



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS - CCSA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - PPGTUR
DOUTORADO EM TURISMO**

FELIPE GOMES DO NASCIMENTO

**TURISMO RESPONSÁVEL PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS
TURÍSTICAS BRASILEIRAS**

NATAL/RN

2023

FELIPE GOMES DO NASCIMENTO

**TURISMO RESPONSÁVEL PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS
TURÍSTICAS BRASILEIRAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito para a obtenção de Doutorado em Turismo, na área de concentração Turismo, Desenvolvimento e Gestão.

Orientador: Dr. Ricardo Lanzarini

Co-orientação: Dr^a. Leilianne Michelle Trindade da Silva Barreto

NATAL /RN

2024

Ficha catalográfica

**TURISMO RESPONSÁVEL PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS
TURÍSTICAS BRASILEIRAS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito para a obtenção de Doutorado em Turismo, na área de concentração Turismo, Desenvolvimento e Gestão.

Orientador: Dr. Ricardo Lanzarini

Co-orientação: Dr^a. Leilianne Michelle Trindade da Silva Barreto

Banca Examinadora

Dr. Ricardo Lanzarini

Presidente da banca e orientador – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Dr^a. Leilianne Michelle Trindade Da Silva Barreto

Co-orientadora – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Dr^a. Kerlei Eniele Sonaglio

Avaliador interno – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGTUR/UFRN)

Dr. Marcelo da Silva Taveira

Avaliador interno – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGTUR/UFRN)

Dr^a. Dina Maria Barreira Ramos

Avaliador externo – Universidade de Aveiro (UA)

Dr^a. Adriana Brambilla

Avaliador externo – Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Dedico a minha família!

AGRADECIMENTOS

Mais um ciclo se encerra com a entrega desse documento. Olhar para trás e contemplar todo caminho percorrido, me faz lembrar, que às vezes é difícil, que a batalha é árdua, mas nesse processo contamos com presença de Deus e de pessoas que são reflexos do seu cuidado. Por isso, gostaria de expressar minha profunda gratidão a todos que contribuíram de maneira significativa para a realização deste trabalho.

Primeiramente, minha sincera gratidão à minha família (minha mãe, Silva, meu pai, Biu, meus irmãos Fafá, Fabricio, Milena e meu sobrinho, Levi), que sempre me apoiaram com amor, paciência e incentivo incondicionais ao longo dessa jornada acadêmica.

Agradeço também aos meus amigos, Priscila Melo, Gabriela Evangelista, Adriana Brambilla, Elídio Vanzella e aos colegas de curso, em especial Mariene Albuquerque, Dioleno Silva, Marília Paes-Cesário, Fernanda Calumby, Ivanise Borges, Thyago Velozo, Talita Guedes, Adson Claudino, Karina Maia, Leylane Meneses e Karoline Carvalho, cuja amizade e apoio foram fundamentais para manter meu ânimo e motivação durante os desafios enfrentados. A troca de ideias e experiências enriqueceu imensamente meu aprendizado.

Ao meu grupo de pesquisa, Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (GCET) cuja colaboração foi essencial. Agradeço por compartilharem seus conhecimentos e insights, contribuindo diretamente para o desenvolvimento desta investigação.

À banca examinadora, Dr^a. Kerlei Eniele Sonaglio, Dr. Marcelo da Silva Taveira, Dr^a. Dina Maria Barreira Ramos e a Dr^a. Adriana Brambilla. Minha gratidão pelas críticas construtivas e pelo tempo dedicado à avaliação rigorosa deste trabalho. Suas sugestões e observações foram extremamente valiosas para aprimorar o conteúdo final.

Aos representantes da gestão pública municipal e federal dos estados brasileiros, e aos facilitadores do projeto orla que contribuíram com suas vivências para que fosse construído novos conhecimentos, promovendo múltiplos olhares para os fenômenos em estudo.

Agradeço também à CAPES pelo suporte financeiro concedido, que viabilizou parte das pesquisas realizadas, permitindo a publicação de artigos, participação em eventos, visitas a diversas cidades que foram fundamentais para coleta de dados.

