CIDADE E TURISMO: UMA SÍNTESE

José A. Rio Fernandes e
Thiago Mendes (Ed.)

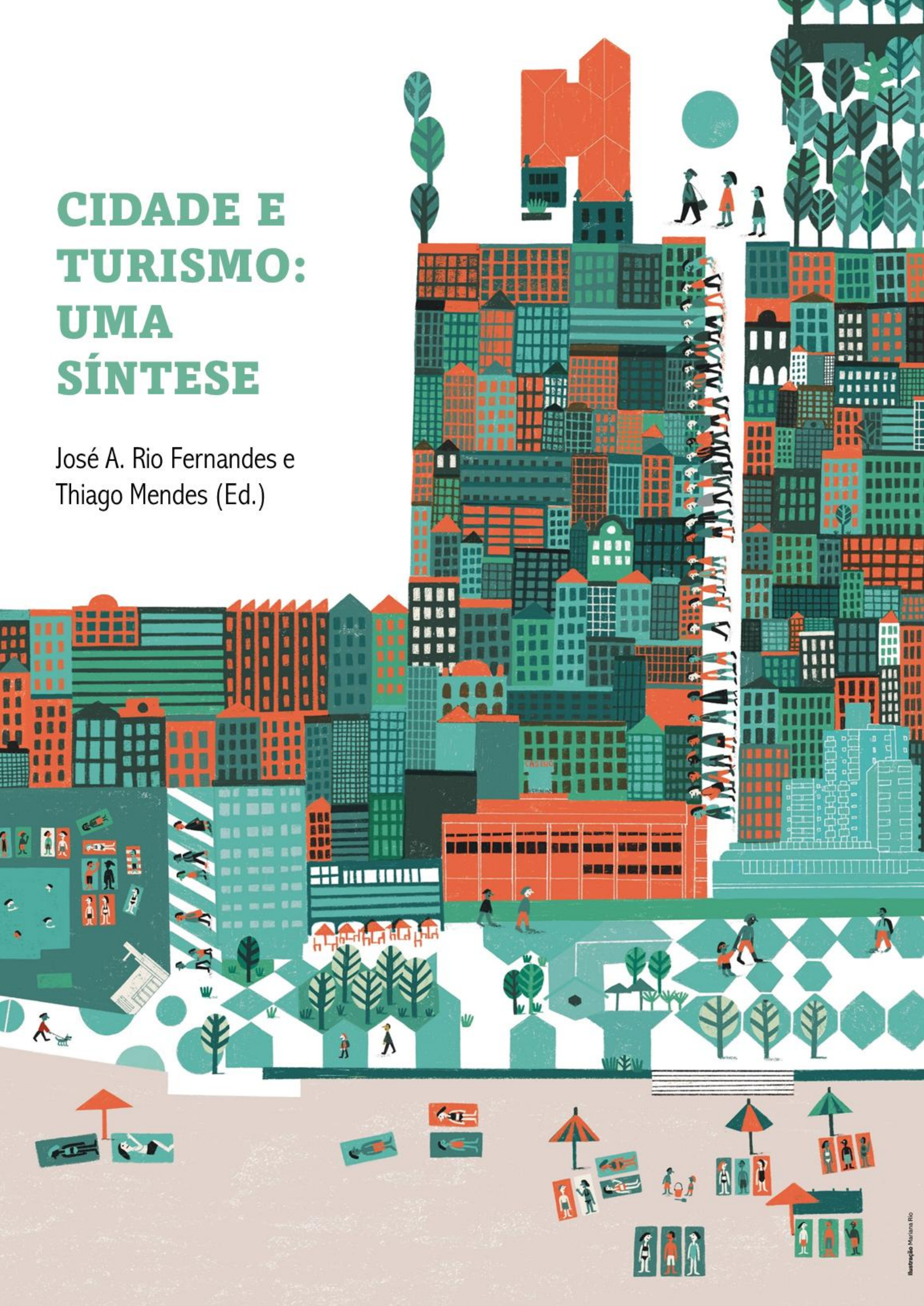


Ilustração Mariana Rio

Ficha Técnica

Edição: José Alberto Rio Fernandes; Thiago Monteiro Mendes

Título: Cidade e Turismo: uma síntese.

Ano: 2025

ISBN: 978-989-9193-66-6

Imagem da capa: Mariana Rio

ÍNDICE

- ABERTURA 1
Apresentação 2
Nota da Sra. Presidente da Câmara Municipal de Espinho, Maria Manuel Cruz 4
- TURISMO E ECONOMIA URBANA 5
Sérgio Guerreiro (Turismo de Portugal) 6
Ricardo Paes Mamede (Iscte e Dinâmia'CET) 9
Rui Henrique Alves (Faculdade de Economia da Universidade do Porto) 14
Fernando Freire de Sousa (Faculdade de Economia da Universidade do Porto) 18
José Reis (Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra. Centro de Estudos Sociais) 24
- ENTRE A CIDADE DOS TURISTA E A CIDADE COM TURISTAS 27
Carlos Costa (Departamento de Economia, Gestão, Engenharia Industrial e Turismo da Universidade 28
Oriol Nel·lo (Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona) 32
Carmen Mínguez (Universidad Complutense de Madrid) 36
Jorge Umbelino (Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril - ESHT. Estoril) 38
José António Bandeirinha (Universidade de Coimbra) 41
Joaquim Oliveira Martins (Université Paris-Dauphine) 44
Rubén C. Lois-González (Universidade de Santiago de Compostela) 47
Pedro Machado (Secretário de Estado do Turismo) 52
- POLÍTICAS PÚBLICAS, PLANEAMENTO E TURISMO URBANO 54
Jesús M. González-Pérez (Universitat de les Illes Balears - España) 55
Francisco António dos Santos da Silva (Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril - ESHT. Estoril / CEG, IGOT / CiTUR-Estoril) 64
João Seixas (FCSH da Universidade NOVA de Lisboa) 71
Norberto Santos (Departamento de Geografia e Turismo (FLUC) / CEGOT) 77
João Ferrão (Instituto de Ciências Sociais / Universidade de Lisboa) 82
- SAÍDA DE CAMPO 86
José Alberto Rio Fernandes | Jorge Ricardo Pinto (Universidade do Porto | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo) 87
- BIBLIOGRAFIA 99

ABERTURA

Ilustração Mariana Rio

Apresentação

As Conferências de Políticas Públicas, Planeamento e Desenvolvimento do Território (P3DT) pretendem, com esta publicação, fazer chegar junto de interessados em turismo e/ou questões urbanas um conjunto de pequenos textos de qualidade que, por certo, enriquecerão a reflexão do leitor e, sendo o caso, fornecerão elementos úteis a considerar antes de definir po líticas, planos, projetos ou ações.

Os textos, 20 (a somar aos de abertura e de apoio à saída), de 1 a 5 páginas, são da autoria de universitários prestigiados, políticos ou técnicos com desempenhos de relevo (por vezes acumulando as funções ao longo da sua vida), convidados às 9ªas Conferências P3DT, que tiveram lugar em Espinho, a 23 e 24 de abril de 2025, as quais tiveram por tema "Cidade e Turismo".

Considerou a Comissão Organizadora que as intervenções não deviam ficar restritas aos presentes, nem sequer a uma difusão restrita a uns poucos parágrafos na comunicação social, seguros que estamos que as intervenções, pela sua qualidade, enriquecem substancialmente a reflexão crítica, fornecem indicações de política e apresentam sugestões de ação que serão úteis a muitos, incluindo decisores políticos de nível nacional, regional e local, particularmente os que estão associados às políticas urbanas ou do turismo.

A publicação está organizada em cinco partes. A primeira junta este pequeno texto com um outro, da Presidente da Câmara Municipal de Espinho, Dr.ª Maria Manuel Cruz, que acolheu a 9ª edição das Conferências P3DT com inexcedível hospitalidade. A segunda parte reúne os pequenos textos dos que tiveram a responsabilidade de abrir o debate, na manhã do dia 23 de abril, tendo por mote a relação entre Turismo e Economia Urbana, onde a abertura esteve a cargo de Sérgio Guerreiro (Turismo de Portugal) e Carlos Costa (Universidade de Aveiro). A terceira parte subordinada ao título "A cidade com turistas e a cidade dos turistas" foi aberta por Oriol Nel'lo (U. Barcelona) e inclui texto que resulta da intervenção do Senhor Secretário de Estado Pedro Machado. A quarta considera as intervenções da manhã do dia 24, orientadas para as "Políticas Públicas, Planeamento e Turismo", com abertura a cargo de Jesús González (U. Baleares) e encerramento de João Ferrão (ICS – U. Lisboa). Por fim, José Alberto Rio Fernandes e Jorge Ricardo Pinto (da Comissão Organizadora, que assegurou também a moderação das mesas), assinam um texto sobre a cidade de Espinho, como apoio a uma saída de campo que orientaram e tem sido uma imagem de marca das Conferências P3DT.

Espero que gostem e aproveitem.

Entretanto, ficam convidados para a próxima edição, em Gondomar (a custo zero). Toda a informação em https://p3dt-cegot.weebly.com/

A Comissão Organizadora:

José A. Rio Fernandes, Luís Carvalho, Pedro Chamusca, Luís Meira, Thiago Mendes, Jorge Ricardo Pinto, Inês Rocha, Hélder Santos

Nota da Sra. Presidente da Câmara Municipal de Espinho, Maria Manuel Cruz

Foi com enorme honra e sentido de responsabilidade que recebemos em Espinho a 9.ª edição das Conferências P3DT – um espaço de debate, reflexão e partilha de conhecimento dedicado ao tema Turismo e Cidade.

Ao longo das últimas décadas, assistimos a uma transformação profunda na forma como o turismo se relaciona com a cidade. Espinho, cidade aberta ao mar e ao mundo, é testemunha direta dessa evolução: um território que acolhe, que atrai e que se reinventa. Mas também uma cidade que, como tantas outras, enfrenta os desafios de equilibrar a atratividade turística com a qualidade de vida dos seus residentes.

Discutir Turismo e Cidade, como fizemos nesses dois dias, é reconhecer que a cidade é, antes de tudo, um lugar de vida. Um espaço de pertença, de memória e de futuro partilhado. É também assumir que o planeamento territorial e as políticas públicas não podem ficar reféns de lógicas imediatistas ou unidimensionais. Precisam de escutar, de ponderar e de decidir com visão estratégica e responsabilidade intergeracional.

Espinho tem procurado ser parte ativa desta transformação, integrando preocupações ambientais, sociais e urbanísticas na forma como pensa e gere o território e conscientes de que o desenvolvimento turístico não pode comprometer a essência da cidade nem a dignidade dos seus habitantes.

A cidade do futuro que queremos ajudar a construir é uma cidade que se planeia para as pessoas. Que reconhece o valor da proximidade, da escala humana e da coesão territorial. Uma cidade onde o turismo é bem-vindo, mas não é soberano. Uma cidade que respeita o residente, que acolhe o visitante e que protege o seu território como bem comum.

Sabemos que todos somos, em algum momento, turistas. Mas sabemos também que a cidade tem limites, que o espaço urbano é finito e que as decisões de hoje moldarão o bem-estar coletivo de amanhã. Por isso, é urgente e necessário debater o turismo não como um fim em si mesmo, mas como uma componente de uma cidade justa, equilibrada e resiliente.

Espinho será sempre uma cidade de portas abertas ao conhecimento, ao diálogo e à construção coletiva de um futuro melhor.

TURISMO E ECONOMIA URBANA

Ilustração Mariana Rio

Sérgio Guerreiro
(Turismo de Portugal)

Turismo e Cidades: Inteligência, Sustentabilidade e Competitividade

Nos últimos anos, as cidades deixaram de ser meros pontos de passagem ou locais de emissão de turistas para se assumirem como destinos turísticos em si mesmas - lugares de descoberta, criatividade e inovação. Esta transformação profunda alterou a forma como olhamos o turismo urbano e no papel que o turismo deve ter no desenvolvimento e na prosperidade das cidades.

Com mais de 80 milhões de dormidas previstas em Portugal em 2024, receitas turísticas que superam os 27 mil milhões de euros e uma crescente relevância do setor no PIB e nas exportações nacionais, o turismo consolidou-se como um dos eixos estruturantes da economia portuguesa. Mas os seus efeitos vão muito além das métricas económicas. O turismo é hoje um fenómeno com impacto direto na configuração física, social e cultural das cidades.

O papel regenerador do turismo urbano

O turismo pode, e deve, ser um catalisador de regeneração urbana. Quando bem planeado, tem o poder de dinamizar zonas degradadas, valorizar o património, impulsionar o comércio local, atrair investimento e melhorar a qualidade dos espaços públicos. Mais do que atrair visitantes, o turismo qualificado contribui para criar cidades com melhor qualidade para quem lá vive. Lisboa, Porto ou Funchal são apenas alguns dos exemplos em que o crescimento turístico esteve associado a uma nova centralidade urbana, à criação de emprego e à diversificação da base económica.

O modelo proposto por Law continua a ser pertinente: ao atrair visitantes, o turismo gera receitas, ativa novas funções económicas e promove uma regeneração física, social e ambiental do território. Porém, esta lógica não é automática. Requer visão, governação e instrumentos de planeamento adequados.

Novos desafios de competição entre cidades

O turismo urbano tem vindo a crescer a um ritmo expressivo. A combinação entre maior mobilidade, custos de transporte mais baixos, plataformas digitais e a ascensão de uma nova classe média global tem vindo a reforçar a atratividade das cidades. Dados recentes mostram um regresso generalizado aos níveis pré-

pandemia nas principais cidades europeias, com o turismo urbano a assumir-se como elemento importante nesta recuperação notável.

Por outro lado, num estudo recente, a OCDE coloca a capacidade de atrair visitantes como um dos vetores do modelo de competitividade de regiões e de cidades. Dito de outra forma, a atratividade turística é outro dos campos de competição entre as cidades, juntando-se à atração de talento ou de investimento, tendo a qualidade de vida e a qualidade ambiental como base dessa competitividade.

Este crescimento, no entanto, tem trazido consigo tensões que não ignoramos.

As suas raízes, como disse Richard Butler, estão no passado, mas exigem uma nova abordagem à gestão dos destinos turísticos, colocando a qualidade de vida dos residentes como um objetivo relevante no desenho de políticas e estratégias.

As soluções para estes desafios passam, assim, por gerir o turismo de forma inteligente e integrada. Isso implica reforçar a capacidade de gestão dos destinos, com modelos de governação colaborativa, equipas qualificadas e instrumentos de monitorização contínua, abordagens interministeriais e multiescalares, tal como preconiza a OCDE no seu modelo "whole-of-government".

A tecnologia terá um papel importante, possibilitando o recurso a dados em tempo real, inteligência artificial e plataformas que permitam gerir fluxos, otimizar experiências e distribuir os impactos do turismo de forma mais equilibrada.

Por fim, requer um envolvimento das comunidades locais, tanto na definição como na execução das estratégias turísticas, garantindo que o turismo considera os interesses dos que vivem nos territórios.

O conceito de smart cities deve evoluir para o de smart destinations - territórios que usam a inteligência urbana para melhorar a qualidade de vida, reforçar a competitividade e assegurar a sustentabilidade dos fluxos turísticos.

As cidades são também espaços privilegiados para experimentar novas soluções, testar políticas e promover a inovação social. Seja através de projetos de mobilidade suave, de soluções de reaproveitamento de espaços abandonados para usos culturais ou turísticos, de plataformas que promovem uma relação mais direta entre visitantes e comunidades locais ou de mecanismos de limitação de impacto ambiental, a cidade é o palco onde o turismo do futuro se está a construir.

Um compromisso para o futuro

Nenhuma estratégia urbana de turismo será credível se não tiver como pilares a sustentabilidade e a inclusão. Sustentabilidade não apenas ambiental, mas também económica e social. Inclusão que significa garantir que os benefícios do turismo são distribuídos de forma justa e que todos têm acesso aos seus frutos, desde as empresas locais até aos residentes.

Esta foi a abordagem que tivemos com a Estratégia Turismo 2027, preconizando uma gestão dos destinos baseada em dados e estratégias que privilegiam a desconcentração da procura em termos territoriais e a sua dispersão ao longo do ano.

Num momento em que desenhamos a Estratégia para a nova década, reunimos os stakeholders do setor, os agentes regionais e as comunidades para encontrar as linhas do modelo de desenvolvimento que queremos para o futuro. Acreditamos nos processos de cocriação e, mais do que nunca, a colaboração é indispensável.

O turismo e as cidades estão interligados de forma indissociável. O futuro de um depende do futuro do outro. Esta relação tem de ser encarada como um contrato urbano: um compromisso entre atratividade e habitabilidade, entre desenvolvimento e responsabilidade, entre visitantes e residentes.

Ricardo Paes Mamede
(Iscte e Dinâmia'CET)

O crescimento do turismo e o desenvolvimento económico e territorial em Portugal

Entre 2014 e 2023, o número de turistas que chegam por ano a Portugal passou de 10,5 milhões para 19,4 milhões. Este é o maior aumento registado em toda a OCDE no período. Paralelamente, entre 2016 e 2023, o peso do turismo no valor acrescentado bruto (VAB) cresceu de 6,9% para 9,1% do PIB. Trata-se de um dos maiores aumentos do mundo em termos de peso económico do turismo num espaço de tempo tão curto.

O turismo tem impactos positivos na economia a vários níveis. Contribui para a criação de emprego, atrai investimento, melhora o desempenho das contas públicas e, sobretudo, tem desempenhado um papel determinante na balança externa do país. Na última década, com excepção dos anos da pandemia, Portugal manteve uma balança de bens e serviços positiva, contrariando uma tendência crónica para os défices externos. Este desempenho deve-se, em larga medida, às receitas do turismo, uma vez que a balança de bens se manteve negativa no período, com valores entre os -5% e os -11% do PIB. Tendo em conta que Portugal se encontra entre os países com maior dívida externa a nível mundial, este não é um contributo irrelevante: o turismo tem funcionado como uma almofada da sustentabilidade externa do país, compensando fragilidades estruturais na base produtiva nacional.

Contudo, o crescimento acelerado do turismo tem também revelado efeitos colaterais significativos, nos plano social, territorial, ambiental e também económico. O mais visível e imediato desses efeitos é a pressão acrescida sobre os preços da habitação, que duplicaram na última década, correspondendo à maior subida da União Europeia. Neste processo, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) tem desempenhado um papel central, não apenas como principal destino turístico urbano do país, mas também como epicentro da crise habitacional em Portugal.

Lisboa: entre a atracção turística e a disfunção urbana

Lisboa foi, na última década, a capital europeia com o maior aumento das rendas de habitação, atingindo níveis comparáveis aos de cidades como Helsínquia, Berlim ou Viena. É também a cidade europeia com mais ofertas de alojamento local por habitante, superando cidades igualmente pressionadas pelo turismo, como Barcelona – que, sendo a segunda da lista, regista pouco mais de metade da proporção de Lisboa.

Este crescimento exponencial da pressão imobiliária tem transformado Lisboa numa cidade disfuncional: embora relativamente rica no contexto nacional, apresenta hoje a maior taxa de pobreza regional do país. Paralelamente, uma parte crescente da população da AML trabalha num concelho distinto daquele em que reside – reflexo da impossibilidade de muitos trabalhadores viverem na capital. De facto, entre 2011 e 2021, o emprego em Lisboa aumentou 22%, mas a sua população estagnou. O que se tem verificado é uma intensificação dos movimentos pendulares, com impactos negativos em termos de qualidade de vida, mobilidade, emissões e coesão territorial.

Este fenómeno não pode ser dissociado da forma como o turismo influencia, directa e indirectamente, o mercado habitacional. A forma mais evidente é a substituição de habitação permanente por unidades de alojamento local, hotéis ou espaços comerciais voltados para os visitantes. A proliferação de alojamento local em bairros tradicionalmente residenciais, muitas vezes em edifícios anteriormente habitados por famílias de rendimentos médios ou baixos, alterou profundamente a estrutura social e económica dessas áreas. A gentrificação induzida pelo turismo tornou-se um processo sistemático.

Mas os impactos vão além da substituição directa. As actividades turísticas são intensivas em mão-de-obra, o que significa que o seu crescimento gera uma procura acrescida de habitação por parte dos trabalhadores do sector (hotelaria, restauração, transportes, serviços culturais e de animação, entre outros). Em zonas de maior pressão turística, como Lisboa, este efeito torna-se particularmente relevante, uma vez que os salários praticados nestes sectores são, regra geral, insuficientes para suportar os preços praticados no mercado de arrendamento ou de aquisição de casa.

Acresce ainda um terceiro tipo de pressão: a procura habitacional por parte de estrangeiros, não apenas turistas e imigrantes a trabalhar em actividades relacionadas, mas também nómadas digitais, reformados e investidores. A elevada exposição internacional das cidades turísticas portuguesas – com Lisboa e Porto à cabeça – transforma-as em destinos apetecíveis para quem procura viver num país seguro, com clima ameno, custo de vida relativamente baixo (à escala europeia) e acessível do ponto de vista fiscal. Esta procura estrangeira, muitas vezes apoiada por regimes de incentivo como os vistos gold ou os regimes de residentes não habituais, elevou significativamente os preços de mercado, contribuindo para um processo de financiarização da habitação.

De facto, uma parte significativa dos estrangeiros que compram imóveis em Lisboa fá-lo com fins especulativos ou para investimento turístico, muitas vezes operando enquanto intermediários de plataformas de venda ou arrendamento dirigidas a um público internacional. Esta dinâmica cria um círculo vicioso: quanto maior a visibilidade internacional da cidade, maior a procura externa; quanto maior a

procura, maior a expectativa de valorização do activo imobiliário; e quanto maior essa expectativa, mais agentes se posicionam no mercado para captar ganhos futuros, acentuando a tendência especulativa.

Outros efeitos negativos do turismo intensivo

Os impactos negativos do turismo não se limitam ao aumento dos preços da habitação. Há uma pressão crescente sobre as infra-estruturas (água, saneamento, resíduos), os serviços colectivos (em particular, a saúde, os transportes públicos e a limpeza urbana) e os ecossistemas naturais nas zonas com maior incidência de turistas. As cidades não estão dimensionadas para acolher diariamente populações flutuantes muito superiores às suas populações residentes. Isso implica desgaste acelerado de infra-estruturas, maior produção de resíduos, maior consumo de energia e maiores exigências de manutenção dos espaços públicos.

Na perspectiva do modelo de desenvolvimento económico e social, o turismo apresenta também características menos desejáveis. Desde logo, a intensa competição pelo espaço urbano nas zonas de maior pressão turística tem impactos que extravasam os efeitos sobre os residentes. As empresas e as entidades públicas que operam nestes territórios são igualmente afectadas por custos operacionais mais elevados, dificuldades acrescidas no recrutamento de trabalhadores e obstáculos à instalação de novas actividades, em resultado da escassez de habitação a preços comportáveis e dos custos de vida mais elevados em geral. Estes factores comprometem a diversidade funcional e social das cidades, colocando em risco a sua sustentabilidade a médio prazo.

O turismo é também particularmente vulnerável a choques exógenos – como a pandemia deixou bem claro – e caracterizado por baixos níveis de produtividade, fraca capacidade de incorporação tecnológica e condições laborais muitas vezes precárias. A Organização Mundial do Trabalho tem vindo a alertar para os traços comuns dos sectores ligados ao turismo: elevada sazonalidade, horários atípicos, informalidade, baixos salários e fraca protecção social. Este perfil limita a qualidade do emprego e a capacidade de retenção de trabalhadores qualificados, acentuando as desigualdades territoriais e sociais.

A afectação dos espaços urbanos é também um factor de preocupação. A substituição de comércio tradicional por lojas de souvenirs, de espaços residenciais por alojamentos temporários, e de equipamentos públicos por empreendimentos turísticos ou de lazer, altera a funcionalidade e a identidade dos bairros. Esta turistificação tende a esvaziar de vida local as zonas mais procuradas, enfraquecendo os laços de vizinhança, desincentivando a fixação de residentes e gerando uma cidade cada vez mais dependente do afluxo externo.

Desafios e caminhos possíveis

A análise precedente sublinha a importância de evitar uma excessiva dependência do turismo como motor económico, e de adoptar políticas que promovam uma maior sustentabilidade económica, social e ambiental da actividade turística. No caso específico da Área Metropolitana de Lisboa, este desafio é particularmente premente, dado o grau de saturação já atingido por muitos dos seus territórios centrais e os efeitos de difusão da pressão imobiliária para os concelhos limítrofes.

Entre as medidas de política pública que importa considerar, destacam-se:

- o reforço das taxas turísticas nas regiões mais pressionadas, com o objectivo não apenas de conter a procura, mas de gerar receitas para compensar os custos acrescidos associados ao afluxo de turistas;
- a canalização dessas receitas para o reforço dos serviços colectivos – transportes, limpeza urbana, manutenção do espaço público, habitação acessível – nas zonas mais afectadas;
- a contenção da oferta de equipamentos hoteleiros e de alojamento local, através da definição de limites por freguesia ou bairro, moratórias em zonas saturadas e mecanismos de reversão de unidades turísticas para uso habitacional;
- a diversificação dos destinos turísticos, reduzindo a concentração em Lisboa, Porto e Algarve, e promovendo regiões do interior com potencial de valorização cultural e ambiental;
- a promoção de formas alternativas de turismo, como o turismo cultural, científico, de natureza, comunitário ou de negócios, que valorizem os recursos locais e favoreçam a permanência dos visitantes em vez do modelo de visita rápida e massificada, e/ou que dispersem a chegada de visitantes ao longo do ano;
- a regulação do investimento estrangeiro no imobiliário, com mecanismos de controlo sobre a aquisição de imóveis por não residentes, em linha com o que já foi adoptado por países como o Canadá ou a Nova Zelândia.

Em suma, a relevância do turismo para a economia portuguesa é inegável, mas a sua intensificação em determinados territórios – e, em especial, nas cidades – impõe a necessidade de repensar prioridades, salvaguardar o direito à habitação e assegurar a coesão territorial e social. O caso da Área Metropolitana de Lisboa é particularmente paradigmático: concentra os benefícios económicos e os custos sociais do

modelo turístico actual, funcionando como um verdadeiro laboratório de tensões entre atractividade externa e habitabilidade local. O debate sobre turismo e desenvolvimento urbano não pode ser dissociado das grandes questões sobre o futuro das cidades e do país.

Rui Henrique Alves
(Faculdade de Economia da Universidade do Porto)

O curto texto abaixo resulta das notas da minha intervenção na mesa-redonda dedicada ao tema "Turismo e Economia Urbana", realizada em Espinho no dia 23 de abril de 2025 e no quadro das Conferências P3DT (Políticas Públicas, Planeamento e Desenvolvimento Territorial).

Nessa mesa-redonda, onde tive o prazer de debater com os colegas Ricardo Paes Mamede e Teresa Sá Marques, com a moderação de Hélder Santos, abordei essencialmente dois tópicos lançados por este último: (i) do ponto de vista económico, é o turismo urbano bom ou mau? (ii) atingimos já um excesso de atividade turística no Porto, devendo tentar diversificar-se os destinos desta no contexto da Região Norte?

1. O turismo urbano: bom ou mau em termos económicos?

As intervenções iniciais sobre esta temática e anteriores à mesa-redonda apontaram para uma visão bastante otimista do impacto do turismo, nomeadamente ao nível dos seus efeitos na economia regional e nacional.

Temo que a minha opinião seja um bocado mais pessimista, nomeadamente ao distinguir os impactos no curto e no médio e longo prazo. Poderá isso dever-se ao facto de não ser propriamente um especialista em Turismo – na área, a minha experiência académica resume-se a algumas incursões pela Economia do Turismo e a minha experiência extra-académica a, para lá de gostar de "fazer turismo", ter sido em 2012 e durante um curto ano, vogal (não executivo) da Direção da Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal.

No curto prazo, o efeito económico do turismo em Portugal – indistintamente de falarmos do "urbano" ou do "global" – não pode deixar de ser considerado muito positivo e relevante. Nesse contexto, só posso concordar com o expresso nas referidas intervenções iniciais.

Destaco, em particular, dois aspetos:

(i) Por um lado, a importância que o reforço da atividade turística tem revelado em termos de rendimento, emprego e crescimento económico: bastará recordar que, no ano passado, metade do crescimento do PIB real português se deveu ao contributo desta atividade. Ou seja, sem o turismo e o seu crescimento, seríamos mais pobres, teríamos mais desemprego e observaríamos um ritmo de crescimento ainda mais medíocre.

