítulo “2.3. Turismo

Cultural” apresenta os impactos do turismo a nível cultural, nomeadamente no património, e o procedimento de avaliação do impacto do turismo cultural (*CTIA*). Finalmente, o subcapítulo “2.4. Capacidade de Carga” refere as suas principais componentes, discute a sua aplicação prática e, finalmente, apresenta os indicadores de capacidade de carga de acordo com a literatura. Seguidamente, no Capítulo 3, é explicada, em pormenor, a metodologia aplicada ao caso da cidade do Porto (nomeadamente a lista de indicadores seleccionados), é feito um enquadramento geral do turismo na cidade do Porto e são aplicados e discutidos os indicadores da metodologia. Por fim, o Capítulo 4 é dedicado às conclusões desta dissertação.

Capítulo 2. Revisão de Literatura

2.1. Turismo Global

2.1.1. Conceitos Introdutórios

Em primeiro lugar, é necessário deixar claro alguns conceitos relacionados com o turismo e as alterações à própria definição de turismo. O conceito do turismo sofreu de várias alterações ao longo do tempo devido à sua complexidade. Pelo que, a definição de turismo surgiu, pela primeira vez, em 1911, com o economista austríaco Hermann von Schullern zu Shattenhofen. De acordo com Barretto (2008, p.9), o economista escreveu que *“turismo é o conceito que compreende todos os processos, especialmente os económicos, que se manifestam na chegada, permanência e saída do turista de um determinado município, país ou região”*. No entanto, segundo Cunha (2007), a versão mais elaborada deste conceito foi apresentada pelos Professores Walter Hunziker e Kurt Krapf da Universidade de Berna, na Suíça, em 1942, que caracterizavam o turismo como uma combinação de fenómenos e relações que resultaram de viagens e estadia de indivíduos num determinado lugar (excluindo a sua residência usual) e sob a condição de que a sua deslocação não seja uma fonte de lucro primária. Com o passar dos anos tornou-se evidente a utilidade de uma definição mais global, resultante de uma aproximação das propostas de classificações anteriores (Silva, 2013).

Assim, de acordo com a ONU/OMT (1994, p.5), denomina-se o turismo como sendo: *“um conjunto de atividades desenvolvidas por pessoas durante as viagens e estadias em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período de tempo consecutivo que não ultrapasse um ano, por motivos de lazer, de negócios e outros”*. Contudo, é necessário completar esta definição com um conceito fundamental – visitante que, define-se por: *“qualquer pessoa que viaja para qualquer lugar fora do seu ambiente habitual, por menos de doze meses consecutivos e cujo motivo principal da visita não seja o de exercer uma atividade remunerada no local visitado”* (ONU/OMT, 1994, p.7). Por sua vez, deste conceito de visitante deriva a definição de turista – visitante que permanece, pelo menos, uma noite no local visitado (não necessariamente em alojamento pago), mas também a definição de excursionista/visitante do dia – visitante que não permanece uma noite no local visitado.

O turismo divide-se em várias categorias dependendo de um conjunto de fatores com ele relacionados. Assim, de acordo com Cunha (2007), é possível classificá-lo consoante:

⇒ A origem do visitante:

Turismo doméstico ou interno, quando se refere a residentes de um dado país (independentemente de terem ou não a nacionalidade desse país) que viajam apenas dentro dele próprio; turismo recetor, resultante de deslocações efetuadas por não residentes (qualquer que seja a nacionalidade) que viajam para um determinado país e turismo emissor, abrangendo os residentes que viajam do seu país de origem para um outro ou outros países.

Destas formas básicas, estabelecendo ligações entre si, é possível deduzir as seguintes categorias: turismo interior (que inclui o turismo doméstico e o turismo recetor), turismo nacional (que abrange os movimentos do turismo doméstico e o turismo emissor) e, por último, o turismo internacional, que consiste em deslocações que obriguem a atravessar uma fronteira, ou seja, é uma combinação do turismo recetor e o turismo emissor.

Ainda, da classificação do turismo emissor e recetor é possível também classificar os próprios países em emissores e recetores, ou seja, quando os países que têm residentes que decidem fazer uma viagem a um outro país ou países são denominados por emissores, enquanto que os países que recebem esses turistas são chamados de recetores.

Contudo, todos os países são emissores e recetores, tendo em conta que existe sempre a receção de estrangeiros bem como pessoas que querem viajar para fora, o que diferencia os países é serem mais ou menos emissores e mais ou menos recetores. Normalmente, os países menos desenvolvidos em termos económicos, mas que dispõem de recursos raros (naturais, culturais e históricos) e boas infraestruturas, acolhem mais visitantes do que os que vão para fora e são considerados predominantemente recetores – nestes casos, as receitas são geralmente superiores às despesas, ou seja, existe um saldo positivo e um efeito líquido positivo pelo que são também superavitários.

Em oposição, os países mais desenvolvidos (como no caso da Alemanha), apesar de terem boas infraestruturas para receber os turistas e bons recursos, em termos numéricos recebem menos visitantes do que residentes que saem para o estrangeiro, pelo que são considerados predominantemente emissores – com saldo negativo (as despesas excedem as receitas), pelo que se gera um efeito líquido negativo e são deficitários;

⇒ As repercussões na balança de pagamentos:

Quando os residentes de um determinado país viajam para outro acabam sempre por comprar bens nesses locais, o que se transforma em despesa para o país de origem e em receitas para o país visitado. Os gastos dos estrangeiros (ou entrada de divisas) nos países que visitam são registados a crédito na balança de pagamentos desse país e correspondem ao ativo, enquanto que os gastos que os residentes (ou saída de divisas) de um determinado país

fazem noutro são registados a débito na balança de pagamentos do país de origem e correspondem ao passivo.

Assim, o turismo tem um efeito em termos de ativos e passivos nas balanças de pagamentos dos países, pelo que se pode classificar em: turismo externo ativo (também designado por “turismo de exportação” – *incoming*), quando dá origem a uma entrada de divisas, e turismo externo passivo (também designado por “turismo de importação” – *outcoming*), quando dá origem a uma saída de divisas. O primeiro tipo corresponde às viagens que os estrangeiros realizam nos países que visitam (estes adquirem bens no país visitado que representa uma exportação para esse país), enquanto que o segundo corresponde ao conjunto de viagens que os estrangeiros realizam nos países que visitam. Ainda, caso se trate de um país recetor o turismo é uma atividade exportadora, mas caso se trate de um país emissor o seu turismo é caracterizado por uma atividade importadora, pois os seus residentes compram bens no estrangeiro.

2.1.2. A hipótese do turismo impulsionado pelo crescimento (*tourism-led growth*)

Uma série de fatores têm vindo a contribuir para a expansão do turismo como, por exemplo: difusão e acesso à cultura, promovidos na segunda metade do século XX, levando a um conceito mais abrangente de cultura; maior facilidade de deslocação devido ao aparecimento das “*low cost*”; aumento do tempo disponível para férias; o progressivo aumento da esperança média de vida; o direcionamento de atividades das autoridades locais, nacionais e europeias (públicas e privadas) com vista a promover o turismo e obterem uma fonte adicional de rendimentos, mas também mais oportunidades de emprego; uma nova consciencialização sobre a conservação e acessibilidade do património natural e cultural e, por último, o crescimento de “turistas sofisticados” em busca de experiências novas e autênticas (Dumont, 2006).

No entanto, o crescimento do turismo tem gerado um impacto significativo com repercussões transversais que geram um conjunto de externalidades positivas e negativas – motivo de forte preocupação de longo prazo de autoridades turísticas, de acordo com Romero e Ortuño (1998). Hoje em dia, os benefícios e custos turísticos são medidos através de variáveis como a sustentabilidade e o crescimento. Neste enquadramento, a evolução do turismo a nível mundial tem tido um papel fulcral, transformando-se num motor gerador de estímulo para o crescimento económico, como defendido em estudos de Brau, Lanza e

Pigliaru (2007), Sequeira e Nunes (2008), Paci e Marrocu (2013) e Schubert, Brida e Rizzo (2010). Assim sendo, a emergência das externalidades no turismo pode exercer uma influência positiva no crescimento económico.

Diversos autores utilizaram técnicas econométricas para estudar a relação entre o crescimento económico e o turismo. O desenvolvimento de trabalhos neste ramo originou uma hipótese denominada por *tourism-led growth* (TLG), em que o desenvolvimento turístico é um fator com capacidade suficiente para se refletir no crescimento económico. Os estudos que testavam esta hipótese de crescimento influenciado pelo turismo tiveram uma rápida expansão na literatura empírica e tornaram-se num ponto essencial para a investigação na área da economia do turismo (Song, Dwyer e ZhengCao, 2012). Da extensa literatura empírica, que aborda esta hipótese, destaca-se a aplicação do teste de causalidade de Granger entre as variáveis (com uso de séries temporais e aplicação do modelo de vetores autorregressivos) como se pode ver em estudos de Balaguer e Cantavella-Jordà (2002), Belloumi, (2010), Dritsakis (2004) e Kaplan e Çelik (2008) e a análise de dados em painel como aplicado em Sequeira e Nunes (2008) e Eugenio-Martín, Morales e Scarpa (2004). Contudo, nem todos conseguiram comprovar a hipótese do crescimento impulsionado pelo turismo como no trabalho de Katircioglu (2009) e, outros discordaram da hipótese apresentada, como foi o caso de Oh (2005).

Balaguer e Cantavella-Jordà (2002) usaram um modelo de três variáveis (PIB real, receitas de turismo internacional e a taxa de câmbio real efetiva), para evidenciar que a relação entre o crescimento económico espanhol e a expansão do turismo internacional foi um fator fundamental para a geração de efeitos multiplicadores a longo prazo (entre 1975 e 1997), pelo que foi de encontro com a teoria do TLG. Estes autores referem que as despesas turísticas influenciam as exportações trazendo contributos nas balanças de pagamentos dos países, estimulando a criação de emprego e rendimento, mas também produzindo excedentes nas receitas fiscais.

Contrastando com esta análise é de destacar o estudo de Oh (2005) que, embora concorde que o contributo dos efeitos positivos do turismo através da criação de valor acrescentado poderia compensar os défices, discorda da teoria de crescimento influenciada pelo turismo. Este autor afirma que a hipótese do TLG, defendida no caso de Espanha, pode ser explicada pelo facto de este país ser um dos maiores beneficiários mundiais de receitas turísticas internacionais e, como tal, não se pode generalizar essa teoria para outros países que têm receitas menores. Consequentemente, argumenta que quando o turismo

corresponde a uma fração reduzida do PIB, a relação entre o turismo e crescimento económico tem maior probabilidade de resultar em “*economy-driven tourism growth (EDTG)*”, ou seja, desenvolvimento turístico impulsionado pelo crescimento económico. Portanto, para defender o seu ponto de vista, o autor analisou as relações causais entre o crescimento do turismo e a expansão da economia na Coreia do Sul para o período de tempo compreendido entre 1975 e 2001. Os resultados do estudo conduziram a duas conclusões fundamentais: aplicando um teste de cointegração não existia qualquer tipo de relação a longo prazo entre as variáveis e, pelo teste de causalidade de Granger existia uma relação causal unidirecional no sentido do desenvolvimento económico para o crescimento turístico (ou seja, o aumento de 1% no PIB leva a um aumento de 0,19% no crescimento do turismo na economia coreana). Com base nos resultados, divergentes da teoria defendida por Balaguer e Cantavella-Jordà (2002), as políticas para atração de turistas para a Coreia do Sul como forma de desenvolvimento económico poderão não ser adequadas, uma vez que é a expansão económica que impulsiona o turismo e não o oposto.

Também na economia turca foi testada a hipótese do *TLG* por Kaplan e Çelik (2008) que procuraram avaliar a relação entre a expansão do turismo e o desempenho económico. Assim, os seus resultados demonstram a existência de uma relação estável e unidirecional entre o turismo e o PIB para o intervalo de tempo entre 1963 e 2006, pelo que estes resultados empíricos foram de encontro com a hipótese do *tourism-led growth*. Nesse sentido, é de salientar que o peso relativo do turismo transformou esta atividade num dos pilares fundamentais para gerar receitas turcas a longo prazo. No entanto, é importante frisar que os resultados destes estudos são bastante sensíveis tanto aos parâmetros do modelo, como às técnicas econométricas utilizadas (Vieira, 2016). Por exemplo, no caso da Turquia, o estudo de Katircioglu (2009) realizado no ano seguinte ao de Kaplan e Çelik (2008), levou a uma conclusão completamente diferente – não se detetou a relação de cointegração, apesar de se ter utilizado dados anuais bastante idênticos (1960 a 2006). E, tendo em conta que o autor concluiu que não existe qualquer relação entre o turismo e o crescimento económico (no intervalo de tempo definido), os seus resultados apontam para o facto de que a hipótese de *TLG* não se sustenta na Turquia.

Quanto aos dados em painel, salienta-se o trabalho de Eugenio-Martín *et al.* (2004) que estudaram em que medida é que o turismo influenciava o comportamento do crescimento económico dos países da América Latina para um período de treze anos (de 1985 a 1998). Assim, estes autores reuniram evidências empíricas suficientes para afirmar que os países que

se especializavam em turismo eram mais propícios para acelerar o seu crescimento económico. No entanto, estes resultados somente são significativos para os países que se enquadram no grupo dos rendimentos baixos e médios – o que pressupõe que o foco no setor turístico é propício para o crescimento meramente em países que têm um PIB *per capita* abaixo de um certo limiar. Ainda, dado que os turistas precisam de determinadas condições, em termos de bens e serviços disponíveis no destino que visitam para satisfazer as suas necessidades, os países são coagidos para responder à procura gerada aumentando os níveis de produção. Com o aumento da produção os países conseguem obter mais rendimentos e, tendo em conta que o setor turístico é intensivo em mão de obra, conseguem gerar também um aumento no emprego. Logo, países que carecem de sucesso ao nível de exportações internacionalmente e têm tanto as taxas de emprego como um PIB *per capita* baixos, podem apostar no crescimento económico via setor turístico.

Na mesma linha, também utilizando dados em painel, Sequeira e Nunes (2008) analisaram a relação entre o turismo e o crescimento económico entre 1980 e 2002 para uma amostra ampla de países e, também, para uma amostra de países mais pobres. Os resultados indicaram que, para ambas as amostras, o turismo gera efeitos positivos no crescimento económico. Adicionalmente, os autores testaram duas hipóteses: se a especialização em turismo trazia benefícios para os países pequenos e, se a especialização em turismo trazia benefícios para os países pobres. Assim, rejeitou-se a primeira e confirmou-se a segunda hipótese. Os autores concluíram que os países pequenos não beneficiavam mais da especialização em turismo do que os países médios. Enquanto que, a especialização em turismo nos países pobres mostrou estar sempre associada a benefícios – tanto em termos de chegadas, como em termos de retornos – apresentando variáveis positivas e estatisticamente significativas. Deste modo, este estudo vai de encontro com o de Eugenio-Martín *et al.* (2004) e o foco na atividade turística, ou seja, uma maior especialização neste setor, deveria ser uma prioridade para os países pobres, porque têm uma ótima oportunidade para promover um crescimento económico e, conseqüentemente, melhorar a qualidade da sua população.

No caso de Portugal, que se apresenta como um país pequeno, mas com uma boa vantagem competitiva em termos de condições ambientais e sua localização geográfica, o turismo poderá passar por um fator impulsionador auxiliar do crescimento. Assim, Bento (2016) testou a hipótese do *TLG* para perceber a relação do turismo e o crescimento económico entre 1995 e 2015. O autor concluiu que a hipótese era válida para o caso

português e os seus resultados demonstraram que existe uma relação de cointegração a longo prazo entre o PIB e as chegadas dos turistas (nacionais e estrangeiras) para o período de tempo em análise. Além disso, autores como Andraz, Norte e Gonçalves (2015) e Soukiazis e Proença (2008) identificaram que o turismo beneficia as zonas rurais, manifestando-se como um fator de convergência para Portugal. De acordo com os resultados empíricos de Soukiazis e Proença (2008), a cada aumento de 1% na capacidade de alojamento do setor turístico corresponde um aumento de, aproximadamente 0,01% de rendimento *per capita* em Portugal, o que indica que a capacidade de alojamento tem um efeito positivo no rendimento *per capita* – apoiando a hipótese de TLG. Ainda, segundo Andraz *et al.* (2015), os maiores efeitos são gerados em regiões que já possuíam um historial de atividade turística, mas também em regiões que têm vindo a desenvolver este setor nos últimos anos.

Por fim, o impacto positivo do turismo é evidente não só no nosso país, mas também num leque abrangente de países analisados em estudos de vários autores. Contudo, também é perceptível que não existe um consenso definitivo entre estes, especialmente perante às duas teorias (*tourism-led growth* e *economy-driven tourism growth*).

2.1.3. Efeitos mais significativos a nível global

Como sabemos, a crise financeira de 2008 atingiu as economias a nível mundial e o setor do turismo não foi exceção. No entanto, vários fatores contribuíram para uma globalização económica e recuperação no turismo, nomeadamente: maior dinamismo na economia a nível mundial com o constante aparecimento de novas perspetivas de negócios; desenvolvimento de meios de transporte novos, mas também mais baratos e, ainda exploração intensiva dos recursos tecnológicos nomeadamente, tecnologias de informação e comunicação (OCDE, 2010). O turismo é descrito como uma atividade económica, mas também como um instrumento de desenvolvimento (Barreto, 2008; Cunha, 2007; Sinclair e Stabler, 1997; Vareiro, 2008).

Por um lado, o turismo atua no sistema económico e financeiro através da criação de rendimento e emprego (aumento de postos de trabalho), o que ajuda a alcançar objetivos de desenvolvimento económico. Assim, Vareiro (2008) refere que o turismo gera novos postos de trabalho tanto diretos, através de construção de hotéis (e seu funcionamento), agências de viagens, restaurantes e lojas turísticas, como indiretos/induzidos, onde as empresas que empregam não estão envolvidas no setor do turismo, mas são suas fornecedoras. Contudo, esta quantidade de emprego dependerá do nível de desenvolvimento turístico do local, bem

como das competências e qualificações da mão de obra. Por exemplo, nas zonas rurais o impacto do turismo na mão de obra criada é mais limitado, principalmente nas primeiras etapas de crescimento do setor.

Por outro lado, de acordo com Cunha (2007), o turismo dinamiza diversos setores da economia que, dado o consumo realizado pelos turistas durante a sua estadia, aumentam a produção, as exportações e o emprego. O turismo é uma atividade económica que produz bens e serviços especificamente turísticos (como os transportes, o alojamento e a restauração), mas ainda é um impulsionador para a produção de bens não especificamente turísticos (como produção agrícola, materiais de construção, mobiliário, etc.). A economia beneficia do turismo pela oportunidade de criação de consumo de bens que se materializa num mercado mais dinâmico e moderno. Portanto, a produção local usufrui destas vantagens e impulsiona direta ou indiretamente outros setores económicos, ou seja, um setor incentivado diretamente estimula outros, mas já de forma indireta. Desta forma, resultam os chamados efeitos indiretos ou multiplicadores na produção e emprego que, por sua vez, são afetados pelos rendimentos disponíveis dos turistas para atender ao consumo de produtos locais (Vareiro, 2008). Em suma, segundo Barreto (2008), os efeitos do turismo podem ser separados em: diretos, que resultam de despesas que os turistas têm quando compram bens e serviços; indiretos, que resultam de despesas realizadas por empresas que fornecem os bens e serviços aos turistas quando compram os bens a outras empresas (mas com o dinheiro gerado primeiramente pelos turistas); e, por último, induzidos que se traduzem em despesas realizadas por aqueles que receberam o dinheiro dos prestadores dos serviços turísticos e semelhante.

O turismo, sendo uma atividade económica, também poderá estar associado a alguns efeitos negativos, como a inflação (aumentos de preços tanto no mercado imobiliário, como nos bens de consumo no geral), gerar pressão no mercado de trabalho e, provocar degradação das infraestruturas insuficientes (Vareiro, 2008). No entanto, os efeitos do turismo não afetam apenas a componente económica. Estes ainda se difundem para questões ambientais (atuando sobre as paisagens e centros urbanos e históricos) e socioculturais (relações de hospitalidade entre os turistas e os moradores). Assim, de acordo com a CE (2002), os impactos socioculturais envolvem os problemas referentes ao emprego, distribuição dos benefícios económicos, qualidade de vida, mas também as iterações entre os turistas e a comunidade de acolhimento e, caso ocorram, os seus conflitos. Já os impactos ecológico-físicos, de acordo com a mesma fonte, resultam, maioritariamente, de problemas

derivados do crescente desenvolvimento turístico como: aumento no tráfego aéreo e rodoviário que originam dificuldades no estacionamento e poluição do ar; aumento do consumo de energia – para sustentar os transportes e infraestruturas turísticas; e, aumento da emissão dos gases de efeito de estufa (dado o crescente consumo dos combustíveis fósseis) e substâncias ácidas para a atmosfera. Neste ramo, destacam-se ainda problemas relacionados com recursos não renováveis, nomeadamente o excesso do consumo de água, devido à necessidade de se criar novas construções como hotéis e piscinas que geram constante pressão sobre os recursos hídricos, poluindo-os com excesso de resíduos.

Por outro lado, se o setor turístico for gerido adequadamente resulta em efeitos positivos não só em termos do seu próprio desenvolvimento, mas também em contribuições para a sociedade em geral de que todos beneficiam. Estas contribuições são fruto de, por exemplo, aumento da consciência e valorização do património ambiental e cultural, investimentos realizados para a conservação de áreas naturais e urbanas (que são a fonte de atração para os turistas), melhorias da rede de infraestruturas para aumentar o nível de qualidade de vida tanto da população hospedeira como dos turistas (CE, 2002). Todavia, algumas pessoas entendem que os efeitos do turismo não são necessariamente positivos, mas sim um fator de preocupação que poderá levar a uma globalização cultural e a um mundo mais homogeneizado (Ashworth e Page, 2011).

A intensificação do turismo levanta questões na literatura empírica relacionadas com o meio ambiente e com a criação de externalidades negativas que precisam de ser controladas, vigiadas e reguladas através de medidas legislativas para garantir o equilíbrio dos ecossistemas e tentar não comprometer a sua sustentabilidade (Barros, 2017; Fava e Rubio, 2017). Por isso, para além de efeitos económicos produzidos pela atividade turística, não se pode por de parte os efeitos socioculturais e questões ambientais preocupantes e de onde surge o conceito de turismo sustentável. Este termo desenvolvido, maioritariamente, por académicos na Europa Central transformou-se num conceito global (Lane, 2017) e que, de acordo com PNUA/OMT (2005, p.12) define-se como: *"Turismo que reflete plenamente os impactos económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, respondendo às necessidades dos visitantes, da indústria, do meio ambiente e das comunidades de acolhimento"*.

O ano de 2017 foi denominado pela ONU² como o Ano Internacional para o Desenvolvimento do Turismo Sustentável, com o objetivo de alertar a sociedade para a proteção do meio ambiente, proteção do património cultural e uma maior igualdade económica nas práticas deste setor. Na verdade, hoje em dia, a atividade turística, engloba muito mais os princípios de sustentabilidade para satisfazer tanto os visitantes como os residentes locais. Pelo que, segundo Vareiro (2008), esta diversificação da sociedade, ao nível da procura, permite expansões para novas atividades turísticas, onde se contacta cada vez mais com a natureza e valoriza-se os respetivos patrimónios culturais, mas com consciência das questões ecológicas implícitas.

A nova geração dos turistas é muito mais sensível a assuntos relacionados com os efeitos negativos, como é o caso da massificação do turismo. Ainda, estes “novos turistas”, para além de serem ambientalmente mais sensíveis, demonstram mais respeito pelas culturas e tradições dos países acolhedores, mas também se envolvem mais na vida ativa do dia a dia dos residentes e deixam de ser apenas observadores (Stănciulescu, Molnar e Bunghez, 2011). Todos estes comportamentos levam a um novo tipo de turismo, um turismo mais educado, independente, com base na experiência e orientado para a conservação. De modo a aproveitar as vantagens económicas e conjuntamente respeitar o meio ambiente, na literatura científica portuguesa também se destaca a preocupação com a sustentabilidade (Robaina-Alves, Moutinho e Costa, 2016; Barros, 2017). As empresas também estão, cada vez mais, preocupadas com questões ambientais contribuindo para uma *green economy*, pois retiram oportunidades do mercado (aumentam a procura, criam uma vantagem competitiva e sobem na cadeia de valor) como consequência da melhoria da imagem transmitida para os seus consumidores, bem como da diferenciação de serviços. Desse modo, Sinclair e Stabler (1997, p.168) afirmaram: *“firms have taken the concern by consumers that tourism should be environmentally responsible and turned it to commercial advantage by promoting eco and green holidays”*.