Por fim, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) minha sincera gratidão por proporcionar o ambiente acadêmico ideal para o desenvolvimento deste trabalho. As oportunidades de aprendizado e a infraestrutura oferecida foram fundamentais para minha formação. Destaco o grande apoio dos meus orientadores prof. Dr. Ricardo Lanzarini e a prof.

Dr^a. Leillane Barreto, pela confiança depositada em mim desde o início do curso e por não medirem esforços para ajudar.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para este projeto, meu mais sincero obrigado. Seu apoio foi crucial para alcançar este marco em minha jornada acadêmica e profissional.

Ser responsável parece ser passivamente sobre reagir a situações que exigem responsabilidade; por outro lado, ser responsável significa questionar ativamente as práticas existentes, repensar e remodelar as formas como realizamos até mesmo as tarefas mais cotidianas para torná-las mais responsáveis. Enquanto não reconhecermos essa parcialidade situada nas práticas de responsabilidades, é possível criar a ilusão de que existe uma forma perfeita de ser responsável – e, por sua vez, abrir espaço para aqueles que criticam os esforços simplesmente porque ainda não são perfeitos, ou aqueles que evitam tentar simplesmente porque não é possível ser perfeito.
(Harng luh Sin, 2014)

RESUMO

O Brasil tem, historicamente, seu desenvolvimento turístico concentrado na utilização de seus recursos naturais, especialmente nos espaços de orla, que corresponde a uma faixa de mais de 20 000 km de extensão. Dada a riqueza e diversidade de uso e seus recursos finitos, esses espaços têm sofrido inúmeros problemas em virtude do mau uso, tanto pela atividade turística quanto pela utilização insustentável da população residente. Em resposta a esses desafios, o Ministério do Turismo, em 2019, iniciou uma série de ações para promoção da gestão de orla turística responsável no território nacional. Para esse intuito, fomentou ações diretas de diagnóstico e planejamento de orlas por meio do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia (BNP)”, em parceria com o “Projeto Orla (PO)”. Mediante este contexto, o presente estudo teve como objetivo compreender como o turismo responsável pode contribuir para a gestão sustentável de orlas de uso turístico no Brasil. Esta investigação foi concebida como uma realidade que é socialmente construída a partir da relação sujeito e objeto, caracterizando este estudo como exploratório, de abordagem qualitativa, alicerçado na perspectiva epistemológica construtivista, a partir do paradigma fenomenológico. A substância empírica desta pesquisa é representada por um subconjunto de dados derivados de múltiplos estudos de caso, sendo estes: Angra dos Reis (RJ), Barreirinhas (MA), Cabo Frio (RJ), Cruz (CE), Imbé (RS), Natal (RN), Paraty (RJ), Salvador (BA), São Sebastião (SP), Vila Velha (ES). A coleta de dados foi realizada por meio da pesquisa documental, abrangendo a busca por informações nos sites eletrônicos oficiais das entidades e entrevistas semiestruturadas com representantes-chaves do Ministério do Turismo, com o poder público municipal das cidades em estudo, integrantes do BNP e facilitadores do Projeto Orla, realizadas no mês de março a junho de 2024. Os dados foram analisados a partir da análise textual discursiva e de análise de conteúdo. Os resultados demonstram que o turismo responsável, apesar de incipiente no Brasil, contribui para gestão sustentável de orlas turísticas, ao incorporar discussões sobre responsabilidades no setor. Esta abordagem promove uma visão mais holística, focada no presente, nos processos participativos, incentivando todos os agentes envolvidos a assumirem seu papel de protagonismo. Essa investigação revelou que os principais motivadores para agir de forma responsável são classificados em fatores endógenos como altruísmo, legitimidade e competitividade, e os fatores exógenos, como pressões das partes interessadas, pressões ambientais e pressão regulatória. Isso reflete estágios variados de motivação entre diferentes cidades na gestão responsável de destinos turísticos. Quanto aos limitadores, são marcados pela descrença popular nos processos participativos, a instabilidade e falta de continuidade política, bem como capacidade técnica limitada das partes envolvidas. Por fim, estratégias como o fortalecimento de associações e conselhos municipais, certificações, parceria com instituições de ensino, parceria público-privada se apresentaram como ferramentas que podem contribuir para as discussões de responsabilidade no turismo. Sugere-se para futuras pesquisas, a avaliação da perenidade dos arranjos estabelecidos entre as esferas municipais, estaduais e federais, bem como, análise do material técnico-orientador sobre gestão de orlas produzido no âmbito do projeto e participação da comunidade.