(ii) Por outro lado, o contributo que as receitas líquidas do turismo apresentam para as nossas contas externas, em particular para o saldo conjugado da balança corrente e da balança de capital, grosso modo a antiga balança de transações correntes (BTC). Convém, a este propósito, relembrar que os programas de ajustamento por que a economia portuguesa passou no final dos anos 70, na primeira metade dos anos 80 e, já neste século, entre 2011 e 2014, foram essencialmente determinados por fortes desequilíbrios a este nível, sendo que, ao contrário do que alguns economistas anunciaram, a dita balança não deixou de ser relevante por estarmos numa união monetária. Ora, desde o programa da "troika" que a economia portuguesa passou a revelar de forma consistente capacidade de financiamento do exterior, invertendo a tradicional tendência de necessidade que fomos observando em democracia, com esse fenómeno muito associado ao "boom" do turismo.

Este panorama não deve, todavia, levar-nos a ignorar os eventuais efeitos indesejáveis decorrentes de um excessivo crescimento do turismo e, sobretudo, de uma excessiva dependência da economia nacional relativamente a esta atividade. Neste contexto, dois aspetos parecem-me merecer maior destaque:

(i) Desde logo, o que respeita aos impactos negativos mais diretos, desde os problemas de desgaste dos recursos naturais, de circulação, de poluição, etc., até aos efeitos sobre o preço da habitação (quer na vertente da compra/venda quer na vertente do arrendamento), num contexto em que o mercado português evidencia profundos desequilíbrios entre a oferta e a procura.

(ii) Depois e referindo o que me parece mais importante, o facto de o excelente desempenho ao nível da atividade turística ajudar a "esconder" a profunda necessidade de uma grande transformação da estrutura económica em Portugal, sem a qual o país continuará a descer no ranking europeu em termos de nível de vida material, ao ter a sua economia essencialmente dependente de uma atividade com forte probabilidade de alterações conjunturais e associada a fraca evolução da produtividade e menor valor acrescentado, com consequências claras ao nível das remunerações.

Este último aspeto é, quanto a mim, decisivo. Portugal necessita, com urgência, de ver implementadas as famosas "reformas estruturais" (de que há tantos anos ouço falar) e os correspondentes investimentos, que permitam um salto na produtividade e na competitividade, muito assente na inovação e no desenvolvimento de atividades de elevado valor acrescentado. Só assim nos aproximaremos dos melhores. Mas para isso é preciso forte consenso e vontade política, assim como responsáveis que assumam que o interesse geral do país vai bem além do ciclo eleitoral mais próximo.

De algum modo, parece-me que o sucesso do turismo, a par com a "pipa de massa" que Portugal tem recebido por via dos fundos comunitários, pode funcionar como uma espécie de "*dutch disease*" ("doença holandesa"), desviando os recursos para atividades de menor sucesso para o nível de vida no futuro.

Embora não se trate do tema aqui em discussão, permito-me uma palavra particular para os fundos comunitários. Há quase 40 anos que Portugal é membro do projeto de integração europeia, recebendo vastas quantias em particular a título de política de coesão. Ora, na essência desta encontra-se a aproximação real dos diversos espaços geográficos que compõem a União Europeia. Tal significa que não seria de esperar que, passado tanto tempo e após tantos recursos recebidos, ainda estivéssemos no pelotão da frente dos países que mais recebem per capita ao nível destes fundos. Algo está certamente errado nesta situação. Embora não negue a relevância que os fundos tiveram (e têm) no desenvolvimento e transformação da nossa economia, também não posso deixar de questionar parte da sua utilização e, em particular, assinalar a situação de dependência em que nos colocámos face a estes. Esta dependência necessita de ter uma forte redução e precisamos de ser mais seletivos e eficientes no uso dos recursos em causa, quer porque vão certamente reduzir-se no futuro próximo, quer porque às vezes é preferível não gastar a gastar mal (veja-se a pressa na execução das verbas do PRR). Não podemos prosseguir uma estratégia (que quase parece deliberada) de nos mantermos "pobrezinhos" para continuar a receber um elevado volume de fundos.

2. A importância da diversificação de destinos no quadro da Região Norte

Sobre este ponto, serei bastante mais breve.

Embora os problemas levantados por um provável crescimento excessivo no Porto não sejam ainda tão graves como em Lisboa, eles já se tornam claramente visíveis. Isso deveria levar-nos a pensar na necessidade, não de restringir a vinda de turistas, mas de os incentivar cada vez mais a diversificar os respetivos destinos. Aliás, em qualquer área, a diversificação tende a reduzir os riscos e a elevar as potencialidades de sucesso.

Em particular, a Região Norte é especialmente rica em património histórico, cultural, social, e permite experiências de proximidade a que um tipo crescente de turismo dá cada vez maior relevo. Assim, promover a diversificação dos destinos na Região Norte deve ser um desiderato maior das políticas públicas de nível regional e local, assim como das entidades privadas com atuação no domínio do turismo.

A junção de esforços entre entidades públicas e privadas, com a definição e implementação de um plano de diversificação turístico, parece-me um elemento fundamental para o desenvolvimento de toda a Região Norte. A preferência deve ser dada a um turismo diferente, de maior qualidade e valor acrescentado e menos de "massas".

Creio que temos muito do que é necessário para tal se efetivar. Faltará essencialmente vontade e cooperação, adequada formação de recursos (e este é um aspeto fundamental) e disseminação de informação. A este último nível, iniciativas como a que foi evidenciada para o concelho de Barcelos, numa intervenção anterior a esta mesa-redonda, podem ser tomadas como um exemplo interessante a seguir.

Fernando Freire de Sousa
(Faculdade de Economia da Universidade do Porto)

Parto para o comentário da seguinte provocação questionadora: em que medida haverá em Portugal um problema com epicentro no setor do Turismo? E logo quero deixar explícito o caráter não categórico da minha resposta, i.e., que, por uma banda, talvez não, a fazer fé na estrita evidência e comparabilidade de alguns indicadores, mas que, por outra banda, talvez sim, a privilegiar aquele que é o "Estado da Nação" e a culposa responsabilidade que relativamente a ele pode estar associada ao Turismo e suas adjacências.

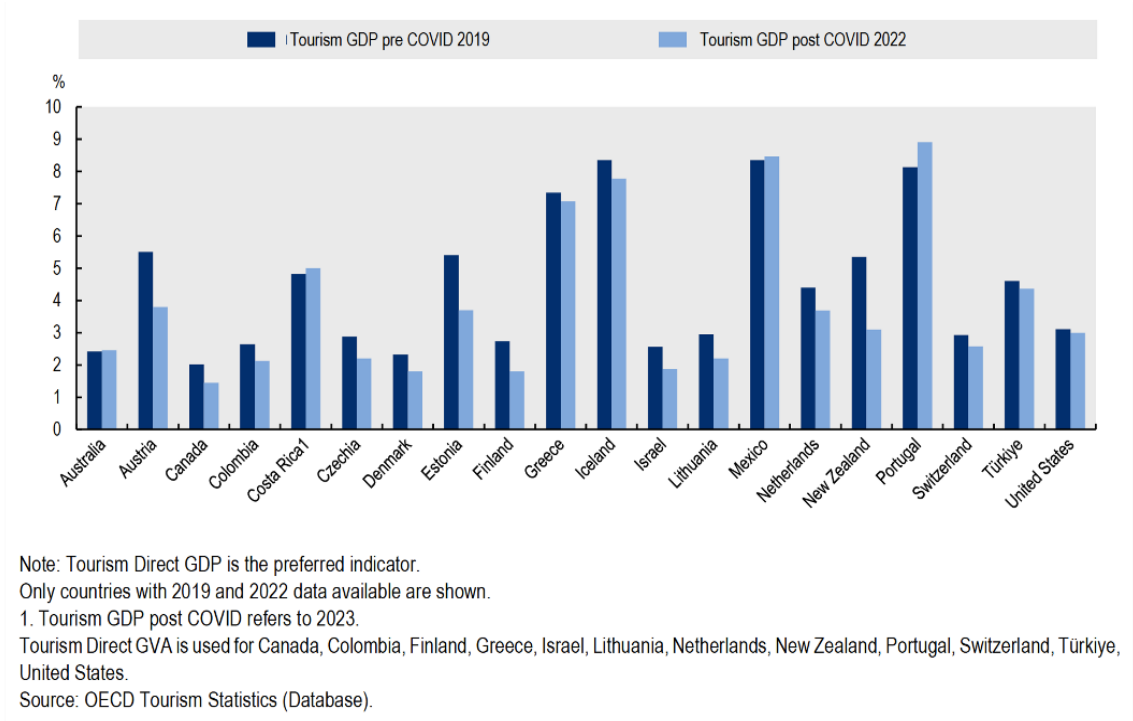
Em relação à primeira dimensão, ilustra-o o número de turistas em relação à população residente e o contributo determinante da balança turística para a mitigação do défice da balança de transações correntes, o peso do turismo na exportação nacional de serviços e a importância muito saliente das exportações do setor quando comparadas com metalomecânica, indústrias químicas, do material de transporte ou da têxtil, vestuário e calçado.

Quanto à segunda dimensão, sublinho a cada vez mais óbvia necessidade de encararmos, pensarmos e concretizarmos uma transformadora mudança estrutural que conduza o país para um patamar competitivo e de bem-estar superior àquele que vimos conhecendo nas últimas décadas – cito a propósito Miguel Sousa Tavares, quando escreveu no "Expresso": "Deixámos de pensar o país e o seu modelo de desenvolvimento, agora e para o futuro. Entrámos num processo de deixar andar, enquanto as coisas se forem aguentando e houver dinheiros europeus que não nos obriguem a pensar demais."

Note-se desde logo a dupla factualidade: do mediano (e medíocre face a pares) lugar ocupado por Portugal no ranking de complexidade económica daquela instituição; a da relação existente entre esse lugar e o baixo grau de complexidade (diversidade e sofisticação) da maioria dos produtos que integram as nossas exportações, com especial destaque para o setor turístico (que, equivalendo em sentido lato a 20,7% do total das exportações nacionais, ocupa apenas a 7959 posição no conjunto dos 1224 que são inventariados para efeitos de cálculo daquele índice). Em consonância com esta ordem de ideias, o insuspeito Jorge Rebelo de Almeida (presidente da Vila Galé) enfatizou que "não podemos crescer disparatadamente no turismo" (e não estaria sobretudo centrado em qualquer tipo de turismofobia...) e Ricardo Paes Mamede (ISCTE) declarou que "há uma enorme incoerência entre o objetivo proclamado de mudança estrutural e a promoção ativa de setores como o turismo e o imobiliário".

Além disso, note-se: (i) o peso direto do Turismo no PIB em variados países da OCDE, com o português (9,5% em 2023) a sobressair pelo manifesto excesso comparado (Gráfico 1); (ii) o peso conjunto dos setores do Turismo e Imobiliário no VAB nacional, que já se situa a mais de metade do correspondente ao

total da Indústria Transformadora (Gráfico 2) em resultado de um crescimento exponencial durante a última década; (iii); o já referido peso das exportações do setor no total das exportações nacionais, desta vez comparado internacionalmente e mostrando que só a Croácia (portanto, nem a Grécia, nem a Espanha, nem a França, nem a Itália, designadamente) ultrapassa os nossos 23,5%; (iv) o baixíssimo ganho médio mensal registado para o setor turístico, empregador de 9,5% do pessoal ao serviço na economia portuguesa e forçado a um gradativo recurso *sine qua non* a mão-de-obra estrangeira, obviamente de mais baixo custo e melhor capaz de uma resposta conforme em sede de precariedade de condições de trabalho.



Note: Tourism Direct GDP is the preferred indicator.
Only countries with 2019 and 2022 data available are shown.
1. Tourism GDP post COVID refers to 2023.
Tourism Direct GVA is used for Canada, Colombia, Finland, Greece, Israel, Lithuania, Netherlands, New Zealand, Portugal, Switzerland, Türkiye, United States.
Source: OECD Tourism Statistics (Database).

Gráfico 1: Direct Contribution of tourism GDP to selected OECD countries, pre-COVID and 2022

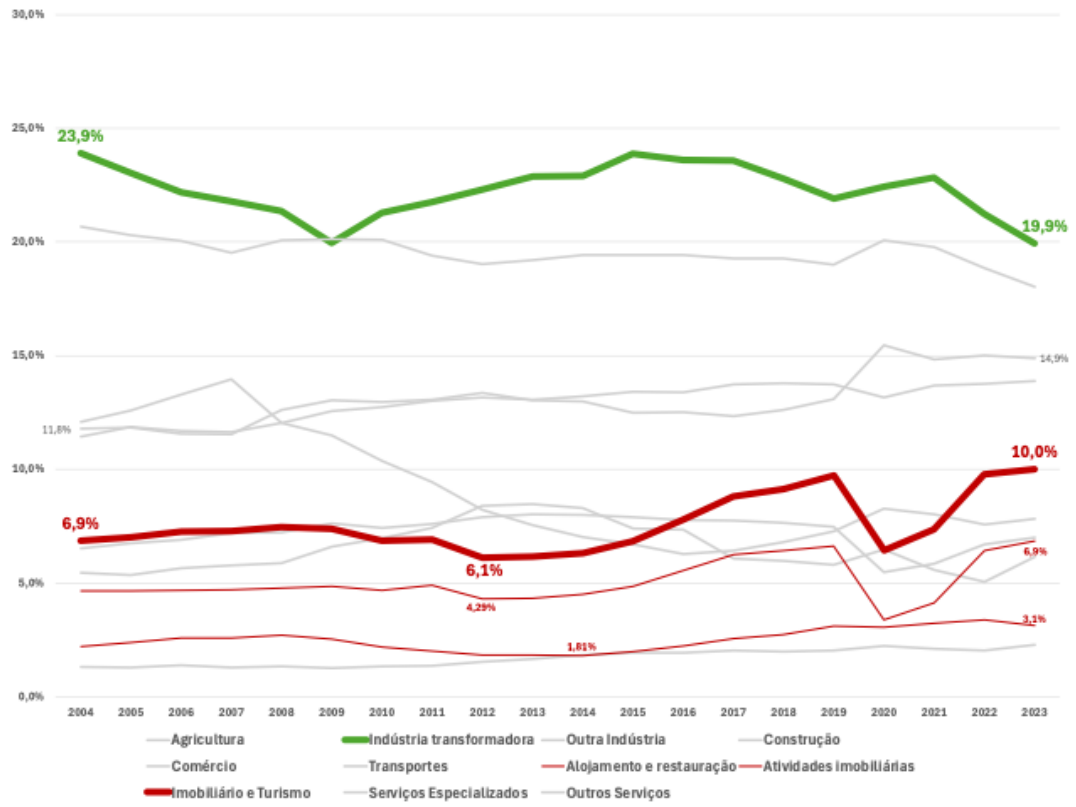


Gráfico 2: Valor Acrescentado Bruto por Atividade Económica, 2023 (%)

Portugal vive um momento em que sobressaem múltiplas micro dimensões de uma dinâmica negativa de empobrecimento e de desigualdade em que se combinam, explosivamente, um modelo persistente de baixos salários, um envelhecimento galopante e uma inconsistência institucional que acompanha uma quase completa ausência de dimensão regional nas políticas e na organização do Estado e um significativo deslaçamento das relações sociais e de entreajuda.

É de notar, em contraponto, duas dinâmicas de sentido contrário que não podiam deixar de ser postas em relevo: por um lado, e em termos estruturais, a chamada "revolução silenciosa" (Mário Centeno) que surge claramente configurada no salto das qualificações em presença na população portuguesa; por outro lado, e mais conjunturalmente, a notável evolução registada pelo mercado de trabalho no período recente, apesar da negativa descompensação que se observa no tocante aos segmentos mais jovens da população ativa e empregada. Este último apontamento encontra a sua natural expressão numa espécie de regresso da emigração, agora marcado pela particularidade de tal surto provir de cidadãos dominantemente jovens e qualificados (sendo hoje brutalmente percecionáveis os efeitos da surpreendente realidade de 30% dos jovens nascidos em Portugal viverem fora do País).

A outra face desta moeda, constitutiva de uma novidade em rápida ascensão nos anos recentes, é a da imigração, cuja afirmação já se traduz num percentual de 15% de cidadãos estrangeiros na totalidade da população residente. Um fenómeno que tem especial significância em algumas zonas do país mais pródigas em atividades tributárias de

custos salariais baixos (como é o caso do turismo), sendo a região do Algarve (e do Alentejo Litoral) paradigmática na matéria, a par de muitos concelhos da região da Grande Lisboa, ambas as evoluções contribuindo para a mitigação das perdas populacionais dominantes no País (assinaláveis em mais de dois terços dos concelhos)

Uma outra nota que relevo liga-se à (não) presença da dimensão regional na governação e organização nacional, com dois planos distintos a merecerem a devida e preocupada ponderação. Por um lado, e por defeito, o grau de governação regional comparativo que a Comissão Europeia elucidou em manifesto prejuízo nacional (Gráfico 3) ou a limitada base territorial da competitividade portuguesa (84% dos concelhos a serem fonte de exportação inferior a 0,5% do total nacional – Mapa 1), tradutora de um incompreensível desaproveitamento dos recursos, iniciativas e energias locais ainda territorialmente existentes. Por outro lado, e por excesso, as lógicas concentracionárias de pessoas e atividades e as correspondentes deseconomias de aglomeração e incapacidades de gestão e coordenação que florescem no seio e em torno da Grande Lisboa, determinando um alargamento da condição periférica, para lá do reconhecido e mais comum fenómeno da interioridade, às zonas degradadas das grandes cidades chagadas por impensáveis bolsas de pobreza e exclusão (e onde, ademais, a população imigrada se tende a reunir), o que ajuda a explicar a crescente ausência de dinâmicas de arrastamento por parte da capital, tornada mais lastro do que motor de crescimento (Gráfico 4), e a sua qualificação por vários especialistas em Economia Regional (como Andrés Rodríguez-Pose ou Simona Iammarino) como a de uma região que se deixou aprisionar em situação de risco forte de queda numa armadilha de desenvolvimento (Mapas 2 e 3); ao que acresceu a agravante de uma distorção política orientada para a concessão de uma "prioridade à Margem Sul" a marcar a arquitetura do PRR, em notório desejo de assim compensar a falta de acesso a fundos europeus por parte das regiões mais "ricas" do país (Grande Lisboa e Algarve).

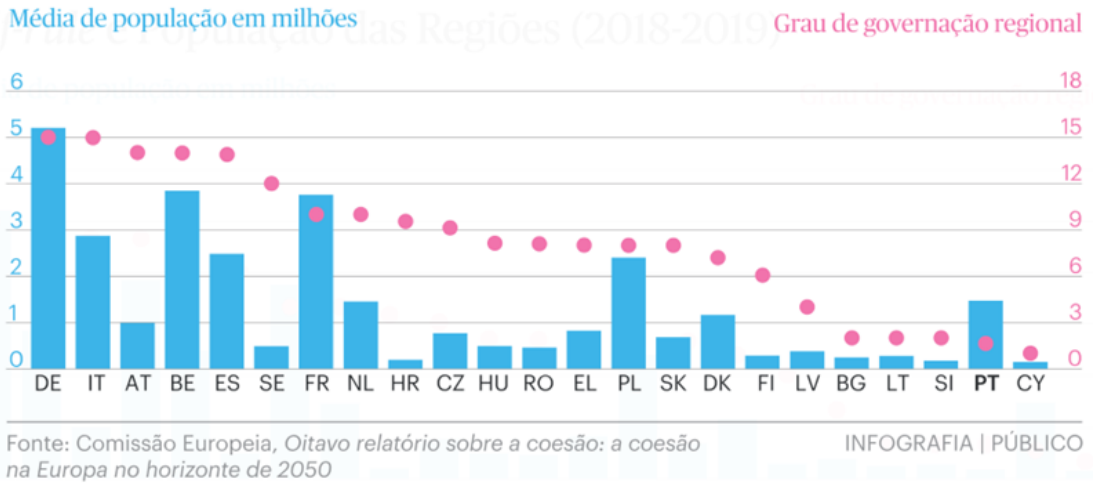
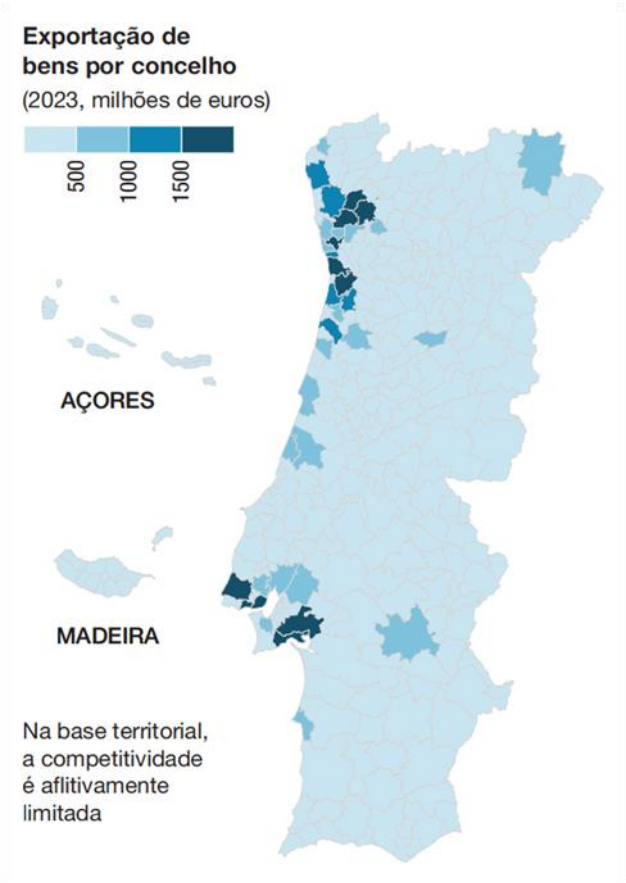


Gráfico 3: *Self-rule* e População das Regiões (2018-2019)



Mapa 1: Exportação de bens por concelho (2023, milhões de euros)

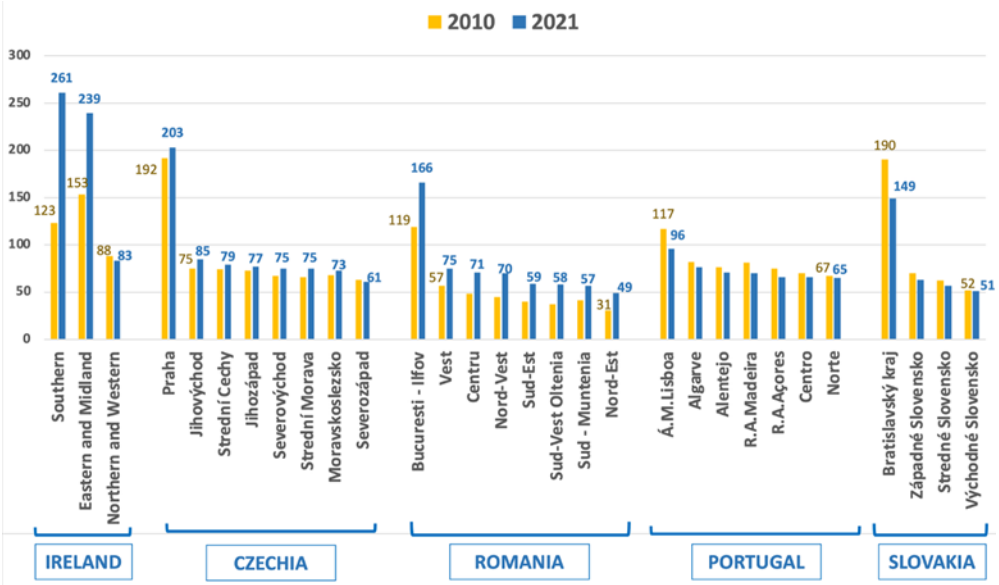
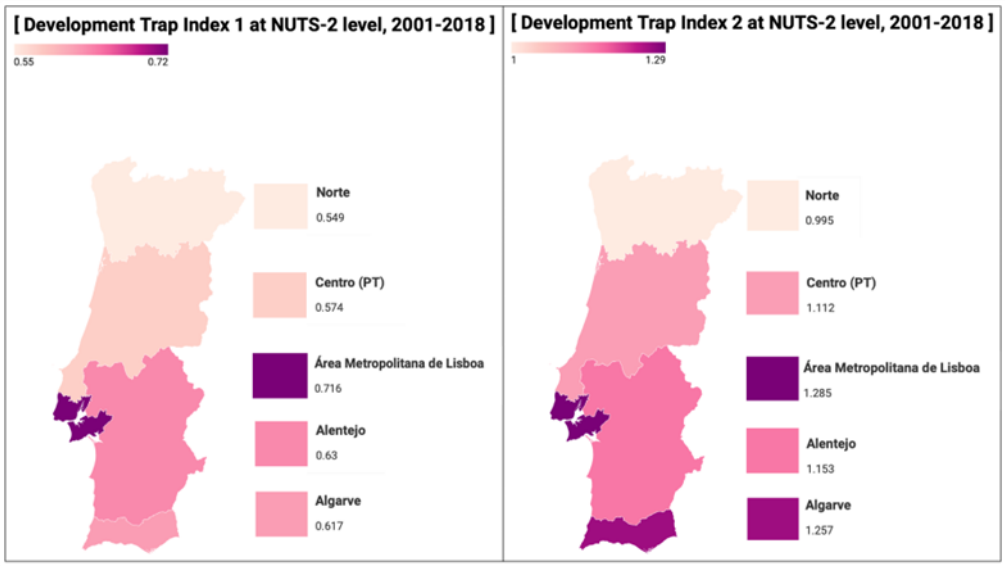


Gráfico 4: GDP *per inhabitant* PPS (EU27 = 100)



Mapas 2 e 3: Development Trap Index at NUTS-2 level, 2001-2018

Por fim, importa considerar o contexto marcado por uma sociedade civil, elites e cidadãos, à volta dos quais o "ruído" (opinião pública e publicada, redes sociais, iliteracia e sobredeterminação da pobreza, declarações políticas, etc.) dá lugar a manifestações de anomia, novo-riquismo e adormecimento em que os interesses individuais e os deslumbramentos gananciosos tendem a prevalecer. Ora, e nem por propositada coincidência, aí está o exemplo por demais ilustrativo do desligamento das atuais "elites" nacionais em relação à criação de riqueza em função de motivações vinculadas a um (in)compreeensível fascínio e obsessão pelo imobiliário, lamentavelmente estimulada pela atratividade de rentabilidades imediatas e fáceis (Gráfico 5, retirado de um texto publicado no "Público"), sendo por demais seguro que tais consequências patrimoniais da explosão turística verificada (que possui lados positivos naturalmente bem- vindos, e até por vezes contraciclicamente decisivos, mas não dispensa um acompanhamento cuidado em múltiplos domínios regulatórios) não lhe são alheios...

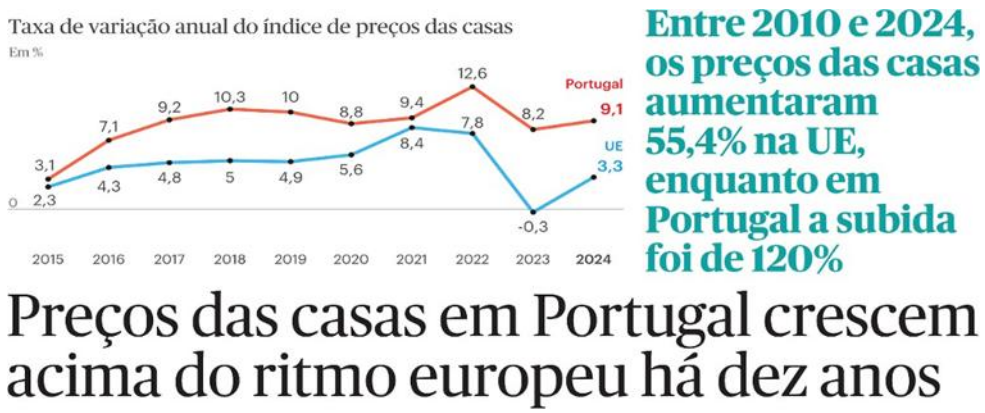


Gráfico 5: Preços das casas em Portugal crescem acima do ritmo europeu há dez anos

José Reis
(Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra. Centro de Estudos Sociais)

Dois "consensos" não são um consenso

Assistimos nesta conferência a considerações muito importantes sobre três temas interrelacionados e que quero sublinhar: turismo, mobilidade e cidades.

Quando se trata do turismo e do seu lugar na economia, já concluímos que há duas narrativas sólidas e coerentes. São duas narrativas que apontam para dois "consensos". Mas que podemos nós fazer com dois "consensos", se só um é verdadeiramente operacional e permite fazer caminho? É nesta altura que é preciso deliberar, escolher. E tenhamos em conta que a deliberação é um momento essencial de economia política.