Contudo, o progresso no sentido de um turismo sustentável ainda tem sido lento, pois produzir e recomendar políticas é uma tarefa relativamente simples de se alcançar, a dificuldade passa mais em termo de suas implementações, nomeadamente pelos conflitos de interesses gerados entre os grupos e indivíduos possivelmente afetados/envolvidos – os chamados agentes interessados – que podem ser grupos sociais, formuladores de políticas,

² ONU NEWS (2017), *2017 é o Ano do Turismo Sustentável para o Desenvolvimento*. Disponível em <https://news.un.org/pt/story/2017/01/1573191-2017-e-o-ano-do-turismo-sustentavel-para-o-desenvolvimento>. Acedido em 15.05.2018.

empresários, trabalhadores, a indústria no geral, o estado e outras pessoas particulares (Agyeiwaah, McKercher e Suntikul, 2017; Krutwaysho e Bramwell, 2010). Por exemplo, Krutwaysho e Bramwell (2010), que estudaram a implementação de políticas de turismo na Tailândia e a sua relação com as tensões entre as várias funções estruturais do estado, verificaram que a implementação das políticas fazia parte de um processo complexo de negociações, dado que os agentes políticos procuravam os seus interesses, o que leva a que muitos planos de turismo não fossem implementados como o desejado.

2.2. Turismo Urbano

Para perceber os impactos e questões em torno do turismo a nível urbano importa, primeiramente, definir o seu conceito. Como tal, segundo a OMT (2018)³ o “*turismo urbano é um tipo de atividade turística que tem lugar num espaço urbano com os atributos inerentes, caracterizados por uma economia de base não-agrícola com administração pública, indústria, serviços e comércio, e por constituir um ponto nodal de transportes. Os destinos urbanos oferecem um conjunto abrangente e heterogéneo de experiências culturais, arquitetónicas, tecnológicas, sociais e naturais bem como produtos para lazer e negócios*”. Este tipo de turismo diz respeito a viagens efetuadas por visitantes a cidades ou lugares com alta densidade populacional por um curto período de tempo (normalmente, um a três dias), por isso é usual referir-se ao turismo urbano como mercado de curto prazo.

As cidades são epicentros que reúnem herança cultural e comércio que atraindo visitantes reforçam o desenvolvimento da economia local – criando empregos e promovendo investimentos em infraestruturas (Gârbea, 2013; OMT, 2014; Kerimoglu e Ciraci, 2006). Segundo Romero e Ortuño (1998), a evolução do turismo tornou necessário encontrar soluções para se poder responder à constante alteração no padrão de procura. Como tal, concentrar o turismo nos centros urbanos é uma alternativa possível para responder à crescente procura, isto porque, as cidades apresentam um enorme leque de opções disponível para satisfazer os indivíduos. De acordo com os autores, o turismo urbano é constituído por uma série de especificidades, nomeadamente os recursos disponíveis e o comportamento da procura, como apresentado na tabela seguinte.

³ OMT (2018), *Urban Tourism*. Disponível em <http://destination.unwto.org/content/urban-tourism>. Acedido em 16.05.2018.

Tabela 1: Recursos disponíveis em centros urbanos e comportamento da procura

Recursos	Comportamento
Produto primário – motivo de atração para o turista	Motivações que diferem de indivíduo para indivíduo
Produtos socioculturais provenientes de atividades humanas	Estadia – normalmente de curta duração e com predominância de turistas internacionais
Produtos complementares que conduzem ao crescimento do turismo (catering, alojamento, etc.)	Despesas superiores face aos locais fora dos centros urbanos
“Imagem” da cidade	Existência de uma menor sazonalidade
Acessos internos (mecanismos que facilitem o desenvolvimento do turismo na cidade – tráfego, etc.)	Nível de exigência turística mais elevado (difícilmente se alcança níveis de satisfação completos)
Acessos externos (ligações da cidade em causa para os outros locais)	

Fonte: Romero e Ortuño (1998)

Recurso como a “imagem” da cidade é importante, na medida em que influencia a procura turística e, hoje em dia, existe uma forte competitividade entre os diferentes espaços urbanos e qualquer alteração ao nível da reputação mundial levará os visitantes a escolher uma outra cidade.

Uma componente fundamental do turismo urbano é o património cultural e, segundo Dumont (2006), existe uma interdependência entre o turismo urbano e a sua cultura em que, por um lado, o património cultural e arquitetónico tradicional nas cidades enriquece as experiências turísticas e, por outro lado, a conservação do património histórico, em geral, depende das receitas do turismo, o que pode originar conflitos de interesses. Ou seja, se houver uma falta de orientação estratégica, a aplicação das receitas vindas do turismo pode subverter a autenticidade da cidade, provocando um futuro desencontro entre a procura e a oferta turística urbana.

De acordo com Jansen-Verbeke (2009), o grau de urbanização, no que toca a densidade populacional de um determinado espaço, é essencial para determinar o tipo de turismo que existe nesse mesmo espaço urbano. Destinos urbanos de lazer, para turistas que gostam de passear livremente numa cidade, num típico movimento centrífugo, diferem de destinos

urbanos com centros culturais ou de compras, onde os turistas convergem no centro, num movimento centrípeto. Ainda, segundo o mesmo autor, exponenciando o impacto da densidade populacional, o contraste entre o tipo de turismo torna-se ainda mais evidente quando se compara espaços urbanos com rurais, onde os fluxos, movimentos e motivações dos turistas divergem ainda mais acentuadamente.

Regeneração urbana e social, capacidade turística e aplicação de princípios de marketing a locais específicos são componentes afetadas pelo turismo urbano que, continua a ser um tema ligado com a expansão turística desde a década de 1980 (Ashworth e Page, 2011). O turismo urbano é ainda denominado de fenómeno multidimensional pelos seus diversos efeitos (Pasquinelli e Bellini, 2017). Da mesma forma, Pearce (1998) também já distinguia o turismo em áreas urbanas pela sua natureza multifuncional e o seu carácter multidimensional. Segundo o mesmo autor, a procura turística é gerada pelas mais variadas funções da cidade, bem como muitos dos bens e serviços consumidos pelos turistas são fornecidos pelos residentes locais, com um envolvimento de muitos agentes, direta ou indiretamente, no processo de desenvolvimento desta oferta de bens e serviços. Pelo que, o turismo urbano tende a ser muito mais complexo do que o turismo, por exemplo, em áreas costeiras.

A “responsabilidade” imposta às cidades é um desafio que tem que ser enfrentado com seriedade, não só pela satisfação das necessidades dos turistas que as visitam, mas também pela transmissão de segurança à população residente, para que esta não se sinta prejudicada perante o desenvolvimento da atividade turística e não assista a um cenário de degradação do ambiente urbano. Isto porque, para uma cidade ganhar reputação no mercado internacional como uma atração turística importante deve ser capaz de conservar o seu património, mas ao mesmo tempo desenvolver uma rede de infraestruturas para toda a população e turistas poderem usufruir (Gârbea, 2013). No entanto, do ponto de vista de Ashworth e Page (2011), poucas cidades estão preparadas para satisfazer essa procura turística (dada à forte exploração das infraestruturas por parte de crescentes números de turistas) evidenciando uma discrepância entre aquilo que o turismo necessita para funcionar adequadamente e aquilo que as cidades efetivamente precisam.

De acordo com Maitland (2010) e Turismo de Portugal (2006), o crescimento das cidades na Europa deve-se, essencialmente, ao desenvolvimento dos meios de comunicação. Através da Internet e dos telemóveis, hoje em dia, as pessoas podem partilhar as experiências vividas nas cidades com o resto do mundo. Este fator, pode funciona a favor ou não das

idades – os turistas que a visitam podem fazer publicidade positiva ou negativa dependendo da sua experiência pessoal. No entanto, é claro o efeito positivo da tecnologia para os turistas – reservas online tanto de voos como hotéis em poucos minutos, recolha de informações, etc. A acrescentar a esses elementos o desenvolvimento das companhias aéreas *low cost*, que também facilitam o planeamento das viagens, fez com que o setor dos *city breaks* se transformasse na nova forma de turismo urbano da atualidade.

Segundo o Turismo de Portugal (2006), este setor é caracterizado por uma motivação do turista em visitar, por exemplo, monumentos, comércio e gastronomia numa estadia de curta duração numa determinada cidade. Este setor ainda se divide em três grupos principais (*city breaks standard*; *city breaks upscale* e *city breaks temáticos*) dependendo do comportamento dos turistas e tempo da sua estadia na cidade (Apêndices – Tabela A1). E, apesar do mercado turístico urbano se transformar em *short city breaks*, ou seja, turismo urbano de curta duração (com uma estadia do turista cada vez mais reduzida), a possibilidade de repetição da visita aumenta.

2.2.1. Impactos do turismo urbano

Quanto aos impactos resultantes do turismo em meio urbano é possível agrupá-los, segundo Dumont (2006) e Dumont, Ruelle e Teller (2005), em três diferentes categorias: impactos físicos-ecológicos, impactos sociodemográficos e impactos político económicos, como apresentado nas Tabelas 2, 3 e 4.

Tabela 2: Impactos físicos-ecológicos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Regeneração urbana	Perda da atratividade da paisagem
Criação de novas infraestruturas	Degradação dos centros históricos
Espaços públicos melhor cuidados	Problemas de estacionamento e congestionamento
Maior proteção do património	Poluição e barulho
	Expulsão de atividades económicas do centro para as periferias
	Resíduos insustentáveis de produção
	Pressão insustentável no sistema de esgoto

Fonte: CE (2002); Dumont *et al.* (2005).

Tabela 3: Impactos Sociodemográficos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Fortalecimento dos sentimentos de orgulho pela cidade	Abandono de atividades tradicionais
Intercâmbios transculturais e seus benefícios	Conflitos entre turistas e residentes
Manutenção de valores e tradições	Irritação da população local
Sentimento de segurança devido ao melhor cuidado do domínio público	Aumento da criminalidade
	Perda identidade sociocultural local
	Superlotação das atrações locais

Fonte: CE (2002); Dumont *et al.* (2005).

Tabela 4: Impactos Político-Económicos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Criação de emprego e rendimento	Maior custo de vida para os moradores e gentrificação
Estimulação do empreendedorismo	Aumentos dos custos e das despesas públicas para o desenvolvimento de infraestruturas
Contribuições para as receitas	Distribuição desigual dos benefícios económicos
Efeito multiplicador	Alta dependência do turismo que leva à monocultura
Produtos mais competitivos	Perda de benefícios económicos caso o setor turístico não se relacionar com outras atividades económicas locais

Fonte: CE (2002); Dumont *et al.* (2005).

2.2.1.1. Impactos Físico-Ecológicos

Como aspetos positivos dos impactos físico-ecológicos destacam-se as melhorias nos espaços públicos, criação de novas infraestruturas, mas também uma maior proteção do património que está associado à regeneração urbana (Dumont *et al.* (2005); Dumont, 2006). Infelizmente, a maioria dos impactos nesta componente são negativos, como a perda da atratividade e diversidade com a globalização da arquitetura urbana, degradação dos centros históricos (destruição de património construído, natural ou visual), poluição (que, posteriormente, provoca danos corrosivos nos edifícios) e barulho, expulsão de atividades

económicas para as periferias (devido à abertura de lojas novas turísticas), produção de resíduos insustentáveis, falta de estacionamento e congestionamento (CE, 2002; Dumont, 2006; García-Hernández, Calle-Vaquero e Yubero, 2017; Zanini, 2017).

Várias cidades sofrem de congestionamento, por exemplo, Bruges encara este problema durante todo o ano (piorando nos fins de semana e feriados), o que se reflete também na atividade económica da cidade. Em Veneza, os habitantes começam a evitar os centros devido aos problemas de mobilidade. A qualidade de vida dos moradores é altamente afetada e o centro histórico, cada vez mais se assemelha a uma monocultura. O congestionamento está associado também a locais mais específicos, como é o caso das faculdades universitárias de Oxford que recebem diariamente fluxos exorbitantes de visitantes e onde os autocarros turísticos começam a fazer parte da paisagem (CE, 2002). Para além de todos estes efeitos, os centros urbanos sofrem com a globalização e os seus impactos que começam a ser bastante notórios. Esta atinge tanto as grandes metrópoles como cidades de pequenas dimensões através de novos padrões de vida e alterações na paisagem urbana. Um claro exemplo desta externalidade manifesta-se no setor hoteleiro, onde os quartos de hotel e os restaurantes são semelhante entre si em cidades como Londres, Paris, Hong Kong ou Nova York (OMT, 2012).

2.2.1.2. Impactos Sociodemográficos

De acordo com a CE (2002), os impactos sociodemográficos têm um impacto mais acentuado em localidades pequenas e tradicionais, nomeadamente em pequenas ilhas, comunidades rurais e montanhosas. Como impacto positivo é destacado o intercâmbio transcultural em que, tanto os habitantes como os turistas beneficiam. Ambos podem aprender sobre a cultura um do outro e desenvolver sentimento de maior aceitação e compreensão. No entanto, apesar de estes impactos serem pouco significativos face às outras componentes, é de realçar que, mesmo em destinos europeus podem surgir situações de conflitos entre os residentes e turistas. Estes problemas estão, normalmente, associados a diferença entre as culturas, costumes, idiomas, valores religiosos e ainda diferenças nos padrões comportamentais.

Os residentes podem sentir-se saturados de multidões de turistas nas suas vidas quotidianas (o que prejudica a sua qualidade de vida), daí a necessidade da monitorização do desenvolvimento turístico e mudanças da sociedade. As experiências desagradáveis poderão conduzir a estereótipos como, por exemplo, assumirmos que todos os turistas são

barulhentos e hostis, e a uma certa desvalorização de alguns costumes locais ou mesmo sentimento de invasão (quando sentimos que há uma enorme corrente de turistas por todo o lado na cidade, deliberadamente tentamos evitar certas zonas da cidade). Por exemplo, os centros das cidades de Veneza e Barcelona são afetados por fluxos turísticos crescentes o que se reflete em manifestações na rua com atitudes anti turismo e mesmo turismofobia (Horn, 1998; García-Hernández *et al.*, 2017). A acrescentar, pode ocorrer competição por bens básicos como os transportes e abastecimento de água, mas também em locais de atração como museus, parques urbanos, teatros e restaurantes.

2.2.1.3. Impactos Político-Económicos

Estes impactos quantificam o efeito do turismo sobre a economia, que pode ser medido em termos de acréscimos de receitas ou despesas e com uma relação muito próxima com os benefícios financeiros como a criação de postos de trabalho e geração de oportunidades de negócios, mas também os custos com a manutenção da infraestrutura urbana ou mesmo inflação. Nomeadamente, nas cidades onde o turismo é caracterizado pela sazonalidade, a manutenção das infraestruturas é mais dispendiosa, isto porque, durante a maior parte do ano permanecem inativas (Dumont *et al.*, 2005; Dumont, 2006; Ardahaey, 2011).

Segundo Ardahaey (2011), os efeitos diretos do crescimento turístico refletem-se nos setores primários do turismo (alojamento, restauração, transportes, atrações e comércio), pelo que os efeitos secundários abrangem os outros setores da economia. E, para este autor, os impactos positivos do turismo na economia superam os efeitos negativos, isto porque, maioritariamente se reproduzem em benefícios que o turismo transfere para um lugar. Mas, o mesmo sublinha que, vários efeitos negativos não são abordados nas análises tão diretamente como os efeitos dos benefícios. Alguns exemplos são: a subida dos preços das habitações e preços de retalho no local, alterações nos impostos e impactos indiretos do congestionamento. Por um lado, os impostos cobrados aos turistas podem ajudar a reduzir os impostos locais, mas, por outro lado, caso existam custos extras com infraestruturas e serviços, os residentes podem sofrer de aumento de imposto para liquidar essas despesas. Já os problemas de congestionamento e tráfego podem fazer crescer os custos para as pessoas, prejudicar a mobilidade na cidade e, ainda impulsionar as empresas a saírem das zonas orientadas para atração turística.

Mais, o turismo urbano torna-se um elemento chave para reduzir a pobreza nas cidades em todo o mundo e até mesmo em regiões vizinhas, fora da cidade, que beneficiam de efeitos *spillovers* da atividade económica dado que os visitantes tendem a explorar áreas para além dos limites do centro da cidade (OMT, 2014). As economias de diversas cidades saem beneficiadas com o turismo porque, por um lado, recebem as contribuições para receitas do governo através de impostos locais para o turismo e, por outro lado, o efeito multiplicador do turismo ajuda na expansão de outras atividades económicas. Isto é, as cidades que desenvolvem o setor turístico recebem os turistas que gastam o seu dinheiro para comprar bens e serviços e esses gastos referem-se, normalmente, a setores específicos como a alimentação, alojamento, transportes, pequeno comércio, etc. Assim, estes negócios beneficiam de receitas extras com que podem auferir bens e serviços produzidos localmente. Adicionalmente, os produtores e fornecedores locais podem comprar mais produtos aos seus fornecedores que, por sua vez, podem comprar bens extras aos seus próprios fornecedores e, isto torna-se num círculo virtuoso.

Para além disso, os funcionários das empresas que estão relacionados com a atividade turística, frequentemente, vivem e trabalham na cidade em questão, onde passam a gastar a maior parte das suas remunerações, contribuindo, também para a economia local. Como resultado, segundo Dumont (2006), há um efeito multiplicador onde o impacto final é maior do que o gasto inicial e o aumento dos fluxos monetários pode ser distribuído por diferentes setores da economia (por exemplo, através do aumento do emprego).

O impacto económico resultante das visitas dos turistas domina sobre o impacto social e político e, por isso, a economia revela melhorias como fruto da necessidade de quantificação dos retornos dos investimentos feitos, nomeadamente em termos de emprego e impacto económico. O turismo urbano tem um potencial para estimular a inovação através da implementação e diferenciação de uma imagem de marca consistente, em benefício de todos os serviços e atividades oferecidas pelas cidades e, desse modo, providenciar receitas e valor acrescentado para os residentes. No entanto, é necessária uma gestão sustentável do crescimento do número de turistas ao nível urbano que deve acompanhar o desenvolvimento da cidade de modo a fornecer produtos competitivos, principalmente para os residentes locais (aumentando a sua qualidade de vida em termos de bem-estar, qualidade ambiental e identidade cultural), mas também dos turistas (OMT, 2012).

Efetivamente, o turismo urbano desenvolve a competitividade entre as cidades e, segundo Cibinskiene (2012), este tipo de concorrência ocorre não só a nível internacional,

mas também ao nível nacional. As cidades tornam-se rivais para atrair investimento, população, emprego, fundos e turistas e, por isso, a competitividade urbana mede-se pelas condições que uma cidade tem para atrair investidores, negócios, turistas e residentes (Cibinskiene e Snieskiene, 2015). Adicionalmente, de acordo com a análise da mensuração da competitividade urbana de Bruneckiene, Guzavicius e Cincikaite (2010), se uma cidade for considerada um destino turístico, então a sua competitividade pode ser definida como a capacidade de destacar as suas atrações turísticas locais, fornecendo bens e serviços aos turistas melhores do que outras cidades.

Com o desenvolvimento do turismo urbano (devido à entrada crescente de receitas), tanto ao nível da sua competitividade como reputação, as pessoas ficavam mais atraídas para os seus centros. O que, por sua vez, “pressionava” o turismo para acompanhar as alterações das atividades de lazer dos turistas (Kerimoglu e Cirachi, 2006). Contudo, o desenvolvimento do turismo pode levar à “gentrificação” que, segundo Mendes (2014), é um processo de reabilitação do espaço urbano, nomeadamente restauração das habitações nos centros históricos das cidades, através de investimentos públicos e privados. Mais precisamente, é uma transformação de uma área pobre ou de baixa classe para uma área residencial ou comercial para as classes médias ou altas. Esta reabilitação dos locais (através de novos alojamentos e novos espaços comerciais), de modo a apresentarem melhores condições e serem mais atrativos resultou, em parte, da evolução do setor do turismo que cativou os jovens de classe média. Assim, centros que antes eram considerados desvalorizados transformaram-se em zonas social, económica e ambientalmente mais valorizadas. Isto porque, a “gentrificação” leva a que novos moradores, com capacidades económicas superiores, se instalem nesses locais. Enquanto que, os anteriores moradores, que ficaram sem a possibilidade de pagar por este aumento de custo de vida, vêem-se “obrigados” a mover-se para as periferias das cidades (Mendes, 2014; Liang e Bao, 2015).

Relacionado com este fenómeno, segundo Zanini (2017), é destacada a “síndrome Airbnb” que se caracteriza pelo arrendamento temporário ou provisório a turistas estabelecimentos de alojamento local através do uso de plataformas na Internet. Este acontecimento afeta a componente político-económica da cidade, por um lado, porque gera desequilíbrio no mercado imobiliário, por outro, dificulta a monitorização de arrendamentos ilegais nas cidades. Em Veneza, o Airbnb representa 50% do total de alugueres de turismo do “mercado negro” (Zanini, 2017). Ainda, Sans e Domínguez (2017) referem que o Airbnb provoca a superlotação turística nas cidades o que ameaça o bem-estar de toda a população.

2.2.1.4. Fatores que influenciam a intensidade dos impactos

A dimensão destes impactos depende de uma série de variáveis como, por exemplo, o nível de despesa turística, o nível de satisfação da procura pela produção local, a quantidade de recursos, a dinâmica do crescimento dos preços a longo prazo e a pressão exercida sobre os recursos naturais e culturais e os bens públicos (Dumont, 2006). Estas variáveis, por seu turno, também são afetadas por uma série de fatores, nomeadamente, as características dos turistas e da indústria do turismo, estrutura da economia local e a sua interação com o setor do turismo e ainda presença de recursos ociosos, como apresentado na Tabela 5.

Tabela 5: Fatores que influenciam a intensidade dos impactos do turismo

Características dos turistas	<ul style="list-style-type: none">⇒ Motivo da viagem – os turistas que viajam por razões culturais podem gastar mais ou menos e exercer mais ou menos pressão sobre os recursos do que os turistas de “sol e praia”;⇒ Tempo de permanência – os turistas que ficam apenas durante o dia, provavelmente irão gastar menos do que turistas que pernoitam;⇒ Tipo de alojamento – hotéis são mais caros que campings.
Características das indústrias do turismo	Se os fatores do capital, da terra e da mão de obra forem de propriedade local, os seus lucros, salários e aluguer irão permanecer localmente e beneficiar a comunidade local.
Estrutura da economia local e a sua relação com as indústrias do turismo	A característica fundamental aqui é a capacidade de a economia local satisfazer a procura direta das indústrias do turismo – por isso, caso se trate de uma economia mais abrangente (e quanto maior o tamanho das empresas no setor do turismo), maior será a probabilidade de satisfazer a procura direta.
Quantidade de recursos ociosos	Na presença de recursos ociosos, a procura adicional de bens e serviços de turistas irá refletir-se num aumento maior na produção e rendimento do que o aumento nos preços.

Fonte: Dumont (2006)

A interação de todos estes fatores vai determinar qual o balanço final em termos de impacto positivo ou negativo numa determinada cidade e melhoria ou decréscimo da qualidade de vida dos cidadãos.

De acordo com Dumont (2006), para gerir melhor estes impactos os formuladores de políticas públicas podem concentrar a sua atenção em aspetos como: melhorar a qualidade e quantidade de serviços locais de bens para os turistas (pois um crescimento que se concentre apenas em aumento da exploração de recursos naturais e culturais não é sustentável a longo prazo e a especialização em turismo apenas traz benefícios a longo prazo, caso se trate de bens que sejam cada vez mais reconhecidos mundialmente); controlar as políticas de redistribuição implementadas para que estas sejam apropriadas (tendo em conta que, se o mercado funcionasse livremente, a tendência seria alocar os benefícios turístico numa parte específica da população – como proprietários dos imóveis nas indústrias do turismo) e, elaborar políticas para diminuir a pressão exercida nos recursos para que não leve a sua sobre-exploração (como, por exemplo, tributar o acesso a determinados lugares).

2.2.2. Sustentabilidade

As autoridades turísticas estão, cada vez mais, sensibilizadas para os efeitos a longo prazo, como as externalidades e, percebem a necessidade de se implementarem estratégias sustentáveis que combinem a diversificação dos produtos com a preservação da identidade urbana. Principalmente, porque os turistas funcionam como seus “clientes” e, estes destacam a preocupação com o património como um dos requisitos para a sua procura. Assim, tanto os benefícios como os custos turísticos são analisados de acordo com os novos parâmetros, como a sustentabilidade ou crescimento endógeno (Romero e Ortuño, 1998). Desse modo, de acordo com Dumont (2006), o turismo urbano sustentável refere-se à atividade turística em cidades, municípios e vilas que produz benefícios e incentiva a comunidade a tratar e preservar a herança cultural do local. Pelo que cooperação entre os representantes das comunidades, políticos, operadores turísticos e formuladores de políticas é fundamental para se alcançar este objetivo e salvaguardar as condições para o futuro.