Palavras-chave: Gestão Turística; Turismo Responsável; Turismo sustentável; Gestão de orlas.

ABSTRACT

Historically, Brazil's tourism development has been concentrated on the use of its natural resources, especially its waterfront areas, which are more than 20,000 km long. Given the richness and diversity of their use and their finite resources, these spaces have suffered numerous problems due to misuse, both by tourism and by the unsustainable use of the resident population. In response to these challenges, in 2019 the Ministry of Tourism launched a series of actions to promote responsible waterfront management in the country. To this end, it promoted direct actions for the diagnosis and planning of waterfronts through the “Brasil, essa é a nossa praia” (Brazil, this is our beach) Project, in partnership with the Projeto Orla (Orla Project). In this context, the aim of this study was to understand how responsible tourism can contribute to the sustainable management of waterfronts used by tourists in Brazil. This investigation was conceived as a reality that is socially constructed from the relationship between subject and object, characterizing this study as exploratory, with a qualitative approach, based on the constructivist epistemological perspective, from the phenomenological paradigm. The empirical substance of this research is represented by a subset of data derived from multiple case studies: Angra dos Reis (RJ), Barreirinhas (MA), Cabo Frio (RJ), Cruz (CE), Imbé (RS), Natal (RN), Paraty (RJ), Salvador (BA), São Sebastião (SP), Vila Velha (ES). Data was collected through documentary research, including a search for information on the entities' official websites and semi-structured interviews with key representatives of the Ministry of Tourism, the municipal authorities of the cities under study, members of the BNP and facilitators of the Orla Project, carried out between March and June 2024. The data was analyzed using discursive textual analysis and content analysis. The results show that responsible tourism, although still in its infancy in Brazil, contributes to the sustainable management of waterfronts by incorporating discussions about responsibilities in the sector. This approach promotes a more holistic vision, focused on the present, on participatory processes, encouraging all the agents involved to take on their leading role. This research revealed that the main motivators for acting responsibly are classified into endogenous factors such as altruism, legitimacy and competitiveness, and exogenous factors such as stakeholder pressures, environmental pressures and regulatory pressure. This reflects varying stages of motivation between different cities in the responsible management of tourist destinations. As for the limiting factors, they are marked by popular disbelief in participatory processes, instability and lack of political continuity, as well as limited technical capacity on the part of the parties involved. Finally, strategies such as strengthening municipal associations and councils, certifications, partnerships with educational institutions and public-private partnerships were presented as tools that can contribute to discussions on responsibility in tourism. For future research, we suggest evaluating the sustainability of the arrangements established between the municipal, state and federal spheres, as well as analyzing the technical guidance material on waterfront management produced within the scope of the project and community participation.

Keyword: Tourism Management; Responsible Tourism; Sustainable Tourism; Waterfront Management.