De uma perspetiva de economia política também faz parte compreendermos a história, a geografia, isto é, os contextos que, neste caso, são temporais e espaciais. Por isso, dedico duas palavras às cidades e à mobilidade. As cidades tornaram-se há muito lugares essenciais de vida porque organizam a vida coletiva, geram espaço público e aglomeram um conjunto diverso de recursos. São, por natureza, multidimensionais e multi-escalares. Não são apenas aglomerações de pessoas. São também lugares de economia, de criação de valor, de inter-relações e de consolidação de capacidades próprias (delas e dos países de que são parte). Quando as cidades são "monoculturais" e quando se descentram de si mesmas, ficando desequilibradamente dependentes do exterior, definham e empobrecem. Neste caso, as inter-relações aprofundam a estagnação e o deslaçamento, mais do que a criação. É isso que, em grande medida, está hoje a acontecer em cidades onde o turismo se tornou um elemento demasiado central e assumiu uma lógica extrativa (este é um ponto a não esquecer).

Para falarmos de mobilidade importa referir a sobre-mobilidade. É dela que muitas cidades são vítimas através do turismo, pois é ele que viabilizada a extratividade. É possível acelerarmos ainda mais a deslocação desenfreada de pessoas e recursos? Não é, certamente! Quando se passou do "*grand tour*" das classes privilegiadas para a generalização do acesso ao lazer e ao turismo, isso foi uma grande conquista social. Sem dúvida! A larga maioria dos que estamos nesta conferência somos certamente grandes beneficiários disso e alguns percebemo-lo no decurso das nossas próprias vidas, singularmente consideradas. Mas quanto de conquista social não haverá também num turismo em que a longa distância seja a exceção exemplar e o cultivo da proximidade a regra tranquila? Um turismo que não submeta e fixe muitos (os que o servem) para assegurar a mobilidade efémera de muitos mais (os que o gozam).

Falei, a propósito do turismo, acima, de duas narrativas sólidas e dos "consensos" que cada uma gera. Parece-me importante afirmar que, não sendo os dois "consensos" realizáveis em simultâneo. Das duas uma, ou o dilema se resolve através de um ponto de equilíbrio que só é possível através da regressão do que é excessivo e da ampliação do que está contraído, ou estamos numa situação de conflitualidade. Não vale a pena insistir em compatibilidades que, afinal, são baseadas no desequilíbrio e na injustiça. Essa visão parece-me infundada, ilude o problema. Merece-me uma divergência frontal. A conflitualidade que o turismo gera é social, é sobre o uso de recursos, é sobre o desenvolvimento económico e é sobre a vida das cidades.

Como as cidades são meios poderosos, que aguentam muito, ainda "só" vemos bem o lado excessivo do ambiente no centro das cidades, a especulação imobiliária, o uso faminto dos empregados "de servir", a gentrificação ou o problema habitacional. Ainda não vemos nas cidades a ocupação exclusiva do espaço, a vedação dos acessos, a delapidação dos recursos naturais, a mono-exibição de uma única classe social. Isso vemo-lo à beira mar, nos *resorts* de luxo cujo nome conhecemos. Uma exibição que um amigo meu chama, com justiça, "pornorriquismo". Obtida com grande angular, esta é a imagem em que temos de nos deter para tirar ilações. E compreender o que as políticas públicas tem de assegurar.

Mas o essencial da questão do sobre-turismo não está nele mesmo. Está no rearranjo que o seu peso desencadeia no conjunto da economia e da sociedade – nas desproporções que gera, nos efeitos negativos de arrastamento que desencadeia, no conjunto disforme que passa a existir. O turismo é um setor de produtividade inferior à média e puxa a média para baixo. A maioria das atividades que lhe são similares também.

Em Portugal ¾ do emprego está hoje em atividades com produtividade inferior à média. Um número impressionante! Não era assim há relativamente pouco tempo. A culpa não é (só) do turismo. É de um modelo de desenvolvimento em que as atividades geradoras de inovação qualificada e de elevada criação de valor são apenas pontuais. E em que, na ausência de políticas ativas de qualificação produtiva e de um sistema de emprego devidamente estruturado, se incentiva de diversos modos o que é mais simplista e imediatista. É nestas circunstâncias que se torna urgente uma forma de economia política que, seletivamente, delibere no sentido da qualificação económica e não do desleixo. Sabendo-se que "o que vai para alhos não vai para bugalhos". A questão é simples: queremos manter o perfil de especialização (é assim que os economistas, no seu linguajar, designam o modo como afetamos trabalho e capital às diferentes atividades económicas, isto é, aos usos alternativos que deles podemos ter)? Ou queremos mudá-lo? É isto que nos obriga a deliberar sobre o caminho que queremos, em vez de apenas observar os caminhos já percorridos.

É por tudo isto que precisamos alargar a agenda da discussão. Incluir novos ponto na agenda. Discutir a reindustrialização, o desenvolvimento de atividades produtivas de bens, e não apenas a corrida desenfreada aos serviços. Garantir a provisão pública nas cidades.

Tenho insistido numa frase simples: Portugal é uma periferia europeia. E é-o porque tem desequilíbrios fundamentais no mercado do trabalho (veja-se a emigração e a imigração), no sistema produtivo (o elevado défice da balança de bens é crónico) e no financiamento da economia (endividamento externo). É por causa destes desequilíbrios que é dependente e é pelas duas coisas que é uma periferia. O que está em causa é saber se nos queremos confrontar com esta condição periférica para a superar ou se a agravamos e aprofundamos. Parece-me que é por aqui que passam as opções que temos pela frente. Temos estado, até agora, a salvaguardar e a promover o bem-comum? Parece-me que não. Sugiro que, para discussões sobre o futuro, o referencial seja este: o bem-comum.

ENTRE A CIDADE DOS TURISTA E A CIDADE COM TURISTAS

Ilustração Mariana Rio

Carlos Costa (Departamento de Economia, Gestão, Engenharia
Industrial e Turismo da Universidade de Aveiro – DEGEIT / Universidade de Aveiro)

Turismo Urbano em Portugal: crescimento, oportunidades e novos desafios

O turismo tem vindo a assumir uma importância crescente no contexto económico português, tendo-se tornado num dos pilares fundamentais do desenvolvimento territorial e da dinamização económica. Os dados atestam essa realidade: entre 1965 e 2024, o número de camas aumentou de 62,000 para mais de meio milhão; o número de dormidas passou de 6,2 milhões para 80 milhões; e o número de hóspedes passou de 2,1 milhões para mais de 30 milhões. O impacto económico do turismo é igualmente fortíssimo: atualmente as receitas geradas rondam os 28 mil milhões de euros, o que, em volume de negócios, é equivalente a termos uma fábrica da AutoEuropa em cada uma das 7 regiões de Portugal: Norte, Centro, Lisboa, Alentejo, Algarve, Madeira e Açores. O turismo gera uma receita anual dez vezes superior à receita gerada pela agricultura portuguesa.

Para além do crescente impacto económico, ao longo das últimas duas décadas operou-se uma alteração profunda do paradigma do turismo. Até aos anos 1990, os fluxos de visitantes direcionavam-se, maioritariamente, para 'destinos turísticos' de sol e praia: o turismo internacional predominava no Algarve, Lisboa e Madeira, enquanto que nas outras regiões prevaleciam formas de turismo interno. Até aos anos 1990, o Algarve representava cerca de metade das dormidas na hotelaria; atualmente, as dormidas no Algarve e em Lisboa são equivalentes, representando cerca de 26% do total nacional em cada uma delas. A Região Norte e o Centro, que estavam abaixo dos 2 dígitos, ascenderam a cerca de 17% e 11%, respetivamente, do total das dormidas nacionais. Isto é, o turismo deixou de ser um fenómeno de algumas poucas NUTS II, para se ter difundido para todo o território. Esta evolução tem reforçado o turismo como setor estratégico, contribuindo significativamente para a criação de emprego, captação de investimento e geração de receitas externas, de forma significativa, embora variável, em todas as partes do território nacional.

Mas a alteração do paradigma tem sido bem mais profunda, e decorre de uma dimensão sobre a qual ainda se tem pouca consciência. Até aos anos 1990s o turismo dependia de operações verticais de comercialização, com cadeias de operação assentes em tour operadores, agências de viagens, operações 'charters' e hotéis nas regiões destinos. A partir deste novo milénio os 'charter' foram substituídos por

linhas aéreas de baixo custo ('low cost'), que direcionam os fluxos de viajantes igualmente para os centros urbanos. Simultaneamente, a hotelaria flexibilizou-se, e passou a integrar formas de alojamento a custos mais reduzidos, nomeadamente alojamentos locais, hotéis de charme e de nicho, sendo que um número crescente destas novas unidades estão localizadas nos centros urbanos. A esta nova cadeia de abastecimento foram-se associando um crescente número de novas atividades de lazer, recreio e desporto, que progressivamente se têm ancorado na cadeia de produção, e têm vindo a densificar e a qualificar a rede de oferta ao nível local. Estas novas redes locais de turismo, têm vindo a permitir a entrada de novos negócios nas redes de operações, bem como níveis superiores de empreendedorismo e inovação ao nível dos produtos.

Um vasto estudo que foi realizado sobre o perfil do mercado do trabalho no setor do turismo (Costa, C., Malta, A., & Martins, M., 2022), que compreendeu cerca de 5000 inquiridos, demonstra, igualmente, que apenas 15% das pessoas que trabalham no setor do turismo (atuais trabalhadores) e 5% dos que vão entrar no mercado (estudantes da área do turismo), sentem que não são, ou não virão a ser, felizes a trabalhar neste setor. Isto é, 85% dos atuais trabalhadores, e 95% da futura força de trabalho, considera que as pessoas são felizes no exercício desta profissão. Contudo, o mesmo estudo também chama igualmente a atenção para a necessidade de que o setor melhore a sua produtividade, os seus níveis de desenvolvimento tecnológico e de organização do trabalho, de forma a que se venham a melhorar os níveis de rendimento salarial, de salário emocional e de estabilidade contratual.

O turismo urbano tem, pois, vindo a emergir como uma dimensão cada vez mais relevante nos territórios nacionais. Portugal tem vindo a consolidar a atratividade dos seus centros urbanos, promovendo uma valorização do património histórico, cultural e arquitetónico. O turismo urbano pode atualmente ser definido da seguinte forma (Costa, C., Albuquerque, H., 2017): O turismo urbano é um fenómeno sociológico e antropológico que se orienta para centros urbanos e áreas com valor histórico, patrimonial e cultural. Este tem na sua base a realização de viagens resultantes de uma 'evasão eclética', que visa o sonho, o devaneio, a vivência e o consumo de culturas. O turista urbano exerce uma procura mais intensa ao nível de equipamentos e infraestruturas de alojamento, restauração, transportes, operações turísticas, atividades recreativas e eventos culturais, mas desenvolve igualmente uma pressão sobre todo o ecossistema urbano. O turismo urbano tem como consumidores visitantes nacionais, internacionais e os residentes desses mesmos espaços.

Até ao final dos anos 1990, os centros das cidades estavam dominados por atividades económicas ligadas à banca e aos seguros, e com horários de funcionamento até por volta das 18:00 horas. Depois do seu encerramento, os centros das cidades ficavam despovoados, órfãos do bulício resultante das atividades

económicas, o que, em muitas situações, suscitava o surgimento de atividades indesejáveis associadas ao furto, droga, prostituição, etc. Acresce que até aos anos 1990, os centros históricos deparavam-se com problemas associados à conservação e reutilização dos seus imóveis, dado que não existiam muitas atividades económicas e culturais que suscitassem a sua conservação. Como resultado, muitos imóveis localizados nos centros urbanos, e em particular nas áreas históricas, encontravam-se abandonados ou degradados.

O turismo veio trazer uma vida renovada aos centros urbanos e em particular aos centros históricos. O património tem vindo a ser recuperado, nomeadamente para ser utilizado para atividades relacionadas com a hotelaria, restauração, comércio, bares, etc. A forte pressão para a recuperação e utilização de unidades tornou-se bem visível em cidades como Porto, Lisboa, Guimarães, Évora, Sintra, etc. Em Aveiro, os imóveis de Arte Nova foram recuperados, e os barcos Moliceiros, que já poucos existiam e muitos se encontravam apodrecidos nos canais da Ria de Aveiro, foram recuperados e muitos novos foram construídos.

A nova economia, intensa e diversificada, gerada pelo turismo urbano veio trazer uma vitalidade renovada aos centros urbanos. Os benefícios do turismo urbano são múltiplos: revitalização de áreas urbanas degradadas, incremento do comércio local, criação de emprego, dinamização de equipamentos culturais, valorização do espaço público, orgulho rejuvenescido pelos valores e culturas locais. O turismo é atualmente um motor potente no crescimento, desenvolvimento e renovação das cidades.

Contudo, também é reconhecido que, nos casos em que há pressão excessiva causada pelo turismo, têm emergido impactes negativos. Em particular, em locais como Lisboa, Porto e Sintra, têm-se registado crescimento exponenciais que têm causado pressões e disrupções negativas. Situações idênticas têm-se desenvolvido em cidades, tais como Barcelona, Dubrovnik, Veneza e Amsterdão. É indesmentível que o turismo tem valorizado o valor dos imóveis e o preço do solo, fazendo com que a concorrência empurre as populações residentes para fora dos centros históricos. É igualmente indesmentível, que o turismo tem pressionado os preços dos produtos e serviços, fazendo com que o custo de vida tenha vindo a subir nos locais de maior concentração de visitantes. É igualmente indesmentível que o turismo tem vindo a causar fenómenos de 'turistificação' e de 'overtourism' em diversas cidades.

Os problemas causados pelo turismo são resultado da ausência de políticas efetivas de gestão e planeamento para o setor. Ao longo de décadas as políticas de turismo centraram-se no 'lado da procura', através de ações de marketing e promoção. O lado da oferta, relativo à gestão dos fluxos turísticos e do planeamento e ordenamento do território, foram relativizados, dado que sempre se entendeu, em Portugal e noutros países, que os instrumentos de gestão geral do ordenamento do território seriam suficientes

para encarar a expansão do turismo (Costa C., Panyik A., E., & Buhalis, D., 2013; 2014). Desta forma, a administração do turismo tem estado debaixo da alçada do ministério da economia, da secretaria de estado do turismo, e das entidades regionais (regiões) de turismo. Contudo, regista-se, em Portugal e noutros países, que o turismo requer abordagens inovadoras, que levem mais longe uma boa articulação entre a gestão económica do setor e o ordenamento dos territórios. Aliás, a investigação tem demonstrado que o turismo exige que a sua gestão e economia evoluam em direção a novos conceitos, não tão associados à economia industrial mas sim à economia e gestão das redes colaborativas, do 'brand love management', da capacidade para induzir desenvolvimento, da capacidade de carga, dos limites aceitáveis de mudança, e do turismo regenerativo (Costa, C., 2020).

É ainda fundamental promover redes colaborativas que integrem instituições de ensino superior, centros de investigação, empresas e administrações públicas. Iniciativas como o STEEDS Lab ("Sustainable Tourism, Economic and Environmental Development Studies Laboratory"), um projeto da Universidade de Aveiro financiado pelo Programa de Recuperação e Resiliência, que estará concluído até meados de 2026, ou a Plataforma Nacional de Turismo[1], que envolve mais de uma centena de organizações do setor empresarial, organizacional e universitário, ilustram bem o potencial destas sinergias. Estas estruturas visam a produção de conhecimento aplicado, o apoio às decisões e a construção de novos modelos e soluções inovadoras para os desafios do turismo contemporâneo.

Em suma, o crescimento do turismo em Portugal constitui uma oportunidade ímpar para o reposicionamento estratégico do país no contexto internacional. No entanto, o seu sucesso a médio e longo prazo dependerá da capacidade de inovar, de cooperar e de planear estrategicamente. O turismo urbano, se devidamente orientado por políticas públicas integradas e estratégias de especialização inteligente, poderá ser um dos motores de um novo paradigma de desenvolvimento, mais inclusivo, sustentável e resiliente.

[1] https://plataformanacionaldeturismo.pt/

Oriol Nel·lo
(Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona)

El turismo: de la crítica farisaica a la regulación efectiva

1. El turismo tiene mala fama. Quienes se deleitan por viajar no quieren, en muchos casos, ser denominados ni considerados turistas: reclaman ser "visitantes" o "viajeros". Incluso las empresas que promocionan la actividad turística contraponen la noción "auténtica" de los viajes que ofrecen a la "falsedad" de la experiencia turística. Esto es así porque el turismo suele asociarse a lo banal en vez de lo singular, a lo falso en vez de lo original, a lo popular en vez de lo culto, a lo superficial en vez de lo profundo.

De entre todos los turismos, el más menospreciado es el turismo de masas, aquél en que el turista no sólo incurre en todos los defectos que habitualmente se le atribuyen, sino que, además, lo hace junto con muchos otros. Así, a la necedad de su comportamiento se añade el gregarismo, una falta de originalidad que lo hace doblemente despreciable.

Sería conveniente revisar estos lugares comunes y ver hasta qué punto no tienen una raíz clasista y estigmatizadora. En realidad, como ha recordado el urbanista italiano Arnaldo Cecchini, el turismo de masas es, ante todo, el resultado de una conquista social: las vacaciones pagadas, que en Europa occidental tuvieron una de sus primeras concreciones en la Francia de los años treinta, bajo los gobiernos del Frente Popular (Cecchini, 2016). .

No fue hasta entonces cuando las "masas" pudieron acceder a una actividad, el turismo, que hasta aquel momento había sido reservada exclusivamente a la aristocracia, a los viajeros ilustrados y a la burguesía. Ya entonces -en los años treinta del siglo pasado- se oyeron no pocas quejas sobre el hecho de que grupos presuntamente vandálicos invadirían monumentos y profanarían santuarios naturales que hasta entonces habían sido accesibles para los *happy few*.

La posterior evolución de las sociedades capitalistas transformó el derecho al ocio, tan arduamente conseguido, en un elemento consumo, y el tiempo libre se llenó de productos. Inicialmente, el acceso al turismo se produjo a través de consumos masivos de los mismos servicios estereotipados. Era el turismo fordista de los *charters* y de las estancias en hoteles "con todo incluido". El postfordismo ha diversificado los productos y hemos pasado de los *charters* al *low cost*, del *resort* al *airbnb*. Del mismo modo, el turismo "de sol y playa" ha dado paso a una extraordinaria diversificación de la oferta: el turismo cultural, de aventura, de negocios, deportivo, gastronómico, de riesgo... El estallido del turismo urbano en las grandes

ciudades ibéricas, tan notable en las últimas dos décadas, no puede entenderse sin tener en cuenta esta evolución general.

Así, el turismo se ha convertido en una mercancía de consumo masivo. Una mercancía que, como ha explicado David Harvey, presenta múltiples virtudes (Harvey, 2011). Si el capital precisa una velocidad de circulación siempre mayor para mantener la tasa de beneficio, la velocidad más deseable sería, de hecho, la que se acercara al máximo: es decir, aquella en que los bienes y servicios producidos desaparezcan en el momento de ser consumidos. Lo más similar a este tipo de mercancía son los espectáculos, que se funden en el mismo momento en que se presencian. Pues bien, el turismo tiene, en buena medida, también ese carácter. Es cierto que requiere inversiones y permanencias, pero la velocidad de circulación que genera es muy rápida.

En este contexto, hay que denunciar el fariseísmo de quienes se escandalizan por descubrir en Mallorca, en el Algarve o en la Costa del Sol aquello que ocurre cada día en todos los barrios de todas sus ciudades: el consumismo desmedido, la banalización de las relaciones personales, la mercantilización del sexo, la privatización del espacio, el abuso del alcohol. Lo que mueve escándalo no son pues las costumbres, sino su exhibición desinhibida. En segundo lugar, conviene subrayar el carácter eminentemente clasista y etnocéntrico de muchas de las críticas al turismo que, como decíamos, han tendido a generalizarse en el momento en que sectores sociales desfavorecidos y viajeros procedentes de antiguas periferias coloniales pueden acceder al mismo. No es casualidad que justo en el momento en que tantas conquistas sociales se están poniendo en cuestión se quiera estigmatizar el ocio *low cost* de quienes menos tienen, a base de identificarlo con imágenes de banalidad y degradación personal.

2. Dicho esto, el turismo tiene, obviamente, impactos nada despreciables, como toda actividad en nuestro sistema económico: el turismo transforma las ciudades, presiona el medio, consume recursos. La magnitud de la movilidad que supone y su volumen económico no cesan de crecer. Según los datos de la organización de Naciones Unidas para el turismo, desde mediados del siglo pasado el turismo internacional se ha multiplicado por más de 50: de 25 millones de viajeros en 1950 a más de 1.400 millones en 2024 y se estima que las actividades turísticas representan una porción relevante de las exportaciones mundiales. De esta manera, una parte muy importante de la población mundial se ha convertido en turista, y la proporción es aún mayor en países como España y Portugal.

Así, la huella del turismo ha podido ser comprada con la de una industria pesada. Una parte considerable de dichos impactos -sociales, económicos, ambientales, culturales- resulta negativa para el bienestar y las condiciones de vida de sectores importantes de la población. Esto se debe a tres tipos de razones. En

primer lugar, el turismo reposa a menudo en la privatización y la explotación de bienes comunes, como el paisaje, el espacio público o el patrimonio, que la actividad turística usa, consume y transforma, basando la acumulación en la desposesión de la colectividad. En segundo lugar, la actividad turística tiene en muchos casos impactos ambientales -en términos de consumo de energía, de recursos hídricos, de artificialización del suelo- que resultan literalmente insostenibles. En tercer lugar, lejos de mejorar las condiciones de vida del conjunto de la población el turismo impone pesadas cargas a los sectores más desfavorecidos de la población, en materia de precariedad laboral, bajos salarios y dificultades de acceso a la vivienda, por poner solo unos ejemplos. No puede abordarse, pues, la problemática del turismo sin tener en cuenta sus consecuencias políticas, ambientales y sociales.

Estos impactos negativos explican el estallido reiterado en muchas ciudades y países del mundo de conflictos en torno a la actividad turística. Tanto es así que -como mostraron Claire Colomb y Johannes Noy en una magnífica colección de ensayos publicada hace unos años- los conflictos y la resistencia a la actividad turística se extienden hoy en buena parte de las ciudades del mundo, del centro de Praga a las favelas de Río de Janeiro, de la isla de Hong Kong a la Barceloneta (Colomb & Noy, 2016).

La preocupación y la protesta están perfectamente justificadas en muchos casos. Pero estas no deberían ir dirigidas genéricamente al "turismo" y mucho menos a los "turistas", sino a su organización y aprovechamiento: son necesarias políticas públicas destinadas a gobernar la actividad turística y a distribuir los costes y beneficios que se derivan. En la ciudad (y en todas partes) esto significa, en primer lugar, regular los usos del espacio público y de la vivienda para preservar los derechos y deberes de todo los ciudadanos, residentes y turistas. Por otra parte, es conveniente desincentivar cultural y económicamente las actividades turísticas con mayor impacto ambiental, especialmente las que implican desplazamientos a muy larga distancia. Finalmente, es perentorio establecer políticas fiscales claras y determinadas con el objetivo de revertir a la colectividad parte sustancial de los beneficios que de la actividad turística se derivan: si el atractivo turístico de cada lugar depende, en muy buena medida, de la existencia de un conjunto de bienes comunes creados por la colectividad (el patrimonio cultural, el espacio público, el paisaje, ...), no puede permitirse que la colectividad soporte solo los costes y quede excluida de los beneficios resultantes de la utilización turística de esos bienes.

Para avanzar en esta dirección es necesario tener en cuenta una cuestión crucial. La transformación de nuestras sociedades ha roto la correspondencia estricta entre población y territorio (Knafou, 2021). Cada ciudad, cada país, está habitado de forma más o menos continuada por grupos de población diversos: los que en ella residen (pero, a menudo, no por todo el año, ni por toda la vida), los que a ella acuden a trabajar de forma cotidiana, los que pasan en la ciudad un período de trabajo o de estudio, los turistas, ...

Todos estos grupos de población deben tener sus derechos y sus deberes. Enfrentarlos en función de su procedencia –"autóctonos" vs. "inmigrantes", "residentes" vs. "turistas"- resulta a la vez erróneo y estéril. El conflicto no debe plantearse entre grupos de ciudadanos, sino entre los ciudadanos (ya sean residentes o turistas) y aquellos que privatizan los bienes comunes, transforman el ocio en consumo –a menudo alienador- y, además, se apropian de los beneficios.

Carmen Mínguez
(Universidad Complutense de Madrid)

Entre a cidade com turistas e a cidade dos turistas

En la última década muchas ciudades que tradicionalmente se han caracterizado por ser ciudades con turistas, se han convertido en ciudades orientadas a ellos e incluso en ciudades saturadas, transformándose en ciudades para los turistas. Esto hace que sea urgente y necesario reflexionar sobre el modelo de ciudad, así como plantear un cambio relacionado con lo que se podría denominar "emergencias turísticas". Estas emergencias están estrechamente vinculadas a la necesidad de adaptación de los destinos en tiempos de cambio y que requieren estrategias conjuntas para generar nuevos escenarios más ecosociales.

La situación de emergencia responde a los numerosos cambios disruptivos que se están produciendo de manera muy intensa en el siglo XXI. Estos son de distinto origen y naturaleza y se manifiestan como retos, con diferente intensidad y alcance. Entre los más importantes, que afectan a los destinos urbanos, destacan los efectos derivados de la hipermovilidad propia de la sociedad actual y también de la turistificación. Estos conllevan, entre otras cuestiones, problemas de acceso a la vivienda, cambios funcionales, especialmente la transformación comercial o pérdida de residentes. Su interés y sus dimensiones económicas, sociales y políticas, los convierte en foco de estudio de la geografía, la sociología, la arquitectura y el urbanismo, entre otras disciplinas. Sin embargo, no son los únicos retos derivados la actividad turística, si bien, los espacios naturales y litorales se ven sometidos a la destrucción de sistemas ecológicos, la disminución de la biodiversidad, el estrés hídrico y la emergencia climática.

Se observa una gran diversidad de destinos en cuanto a su nivel de afectación, pero también en las respuestas ofrecidas por parte de la ciudadanía, las empresas turísticas y administraciones públicas, así como en los procesos de adaptación adoptados y para aumentar su capacidad de resiliencia. Como conclusión de esa diversidad de situaciones y respuestas se considera que es necesario diseñar territorios con capacidad de anticipación a las crisis, pero también con habilidades de resiliencia, que les permitan salir reforzados de las mismas.

La profundidad y las dimensiones de estos retos relacionados con las emergencias turísticas hace que sean percibidos como desafíos difíciles o incluso imposibles de solucionar, pero distintos estudios, conducen a identificar patrones y elementos básicos que pueden ser considerados "buenas prácticas". Entre ellos, los participantes en el curso de verano titulado "Adaptación y emergencias turísticas en tiempos

de cambio" organizado por la Fundación General de la Universidad de Málaga y celebrado en Marbella en 2024, destacaron tres elementos, que se podrían considerar como básicos y, en cierta manera, ya conocidos: la planificación, la regulación y la sensibilización. A los que se unió un cuarto, de carácter más novedoso, que es la educación.

El primero de ellos es la planificación. Un instrumento que permite adelantarse a los problemas, diseñando, programando y dotando de estrategias, soluciones e instrumentos que supongan mejoras. El segundo es la regulación. Las normas e instrumentos, generalmente de carácter urbanístico y/o territorial, permiten aplicar medidas para controlar distintos aspectos de la actividad, buscando un equilibrio entre las partes implicadas. Además, permiten establecer un marco de acción y definir unas reglas claras sobre las que poder actuar. Todos los municipios disponen de la capacidad de regulación siendo necesaria voluntad política para su aplicación a favor del bien común. El tercero es la sensibilización del conjunto de la sociedad y no solo de la población afectada. La sociedad tiene una gran capacidad de articulación y de organización, que se traduce en capacidad para impulsar o frenar proyectos.

En último lugar, se plantea como aspecto más novedoso, la necesidad de incorporar la educación. En momentos de emergencia, como el que España y Portugal viven actualmente, es necesario formar y educar a la población, como turistas respetuosos, con conciencia de nuestros actos. Pero también educar al empresariado y hacerles valorarse como responsables de actividades que estén comprometidas con el territorio y con la sociedad que en él reside; y a las administraciones públicas, cuyas decisiones deben superar el límite temporal de las legislaturas políticas y deben centrarse en el bien común.

Jorge Umbelino
(Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril - ESHT. Estoril)

Entre a cidade com turistas e a cidade dos turistas

O turismo urbano é uma das formas mais ancestrais de turismo. Ou mesmo a mais ancestral, se considerarmos que era nele que se fundava o designado *Grand Tour*, quase sempre reconhecido como o precursor do turismo moderno.