Em Barcelona, segundo Fava e Rubio (2017), as principais medidas para se continuar a corrigir os impactos negativos do turismo passam pela suspensão das licenças para estabelecimentos de alojamento turístico e residências para estudantes, estudo das medidas para lidar com alojamento turístico ilegal e desenvolvimento do Plano Especial de Turismo e o Conselho do Turismo e Cidade. No âmbito da Administração Pública implementam-se políticas de promoção e gestão turística, nomeadamente ações para diminuir o congestionamento no médio prazo, estimular uma melhor distribuição territorial da oferta e procura. Os objetivos do modelo desenvolvido poderiam ser aplicados e seguidos como um

exemplo em outras cidades, para se antecipar os problemas e não deixar que os impactos negativos do turismo se tornarem em algo irreversível.

Caso as cidades não apliquem as políticas adequadas para impedir a evolução dos efeitos prejudiciais, irão pelo mesmo caminho de cidades como Veneza, em que se questiona o porquê das políticas apenas terem sido executadas numa fase avançada dos problemas. Com a massificação do turismo, a cidade de Veneza criou uma nova identidade cosmopolita, a qual se traduziu em desequilíbrios estruturais com significativos impactos económicos e financeiros (Casagrande, 2016; Minoia, 2017; Zanini, 2017). Os detentores de meios de capital, em particular os que podiam ser colocados à disposição de atividades turísticas, beneficiaram enormemente com o crescimento do turismo. Ao invés, as classes mais desfavorecidas, cujo rendimento depende exclusivamente da oferta do fator trabalho, foram afastadas do centro urbano por via do crescimento desproporcional do valor das rendas (naturalmente, gerou-se um sentimento negativo ao turismo por parte desta franja da população, apesar dos seus rendimentos médios terem crescido ao longo dos anos).

Nomeadamente, de acordo com Russo (2002), famílias jovens são “expulsas” do centro da cidade devido a preços elevados das habitações que estas não conseguem sustentar. Ainda, a população de Veneza tem vindo a diminuir a uma taxa anual de 0,5%, pelo que a pressão turística sentida na cidade aumenta (verificando-se que, por cada morador, existem aproximadamente 50 turistas). Tanto Casagrande (2016) como Zanini (2017) destacam o facto de que o número de residentes na cidade tem vindo a cair, enquanto que os números de turistas, por sua vez, não param de crescer. Assim, Minoia (2017) refere que a combinação de todos os efeitos levou a alteração dos padrões culturais e sociais da cidade que pode ocorrer em outros centros históricos Europeus, caso não se evolua no sentido da preservação urbana (como em Barcelona) para proteger a população residente.

2.3. Turismo Cultural

2.3.1. Conceitos Básicos

No âmbito do programa específico de integração e reforço do Espaço Europeu de Investigação (mais precisamente, “6th Framework Program” – Apoio político e previsão das necessidades científicas e tecnológicas⁴) foi desenvolvido o projeto Picture, financiado pela CE, ao qual se associaram várias instituições (Apêndices – Tabela A2). Este projeto visa promover o turismo cultural, reunir informações sobre os seus impactos e encontrar soluções para uma melhor gestão como meio de preservar o património, a economia e melhorar a qualidade de vida da sociedade. Assim, o objetivo principal do Picture é desenvolver um quadro estratégico urbano para a gestão sustentável do turismo cultural em cidades europeias, o que irá ajudar a avaliar as políticas de turismo local de modo a maximizar os benefícios do turismo, mas conservando e valorizando o património, bem como a qualidade de vida urbana⁵. Dada a relevância deste projeto e o seu foco no turismo cultural, este capítulo irá abordar, em grande parte, os principais tópicos e conclusões que foram apresentados no relatório final (Dumont, 2006).

Em primeiro lugar, é necessário destacar as definições e considerações acerca de conceitos fundamentais para esta secção, tal como a noção de cultura, turismo cultural, turismo cultural urbano e património. Assim, como refere a ICOMOS (2002, pp. 21), a cultura é definida por um conjunto de “aspectos espirituais, materiais, intelectuais e emocionais que descrevem uma comunidade, sociedade ou grupo social. Esta não se refere apenas a artes e literatura, mas também a modos de vida, direitos fundamentais do ser humano, sistema de valores, tradições e crenças”. Por sua vez, de acordo com a mesma fonte, o turismo cultural é essencialmente aquela forma de turismo que se concentra na cultura e ambientes culturais, incluindo paisagens do destino, valores e estilos de vida, património, artes visuais e representação, indústrias, tradições e atividades de lazer da população local e da comunidade hospedeira. Pelo que, este tipo de turismo leva a uma mistura de visitantes ou turistas com a população local em eventos culturais, visitas a museus e pontos históricos.

Quanto ao turismo cultural urbano, Dumont (2006, pp. 135) refere que é um “desenvolvimento do turismo cultural numa rede urbana com interações de fatores

⁴ Karlsruhe Institute of Technology (2018), *Institute for Technology Assessment and Systems Analysis*. Disponível em https://www.its.kit.edu/english/wuw_completed_pask04_picture.php. Acedido em 09.07.2018.

⁵CE (2018), *Pro-active management of the Impact of Cultural Tourism upon Urban Resources and Economies*. Disponível em https://cordis.europa.eu/project/rcn/75255_en.html. Acedido em 09.07.2018.

económicos, políticos e sociais, que proporciona uma identidade única a uma determinada cidade”. Ainda, o turismo cultural urbano está associado a um ambiente de dinamismo na cidade derivado de atividades e experiências dos ativos patrimoniais construídos, componentes intangíveis (como por exemplo, compras, alimentação e entretenimento) e indústrias criativas (como o caso do design ou moda) de que usufruem os turistas culturais.

Por fim, o património cultural é o reflexo dos modos de viver de uma comunidade que se transmite, posteriormente, de geração em geração (costumes, objetos, valores, etc.) e se divide em duas componentes fundamentais (Apêndices – Tabela A3): património cultural tangível e património cultural intangível (Horn, 1998; ICOMOS, 2002).

Os turistas decidem visitar uma cidade por inúmeras razões e, no caso específico do turismo cultural, os turistas procuram por experiências genuínas, em que possam viver a cultural local e a arquitetura. Desde a década de 1990, os fluxos turísticos têm aumentado e o turismo cultural torna-se cada vez mais popular, principalmente em cidades que têm patrimónios mundialmente reconhecidos (Richards, 2005; Zanini, 2017). O desenvolvimento das tecnologias, nomeadamente a Internet, também têm impulsionado este aumento do turismo cultural – os turistas podem, desse modo, procurar com facilidade informações sobre pontos de atração culturais antes de viajar (Jovicic, 2016). Segundo a CE (2002), entre todas as formas de turismo, o turismo cultural é aquele que possui as maiores expectativas de crescimento dada à sua capacidade de regenerar os centros urbanos. Isto porque, as pessoas, cada vez mais, visitam os pontos históricos, templos e locais com distinção cultural e estes lugares, normalmente, situam-se nos centros urbanos ou suas proximidades o que produz bastantes benefícios para as cidades, mas também alguns problemas.

Assim, antes de olharmos para os efeitos do turismo cultural nos centros urbanos é importante perceber os perfis e as características dos turistas culturais que, de acordo com Richards (2005), dividem-se em dois tipos fundamentais: o turista cultural específico, cuja principal motivação para realizar uma viagem é o de visitar um específico lugar cultural ou atrações turísticas e o turista cultural genérico que pratica turismo cultural como parte de um conjunto mais alargado de interesses durante as suas férias (Apêndice – Tabela A4).

2.3.2. Impactos do Turismo Cultural

No capítulo do turismo urbano foram referidos os efeitos positivos e negativos do turismo urbano que, logicamente, são aplicáveis ao turismo cultural, dado este ser uma das suas características fundamentais. No entanto, interessa destacar alguns exemplos na

literatura que abordaram os impactos mais específicos do turismo cultural como Borowiecki e Castiglione (2014), Guccio, Lisi, Mignosa e Rizzo (2018), García-Hernández *et al.* (2017), Horn (1998), Shin (2010) e Tokarchuk, Gabriele e Maurer (2017).

Borowiecki e Castiglione (2014) estudaram a relação entre os fluxos turísticos e a participação em eventos culturais (museus, teatros, concertos e espetáculos) em Itália, através da utilização de dados em painel de 110 províncias italianas para o período de tempo de dois anos (2006-2007). Os seus resultados demonstraram que existia uma forte relação positiva entre as chegadas de turistas e o número de visitas dos museus. Ainda, a duração da estadia influenciava positivamente as participações em atividades culturais (por exemplo, uma noite adicional na estadia do visitante implica um aumento de 0,015 na taxa de participação em exposições ou espetáculos). Outra conclusão a que estes autores chegaram foi o facto de a procura por estas atividades culturais depender da origem do turista (podendo este ser doméstico ou internacional). Enquanto que os turistas domésticos demonstravam uma preferência por teatro (visitas de teatro aumentam à medida que o número de turistas domésticos aumenta), os turistas estrangeiros optavam por museus e concertos (entradas em museus e concertos aumenta com o aumento de turistas estrangeiros). Já as exposições e espetáculos eram fonte de atração de ambos os tipos de turistas.

Por sua vez, Guccio *et al.* (2018) analisaram os fatores que afetavam as visitas ao património cultural na Itália e investigaram se a qualidade do património (nomeadamente, o valor monetário dos bens culturais móveis⁶ do Estado) tinha um papel significativo na estimulação de visitas a lugares culturais para os anos 1996 a 2010. Os autores descobriram que duas variáveis afetavam positivamente o número de visitas a patrimónios culturais: a qualidade do património cultural e a eficiência do setor do turismo. Assim, quanto ao valor monetário do património, um investimento de um milhão de euros refletia-se num aumento de cerca de mil turistas culturais na região, o que realça a correlação entre os turistas culturais e o desenvolvimento do turismo.

Já García-Hernández *et al.* (2017) examinaram os efeitos negativos do turismo a nível cultural e urbano, mais precisamente no centro histórico da cidade de Donostia-San Sebastian, em Espanha. Assim, os autores procuraram perceber como é que a pressão turística gerada pela quantidade crescente de turistas e excursionistas que visitam a cidade, por motivos maioritariamente culturais, prejudica as paisagens urbanas e históricas. Os

⁶ Por exemplo, pinturas, peças de ourivesaria, esculturas, livros, etc. (habitualmente guardadas em museus).

resultados mostraram que o número crescente de turistas, que gera pressão na cidade, ameaça o centro urbano: a paisagem tornou-se mais homogênea (devido a presença de marcas globais) e orientada para o consumismo de atividades de lazer e turismo (que leva à percepção de que os centros urbanos, que deveriam de ser culturalmente distintos, são cada vez mais semelhantes); as ruas tornaram-se num lugar de saturação de turistas que gera problemas de mobilidade, de estacionamento e de redução da qualidade de vida dos moradores; o comércio orientado para os moradores foi afetado (dado ao aumento da competição por espaços centrais levou ao deslocamento para a periferia várias atividades) e substituído por estabelecimentos orientados para o turismo; alguns moradores optam por abandonar os centros e colocar as suas casas no mercado do turismo que, por um lado, torna-se numa oportunidade de negócio e, por outro, leva ao descontentamento do restante população que sentem não só a sua qualidade de vida a baixar, mas também a perda de identidade cultural do local.

Horn (1998) e Dumont (2006) destacam que o aumento do turismo cultural pode levar, por um lado, à perda da sensação de um lugar e, por outro, fazer com que alguns dos seus habitantes se sintam incomodados pela presença dos turistas. Isto porque, a concentração excessiva de turistas na cidade pode aumentar o sentimento de rivalidade entre os residentes e os visitantes que aumentará a competição pelas infraestruturas da cidade e, conseqüentemente, poderá conduzir a uma diminuição da ligação dos residentes com os monumentos e espaços da herança das suas cidades. Já o sentido de um lugar é afetado devido à transformação da cidade numa fonte de atração homogeneizada com excesso de lojas turísticas, festivais, iluminação noturna e entretenimento o que altera o caráter e a essência única de um centro histórico e torna difícil manter a sua conservação original. De acordo com os resultados de Horn (1998), que procurou perceber como é que a percepção de um determinado lugar é alterada para os seus residentes devido à expansão do turismo em Jonesborough (em Tennessee), parte dos moradores (relacionados com a atividade turística) demonstraram uma relação positiva da percepção do local, enquanto que os restantes (pessoas que não estavam envolvidos com aspetos do turismo) manifestaram uma experiência negativa da percepção de lugar – afirmando mesmo que o significado de um lugar foi irreversivelmente alterado.

Contrariamente, Jovicic (2016) refere que as conseqüências da globalização podem impulsionar as comunidades locais a preservar e promover o património, bem como as tradições culturais, porque o aumento da oferta turística na cidade tem sido orientado para

o “sentido do lugar” e não para a sua perda. Também o estudo de Shin (2010) incidiu nas questões de património cultural em Gwangju, na Coreia do Sul. Este revelou que a maioria dos residentes apontaram aspetos positivos do turismo cultural, a sua importância para o desenvolvimento urbano e melhorias na qualidade de vida (mais oportunidades de emprego, imagem da cidade melhorada e maior sentimento de orgulho). Na mesma linha, o estudo de Tokarchuk *et al.* (2017), que abrangeu dez cidade alemãs, revelou que os fluxos de turismo cultural têm impactos significativos no bem-estar geral de todos os moradores das grandes cidades. Ainda, de acordo com os resultados, em média, o turismo melhora não só o bem-estar das pessoas que se relacionam com os turistas, mas também adiciona valor para indivíduos que moram nas proximidades de zonas turísticas.

Assim, por um lado, para impedir que se perca a ligação entre os moradores e o património que os envolve e, por outro, para atenuar todos os impactos negativos associados ao turismo cultural, é necessário trabalhar no sentido de um turismo sustentável, que necessita de ser monitorizado, para que os benefícios económicos e socioculturais não prejudiquem nenhuma parte da população (García-Hernández *et al.*, 2017; Horn, 1998). Nesse sentido, Dumont (2006), apresenta uma proposta de uma estratégia de turismo cultural sustentável, que se fundamenta em quatro pilares principais (Apêndices – Quadro A1): cooperação entre os agentes interessados, respeito pela diversidade cultural, participação pública como fator de sustentabilidade e monitorização e acompanhamento contínuo. De acordo com estes pilares, o crescimento das cidades deve estar associado a uma política de gestão sustentável que visa maximizar o contributo positivo do turismo para o desenvolvimento das pequenas e médias cidades europeias. Esta política sustentável do turismo permitirá promover as externalidades positivas do turismo ou, pelo menos, mitigar os seus impactos negativos. No entanto, é de notar que aquando da definição da estratégia de desenvolvimento de uma certa cidade, é indispensável compreender o perfil dos seus turistas (gostos e hábitos) para que a promoção da oferta turística seja adequada. Por exemplo, no caso dos excursionistas é possível trabalhar no sentido de políticas que os motivem a permanecer pelo menos uma noite no local que visitam através de técnicas de diferenciação dos produtos ou um maior foco na organização de eventos noturnos.

2.3.2.1. Impactos do Turismo no Património

Por último, importa destacar ainda os impactos do turismo no seu património. Assim, de acordo com Dumont (2006), estes dividem-se em duas categorias: impactos nos edifícios

e objetos históricos e impactos nos lugares e áreas urbanas. Enquanto que os primeiros são identificados através da monitorização do seu estado, no que toca aos impactos no meio ambiente urbano, estes revelam-se mais complexos e, por isso, no projeto da Picture foram analisados separadamente. Desse modo, para medir os impactos do turismo em objetos individuais e o seu estado físico Dumont (2006) sugere uma lista de indicadores apresentada no Apêndice – Tabela A5. No entanto, destaca a falta de dados exatos e confiáveis acerca das consequências do turismo no património cultural devido, principalmente, à dificuldade de separar os conceitos turismo e turismo cultural. E, apesar de os impactos do turismo em objetos individuais poderem ser classificados quanto às suas características e origens, estes vão para além do que impactos somente em monumentos e edifícios, como o caso dos impactos gerados pelos próprios visitantes no património.

Por isso, Dumont (2006) dividiu os impactos em edifícios e objetos históricos de acordo com seis categorias: aspetos ambientais, danos mecânicos e desgaste, danos intencionais, ignorância e negligência, transformações e conflito do uso (Apêndices – Quadro A2). Já os impactos em locais e áreas urbanas (que foram abordados, em pormenor, no capítulo do turismo urbano) se referem, maioritariamente às infraestruturas, poluição, expulsão de atividades e populações para a periferia e a alteração da sensação de um lugar.

2.3.3. Avaliação do Impacto do Turismo Cultural (*Cultural Tourism Impact Assessment - CTIA*)

De acordo com os resultados dos inquéritos do relatório de Dumont (2006), 99% das cidades da amostra consideram o efeito do turismo como sendo positivo e, se o turismo goza de uma imagem esmagadoramente positiva nas cidades pequenas e médias na Europa, também é verdade que não tem sido levada em consideração uma análise mais holística do turismo, que não seja exclusivamente baseada nos fluxos monetários. É de realçar que, de acordo com os mesmos resultados, quanto maior a dependência do turismo, ou seja, cidades onde o turismo existe por um tempo significativo ou onde contribui com uma parte significativa para as receitas, mais dúvidas se colocam sobre as consequências positivas do turismo. As dúvidas consistem em perceber se foi atingido o ponto de inflexão entre externalidades positivas e negativas, momento a partir do qual o prejuízo causado pelas externalidades negativas é superior ao benefício das externalidades positivas (Dumont, 2006).

Assim, para se maximizar os lados positivos e minimizar os negativos foi desenvolvido um procedimento de avaliação do impacto do turismo cultural, denominado por *CTIA*, que

procura projetar, avaliar, gerir e monitorizar as atividades de desenvolvimento turístico nas cidades europeia, sendo composto por dez etapas fundamentais:

Tabela 6: Procedimentos *CTIA* passo a passo com a discriminação das partes envolvidas em cada etapa.

Esquema proposto do procedimento <i>CTIA</i>	Participantes Envolvidos			
	Desenvolvedor	Autoridade Competente	Especialistas	Público
Recolha básica da informação				
Preparação da notificação do plano, programa ou projeto (PPP)				
Triagem				
Preparação do quadro de avaliação				
Avaliação do Impacto do Turismo Cultural (CTIA)				
Consulta com as autoridades e público				
Revisão da adequação da CTIA				
Tomada de decisão				
Anúncio da decisão				
Monitoramento e possíveis ações de correção				

Fonte: Dumont (2006)

Nos Apêndices – Quadro A3 está explicado em pormenor o desenvolvimento de cada uma das etapas representadas na tabela acima.

2.4. Capacidade de Carga

O número crescente de turistas a nível urbano causa vários impactos como vimos nos capítulos anteriores. Evidentemente, as consequências pioram quando os recursos turísticos são explorados de forma insustentável, o que reflete não só na “imagem” de uma cidade, mas também na qualidade dos serviços que oferecem à população residente e turistas. Para prevenir e conter os problemas associados ao turismo, vários autores na literatura empírica e teórica salientam a necessidade de estudo da capacidade de carga turística – *Tourism Carrying Capacity, TCC* (Oliveira, 2010; CE, 2002; Martín, Aguilera e Moreno, 2014; Maggi e Fredella, 2010; Genci, 2016; Coccossis, 2004).

Há várias divergências na literatura quanto ao conceito de capacidade de carga. Por um lado, autores como Coccossis (2004) e Martín *et al.* (2014) referem que a capacidade de carga pode ser definida como número máximo de turistas que um destino pode atrair, num determinado período de tempo, sem afetar negativamente o meio ambiente local, as culturas naturais, económicas e sociais e a satisfação do turista. Contrariamente, Ivanova (2015) refere que determinar um número de visitantes para um lugar não é a melhor maneira de resolver os problemas relacionados com o turismo. Isto porque, mesmo um número que não seja significativo pode originar prejuízos ambientais, sociais e culturais. Segundo Ivanova (2015), alguns autores argumentam que a relação entre os turistas e o meio ambiente que os envolve é demasiado complexa e que o problema de gestão de turistas não é obrigatoriamente em função do número de pessoas, mas sim em função dos seus comportamentos. Já Dumont (2006) refere que os impactos do turismo dependem mais do tipo de turistas do que propriamente da sua quantidade. Ou seja, em número iguais, um grupo de turistas idosos que procuram cultura ou um grupo de jovens que preferem assistir a um jogo de futebol podem ter impactos muito diferentes numa determinada área.

Por outro lado, de acordo com Fennell (2001), Castellani, Sala e Pitea (2007) e Coccossis (2002), a capacidade de carga é considerada como a utilização máxima de recursos turísticos locais sem afetar negativamente a sociedade local, economia, a cultural e a satisfação dos turistas. Mas ainda, Weaver (2001, pp. 658), editor da Enciclopédia do Ecoturismo, define a capacidade de carga como “a quantidade de atividades relacionadas ao turismo que um local ou destino pode suportar de forma sustentável; muitas vezes medido em termos de número de visitantes ou número de dormidas dos visitantes durante um determinado período de tempo, ou pelo número de unidades de alojamento disponíveis”.

Dadas as definições apresentadas acima, é importante referir que a satisfação do turista é baseada numa mistura de expectativas (que, normalmente, ocorre antes da experiência real no lugar) e experiências no local – que resulta das iterações entre o visitante, o ambiente físico e natural do lugar e outros turistas e residentes (Eagles, 2001).

O turismo tem problemas com a alocação de recursos escassos como se pode constatar em áreas históricas ou naturais, em que as oportunidades dos mercados claramente dependem da capacidade de carga do destino (McCool e Lime, 2001). Por um lado, o conceito de capacidade de carga turística deve ter em conta os impactos num determinado destino por partes dos visitantes e da população residente e, por outro lado, não deve esquecer que a satisfação do turista também é relevante (Martin e Uysal, 1990). Estes dois pontos fulcrais do problema associado ao *TCC* interagem entre si, ou seja, quanto maior a intensidade e o uso turístico (maior saturação dos ativos turísticos), mais limitado fica o destino para atrair novos visitantes provocando, por sua vez, declínio do interesse nesse mesmo destino (Maggi e Fredella, 2010).

De modo a evitar estes problemas, este conceito da capacidade de carga turística é um ramo do turismo interessante que poderá ajudar a controlar os fluxos crescentes de turistas nas cidades de uma maneira mais sustentável.

2.4.1. Componentes da Capacidade de Carga

Os primeiros estudos e definições de capacidade de carga turística apresentavam apenas a perspetiva unidimensional, mas com o desenvolvimento do turismo e a preocupação, cada vez maior, com questões de sustentabilidade, constatou-se a utilidade de uma abordagem multidimensional do conceito que conjugasse simultaneamente as variáveis económicas, sociais e ambientais (CE, 2002; Maggi e Fredella, 2010 e Ivanova, 2015).

Assim, a capacidade de carga passa a ter uma lógica tridimensional com a dimensão físico-ecológica, sociodemográfica e político-económica, como se pode ver na Tabela 7 (CE, 2002; PNUA, 1997).

Tabela 7: Componentes da Capacidade de Carga

Dimensão Físico-Ecológica	Abrange todas as componentes fixas (capacidade ecológica, a capacidade do património natural, o comprimento do litoral, o clima, etc.) e variáveis (sistemas de infraestruturas – abastecimento de água, esgoto, fornecimento de eletricidade e transporte, serviços públicos, serviços de acomodação, etc.) do ambiente natural.
Dimensão Sociodemográfica	Elementos que dizem respeito à população residente, turistas e suas interações. Algumas características podem ser expressas em termos quantitativos (número de turistas), mas a maior parte recai em pesquisas sociopsicológicas e dependem de juízos de valor, pelo que estes limites são mais difíceis de avaliar do que os físico-ecológicos e os económicos.
Dimensão Político-Económica	Retrata os investimentos, impactos do turismo sobre a estrutura económica do local (medidas económicas para o desenvolvimento do turismo do local) e questões institucionais. Pode ser expressa, por exemplo, através das receitas do turismo a nível local e nível do turismo face ao emprego total.

Fonte: CE (2002) e PNUA (1997)

É de destacar que, na aplicação prática, cada uma das componentes da capacidade de carga deve ser ponderada com diferentes pesos ou importância (por exemplo, se a vertente físico-ecológica é mais relevante para o destino, deverá corresponder a um peso maior do que as restantes – devido as características específicas de cada local), contudo, as componentes de uma forma ou de outra estão sempre inter-relacionadas (CE, 2002).

2.4.2. Aplicação do conceito e problemas

Enquanto que autores como Saveriades (2000, pp. 151) afirma que “a capacidade de carga não é um conceito ou fórmula científica para se chegar a um valor ou número”, outros procuram representá-la através de uma expressão matemática. É o caso de Zelenka e Kacetl (2014) que realizaram um trabalho para formalizar uma expressão matemática da capacidade de carga, com base em trabalhos anteriores desenvolvidos por Zelenka.