LISTA DE FIGURAS

	PÁG.
Figura 1: Oficina II do Projeto Orla Natal – RN	0
Figura 2: XX Seminário do ANPTUR – 2023.....	0
Figura 3: Encontro Nacional de Turismo Responsável.....	0
Figura 4: Visita de campo. Foto1) São Sebastião - SP; Foto 2) Paraty-RJ; Foto 3) WTM Latin American.....	0
Figura 5: Encontro Nacional de Turismo Responsável.....	0
Figura 6: Mapa dos municípios contemplados pelo projeto “Brasil, essa é a nossa praia”...17	17
Figura 7: Municípios visitados.....	23
Figura 8: Etapas de desenvolvimento da revisão de literatura.....	30
Figura 9: Agentes responsáveis pelo turismo.....	46
Figura 10: Gerenciamento costeiro no Brasil.....	55
Figura 11: Municípios defrontantes com o mar no Brasil.....	56
Figura 12: Mapa de biomas e sistema costeiro-marinho do Brasil.....	57
Figura 13: Abrangência territorial da orla marítima no Brasil.....	58
Figura 14: Ciclos aceleradores e limitantes de crescimento do turismo em orla.....	59
Figura 15: Composição do arranjo institucional em cada nível de atuação.....	65
Figura 16: Derramamento de óleo no Nordeste brasileiro.....	73
Figura 17: Charge Manchas.....	74
Figura 18: Aula ministrada por docente do Programa de Pós-graduação em turismo (PPGTUR-UFRN)	75
Figura 19: Linha do tempo dos planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas e interfaces com a atividade turística.....	77
Figura 20: Mapa de localização do município de Barreirinhas – MA	84
Figura 21: Mapa de localização do município de Cruz – CE	85
Figura 22: Mapa de localização do município de Natal – RN	86
Figura 23: Mapa de localização do município de Salvador – BA	87

Figura 24: Mapa de localização do município de Angra dos Reis – RJ.....	90
Figura 25: Mapa de localização do município de Cabo Frio – RJ	92
Figura 26: Mapa de localização do município de Paraty – RJ	94
Figura 27: Mapa de localização do município de São Sebastião – SP	96
Figura 28: Mapa de localização do município de Vila Velha – ES	98
Figura 29: Mapa de localização do município de Imbé – RS	99
Figura 30: Exemplo de folder de divulgação.....	102
Figura 31: Realização das oficinas em Cabo Frio – RJ.....	103
Figura 32: Quantidades de encontros participativos e Participantes das oficinas.....	104
Figura 33: Plataformas de transmissão online das oficinas de planejamento do Projeto Orla.....	106
Figura 34: Quantidade de Km de orlas atendidas.....	104
Figura 35: Análise de Similitude	108
Figura 36: Análise Sankey	117
Figura 37: Os papéis das responsabilidades na gestão de orlas.....	124
Figura 38: Perfil profissional dos inscritos no curso de Turismo Responsável.....	131
Figura 39: Síntese teórica da relação entre turismo responsável e Gestão sustentável de orlas turísticas.....	140

LISTA DE QUADROS

	PÁG.
Quadro 1: Revisão de literatura internacional.....	9
Quadro 2: Quadro síntese da pesquisa.....	14
Quadro 3: Caracterização dos municípios em estudo.....	18
Quadro 4: Empresas contratadas para execução do Projeto Orla nos municípios participantes do BNP.....	20
Quadro 5: Perfil dos entrevistados	21
Quadro 6: Documentos selecionados para análise.....	25
Quadro 7: Etapas de análise da Análise Textual Discursiva (ATD).....	27
Quadro 8: Categorias emergentes	27
Quadro 9: Revisão de literatura.....	30
Quadro 10: Desenvolvimento do turismo ao longo do tempo.....	35
Quadro 11: Síntese da linha de atuação: incentivo ao Turismo Responsável PNT 2018 – 2022.....	39
Quadro 12: Evolução cronológica do Turismo Responsável no contexto brasileiro.....	41
Quadro 13: Diferença conceitual entre turismo sustentável e responsável.....	43
Quadro 14: Conceituando os indicadores do Turismo sustentável-responsável.....	44
Quadro 15: Dicas práticas para um comportamento responsável durante a viagem	47
Quadro 16: Os impulsionadores endógenos e exógenos do Turismo Responsável nas organizações.....	49
Quadro 17: Tipo de orlas brasileiras.....	58
Quadro 18: Segmentos turísticos desenvolvidos em espaço de orla.....	60
Quadro 19: Metas propostas para o projeto “Brasil, essa é a nossa praia”	78
Quadro 20: Empresas contratadas para execução do Projeto Orla nos municípios participantes do BNP.....	80