A afirmação posterior de outros recursos / produtos turísticos, como as praias, as termas ou o jogo, foi retirando alguma exclusividade ao turismo urbano, mas este nunca deixou de marcar uma forte presença na repartição das motivações do turismo, sobretudo do turismo internacional.

Em anos recentes, a procura pelas cidades reganhou protagonismo, em grande medida devido à ação das companhias aéreas de baixo-custo, as quais, por sua vez, viram o seu modelo de negócio ser muito beneficiado por uma evolução laboral e social que favoreceu os *short-breaks*. Viagens de curta duração em lazer, viagens de curta duração em trabalho. Quer num caso, quer no outro, são muitas vezes as cidades que *chamam* estes tipos de turistas, porque i) é nelas que se concentram as melhores infraestruturas de transportes, tanto no que respeita ao acesso como à mobilidade interna (sempre importantes, mas mais ainda quando se dispõe de pouco tempo para a globalidade da estada) e também ii) é nelas que tipicamente se observa um diversidade concentrada de recursos turísticos (uma vez mais, muito importante para quem dispõe de pouco tempo). Em função dos recursos envolvidos, o turismo urbano encerra ainda a virtude de ser pouco afetado por fenómenos de sazonalidade.

Em algumas cidades, o sucesso da promoção turística fez emergir dúvidas, primeiro, e fortes apreensões, depois, no que respeita ao equilíbrio quantitativo da sua visitação. Por outras palavras, e fazendo uso do anglicismo mais vezes utilizado para o efeito, diagnosticou-se o risco ou já a presença de *overtourism*. Turismo em excesso, não raras vezes acompanhado de turismo de excessos. Uma convivência difícil com as populações locais, que reivindicam o direito a poderem viver nos *seus* territórios e à determinação do modo como o querem fazer.

Na verdade, o *overtourism* não é um exclusivo das cidades. A perceção da ultrapassagem de capacidades aceitáveis de carga turística também pode ser verificada em praias ou, por exemplo, dependendo de determinadas circunstâncias ou expectativas, igualmente em estâncias de esqui, trilhos ou passadiços instalados em áreas de montanha; contudo, nas cidades o fenómeno é mais agressivo, precisamente

porque nasce do confronto entre as populações que já habitavam esses territórios e os seus numerosos visitantes.

Em função do antes descrito, combater o excesso de turismo urbano até seria relativamente fácil, bastando, para isso, criar limites à operação da aviação de baixo-custo. Mas queremos ou podemos fazê-lo? Provocatoriamente, teremos de pedir às populações das grandes cidades que se sacrifiquem pelo bem nacional, à semelhança do que tantas vezes se faz, por exemplo, em casos de territórios menos povoados nos quais se projeta ou leva a cabo mineração ou exploração petrolífera?

A evolução recente do turismo vem sendo acompanhada por uma outra tendência de mudança, esta bem mais abrangente e estrutural – a transfiguração do mundo do trabalho. Ao longo dos tempos, muitas profissões foram nascendo e outras estiolando, por terem perdido função social. Da recoleção passou-se para a agricultura, pontuada por algum comércio local e produção artesanal; a administração dos territórios exigiu recursos e pessoas; a revolução industrial libertou mão-de-obra agrícola e chamou as pessoas para a indústria e para as cidades; a progressiva automatização, incluindo a robotização, despovoou as fábricas e *empurrou* os trabalhadores para os serviços, numa ação também justificada pela crescente sofisticação das sociedades.

Todos os momentos antes descritos foram socialmente acomodados com alguma naturalidade, com dificuldades para alguns, é certo, mas sem grandes sobressaltos coletivos. O autor destas linhas teve um avô caldeireiro e uma mãe telefonista, duas profissões que se esfumaram no tempo; e a vida continuou.

Contudo, o galopante processo de digitalização trouxe novas consequências e outras interpretações. Agora que já existem máquinas que invadem o último refúgio do trabalho humano – aquele que é (quase) exclusivamente executado com o cérebro –, que novas funções / profissões terão capacidade para continuar a absorver o trabalho humano ao ritmo simbólico de 40 horas por semana? Ainda sem que se conheçam caminhos que sirvam esta nova fase, a chegada galopante da *inteligência artificial* veio cimentar e acelerar um percurso que muitos prefiguram como desconhecido e, por isso, perturbador. É o caso, por exemplo, de Bill Gates[1] ou Elon Musk[2], que recentemente se pronunciaram na comunicação social e nas redes sociais sobre esta matéria.

Na verdade, tanto é certo que a espécie humana sempre se organizou estruturalmente em torno do trabalho, designadamente, no que este tem de função produtiva e de presença / afirmação social, como tudo foi fazendo para trabalhar menos: menos horas, menos esforço físico, menos risco. Inventos

[1] https://exame.com/carreira/em-10-anos-os-humanos-nao-serao-necessarios-para-a-maioria-das-coisas-diz-bill-gates/

[2] https://www.youtube.com/shorts/T0hGZ0Y50ig

primitivos, como a roda, ou o sucesso na domesticação dos animais de grande porte, são exemplos disso mesmo. Agora que, aparentemente, a espécie humana parece ter encontrado as soluções para trabalhar (muito) pouco, está aflita com o seu próprio sucesso. É o preço do desconhecido. Alvin Toffler, em 'O choque do futuro' (1970), anteviu que uma sociedade desenraizada do pilar social do trabalho representaria uma mudança de não menor impacte do que a verificada na passagem do Paleolítico para o Neolítico.

Um mundo com menos exigência de trabalho humano é um claro convite à indústria do lazer, turismo incluído. Na verdade, a evolução recente do turismo tem evidenciado algumas semelhanças com o paradoxo acima referido: incentivámos a viagem, dando às pessoas i) mais dinheiro, ii) mais tempo livre e maior liberdade na gestão do tempo de trabalho, iii) transportes melhores e mais acessíveis, iv) operações turísticas sucessivamente mais sofisticadas, abrangentes e personalizadas, mas agora estamos crescentemente preocupados com o sucesso do que procurámos. Face às perceções de turismo em excesso, poderá uma globalização extrema vir a pôr em causa a *ordem natural* dos direitos de cada um de nós sobre os territórios onde nascemos e vivemos?

José António Bandeirinha
(Universidade de Coimbra)

Entre a cidade com turistas e a cidade dos turistas

O turismo das cidades em Portugal, dado o seu crescimento nos últimos tempos, tem sido um potente regenerador da economia dos espaços urbanos, quer dos públicos, quer dos privados. No entanto, esse crescimento não tem sido inócuo e, sem desvalorizar os seus efeitos positivos, temos de estar muito atentos e ser proativos na prevenção dos danos que o turismo excessivo já está a provocar e, mais ainda, daqueles que, potencialmente, poderá vir a provocar a médio e longo prazos. Quais são esses danos?

De entre os que já se estão a sentir, não poderemos deixar de considerar a questão da habitação como um dos mais preocupantes. No que diz respeito ao alojamento, o modo como o turismo excessivo afeta as cidades incide sobre duas frentes convergentes e consequentes, ou seja, faz subir ainda mais os preços de aquisição e/ou de arrendamento, tornando-os incomportáveis para a população urbana (1) e, ao expulsar a população urbana das suas áreas de eleição, transforma a cidade, até aí apreciada e vivida por todos, turistas e habitantes, numa área de exclusiva fruição turística (2). Nesse sentido, nos centros das cidades e nas periferias mais próximas, as medidas de incentivo ao arrendamento económico de longa duração deverão superar sempre as permissões de exploração do arrendamento de curta duração, quer umas quer outras terão necessariamente de ser reguladas para esse efeito.

Em segundo lugar, é necessário criar medidas de apoio às atividades comerciais tradicionais que sirvam simultaneamente os habitantes e os turistas. Por atividades tradicionais, não deveremos entender aqui dar exclusividade, nem mesmo primazia, aos estabelecimentos comerciais de significado tido como *patrimonial*. Esses deverão também ser protegidos e apoiados, como é evidente, mas neste problema específico, por atividades comerciais tradicionais deverão ser consideradas aquelas que, mesmo que sejam novas e até inovadoras, sirvam as necessidades de uma procura local. Os turistas consomem sempre, mas se o comércio for de interesse local também lhes é mais atrativo.

Em terceiro lugar, e em consonância com o comércio, a cultura. Se a vida cultural da cidade for dedicada aos seus habitantes, os turistas ficarão ainda mais satisfeitos do que quando se sentem compelidos a frequentar os programas que lhes são exclusivamente dedicados.

Acontece, por acréscimo, que estes problemas de sobrecarga turística incidem sobre a cidade numa altura complicada, do ponto de vista da sua afirmação enquanto entidade histórica, política, social e territorial.

Nunca se falou tanto de cidades como na contemporaneidade, mas o conceito pode estar na razão inversa com aquilo a que se refere, como nos dizia Sebald, referindo-se ao conceito de pátria. Quanto mais se fala de cidade, menos cidade há.

Sim, o conceito de cidade está cada vez mais fluido, embora, por definição, isso possa parecer um contrassenso. Porquê? Porque chegámos a um ponto em que é necessário refletir seriamente sobre a concretude do que falamos quando falamos de cidades. Chegámos a um ponto em que a sua conceptualização, de tanto adjetivo, está sobejamente desgastada. Desgastada pelo uso, mas fundamentalmente pela rarefação do objeto-cidade em si mesmo, que conduziu ao empobrecimento referencial da palavra. Há mesmo autores que argumentam que esse desgaste foi também provocado pelo acesso generalizado à cultura urbana, ou seja, que essa cultura se disseminou de forma telemática e galopante, sem dar oportunidade à compreensão da envolvente física na qual foi gerada. Estudar ou debater a cidade, no caso das ciências sociais, é muito claramente estudar e debater as pessoas que habitam os espaços em causa. Isso é essencial e é esse o papel fundamental e insubstituível das ciências sociais e humanas. Mas esses espaços nem sempre são cidades e, como a crise ontológica está instalada, esse *pequeno pormenor*, quase sempre relacionado com a condição material das cidades, na maior parte das vezes não conta para o estudo. E é deste modo que a questão identitária se aprofunda sucessivamente. Quando, em 1969, Oriol Bohigas sentiu que um problema semelhante estava a afetar a arquitetura, reagiu, procurando repor o objeto no seu centro, para que melhor e mais abertamente pudesse acolher todos os contributos disciplinares circundantes. Talvez hoje se passe algo de semelhante com a cidade, está de tal modo descentrada da sua identidade que há os que a colocam perante uma extremidade drástica, a extinção, e os que, no lado oposto, a continuam a adjetivar permanentemente, tentando que esses inúmeros qualificativos substituam a indisfarçável decadência da sua vida autêntica (*smart*, *sustainable*, *shrinking*, *green*, *15 minute* e tantos outros qualificativos quejandos).

Portanto, o *boom* do turismo apanhou as cidades numa situação já debilitada, ou seja, antes de correrem o risco de se transformarem em parques temáticos da identidade perdida, já estavam a transformar-se em parques temáticos de si mesmas, já estavam a perder a vida urbana autêntica em detrimento de uma vida induzida pelo arquétipo do *bem-estar* urbano. Salvo algumas exceções, os seus habitantes já tinham passado a viver nos subúrbios, continuando, contudo, a visitá-las com frequência. Os seus centros já tinham perdido capacidade logística, equipamentos e serviços fundamentais já se estavam a deslocar para onde o espaço fosse mais aberto e houvesse estacionamento. Posso dar um exemplo gritante, a dificuldade de encontrar residências sénior nos centros urbanos densos, mas há mais. Para reagir a isto, algumas administrações urbanas mais afoitas, *inventaram* a exceção, ou seja, começaram a construir estruturas e

edifícios que se procuravam diferenciar pela qualidade arquitetónica, pelo *efeito de espanto* causado em habitantes e visitantes. Mas mesmo isso resultou mal, a exceção, para o ser, precisa da banalidade dominante. E, no caso de algumas cidades, a exceção passou a ser a regra, perdeu o sentido.

Por tudo isso, ainda antes das medidas relativas à integração do turismo nas cidades, é necessário pensar seriamente do que falamos quando falamos de cidade. É urgente ter alguma humildade e regressar à banalização da atuação sobre a cidade, ao *savoir faire* urbano tradicional, integrando-lhe com naturalidade todas as imensas vantagens da contemporaneidade, sem deixar que a competitividade da inovação avance como um *bulldozer* sobre a essência do bem.

Apesar disso, *et pour cause*, é necessário continuar a pensar a cidade num sentido mais positivo, concebê-la enquanto entidade que, no quadro de determinados parâmetros, se insinua como alternativa sólida, credível e realista, ao tão glosado fenómeno do crescimento difuso. Sim, apesar desses novos determinismos metropolitanos, atrevo-me a pensar que subsiste ainda uma entidade, ontologicamente reconhecível, que se inscreve numa matriz de continuidade histórica, a que continuamos, e continuaremos, a chamar cidade. Os modelos a partir dos quais podemos balizar essa entidade são globais no que diz respeito ao espaço e ao tempo, encontram-se nas mais diversas geografias e ao longo de todos os tempos, embora se possam reconhecer também numa esfera de proximidade, os que se identificam segundo uma matriz de localização centrada na bacia do Mediterrâneo, com especial incidência na Europa do Sul.

Regular os efeitos da sobrecarga turística nas cidades é uma tarefa urgente, mas sabemos bem que, no que diz respeito às cidades, as medidas urgentes, quando isoladas, normalmente não dão bons resultados. Por isso, devemos também, em simultâneo, pensar num debate sério, abrangente e participado, sobre uma política de cidades, ou, se quisermos, sobre o muito que há a fazer para que as nossas cidades continuem a ser cidades.

Joaquim Oliveira Martins
(Université Paris-Dauphine)

O papel do turismo na economia portuguesa: bênção ou maldição?

A evolução da economia portuguesa desde a crise de 2012 até aos anos recentes tem merecido louvores pela parte dos observadores internacionais. Os países do chamado "Club Med" ou, pior ainda, conhecidos sobre o acrónimo de PIGS (Portugal, Italy, Greece & Spain), eram vistos como incapazes de sobreviver sem as ajudas da Europa; condenados a déficits crónicos externo e interno, e por sequência permanente acumulação de dívida.

Mas o ajuste macroeconómico em Portugal foi espetacular. O déficit público de aproximadamente 10% do PIB em 2010 virou equilibrado ou ligeiramente excedentário. A balança das operações correntes, de um déficit também à volta dos 10% do PIB é agora excedentária. A dívida pública de 120% do PIB passou para 90%. Portugal criou mais de um milhão de postos de trabalho desde 2013 e a taxa de desemprego foi dividida por três.

Estes factos resultaram de um esforço (alguns dirão "castigo") impressionante dos portugueses. Os salários, as pensões, as indeminizações de desemprego baixaram, os impostos aumentaram, a idade de reforma passou para mais de 66 anos. Em contrapartida da ajuda externa, o tratamento de choque foi muito duro.

Durante este período tão difícil, uma das questões era de como conseguir um tal ajuste macroeconómico sem uma desvalorização cambial. Nos planos de ajustamento tradicionais do FMI, a desvalorização cambial permitia um estímulo da procura externa pelo acréscimo de competitividade. Este elemento parecia essencial para compensar o efeito deflacionista das reformas estruturais. Dado que Portugal pertencia à zona Euro, tal choque positivo não era possível.

No meio de tal tormenta, a expansão do setor turístico apareceu como uma bênção. Sobretudo a partir de 2015, o crescimento do turismo foi tal que permitiu um efeito multiplicador na economia e arrastou sectores de serviços, como o sector agroalimentar, a hotelaria, a restauração e os transportes, assim como a construção. Claramente, o turismo permitiu inverter o déficit externo, sendo atualmente o componente principal de compensação do déficit estrutural na balança comercial (energia e bens manufaturados).

Por outro lado, o sector do turismo é visto como sendo essencialmente utilizador de mão de obra de baixa qualificação e de baixa produtividade, oferecendo por consequência salários baixos. Isto parece exacerbar

os problemas estruturais da economia portuguesa. Uma especialização persistente no turismo poderia então tornar-se numa maldição?

Neste contexto, a questão fundamental é "what's next?". Poderão os excedentes gerados pelo sector do turismo ser utilizados para investimento em outros sectores que levem a uma mudança de especialização da economia portuguesa? Temos exemplos de países, como a Coreia, que partindo de uma especialização em trabalho pouco qualificado no setor têxtil, conseguiram uma mudança estrutural da economia para setores mais sofisticados e, atualmente, estão no topo da inovação e do desenvolvimento industrial ao nível global.

Vários pontos parecem assim relevantes neste debate:

1) Não se deve ter uma visão Malthusiana da Economia. Não é porque se desenvolveu o turismo que não se pode desenvolver outros setores na economia portuguesa. Há espaço para crescer. Mesmo se o turismo não gera alto crescimento da produtividade, pode estimular sectores de serviços transacionáveis (como serviços às empresas, distribuição, transportes, etc.) que são essenciais numa economia moderna.

2) As novas tecnologias podem ajudar a promover a produtividade no setor do turismo (tal como pagamentos sem contacto, menus digitais, uso de QR codes, etc.). Existe assim um potencial de crescimento da produtividade nos serviços turísticos que deveria continuar a ser mobilizado.

3) Através de políticas de gestão do turismo de massa, evitar os aspetos negativos ligados ao desenvolvimento do Turismo. Nomeadamente, as tensões especulativas no mercado imobiliário que têm efeitos negativos sobre a habitação. Igualmente, as políticas devem estar atentas à degradação potencial de ativos específicos, naturais e culturais, que pode ter efeitos nefastos sobre o potencial de desenvolvimento regional a longo prazo.

4) O turismo não deve transformar as cidades em parques temáticos. Seria interessante ter uma reflexão estratégica sobre o desenvolvimento da oferta turística nessa área. Os parques temáticos poderiam canalizar fluxos turísticos e tirar a pressão sobre o centro das cidades, como Lisboa e Porto. Há exemplos de parques temáticos com um impacto muito significativo ao nível regional. Por exemplo, o caso do parque do Puy-du-Fou na região francesa da Vendée que promove atrações históricas com um enorme sucesso.

5) As políticas públicas ao nível do governo central deveriam desenvolver uma estratégia de transformação da economia com os recursos gerados no sector do turismo. Para este fim, seria útil uma análise da economia portuguesa em termos de complexidade que permitisse identificar,

no espaço de produtos e serviços transacionáveis, os que poderiam ser desenvolvidos a partir da base atual.

Em conclusão, o turismo pode e deve tornar-se uma base da economia portuguesa. Este sector utiliza dotações em recursos naturais (e.g. clima), de geografia física e humana, e de História que são vantagens comparativas da economia portuguesa. Estas vão permanecer no tempo longo. No entanto, o turismo pode continuar a desenvolver-se paralelamente com outros sectores e, para isso, deve haver um pensamento mais estratégico sobre o posicionamento de Portugal na economia global.

Rubén C. Lois-González
(Universidade de Santiago de Compostela)

O meu papel em esta edição do P3DT celebrada em Espinho foi mais a de reflexionar a partir das experiências concretas de Barcelona ou de Portugal, que a de aportar uma análise empírica do fenómeno do turismo na cidade ou da cidade turística. Em este plano procuro enumerar uma série de ideias para o debate e, se for o caso, a polémica sobre esta relação evidente na atualidade. Há gente que vive e reside na cidade, outros que vivem na cidade e saem de ela para trabalhar, os que desde os arredores se deslocam a elas por diversos motivos de jeito regular e os que as visitar por lazer, contemplação estética, para descansar ou divertir-se. Todos são cidadãos e cidadãs.

O turismo e o paradigma contemporâneo da mobilidade

Em muitas ocasiões pensamos que o objeto da nossa pesquisa, das nossas conversas é uma atividade chamada turismo. Um fenómeno que se tornou massivo desde o final da IIª Guerra Mundial com o progresso do direito dos trabalhadores e que gera um crescente volume de negócio até converter-se em um setor económico de primeira magnitude. Eu quisera dar-lhe um pouco a volta ao argumento, que contém muitos elementos de verdade, e centrar-me no comportamento coletivo que desenvolvemos as pessoas nesta época denominada contemporânea. Como indicou o sociólogo britânico J. Urry e insistem geógrafos como T. Creswell, vivemos baixo o paradigma da mobilidade. A maioria das pessoas do mundo rico e dos países emergentes não vão parar de deslocar-se tudo o tempo. Movemo-nos para mercar, para estudar, para desenvolver ou desenvolvendo a nossa jornada laboral e, quando non trabalhamos, nas férias, pensamos em viajar ou em correr pelas manhãs para manter o nosso bom aspecto físico. Quando esta mobilidade envolve dormir fora da casa, a organização mundial encarregada do setor, classifica-nos como turistas e passamos a engordar as estatísticas oficiais.

A revolução da mobilidade xurdiu como consequência das possibilidades que abriram os transportes modernos. Já não era necessário só caminhar para deslocar-se, agora podemo-nos mover a 30, 50, 200 ou 800 quilômetros por hora em função de médio de locomoção que escolhamos e a um prezo acessível. Isto supuxo uma conquista histórica e permitiu às pessoas sentir-se em certa medida donos do espaço, perdemos vínculo coa terra e podemos ir rápido, velozes, como símbolo dos tempos e ícone do futurista italiano Marinetti. Por outra parte, a mobilidade associa-se muitas vezes a saúde quando fazemos trekking, subimos uma montanha ou traçamos rotas em bicicleta. Por outra, viajar supõe cortar com o diário, romper a rotina e conhecer novos lugares, novas povoações e gozar de experiências diferentes. A viagem reforça

o cosmopolitismo e a tolerância. Faz possível que muitas pessoas construam por uns dias ou semanas um presente desejado, sonhado, de descanso e novas sensações e percepções, quase sempre idealizadas.

A pouca singularidade do turismo como sujeito independente de análise: entre atividade económica e prática humana

Em função do que venho de expor, o turismo isolado possui escasso interesse para análise acadêmica, que deve contextualizá-lo como prática e polo seu impacto económico cada vez maior. Em primeiro lugar, todos nos deslocamos cada pouco tempo para retornar ao nosso lugar de origem, para disfrutar de uma praia, para fazer uma caminhada ou para passar uns dias numa cidade admirada. Os comportamentos da maioria dos seres humanos contemporâneos estão atravessados pelo turismo. Já não se pode manter que esta atividade consome de 5 a 20 dias ao ano, em tanto que o resto do tempo ficamos na nossa casa, desenvolvendo hábitos pautados polo ritmo próprio de trabalho e o lugar de residência. Para milhões de pessoas escapar da cidade ou da vila onde se mora, marcar uma pausa laboral e levar a cabo práticas de lazer resulta algo pautado, contínuo no tempo e que se materializa todos os meses, ainda que as formas que adotem estes comportamentos variem segundo as épocas do ano. O turismo é um comportamento arraigado na povoação, só limitado pela capacidade de gasto individual, e condicionado pela idade, o género e o lugar de residência de cada um.

Desde o ponto de vista económico, esta prática cada vez mais estendida gera um impacto crescente na riqueza dos países e das regiões. Non cabe dúvida de que ao longo do século XX o turismo foi um sector subvalorizado pela ciência económica. Ela apoiou-se bastante tempo em uma classificação setorial um tanto rígida, que destacava os chamados setores *produtivos*, isto é, o primário de obtenção de recursos da terra, tanto agro pesqueiros como minerais, e o secundário, a indústria e a construção. O turismo ficava no *resto*, conceituado coma setor serviços, onde se situavam inúmeras atividades consideradas em certa medida complementarias dos âmbitos fundamentais da economia. Este erro conceitual teve, e ainda tem, numerosos efeitos na governança do turismo, considerado uma competência menor ou menos séria que a planificação industrial ou as políticas agrárias. Também em muitas decisões empresariais que estimaram antes investir em imobiliário ou em fábricas que em hotéis, em centrais de reservas ou em empresas de descoberta do território. Por último, até há bem pouco o turismo a penas se valorava pelo seu efeito inovador, um grave erro, porque regiões como a Costa do Sol, o litoral catalão ou o Algarve associam-se hoje em dia a criação de numerosas empresas de I+D+i, nascidas a partir de esta atividade. Pelo contra, em épocas recentes estamos a assistir a uma sobre valoração do turismo enquanto motor do crescimento económico e da geração do emprego. Fronte ao desprezo do passado, observa-se uma idolatrizarão do

seu protagonismo como motor económico dos países e as regiões; sem duvidar da sua importância, também aqui devemos atuar com moderação.

O turismo e as novas derivações do conceito de "direito à cidade"

O turismo contemporâneo nasceu nas cidades monumentais do Grande Tour e continua sendo uma prática moi vinculada ao mundo urbano. O turismo constitui uma atividade fundamental para a economia de boa parte das cidades e, ao mesmo tempo, gera a urbanização (muitas vezes sem controle) das frontes costeiras. Por isso, com o turismo se reabre o debate formulado por H. Lefebvre sobre o direito a cidade. As principais urbes e capitais são o cenário permanente do encontro entre os seus habitantes residentes e fluxos cada vez mais numerosos de visitantes. Os usos do espaço, as mobilidades ou os horários dos turistas podem alterar os costumes, mesmo o descanso, dos habitantes originários da cidade. Em consequência, para os poderes públicos abre-se um novo âmbito de governo: a necessidade de regular de algum jeito o direito a estar, beneficiar-se e disfrutar da cidade. Uma cidade que é consumida desigualmente pelos turistas que se centram nas suas procuras no centro histórico e monumental ou em paisagens singulares. Uns residentes que exercem as suas queixas procurando preservar os seus jeitos convencionais de vida fronte a invasão dos forâneos.

Um aspecto especialmente dramático do conflito gerado pelo exercício do direito à cidade é o residencial. Os turistas pagam mais pela moradia que uma ampla maioria dos residentes. Pelo tanto, quando há uma disputa por um espaço especialmente valorado do tecido urbano, os visitantes rematam expulsando aos habitantes tradicionais. Isto foi feito evidente em Barcelona, Lisboa, Porto ou Palma de Mallorca, onde muitos cidadãos de toda a vida foram deslocados dos seus bairros. As formas de deslocamento são variadas, já que a construção de hotéis e estabelecimentos regulamentados da oferta turística é limitada pelos Planos Diretores, mais as novas formas de desenvolvimento de apartamentos turísticos, vivendas de uso turístico ou as ofertas de visa para aqueles estrangeiros que façam um investimento imobiliário importante para dispor de uma moradia de vacações ou férias, si contribuíram a expulsar grupos de residentes ou de locatários que não podem pagar elevados preços por morar no casco urbano, ou que mostram elementos de vulnerabilidade. Em estes casos, só um controle estrito do mercado do alojamento turístico disperso na cidade, pode evitar a expulsão de um número significativo de cidadãos de toda a vida. De facto, semelha que o legitimo direito de todos e todas à cidade deve regular-se mediante políticas públicas ativas, que evitem uma substituição massiva de pessoas com menos rendas por outras com maior capacidade aquisitiva, ainda que só procurem desfrutar da cidade um número de dias moi limitado.

Viver nas cidades, entre os turistas e os residentes: a ordenação dos fluxos

Um segundo problema maior associado ao avanço do turismo nas cidades situa-se na existência de pautas de mobilidade bem diferentes entre os residentes habituais e os visitantes. Os cidadãos que vivem e trabalham na urbe organizam de jeito rotineiro as suas deslocações, do domicílio ao lugar onde trabalham ou estudam, para mercar produtos em um comércio ou para quedar com amigos em uma cafeteria. Em este uso diário e pautado das ruas da localidade podem topar-se com centos de visitantes, alguns de eles agrupados detrás de um guia ou baixando de repente de um ônibus, e sentem a sua paz alterada. Do mesmo jeito a formação de filas diante de um monumento ou na entrada de um local de moda chegam a provocar incomodidades. Por isso, quando se analisa e planifica a cidade do turismo cumpre conhecer bem os fluxos dos distintos grupos de pessoas, os seus possíveis conflitos e os efeitos da massificação em determinadas ruas. De novo, o direito à cidade extensível a todas as pessoas deve ordenar-se, procurando que a liberdade de movimentos e de aceso dos visitantes a determinados lugares da urbe, não altere seriamente as formas de vida habituais dos residentes. A cidade tem capacidade para combinar as necessidades dos seus moradores diários, com os que deslocam cara a ela todos os dias ou cada certo tempo, e os turistas; a questão radica em que cada um de estes grupos possui umas pautas de mobilidade distintas, o que obriga a gerir e compatibilizar os diferentes fluxos que se encontrar no tecido urbano.