Estes autores expressaram matematicamente a capacidade de carga (CC_k) para um dado fenómeno monitorizado P_k (por exemplo, influência sociocultural no turismo) e para uma área G . Tendo em conta que a capacidade de carga é afetada pelo fator tempo, todas as componentes da equação apresentada abaixo são representadas em função do tempo. Ainda, Zelenka e Kacetl (2014) assumiram simplificações para a equação apresentada, em termos de influências, impactos possíveis e condições (tanto externas como internas). Não seria

possível captarem todos estes fatores, pelo que apenas os mais relevantes são considerados para a equação seguinte:

$$CC_k^{\hat{G}}(t) = fce \left(\hat{G}_t \sum IM_{i,j}^I(t), \sum IN_j^I(t), \sum C_{ext}^I(t), \sum C_{int}^I(t), P_k, t \right)$$

Onde:

t – Tempo

$\sum IM_{i,j}^I$ corresponde à soma dos impactos mais importantes, chamados de componente de capacidade de carga (as componentes podem ser qualitativamente ou quantitativamente delineadas por indicadores que captem adequadamente o impacto).

$\sum IN_j^I$ corresponde aos tipos mais importantes de influências (por tipo de influência pode-se ter como referência o número de visitantes).

E, ainda $\sum C_{ext}^I(t)$ e $\sum C_{int}^I(t)$ correspondem à soma das condições externas e internas mais importantes (como condições sazonais, meteorológicas, económicas, sociais, psicológicas e outras).

Assim, para estes autores a capacidade de carga é uma função que depende do espaço, tempo, tipo de influência, tipo de impacto, tipo de fenómeno monitorizado e ainda condições externas e internas. Em termos de conclusão do trabalho, os autores referem que a aplicação prática deste conceito leva a demasiadas simplificações, o que se reflete na precisão dos resultados finais. As simplificações apenas fariam sentido caso os turistas realizassem as mesmas atividades com uma distribuição mais ou menos a mesma no tempo e espaço. No entanto, controlar as variáveis como o tempo, o espaço e o comportamento dos turistas é extremamente difícil (Zelenka e Kacetl, 2014; Bo, 2013). Cocossis (2004) também realça a complexidade da aplicação prática da capacidade de carga, isto porque, os comportamentos dos turistas evoluem com o tempo e não são previsíveis – enquanto que no passado os turistas usavam apenas como transporte os autocarros, os turistas modernos têm à sua disposição uma maior variedade de meios de transporte e controlar os seus movimentos tornou-se uma tarefa mais difusa.

Já McCoy (2016) descreve a capacidade de carga como um pilar que proporciona o equilíbrio para os países em termos de sua sustentabilidade, estabilidade e desenvolvimento (ambiental, económico e social), mas também como uma ferramenta para controlar o uso e degradação dos recursos ambientais disponíveis e os níveis de saturação populacional. Este

autor investigou as circunstâncias que levaram à insustentabilidade da cidade de Cancún e, para tal, procedeu a uma avaliação da gestão e do uso da terra na zona turística com a finalidade de analisar a capacidade de carga turística. Esta análise fundamentou-se em dois pontos: o perfil dos turistas através da análise da taxa de crescimento turístico e os impactos provocados pelas atividades turísticas que influenciavam, conseqüentemente, a capacidade de carga ambiental, económica, cultural e social. O foco principal do estudo foi, maioritariamente, nos hotéis construídos na zona das praias. Assim, o autor fez o levantamento dos números de quartos e andares autorizados e o coeficiente de uso de terra autorizado, de acordo com o plano de desenvolvimento do respetivo ano e hotel em questão. Posteriormente, procedeu-se a uma comparação com os números de quartos e andares que realmente o hotel possui, no sentido de perceber se a edificação ultrapassou os limites de densidade autorizada e em quanto. De acordo com as conclusões apresentadas, 20% dos estabelecimentos construíam mais quartos do que o permitido.

Ainda, o autor avaliou os impactos de capacidade de carga ambiental e mostrou que as zonas da praia sofreram não só de problemas relacionados com a erosão, como também com as novas construções. Outras conclusões destacadas ao nível desta componente foram: a preocupação com a contaminação físico-química da água (devido a presença de produtos lixiviados que eram despejados dos hotéis) e aumentos na quantidade de resíduos sólidos. Quanto à análise da componente de capacidade de carga económica (medida segundo os autores pelo nível de bem-estar), os resultados demonstraram que o desemprego na cidade era apenas de 5%. No entanto, 52,1% dos trabalhadores recebiam entre 2 e 5 salários mínimos por mês – sendo 5 salários mínimos o equivalente a 9.967,5 pesos (pelo que, mesmo que o indivíduo recebesse o valor de 5 salários mínimos era forçado a arrendar casa fora do centro, caso contrário, devido ao preços inflacionados pelo turismo no centro da cidade, gastaria 47% do seu rendimento (apartamento de dois quartos custa cerca de 4.500 pesos) em renda da casa. Ainda, é no setor dos serviços (onde se enquadra o turismo) que estão empregados a maioria dos indivíduos (86,3%). Contudo, estes trabalhos sofrem de sazonalidade e são considerados instáveis e insuficientes (os indivíduos apenas recebem o salário mínimo). Apesar da baixa taxa de desemprego, o turismo leva a uma grande procura por mão de obra no setor o que leva os indivíduos a abandonar o ensino médio após os 15 anos. Por fim, um outro indicador de bem-estar considerado pelo autor é o acesso a parques, praias, áreas desportivas e pontos de lazer e, nessas características Cancún apresenta níveis baixos de acessos – a área verde por residente é apenas de 2,4 m² (enquanto que a Organização mundial

de Saúde tem como referência 12 m² de zonas verdes por habitante). Pelo que o autor conclui que a capacidade de carga ambiental e económica devido a todos estes inconvenientes foram excedidas e pioram com a vinda de turistas para a cidade, que a tornam saturada e não trazem acréscimos no bem-estar da população residente.

2.4.3. TCC como parte do processo de planeamento

Autores Abernethy (2001), Coccossis (2004), CE (2002), Genci (2016), Lindberg, McCool e Stankey (1997), Maggi e Fredella (2010) defendem que a capacidade de carga turística, em vez de ser considerada como um cálculo científico que têm de originar um número, deve ser entendida como um processo de planeamento e uma ferramenta estratégica de gestão para o desenvolvimento de um turismo sustentável.

Assim, de acordo com a CE (2002), o processo de definição e implementação de TCC está intimamente ligado a um processo de planeamento para o desenvolvimento sustentável do turismo (Apêndices – Quadro A4). Estes pilares são considerados complementares e paralelos que, conjuntamente formam uma estrutura geral – a estratégia nacional de desenvolvimento, que fornece informações importantes aos gestores para a tomada de decisão. Nessa estrutura são estabelecidas metas, princípios e medidas políticas quanto ao desenvolvimento do turismo num determinado destino, recorrendo a uma análise individual das suas características específicas de modo a respeitar a capacidade local para suportar o turismo (PNUA, 1997; CE, 2002). Desse modo, Coccossis (2004), Dumont (2006) e Saveriades (2000) destacam a inclusão da capacidade de carga no planeamento urbano referindo que é um pré-requisito para um desenvolvimento sustentável, particularmente, em cidades com altos níveis de densidades populacionais e com predominância do turismo cultural.

Segundo a CE (2002) o processo de definição do TCC é composto por duas etapas fundamentais: parte descritiva e parte avaliativa, como representado na tabela abaixo:

Tabela 8: Etapas de definição da capacidade de carga

Parte Descritiva	Descreve como funciona o destino turístico em estudo (aspectos físicos, ecológicos, sociais, políticos e económicos do desenvolvimento do turismo). Em particular, é relevante identificar: ⇒ Restrições: fatores limitadores que não podem ser alterados/manipulados facilmente (não são flexíveis, pelo que a gestão, o planeamento e o desenvolvimento das infraestruturas não altera os limites dessas restrições). ⇒ Barreiras: fatores limitadores do local que os gestores podem alterar/manipular (por exemplo, número de visitantes num determinado local) ⇒ Impactos: fatores que são afetados pela intensidade da utilização
Parte Avaliativa	Descreve como é que um local deve ser gerido e o nível dos impactos aceitáveis através da identificação das condições desejáveis de desenvolvimento turístico. Para tal, é necessário: ⇒ Definir metas e objetivos a atingir ⇒ Estabelecer critérios de avaliação, nomeadamente, indicadores e níveis de turismo aceitáveis

Fonte: CE (2002)

O relatório da Comissão apresenta um as guias de medição para cada uma das componentes e, tanto a parte descritiva como avaliativa incorporam esses processos (Apêndices – Tabela A6, A7, 8). Aquando da análise das características gerais das componentes, este relatório, também sugere uma análise ao desenvolvimento do turismo no local que se fundamente em treze etapas (Apêndices – Tabela A9).

De acordo com a CE (2002), a capacidade de carga passa pela fixação de níveis do turismo aceitáveis (por exemplo, um número de turistas por unidade de tempo) que resulta de uma análise de determinadas características (recursos naturais, padrões sociais e tradições, etc.) do local que influenciam o seu desenvolvimento turístico e levam à definição de limites com base nos quais, posteriormente os gestores tomam as suas decisões. Após a definição de *TCC*, a CE (2002) sugere ainda uma elaboração de algumas alternativas ao desenvolvimento do turismo para se poder selecionar a opção mais adequada ao turismo e se elaborar a estratégia final. Consequentemente, poderá ser definida a capacidade de carga total do local. No entanto, esta não é necessariamente um valor que corresponde à ponderação das capacidades de carga de várias componentes pelo que, pode corresponder apenas o valor de uma das componentes, por exemplo, o *TCC* da componente físico-ecológica, ou apenas o *TCC* da componente político-económica. O que influencia esta noção

é a particularidade do destino turístico e, posteriormente, as características, fatores e indicadores relevantes selecionados para análise e medição da capacidade de carga (como será abordado no capítulo dos indicadores).

Por fim, procede-se a uma implementação da capacidade de carga total que é composta por três etapas: elaboração de medidas políticas, selecionar uma lista de indicadores finais para cada componente e são estabelecidos limites (ou intervalo de valores) para se poder comparar com os valores obtidos na aplicação da lista final de indicadores.

2.4.4. Indicadores do TCC

CE (2002) e Maggi e Fredella (2010) defendem que a avaliação e a aplicação do conceito de *TCC* dependem dos tipos de destinos que se dividem em: áreas costeiras, ilhas, áreas protegidas, áreas rurais, resorts de montanha e centros urbanos. Pelo que a importância dada às características do local, o tipo de turismo e ao ambiente turístico, têm um maior ou menor destaque, em função do tipo de destino turístico. Por exemplo, segundo a CE (2002), quando se trata de cidades, o conceito de turismo em massa é relevante, pelo que está associado a um grande número de visitantes que se concentram em museus, ruas, monumentos, etc. Estas visitas, muitas vezes, pertencem ao grupo de turismo de curta duração (até mesmo visitas diárias) o que leva a que a capacidade de carga enfrente problemas de congestionamento de instalações, tráfego, pressão no uso da terra e gestão adequada de resíduos.

Cunha (2007) menciona que para uma adequada avaliação da atividade turística deve-se aplicar indicadores estatísticos do turismo para ser possível analisar e avaliar o impacto e efeitos derivados do turismo. Autores como Castellani *et al.* (2007), Ivanova (2015), Jurado (2012), Maggi e Fredella (2010) e Tselentis, Prokopiou e Toanoglu (2012) utilizaram indicadores nos seus estudos sobre a capacidade de carga. Pelo que, alguns exemplos de indicadores destes autores estão apresentados no quadro resumo elaborado (Tabela 9). Ainda, as principais conclusões destes trabalhos serão apresentadas ao longo deste capítulo.

Tabela 9: Resumo de indicadores de acordo com a literatura

Indicadores de Capacidade de Carga	Autores
Número de chegadas dos turistas	Cunha (2007); Ivanova (2015); Maggi e Fradella (2010) e Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Número de chegadas dos residentes	Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Número de dormidas dos turistas	Cunha (2007); Ivanova (2015) e Maggi e Fradella (2010)
Índice de saturação em termos de dormidas: número de dormidas por 1000 residentes	Maggi e Fradella (2010)
Índice de densidade turística: - Número de chegadas de turistas por km ² - Número de dormidas por km ²	Maggi e Fradella (2010)
Número de camas; Número de camas por km ² ; Número de camas por km de praia; Número de camas por 100 residentes	Castellani <i>et al.</i> (2007); Cunha (2007); Maggi e Fradella (2010) e Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Taxa de ocupação: [Número de dormidas / (Número de camas * 365)] *100	Castellani <i>et al.</i> (2007); Cunha (2007) e Ivanova (2015)
Número e tipo de estabelecimentos turísticos	Maggi e Fradella (2010)
Número de edifícios ilegalmente construídos por km de praia Número de turistas por km de praia	Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Estadia média dos turistas	Cunha (2007) e Ivanova (2015)
Índice de saturação turística: - Número de chegadas de turistas / População residente	Ivanova (2015) e Maggi e Fradella (2010)
Intensidade turística no mês de maior procura: (Dormidas em agosto / 31 dias) / Número de residentes	Castellani <i>et al.</i> (2007)
Índice do uso da terra: (Número de chegadas de turistas + População residente) /km ²	Maggi e Fradella (2010)
Disponibilidade de água no solo (m ² /g)	Castellani <i>et al.</i> (2007)
Consumo energético a nível municipal / Média de consumo energético nacional (MWh/residente)	Castellani <i>et al.</i> (2007)
Número médio de dias em que se ultrapassou os limites legais estabelecidos para a poluição do ar, por ano	Castellani <i>et al.</i> (2007)
Níveis de poluição sonora (valores entre 1 e 3)	Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Número de incidentes de poluição marinha por km de praia	Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Percentagem de resíduos urbanos tratados	Tselentis <i>et al.</i> (2012)
Uso da terra: casas não usadas por residente / Total de casas	Castellani <i>et al.</i> (2007)
Número de pessoas empregadas no setor turístico / Total de pessoas empregadas	Castellani <i>et al.</i> (2007)

Fonte: Elaboração própria com base na literatura

Segundo Dumont (2006), os indicadores são parâmetros ou valores derivados de parâmetros que proporcionam informações sobre um determinado caso ou situação que ajudam os tomadores de decisões avaliar e comparar dados ambientais e socioeconômicos. Por sua vez, a CE (2002) refere que os indicadores são úteis na medida em que possibilitam a definição e implementação do conceito de capacidade de carga, por exemplo, de acordo com evidências práticas, caso se selecione um grupo essencial de indicadores (que traduzam as pressões e o estado dos fatores principais afetados) é possível monitorizar o estado do local e detetar a violação dos limites do *TCC*.

Nesse sentido, a CE (2002) apresenta uma lista de indicadores agrupando-os de acordo com três categorias: indicadores físico-ecológicos, indicadores sociodemográficos e indicadores político-econômicos; e, dentro de cada uma destas categorias são distinguidos mais três grupos de indicadores: indicadores de capacidade de carga do turismo, indicadores do turismo sustentável e indicadores de sustentabilidade (Tabelas 10, 11 e 12 – p.41 e 42). Os indicadores de capacidade de carga procuram representar as pressões e os impactos do desenvolvimento do turismo sobre um destino, assim como o estado do local. Por sua vez, os indicadores de sustentabilidade proporcionam informações sobre o estado geral do local relativamente à sustentabilidade. E, por fim, os indicadores do turismo sustentável procuram reproduzir a relação entre o turismo e o meio ambiente – ou seja, os impactos dos fatores ambientais sobre turismo, os impactos da atividade turística no ambiente, de modo a promover e proteger um desenvolvimento turístico enraizado com a sustentabilidade.

Castellani *et al.* (2007) procuraram avaliar a capacidade de carga de um destino em termos de um limite a partir do qual as atividades humanas se tornam irreversíveis e inaceitáveis para a componente económica, social e ambiental. O estudo destes autores, foca-se numa avaliação da capacidade de carga física em Oltrepo Mantovano, no norte da Itália, através de um modelo inspirado no modelo DPSIR. Este modelo DPSIR (Drivers, Pressures, State, Impacts, Responses) identifica os motores, as pressões, os estados, os impactos e as respostas para o problema da capacidade de carga através de indicadores relacionados com os tópicos apresentados na Tabela A10, nos Apêndices. Posteriormente, os autores desenvolveram e aplicaram indicadores específicos para cada um dos tópicos da tabela, atribuindo valores de referências (para alguns indicadores), mínimos e máximos, que eram comparados com os valores obtidos no estudo. Os resultados para aspetos como a disponibilidade de água no solo e a qualidade do ar apresentaram valores acima dos valores de referência – o que leva os autores a concluir que o estado da capacidade de carga para os

Tabela 10: Indicadores Físico-Ecológicos

Tópicos:	Indicadores de Capacidade de Carga	Indicadores do Turismo Sustentável	Indicadores de Sustentabilidade
Ecosistemas: destruição ecológica degradação praias	Área do local do ecossistema / Área total		Área total natural ou semi natural Porcentagem de áreas naturais em: • Boas condições • Condições degradadas
Superlotação	Número de turistas por km ² do local		
Proteção	Número de turistas / Superfície do local protegido		Porcentagem de área sob proteção (área protegida/área total) Áreas protegidas como porcentagem de áreas ameaçadas
Infraestruturas turísticas	Número de camas / População permanente	Número de camas por tipo de alojamento turístico / Número total de camas Taxa líquida de ocupação por cama (%)	
Qualidade do ar	Número médio de dias, durante a época alta em que os standards de poluição do ar são excedidos, por ano		Número médio de dias, em que os standards de poluição são excedidos, por ano
Poluição sonora	Número médio de dias, durante a época alta em que os standards de poluição sonora são excedidos		Número médio de dias em que os standards de poluição sonora são excedidos (número de relatos)
Consumo de energia	Consumo de energia por parte de atividades relacionadas com turismo / Capacidade local de fornecimento de energia	Consumo médio anual de energia / Consumo médio durante a época alta Consumo de energia por parte de atividades relacionadas com turismo / Consumo de energia total anual	Consumo de energia <i>per capita</i>
Emissões CO ₂		Emissões de CO ₂ das atividades relacionadas com o turismo / Total de emissões de CO ₂ (por ano)	Total de emissões de CO ₂ por ano Emissões de CO ₂ <i>per capita</i>
Consumo de água	Consumo de água das atividades relacionadas com turismo / Consumo total Consumo de água do turismo em relação ao total de recursos disponíveis	Consumo de água por cama ou por turista, por dia Consumo médio de água durante a época alta / Consumo anual médio de água	Consumo de água por residente por dia
Resíduos sólidos	Produção média diária de resíduos sólidos em época alta / Produção média anual de resíduos sólidos	Produção diária de resíduos sólidos por turista	Produção diária de resíduos sólidos <i>per capita</i>
Gestão de resíduos sólidos	Produção diária de resíduos sólidos durante a época alta / Capacidade de recolha de resíduos sólidos		Recolha de resíduos sólidos ou capacidade de carga do aterro por dia
Intensidade do uso da terra	Terrenos urbanizados para turismo (hóteis, segundas casas, etc.) / Total de terrenos urbanizados Densidade do desenvolvimento turístico (Número de camas / Terrenos urbanizados para turismo)	Número de casas secundárias / Número total de casas	Área verde disponível por pessoa (m ² <i>per capita</i>)
Transporte e mobilidade	Tempo de espera para usar instalações (entrada de museus, teleféricos, etc.) Número de lugares de estacionamento / Número médio de carros, autocarros, etc. nas áreas críticas (como centros históricos) por dia	Tráfego médio num dia de época alta (nº de voos domésticos e internacionais, nº de barcos que chegam, nº de carros, etc.) / Tráfego médio anual Pessoas que utilizam transporte público / População residente + turistas	

Fonte: CE (2002)

Tabela 11: Indicadores Sociodemográficos

Tópicos	Indicadores de Capacidade de Carga	Indicadores do Turismo Sustentável	Indicadores de Sustentabilidade
Demografia			Taxa de crescimento populacional Densidade populacional: número de pessoas / km ²
Fluxo Turístico	Valores máximo, mínimo e médio de: - Número de turistas / Número de habitantes - Número de camas por 100 habitantes - Número de dormidas por 100 habitantes - Número de chegadas por 100 habitantes - Número de turistas por m ² do local (museu, praça, local cultural ou natural) - Turistas / Área do local		
Emprego	Número de camas para turistas / Pessoas locais empregadas		
Comportamento social		Porcentagem de turistas que entendem ou usam a língua do destino Taxa média de abandono escolar	Número de casamentos em comparação com a média nacional Número de divórcios em comparação com a média nacional
Saúde Segurança		Média de primeiros socorros durante a época alta / Média anual Número de crimes com turistas envolvidos / Número total de crimes	Níveis de criminalidade: distribuição do número de crimes relatados (roubo, assalto) durante o ano
Questões psicológicas	Quanto ao nível de satisfação dos turistas: número de reclamações de turistas Quanto ao nível de satisfação dos residentes: - Número de reclamações dos residentes - Taxa dos residentes que beneficiam do turismo [(Empregadores locais + funcionários locais) / População total]	Quanto ao nível de satisfação dos turistas: - Taxa de turistas satisfeitos com as férias Quanto ao nível de satisfação dos residentes: - Taxa de moradores satisfeitos com o nível atual de desenvolvimento turístico - Número de estabelecimentos a retalho / Número de estabelecimentos que atendem necessidades locais	

Fonte: CE (2002)

Tabela 12: Indicadores Político-económicos

Tópicos:	Indicadores de Capacidade de Carga	Indicadores do Turismo Sustentável	Indicadores de Sustentabilidade
Ganhos e Investimentos turísticos	Rendimentos médios obtidos do setor da alimentação e turismo <i>per capita</i>	Rácio dos ganhos cambiais líquidos relativos aos investimentos (ou funcionamento) da atividade turística Entrada de receita dos gastos dos turistas antes da partida Despesa dos turistas <i>per capita</i> durante a estadia Receita turística (em termos absolutos)	Rendimento médio <i>per capita</i> da população residente
Emprego	Porcentagem da força de trabalho sazonal no total de trabalhadores do turismo	Emprego anual médio no setor turístico / Emprego total	Emprego por setor económico Taxa de desemprego Número de residentes desempregados
Despesas e Receitas Públicas	Diferenças nos preços dos terrenos em comparação com áreas não turísticas Contribuição do turismo para o PIB (%) da área	Receita fiscal turística / Receita fiscal total Receita fiscal de turismo / Gasto público para o desenvolvimento do turismo Participação das receitas de turismo na importação	Despesa pública em conservação do património natural e histórico e gestão das áreas protegidas / Despesa pública total

Fonte: CE (2002)

indicadores utilizados é mau. Estas duas vertentes são os fatores mais preocupantes para Castellani *et al.* (2007), dado que são facilmente influenciáveis pelo número de turistas na zona pois, por um lado, a água subterrânea é a origem de água potável e, por outro, a qualidade de ar é afetada pelos aumentos do número de turistas que causam saturação no uso de transportes públicos e mesmo carros particulares.

Ivanova (2015), avaliou as chegadas turísticas à Bulgária de 2009 a 2014 em quatro aspetos ao nível do conceito de capacidade de carga, nomeadamente – duração da estadia, características dos turistas e dos residentes, a concentração geográfica e o grau de sazonalidade. Para a primeira componente utilizou indicadores como número de dormidas, número de visitantes e a estadia média do turista no país. Em termos de características dos turistas e residentes diferenciou: a idade etária mais predominante nos turistas, as razões que os levaram a viajar, a nacionalidade dos turistas e, ainda, calculou o rácio entre o número de turistas e a população residente. Quanto a este último indicador obteve-se 83 turistas por 100 residentes o que, segundo Ivanova (2015), foi considerada como uma pressão turística não muito elevada.

Quanto à concentração geográfica dos turistas analisou os números de dormidas dos turistas e a taxa de ocupação por cama dos estabelecimentos nas várias regiões do país e seus distritos. Os resultados para a última componente indicaram que há poucos distritos com a taxa de ocupação por cama acima da média anual. Ainda, esta análise demonstrou que havia uma grande diferença entre os vários distritos em termos da concentração dos turistas, o que leva à conclusão, segundo Ivanova (2015), de que os recursos disponíveis nos distritos de maior procura turística excedem as suas capacidades. No sentido de diminuir esta disparidade a autora destaca a necessidade de planos de desenvolvimento turístico cultural orientados para a promoção dos locais turísticos menos conhecidos.

Por fim, o grau de sazonalidade foi medido em termos de número de dormidas por mês e concluiu-se que os meses com maior fluxo de turísticas no país eram em julho e agosto (estação principal para férias à beira-mar), seguida de meses setembro e outubro (pós-temporada para férias à beira-mar), os meses de novembro e dezembro (estação morta para férias à beira-mar e pré-temporada para o turismo montanhoso de inverno) e, por fim, janeiro, fevereiro, março e abril (estação morta para férias à beira-mar e pré-temporada para o turismo de inverno montanhoso). Como conclusão global do estudo a autora refere que três das quatro componentes (inicialmente destacadas) tinham problemas associados, ou seja, verificou-se uma forte concentração geográfica, alta sazonalidade e visitas turísticas de curta

duração. Como soluções a autora propõe aumentos na oferta do setor de turismo, bem como dos serviços auxiliares ao turismo, melhoramentos no funcionamento dos serviços turísticos e o aumento da estadia média por turista.