Quadro 21: Produção de material para o processo de gestão de orlas turísticas.....	82
Quadro 22: Instrumentos legais de ordenamento territorial.....	84
Quadro 23: Instrumentos legais de ordenamento territorial	86
Quadro 24: Instrumentos legais de ordenamento territorial	87
Quadro 25: Instrumentos legais de ordenamento territorial.....	88
Quadro 26: Instrumentos legais de ordenamento territorial	91
Quadro 27: Instrumentos legais de ordenamento territorial	93
Quadro 28: Instrumentos legais de ordenamento territorial	95
Quadro 29: Instrumentos legais de ordenamento territorial	96
Quadro 30: Instrumentos legais de ordenamento territorial	97
Quadro 31: Instrumentos legais de ordenamento territorial	100
Quadro 32: Fatores motivacional para desenvolver o planejamento com base no turismo responsável	125
Quadro 33: “Brasil, essa é a nossa praia” – um breve relato	13

LISTA DE ABREVIATURAS

ATD	Análise Textual Discursiva
ACT	Acordo de Cooperação Técnica
BNP	Brasil, essa é a nossa praia
CADASTUR	Cadastro de Prestadores de Serviço Turístico
CEPO	Conselho Estadual do Projeto Orla
CCSA	Centro de Ciências Sociais Aplicadas
CMPO	Coordenação Municipal do Projeto Orla
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CNPO	Conselho Nacional do Projeto Orla
CONSIGA	Consultoria em Sistemas Integrados e Gestão Ambiental
CNC	Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo
DETUR	Departamento de Turismo
EAD	Educação a Distância
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
EVOT	Escola Olho Vivo do Tempo
FEE	Foundation for Enviromental Education
FORTEXO	Fórum Regional de Turismo do Litoral Extremo Oeste
FORTUR	Fórum de Turismo do Estado do Ceará
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICRT	International Center of Responsible Tourism
INEA	Instituto Ambiental do Ambiente
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
ME	Ministério da Economia
MEC	Ministério da Educação
MDR	Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MTur	Ministério do Turismo
ODS	Objetivo de Desenvolvimento Sustentável
OEMA	Órgão Estadual de Meio Ambiente
OETUR	Órgão Estadual de Turismo
ONU	Organização das Nações Unidas

PGI	Planos de Gestão Integrada
PO	Projeto orla
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLM	Parque Nacional dos Lençóis Maranhense
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
PNRM	Política Nacional para os recursos do Mar
PNT	Plano Nacional de Turismo
PIB	Produto Interno Bruto
PRODEMA	Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente
RITUR	Revista Iberoamericana de Turismo
RSC	Responsabilidade Social Corporativa
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPU	Secretaria De Coordenação E Governança Do Patrimônio Da União
TAGP	Termo de Adesão à Gestão de Praias
TBC	Turismo de Base Comunitária
TED	Termo de Execução Descentralizada
TUCUM	Rede Cearense de Turismo Comunitário
TURISOL	Rede Brasileira de Turismo Solidário e Comunitário
TURISANGRA	Fundação de Turismo de Angra dos Reis
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UFRN	Universidade Federal do Rio Grande do Norte
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFPB	Universidade Federal da Paraíba
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNWTO	World Tourism Organization
UC	Unidade de Conservação
UP	Unidades de Paisagem
WOS	Web of Science
WTTC	World Travel & Tourism Council
WTM	World Travel Market Latin America