Uma singularidade dos visitantes na cidade é o seu consumo muito diferencial do espaço. O turismo procura centros históricos e monumentais, fitos arquitetónicos destacados ou paragens únicas, em tanto não considera o resto do entramado urbano. Isto reforça a sua concentração em determinados lugares, sem que as atividades de descanso e lazer condicionem muito a vida dos bairros, das áreas onde reside boa parte da povoação. Por isso, a insistência do governo de fluxos turísticos se acentua. Cumpre intervir decididamente em uma série de pontos críticos, onde a chegada de visitantes pode provocar massificação e dificultar os movimentos. Também se faz preciso impulsar políticas ativas de desconcentração turística, mostrando novos sectores ou referentes atrativos, e menos conhecidos pelo público em geral, que sejam suscetíveis de frequentação por partes de volumes crescentes de visitantes. Sem dúvida, os turistas procuram descanso, experiências agradáveis e únicas, em definitiva viver a cidade. Mas muitos de eles não tem definidas preferências únicas, pelo que a gestão de fluxos, a apertura do espaço urbano a outras possibilidades e a descoberta de lugares menos saturados sempre é possível, como a ordenação eficiente de um fluxo turístico crescente em numerosas cidades.

Para uma nova definição do urbano e da economia inovativa

O tema das relações cidade-turismo permite formular muitas preguntas, reflexões e debates. Como indicamos desde um começo, mesmo sem considerar ao turismo como uma atividade económica ou um campo da pesquisa separados. A mobilidade das pessoas, reiteramos, é parte do modo de ser contemporâneo. Isto deu lugar à explosão do turismo como expressão da nossa forma de vida e que deve ser integrada em todas as análises territoriais, sociais e econômicas que façamos. Assim, a cidade não é mais o espaço de uma comunidade que reside e trabalha ali. Presenta-se já como um campo de encontros entre os seus moradores diários, os que chegam a ela gradualmente para obter um serviço ou realizar uma transação comercial, e os turistas, de muitas diferentes procedências e com variadas motivações. Quando todos coincidem no entramado urbano, qualquer de eles possui o direito a beneficiar-se e a disfrutar da cidade. A questão então radicara-se em como gerir os fluxos de povoações diversas que concorrem no mesmo espaço, pelo demais muito denso. A cidade atual é uma localidade atrativa; em consequência não pode entender-se sem a generalização da prática turística.

Outra grande questão é a estimação do turismo e tudo o que leva aparelhado como gerador de riqueza, em tanto fator de estabilidade e desenvolvimento económico. Como já apontamos, a ponderação do peso do turismo enquanto atividade sempre foi muito problemático e pouco preciso. Passou-se da sua subvalorização a uma certa exaltação como elemento de ganância para uma localidade ou região, e como criador de emprego. Poderíamos indicar que a segunda leitura é mais próxima à realidade, com matizações. O turismo constitui na atualidade um conjunto de atividades muito dinâmicas que estão a explicar, por exemplo, o maior crescimento económico dos países ibéricos no quadro da Eurozona fronte às velhas potenciais industriais com tendência ao estancamento. Pero sobre todo o turismo gera inovação, provoca a criação de um elevado número de empresas logísticas, de tratamento de dados, centrais tecnificadas de reservas e *call centers*, ou firmas publicitarias de última geração, entre outras. O turismo, ao evolver a complexidade dos comportamentos humanos enquanto a mobilidade, requere um alto grão de inventiva por parte as empresas para obter uma rentabilidade exitosa. Por isso, o turismo define-se a partir duma nuvem de centros de decisão privados (em menor medida, públicos), que tratam de obter rédito de uma atividade múltipla, cambiante e que implica milhes de decisões pessoais. Aqui nasce uma contorna muito inovadora, que singulariza ao turismo como um setor que move ao conjunto da economia. Cumpre analisar e conceitualizar melhor este vínculo coa economia inovativa, mais os recentes mapas europeus de desenvolvimento regional e crescimento do PIB, podem dar claves explicativas de esta importante tendencia que se está a detectar.

Pedro Machado
(Secretário de Estado do Turismo)

Cidade e Turismo: uma aliança para o futuro

O turismo das cidades O turismo é hoje uma força viva no coração das cidades. Muito mais do que um mero fenómeno económico ou movimentações de visitantes, o turismo é um elemento de valorização urbana, que transforma positivamente o território, dinamiza comunidades e contribui para a construção de cidades mais abertas, diversas e inclusivas. O turismo acrescenta valor não só a quem visita, mas sobretudo a quem vive nas cidades — e é esta a perspetiva que tem orientado a nossa ação – e vai continuar a orientar.

Nas últimas décadas, assistimos a uma transformação profunda no papel que o turismo desempenha nos espaços urbanos. Em poucas décadas, a cidade deixou de ser apenas uma emissora de turistas para zonas costeiras ou de montanha e passou a ser ela própria um espaço de fruição turística.

Com esta transformação, o turismo passou a estar no centro das estratégias de desenvolvimento local, ao integrar múltiplas dimensões da vida urbana: desde a reabilitação do património e a revitalização do comércio tradicional, até ao reforço da mobilidade sustentável e à ativação cultural dos bairros, contribuindo como motivo para um maior cuidado com a cidade.

Em Portugal, esta tendência não foi exceção. Os últimos anos marcam a afirmação da cidade como espaço turístico cada vez mais importante no contexto do turismo nacional, com a afirmação forte de Lisboa e Porto como destinos turísticos importantes, mesmo à escala europeia, mas também de destinos como Cascais, Ponta Delgada, Braga, Coimbra ou Évora, onde o turismo já assume uma dimensão relevante.

É indesmentível o papel que o turismo teve nestes últimos anos em termos de regeneração urbana, geração de emprego e de oportunidades de negócio, mas também de criação de oferta de lazer, entretenimento e restauração nas cidades, que tornaram estes espaços com maior qualidade e atratividade, tanto para os visitantes como para os locais.

A estratégia adotada nos últimos anos coloca as pessoas no centro: residentes e visitantes, ambos encarados como partes de um mesmo ecossistema urbano. O turismo deixou de ser um "setor" para se tornar uma lente através da qual pensamos o território: mais qualidade de vida, mais diversidade económica, mais inovação, mais sustentabilidade. Esta abordagem tem dado frutos e molda também a nossa visão para a próxima década.

Não ignoramos que o turismo pode gerar impactos. Mas acreditamos que esses impactos podem (e devem) ser geridos. Pelos municípios, pelas entidades regionais de turismo, pela comunidade. Isto significa promover equilíbrios entre os tempos e os usos da cidade. Significa reconhecer que uma cidade que serve bem os seus residentes será, também, uma cidade acolhedora para quem a visita.

O turismo não é uma força externa à cidade. É parte da cidade. É feito por quem nela vive, por quem nela investe, por quem a sonha todos os dias. E é por isso que tem um papel tão importante na construção da identidade urbana. Cada visitante que parte com uma boa experiência contribui para a reputação da cidade no mundo. E cada cidadão que reconhece valor no turismo torna-se um aliado na sua sustentabilidade.

A cidade turística que queremos para o futuro é uma cidade múltipla, policêntrica e conectada. Também um elemento forte de atratividade de mercados internacionais e que deve ter o poder de distribuir fluxos, acrescentado à "sua experiência" a possibilidade de contacto com outros territórios no interior urbano ou mesmo em territórios fora dos grandes centros. A valorização de novos espaços turísticos é, acima de tudo, uma valorização do território vivido, da comunidade local e da diversidade de experiências.

Esta estratégia de dispersão do turismo urbano é acompanhada por uma gestão cada vez mais informada e inteligente dos fluxos, das expectativas e das experiências. A tecnologia e os dados serão elementos importantes para a operacionalização desta estratégia, escutando ativamente os residentes, medindo pressão e sugerindo alternativas.

Mas o investimento terá um papel central. Investimento na construção de novas atrações nas zonas do interior que valorizem o território e funcionem como âncoras de atratividade. Investimento na qualificação dos serviços e na promoção de práticas mais sustentáveis — seja no transporte, na restauração ou na hotelaria.

À medida que olhamos para os próximos anos, reafirmamos uma visão clara: o turismo pode (e deve) ser um motor de bem-estar das cidades e das suas comunidades. Pode ser um catalisador de regeneração urbana, de inclusão social, de valorização cultural e de coesão territorial. Pode ser um aliado na promoção da qualidade de vida, desde que seja assumido com responsabilidade, com visão de futuro e com um compromisso firme com o bem comum.

A cidade e o turismo caminham juntos. O sucesso de um depende da qualidade do outro. É por isso que, em Portugal, escolhemos investir numa relação equilibrada, ambiciosa e humana entre estes dois mundos. Uma relação que valoriza, que cuida e que projeta o território para um futuro mais inteligente, mais sustentável e mais feliz.

É esse o compromisso que aqui deixamos.

POLÍTICAS PÚBLICAS, PLANEAMENTO E TURISMO URBANO

Jesús M. González-Pérez
(Universitat de les Illes Balears)

Las Islas Baleares son uno de los principales destinos turísticos del Mediterráneo. Un espacio altamente urbanizado y turistizado que se sitúa en medio de un debate entre unos supuestos buenos resultados en cuanto a la evolución del número de turistas, y unos problemas de saturación turística que suponen grandes impactos en el medio ambiente, la sociedad y la misma calidad de vida. A partir de cinco reflexiones, en este capítulo busco interpretar el proceso de turistización en Baleares, algunos de sus principales impactos (acceso a la ciudad: gentrificación y vivienda) y respuestas desde la política y la planificación.

1. Contexto socioterritorial

Islas Baleares en un triple contexto multiescalar: periferias turísticas globales, metropolitanización a partir de variables turístico-inmobiliarias, tercer boom turístico balear.

Reflexión 1. Periferias turísticas

El turismo es el eje catalizador de procesos sociourbanos, bajo una relación Norte-Sur, en la denominada cuarta periferia turística mundial: región mediterránea respecto al centro y norte de Europa; el Caribe y buena parte de México respecto a Estados Unidos y Canadá; y el sureste asiático en relación a Oceanía, Japón y cada vez más China. La globalización interrelaciona todos estos territorios, pero las dinámicas de dependencia Norte-Sur siguen influyendo en numerosas dinámicas socioterritoriales, entre ellas las propias de la metropolitanización.

Partimos de la idea de que las islas, sobre todo aquellas altamente urbanizadas y turistizadas como son las Baleares, son laboratorios para análisis y políticas sociourbanas y turísticas. El 85,19% de la población de esta comunidad autónoma reside en municipios con más de 10.000 habitantes, límite de lo urbano en España. Pero todo el territorio, que no el paisaje, puede ser entendido como urbano. Pero las islas son también territorios altamente metropolitanizados. Una metropolitanización donde las Islas Baleares se pueden entender como parte de una corona metropolitana de "una ciudad europea" (isócrona de dos horas). La metropolitanización no necesita de continuidad territorial. De esta forma, las dinámicas inmobiliarias y de vivienda, económicas, sociales y hasta culturales de esa ciudad europea se ven reflejadas en el territorio balear de múltiples maneras.

Una de las consecuencias es la construcción de ciudades duales y espacios fuertemente fragmentados. Primero se identificaron a nivel de destinos turísticos de sol y playa (por ejemplo, Bávaro-Punta Cana respecto al traspaís turístico ocupado por asentamientos informales). Más recientemente en las ciudades turísticas, donde se contraponen centros históricos gentrificados con áreas residenciales empobrecidas en las periferias urbanas fordistas.

El tercer boom turístico de las Islas Baleares (principios de 1990) implica que todo el territorio es susceptible de explotación turístico inmobiliario. Un fenómeno que coincide con la reciente entrada de España en la Unión Europea (1986) y la libertad de movilidad, no sólo de personas sino también de capitales, con la aprobación del Tratado de la Unión Europea (1992).

Entre otras muchas consecuencias, estos fenómenos han derivado en un constante aumento del número de turistas, hasta alcanzar la cifra récord de 18,8 millones en 2024, cifra muy elevada para una población de poco más de 1,2 millones de habitantes.

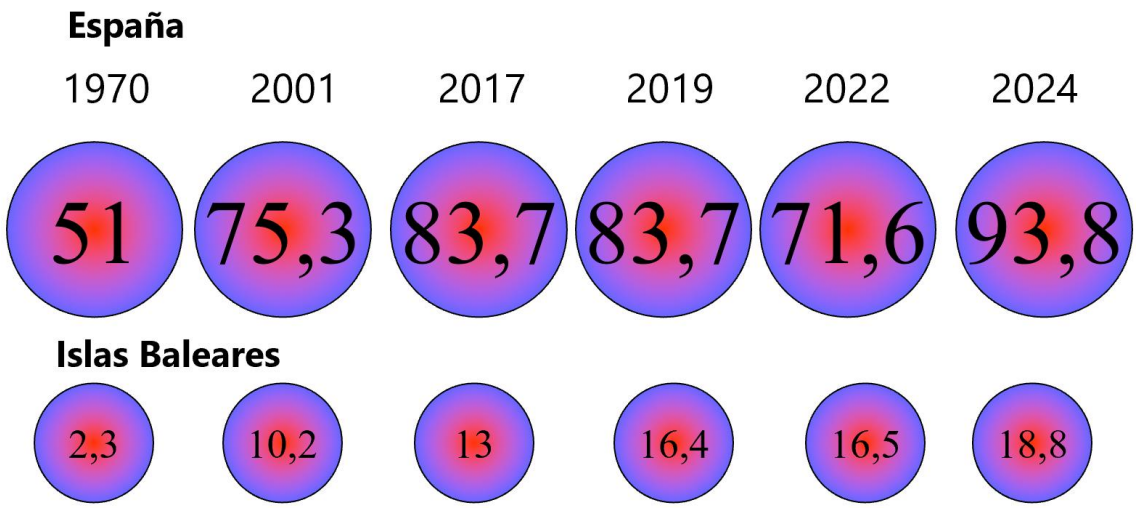


Figura 1. Evolución del número de turistas (en millones) en España y las Islas Baleares (1970-2024)

Fuente: elaboración propia a partir de INE (Instituto Nacional de Estadística)

2. Procesos socioterritoriales

La expansión del negocio turístico-inmobiliario produce numerosos procesos, entre los que destacamos tres principales: gentrificación turística; acceso a la vivienda, nuevas formas urbanas y soluciones residenciales. Este último ejemplificado en dos fenómenos: la aparición de la ciudad nómada (asentamientos en autocaravanas) y el renacimiento de la ciudad autoconstruida (chabolismo).

Reflexión 2. Gentrificación turística como proceso

El centro histórico de Palma se encuentra con un escenario idóneo en la década de 1980 para iniciar la gentrificación: existencia de un patrimonio urbano de calidad; amplias áreas residenciales degradadas en situación de espera forzada para ser rehabilitadas; planeamiento urbano favorable (planes especiales de rehabilitación); capital inversionista nacional y extranjero interesado en el sector inmobiliario. A esto añadimos que España ingresa en Unión Europea en 1986 y la aprobación del Tratado de la Unión Europea (1992) que, entre otras, conlleva la libre movilidad de capitales. En este contexto, la gentrificación turística en la capital balear forma parte de un proceso: planificación urbana y cambio social (desde principios de la década de 1990), ejecuciones hipotecarias y desahucios por impago de alquiler (desde década 2000), instalación de hoteles de alta categoría (desde década 2000) y la expansión del turismo residencial (desde década 2010) (González-Pérez, 2019).

- Proceso 1. Planificación y rehabilitación urbana: PERI-PECH (1981-1995).

"El éxito patrimonial es un fracaso social"

La aprobación de tres Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) (Puig de San Pere, la Calatrava y sa Gerreria) sentó las bases para la transformación urbana del casco antiguo. Estos instrumentos promovieron la rehabilitación del patrimonio edificado y facilitaron la llegada de inversión inmobiliaria, fundamentalmente extranjera. Aunque hay casos de éxito, como el PERI de Puig de Sant Pere (ejemplo de rehabilitación integral impulsada por la denominada izquierda urbanista), esta recuperación patrimonial no siempre se tradujo en un beneficio social equitativo.

- Proceso 2. La desposesión de la vivienda: ejecuciones hipotecarias y desahucios por impago de alquiler.

"Los desahucios en espacios urbanos de alto valor patrimonial pueden incrementar la renta potencial y, por tanto, producir gentrificación"

A partir de los años 2000, las ejecuciones hipotecarias y los desahucios por impago de alquiler se convirtieron en herramientas clave para la expulsión de población residente. Estos fenómenos se concentraron inicialmente en el centro histórico y, posteriormente, se extendieron a las periferias turísticas litorales (El Terreno, Cala Major, Platja de Palma, El Arenal). Los desahucios alquiler: primera línea en la ola de gentrificación que afectó inicialmente el centro histórico de la ciudad y, posteriormente, las zonas turísticas costeras. En el primer caso, se concentran en el sector centro oriental del casco antiguo, en el punto de contacto entre la zona reformada de la Gerreria y la comercial de Sindicat/plaça Major. Entre 2015 y 2020, en el municipio de Palma se contabilizaron 9.545 desahucios por impago de alquiler y 4.679 ejecuciones hipotecarias. En el centro histórico, la evolución es altamente negativa. En período 2003-2014:

890 desahucios (80 hipotecarios, y 810 de alquiler), densidad de 6,25 desahucios/ha. En 2015-2020: 1.107 desahucios (305 hipotecarios, 802 de alquiler), densidad de 8,89 desahucios/ha. Por tanto, los alquileres son la principal vía de expulsión y sustitución de población. (González-Pérez, 2022).

- Proceso 3. Cambio social.

"Inmigración extranjera: de la invisibilidad a la elitización espacial. Extranjeros del Norte como agentes gentrificadores"

En 2022, la tasa de extranjería en el centro histórico de Palma era de 21,05%. Diez años antes, en 2012, la tasa era de 23,77%. Durante más de dos décadas (1980-2000) se sucedieron procesos de chabolización y gentrificación. Por lo tanto, el cambio social en el centro histórico de Palma se ha caracterizado por la elitización espacial asociada a la llegada de población extranjera del Norte global (principalmente centroeuropeos), que ha sustituido progresivamente a la población del Sur global en las últimas décadas. Este proceso ha implicado la reconfiguración de la composición social de la ciudad, con la vivienda como eje central de conflicto, desplazamiento y exclusión. El resultado es una notable segregación por nacionalidades entre aquellas procedentes del Norte y del Sur global. Esta dualidad social está actualmente en retroceso: de un inicial y progresivo descenso del número de inmigrantes laborales del Sur, asistimos en los últimos años a un lento abandono de los extranjeros del Norte (alemanes sobre todo) posiblemente debido a la saturación turística (González-Pérez, 2019).

- Proceso 4. Nuevas marcas urbanas. Hotelización de la ciudad y vivienda vacacional.

"La gentrificación en Palma es un movimiento de retorno a la ciudad, pero no tanto de personas sino del capital"

El turismo urbano irrumpe con fuerza a inicios del nuevo siglo. Hoteles y vivienda vacacional se unen a las segundas residencias (2021: 15,75% viviendas no son principales) y la llegada de los primeros extranjeros centroeuropeos. Sin oferta turística hotelera y extrahotelera hasta la década de 1990, el centro histórico funcionaba como oferta complementaria del turismo de sol y playa. Desde los años 2010, la hotelización del centro histórico ha avanzado de forma notable, con la apertura de establecimientos de alta categoría en edificios rehabilitados de alto valor patrimonial. En 2023, la antigua ciudad intramuros cuenta con 45 hoteles y 2.608 plazas, predominando los hoteles boutique de cuatro y cinco estrellas (20 son de cinco estrellas, Gran Luxe y Turismo Interior). Ninguno de los hoteles actualmente en funcionamiento es de la década de los 1980. De los 23 abiertos desde 2010, todos tiene cuatro estrellas o más.

Paralelamente, la vivienda vacacional ha extendido su presencia en todos los barrios de Palma (2.043 viviendas en Airbnb en septiembre 2023, 1.540 en marzo de 2024). La más alta representación está en

el centro histórico: 809 (2017) y 527 (2022). Su distribución es más regular que la hotelera ya que depende de inversiones menores y vinculados al parque inmobiliario de particulares. Aunque hay en todos los barrios de la ciudad antigua, la zona centro-oriental tiene la mayor concentración de la oferta coincidiendo con aquellas áreas más turístico-patrimoniales (Cort, Born) y con PERI aprobados (Sindicat-Gerreria) (González-Pérez, 2019).

Reflexión 3. Turismo y ciudad. Acceso a la vivienda

La crisis habitacional y el acceso a la vivienda son problemáticas globales que, recientemente, están alcanzando dimensiones preocupantes en buena parte de España y, de forma, especial, en aquellos territorios de alta especialización turística como son las Islas Baleares. Muchos indicadores refuerzan esta idea: el índice de precio a la vivienda (IPV) más alto de España en el tercer trimestre de 2023 se obtuvo en las Islas Baleares (167,28) seguido de Madrid (166,59); en Baleares se necesitan 10,26 años de salario íntegro para la compra de una vivienda (Madrid: 7,49 años); la tasa de esfuerzo para el alquiler de una vivienda en Palma es de 42% en septiembre de 2023, la segunda más alta de todas las capitales de provincias españolas después de Barcelona (43,1%), y de 46,6% de tasa de esfuerzo para la compra, la más alta de España; con un ingreso neto de 1.100 euros (suelo mínimo interprofesional -SMI-: 14 pagas de 1.134 euros), en sólo tres secciones estadísticas de Palma se destinarían menos del 40% de los ingresos al alquiler de vivienda; con un ingreso neto al mes de 1.500 euros, sólo 11 secciones (interior Via de Cintura) se destinaría menos del 40% de los ingresos a alquiler de vivienda. Si nos ceñimos al centro histórico de Palma, entre enero de 2010 y agosto de 2023, el precio medio de venta de vivienda ha aumentado en un 77,44% (agosto 2023: 3.917 euros/m2). Y en el período 2015-2023, el precio medio de alquiler vivienda colectiva ha subido un 44,64% (2021: 9,7 euros/m2) (Piñeira-Mantiñán, Escudero-Gómez , González-Pérez, 2024)

Reflexión 4. Nuevas formas urbanas y soluciones residenciales.

Las soluciones a la crisis habitacional son diversas, algunas novedosas y otras emergen de forma importante en una comunidad autónoma y ciudad que viven unos años de aparente éxito, en cuanto a crecimiento, en la llegada de turistas.

La ciudad nómada. Aparición y expansión de los asentamientos en autocaravanas

Resultado de una encuesta en julio de 2024, se localizaron cinco asentamientos de caravanas en Palma. En estos se contabilizaron 150 vehículos (80 residenciales), en 61 de las cuales sus ocupantes fueron

entrevistados. En estas 61 caravanas residen 83 personas, mayoritariamente de nacionalidad extranjera (73,08%), de los cuales el 51,11% son argentinos. La mayoría de los entrevistados manifestaron residir en caravanas por la imposibilidad de acceder a una vivienda de alquiler o la compra: el factor económico y el precio de la vivienda es la causa principal para el 56,45% de los entrevistados. Cuando llegan a Palma, vivir en caravana es la última opción manifestada por la mayoría de los entrevistados. Aunque tres de cada cuatro abandonarían esta forma de vida si tuvieran oportunidad, un 64% desiste de la búsqueda (alquiler y compra). No se trata de población excluida: el 71,1% están ocupados (51% de ellos tienen contratos fijos o indefinidos). El 42,91% tiene un salario inferior a 1.000 euros/mes. Con este sueldo, en sólo tres secciones censales se destinaría menos del 40% del salario al alquiler. Aspecto que limita mucho las opciones de encontrar vivienda en el mercado tradicional. Si tenemos en cuenta que el 64% ha desistido de buscar vivienda, y la cantidad dispuesta a pagar en alquiler y compra está muy por debajo de los precios de mercado (el 98% no pueden pagar más de 1.000 euros de alquiler al mes ni más de 200.000 euros para la compra de vivienda), concluimos que este fenómeno de informalidad urbana se consolida y, posiblemente, se expandirá por otros municipios del área urbana o incluso de toda la isla.

La ciudad autoconstruida. El renacimiento y expansión del chabolismo.

En 2018, la población sin techo suma 188 personas en Palma. De estos, el 37,8% viven en la calle, parques e infraestructuras públicas. El 57% en viviendas inadecuadas, chabolas, casas o edificios abandonados y alojamientos de fortuna como cajeros, vehículos, centros comerciales, etc. Y el restante 5,02% se califica como no identificados. En solo cinco años, en 2023, esta población se multiplica por tres: 756 habitantes. De estos, el 58,99% (446 personas en 37 asentamientos) residen en calles, parques e infraestructuras públicas. Y un 41,01% (310) lo hacen en edificios en ruinas y casas ocupadas. La situación, y la tendencia, es dramática en la "ciudad del éxito turístico".

3. Políticas públicas

La intervención pública es imprescindible para frenar los excesos de la turistización y enfrentarse a los numerosos impactos asociados que, a la postre, influyen en una pérdida de calidad de vida y aumento de la desigualdad urbana. En las Islas Baleares se ha producido una interesante evolución desde el debate territorial dominante al urbano: de la protección territorial y conservación ambiental, a la protección urbana y el compromiso social.

Cuadro 1. Debate territorial y urbano predominante en las Islas Baleares

Década 1980	Protección áreas naturales y turismo
Década 1990	Protección suelo rústico
Décadas 2010-2020	La ciudad y los impactos sociales del turismo urbano: gentrificación y vivienda

Fuente: elaboración propia

Por su parte, en el centro histórico de Palma, en la década de 1980 el debate giraba alrededor de la degradación de determinados barrios y la segregación social existente. La respuesta de la administración pública es a través de la política urbanística, con la aprobación de cuatro PERI. En las décadas de 2010 y 2020, el debate es la saturación turística, gentrificación y el acceso a la vivienda. La respuesta pública es a través de la política turística, con la aprobación de dos normas en 2017. Respuestas diferentes a problemas urbanísticos complejos que, difícilmente, se van a solventar desde la política sectorial (González-Pérez, 2019).

En relación a los hoteles, Een solo un año, se recibieron 63 solicitudes de nuevos hoteles en centro histórico. La Gerencia de Urbanismo de Palma aprobó en 2017 una moratoria de licencias por un año para establecimientos de alojamiento de uso turístico en el centro histórico y determinados barrios de la ciudad compacta (Santa Catalina, Nuevo Levante, primera corona Ensanche). Sin embargo, se trata de una norma permisiva, por cuanto se pueden otorgar licencias a hoteles que ocupen edificios de alto valor patrimonial (catalogados), tengan menos de 20 habitaciones, sean de cinco estrellas y no sustituyan a más de tres viviendas. Precisamente, el modelo que más se repite en los últimos años. Asimismo, se prohíben piscinas en terrazas y áticos de edificios del centro histórico.

En marzo de 2019 (PGOU), y siguiendo la misma línea que la norma anterior, no se permiten nuevos hoteles o ampliaciones en el centro histórico. Excepciones: edificios catalogados con un máximo de tres viviendas de más de 300 metros cuadrados. Deberán ser hoteles de 5 estrellas y, como máximo, 20 habitaciones.

Más recientemente, el Decreto ley 4/2025 (15 abril 2025) dispone un máximo de 500 plazas hoteleras para la isla de Mallorca, 150 para la isla de Ibiza y 50 plazas para la isla de Formentera. Estos hoteles deben ocupar edificios que sean bienes de interés cultural (BIC) o catalogados y estén situados en zona clasificada como urbana o rústico común.

En relación a la vivienda vacacional, durante el gobierno de coalición de izquierdas en la comunidad autónoma, se aprobó la Ley 6/2017 de Turismo de las Illes Balears. Se establece una zonificación turística: zonas aptas para poder llevar a cabo la comercialización turística. En abril 2018, Palma se declara como zona única. Esto prohíbe, sin excepciones, el arrendamiento de pisos a turistas y, con algunas salvedades, se permite en viviendas unifamiliares. Palma se convierte así en la primera ciudad española en tomar una

medida de este alcance. Marzo 2017: 2.972 viviendas en Airbnb; noviembre 2019: 1.644. Centro histórico, marzo 2020: 388; junio 2022: 527.

En septiembre 2021, el TSJIB (Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares) autorizó el arrendamiento vacacional en pisos en contra de la normativa del Ayuntamiento, que prohíbe esta actividad en todas las viviendas plurifamiliares de la ciudad. Por tanto, la prohibición de alquiler turístico en todo el municipio de Palma es ilegal.

El PGOU Palma (noviembre 2021) incorpora la prohibición del alquiler turístico en pisos; impone restricciones al alquiler turístico en viviendas unifamiliares entre medianeras (barrios tradicionales). Y solo se autoriza esta actividad cuando se trate de la vivienda habitual y por un máximo de 60 días al año. Para tener la autorización se tiene que cumplir con el índice de intensidad de estas plazas que ya están dadas en cada zona. El Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos (PIAT) marca una intensidad de número de plazas por viviendas en cada barrio y el PGOU se acoge a estas ratios de densidad, que no se podrán superar.