Maggi e Fredella (2010) aplicaram o conceito de capacidade de carga turística através de indicadores em Vieste (Itália) e perceberam que o desenvolvimento desequilibrado das atividades turísticas e a exploração intensiva da terra poderá refletir-se numa grave degradação e diminuição dos recursos ambientais, culturais e sociais disponíveis. Estes autores construíram uma evolução das chegadas e dormidas em Vieste de 1979 a 2008 e verificaram que os fluxos cada vez maiores de turistas geravam uma pressão crescente sobre as dimensões ecológicas, sociais e económicas no município. Dado os aumentos das chegadas de turistas, a intensidade do uso da terra também foi afetada. Isto porque, a intensidade do uso da terra por turistas e residentes tornou-se dez vezes maior em 2008 em comparação com 1979. A acrescentar às consequências negativas verificadas, os residentes passaram a ter um baixo nível de tolerância para com os turistas, devido aos crescentes níveis de saturação em termos de chegadas (número de chegadas dividido pelo número de habitantes) e em termos de turistas que pernoitam (índice de número de dormidas turísticas por noite por 1000 residentes). Ambos os índices foram calculados para o município, no período de tempo entre 1979 e 2008 e os resultados demonstraram que o primeiro índice cresceu quatro vezes relativamente a 1979 e o segundo nível de saturação aumentou de 101 para 363. Estes resultados claramente apoiaram a ideia de que as pressões sofridas pelo uso abusivo da terra são reais e que o desenvolvimento do turismo é capaz de aumentar a procura por serviços públicos, abastecimento de água, eletricidade, gás, esgoto e transportes.

Tselentis *et al.* (2012) aplicaram princípios de gestão ambiental para as ilhas no mar Egeu para controlar os problemas do crescimento descontrolado do turismo através de indicadores turísticos e ambientais na lógica da metodologia de capacidade de carga. Os autores selecionaram uma série de indicadores para serem medidos que consideraram relevantes para o local como a capacidade total de alojamento (número de camas), número de camas por km², número de camas por km de praia, número de edifícios ilegalmente construídos por km de praia, número de incidentes de poluição marinha por km de praia, números de chegadas internacionais e domésticas. Ainda foram utilizados outros indicadores como: poluição sonora, em que os autores atribuíram valores entre 1 e 3 ao indicador e a percentagem de resíduos urbanos tratados. Este estudo procurou alertar a sociedade para os impactos do turismo sobre recursos não renováveis com o fim de se criar um planeamento

estratégico mais sustentável. Os resultados, segundo os autores, mostraram que as ilhas de Eroupoli, Mykonos e Folegandros concentravam mais pressão turística por km de praia (número de turistas por km) e as ilhas Paros, Antiparos e Syros apresentavam grave pressão em termos de construções de edifícios ilegais e poluição marinha. Quanto ao tratamento de resíduos urbanos, todas as ilhas foram caracterizadas com graves falhas de eficiência no tratamento. E, por fim, as ilhas de Paros, Thira e Vathy apresentaram graves pressões em termos de poluição sonora e ruído.

Ainda é de destacar, segundo Cunha (2007), um indicador relevante para o turismo – Índice de Saturação Turística (IST). Este índice também é denominado por indicador do impacto social que permite avaliar, por um lado a importância relativa do turismo num determinado país e, por outro, a capacidade de suportar os acréscimos adicionais da procura. Quanto maior o valor do índice, mais impactos negativos são produzidos a nível social e ambiental, ou seja, valores superiores à unidade significam que o número de turistas que visitaram um determinado sítio é superior à população residente no local. Os efeitos também irão sobressair nos próprios visitantes e sua satisfação com a viagem e, claro, nos residentes do local. O índice pode ser apresentado da seguinte forma:

$$IST = \frac{\text{N}^{\circ} \text{ de Turistas}}{\text{População Residente}}$$

No entanto, o autor refere que é importante para efeitos deste indicador analisar o número de turistas e permanência média, isto porque, por exemplo para Portugal, o número de turistas já ultrapassou a população do país, ou seja, este índice é superior à unidade. No entanto, a permanência média tem tendência para diminuir e o impacto social pode não ser tão afetado pelo aumento dos turistas. Dados estes obstáculos, o autor redefine o indicador e argumenta que para as zonas turísticas e localidades é preferível substituir o número de turistas por dormidas nos estabelecimentos de alojamento no mês de ponta. Pelo que o índice passa a:

$$IST = \frac{\text{N}^{\circ} \text{ de Dormidas no mês de ponta}}{\text{População} \times 31 \text{ dias}}$$

Capítulo 3. Desenvolvimento Prático

Em primeiro lugar é necessário explicar as principais técnicas de análise utilizadas. Pelo que, para responder as questões de investigação expostas na introdução utilizaram-se técnicas qualitativas e quantitativas. Assim, relativamente a componente qualitativa foi utilizada a análise documental através de recolha de informações de documentos, nomeadamente, artigos de revistas, relatórios e livros (Carmo e Ferreira, 2008). Através de uma análise qualitativa foi possível aprofundar a leitura com uma pesquisa explorando as questões mais pertinentes para a definição dos conceitos básicos utilizados. Por sua vez, a componente quantitativa consistiu essencialmente em fazer análise e descrição dos dados estatísticos recolhidos e tratados (Carmo e Ferreira, 2008). Ainda, nesta dissertação, a análise dos dados é baseada em quantificação dos indicadores previamente selecionados, como apresentado neste capítulo.

Os dados recolhidos são dados secundários obtidos de estudos estatísticos realizados por entidades relacionadas com o turismo no Porto e em Portugal. É de destacar a utilização de fontes estatísticas de organismos oficiais - INE⁷. A acrescentar, os dados recolhidos são anuais e, maioritariamente, para o período entre 2006 a 2016, ano mais recente disponível para os dados. Nesta etapa foram consultadas também publicações que estivessem direta e indiretamente relacionadas com o turismo, mas com referências à cidade do Porto. Ainda, o indicador apresentado na revisão de literatura – Índice de Saturação Turística – será utilizado com dados anuais e o seu cálculo apresenta-se da seguinte forma:

$$IST = \frac{\text{Dormidas de hóspedes estrangeiros na cidade}}{\text{População residente}}$$

Assim, aplicando a metodologia proposta pela CE (2002) relativamente aos indicadores, mas também utilizando como referência trabalhos de autores como Castellani *et al.* (2007), Ivanova (2015), Jurado (2012), Maggi e Fredella (2010) e Tselentis *et al.* (2012), obteve-se uma lista de indicadores (Tabela 13) que foram considerados como mais relevantes para este estudo no sentido de analisar e perceber na prática o conceito de capacidade de carga.

⁷ Instituto Nacional de Estatística (INE), *Dados Estatísticos*. Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE. Acedido em 05.01.2018.

Tabela 13: Lista de Indicadores Finais

Indicadores de capacidade de carga
Hóspedes estrangeiros por km ² do local
Taxa de ocupação por cama líquida: (Número de dormidas / Número de camas * 365)*100%
Número de estabelecimentos para alojamento
Capacidade de alojamento
Número de hóspedes estrangeiros / Número de residentes
Número de camas por 100 habitantes
Índice de saturação turística: Número de dormidas dos hóspedes estrangeiros / População residente

Fonte: Elaboração própria com base na revisão de literatura

3.1. Caracterização do turismo na cidade do Porto

Na literatura, o turismo é frequentemente segmentado, de acordo com Cuccia e Rizzo (2011), em três níveis: puro “mar e sol”, puro cultural ou uma combinação entre os dois. A sazonalidade de um destino puro de “mar e praia” é superior à sazonalidade observada num centro urbano, pois o primeiro depende mais da meteorologia. Quanto à cidade do Porto, esta reúne ambas as componentes, no entanto a parte que atrai mais os turistas é a cultural, dado os inúmeros pontos turístico de caráter cultural face ao turismo de “mar e sol”.

A cidade do Porto tem uma área de 41,42 km² e uma população residente de 214119 habitantes com uma densidade populacional de 5169,5 (habitantes por km²) em 2016 (INE, 2016⁸). Apesar de o mercado turístico ter sido afetado pela crise, nos últimos anos a cidade começou a registar um ritmo de crescimento extraordinário. Segundo a PwC (2018), o Porto poderá ser a cidade que atingiu o maior crescimento em termos de receitas por quarto disponíveis de entre as 12 cidades analisadas (Amsterdão, Berlim, Frankfurt, Genebra, Lisboa, Londres, Milão, Paris, Porto, Praga, Roma e Zurique). Poderá assim chegar, em 2018, a um crescimento de 10,3% em termos de receitas por quarto disponível (RevPar), enquanto que em 2017 quase atingiu os 21%. Em 2017, o número de visitantes no Porto, chegou a um total de 1,5 milhões. O aumento de turistas também se reflete nos preços dos estabelecimentos hoteleiros e alojamento local, por exemplo, na passagem de ano os preços

⁸ INE (2016), *Anuário de Estatísticas da Região Norte*. Portugal.

de 2017 mais do que duplicaram face ao mesmo período em 2016. O preço médio por quarto foi de 129€, enquanto que em de Lisboa foi de 113€ (PwC, 2018).

Inúmeros atributos da cidade levam os turistas a visitar o Porto, nomeadamente pelo seu centro histórico, classificado como *Património Mundial* pela UNESCO em 1996. Em termos culturais, a cidade possui 24 museus, dos quais catorze pertencem à Rede Portuguesa de Museus (Barros, 2008). Ainda, possui 95 monumentos classificados, dos quais 39 nove destes abertos ao público e 19 monumentos nacionais. Mas possui também um número significativo de lugares de interesse turístico como a Casa da Música, a Casa das Artes, Caves do Vinho do Porto, o Coliseu do Porto, Jardim Botânico, Jardim de Serralves, Jardim do Palácio de Cristal, Palácio da Bolsa, zona da Ribeira, Foz do Douro e a Baixa (Coutinho, 2012).

Também as infraestruturas para acolher os visitantes desenvolveram-se para aumentar a qualidade de vida dos turistas e dos residentes da cidade. Por exemplo, o AFSC foi e é uma infraestrutura fundamental para o fomento do turismo, não só pela facilidade de acesso tanto por transportes públicos como privados à cidade (localizado a 11km do Porto), mas também pela sua localização que facilita os voos diretos a destinos relevantes (Esteves, 2014; CCDR-N, 2008). O AFSC foi votado pelo ACI (*Airports Council International*) como um dos melhores da região da Europa, na categoria de aeroportos de média dimensão, com uma movimentação de 5 a 15 milhões de passageiros por ano (PwC, 2018). A qualidade da infraestrutura aeroportuária, o aparecimento de companhias de baixo custo e novas rotas aéreas, o surgimento do alojamento local e ainda diversos eventos e conferências internacionais, permitiram novas oportunidades e motivos para as pessoas viajarem para a cidade do Porto.

O Porto começou a ter um crescimento notável não apenas no setor do turismo internacional, mas também a nível doméstico, verificando-se um claro aumento do número de turistas portugueses (como será referido mais à frente). É claro que as elaborações de planos estratégicos por parte dos decisores políticos para o desenvolvimento do turismo também contribuíram para este alargamento, como a Estratégia de Turismo 2027 que procura tornar Portugal mais competitivo internacionalmente.

A cidade possui também seis pontos de informações turísticas dos quais, três estão localizados no centro da cidade (Centro, iPoint Aliados e iPoint Santa Catarina), um na zona histórica da Sé e dois sazonais (um na estação de comboios de Campanhã e outro na Praça

da Ribeira)⁹. A cidade tem mostrado a sua forte reputação no mercado internacional, tendo sido eleita como “Melhor Destino Europeu” em 2012, em 2014 e também em 2017 pela *European Best Destinations Awards*. Foi ainda considerada como “Melhor Destino Turístico”, “Melhor *City-break*” e “*Best City Attraction*” pela *World Travel Awards* (PwC, 2017). Em 2018 ganhou o “*World Excellence Award 2018*” de “*Best Startup-Friendly City of Europe*” pelo *World Business Angels Investment Forum* (PwC, 2018). Finalmente, a Internet aqui também tem um papel importante em termos de difusão da informação que leva a curiosidade por parte de novos turistas, que ainda podem planejar as suas viagens de uma maneira mais acessível e rápida.

O próprio mercado está mais orientado para a criação de novos negócios relacionados com o setor, nomeadamente, empresas de alojamento local. O que, por sua vez, leva à expansão dos negócios de reservas online como é o caso da plataforma Airbnb. A abertura destes alojamentos locais no Porto tem registado um crescimento impressionante. Segundo uma entrevista¹⁰ feita ao Ricardo Valente (vereador de Economia, Turismo e Comércio da Câmara do Porto), a “Câmara espera arrecadar nove milhões de euros no primeiro ano da taxa turística”. O mesmo refere que até Junho de 2018, o Turismo de Portugal registou 6125 cadastros de unidades de alojamento turístico no Porto, destes 6029 referem-se ao alojamento local e 96 a empreendimentos turísticos. Pelo que, segundo Ricardo Valente, em média existem 242 novos registos por mês. Este crescimento no número de alojamento locais foi facilitado pela nova lei do alojamento de 2014 que permite a abertura de espaços de alojamento turísticos apenas com licença de habitação e o registo (Decreto-Lei n.º 128/2014 de 29 de agosto¹¹). Apesar deste crescimento do turismo no Porto (nomeadamente, em termos de *city-breaks*) e as viagens serem mais acessíveis é necessário controlar este desenvolvimento e os seus possíveis impactos negativos.

É de destacar que as receitas turísticas sofreram um aumento significativo desde a aplicação da taxa turística (a partir de 1 de Março de 2018), no valor de 2 euros por noite ou

⁹Turismo do Porto (2018). Disponível em <http://www.visitporto.travel/Paginas/Contactos.aspx>. Acedido em 04.08.2018.

¹⁰ Carvalho, P. (2018). *Câmara espera arrecadar nove milhões de euros no primeiro ano da taxa turística*. Disponível em <https://www.publico.pt/2018/07/24/local/noticia/camara-do-porto-espera-arrecadar-nove-milhoes-de-euros-no-primeiro-ano-da-taxa-turistica-1838998>. Acedido em 05.08.2018.

¹¹ Decreto-Lei n.º 128/2014 de 29 de agosto - Aprova o regime jurídico da exploração dos estabelecimentos de alojamento local.

por pessoa (a partir dos 13 anos de idade) até ao limite de 7 noites seguidas por estadia¹². Esta taxa municipal turística, desde que entrou em vigor até Junho de 2018, gerou uma receita líquida que se aproxima dos 1,3 milhões de euros, que somando a receita da Airbnb, 950 mil euros, leva a uma receita superior a 2,2 milhões de euros¹³. Pelo que, de acordo com os dados apresentados na reunião do executivo pelo vereador de Economia, Turismo e Comércio (Ricardo Valente), até ao final do ano já se espera atingir nove milhões de euros, enquanto que as previsões só apontavam para seis milhões¹⁴. A média mensal de 745 mil euros por mês obtida, de acordo com o vereador, deve-se ao grande sucesso do alojamento turístico, nomeadamente o alojamento local, que continuamente estão a abrir na cidade.

Antes de proceder à quantificação dos indicadores é importante fazer um enquadramento geral do setor do turismo no Porto através da análise do número de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros, o número de dormidas, as chegadas ao AFSC, estadia média dos hóspedes estrangeiros e os proveitos totais obtidos nos estabelecimentos turísticos. Pelo que o período de tempo, maioritariamente utilizado é de onze anos entre 2006 e 2016 (último ano com dados atualizados disponíveis). Contudo, no caso dos proveitos, os dados apenas estavam disponíveis para o período 2009–2016.

Hóspedes no Porto

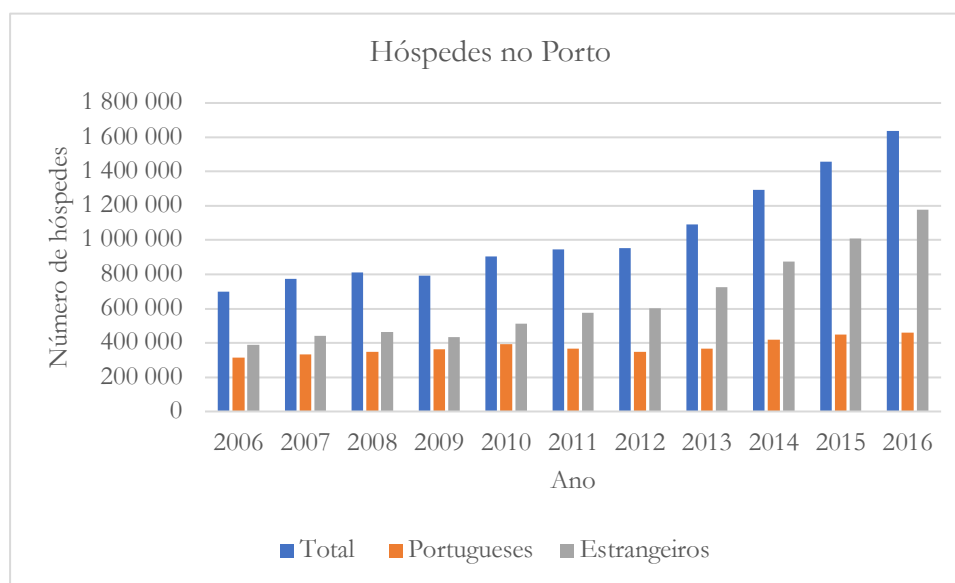
No gráfico podemos obter informação relativa ao número de hóspedes portugueses, estrangeiros e o seu total (valores apresentados nos Apêndices – Tabela A11).

¹² Câmara Municipal do Porto (2018). Disponível em http://www.cm-porto.pt/assets/misc/documentos/Dire%C3%A7%C3%B5es%20municipais/Comercio%20e%20Turismo/FAQ's_vers%C3%A3o%20de%2029_03_2018.pdf. Acedido em 27.07.2018.

¹³ Porto (2018), *Taxa turística já gerou mais de dois milhões de receitas*. Disponível em <http://www.porto.pt/noticias/taxa-turistica-ja-gerou-mais-de-dois-milhoes-de-receitas->. Acedido em 27.07.2018.

¹⁴ Carvalho, P. (2018), *Câmara espera arrecadar nove milhões de euros no primeiro ano da taxa turística*. Disponível em <https://www.publico.pt/2018/07/24/local/noticia/camara-do-porto-espera-arrecadar-nove-milhoes-de-euros-no-primeiro-ano-da-taxa-turistica-1838998>. Acedido em 05.08.2018.

Gráfico 1: Hóspedes no Porto entre 2006 e 2016



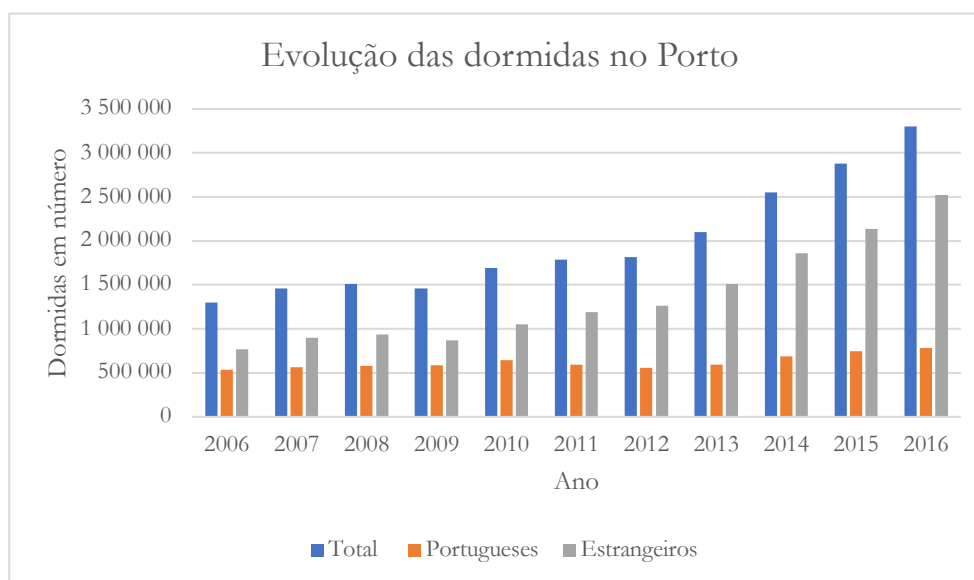
Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

No gráfico é possível verificar que os hóspedes estrangeiros lideraram a quota de mercado do Porto ao longo de todo o período de tempo estudado. Em 2015 atingiram 1 milhão de hóspedes (o que representou um aumento de 134865 hóspedes estrangeiros face a 2014), mas o maior aumento foi sentido no ano seguinte (aumento de 166828 hóspedes estrangeiros de 2015 para 2016). Relativamente aos hóspedes totais há claro crescimento e somente em 2009 (793 mil hóspedes) ocorre uma ligeira diminuição – 18 mil hóspedes – face a 2008, onde se registaram 811 mil hóspedes. Esta diminuição deve-se à redução no número de hóspedes estrangeiros para o mesmo ano. O número de hóspedes portugueses cresceu ao longo dos onze anos analisados, à exceção dos anos 2011 e 2012 (anos consecutivos de diminuição do PIB do país, aumentos do desemprego e pedido de assistência financeira à troika).

Dormidas no Porto

Analisados os hóspedes no Porto, passamos para a análise às dormidas no Porto, utilizando a mesma série temporal, de 2006 a 2016 (valores apresentados nos Apêndices – Tabela A12).

Gráfico 2: Dormidas totais, portuguesas e estrangeiras, no Porto entre 2006 e 2016



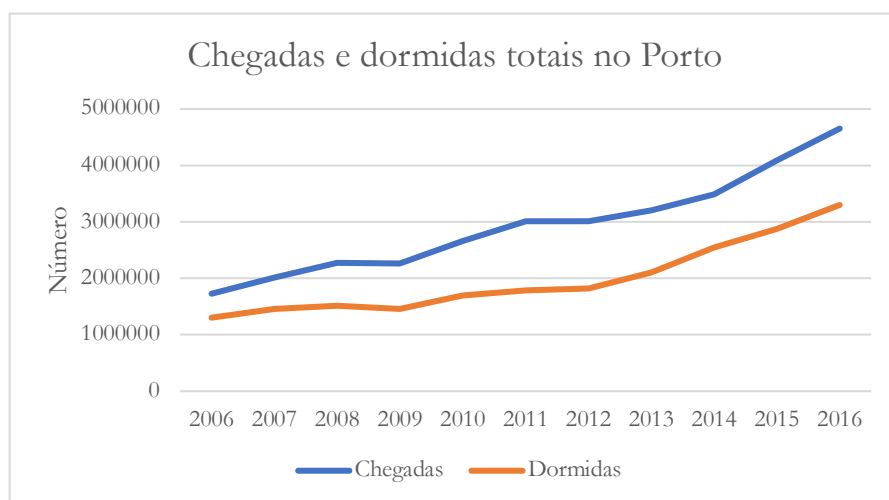
Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Neste gráfico podemos observar que, no período analisado, as dormidas no Porto eram principalmente de turistas estrangeiros e, a partir de 2012, as dormidas dos turistas estrangeiros atingiam, no mínimo, o dobro das dormidas dos portugueses. Esta discrepância entre ambos está relacionada com a atuação das Companhias Aéreas *Low-Cost*, que em 2011, ganharam a maioria da quota de mercado do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, como verificamos nos Apêndices – Tabela A13 (Pereira, 2017). É de destacar o ano 2013, porque a partir desse ano começaram os maiores aumentos nas dormidas estrangeiras. O crescimento em valor absoluto mais significativo nas dormidas estrangeiras foi de 2015 para 2016, com um aumento de 384 mil dormidas.

Quanto ao total de dormidas durante o período de tempo analisado, verificou-se uma tendência de crescimento todos os anos à exceção de 2009, em que o crescimento não foi tão significativo, isto porque, ocorreu uma queda das dormidas estrangeiras. Apesar das dormidas estrangeiras serem predominantes, as dormidas dos portugueses também apresentaram aumentos significativos, especialmente de 2013 a 2016, crescendo de 592 mil de dormidas em 2013 para 780 mil em 2016, um aumento de 188 mil dormidas.

Ainda, neste indicador das dormidas é relevante apresentar o gráfico que conjugue tanto as dormidas totais como as chegadas totais à cidade do Porto.

Gráfico 3: Chegadas e dormidas totais na cidade do Porto entre 2006 e 2016



Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Pelo que, de acordo com este gráfico verificamos que, tanto o número de dormidas como o número de chegadas têm tendência para crescer, à exceção do ano de 2009. O número de dormidas acompanha o comportamento do indicador das chegadas no período de tempo analisado, como é de esperar.