Disposición adicional primera del Decreto-ley 3/2022, de 11 de febrero, de medidas urgentes para la sostenibilidad y la circularidad del turismo de las Illes Balears: suspensión de la adquisición de plazas turísticas. Medida de suspensión temporal de la posibilidad de adquirir plazas turísticas para presentar nuevas declaraciones responsables de inicio de actividad turística o comunicaciones de ampliación. El objetivo es establecer un periodo en el cual las administraciones, mediante los planes de intervención en ámbitos turísticos –PIAT– o los planes territoriales –PTI– puedan evaluar la capacidad de carga a la isla respectiva, para determinar el número total de plazas turísticas que se pueden comercializar turísticamente.

Durante el gobierno de la derecha, el Ayuntamiento de Palma (2024) prohibió el alquiler turístico a unifamiliares entre medianeras en barrios saturados y estudió la prohibición total de esta actividad en todo el municipio de Palma y una subida de la tasa de residuos a las viviendas que se destinen a alquiler vacacional.

En Palma han llegado a coincidir hasta ocho cruceros en un solo día. En mayo de 2022, Palma fue la primera ciudad de España, y segunda del mediterráneo tras Dubrovnik, que limita el número de cruceros: solo podrá haber tres de forma simultánea en un solo día y solo uno de ellos podrá superar los 5.000 pasajeros. Y por acuerdo: gobierno autonómico y compañías de cruceros, representadas por Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA).

Por tanto, no hay vuelta a tras: la sostenibilidad pasa por la idea del decrecimiento, concepto ya plenamente asentado en la sociedad. Este término ha emergido como una propuesta ampliamente aceptada por

sectores ecologistas, movimientos ciudadanos e incluso parte del empresariado hotelero. Esta perspectiva aboga por un cambio de paradigma, priorizando la calidad de vida, el acceso a la vivienda y la protección del territorio frente a la maximización de beneficios a corto plazo.

Agradecimientos:

Grant project: "Cities in transition. Urban fragmentation and new socio-spatial patterns of inequality in the post-pandemic context. The case of the urban area of Palma (Mallorca)" (PID2021-122410OB-C31), funded by MCIU/AEI/10.13039/501100011033 and by ERDF, EU.

Francisco António dos Santos da Silva
(Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril - ESHT. Estoril / CEG, IGOT / CiTUR-Estoril)

Planeamento e políticas públicas para um turismo urbano mais sustentável: uma visão sistémica

As cidades contemporâneas são sistemas complexos e em permanente transformação, onde múltiplos interesses, dinâmicas e funções coexistem e, por vezes, colidem. Neste contexto multifacetado, o turismo tem vindo a assumir um papel crescente na estruturação funcional do território urbano, influenciando os usos do solo, a economia, a mobilidade, a habitação, o comércio, as dinâmicas sociais e a identidade local.

Em Portugal, o seu valor estratégico é amplamente reconhecido; contudo, impõe-se uma reflexão crítica sobre os modelos de desenvolvimento adotados, os impactes gerados e a eficácia das políticas públicas em vigor.

Embora o turismo urbano gere importantes benefícios socioeconómicos e oportunidades de regeneração urbana, pode igualmente acentuar desigualdades, pressionar infraestruturas e intensificar processos de exclusão. A prioridade, por conseguinte, não deve residir na expansão quantitativa da atividade turística, mas na sua qualificação, gestão equilibrada e articulação com os restantes sistemas urbanos, garantindo o seu contributo para cidades mais justas, resilientes, com qualidade de vida para os residentes e destinos atrativos que proporcionem experiências de elevado valor aos visitantes.

Esta abordagem requer reflexão estratégica, planeamento integrado e políticas públicas orientadas para o longo prazo, capazes de incorporar as diferentes realidades espaciais e temporais que caracterizam os contextos urbanos.

Assim, um adequado ordenamento, planeamento e gestão do turismo urbano exige uma visão integrada, prospetiva, realista e adaptável, orientada para a sustentabilidade e para uma distribuição mais equitativa dos benefícios, promovendo a coesão territorial. Neste enquadramento, identificam-se os seguintes sete eixos fundamentais de ação:

Identificar e integrar as principais dinâmicas e desafios urbanos

O planeamento urbano não pode ignorar a crescente influência do turismo nas transformações físicas, económicas e sociais das cidades. A turistificação, a gentrificação, a pressão sobre a habitação, a fragilização do comércio local, os fluxos migratórios, a vulnerabilidade habitacional, a tensão entre

visitantes e residentes e as transformações tecnológicas são alguns dos fatores que devem ser incorporados nos instrumentos de planeamento urbano e turístico. Ignorar estas dinâmicas compromete a eficácia e legitimidade das políticas públicas. Muitos dos impactes, riscos e tensões identificados como preocupantes, são frequentemente atribuídos ao turismo, mas a realidade é geralmente mais complexa, sendo resultantes de uma constante tensão e interação entre vários setores, interesses e agentes. Isso leva-nos para o segundo eixo.

Promover uma abordagem sistémica e prospetiva ao planeamento

Apesar dos avanços registados no planeamento turístico e urbano em Portugal, persiste uma abordagem predominantemente setorial, quantitativa e de natureza reativa. Muitos planos revelam ainda uma fraca capacidade de adaptação face às rápidas transformações de um mundo em constante mutação. O turismo deve ser compreendido como parte integrante de um ecossistema urbano mais vasto, em permanente interação com as demais dimensões e setores do território. Tal exige:

- Assumir a cidade como um sistema dinâmico e interdependente, promovendo uma abordagem sistémica em detrimento de visões setoriais fragmentadas;
- Definir de forma clara a missão e visão para o turismo urbano, com base em princípios de realismo, responsabilidade e adaptabilidade;
- Integrar diferentes escalas territoriais (bairro, cidade, metrópole, região, país, mercados emissores e destinos concorrentes);
- Analisar as relações de causa-efeito, como no caso da substituição da função habitacional pelo alojamento turístico e recorrer a modelos de simulação e análise preditiva, para apoiar a tomada de decisão;
- Reforçar a resiliência urbana face a mudanças rápidas (climáticas, tecnológicas, demográficas).

Reformular a estrutura de governança e controle do planeamento turístico

Uma das críticas estruturais mais relevantes e frequentemente negligenciadas no planeamento turístico é o desequilíbrio na representação dos *stakeholders*, verificando-se uma centralização no poder político e económico (hotelaria e outos agentes turísticos). Consequentemente o planeamento turístico continua focado em resultados económicos e indicadores quantitativos (número de turistas, dormidas, receitas), descurando os impactes sociais, culturais ou ambientais. Para contrariar essa tendência, propõe-se:

- Que o planeamento turístico e urbano seja estritamente interligado e liderado por equipas técnicas multidisciplinares e independentes, promovendo uma colaboração mais estreita entre as universidades, os centros de investigação e os órgãos de governação e gestão territorial;
- Garantir uma participação pública mais ampla, efetiva e vinculativa, assegurando que as comunidades locais influenciem de forma significativa os processos de decisão;
- Criar mecanismos de corresponsabilização entre os diferentes níveis de governação (local, metropolitano e nacional), assegurando maior coesão, eficiência e legitimidade nas políticas adotadas.

Redefinir os objetivos do planeamento turístico urbano

Felizmente, o destino Portugal beneficia de uma imagem internacional amplamente positiva, e o setor do turismo revela-se dinâmico, com forte impacto na economia nacional. Este contexto constitui uma oportunidade para promover uma mudança de paradigma: em vez de continuar a fomentar o crescimento em termos quantitativos, importa recentrar os objetivos na promoção de uma distribuição territorial mais equilibrada da atividade turística e na geração de valor acrescentado para a sociedade, a cultura, o ambiente e a economia. Para tal, é fundamental:

- Definir modelos de cidade e de turismo mais sustentáveis, inclusivos e socialmente justos;
- Promover uma melhor distribuição geográfica do turismo;
- Reforçar os retornos sociais, culturais e ambientais de forma concreta e mensurável;
- Compensar os impactes negativos com benefícios tangíveis para as comunidades locais (infraestruturas, transportes, habitação, apoios sociais);
- Rever os modelos de licenciamento e fiscalidade para apoiar a economia circular e melhores salários e condições de trabalho.

Fiscalidade, incentivos e compensações

O turismo deve assumir a responsabilidade pelos recursos que utiliza e pelos impactes que gera, contribuindo de forma justa para compensar os transtornos e efeitos negativos que pode provocar, nomeadamente ao nível da higiene urbana, segurança, tráfego e aumento dos preços no comércio, na restauração e na habitação. Para tal, é fundamental que os impostos, taxas e dividendos associados à

atividade turística revertam de forma mais direta e significativa para os territórios e comunidades que a sustentam.

Os residentes devem beneficiar de contrapartidas claras, como a melhoria dos serviços públicos e das infraestruturas financiadas pelo turismo, bem como de mecanismos de compensação que atenuem os efeitos adversos sentidos localmente.

Apesar da dificuldade em abordar estas questões sem tabus, é essencial promover a sua discussão de forma transparente e fundamentada, adotando decisões que podem ir desde pequenas adaptações até alterações de natureza mais estrutural e disruptiva. Entre os temas críticos que exigem atenção destacam-se a turistificação, o acesso à habitação, a mobilidade e a fiscalidade. Medidas como o aumento da taxa de IVA na hotelaria, a incorporação do IVA na aviação e a aplicação efetiva da taxa de carbono aos diversos modos de transporte podem representar instrumentos importantes para gerar receitas destinadas à melhoria das condições de vida urbana e à mitigação de desigualdades, contribuindo, por exemplo, para enfrentar o problema da habitação.

Este ponto cruza-se diretamente com o seguinte eixo, dado que ambos exigem um conhecimento aprofundado do impacte do setor e das suas interligações com outros domínios estratégicos do desenvolvimento urbano.

Investir na monitorização, avaliação e inovação

A disponibilidade de dados fiáveis, atualizados e relevantes é um requisito fundamental para o planeamento, a gestão e a avaliação eficaz de qualquer atividade ou território. Em Portugal, persiste um défice significativo no que respeita à informação turística, tanto em termos de cobertura como de qualidade, o que limita a capacidade de tomada de decisão informada e estratégica.

A aposta em abordagens baseadas em "Smart Tourism" e na aplicação de tecnologias digitais e sistemas de informação geográfica é, por isso, essencial. Estas ferramentas permitem recolher, integrar e interpretar grandes volumes de dados, contribuindo para uma melhor compreensão dos padrões de mobilidade, do comportamento dos visitantes e dos impactes territoriais e socioeconómicos da atividade turística.

Propõe-se, neste sentido, a criação e reforço de observatórios e living labs urbanos, como espaços de monitorização contínua, experimentação e cocriação de soluções inovadoras. Estes laboratórios vivos permitem testar políticas e medidas em tempo real, com envolvimento das comunidades, das autarquias e do meio académico. Exemplos como Helsínquia, com os seus programas "Urban Futures" e os laboratórios para imaginar e simular a cidade em 2050 — abarcando temas como mobilidade, envelhecimento, turismo

e sustentabilidade — ou o plano PEUAT de Barcelona, ilustram bem o potencial destas abordagens colaborativas e científicas.

Valorizar a comunicação, a educação e o envolvimento comunitário

Uma cidade habitável é aquela em que o turismo é compreendido, gerido e partilhado com os seus residentes. Para isso, importa:

- Promover canais de comunicação claros entre municípios, comunidades e operadores;
- Incentivar a procura turística mais responsável e diversificada;
- Definir capacidades de carga para zonas sensíveis;
- Reforçar a transparência e o acesso à informação sobre políticas e dados turísticos;
- Estimular um maior envolvimento da comunidade no processo de planeamento e gestão urbana.

Promover uma maior dispersão da atividade turística e adequação dos usos aos espaços

Este ponto está diretamente relacionado com a segunda questão abordada neste painel. A elevada concentração do turismo urbano em determinados bairros e centros históricos tem conduzido, em várias cidades portuguesas, à ultrapassagem da sua capacidade de carga social, funcional e ambiental. Esta realidade exige a promoção de uma verdadeira desconcentração territorial da atividade turística, assegurando uma distribuição mais equilibrada dos fluxos e usos, reduzindo os impactes negativos sobre as populações residentes e melhorando, simultaneamente, a experiência dos visitantes.

Uma desconcentração turística eficaz implica estruturar e valorizar novos lugares com propósito, enraizados na identidade dos territórios e nas aspirações das comunidades locais. Não se trata apenas de dispersar turistas, mas de planear com visão e responsabilidade, promovendo coesão territorial, aliviando a pressão sobre espaços saturados, articulando a atividade turística com as restantes funções urbanas e gerando valor em territórios com menor procura.

Esta transformação não se concretiza apenas com campanhas promocionais ou medidas normativas isoladas. Exige uma abordagem sistémica, assente em planeamento estratégico, visão territorial integrada, investimento qualificado e envolvimento ativo das comunidades locais. É fundamental criar condições para que novos territórios se tornem atrativos, acessíveis, autênticos e sustentáveis, não como réplicas dos centros históricos, mas como propostas complementares e diferenciadas.

Entre os eixos estratégicos para promover uma desconcentração eficaz, destacam-se:

- Dispersão do uso turístico no espaço urbano e criação de polos especializados, favorecendo a convivência equilibrada entre diferentes funções e reduzindo impactes sobre os residentes. Estratégia especialmente relevante para a animação noturna e eventos de grande dimensão.
- Planeamento turístico à escala metropolitana, articulado com os planos municipais de ordenamento do território e estratégias de mobilidade, cultura, habitação e ambiente. Identificação de zonas com potencial turístico emergente com base nos recursos disponíveis, na capacidade de regeneração e compatibilidade de usos;
- Reforço da mobilidade através de transportes públicos acessíveis, mais sustentáveis, frequentes e integrados. A criação de passes turísticos metropolitanos e rotas temáticas pode fortalecer a ligação entre centros urbanos e periferias;
- Desenvolvimento de produto turístico diferenciado, promovendo experiências autênticas em territórios menos visitados (turismo criativo, industrial, gastronómico, ecológico, de eventos, religioso), através do reforço de redes de operadores locais e valorização do património;
- Criação de polos turísticos planeados, com funções atrativas e diferenciadoras, localizados em zonas ribeirinhas, áreas industriais desativadas ou bairros periféricos. Exemplos como o Parque das Nações (Lisboa), a MediaCityUK (Manchester) ou a Cidade das Artes e das Ciências (Valência) ilustram esta abordagem;
- Redistribuição equilibrada do alojamento turístico, com incentivos ao investimento em zonas de menor pressão e limitação do licenciamento de alojamento turístico em áreas saturadas, assegurando o equilíbrio entre funções residencial e turística;
- Promoção turística segmentada e inteligente, focada na diferenciação, autenticidade e sustentabilidade, promovendo zonas alternativas através de plataformas digitais como Google Maps, TripAdvisor ou Airbnb Experiences;
- Uso de tecnologias digitais e *big data* para monitorizar e orientar os fluxos turísticos, com apoio de indicadores e apps que incentivem percursos alternativos ou horários menos congestionados;
- Regulação seletiva do turismo de massas, limitando o acesso a recursos sobrecarregados e promovendo alternativas menos impactantes;
- Reorientação das estratégias de promoção, diminuindo a visibilidade de recursos congestionados e promovendo experiências mais sustentáveis e com maior capacidade de carga.

Esta abordagem estratégica e multidimensional tem como objetivo não apenas mitigar os impactes do excesso de concentração, mas também criar novas dinâmicas económicas, sociais e culturais em territórios ainda periféricos no mapa turístico. A desconcentração deve ser entendida como uma oportunidade para repensar a distribuição territorial do turismo urbano, reforçando a coesão, a resiliência e a sustentabilidade dos sistemas urbanos.

Conclusão

O turismo urbano deve ser compreendido como um meio para promover o desenvolvimento e qualificar o território e as dinâmicas urbanas, e não como um fim em si mesmo. A sua integração nas políticas públicas deve assentar numa lógica sistémica, colaborativa e orientada para a sustentabilidade, baseada em evidência científica e sustentada por uma governança participativa. O desafio deve deixar de estar centrado na atração de mais visitantes, passando a focar-se em garantir que o turismo gera valor acrescentado para as cidades, os territórios e as suas comunidades.

Rever o modelo de planeamento, regulação e governança do turismo urbano é, por isso, uma das ações mais transformadoras que podemos empreender para assegurar cidades mais sustentáveis, resilientes e centradas nas pessoas.

João Seixas
(FCSH da Universidade NOVA de Lisboa)

No âmbito de uma das mesas-redondas do encontro PT3D realizado em Espinho em Abril de 2025, em torno do tema 'Cidade e Turismo' e onde tive a oportunidade de participar, foram feitas duas questões aos participantes:

a) Qual será uma prioridade urgente e concreta a rever nas actuais políticas e no planeamento associadas ao turismo urbano em Portugal;

b) Uma crítica ao turismo urbano passa pela sua associação com a mercantilização dos centros históricos, a gentrificação e a exclusão. Que modelos de governação serão mais adequados para quebrar esta associação e que papel para a cidadania.

Como tentativa de resposta a estas duas amplas questões, foram sistematizados os seguintes pontos.

1. A reflexão suscitada pelas questões é necessariamente ampla, não somente pelo largo espectro destas, mas sobretudo porque ambas invocam a necessidade de abordar diversas áreas, entre as quais se destacam as áreas da economia política e das políticas de desenvolvimento, para além evidentemente das políticas de turismo e das políticas urbanas. Todas estas, por sua vez, formadas e posicionadas num país como Portugal, com particulares especificidades históricas, socioeconómicas e políticas.

2. Na verdade, o tema do turismo urbano no Portugal contemporâneo, com suas dinâmicas, agentes, percepções, apoios políticos e económicos, críticas, contestações e propostas alternativas, convoca à própria construção de propostas e de narrativas de progresso e desenvolvimento de toda uma sociedade. E assim envolvendo, justamente por convocar tão determinantes campos, narrativas hoje tão vincadas como distintas ou mesmo conflituantes.

3. Abordar-se-á partes desta reflexão em torno de Portugal e da cidade de Lisboa, território onde se têm manifestado de forma mais vincada (juntamente com a cidade do Porto) algumas das mais firmes tendências, questionamentos e dilemas. Portugal é um país, ainda hoje, extremamente centralista em âmbitos políticos, mas também socioculturais – embora estes, bem mais do que os outros, se encontrem em visível transformação. E se o centralismo português, em tempos de democracia, tem permitido determinadas escolhas nacionais relativamente consensuais em diversos domínios, por outro lado tem coartado autonomias e capacidades regionais e urbanas de forma cada vez mais evidente.

4. As fragilidades de governação local e regional – não obstante o municipalismo consolidado desde a democracia, mas sempre com parcos recursos para a sua própria afirmação e transformação face a novos e mais complexos desafios – têm condicionado fortemente o posicionamento de estruturas de pensamento e de acção sobre os territórios. Portugal é dos países da OCDE com menor capitação de recursos para os níveis infra-nacionais de governação. Ainda hoje, o desenvolvimento das cidades e dos territórios são vistos bem mais como consequência de modelos de desenvolvimento decididos em escala nacional ou por comunidades políticas a esta ligadas, do que agentes e espaços-motores de novas dinâmicas de progresso. Desfasamento este, hoje particularmente sério, confrontados que nos encontramos com novos paradigmas de desenvolvimento bem mais assentes em questões socio-espaciais e ecológicas.

5. Lisboa hoje é uma enorme metrópole, centro de uma vasta conurbação do oeste da Europa, onde a sociedade e vida urbana reflecte de forma intensa as evidentes transformações a que a humanidade tem assistido, com os consequentes dilemas e crises de transição. Nesta metrópole entrecruzam-se quotidianamente agentes e dinâmicas de manifesta modernidade e cosmopolitismo, com amplas bolsas de pobreza e novas tendências de desigualdade e de segregação social e espacial.

6. As políticas económicas porque o país tem enveredado, sobretudo após a crise financeira de 2008/11, têm sido muito sustentadas na atracção de investimento externo. Por seu lado, e não obstante as permanentes fragilidades, as políticas urbanas têm-se redireccionado em três direcções: na reabilitação do edificado, na atracção de agentes e investidores externos, na regeneração social e comunitária. Porém, estas políticas são desenvolvias sempre com evidentes fragilidades, como acima referido.

7. Estas fragilidades, não permitindo a adequada estruturação de um sistema consistente de políticas e de estratégias de base territorial, a par de malhas urbanas fortemente desqualificadas durante várias décadas, têm fomentado um direcionamento do próprio poder local das cidades portuguesas para uma postura de elevada competitividade na atração de capitais urbanos bem como para o rent-seeking, incluindo em termos das suas decisões de uso do solo e mesmo do edificado disponível. Mas a conjugação, ou o confronto, entre capital urbano e capital financeiro, tem virtuosismos e interdependências nem sempre óbvias. Os descompassos das políticas urbanas e locais são exemplares dos paradoxos da economia política, sucedendo-se muitas vezes – nem sempre, será essencial referir – que as escolhas e decisões parecem mais baseadas em modelos clássicos de financiamento, e menos em novos modelos de desenvolvimento em que a

qualidade de vida e o bem-estar das populações poderia ser a causa – e não a consequência – do desenvolvimento económico e socioterritorial.

8. Estes dilemas, ou desfasamentos, são particularmente visíveis em Lisboa. Uma região metropolitana com seis décadas de dispersão, fortemente fragmentada e com densidades demasiado dispersas – e como tal contribuindo de forma decisiva para a difícil produtividade de qualquer investimento com carácter territorial, seja privado ou público, desde uma simples actvidade comercial a pesados investimentos em transportes. Uma região metropolitana que foi perdendo parte relevante da sua indústria, incluindo das fileiras de urbanização, especializando-se em fileiras terciárias e quaternárias, mas de crescente dependência externa. E cujo PIBpc (face às médias regionais da UE) desceu de um índice de cerca de 120 no ano 2000 para menos de 100 em 2022. Não se podendo, presentemente, dizer que seja uma região rica, face a profundas desigualdades intra-metropolitanas, com tendência recente de aumento. Os economistas falam de uma 'doença holandesa', mas trata-se de algo mais do que uma questão de política económica – numa economia com deficientes capacidades de produtividade e de inovação, baseada de forma crescente em fileiras de serviços com baixos registos de produtividade e de inovação e com consequentes deficientes resultados nos níveis salariais e na consequente qualificação e bem-estar social.

9. Como se posiciona o sector do turismo perante esta situação? O turismo é um universo (muito mais do que um mero sector económico) muitíssimo relevante na sociedade, na cultura e na economia portuguesas. Desde há muito, senão sempre, que a economia portuguesa carece de capacidades e produtividades próprias suficientemente relevantes para poder dispensar os sempre vitais influxos externos. Por seu lado, Portugal é um país aberto, atractivo, com uma sociedade em consideravelmente tolerante e hospitaleira. O turismo é não somente necessário e inevitável, mas mais uma condição inerente ao Portugal moderno. E nos anos mais recentes, com a conjugação de fortíssimos factores de alavancagem – os enormes impulsos da mobilidade global, da aviação comercial, da hotelaria e do alojamento local, das experiências urbanas, o turismo passou a ser não apenas uma fileira, mas a fileira mais impactante da economia portuguesa, pelo menos após a crise financeira de 2011. Hoje, o número de turistas anual ultrapassa os 25 milhões, representando as respectivas receitas quase 20% do PIB nacional. Portugal encontra-se invariavelmente nos grupos da frente, a nível mundial, em diversos índices e prémios de turismo. O turismo urbano passando a ser – mais ainda do que o turismo de sol e praia – o maior motor desta recente alavancagem.

10. Como qualquer actividade económica e social, o turismo urbano desencadeia externalidades positivas e negativas. No caso português, e em particular no caso de Lisboa, os impactos do turismo, os positivos e os negativos, incidem sobre territórios pouco vitalizados, quer em termos económicos e sociais, quer em termos políticos. E é perante este diferencial que é necessário deter maior atenção face aos efeitos e impactos destas externalidades. Perante fragilidades de vária índole, as externalidades acabam por ter pendores particularmente intensos. Por um lado, induz uma elevada capacidade de investimento, de reabilitação urbana, de dinamização de emprego, e ainda de abertura e posicionamento cultural global. Por outro lado, produz pressões inflacionistas nos territórios onde mais impacta, incluindo sobre os preços habitacionais, acentua uma maior precariedade de emprego e salários médios mais baixos, e pressiona algumas das características mais centrais da urbanidade, justamente nos locais mais identitários e em termos de uma desejada complexidade urbana e variedade funcional, acarretando riscos de menor resiliência face a choques, internos ou externos. Os centros históricos, historicamente providos de estruturas e equipamentos relevantes, correm o risco de desvitalização nas suas capacidades mais fundamentais.

11. Hoje, a par do turismo urbano e com este interligados, sucedem-se diversas ramificações de usos urbanos de âmbito trans-nacional – dos estudantes e investigadores Erasmus com estadas de um semestre escolar; aos residentes não habituais que compram propriedade, passando temporadas variáveis nos territórios onde adquirem benefícios fiscais, aos novos nómadas digitais, dos mais qualificados aos mais carenciados, atraídos por uma percepção global de estabilidade, segurança, qualidade de vida e enfim de melhoria económica. Portugal tem tido uma evidente capacidade de atração destes novos nómadas digitais, dos mais variados campos e espectros. Mas também aqui, não se questionando a funda relevância d e uma sociedade aberta e a atracção de gentes e talentos vários, colocam-se desfasamentos face a impossíveis equilíbrios. A falta de políticas consolidadas de suporte aos residentes mais permanentes e à estabilidade da vida urbana, das classes mais baixas às classes médias, provoca desequilíbrios que se tornam, a médio prazo, demasiado evidentes e enfim insustentáveis para quem vive e depende de estruturas, mecanismos e efeitos de mercado interno.

12. Assim, e tal como com as externalidades com impactos fortemente positivos e fortemente negativos consoante diferentes campos, agentes e situações; também as principais posições sobre a cidade e o turismo se encontram muito divergentes e contrastantes. As distintas narrativas construídas estão não apenas muito separadas, encontram-se também muito sólidas e

arreigadas, fortemente defendidas entre pares e muito pouco susceptíveis a qualquer tipo de contra-argumentação. E, perante poucos ou quase nulos espaços de debate e de confronto de ideias, muito difíceis de conjugar. Ou talvez não, perante um crescente reconhecimento social – e talvez também político – de aproximação de limites a vários níveis?

13. Que conjugação possível, assim, entre políticas de turismo e políticas urbanas? entre cidade e turismo? Pode ser esta uma relação mutualista, ou tenderá para ser sobretudo parasitária? Que conjugações possíveis, e na verdade tão necessárias? Tem-se falado muito das possibilidades de um 'equilíbrio'. Mas não é plausível haver equilíbrio entre dimensões com massas, energias, capacidades e dinâmicas distintas. Incluindo em termos dos seus apoios políticos. As cidades são organismos vivos – e desejavelmente pensantes, e como tal políticos – que necessitam, antes de tudo, de cuidar dos seus elementos mais basilares: os habitats, os direitos e as garantias. E assim construindo seguranças e confianças, e gerando oportunidades e progresso. Promovendo tecidos territoriais com diversidade e complexidade, húmus centrais de inclusão, de inovação e de criatividade. No caso das principais cidades portuguesas, a conjugação de dinâmicas urbanas quotidianas justas e virtuosas, com uma activa atractividade turística e financeira, pode e deve ser procurada. Mas defendendo-se, na sua base, uma vivência urbana com direitos sociais e territoriais claros – entre os quais, e desde logo, o direito à habitação e ao habitat. E uma cidade dinâmica, justa e ecológica, atrairá sempre um turismo dedicado e desejado.

14. Que direcções tomar, por conseguinte? Procurando responder às questões inicialmente colocadas, sugerem-se seis linhas de possível acção, que inevitavelmente extravasam os âmbitos do sector do turismo, porque serem na verdade elementos de dinamização urbana:

a) Primeira linha: pensar em como o turismo urbano, numa situação próxima de riscos de saturação – tanto territorial como percepcional – pode e deve contribuir para o bem comum da cidade. Construindo tal conjugação num exercício alargado de construção de futuros de cidade, em termos mais transversais. Construindo-se estratégias de desenvolvimento de cidade, onde o turismo deve ser, evidentemente, parte essencial.

b) Segunda linha: sugerir e posicionar fóruns de debate, estruturas de diálogo e de decisão política – ou, como se diz em termos mais conceptuais, de governança – juntando diferentes opiniões e narrativas para uma possível construção conjunta de compromissos. Esta construção de compromissos, justamente por raramente procurada, pode originar efeitos e possibilidades surpreendentes.

c) Terceira linha: posicionar políticas de habitação acessível realmente robustas e eficazes – o que não tem sucedido, de todo, em Portugal. Porque o acesso à habitação tornou-se uma das maiores questões das maiores cidades portuguesas, e porque estão alastradas as narrativas de que o turismo impacta de forma acentuada o mercado habitacional. Ou seja, a defesa de um turismo urbano de qualidade e de futuro implicará a defesa de políticas eficazes de habitação acessível, quer em termos de dotação privada quer em termos públicos.

d) Quarta linha: a estruturação de políticas inteligentes de turismo urbano, reconhecendo-se a necessidade da sua qualificação e fiscalização. O que implica o reconhecimento de capacidades de carga turística, posicionando-se para cada território uma regulação inteligente do alojamento turístico (incluindo as capacidades hoteleiras) no seguimento das políticas referentes a áreas de gestão e de contenção.

e) Quinta linha: bem mais ampla, referente ao desenvolvimento de um novo urbanismo, área política definidora dos futuros urbanos. Um urbanismo adaptado à nova era hiper-digitalizada e globalizada em que já nos encontramos, e que ao compreender os novos desdobramentos dos usos urbanos, a diversificação das actividades sociais e económicas, e a algoritmização dos investimentos; posicione estruturas de regulação e de ordenamento muito mais eficientes, quer em termos espaciais e morfológicos como em termos de temporalidades e multifuncionalidades.

f) Sexta linha: igualmente ampla, reforçando as capacidades de governação local e urbana, em termos de recursos e de competências. E assim permitindo que os governos locais possam libertar-se de uma excessiva dependência de valorização financeiras de base intrínseca, podendo desenvolver maiores capacidades de acção estratégica e colaborativa, com efeitos a médio e longo prazo.

15. Encontramo-nos já numa era cujos desafios, pela sua abrangência e complexidade, exigem o estabelecimento de novas capacidades de conhecimento e de ação política. Nestas, e em era igualmente visível de desinformação e de tribalismo de narrativas, destacam-se as necessidades de debate e diálogo, na construção de compromissos e de novas formas de eficácia nas políticas públicas. Pela relevância fundamental das cidades para o nosso futuro comum, bem como pela relevância do turismo pera esse mesmo futuro, talvez neste tema como em poucos outros faça sentido trabalhar decididamente para o estabelecimento de pontes e de narrativas mais transversais e colaborativas.

Norberto Santos
(Departamento de Geografia e Turismo (FLUC) / CEGOT)

A crescente importância do turismo urbano e dos seus impactos surgem como indicador da prioridade a atribuir à revisão das políticas e do planeamento das cidades que integram múltiplas atrações para uma população visitante. A incontornabilidade de um entendimento sistémico da cidade é primacial e tem na Paisagem Histórica Urbana (PUH, 2011) um conjunto de princípios orientadores. Estão em consonância com os propósitos de gestão participativa e sustentabilidade territorial, ancorados em pressupostos que vão muito para além do pilar económico do desenvolvimento. Referimo-nos ao facto de o património ser visto como parte integrante das estratégias de desenvolvimento, um quarto pilar de desenvolvimento sustentável. Associado a esta perspetiva está a abordagem holística e inclusiva (cultura, natureza, sociedade, economia, espiritualidade), entendendo a cidade como um conjunto de camadas que conjugam patrimónios, lado a lado, separados por séculos de tempo cronológico, criando, assim, uma singular identidade. A par destas duas referências prévias, é mandatório que a população local seja envolvida nas tomadas de decisão e contribua para pensar a *sua* cidade, porque como refere Cresswell (2004) cada um de nós faz o espaço tornar-se lugar. Espaços que nada nos diziam transformam-se em lugares de cumplicidade e partilha. Para isso é fundamental tornarmo-nos parte das ações de apropriação, da identidade local, de necessidades e interesses. Participar nas tomadas de decisão contribui para isso mesmo. Todavia, a Paisagem Urbana Histórica leva-nos mais longe nas políticas e na gestão urbana. Todos sabemos que existem distâncias culturais entre povos e pessoas, majoradas por distâncias, filtradas por géneros, idades e estilos de vida, entre outros elementos. Por isso, valorizar a diversidade cultural, que leva a diferentes modos de uso do espaço urbano, é fundamental para a vivência dos residentes e para a qualidade do turismo urbano, conjugação motivadora do pluralismo e do respeito entre expressões culturais heterogéneas. Também uma gestão dinâmica, ancorada no conhecimento, que nos transporta para a cidade inteligente, é materializada através da utilização de dispositivos associados à modernidade, como tecnologias de base geográfica, avaliação de impacto, indicadores culturais e ambientais e utilização de realidade aumentada, in situ. Percebe-se, então, que a preservação tem de ir muito para além da proteção de monumentos, necessitando de ter em atenção todo o tecido urbano, a topografia, o envolvimento natural, em consonância com os usos do solo, e, não menos importante, os elementos visuais e simbólicos da cidade. Claro que esta interpretação não defende a estaticidade formal e funcional já que as cidades são lugares em constante mudança. Contudo, importa que o planeamento e a gestão respeitem os valores históricos e culturais, permitindo intervenções qualificadas e contextualizadas. Todas estes modos de fazer entroncam no valor fundamental que é a qualidade de vida dos utilizadores dos lugares

da cidade, sendo imperativo que a paisagem urbana histórica contribua para um ambiente urbano saudável, seguro, integrador, acessível, cosmopolita e culturalmente enriquecedor.

Conjuntamente com os diversos reconhecimentos da Unesco ancorados nas cidades (Cidades criativas, Patrimónios Mundiais e Patrimónios Culturais Imateriais), as entidades de valorização cultural associadas ao turismo, passaram a ter uma maior significância para o ordenamento e políticas urbanas. É o caso da EuropaNostra que promove um turismo autêntico sustentável e de salvaguarda à identidade. Permite transformar áreas degradadas em pontos turísticos revitalizados e estabelece uma relação entre comunidades locais, autoridades públicas e turistas, numa abordagem orientada para a hélice quíntupla (Carayannis et al., 2012; Lew et al., 2018; Maruccia et al., 2020). Também o Banco Mundial suporta projetos de infraestruturas urbanas de apoio ao turismo, especialmente em países em desenvolvimento. A ICLEI (Governos Locais pela Sustentabilidade) enquanto rede global que promove desenvolvimento urbano sustentável, incluindo componentes turísticos, tem também valor significativo. Numa valorização mais privada a World Travel & Tourism Council promove nas cidades uma melhor gestão do turismo urbano através de utilização de estatísticas que permitem a contabilização dos impactos económicos. O C40 Cities, constitui-se como uma rede de grandes cidades comprometidas com o combate às mudanças climáticas, desenvolvendo políticas urbanas integradas que possam contribuir para obtenção de um turismo sustentável. Importa, ainda, referir o Conselho da Europa (Cultural Routes Program) que estrutura rotas culturais urbanas europeias que conectam cidades com herança comum, estimulando o turismo cultural regional e urbano.

Todas estas instituições são fundamentais no entendimento do turismo urbano, que é, cada vez mais, uma atividade económica de valor acrescentado na gestão municipal. Na verdade, o turismo pode ser visto como uma atividade com efeitos multiplicadores significativos, porém, nem sempre de impacto positivo, porque qualquer serviço pode implicar conflitos. Estes serviços estão muito relacionados com a economia de plataforma. Bostman e Rogers (2010), identificam forças motrizes principais que suportam a emergência da economia partilhada: a revolução digital com novas tecnologias; a sustentabilidade e defesa do ambiente; a comunidade. Na revolução digital temos as tecnologias web e móveis, que desempenham um papel fundamental na construção de comunidades de partilha em larga escala. Pretende-se promover a velocidade de contacto, ampliar o ciclo de oferta e aumentar o impacto económico. Na sustentabilidade e defesa do ambiente as práticas de partilha são mais ecológicas do que as convencionais e conseguem ter uma procura crescente no turismo, sendo a economia compartilhada um meio de promover práticas de consumo sustentáveis. A economia compartilhada pode ser vista como um novo caminho potencial para a sustentabilidade, como refere Martin (2016). Selloni (2017) afirma que o paradigma de rede pode ser

visto como uma reencenação do antigo conceito de comunidade. Na verdade, a conetividade online facilita a partilha offline e as atividades sociais, permitindo o contacto direto entre as pessoas que vivem na mesma área, embora não interagindo. Desta forma é favorecida a gestão de ativos e recursos para além dos modelos públicos ou privados (Buczynski, 2003 e Walljasper, 2010).

Temos que, então, trabalhar no sentido de educar, não só os turistas, mas também os residentes. Quer isto dizer que a cultura deve ser criada, mas para a cidade e não apenas para o turista, sabendo-se que o excesso de carga pode sempre ser mitigada com uma gestão dinâmica e de monitorização dedicada. Assim é porque a oferta turística, o produto turístico, é sempre uma encenação e um valor fundamental nos territórios dos *urbanitas*. Cohen (1979) referia que existem diferentes modos de relação entre autenticidade e encenação. A autenticidade real implica situações autênticas e reais e percebidas como reais. Estas, normalmente, acontecem fora dos espaços turísticos. Já a autenticidade encenada resulta da intervenção e encenação dos estabelecimentos turísticos. Por outro lado, a autenticidade inventada é percebida pelo turista como encenação. Todas estas circunstâncias se conjugam através do planeamento e gestão políticos.

Um dos problemas na cidade é a turistificação e sobrecarga de alguns lugares, resultante de uma conversão turística do espaço urbano. O Alojamento Local (AL) é uma tendência que veio transformar as áreas urbanas (Carvalho et al., 2019) mas também criar problemas e desvantagens sociais, económicas e simbólicas para os residentes, salientando-se a pressão sobre as atividades comerciais (Bertocchi & Ferri, 2021) e o aumento do preço da habitação permanente (Chamusca et al., 2019). Aumenta, assim, a insegurança e os procedimentos menos amigáveis nas relações entre os que se deslocam e os que vivem no território visitado. Os territórios urbanos gentrificados (Cócola-Gant et al., 2020; Jover et al., 2018; Yeom & Mikelbank, 2019), originam situações de expulsão de residentes, perda de identidade cultural/comercial, pressão sobre infraestruturas e equipamentos, conflitos sociais e insegurança. Estas circunstâncias, que por vezes ganham um pendor estrutural, são originadas por uma gestão menos cuidada, que pode ter a ver com a concentração de atrações, a monitorização desadequa da mobilidade dos visitantes e a subvalorização da opinião dos residentes.

Como resposta é preciso valorizar, a par com o incremento da capacidade de carga, um equilíbrio que se reflita através da reavaliação da oferta de alojamento local e dos incentivos fiscais para a habitação de residentes. A presença de prédios devolutos deve ser aproveitada para a criação de arrendamentos de preço controlado. A descentralização das atrações é necessária, com a criação de programas de mobilidade e circuitos de 2ª linha, assim como mais informação e educação turísticas e uma monitorização que permita a orientação dos fluxos de visita.

Como sabemos, os patrimónios estão a ser "construídos" hoje e a diversidade das tipologias de turismo nas cidades é incremental, como o turismo académico, o industrial, o desportivo, o enoturismo, o religioso, o negro, o genealógico, entre outros. Os desafios são muitos e devem ancorar-se na investigação, num planeamento estratégico e no conhecimento aprofundado dos territórios, tendo presente, neste âmbito, o turismo urbano e a cultura.

Importa criar uma articulação entre instituições, departamentos e divisões de gestão municipal, criando uma estratégia de comunicação e ação entre o turismo, a habitação, a mobilidade, o ambiente, a saúde, a segurança, a cultura, o desporto, o lazer, sabendo que por vezes as propostas podem estar em oposição: o turismo quer maior número de visitantes, o que trás mais viaturas à cidade, a mobilidade urbano procura reduzir o número de carros precisamente em áreas críticas que coincidem com grandes atrações turísticas.

É também necessário olhar para a sazonalidade e sobrecarga dos lugares. A cidade organiza-se para receber os mais jovens, mas, precisa, também, criar atratividade para os menos jovens, que têm dinheiro disponível e não se importam de a vivenciar quando há menos movimento. Os picos de visitação nas cidades têm agora uma outra formatação. Os períodos de época baixa ganham adeptos, mas os períodos de época alta aumentam o número de visitantes, incrementando a amplitude, e criando um desafio que é o da pressão continuada sobre o território. Tudo isto se conjuga com a gentrificação e turistificação. Os especuladores imobiliários, ao aproveitarem o mercado, não diligenciam propostas que possam ir ao encontro das vontades e necessidades da maior parte dos residentes.

Precisamos, pois, de uma integração inteligente i) com usos mistos (arquitetura e funções), ii) multifuncionalidade, oferta de comércio e serviços simultaneamente para locais e visitantes, iii) um turismo regenerador com contrapartidas evidentes, iv) sempre valorizando a digitalização como facilitadora, e v) olhar para a cultura como elemento fundacional de desenvolvimento.

A cultura é o pilar da identidade local, muitas vezes reconhecida pela UNESCO, ganhando atributos de autenticidade e singularidade. Estes são verdadeiramente significativos para o marketing de destinos urbanos, onde a gastronomia ganha, também, estatuto de ativo qualificador, fomentando uma diversidade concentrada, espacialmente importante para o aumento do tempo de permanência no destino. Um bom exemplo é o reconhecimento pela Unesco de Cidades Criativas que, para além de as guindarem a um patamar de exposição internacional, permitem a criação de redes formais que em muito valorizam a qualidade da vida cultural da população residente, tratando-se, pois, de uma situação de ganho mútuo, para as comunidades locais e para a oferta de produtos turísticos aos visitantes.

Oliveira et al. (2024) ao defenderam uma diferente organização dos pilares do desenvolvimento sustentável, diverso daquele referido por Duxbury et al. (2016), através da representação da Flor de Lótus

(que nas culturas orientais, simboliza o conhecimento e a interligação do passado, presente e futuro), como suporte de desenvolvimento sustentável, permitem uma interpretação que muito bem serve os propósitos acima expressos. Leva-nos, a interpretação efetuada, a ancoragem no património cultural, através de uma robusta relação da sustentabilidade com os aspetos sociais, que servem como base para o desenvolvimento das dimensões económica e ambiental. Assim, o social serve de estrutura de sustentação do sistema urbano, funcionando como parte basilar do conceito de sustentabilidade. Por seu lado, a cultura, no centro da flor de lótus, assume o papel de núcleo de onde brota a diversidade, a autenticidade e a identidade, estimulando o desenvolvimento das pétalas, onde estão as dimensões económica e ambiental da sustentabilidade. Na relação com o turismo em espaço urbano, a presença de turistas influi na dimensão cultural, com a sua valorização no local de visitação, porque os turistas pretendem aproveitar toda a diversidade da oferta do destino urbano. Concomitantemente, existe um impacto direto na dimensão social que se reflete tanto no ambiente como na vertente económica. Este processo acontece de modo biunívoco, porque institucionalmente, quando o elemento social intensifica os valores culturais locais, a cultura permite potenciar tanto o crescimento económico como a salvaguarda e a proteção ambiental.

As cidades precisam de planeamento e gestão que percebam a cultura como elemento de valor central e holístico. Assim, é possível dar uma melhor qualidade de vida às comunidades locais, criar atrações mais convidativas para os visitantes, estimular a co-criatividade, com mais participação, facilitadora da transformação dos intervenientes (Pine & Gilmore, 2013). Desta forma vamos conseguir mais cidade, melhor turismo, maior satisfação, suportada pela memorabilidade, pela experiência e pela inovação.

João Ferrão
(Instituto de Ciências Sociais / Universidade de Lisboa)

A academia tem a responsabilidade social de elaborar diagnósticos robustos que permitam informar políticas, estratégias e tomadas de decisão públicas e privadas. Saber mais, conhecer melhor e atuar de forma mais eficiente são ingredientes de uma equação social e política em permanente reconstrução. Esta afirmação, de natureza genérica, ganha particular relevância em domínios complexos e com forte potencial de conflito, não só porque mobilizam interesses distintos e não raro contraditórios, mas também porque interferem com direitos que nem sempre é fácil, ou mesmo possível, conciliar. É o que sucede no que diz respeito a vários aspetos da relação entre turismo e cidade, turistas e comunidades locais.

No debate ocorrido nesta mesa redonda e em sessões anteriores houve uma convergência no sentido de rejeitar tanto o endeusamento como a diabolização do turismo na sua relação com as cidades. O direito ao lazer e ao que designamos por turismo foi, aliás, uma importante conquista social que permitiu democratizar o conhecimento direto de realidades geográficas e culturais mais ou menos distantes e diferentes, uma possibilidade até então restrita às elites intelectual, económica e política. Mas é hoje evidente que a expansão acelerada da procura turística tem provocado fortes impactos, positivos e negativos, na vida das comunidades dos territórios visitados. Num encontro sobre planeamento e políticas públicas, o foco do debate sobre a relação turismo-cidade não poderá, portanto, ignorar a seguinte questão: que critérios de ponderação de interesses e que formas de regulação do uso dos espaços urbanos devem ser utilizados de modo a estimular interações reciprocamente benéficas entre visitantes e visitados e, ao mesmo tempo, evitar efeitos predadores, uns pontuais mas outros duradouros, dos primeiros em relação aos segundos?

É bem conhecida a afirmação de que um remédio usado de forma excessiva se transforma em veneno. Nessa linha de pensamento, o problema da relação turismo/cidade decorrerá da existência de volumes de procura turística que superam determinados limiares de equilíbrio da vida social, ambiental, económica e cultural das realidades locais. Mas na verdade o que está em causa é bem mais complexo, já que as relações turismo-cidade dependem de aspetos quantitativos, como o total de visitantes, mas também, e sobretudo, de aspetos qualitativos, como o perfil de visitantes e, consequentemente, a natureza das suas visitas em função dos seus valores, motivações, preferências e comportamentos.

Esta introdução de âmbito genérico permite enquadrar cinco comentários breves, que se complementam entre si.

Em primeiro lugar, é fundamental evitar que os debates sobre a relação turismo-cidade sejam monopolizados pela apresentação e discussão crítica de casos excessivos, como os que foram apresentados: Barcelona e Palma (Baleares). É indiscutível a utilidade desses casos como "laboratórios negativos", isto é, ilustrativos da intensidade e diversidade de impactos negativos que o turismo pode desencadear nos espaços urbanos, permitindo antever futuros prováveis indesejados e, por essa via, identificar atempadamente opções e políticas cujos custos sociais e ambientais são por demais evidentes e construir caminhos alternativos. Mas há muitas formas de turismo, assim como existem cidades com dimensões e características muito distintas. Adicionar um "s" ao título deste Encontro, passando de "Cidade e Turismo" para "Cidades e Turismos", é, pois, relevante do ponto de vista analítico e simbólico. A pluralidade de contextos, opções e interações, assim como das articulações que se estabelecem entre estas várias dimensões, ganha assim maior evidência, abrindo espaços de debate crítico mais focalizados e possibilitando, ao mesmo tempo, identificar configurações de ação, regulação e governança mais eficientes porque melhor ajustadas à diversidade das realidades em causa.

Em segundo lugar, é importante evitar visões estritamente micro e locais das relações turismo-cidade. A interação visitantes/espaços visitados e respetivas comunidades deve ser analisada, e sobretudo equacionada e avaliada, numa ótica mais alargada do ponto de vista macro (economia urbana), territorial (espaços mais ou menos distantes dos principais focos turísticos urbanos) e das políticas públicas (política de cidades, por exemplo). Claro que existem muitos estudos interessantes sobre turismo nas cidades e sobre cidades turísticas, que salientam vantagens e desvantagens, identificam impactos positivos e negativos, elencam medidas de atração e de regulação, expõem distintos modos de colaboração entre atores, de participação comunitária e de governação. Mas autonomizar a relação turismo-cidade numa ótica exclusivamente micro e local impede um entendimento abrangente e estrutural desses vários aspetos. As cidades não são enclaves inseridas num vazio, e as atividades associadas ao turismo e os turistas não constituem um universo rigidamente delimitável, desligado de dinâmicas e tendências sociais, económicas e de mobilidade mais amplas.

Não podemos, contudo, ser ingénuos: a relação entre os atores do turismo e os atores das cidades, para adotar uma oposição algo simplista, é profundamente assimétrica. Este é o terceiro aspeto a merecer atenção e debate. O efeito conjugado da expansão das companhias aéreas *low cost* e do alojamento turístico local e respetivas plataformas de divulgação e reserva contribuíram mais para alterar as cidades do que décadas de políticas urbanas. E a elevada vocalidade de muitos movimentos de moradores e ativistas contra os efeitos perversos, tanto diretos como indiretos, do turismo nas cidades fica muito aquém da sua real capacidade de impedir ou minimizar esses efeitos. Os vários "laboratórios negativos" que

existem um pouco por todo o mundo dão pistas importantes sobre o tipo de impactos negativos decorrentes dessa assimetria de poderes, dos fatores e agentes responsáveis por esses impactos, do tipo de medidas e de opções de política a evitar ou a adotar. Afinal, numa cidade onde o impacto das atividades turísticas é significativo, quem "faz cidade"? Operadores e empresas do setor, entidades públicas com competências nos domínios urbano e turístico, comunidades locais, todos deverão ter uma voz sobre as questões em debate.

O quarto comentário parte de duas afirmações de Rui Moreira, presidente da Câmara do Porto: não existem turistas invisíveis; os melhores turistas são os repetentes. Sim, é verdade: é impossível que os turistas não deixem alguma pegada nos locais de destino; e o regresso a um lugar já anteriormente visitado é por certo um sinal de satisfação. Mas poderemos dizer, ao mesmo tempo, que não existem comunidades locais invisíveis e que as melhores comunidades locais são as repetentes. Isto é, formas de turismo e turistas que ignoram quem reside e trabalha nas áreas visitadas, que invisibilizam quem "faz cidade" quotidianamente, não serão por certos muito interessantes. Do mesmo modo, formas de turismo e turistas que impedem que residentes, em particular os mais jovens, permaneçam na cidade, sejam "repetentes" enquanto moradores, não merecem bom acolhimento. O designado turismo de experiência, que se opõe à turistificação intensiva cujo exemplo mais icónico serão os cruzeiros de grande porte que despejam em escassos minutos milhares de pessoas numa mesma área, procura justamente valorizar formas de integração entre visitantes e comunidades locais. Existem, de facto, múltiplas formas de turismo respeitadoras e valorizadoras das comunidades e das paisagens locais, incluindo as urbanas. A visão mais ampla do ponto de vista macro, territorial e das políticas públicas a que acima se aludiu poderá contribuir para dar escala a essas formas de turismo, aumentando benefícios e beneficiários, ao mesmo tempo que dá resposta a uma dinâmica de aumento da procura turística que parece inelutável.

Em face dos comentários anteriores, torna-se evidente a necessidade de planeamento a longo prazo. É, pois, sobre o futuro que importa falar. Mas de que futuro? De forma esquemática, podemos afirmar que há três tipos de futuro. Em primeiro lugar, o futuro previsível, cenarizável, independentemente de gostarmos ou não dele. A evolução demográfica ou os efeitos das alterações climáticas são dois domínios que ilustram bem esse tipo de futuro. Em segundo lugar, os futuros desejados, que implicam uma visão, uma estratégia com definição de metas, mobilização de atores e disponibilização de recursos que permitam percorrer o caminho necessário para alcançar os resultados visados. Muitos desses futuros desejados têm vindo a ser apresentados sob a forma de agendas globais (Agenda 2030 e respetivos objetivos de desenvolvimento sustentável, …), temáticas (descarbonização, transição digital, …) ou territoriais (cidades, regiões). Finalmente, temos os futuros intuídos, parcialmente imaginados, prefiguráveis, mas

ainda sem uma definição clara. Ao contrário dos futuros desejados, que são preestabelecidos, é a natureza experimental das iniciativas desenvolvidas e os processos de transformação que delas decorrem que, neste caso, constituem o centro da atenção, ou seja, a construção de um caminho de inovação social sem que exista um destino preestabelecido. A criação de laboratórios urbanos, com esta designação ou outra semelhante, e a constituição de alianças para a transformação urbana são exemplos de formas de organização institucionais que buscam estimular a emergência de iniciativas prefiguradoras de novos futuros ainda sem contornos nítidos. Mas no terreno muitos outros atores, individuais e coletivos, desenvolvem igualmente iniciativas prefiguradoras de outros futuros, para já desconhecidos. Será a ideia de cidade como bem comum suficientemente federadora desses três tipos de futuro e mobilizadora de novas formas de articulação entre turismo(s) e cidade(s)?

SAÍDA DE CAMPO

Ilustração Mariana Rio

José Alberto Rio Fernandes | Jorge Ricardo Pinto
(Universidade do Porto | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo)

Espinho: Um roteiro da emergência, consolidação e transformação de uma cidade e das suas ligações ao turismo

Contexto

A cidade de Espinho, localizada no extremo norte do distrito de Aveiro e extremo sul da Área Metropolitana do Porto, na orla atlântica portuguesa, apresenta uma evolução urbana e socioeconómica marcada por fatores geográficos, históricos e infraestruturais que convergiram de forma notável ao longo do século XIX. A sua formação e posterior consolidação como centro urbano constituem um exemplo paradigmático do impacto conjugado de fatores naturais, atividade piscatória, turismo balnear e industrialização na estruturação do território.

A designação "Espinho" é remota e a sua origem dúbia, talvez relacionada com a vegetação litoral (cardos) ou com a presença de um antigo povoado mais no interior, durante o período romano.

O núcleo inicial formou-se como um aglomerado sazonal de pescadores, com a presença marcante da Arte Xávega e das construções em madeira conhecidas como palheiros. Nas Memórias Paroquiais de São Martinho de Anta, de 1758, é referida a existência de "*huma Praya ou Costa onde say munta variedade de peyxes*" e, em 1807, há registos da presença de 125 casais de pescadores.

O desenvolvimento urbano foi profundamente influenciado pela prática dos banhos de mar. A partir de meados do século XIX, Espinho passou a acolher veraneantes provenientes de diferentes estratos sociais e regiões do país, bem como uma significativa colónia espanhola oriunda de Madrid e da Estremadura espanhola, o que confere um caráter cosmopolita à vila e contribui para um significativo desenvolvimento urbano.

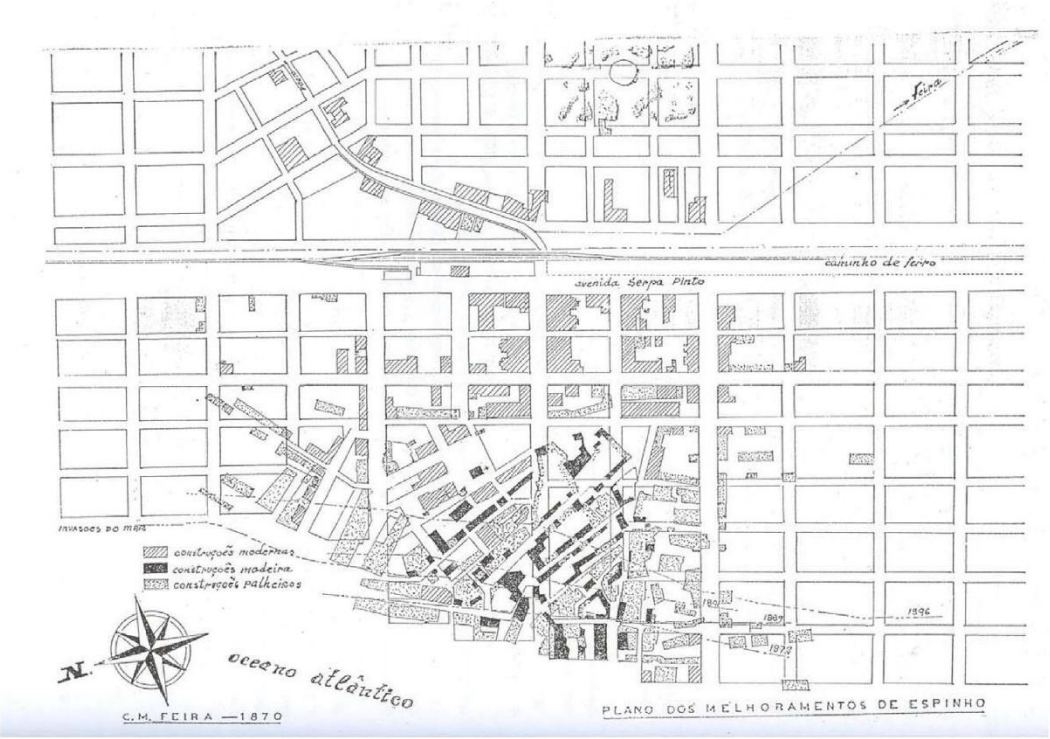


Figura 1 - A planta de Espinho, de 1870, da autoria do Engenheiro militar Bandeira Coelho.