Ainda, importa referir os turistas que visitam a cidade permanecem, por norma, durante um curto período de tempo. Esta permanência é medida em termos de estadia média de hóspedes estrangeiros, pelo que o número de noites dos hóspedes estrangeiros aumentou de 2 noites (em 2010) para 2,1 noites (em 2011) e, manteve esse valor até ao ano mais recente dos dados, 2016 (Apêndices – Tabela A14).

Proveitos totais

Os proveitos totais correspondem aos valores cobrados não só pelas dormidas (proveitos de aposento), mas a todos os proveitos da atividade no estabelecimento hoteleiro (inclui os proveitos de aposento, os proveitos de restauração e outros como, por exemplo, serviços de lavandarias, tabacarias, telefones etc.).

Tabela 14: Proveitos Totais

Ano	Proveitos totais (milhares de €)
2009	74245
2010	84208
2011	83851
2012	85169
2013 ¹⁵	93594
2014	111706
2015	139524
2016	174864

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

De acordo com os dados da tabela verificamos que os proveitos totais apresentaram uma tendência de crescimento para o período de tempo analisado, à exceção do ano 2011 (o que se justifica por um menor número de hóspedes portugueses, bem como as suas dormidas, no mesmo ano). O aumento mais significativo nos proveitos totais ocorreu de 2015 para 2016, o que vai de encontro com o aumento mais significativo nas dormidas e número de hóspedes estrangeiros no mesmo período. Ainda, é a partir de 2013 que os aumentos nos proveitos totais cresceram mais o que pode estar relacionado com o facto dos alojamentos locais passarem a ser incluídos nas contas.

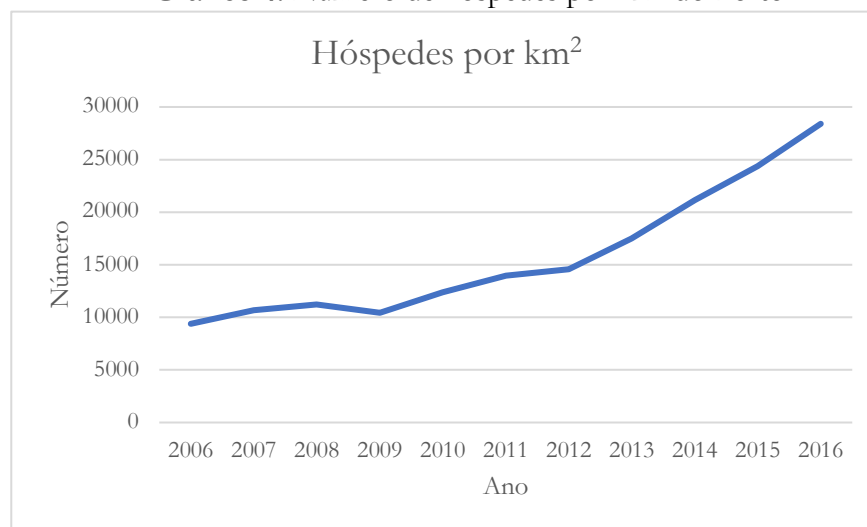
3.2. Indicadores

Finalizado o enquadramento geral, nesta seção irei proceder à quantificação dos indicadores seleccionados e apresentados anteriormente na Tabela 13.

- Hóspedes estrangeiros por km² do local: calculado pela razão entre o número de hóspedes estrangeiros e a área do Porto. Com os valores obtidos foi construído o Gráfico 4.

¹⁵ A partir deste ano começam a ser incluídos os proveitos provenientes do alojamento local.

Gráfico 4: Número de hóspedes por km² do Porto

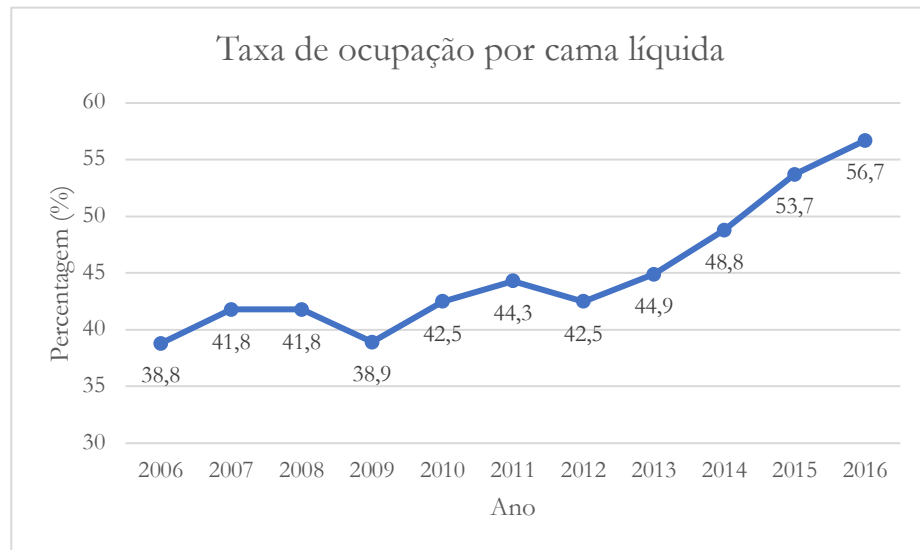


Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Como podemos verificar os números por km² atingem valores bastante significativos, nomeadamente a partir do ano 2012 em que crescem de forma muito acentuada. Pelo que em 2016 atingiu os 28402 hóspedes por km² (Apêndices – Tabela A15).

- Taxa de ocupação por cama líquida [(Número de dormidas / Número de camas *365)*100%]: Segundo a literatura analisada, este indicador mede o uso das estruturas existentes, portanto quanto maior o valor apresentado em percentagem, mais se utilizam as estruturas. Ainda, a taxa de ocupação por cama líquida permite avaliar a capacidade de alojamento média.

Gráfico 5: Taxa de ocupação por cama líquida



Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Pelo que, como verificamos no gráfico, houve uma queda no indicador de 2008 a 2009 e de 2011 a 2012. De 2008 para 2009, a diminuição na taxa de ocupação deve-se a uma redução das dormidas e a um aumento da capacidade disponível. De 2011 para 2012, embora tenha havido um aumento do número de dormidas, registou-se um aumento mais do que proporcional na capacidade disponível. No entanto, a partir de 2012 verificamos um aumento significativo que, por um lado demonstra que a capacidade de alojamento aumentou face as dormidas, mas por outro, significa que cada vez mais estruturas estão envolvidas e mais as mesmas são utilizadas.

- Número de estabelecimentos para alojamento e a sua capacidade de alojamento:

Relativamente aos estabelecimentos e à capacidade de alojamento irão ser apresentadas tabelas de 2006 a 2012 e outra referente a 2013 a 2016, isto porque para os anos anteriores a 2013 tanto os estabelecimentos como a capacidade de alojamento apenas incluía as seguintes subdivisões: “total, hotéis, pensões e outros”, enquanto que a partir de 2013 na seção de hotelaria já faziam parte os hotéis, as pensões, as estalagens, as pousadas, os motéis, os hotéis-apartamentos, os aldeamentos turísticos, os apartamentos turísticos e, ainda, começaram a ser distinguidos os alojamentos locais.

Tabela 15: Estabelecimentos hoteleiros e a capacidade de alojamento 2006-2012

Ano	Estabelecimentos				Capacidade de Alojamento ¹⁶			
	Total	Hotéis	Pensões	Outros	Total	Hotéis	Pensões	Outros
2006	97	28	67	2	9 245	5 946	2 906	393
2007	95	28	65	2	9471	6159	2919	393
2008	95	28	65	2	10136	6862	2881	393
2009	92	31	59	2	10405	7339	2673	393
2010	95	37	55	3	10896	7912	2467	517
2011	96	49	44	3	10933	8368	1982	583
2012	99	58	37	4	11912	9510	1532	870

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Como podemos verificar quanto ao total dos estabelecimentos no período de tempo analisado não houve grandes alteração, apenas é de destacar que o número de hotéis foi crescente desde 2008, enquanto que o número das pensões diminuía. Quanto à capacidade de alojamento total, esta verifica-se crescente de 2006 a 2012, e é notório que em 2007 e em 2008 os totais dos estabelecimentos e os seus tipos apresentam números idênticos, no entanto em 2008 a capacidade de alojamentos é superior, que se deve ao aumento do número de camas existentes nos hotéis. Isto demonstra ter existido uma requalificação da oferta em termos de número de camas disponíveis. A tabela seguinte apresenta igualmente o número total de estabelecimentos e as respetivas capacidades de alojamento para o período de tempo entre 2013 e 2016.

Tabela 16: Estabelecimentos de alojamento e a sua capacidade 2013-2016

Ano	Estabelecimentos			Capacidade de Alojamento		
	Total	Hotelaria	Alojamento Local	Total	Hotelaria	Alojamento Local
2013	119	66	53	12 776	10 873	1 903
2014	160	70	90	14 468	11 085	3 383
2015	163	75	88	15 041	11 797	3 244 ¹⁷
2016	179	80	99	16 025	12 383	3 642

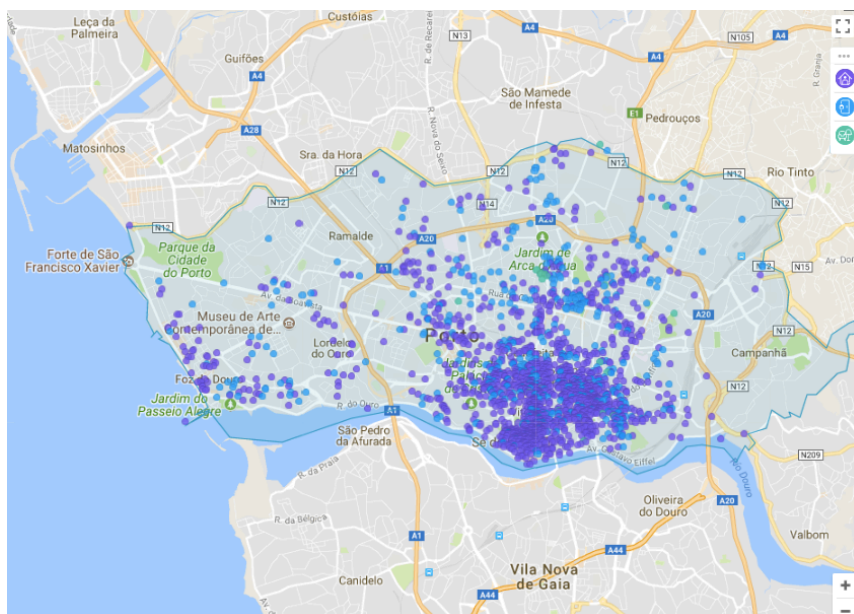
Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

¹⁶ Número máximo de indivíduos que os estabelecimentos podem alojar num determinado momento ou período, sendo este determinado através do número de camas existentes e considerando como duas a cama de casal.

¹⁷ Este valor inclui a capacidade de alojamento de um estabelecimento de alojamento em turismo rural.

Como podemos verificar na tabela há um salto significativo do ano 2013 para 2014 em termos de estabelecimento para alojamento local e, o mesmo acontece obviamente para a capacidade desses alojamentos. No entanto, os valores relativamente ao alojamento local e sua capacidade não podem ser considerados rigorosos, isto porque na base de dados do INE muitos destes estabelecimentos não estão contabilizados, basta olharmos para os números de alojamentos locais registados no Airbnb, por exemplo, o que evidência uma maior concentração neste mercado (Figura 1). O Porto registou um forte aumento em termos do número de estabelecimentos de alojamento local registados no Airbnb (Gráfico 6). Em 2016, segundo a AirDNA, 6498 alojamentos locais registados, enquanto que os dados do INE registaram apenas 99 estabelecimentos de alojamento local. Como se consta, de acordo com os dados apresentados no Gráfico 6, os números de registos de alojamentos locais para turistas têm aumentado de forma acentuada.

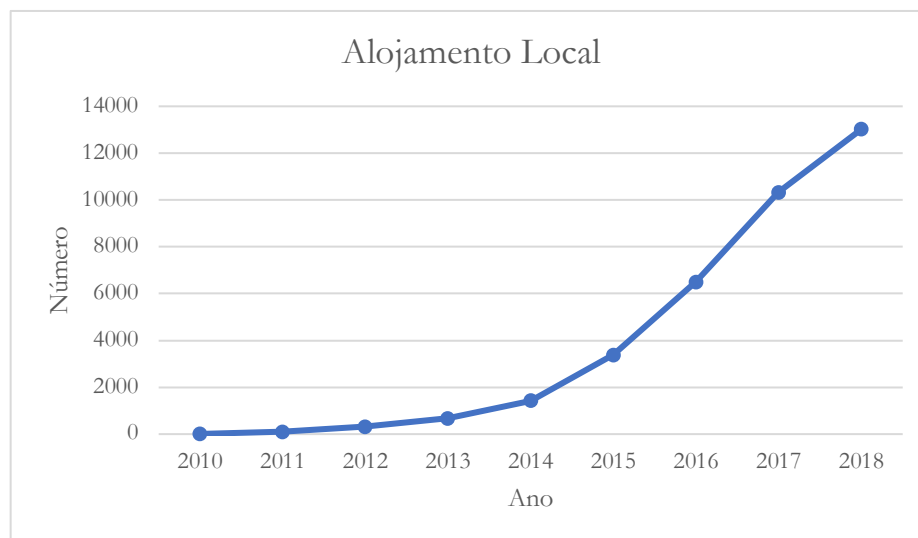
Figura 1: Distribuição de alojamentos locais no Porto registados no Airbnb



Fonte: AirDNA (2018)¹⁸

¹⁸AirDNA (2018). Porto. Disponível em: <https://www.airdna.co/market-data/app/pt/porto/porto/overview>. Acedido em: 28.06.2018

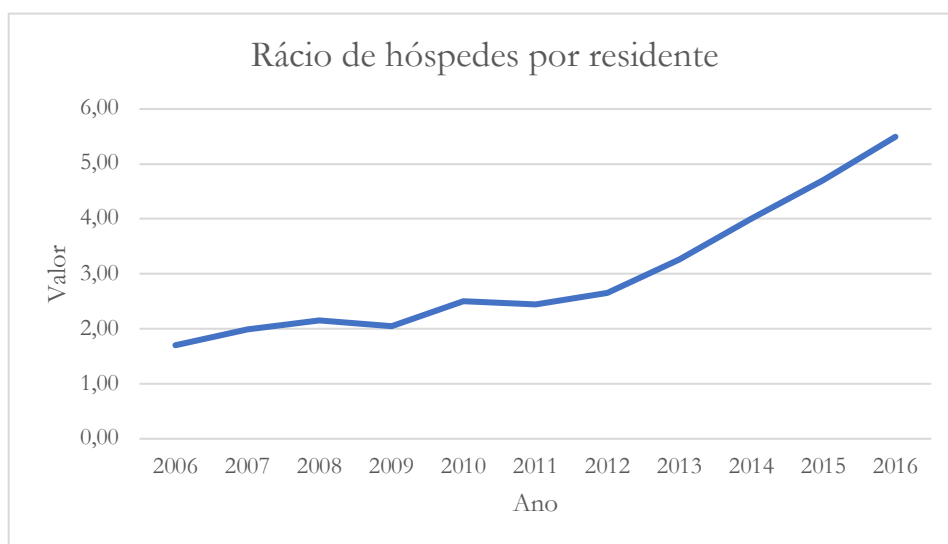
Gráfico 6. Alojamentos locais registados no Airbnb, no Porto (2010-2018).



Fonte: AirDNA (2018)¹⁹

- Número de hóspedes estrangeiros/Número de residentes: este indicador permite analisar o número de hóspedes por cada habitante na cidade.

Gráfico 7: Rácio entre o número de hóspedes estrangeiros e a população residente



Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Como podemos verificar no gráfico, em 2016, atingiu-se um valor bastante significativo, pelo que existiam 5,49 turistas por cada habitante no Porto. É impressionante

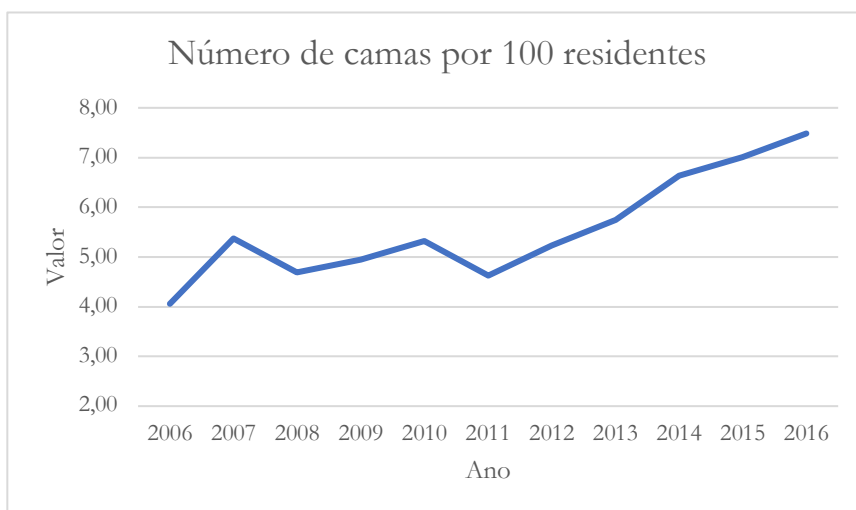
¹⁹ AirDNA (2018). Porto. Disponível em: <https://www.airdna.co/market-data/app/pt/porto/porto/overview>. Acedido em: 28.06.2018

o crescimento deste rácio quando comparado com 2006 em que era apenas de 1,7 turistas por cada habitante. Contudo, é de realçar que a população residente no Porto diminuiu neste período, o que contribui para os aumentos verificados em termos deste indicador (Apêndices – Tabela A16).

Mesmo assim, é de evidenciar a tendência de crescimento deste indicador, pelo que é importante, este ser monitorizado e controlado com políticas de turismo na cidade. Isto porque, a saturação turística numa cidade, como vimos, pode refletir-se na qualidade de vida da população residente e provocar a sua deslocação para as periferias.

- Número de camas por 100 residentes (número de camas/população residente *100)

Gráfico 8: Evolução do indicador número de camas por 100 residentes de 2006 a 2016

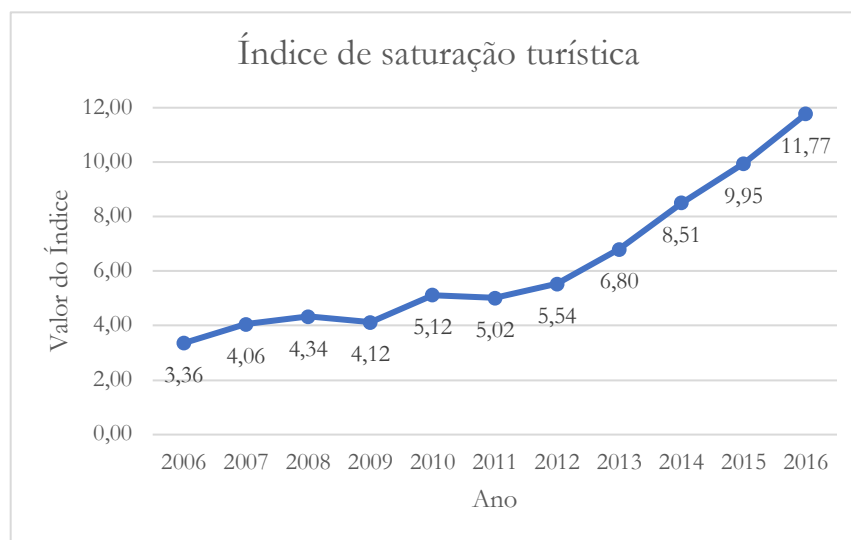


Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Como podemos verificar no gráfico, o número de camas por 100 habitantes na cidade do Porto tem crescido de forma significativa, com um aumento de 84% de 2006 para 2016 (4,06 para 7,48 – Apêndices – Tabela A17). A evolução deste rácio deve-se ao decréscimo de 6% na população residente (227790 em 2006 para 214119 em 2016), bem como ao aumento de 73% no número de camas disponíveis na cidade do Porto (9,245 em 2006 para 16,025 em 2016). Isto demonstra um enorme crescimento da oferta turística na cidade, bem como um aumento ainda mais significativo do peso de turistas no número total de indivíduos na cidade.

- Índice de saturação turística: Este indicador é calculado pelo rácio entre o número de dormidas dos hóspedes estrangeiros num determinado ano e as pessoas residente no Porto no mesmo ano. Assim, este permite avaliar a importância relativa do turismo na cidade do Porto e ainda a capacidade desta para suportar acréscimos adicionais da procura turística.

Gráfico 9: Evolução do índice de saturação turística entre 2006 e 2016



Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Como podemos verificar através deste indicador apresentado no gráfico os seus valores têm sido crescentes, à exceção do ano de 2009, que apresentou uma ligeira diminuição, dada a queda nas dormidas estrangeiras no Porto. Em 2016 (11,77), o indicador atingiu mais do triplo do valor de 2006 (3,36). Os formuladores de políticas devem ter em consideração estes valores porque, tal como foi referido na revisão de literatura, quanto maior o valor do índice, mais impactos negativos são produzidos ao nível social e ambiental, pois os números de dormidas de hóspedes estrangeiros são muito superiores aos números de população residente no Porto.

Por fim, importa analisar no geral a variação de todos estes indicadores apresentados acima, para o período de tempo entre 2016 e 2017.

Tabela 17: Análise geral dos indicadores

Indicadores	Valor Inicial (2006)	Valor Final (2016)
Hóspedes estrangeiros por km ² do local	9384	28402
Taxa de ocupação por cama líquida	38,80	56,70
Número de estabelecimentos para alojamento total	97	179
Capacidade de alojamento total	9245	16025
Número de hóspedes estrangeiros/Número de residentes	1,70	5,49
Número de camas por 100 residentes	4,06	7,48
Índice de saturação turística	3,36	11,77

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

O turismo no Porto tem aumentado de forma substancial nos últimos anos. A tabela acima reflete de forma detalhada esse aumento, sob diferentes prismas. A métrica mais recorrentemente utilizada dada a sua interpretação direta é o número de hóspedes estrangeiros por km². No Porto este indicador passou de 9384 em 2006 para 28402 em 2016, o que representa um aumento total de mais de 200%, ou um aumento a uma taxa anual composta de 12%.

Outro indicador habitualmente utilizado é a taxa de ocupação por cama líquida, a qual demonstra o índice de satisfação de uma dada capacidade instalada. Este índice aumentou de 38,8% em 2006 para 56,7% em 2016.

Quanto aos indicadores relacionados com o alojamento, os dados históricos disponíveis também demonstram uma evolução significativa. O número de estabelecimentos por alojamento local aumentou em 85% de 2006 para 2016 (de 97 para 179 em valores absolutos), ao passo que a capacidade de alojamento total aumentou 73% nesse mesmo período de tempo (de 9245 em 2006 para 16025 em 2016, em valores absolutos).

Por fim, no que diz respeito a indicadores que medem a pressão turística em termos relativos, verificamos igualmente um grande aumento dos valores de 2016 relativamente aos registados em 2006. O rácio de número de hóspedes estrangeiros face ao número de residentes aumentou de 1,7 em 2006 para 5,5 em 2016. Por seu turno, o número de camas por 100 residentes aumentou de 4.1 para 7.5 no mesmo período de tempo.

Finalmente, o índice de saturação turística foi o que mais aumentou numa base relativa, passando de 3,36 em 2006 para 11,77 em 2016, o que representa um aumento de 250%.

Capítulo 4. Conclusão

Neste capítulo será apresentada uma síntese do trabalho realizado, as principais conclusões, problemas de investigação e sugestões para investigações futuras.

Esta dissertação teve por base a preocupação com os possíveis efeitos negativos que o crescimento do número de turistas num meio urbano pode estar associado. Assim, o objetivo do trabalho foi aprofundar os conhecimentos dos impactos do turismo em geral e do turismo urbano, em particular. Para perceber estes efeitos derivados do turismo foi realizada uma revisão de literatura sobre o turismo, onde são introduzidos os conceitos fundamentais do turismo, do turismo urbano e do turismo cultural. Na revisão foi abordada a importância do turismo para o crescimento económico, os fatores que levaram à sua expansão, mas também as suas formas de atuação no sistema económico e dinamização da economia (efeito multiplicador). Ainda, foram abordadas questões importantes para responder à questão de quais são os impactos económicos do desenvolvimento a nível do turismo urbano e cultural, mas também a sua interação e efeitos nas restantes componentes do sistema multidimensional de uma cidade (componente ambiental e sociocultural). Também, é apresentado um procedimento de avaliação dos impactos do turismo cultural de modo a encontrar soluções para uma melhor gestão do turismo urbano e preservar o património (*TCLA*).