Esse crescimento foi acompanhado por um planeamento urbano que acompanhava a tendência de outros povoados atlânticos portugueses, com uma estrutura ortogonal organizada pela linha de costa. A primeira planta regular da cidade foi elaborada em 1870 pelo engenheiro militar Bandeira Coelho, estabelecendo a quadrícula entre a atual rua 18 e o mar, e entre as ruas 7 e 31. Entretanto, é definido um Plano de Melhoramentos, em 1876, que previa medidas como o alinhamento das construções, a arborização, a iluminação e os acessos. Esta organização foi consolidada e alargada com a planta de 1900, da autoria de Augusto Júlio Bandeira Neiva, onde se preveem equipamentos como o hospital e o mercado. Apesar da predominância da ortogonalidade, alguns elementos preexistentes, como a rua 62, espécie de "Broadway espinhense", permitiram a permanência de irregularidades. Mas, mas a malha ortogonal será um dos traços identitários mais marcantes da cidade, ainda que influenciada por modelos anteriores do urbanismo português, bem como pela regularidade norte-americana (onde as ruas também são numeradas) e possivelmente por experiências de ensanche, iniciadas com o plano de Ildefons Cerdà para Barcelona.

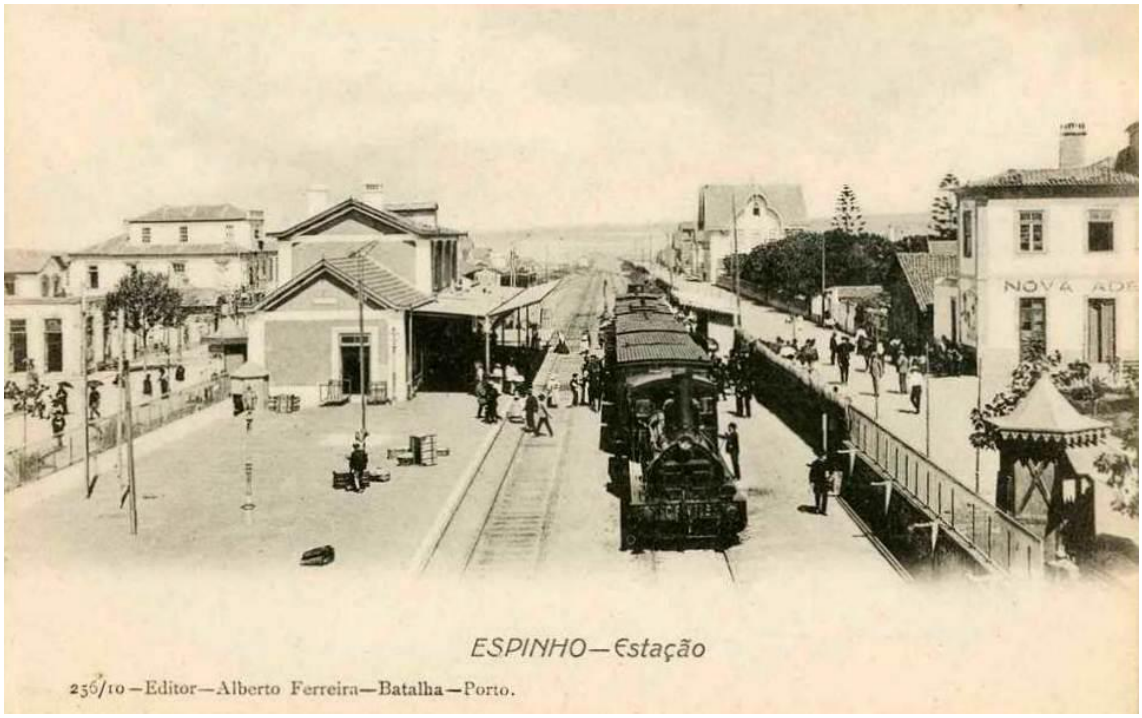


Figura 2 - A estação de Espinho na transição para o século XX.

A par da praia, o caminho de ferro teve um papel fulcral no desenvolvimento de Espinho. Ainda que no início, em 1863, o comboio não fizesse aqui paragem, a construção de um apeadeiro em 1870 e de uma estação em 1873, marcaram a viragem, acompanhando o sucesso da iniciativa na vizinha e rival Granja, a primeira estância balnear a ter estação de caminho de ferro. Três anos depois da inauguração da estação da Feira – Espinho era então parte do concelho da Feira – Ramalho Ortigão reconhecia já em 1876 que a organização de Espinho era consequência da chegada do comboio, dinamizando o comércio, a indústria e o investimento imobiliário, construindo assim uma boa parte da sua identidade balnear e convivência social intensa. A "Assembleia de Espinho", criada em 1864, instituição inspirada nos «assembly rooms» ingleses, separa, em muitos dos seus espaços, homens e mulheres, mas não exclui. É um ponto de encontro para todos os banhistas. Pela manhã, entre o meio-dia e as três, reunia-se ali uma sociedade efervescente: lêem-se jornais, fumam-se charutos, jogam-se cartas, toca-se música. "*A sociedade que concorre a Espinho é extremamente numerosa e variada*", escrevia Ramalho Ortigão. "*Cem senhoras chegam a frequentar o clube. Compreende-se que estas senhoras não são todas princesas. Há mesmo algumas que são apenas as honestas esposas de algum mercador de Penafiel ou de algum cambista do Porto, ao passo que outras são mais ou menos garantidamente pessoas nobres e titulares. E todas elas se reúnem ao mesmo tempo, debaixo do mesmo teto, sobre o mesmo pavimento, ao som dos mesmos Lanceiros.*"

É neste cruzamento entre o veraneio elegante e a persistência de uma tradição piscatória que Espinho constrói a sua singularidade: entre o burguês e o popular, o novo e o antigo, o ferroviário e o marítimo.

Figura 3 - A praia de Espinho, no início do século XX.

A consolidação de Espinho como freguesia em 1889 viria a ganhar um novo significado, com a constituição de concelho em 1899, enquanto expressão de um processo de autonomização desejado pelas elites locais, imitando um processo de autonomização muito comum pelo menos desde a reconfiguração administrativa posterior ao triunfo liberal de 1834. Esta emancipação permitiu o desenvolvimento de infraestruturas, o embelezamento urbano, o reforço dos serviços públicos e a presença de policiamento, afirmando Espinho como uma estância moderna e funcional. Paralelamente ao veraneio, a estrutura económica ligada ao mar mantém-se robusta e, em 1894, aproveitando a vantagem do serviço por ferrovia, é fundada a gigantesca fábrica de conservas Brandão, Gomes & C^{a}., que contribuirá para a diversificação da economia local.

Figura 4 - O antigo Largo da Senhora da Ajuda, arrasado pelo avanço do mar, na transição do século XIX para o século XX.

Espinho enfrentaria um novo e assustador desafio: o avanço súbito e rápido do mar que destruiu parte significativa da povoação primitiva a poente da atual Rua 2, incluindo o antigo centro cívico. Estas circunstâncias forçaram a expansão para sul e, sobretudo, para nascente da linha férrea, influenciando a orientação da malha urbana e motivando a intervenção da edilidade. Durante o século XX, após a adoção dos princípios nova iorquinos da numeração como base toponímica (1909), a forma urbana consolida-se com equipamentos e serviços que reforçam a centralidade de Espinho e a sua relação com o turismo balnear. Assim, em 1938, é inaugurada a Piscina Solário Atlântico, com arquitetura modernista e, em 1941, começam as obras dos Paços do Concelho, edifício representativo da arquitetura do Estado Novo. Entretanto, o Teatro S. Pedro, de 1947, substitui o antigo Teatro Aliança e torna-se centro cultural da cidade. Estes três equipamentos funcionam como marcos do urbanismo moderno espinhense.

A feira semanal, autorizada desde 1894, ganha expressão e ocupa um quarteirão regularizado entre a Rua 19 e a Rua 26. Simultaneamente, a frente atlântica é progressivamente consolidada por edifícios de carácter turístico, como o Hotel Palácio, inaugurado em meados do século, e o Hotel Praia Golfe, concluído em 1972.

A ferrovia, elemento estruturante, mas também obstáculo físico, é finalmente enterrada no final do século XX, permitindo a ligação efetiva entre as duas margens da cidade e a requalificação urbana da zona central,

ainda que a ausência do comboio tenha dado lugar ao que é a sensação de um vazio e a permanência de uma divisão, entre o lado do mar e o lado da terra.

Esta faixa, entre a Avenida 8 e a Rua 8, é de certa forma duplicada mais a leste, entre a Rua 20 e a EM 109, numa faixa mais larga, onde se situa a feira e se dispõem vários equipamentos públicos, com destaque para a Câmara Municipal, o Centro Multimeios e o Parque João de Deus, constituindo uma outra barreira que, de certa forma separa a cidade densa e consolidada, da expansão mais recente, mas ainda ortogonal, que tem na Avenida 32, mais a leste, uma última linha divisória, face a um alargamento da construção que se fez nos últimos anos de um modo mais fragmentado e onde as ruas 19 e 33, ajudam a dar uma ordem e a facilitar e ligação às autoestradas N-S e à Circular Externa do Porto.

As dinâmicas recentes, de suburbanização de Espinho, encontram-se com os sinais de uma suburbanização desde o Porto. Todavia, a dificuldade de crescimento e o abandono de uma parte do edificado ajuda a compreender uma pequena perda populacional (31.043 habitantes em 2021 contra 31.786 em 2011) e uma certa estagnação económica, a que não será estranho a perda de fulgor como destino turístico.

Todavia, a rua central (Rua 19) continua viva, os restaurantes de peixe são manifestamente atrativos, o espaço público, qualificado, convida ao passeio e há um movimento de reabilitação e renovação em curso.

Percurso

No final das conferências realizou-se um pequeno percurso a pé por parte da cidade que acolheu as 9ªas Conferências P3DT, a partir do Pavilhão Municipal Mulitimeios, com várias paragens para se falar um pouco da geografia urbana da cidade.

1. Jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra: Igreja Paroquial de Espinho

A primeira paragem foi no Jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra, que ocupa um dos quarteirões regulares da malha urbana de Espinho. Este jardim, arborizado, encontra-se ladeado por um dos edifícios mais representativos da identidade urbana espinhense: a Igreja Paroquial. De traçado neorromânico, a igreja iniciou a sua construção em 1901, quando Espinho se afirmava como uma das praias de banhos de eleição do norte de Portugal. A escolha de um estilo historicista e de uma certa monumentalidade traduz o desejo de afirmação de uma comunidade em consolidação, numa malha urbana

ainda jovem, onde a igreja vem substituir de a de Nossa Senhora da Ajuda, destruída pelo mar, junto com todo o velho casario, a maioria em madeira.

A obra foi impulsionada pelo padre Manuel Nunes de Campos, e o projeto foi uma doação do industrial Henrique Brandão, sendo da autoria do arquiteto Arnaldo Redondo Adães Bermudes. Figura maior da arquitetura portuguesa do início do século XX, Adães Bermudes foi um dos principais representantes do movimento Arte Nova, tendo concebido projetos icónicos como a Escola Central de Coimbra e o Instituto Superior de Agronomia, em Lisboa. A sua formação na École des Beaux-Arts, em Paris, é visível nesta igreja que, embora austera no exterior, revela uma composição cuidada, com esculturas de António Cardoso e vitrais concebidos por Silvério Vaz e pelo arquiteto Inácio de Sá, em 1949.

2. Mercado Municipal de Espinho

Percorrendo a Rua 16, perpendicular à linha da costa, entra-se num eixo de transição entre a malha ortogonal consolidada, mais próxima do mar, e a área de equipamentos de uso quotidiano, de que é exemplo o Mercado Municipal de Espinho, inaugurado em 1914 e da autoria do arquiteto Avelino Vaz.

Com uma implantação que reforça a lógica da quadrícula urbana, o mercado apresenta uma organização funcional clara e mantém, ainda hoje, alguma relevância como espaço de abastecimento, encontro e sociabilidade. A presença do mercado municipal deve também ser pensada em articulação com a Feira Semanal, a qual, iniciada como quinzenal em 1894, é hoje uma das maiores feiras a céu aberto do país, realizando-se todas as segundas-feiras. O seu impacto ultrapassa o comércio: estrutura fluxos populacionais, redefine usos do solo e afirma-se como espaço de referência identitária, onde tradição e inovação convivem.

3. Câmara Municipal, Antiga Escola da Feira e Parque João de Deus

Parando no cruzamento da Rua 20 com a Rua 19, no que pode ser considerado o centro cívico de Espinho, estamos num espaço que foi, em tempos, percorrido pela estrada de ligação entre a vila piscatória e a sede concelhia, a antiga Vila da Feira. Aqui encontram-se dois edifícios de grande valor simbólico e funcional: a Câmara Municipal e a antiga Escola da Feira (Escola Básica Espinho 1), enquadrados pelo Parque João de Deus, o "jardim público" da cidade.

A Câmara Municipal de Espinho, projetada por Alfredo Duarte Leal Machado em 1939, insere-se na arquitetura do regime do Estado Novo, herdeira do modelo da "Casa Portuguesa" de Raúl Lino, com linhas

depuradas, simétricas e autoritárias, que procuram transmitir solidez institucional e controlo formal. Leal Machado, arquiteto formado na Escola de Belas-Artes do Porto, discípulo de Marques da Silva e autor de importantes projetos em Coimbra e no norte do país, concebeu um edifício que conjuga monumentalidade e funcionalidade. A construção ocorreu entre 1941 e 1944 e marca um momento de estabilização do poder local e afirmação simbólica do concelho, criado em 1899. Mesmo ao lado, a antiga Escola da Feira, exemplo da tipologia "Adães Bermudes", representa um momento-chave da política educativa portuguesa no início do século XX. Distinguido com medalha de ouro na Exposição Universal de Paris em 1900, este modelo arquitetónico previa entradas separadas para meninos e meninas, salas amplas e bem iluminadas, bem como espaço de habitação para os professores.

Todo este conjunto é enquadrado pelo Parque João de Deus, inaugurado em 1943 por iniciativa do presidente da Câmara Augusto de Castro Braga Soares. Com o seu traçado arborizado, zonas de descanso e áreas ajardinadas, é um ponto de encontro privilegiado, que acolhe eventos culturais, contribuindo para a qualidade de vida urbana.

4. Rua 19

A Rua 19, anteriormente designada Rua Bandeira Coelho, constitui um dos principais eixos estruturantes do tecido urbano. Perpendicular à linha férrea, ligava diretamente o núcleo piscatório, nomeadamente o antigo Largo de Nossa Senhora da Ajuda (ou Praça Velha), à sede concelhia, a Vila da Feira. A sua morfologia evidencia a função de eixo estruturante pré-existente à malha ortogonal. Esta rua, juntamente com a Rua Formosa (atual Rua 21), apresenta ainda alguns vestígios de uma malha espontânea anterior à regularização urbana iniciada em finais do século XIX.

A importância da Rua 19 não é apenas funcional, mas também económica e simbólica: o dinamismo conferido pela sua centralidade e pelo intenso movimento conferiu-lhe um caráter comercial muito expressivo, acolhendo estabelecimentos enraizados na memória coletiva dos espinhenses, como a confeitaria Aipal, famosa pelas suas bolas de Berlim. Trata-se de uma rua exclusivamente destinada à circulação pedestre e em que o rés-do-chão está praticamente todo preenchido por estabelecimentos de comércio e serviços, tendo sido objeto de intervenção recente.

5. Rua 62

A Rua 62 é a exceção mais expressiva à rígida ortogonalidade que caracteriza a malha urbana de Espinho. Trata-se de uma antiga estrada distrital que precede a organização planeada da cidade e resistiu à sua

imposição, atravessando diagonalmente a grelha de quarteirões e quebrando a monotonia da regularidade. Tal como a Broadway em Nova Iorque, a Rua 62 sobrevive como um elemento resiliente e identitário, introduzindo diversidade e memória no tecido urbano de Espinho.

Figura 5 - Rua de Bandeira Coelho, atual rua 19. À esquerda, o café Chinês.

6. Avenida 8

A atual Avenida 8 ocupa o traçado onde anteriormente circulava a linha férrea do Norte (subterrânea desde 2008), um dos fatores mais importantes para a transformação de Espinho em estância balnear e centro urbano moderno. A chegada do caminho de ferro, em 1863, a construção de um apeadeiro em 1870 e de uma estação em 1873 foram momentos-chave para o desenvolvimento da vila piscatória, dinamizando o turismo de veraneio, favorecendo a fixação populacional e o processo industrial. Contudo, a presença da linha ferroviária em superfície, atravessando o centro urbano, impunha uma barreira física e visual, além dos efeitos que tinha na poluição sonora e barreira e nos fluxos automóvel e pedestre. Atualmente, tem um percurso pedonal e ciclável, áreas com relva e várias estruturas construídas, não parecendo ainda complemente apropriado pela população, o que não é facilitado pela sua geometria de longa avenida-jardim-praça, com arruamentos laterais.

7. A Frente Marítima e a Piscina Solário Atlântico

Ao descer a Rua 13 em direção ao passeio marginal, encontramos à direita a Piscina Solário Atlântico, um marco do modernismo em Portugal. Inaugurada em 1943, esta infraestrutura foi projetada pelos arquitetos portuenses Eduardo Martins e Manuel Passos, nomes associados à geração modernista da Escola de Belas-Artes do Porto. A Piscina Solário foi concebida para proporcionar um espaço de excelência para o lazer balnear e a prática da natação, socorrendo-se de forma inovadora da água do mar e enquadrando-se numa paisagem marcada pela forte presença do Atlântico por uma arquitetura que dialoga com o mar, numa linguagem moderna.

Figura 6 - A piscina-solário «Atlântico» nos seus primórdios.

À semelhança de outras cidades costeiras, o investimento em equipamentos turísticos de qualidade cresceu no final dos anos 20 do século XX. O decreto de 1927, que regulamentou o jogo em Portugal, impulsionou esse movimento, ao obrigar as sociedades concessionárias a dotarem os casinos e áreas balneares de equipamentos culturais, desportivos e recreativos. A Piscina Solário insere-se nessa estratégia urbana de reforço da atratividade turística e de afirmação do estatuto de Espinho como destino de elite.

A poente da piscina, toda a área foi profundamente marcada pelas sucessivas invasões marítimas que, na transição do século XIX para o século XX, arrasaram com uma parte significativa do edificado. O mar

destruiu uma parte considerável da malha urbana primitiva, incluindo a antiga Praça de Nossa Senhora da Ajuda, centro cívico e simbólico da povoação, localizada entre a atual Rua 2 e o cordão dunar original.

As invasões marítimas não só moldaram fisicamente o traçado urbano de Espinho como também impuseram limites à fixação humana e à construção ao longo da orla costeira. A instabilidade da frente atlântica, marcada por galgamentos frequentes e erosão, condicionou (e ainda condiciona) a ocupação desta área. A posição da piscina é, nesse sentido, curiosa: suficientemente próxima do mar, mas implantada de modo a garantir maior segurança estrutural.

Aqui impôs-se o modernismo funcionalista, sobressaindo o Hotel Sol Mar, iniciado pelos irmãos galegos António e Luís Paramés, em 1954, que encomendaram o projeto de arquitetura a Luís Bevilacqua, Francisco Botelho de Sousa e Luís Curado, e o Casino de Espinho, inaugurado em 1974 e detido pelo grupo Solverde, fundado em 1972 por Manuel Oliveira Violas, com concessão atribuída em 1973.

8. O "Chiado de Espinho"

Subindo a Rua 19 até reencontrar a Avenida 8, ocupamos o espaço outrora conhecido como o "Chiado", epicentro da vida social e cultural da cidade entre finais do século XIX e meados do século XX. Esta área, situada entre a Rua Bandeira Coelho (atual Rua 19) e a Avenida Serpa Pinto (Avenida 8), era caracterizada por uma intensa atividade nos cafés, casinos e, mais tarde, cinemas que ali se concentravam.

Os cafés, como o Chinês, Bragança, Peninsular e Central, funcionavam como centros de sociabilidade, frequentados por políticos, médicos, literatos, jornalistas e industriais. As esplanadas enchiam-se de veraneantes, e o passeio ao longo deste arruamento era uma verdadeira "passerelle" da moda e dos novos costumes, conforme descrito por Ramalho Ortigão. Os casinos, por sua vez, desempenhavam um papel central na economia e na cultura local. O café e Casino Chinês, por exemplo, era uma das salas de jogo mais emblemáticas do Portugal oitocentista, decorado com motivos orientais e frequentado por diversas classes sociais, o que veio a alterar-se com a regulamentação do jogo em 1927, tendo Espinho sido um dos apenas seis locais do país eleitos para usufruir de concessão sazonal.

Figura 7 - O "Chiado", na transição para o século XX.

Bibliografia

Ilustração Mariana Rio

Bibliografia

Almeida, E. (2015). A problemática do desenvolvimento da cidade de Espinho (Master's thesis, Universidade do Porto (Portugal)).

Araújo, A. J. L. (2013). Influencia do Mar na Morfologia Urbana de Espinho (Master's thesis, Universidade Fernando Pessoa (Portugal)).

Barreira, H. (2018). De cá para lá e de lá para cá: a Praia de Espinho no tempo de Amadeo (1887-1918). In 1º Congresso Internacional Amadeo de Souza Cardoso: centenário da Exposição de Pintura (Abstracionismo) Porto 1916.

Barreira, H. (2013). Improvisos de Progresso: Arquiteturas em Espinho (1900-1943). (Master's thesis, Universidade do Porto (Portugal)).

Bertocchi, D., & Ferri, C. (2021). Far from gentrification and touristification? residents' perceptions of displacement on murano island. Shima, 15(1), 186–205. https://doi.org/10.21463/shima.105

Bostman e Rogers (2010). Yours: The rise of Collaborative Consumption, Harper: New York, NY, USA, 2010.

Buczynski, B. (2003). Sharing is Good: How to Save Money, Time and Resources through Collaborative Consumption; New Society Publishers: Gabriola Island, BC, Canada.

Carayannis, E. G., Barth, T. D., & Campbell, D. F. (2012). The Quintuple Helix innovation model: global warming as a challenge and driver for innovation. Journal of innovation and entrepreneurship, 1, 1-12.

Carvalho, L., Chamusca, P., Fernandes, J. R., & Pinto, J. (2019). Gentrification in Porto: Floating city users and internationally driven urban change. Urban Geography, 40(4), 565–572. https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1585139

Castro, C. M. G. (2005). Morfologia urbana espinhense:(1863-1913) (Master's thesis, Universidade do Porto (Portugal)).

Cecchini, Arnaldo (2016): "Elogio del turismo di massa", in I'm not a tourist, I live here. Aghero: Publica.

Chamusca, P., Fernandes, J. R., Carvalho, L., & Mendes, T. (2019). The role of airbnb creating a "new"- old city centre: Facts, problems and controversies in Porto. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 83, 2820. https://doi.org/10.21138/bage.2820

Cócola-Gant, A., Gago, A., & Jover, J. (2020). Tourism, gentrification and neighbourhood change: An analytical framework. reflections from southern european cities. In J. Oskam (Ed.), The overtourism debate (pp. 121–135). Emerald.

Cohen, E. (1979). A phenomenology of tourist experiences. Sociology, 13(2), 179.

Colomb, Claire & Noy, Johannes, eds. (2016): Protest and resistance in the tourist city. Nova York: Routledge.

Costa, C., Malta, A., & Martins, M. (2022). Estudo do Mercado de Trabalho para o sector do Turismo. Universidade de Aveiro, Turismo de Portugal & Secretaria de Estado do Turismo, Comércio e Serviços - https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/formacao/relatorio-estudo-mercado-trabalho-tdp-ua-jan-2023.pdf

Costa, C., Albuquerque, H. (2017). Um novo modelo conceptual para o Turismo Urbano. In Silva, F., Umbelino, J., Planeamento e Desenvolvimento Turístico, Edições LIDEL, 409-434.

Costa, C., Panyik, E., & Buhalis, D. (Eds.). (2014). European Tourism Planning and Organisation Systems: The EU Member States. Bristol: Channel View Publications.

Costa, C., Panyik, E., & Buhalis, D. (Eds.). (2013). Trends in European Tourism Planning and Organisation. Bristol: Channel View Publications.

Costa, C. (2020). Tourism planning: a perspective paper. Tourism Review, 75(1), 198-202, DOI:10.1108/TR-09-2019-0394.

Cresswell, T. (2004). Place a short introduction. Oxford: Blackwell Publishing.

Dias, M. D. B. (2013). O rebaixamento da linha de caminho-de-ferro: o vazio criado em Espinho (Master's thesis, Universidades Lusiada (Portugal)).

Duxbury, N., Hosagrahar, J. and Pascual, J. (2016) Why must culture be at the heart of sustainable urban development? United Cities and Local Governments. Culture 21, Agenda 21 for culture-

Freitas, J. D., & Dias, J. A. (2013). O caso de Espinho (Portugal): Um exemplo das consequências das acções antrópicas nas zonas costeiras. Interações Homem-Meio nas Zonas Costeiras: Brasil/Portugal; Rodrigues, MAC, Pereira, SD, Bergamaschi, S., Eds, 121-136.

Freitas, J. I. R. G. (2010). O litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências: os casos de Espinho e do Algarve (c. 1851 a c. de 1990) (Doctoral dissertation, Universidade de Lisboa (Portugal)).

González-Pérez, J. M. (2019). The dispute over tourist cities. Tourism gentrification in the historic Centre of Palma (Majorca, Spain). Tourism Geographies, 22(1), 171–191. https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1586986

González-Pérez, J.M. (2022). Evictions, Foreclosures, and Global Housing Speculation in Palma, Spain. Land, 11, 293. https://doi.org/10.3390/land11020293

Harvey, David (2011): The Enigma of Capital: And the Crises of Capitalism. New York: Oxford University Press.

Jover, J., Berraquero Díaz, L., Barrero Rescalvo, M., & Jiménez Talavera, A. (2018). Turistización y movimientos urbanos de resistencia: Experiencias desde sevilla. In C. Milano & J. Mansilla (Eds.), Ciudad de vacaciones (pp. 389–422). Pol.len edicions.

Knafou, Remy (2021). Réinventer le tourisme. Sauver nos vacances sans détruire le monde. Paris: Du faubourg

Lew, Y. K., Khan, Z., & Cozzio, S. (2018). Gravitating toward the quadruple helix: international connections for the enhancement of a regional innovation system in Northeast Italy. R&D Management, 48(1), 44-59. https://doi.org/10.1111/radm.12227

Lobo, S. L. M. (2013). Arquitectura e turismo: planos e projectos. As cenografias do lazer na costa portuguesa. Da 1. ª República à Democracia (Doctoral dissertation).

Martin, C.J. (2016) The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? Ecol. Econ., 121, 149–159.

Maruccia, Y., Solazzo, G., Del Vecchio, P., & Passiante, G. (2020). Evidence from network analysis application to innovation systems and quintuple helix. Technological Forecasting and Social Change, 161, 120306. https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120306

Nascimento, F. P. M. (2016). O Casino de Espinho. Jogo e Lazer (1905–2005) (Master's thesis, Universidade do Porto (Portugal)).

Oliveira, R. A., Baracho, R. M. A., & Cantoni, L. (2024). Modelo conceitual de sustentabilidade cultural para patrimônios culturais da humanidade a partir da experiência da visitação. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, São Paulo, 18, e-2948, 2024. https://doi.org/10.7784/rbtur.v17.2948

Ortigão, R. (1876). As praias de Portugal: guia do banhista e do viajante. Magalhães & Moniz.

PUH (2011) Paisagem Urbana Histórica, Unesco. UN Turismo. Acessível em https://unescoportugal.mne.gov.pt/images/cultura/recomendacao_sobre_a_paisagem_historica_urbana_unesco_2011.pdf

Piñeira-Mantiñán, M.J.; Escudero-Gómez, L.A. y González-Pérez, J.M. (2024). La vivienda en España. Diagnóstico y principales dinámicas. En J.M. Parreño-Castellano y A. Armas Díaz (Dir) La vivienda en Canarias. Situación, perspectivas y propuestas. Fundación FYDE-CajaCanarias, San Cristóbal de La Laguna.

Ribeiro, F. P. F. (2015). Regeneração urbana para a dinamização de Espinho (Master's thesis, Universidades Lusiada (Portugal)).

Selloni, D. (2017) CoDesign for Public-Interest Services; Springer International Publishing: New York, NY, USA

Walljasper, J. (2010) All That We Share; The New Press: New York, NY, USA.

Yeom, M., & Mikelbank, B. (2019). Gentrification: An introduction, overview, and application. housing and neighborhoods. In D. Swetkis & W. A. Kellogg (Eds.), The 21st-century american city: Race, ethnicity, and multicultural urban life (pp. 79–96). Kendall Hunt Publishing Company.