O aumento da preocupação com questões de sustentabilidade no geral e em termos da preservação do património cultural, em particular, levam à conclusão de que planejar um turismo mais sustentável deve fazer ser uma prioridade para os formuladores de políticas locais. Adicionalmente, tendo em conta a metodologia aplicada nesta dissertação, foi abordado o conceito de capacidade de carga, o procedimento para a sua definição, mas ainda exemplos da sua quantificação teórica e prática. Derivado desta análise sugere-se que a capacidade de carga turística seja vista como parte do processo do planeamento do turismo com recurso à utilização de indicadores para a sua medição. Pelo que, no desenvolvimento prático é apresentada uma lista final de indicadores final para a implementação da capacidade de carga e o procedimento de recolha de dados para a análise do Porto. Com efeito, foi feito um enquadramento geral do cenário turístico na cidade e, posteriormente procedeu-se à quantificação dos indicadores para o caso do Porto.

Nos últimos anos a cidade começou a registar um ritmo de crescimento acentuado, o que se deve ao aumento do número de hóspedes estrangeiros e domésticos, aumento verificado nas dormidas, ao desenvolvimento das infraestruturas, reconhecimento e ganho

de uma reputação ao nível internacional, bem como o aumento do alojamento local na cidade. Mais precisamente, em termos de hóspedes estrangeiros, em 2015, estes atingiram 1 milhão de hóspedes. As dormidas totais atingiram um valor de 3300011, em 2016, enquanto que em 2006 eram apenas 1302763. Os proveitos obtidos nos estabelecimentos de alojamento turístico mais do que duplicam o seu valor em 2006 por comparação com 2016 onde atingiram 174864 milhares de euros.

Relativamente à aplicação de indicadores de capacidade de carga, podemos concluir por um aumento muito significativo em todos os indicadores observados de 2006 para 2016, o que evidencia uma evolução continuada do turismo na cidade do Porto. Não apenas o número de turistas tem crescido de forma significativa em termos absolutos, como o seu peso relativo ao número de habitantes locais tem aumentado consideravelmente. A capacidade de alojamento turística também tem manifestado um crescimento acentuado, o que demonstra que a oferta tem acompanhado a tendência de evolução da procura turística, embora em termos relativos a procura por dormidas tenha crescido mais do que a oferta por dormidas, resultando no aumento da taxa de ocupação no período analisado.

Durante a elaboração desta dissertação surgiram limitações que condicionaram, de certo modo, o aprofundamento de aspetos relevantes para este estudo. Nomeadamente, a indisponibilidade de dados estatísticos a nível municipal (no INE) limitou a seleção e aplicação de indicadores de capacidade de carga sugeridos pela Comissão Europeia. Ainda, o processo de recolha de dados foi influenciado pela falta de disponibilidade mostrada por parte de algumas entidades. Deveria haver uma maior organização, disponibilização e contabilização de dados por parte de organismos responsáveis por elaborar estudos relativamente ao setor do turismo. Relativamente às lacunas na investigação, é de destacar que para uma análise mais completa seria importante comparar os valores obtidos através dos indicadores com os valores de referência (limites para os indicadores de capacidade de carga), valores esses que não estão fixados pelas autoridades competentes.

Para isso seria necessário desenvolver um processo de planeamento, tal como referido ao longo desta dissertação, que envolvesse a participação democrática dos residentes (incluir a comunidade na tomada de decisão e manter uma justiça social), onde todos os pontos de vista das partes afetadas sejam tidos em consideração. Pelo que não é suficiente as autoridades definirem as estratégias de turismo (nomeadamente, limites de capacidade de carga) sem ter em conta os benefícios e prejuízos de todas as partes afetadas. Por sua vez,

estas entidades também têm que motivar os seus residentes a ter uma postura mais ativa, mesmo em questões que alguns indivíduos não consideram cruciais para o seu dia-a-dia.

Quanto às investigações futuras, o trabalho elaborado nesta dissertação, poderá servir de base, motivação e exemplo para a realização de estudos semelhantes noutras cidades portuguesas e estrangeiras de modo a completar a insuficiência literária que continua a gerar uma falta de compressão do turismo, dos seus efeitos e da capacidade de carga.

Apêndices

Lista de Tabelas:

Tabela A1: Caracterização do setor de *City Breaks*

Motivação principal	Mercados
Conhecer uma cidade e as suas atracções monumentais, arquitectónicas, culturais, comerciais, gastronómicas, etc.	<ul style="list-style-type: none">> City breaks standard: os turistas viajam para uma cidade com o objectivo de visitar atracções relacionadas com uma variedade de temas (histórico, cultural, social, etc.). Durante a sua estada, ficam alojados em hotéis confortáveis de 2-3 estrelas e procuram produtos e serviços com preços acessíveis.
Actividades	<ul style="list-style-type: none">> City breaks upscale: os turistas viajam para uma cidade com o objectivo de visitar atracções relacionadas com uma variedade de temas (histórico, cultural, social, etc.). Durante a sua estada procuram serviços personalizados de alta qualidade, boutique hotéis, hotéis de 4-5 estrelas e com charme, menus de degustação e provas de vinho, etc.> City breaks temáticos: os turistas viajam para uma cidade com o objectivo de visitar atracções e de viver experiências relativas a um tema específico, por exemplo, assistir a um evento musical, teatral, cinematográfico, desportivo, de moda, etc.

Fonte: Turismo de Portugal (2006)

Tabela A2: Instituições que se associaram ao projeto Picture

Instituições que se associaram ao projeto Picture:
Instituto de Avaliação Tecnológica e Análise de Sistemas do Centro de Investigação de Karlsruhe na Alemanha (ITAS)
Universidade da Rainha de Belfast, na Irlanda
Academia Checa de Ciências - Centro de Pesquisa Avançada para Pesquisa Interdisciplinar de Património Cultural
Fondazione Eni Enrico Mattei, Itália
Instituto Europeu de Rotas Culturais, Luxemburgo
Cidade de Siracusa, Itália
Conseil d'Architecture, d'Urbanisme e l'Environnement de l'Oise, França
English Heritage, Reino Unido

Fonte: Karlsruhe Institute of Technology (2018)²⁰

²⁰ Karlsruhe Institute of Technology (2018), *Institute for Technology Assessment and Systems Analysis*. Disponível em https://www.itas.kit.edu/english/wuw_completed_pask04_picture.php. Acedido em 09.07.2018.

Tabela A3: Património cultural tangível versus Património cultural intangível

Património Cultural Tangível	Património Cultural Intangível
Património construído	Práticas e Valores
Paisagens culturais	Conhecimentos
Elementos criados pelo homem com valor cultural (edifícios, instrumentos musicais, móveis, roupas, etc.)	Religião e Crenças que comunidades, grupos e indivíduos consideram como uma parte da sua cultura
Estruturas de importância arquitetónica, de engenharia ou histórica (sítios arqueológicos, espaços abertos, jardins e parques, objetos industriais e máquinas, veículos de transporte, etc.)	Também denominado por património cultural vivo por se materializar através de música, dança, festivais, comida, tradições, linguagem, artes, práticas sociais, rituais e eventos
Outros elementos artificiais com significado cultural, social ou histórico	

Fonte: Elaboração própria com base em Dumont (2006) e ICOMOS (2002)

Tabela A4: Turista cultural Específico versus Turista cultural Genérico

Turista cultural específico	Turista cultural genérico
<p>⇒ Principal motivação para realizar uma viagem é visitar um específico lugar cultural ou atrações turísticas;</p> <p>⇒ Este tipo de turistas é oriundo principalmente das classes médias e têm geralmente um nível de educação superior;</p> <p>⇒ Dedicam muito mais tempo a atividades que lhes proporcionam puro lazer;</p> <p>⇒ Representam uma pequena percentagem do mercado do turismo cultural (9%);</p> <p>⇒ Locais selecionados e preferidos por estes turistas acabam por ser procurados por um segmento mais massificado do mercado (estabelecem as tendências).</p>	<p>⇒ Pratica turismo cultural como parte de um conjunto mais alargado de interesses durante as suas férias;</p> <p>⇒ Considera o turismo cultural como uma atividade secundária ou complementar, subordinada a outras atividades desportivas, de compras ou de turismo em geral;</p> <p>⇒ Visita regiões que possuem outro tipo de atrações (por exemplo, praia);</p> <p>⇒ Orientado para um ambiente em que a cultura é vista como um complemento da interação do turista com a cidade, ao invés da visita a espaços culturais ser vista como o principal foco da visita.</p>

Fonte: Elaboração própria com base em Richards (2005)

Tabela A5: Indicadores para medir impacto em edifícios e objetos históricos.

Indicadores
Estilo do novo desenvolvimento/aparência
Estado de conservação do edifício existente
Atração Turística
Estruturas temporárias
Uso
Modificações externas que melhoram/degradam o edifício
Imagem/Aparência
Impactos sociais
Impacto na paisagem da cidade
Impacto na silhueta da cidade
Potencial de manutenção para uso

Fonte: Dumont (2006)

Tabela A6: Medição da Componente Físico-Ecológica

Medição da Componente Físico-Ecológica
<p>Análise das características gerais da componente físico-ecológica</p> <p>⇒ Recolha de dados (com a delimitação da área em estudo) sobre elementos como a hidrologia, paisagem natural e cultural, rede de transportes, produção de energia, serviços necessários para apoio do turismo, etc.</p> <p>⇒ Definição da relação da área em estudo com as suas vizinhas (por exemplo, infraestruturas e atrações turísticas em locais na proximidade da área em estudo poderá contribuir para um maior fluxo turístico na área em estudo)</p>
<p>Implicações para a componente</p> <p>⇒ Identificação das forças de conduta/causas</p> <p>Por exemplo, a sazonalidade que aumenta o número de chegadas e dormidas apenas em alguns meses para certos destinos – o que pode resultar em pressão sobre os recursos disponíveis.</p>
<p>Avaliação do estado da componente</p> <p>⇒ Impactos no meio ambiente, infraestruturas locais e atrações turísticas (capacidade de cama, qualidade dos serviços, etc.)</p> <p>⇒ Identificação dos problemas e ameaças</p> <p>Por exemplo, aumento do custo de prestação de serviços devido à deterioração das características da componente, o que poderá levar à insatisfação dos turistas e ameaçar a identidade do local.</p> <p>⇒ Identificação das oportunidades (por exemplo, fluxos dos visitantes)</p>
<p>Definição da <i>TCC</i></p> <p>⇒ Identificação das barreiras e restrições da componente</p> <p>⇒ Identificação dos limites máximos e mínimos para as barreiras e restrições:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Seleção dos indicadores▪ Definição do nível desejado para cada indicador <p>Por exemplo, limitar as construções de estabelecimentos e instalações turísticas, limitar os níveis de poluição, etc.</p>

Fonte: CE (2002)

Tabela A7: Medição da Componente Sociodemográfica

Medição da Componente Sociodemográfica
Análise das características gerais da componente sociodemográficas ⇒ Recolha de dados (análise do crescimento populacional, densidade, etc.) ⇒ Análise das relações sociais e aspetos que podem afetar o uso de recursos disponíveis e a relação da comunidade local com os turistas (conflitos, tensões sociais, etc.).
Implicações para a componente ⇒ Identificação das forças de conduta/causas Estudos de certos impactos irá determinar a vulnerabilidade da componente sociodemográfica face ao desenvolvimento do turismo. Por exemplo, o desenvolvimento do turismo pode ter grandes implicações no mercado de trabalho (nomeadamente, criação de novas oportunidades de emprego), mas também nas estruturas familiares e nas relações sociais (isto é, divórcios, etc.).
Avaliação ⇒ Impactos para a comunidade local e identificação das suas preferências Por exemplo, a relação dos habitantes com turistas determina o impacto social e, por sua vez, a capacidade de carga social do destino. ⇒ Satisfação dos turistas ⇒ Identificação de problemas e ameaças Por exemplo, quando os recursos disponíveis são escassos, podem surgir conflitos entre os indivíduos. Assim, quanto maior o número de pessoas a utilizar um ecossistema, maior a probabilidade dessas situações.
Definição da TCC ⇒ Identificação das barreiras e restrições da componente ⇒ Identificação dos limites máximos e mínimos para as barreiras e restrições: <ul style="list-style-type: none">▪ Seleção dos indicadores▪ Definição do nível desejado para cada indicador Por exemplo, rácio entre os visitantes e a população local

Fonte: CE (2002)

Tabela A8: Medição da Componente Político-Económica

Medição da Componente Político-Económica
<p>Análise das características gerais da componente político-económica</p> <p>⇒ Recolha e análise de dados sobre:</p> <ol style="list-style-type: none">i. Estado da economia: emprego/desemprego, rendimento médio, etc.;ii. Processo político de tomada de decisão: principais participantes;iii. Aspetos organizacionais: recursos científicos, técnicos e de gestão disponíveis para lidar com os problemas do turismo;iv. Contexto institucional: metas e políticas de turismo, desenvolvimento e meio ambiente, regulamentos e normas em vigor no destino turístico;v. Investimentos públicos e privados na área.
<p>Implicações para a componente</p> <p>⇒ Identificação das forças de conduta/causas</p> <p>Por exemplo, abandono de atividades tradicionais, a monocultura, falta de capacidade organizacional para lidar com impactos do turismo, etc.</p>
<p>Avaliação</p> <p>⇒ Identificação de problemas, ameaças conflitos e oportunidade para a administração.</p> <p>Por exemplo, conflitos sobre o uso de terrenos e recursos como a água podem surgir entre atividades não complementares – agricultura e desenvolvimento do turismo.</p> <p>A capacidade de desenvolvimento pode ser definida em função do nível pretendido ou desejado de desenvolvimento de outra atividade (ou seja, se a comunidade local e institucional exigirem proteção particular para os terrenos agrícolas, os terrenos restantes podem ser considerados como o limite máximo de capacidade de carga para o desenvolvimento do turismo.</p>
<p>Definição da <i>TCC</i></p> <p>⇒ Identificação das barreiras e restrições da componente</p> <p>⇒ Identificação dos limites máximos e mínimos para as barreiras e restrições:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Seleção dos indicadores▪ Definição do nível desejado para cada indicador <p>Por exemplo, em Malta foi sugerido um aumento médio anual mínimo de 6% através de aumento das receitas de divisas do turismo</p>

Fonte: CE (2002)

Tabela A9: Análise do desenvolvimento turístico

Análise do desenvolvimento turístico	
1.	Análise da oferta e procura turística;
2.	Definição do tipo de desenvolvimento turístico (cultural, religioso, etc.);
3.	Definição do nível de desenvolvimento turístico (através de dados como chegadas de turistas e dormidas);
4.	Exploração das perspetivas futuras para o desenvolvimento do turismo / Potencial procura turística (internacional, doméstica) – o aumento da procura na região, bem como o aumento de certos tipos de atividades turísticas, precisam de ser considerados no planeamento para o futuro desenvolvimento do turismo;
5.	Identificação de atrações turísticas (praias, áreas naturais, monumentos, áreas históricas, etc.);
6.	Análise da duração da estadia;
7.	Inventário de atividades e eventos;
8.	Identificação das características dos visitantes (idade, sexo, rendimentos, motivações, expectativas, etc.), e principais grupos: turistas ou excursionistas;
9.	Identificação do nível de utilização de várias instalações, densidades de visitantes, tempo de permanência, atividades no destino e níveis de satisfação do turista;
10.	Definição do perfil da área;
11.	Análise de política atuais versus desenvolvimento do turismo;
12.	Análise de estratégias nacionais e locais de desenvolvimento do turismo;
13.	Receitas turísticas.

Fonte: CE (2002)

Tabela A10: Modelo DPSIR para o setor turístico

Motores	Construção e gestão de estruturas e instalações de hospitalidade; Presença de turistas; Tráfego urbano
Pressão	Emissões de poluentes atmosféricos; Uso de recursos hídricos subterrâneos; Emissão de poluentes em águas correntes; Produção de resíduos sólidos urbanos; Uso e aproveitamento do solo; consumo de energia; Presença de turistas em áreas protegidas
Estado	Concentração de poluentes no ar e na água; Disponibilidade de água subterrânea; Quantidade de resíduos sólidos urbanos; Nível de urbanização
Impactos	Perda da biodiversidade; Perturbação de espécies; Efeitos adversos na saúde humana; Nível de saturação em locais naturais
Respostas	Promoção de turismo sustentável: redução do consumo de água e energia, redução da produção de resíduos, promoção de transportes públicos, uso de energias renováveis, promoção de atividades de ecoturismo

Fonte: Castellani *et al.* (2007)

Tabela A11: Hóspedes (N.º) no Porto entre 2006 e 2016

Ano	Total	Portugueses	Estrangeiros
2006	700728	313167	387561
2007	773152	331304	441848
2008	810975	346926	464049
2009	793315	361241	432074
2010	905758	392948	512810
2011	945427	368074	577353
2012	952185	348832	603353
2013	1090066	365630	724436
2014	1294066	419366	874700
2015	1459060	449495	1009565
2016	1638128	461735	1176393

Fonte: Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Tabela A12: Dormidas totais, portuguesas e estrangeiras, no Porto entre 2006 e 2016

Ano	Total	Portugueses	Estrangeiros
2006	1302763	537434	765329
2007	1460382	560696	899686
2008	1513311	575877	937434
2009	1457336	588805	868531
2010	1690918	642294	1048624
2011	1783781	596198	1187583
2012	1815157	555080	1260077
2013	2102481	591660	1510821
2014	2548591	691621	1856970
2015	2879833	744015	2135818
2016	3300011	780235	2519776

Fonte: Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Tabela A13: Números de chegadas de passageiros no Porto

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Air Berlin	6769	47531	49910	46168	44547	44716	45655	0	0	0	0	0	0
BMIbaby	0	0	0	0	0	138	0	0	0	0	0	0	0
Clickair SA	0	0	0	43848	24927	0	0	0	0	0	0	0	0
Germanwings	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7203	288
Hapag-Lloyd													
Express	0	0	25245	39361	41723	32852	0	0	0	0	0	0	0
EasyJet Airlines	0	0	0	0	0	93328	174112	196903	195881	178915	165522	399940	631006
EasyJet													
Switzerland	0	0	0	31723	94854	125373	155025	178712	195711	216767	244677	168886	104190
Flybe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5860	1853	0
Monarch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	196	0
Ryanair	0	117778	259191	397689	530870	598797	842026	1134609	1143327	1215063	1276756	1588407	1756944
Transavia	0	275	0	0	0	0	0	0	0	20551	36210	39195	63481
Transavia France	0	0	0	58851	99583	94265	106422	122346	148656	171491	217672	274246	341823
Volare Spa	0	0	0	3372	8301	0	0	0	0	0	0	0	0
Volotea	0	0	0	0	0	0	0	0	4719	0	0	0	0
Vueling Airlines	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26665	85288	115397	158519
Chegadas LC	6769	165584	334346	621012	844805	989469	1323240	1632570	1688294	1829452	2031985	2595323	3056251
TAP Portugal	590823	584733	639647	792481	906974	839716	870541	861780	831733	873515	873807	831478	843968
Chegadas NLC	1502479	1416018	1393260	1397085	1433656	1274929	1336921	1382059	1343673	1370661	1456905	1497829	1597021
Total Chegadas	1509248	1581602	1727606	2018097	2278461	2264398	2660161	3014629	3031967	3200113	3488890	4093152	4653272
% LC	0,4%	10,5%	19,4%	30,8%	37,1%	43,7%	49,7%	54,2%	55,7%	57,2%	58,2%	63,4%	65,7%
% NLC	99,6%	89,5%	80,6%	69,2%	62,9%	56,3%	50,3%	45,8%	44,3%	42,8%	41,8%	36,6%	34,3%

Fonte: Pereira (2017)

LC – *Low cost*NLC – *Não low cost***Tabela A14:** Estadia média dos hóspedes estrangeiros no Porto

Ano	Nº. de noites
2006	2
2007	2
2008	2
2009	2
2010	2
2011	2,1
2012	2,1
2013	2,1
2014	2,1
2015	2,1
2016	2,1

Fonte: Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Tabela A15: Número de hóspedes por km² do Porto

Ano	Nº. de Hóspedes Estrangeiros	Área do Porto (km ²)	Hóspedes estrangeiros por km ²
2006	387561	41,3	9384
2007	441848	41,3	10698
2008	464049	41,3	11236
2009	432074	41,3	10462
2010	512810	41,4	12387
2011	577353	41,4	13946
2012	603353	41,42	14567
2013	724436	41,42	17490
2014	874700	41,42	21118
2015	1009565	41,42	24374
2016	1176393	41,42	28402

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Tabela A16: Rácio entre o número de hóspedes estrangeiros e a população residente

Ano	Nº. de Hóspedes Estrangeiros	População residente	Rácio
2006	387561	227790	1,70
2007	441848	221800	1,99
2008	464049	216080	2,15
2009	432074	210558	2,05
2010	512810	204788	2,50
2011	577353	236517	2,44
2012	603353	227535	2,65
2013	724436	222252	3,26
2014	874700	218231	4,01
2015	1009565	214579	4,70
2016	1176393	214119	5,49

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Tabela A17: Número de camas por 100 residentes

Ano	Nº. de camas	População residente	Nº. de camas por 100 residentes
2006	9245	227790	4,06
2007	11912	221800	5,37
2008	10136	216080	4,69
2009	10405	210558	4,94
2010	10896	204788	5,32
2011	10933	236517	4,62
2012	11912	227535	5,24
2013	12776	222252	5,75
2014	14468	218231	6,63
2015	15041	214579	7,01
2016	16025	214119	7,48

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anuários Estatísticos da Região Norte do INE.

Lista de Quadros:

Quadro A1: Pilares da estratégia de turismo cultural sustentável

1. Cooperação entre os agentes interessados

- A solução para a dificuldade da gestão turística passa pela colaboração ativa entre as partes interessadas, dado que a cidade não pertence a uma única pessoa (residentes, turistas tanto internacionais como nacionais que interagem entre si) e, desse modo, tem que ser ouvidos os diferentes pontos de vista e perspectivas para o desenvolvimento cultural.
- O surgimento de conflitos entre os agentes interessados em relação à conservação do turismo e centros urbanos históricos são comuns e, habitualmente, surgem entre: governo central e local; diferentes departamentos do governo (por exemplo, entre o departamento de desenvolvimento urbano e o de conservação urbana); o setor público e o privado; a comunidade e a administração local; a comunidade residente e os visitantes.
- Porém, nem sempre estes conflitos são negativos, pois estão associados à discussão de ideias, argumentos e pontos de vista relevantes que podem contribuir para se chegar a um resultado positivo.

2. Respeito pela diversidade cultural

- É necessário ter em consideração as populações culturalmente distintas. O turismo cultural deve colaborar para a conservação do seu património e assim, por um lado, tem que ser garantido que todas as franjas da população têm o mesmo acesso às políticas de desenvolvimento turístico e, por outro, que diferentes tipos de património são tratados de forma equitativa;

3. Participação pública como fator de sustentabilidade

- Esta característica é fundamental para um desenvolvimento sustentável do turismo, pois a participação democrática dos cidadãos no pensamento, formulação, exercício e avaliação de políticas, irá influenciar as ações de turismo cultural; no entanto, conseguir envolver a população no planeamento revela-se um desafio, principalmente porque a maior parte da população não identifica o turismo cultural como algo fundamental para as suas necessidades pessoais (como é o caso de questões relacionadas com habitação, transporte, educação ou saúde), pelo que os cidadãos tentem a participar quando são devidamente motivados.

4. Monitorização e acompanhamento contínuo

- É necessário fazer, por um lado, o controle em termos de custos, benefícios e qualidade de vida, através de políticas de gestão e monitorização, dado que a atividade turística está em constante mudança.
- Mas, por outro lado, também é importante examinar as opiniões dos cidadãos, bem como a satisfação dos visitantes para que a sua oferta não fique desatualizada. A supervisão destes elementos de forma contínua possibilita, posteriormente, fazer comparações e evoluções do setor do turismo, pelo que essas informações relevantes trazem um contributo no sentido de uma política de gestão mais adequada.

Fonte: Elaboração própria com base em Dumont (2006) e Orbasli (2002)

Quadro A2: Impactos em edifícios históricos e objetos

Aspetos Ambientais

- Os níveis de humidade, de temperatura e de poluição do ar aumentam com o aumento do número de visitantes numa sala, por exemplo. A deposição de poeiras no interior dos edifícios gera posteriores consequências económicas devido aos aumentos nos custos com a limpeza. Contudo, é complicado perceber em concreto quais as alterações climáticas internas, provocadas pelos visitantes e, quais as situações climáticas externas.

Danos Mecânicos e desgaste

- O aumento de visitantes provoca aumento do desgaste de estruturas históricas através da erosão o que diminui os seus ciclos de vida.

Danos Intencionais

- Os patrimónios culturais sofrem de atitudes de vandalismo, como os desenhos de grafites e “souvenirismo” (provocado pela vontade do turista levar uma partícula ou até parte de um monumento para casa), mas também de terrorismo (dada a importância que representam para os turistas transforma-os num potencial alvo de um ataque).

Ignorância e Negligência

- Os patrimónios culturais são danificados através da sujidade abandonada nos locais como restos de comida, cigarros e chicletes, mas também através da própria atitude do visitante – que para tirar uma fotografia é capaz de subir às esculturas e levar à destruição dos fragmentos mais fracos.

Transformações

- O alojamento e infraestruturas necessárias para constantes aumentos dos fluxos de turistas leva a uma pressão no sentido de novas construções e modernização de edifícios históricos, provocando destruição de paisagens e da natureza.

Conflito de uso

- Este problema está relacionado com objetos turísticos que podem ser utilizados permanentemente, como igrejas, catedrais e mosteiros, pois os turistas esperam que estes estejam equipados de quartos de banho, quiosques, etc..

Fonte: Dumont (2006)

Quadro A3: Procedimentos do *CTIA*, com a explicação de cada uma das etapas:

1. Recolha básica da informação

- Esta primeira etapa consiste na recolha e elaboração de materiais disponíveis (dados existentes em documentos sobre planos estratégicos e planos de desenvolvimento; dados sobre condições económicas, sociais e ambientes e informações sobre o setor do turismo; revisão dos custos e benefícios do turismo para a autoridade local) através da participação de todos os interessados no turismo numa cidade. É um ponto de partida para analisar a situação, as oportunidades, os riscos e os benefícios a ter em conta na etapa seguinte.

2. Preparação da notificação do plano, programa ou projeto (PPP)

- Nesta fase determina-se de um desenvolvedor (que pode ser uma pessoa, uma empresa ou uma instituição) do plano que será apresentado a uma autoridade competente. O PPP deve abranger tópicos como: características gerais do projeto e seus objetivos; descrições do local em questão e algumas considerações económicas; condições socioeconómicas e alterações esperadas.

3. Triagem

- Este passo consiste em perceber (por parte da autoridade competente) se existe a necessidade de se realizar o procedimento *CTIA*. Caso esta autoridade decida que a implementação não irá ocorrer deve justificar a sua decisão e anunciá-la publicamente.

4. Preparação do quadro de avaliação

- O objetivo desta quarta etapa passa pela definição do *CTIA* que deverá conter: os impactos a avaliar; os métodos que serão utilizados e os especialistas envolvidos para a avaliação.

5. Avaliação do Impacto do Turismo Cultural (*CTIA*)

- O plano é composto por relatórios de especialistas responsáveis pelas diversas avaliações, pelo que o projeto completo deverá ter: informações gerais; contexto da cidade; estado do património tangível e intangível; dados económicos e ecológicos – através de aplicação de técnicas como, por exemplo, indicadores sociodemográficos, limite de mudança aceitável, satisfação do visitante, capacidade de carga turística, etc.

6. Consulta com as autoridades e público

- Esta fase é determinada pela apresentação e proporcionar a consulta do projeto às autoridades e ao público em geral através da internet, jornais, reuniões, etc. para que possíveis comentários das partes envolvidas sejam incorporados no relatório.

7. Revisão da adequação da *CTIA*

- Este passo é realizado por um organismo independente (oficial ou consultor privado) para assegurar que o *CTIA* respeita os requisitos dos “termos de referências” e fornece todas as informações necessárias para uma autoridade competente tomar uma decisão. O objetivo desta revisão é confirmar que o trabalho foi desenvolvido de uma forma objetiva sem exclusão de dados importantes.

8. Tomada de decisão

- Finalmente, a autoridade competente com base no relatório, nos resultados da etapa da consulta e da etapa da revisão toma uma decisão que poderá ser: a favor da aprovação do PPP; a favor da aprovação do PPP, mas com certas condições; contra a aprovação do PPP.

9. Anúncio da decisão

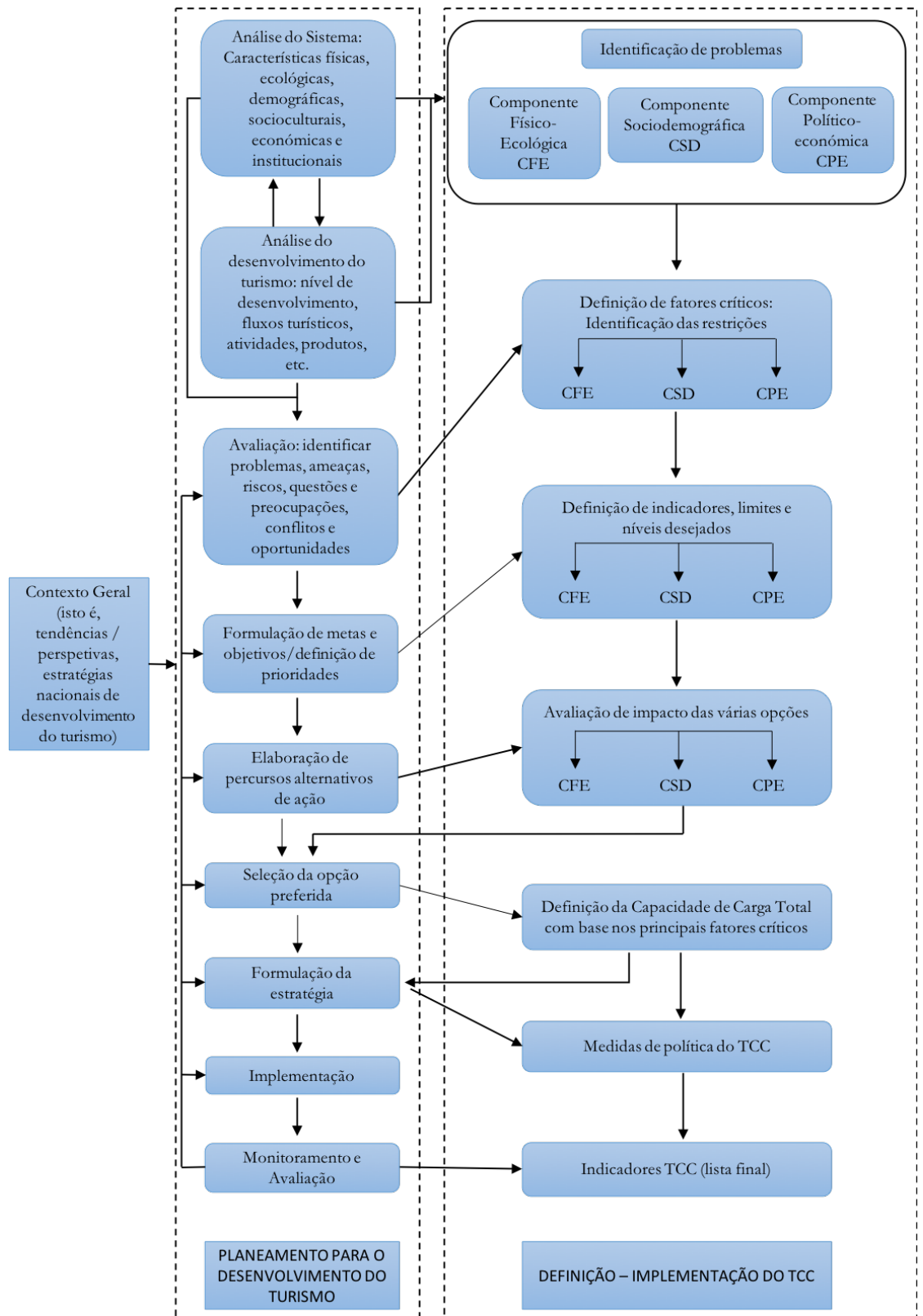
- Após a tomada de decisão, esta deverá ser devidamente justificada e apresentada ao público contendo: conteúdo da decisão; condições anexadas; principais razões que levaram a uma determinada tomada de decisão.

10. Monitoramento e possíveis ações de correção

- Caso um PPP seja aprovado é necessário prosseguir a uma etapa de monitorização, ou seja, constante recolha e avaliação dos dados quantitativos e qualitativos das componentes sociais, económicas e ambientais da área para perceber não só a eficácia das ações aplicadas das autoridades que tomaram uma decisão, mas também identificar impactos que levem a correções.

Fonte: Dumont (2006)

Quadro A4: TCC como parte de um processo de planeamento



Fonte: CE (2002)

Referências Bibliográficas

- Abernethy, V. (2001), “Carrying capacity: The tradition and policy implications of limits”, *Ethics in Science and Environmental Politics*, Vol. 1, N° 1, pp. 9–18.
- Agyeiwaah, E., McKercher, B. e Suntikul, W. (2017), “Identifying core indicators of sustainable tourism: A path forward?”, *Tourism Management Perspectives*, Vol. 24, pp. 26–33.
- Andraz, M., Norte, M. e Gonçalves, S. (2015), “Effects of tourism on regional asymmetries: Empirical evidence for Portugal”, *Tourism Management*, Vol. 50, pp. 257–267.
- Ardahaey, F. (2011). “Economic impacts of tourism industry”, *International Journal of Business and Management*, pp. 208–209.
- Ashworth, G. e Page, S. (2011), “Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes”, *Tourism Management*, Vol. 32, N° 1, pp. 1–15.
- Balaguer, J. e Cantavella-Jordà, M. (2002), “Tourism as a Long-run Economic Growth Factor: The Spanish Case”, *Applied Economics*, Vol. 34, N° 7, pp. 877–884.
- Barreto, M. (2008), *Manual de iniciação ao estudo do turismo*, 17ª edição. Campinas: Papirus.
- Barros, A. (2008), “Profissionais de educação em museus: caso de estudo na cidade do Porto”. Porto.
- Barros, J. (2017), “Turismo, natureza e memória nas comunidades de montanha. Recursos e sustentabilidade no parque nacional da Peneda-Gerês”, *International Journal of Scientific Management and Tourism*, Vol. 3, N° 1, pp. 339–355.
- Belloumi, M. (2010), “The relationship between tourism receipts, real effective exchange rate and economic growth in Tunisia”, *International Journal of Tourism Research*, Vol. 12, N° 5, pp. 550–560.
- Bento, J. (2016), “Tourism and economic growth in Portugal: an empirical investigation of causal links”, *Tourism & Management Studies*, Vol. 12, N° 1, pp. 164–171.
- Bo, Z. (2013), *Study on Urban Tourism Carrying Capacity*. Japão. Toyo University. Tese de Doutorado.
- Borowiecki, K. e Castiglione, C. (2014), “Cultural participation and tourism flows: an empirical investigation of Italian provinces”, *Tourism Economics*, Vol. 20, N° 2, pp. 241–262.
- Brau R., Lanza A. e Pigliaru F. (2007), “How fast are small tourism countries growing? Evidence from the data for 1980–2003”, *Tourism Economics*, Vol. 13, N° 4, pp. 603– 613.
- Bruneckiene, J., Guzavicius, A., Cincikaite, R. (2010), “Measurement of Urban Competitiveness in Lithuania”, *Inžinerine Ekonomika-Engineering Economics*, Vol. 21, N° 5, pp. 493–508.

- Carmo, H. e Ferreira, M. (2008), *Metodologia da investigação*, 2ª edição. Lisboa: Universidade Aberta.
- Casagrande, M. (2016), “Heritage, Tourism, and Demography in the Island City of Venice: Depopulation and Heritagisation”, *Urban Island Studies*, Vol. 2, pp. 121–141.
- Castellani, V., Sala, S., e Pitea, D. (2007), “A new method for tourism carrying capacity assessment”, in Tiezzi, E., Marques, J. Brebbia, C. e Jørgensen, S. (eds.), *Ecosystems and sustainable development VI*, Vol. 106, Southampton, WIT Press, pp. 365–374.
- CCDR-N (2008), *Plano de Ação para o Desenvolvimento Turístico do Norte de Portugal*. Portugal.
- CE (2002), *Defining, measuring and evaluating carrying capacity in European tourism destination*. University of the Aegean, Greece.
- CE (2010), *Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das regiões – Europa, primeiro destino turístico do mundo - novo quadro político para o turismo europeu*. Bruxelas.
- Cibinskiene, A. (2012), “Impact Evaluation of events as factors of city tourism competitiveness”, *Economics and Management*, Vol. 17, Nº. 4, pp. 1333–1339.
- Cibinskiene, A. e Snieskiene, G. (2015), “Evaluation of city tourism competitiveness”, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 213, pp. 105–110.
- Coccosis, H. (2002), “Island Tourism Development and Carrying Capacity” in Apostolopoulos, Y. e Gayle, D. (eds), *Island Tourism and Sustainable Development*, Estados Unidos da América, Praeger Publishers, pp. 131–144.
- Coccosis, H. (2004), “Sustainable Tourism and Carrying Capacity: A New Context”, in Coccosis, H. e Mexa, A. (eds), *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment*, London, pp. 3–14.
- Coutinho, M. (2012), *Estudo exploratório sobre os turistas no Porto*. Porto. Faculdade de Economia da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado em Marketing.
- Cuccia, T. e Rizzo, I. (2011), “Tourism seasonality in cultural destinations: Empirical evidence from Sicily”, *Tourism Management*, Vol. 32, Nº. 3, pp. 589-595.
- Cunha, L. (2007), *Introdução ao Turismo*, 3ª edição. Lisboa: Editorial Verbo.
- Dritsakis, N. (2004), “Tourism as a long-run economic growth factor: an empirical investigation for Greece using causality analysis”, *Tourism Economics*, Vol. 10, Nº. 3, pp. 305–216.
- Dumont, E. (2006), *Strategic Urban Governance Framework for the Sustainable Management of Cultural Tourism*. Bélgica. Comissão Europeia.

- Dumont, E., Ruelle, C. e Teller, J. (2005), *Pro-active management of the Impact of Cultural Tourism upon Urban Resources and Economies*. Bélgica. Comissão Europeia.
- Eagles, P. (2001), “Information sources for planning and Management”, in Weaver, D. (ed), *The Encyclopedia of Ecotourism*, Reino Unido, CABI Publishing, pp. 611–626.
- Esteves, A. (2014). *O impacto do aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da região Norte*. Lisboa. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Dissertação de Mestrado.
- Eugenio-Martín, J., Morales, N. e Scarpa, R. (2004), “Tourism and Economic Growth in Latin American Countries: A Panel Data Approach”. *Tourism and Sustainable Economic Development – Macro and Micro Economic Issues*. Sardenha, Itália. 19-20 Setembro de 2003.
- Fava, N. e Rubio, S. (2017), “From Barcelona: The Pearl of the Mediterranean to Bye Bye Barcelona”, in Bellini N., Pasquinelli C. (eds), *Tourism in the City*, Cham, Springer, pp. 285–295.
- Fennell, D. (2001), “Areas and Needs in Ecotourism Research”, in Weaver D. (ed) (2001), *The Encyclopedia of Ecotourism*, Reino Unido, CABI Publishing, pp. 639–655.
- Gârbea, R. (2013), “Urban Tourism Between Content and Aspiration for Urban Development”, *Management & Marketing*, Vol. 6, N° 1, pp. 193–201.
- García-Hernández, M., Calle-Vaquero, M. e Yubero, C. (2017), “Cultural heritage and urban tourism: historic city centres under pressure”, *Sustainability*, Vol. 9, N° 8, pp. 1–19.
- Genci, P. (2016), “Carrying Capacity Assessment - An Essential Tool for Sustainable Tourism Development in Coastal Areas of Albania”, *European Journal of Economics and Business Studies*, Vol. 4, N° 1, pp. 164–171.
- Guccio, C., Lisi, D., Mignosa, A. e Rizzo, I. (2018), “Does cultural heritage monetary value have an impact on visits? An assessment using official Italian data”, *Tourism Economics*, Vol. 24, N° 3, pp. 297–318.
- Horn, E. (1998), *Impacts of Tourism on Space and Place in Jonesborough, Tennessee*. Knoxville. University of Tennessee. Masters Theses.
- ICOMOS (2002), *International Cultural Tourism Charter*. Mexico.
- Ivanova, P. (2015), “An analysis of tourist visits to Bulgaria in terms of its carrying capacity”, *Economic Archive*, N° 4, pp. 19–36.
- Jansen-Verbeke M. (2009), “The territoriality paradigm in cultural tourism”, *Tourism The Journal of University of Lodz*, Vol.19, N° 1–2, pp. 25–31.
- Jovicic, D. (2016), “Cultural tourism in the context of relations between mass and alternative tourism”, *Current Issues in Tourism*, Vol. 19, N° 6, pp. 605–612.

- Kaplan, M. e Çelik, T. (2008), “The impact of tourism on economic performance: The case of Turkey”, *The International Journal of Applied Economics and Finance*, Vol. 2, N° 1, pp. 13–18.
- Katircioglu, S. (2009), “Revisiting the tourism-led-growth hypothesis for Turkey using the bounds test and Johansen approach for cointegration”, *Tourism Management*, Vol. 30, N° 1, pp. 17–20.
- Kerimoglu, E. e Cirachi, H. (2006), “Urban Tourism: An Analysis of Visitors to Istanbul”. *46th Congress of the European Regional Science Association: "Enlargement, Southern Europe and the Mediterranean"*. Volos, Greece. 30 August – 3 September.
- Krutwaysho, O. e Bramwell, B. (2010), “Tourism policy implementation and society”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 37, N° 3, pp. 670–691.
- Lane, B. (2017), “Will sustainable tourism research be sustainable in the future? An opinion piece”, *Tourism Management Perspectives*. doi:10.1016/j.tmp.2017.12.001
- Liang, ZX. e Bao, JG. (2015), “Tourism gentrification in Shenzhen, China: causes and socio-spatial consequences”, *Tourism Geographies*, Vol. 13, N° 3, pp. 461–481.
- Lindberg, K., McCool, S. e Stankey, G. (1997), “Rethinking Carrying Capacity”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 24, N° 2, pp. 461–465.
- Maggi, E. e Fredella, F. (2010), “The carrying capacity of a tourist destination. The case of a coastal Italian city”. *50th International Congress of European Regional Science Association (ERSA)*. Jönköping, Sweden. 19 – 23 August.
- Maitland, R. (2010), “Introduction: National capitals and city tourism” in Maitland R. e Ritchie, B. (eds), *City tourism, national capital perspectives*, pp. 1–13.
- Marrocu, E. e Paci, R. (2011), “They arrive with new information – Tourism flows and production efficiency in the European regions”, *Tourism Management*, Vol. 32, N° 4, pp. 750–758.
- Martin, B. e Uysal, M. (1990), “An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: Management and policy implications”, *Journal of Environmental Management*, Vol. 31, N° 4, pp. 327–333.
- Martín, J., Aguilera, J. e Moreno, V. (2014), “Impacts of seasonality on environmental sustainability in the tourism sector based on destination type: an application to Spain’s Andalusia region”, *Tourism Economics*, Vol. 20 N° 1, pp. 123–142.
- McCool, S. e Lime, D. (2001), “Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality?”, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 9, N° 5, pp. 372–388.

- McCoy, C. (2016), “Evaluación De La Capacidad De Carga Turística Como Elemento De Análisis Del Desempeño De Un Destino Turístico: Caso Cancún”, *Revista Internacional Administracion e Finanzas*, Vol. 9, N°. 6, pp. 59–80.
- Mendes, L. (2014), “Gentrificação e políticas de reabilitação urbana em Portugal: uma análise crítica à luz da tese rent gap de Neil Smith”, *Cadernos Metrópole*, Vol. 16, N°. 32, pp. 487–511.
- Minoia, P. (2017), “Venice Reshaped? Tourist Gentrification and Sense of Place”, in Bellini N., Pasquinelli C. (eds), *Tourism in the City*, Cham, Springer, pp. 261– 274.
- OCDE (2010), *OECD Tourism Trends and Policies 2010*. França.
- Oh, C. (2005), “The contribution of tourism development to economic growth in the Korean economy”, *Tourism Management*, Vol. 26, N°. 1, pp. 39–44.
- Oliveira, F. (2010), “Capacidade de carga em cidades históricas”, *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, Vol. 4, N°. 1, pp. 61–75.
- OMT (2012), *Global Report on City Tourism – Cities 2012 Project*. Madrid.
- OMT (2014), *Global Benchmarking for City Tourism Measurement*. Madrid.
- ONU/OMT (1994), *Recommendations on Tourism Statistics*. Nova Iorque.
- Orbasli, A. (2002), *Tourists in Historic Towns – Urban conservation and heritage management*. Taylor & Francis e-Library.
- Paci, R. e Marrocu, E. (2013), “Tourism and regional growth in Europe”, *Papers in Regional Science*, Vol. 93, N°. 1, pp. 25–50.
- Pasquinelli, C. e Bellini, N. (2017), “Global Context, Policies and Practices in Urban Tourism: An Introduction”. in: Bellini N., Pasquinelli C. (editores), *Tourism in the City*, Cham, Springer, pp. 1–25.
- Pearce, D. (1998), “Tourism Development in Paris”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, N°. 2, pp. 457–476.
- PNUA (1997), *Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas*. Priority Actions Programme. Regional Activity Centre. Split.
- PNUA/OMT (2005), *Making tourism more sustainable: a guide for policy makers*. Paris, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Organização Mundial do Turismo.
- PwC (2017), *Standing out from the crowd European cities hotel forecast for 2017 and 2018*. Reino Unido.
- PwC (2018), *Best placed to grow? European cities hotel forecast for 2018 and 2019*. Reino Unido.
- Richards, G. (2005), *Cultural Tourism in Europe*. ATLAS.

- Robaina-Alves, M., Moutinho, V. e Costa, R. (2016), “Change in energy-related CO₂ (carbon dioxide) emissions in Portuguese tourism: a decomposition analysis from 2000 to 2008”, *Journal of Cleaner Production*, Vol. 111, Part. B, pp. 520-528.
- Romero, M. e Ortuño, M. (1998), “An Econometric Approach to Urban Tourism Demand. The case of Barcelona”. *8th European Congress of the Regional Science Association*. Vienna, Austria. 28 August – 1 September.
- Russo, A. (2002), “The “vicious circle” of tourism development in heritage cities”, *Annals of tourism research*, Vol. 29, N^o. 1, pp. 165-182.
- Sans, A. e Domínguez, A. (2016), “Unravelling Airbnb: Urban Perspectives from Barcelona” in Russo, A. e Richards, G. (eds), *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place*, Channel View Publications, pp. 209–228.
- Saveriades, A. (2000). “Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus”. *Tourism Management*, Vol. 21, N^o. 2, pp. 147-156.
- Schubert S., Brida J. e Risso, W. (2010), “The impacts of international Tourism demand on economic growth of small economies dependent of tourism”, *Tourism Management*, Vol. 32, N^o. 2, pp. 377–385.
- Sequeira, T. e Nunes, P. (2008), “Does tourism influence economic growth? A dynamic panel data approach”, *Applied Economics*, Vol. 40, N^o. 18, pp. 2431–2441.
- Shin, Y. (2010), “Residents' perceptions of the impact of cultural tourism on urban development: The case of Gwangju, Korea”, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol. 15, N^o. 4, pp. 405–416.
- Silva, S. (2013), *Turismo Interno – Uma visão integrada*. Lisboa: Lidel – Edições Técnicas, Lda.
- Sinclair, M. e Stabler, M. (1997), *The economics of tourism*. London and New York. Routledge.
- Song, H., Dwyer, L. e ZhengCao, L. (2012), “Tourism Economics Research: A review and assessment”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 39, N^o. 3, pp. 1653–1682.
- Soukiazis, E. e Proença, S. (2008), “Tourism as an alternative source of regional growth in Portugal: a panel data analysis at NUTS II and III levels”, *Portuguese Economic Journal*, Vol. 7, N^o. 1, pp. 43–61.
- Stănciulescu, C., Molnar E. e Bunghez, M., “Tourism’s Changing Face: New Age Tourism Versus Old Tourism”, *The Annals of the University of Oradea*, pp. 245–250.
- Tokarchuk, O., Gabriele, R. e Maurer, O. (2017), “Development of city tourism and well-being of urban residents: A case of German magic cities”, *Tourism Economics*, Vol. 23, N^o. 2, pp. 343–359.

- Tselentis, V., Prokopiou, D. e Toanoglou, M. (2012), “Comparative Analysis of Carrying Capacity Indices for the Central Aegean Islands”, *European Research Studies*, Vol. 15, N.º 1, pp. 155–170.
- Turismo de Portugal (2006), *City Breaks. 10 Produtos Estratégicos para o desenvolvimento do Turismo em Portugal*. Lisboa.
- Vareiro, L. (2008), *Turismo como estratégia integradora dos recursos locais: o caso da NUT III Minho-Lima*. Braga. Universidade do Minho. Tese de doutoramento em Ciências Económicas.
- Vieira, A. (2016), *O impacto económico do turismo – uma abordagem espacial*. Porto. Universidade do Porto. Dissertação para obtenção do grau de Mestre.
- Weaver, D. (2001), *The Encyclopedia of Ecotourism*. Reino Unido: CABI Publishing.
- Zanini, S. (2017), “Tourism pressures and depopulation in Cannaregio. Effects of mass tourism on Venetian cultural heritage”, *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, Vol. 7 N.º 2, pp. 164–178.
- Zelenka, J. e Kacetl, J. (2014), “The Concept of Carrying Capacity in Tourism”, *Amfiteatru Economic Journal*, Vol. 16, N.º. 36, pp. 641–654.

FACULDADE DE ECONOMIA