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	3
1.1 DE QUEM É A RESPONSABILIDADE? OS DILEMAS NA GESTÃO DE ORLAS TURÍSTICAS BRASILEIRAS	3
1.1 PROBLEMÁTICA	4
1.2 OBJETIVOS	8
1.2.1 Geral	8
1.2.2 Específicos	8
1.3 JUSTIFICATIVA	8
1.4 ESTRUTURA DA TESE	12
2. PERCURSO METODOLÓGICO	13
2.1 FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	15
2.2 DELIMITAÇÃO ESPACIAL E TEMPORAL DO ESTUDO	16
2.3 SELEÇÃO DOS PARTICIPANTES	19
2.4 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	22
2.5 TÉCNICAS DE ANÁLISE DE DADOS	25
2.6 REVISÃO DE LITERATURA	28
3. FUNDAMENTOS TEÓRICOS	31
3.1 OS DIFERENTES TONS DE RESPONSABILIDADE: UMA REFLEXÃO CONCEITUAL SOBRE TURISMO RESPONSÁVEL	31
3.1.1 Precedentes do turismo responsável	32
3.1.2 Turismo responsável: evolução e definição	35
3.1.3 Turismo responsável e turismo sustentável são sinônimos?	42
3.1.4 Uma análise das responsabilidades dos atores sociais envolvidos no turismo responsável	45
3.2 DA RECREAÇÃO NO MAR À CRISE: DESAFIOS NA GESTÃO DE ORLAS BRASILEIRAS	53
3.2.1 Orlas brasileiras: base legal e caracterização	54
3.2.2 O uso dos espaços de orla para o turismo e seus principais impactos	59
3.2.3 Ferramentas de gestão de orlas no Brasil	64
4. RESULTADO E DISCUSSÃO	69
4.1 PLANOS, PROJETOS E POLÍTICAS PÚBLICAS FEDERAIS DE GESTÃO DE ORLAS QUE POSSUAM RELAÇÃO DIRETA COM A ATIVIDADE TURÍSTICA	70
4.2 INICIATIVAS DE TURISMO RESPONSÁVEL INSTITUÍDAS PELO MINISTÉRIO DO TURISMO, A PARTIR DE 2019, PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS TURÍSTICAS BRASILEIRAS	77
4.2.1 Desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla em 10 destinos brasileiros	78
4.2.2 Desenvolvimento de Material Orientador sobre Turismo e Gestão de Orlas ..	81

4.3 DOCUMENTOS, PROCESSOS E CASOS PILOTO UTILIZADOS PELO BNP PARA A ORIENTAÇÃO E PROMOÇÃO DA GESTÃO SUSTENTÁVEL DAS ORLAS BRASILEIRAS A PARTIR DO TURISMO RESPONSÁVEL	83
4.3.1 Caracterização dos municípios classificados para participar do Projeto “Brasil, Essa é a nossa praia”	83
4.3.2 Realização das oficinas.....	101
4.4 TURISMO RESPONSÁVEL E GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS TURÍSTICAS: IMPLICAÇÕES TEÓRICAS	106
4.4.1 O surgimento e a inserção do turismo responsável na gestão sustentável de orla turísticas brasileiras	106
4.4.2 Os papéis de responsabilidades na gestão de orlas turística	115
4.4.3 Motivadores para gestão responsável de orlas turísticas	124
4.4.4 Limitadores para a gestão responsável de orlas turísticas	127
4.5.5 Estratégias para a gestão responsável de orlas turísticas	134
4.5.6 Proposição de modelo teórico sobre a relação entre turismo responsável e gestão sustentável de orlas turísticas	139
.....	141
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
5.1 RETOMADA DOS OBJETIVOS E DIRECIONAMENTOS	142
5.2 PRINCIPAIS IMPLICAÇÕES TEÓRICAS E PRÁTICAS	146
5.3 SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS	147
REFERÊNCIAS.....	148
APÊNDICES	162
APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	163
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS.....	165
APÊNDICE C – REVISÃO DE LITERATURA: TURISMO RESPONSÁVEL EM TESES E DISSERTAÇÕES BRASILEIRAS	166

ENTRE LINHAS E IDEIAS: A JORNADA DE CONSTRUÇÃO DA TESE

Escrever uma tese é como coser uma roupa. Um corte aqui, outro ali e, de repente, o conjunto adquire forma, vai ganhando sentido. Considero que esta tese, se iniciou bem antes do início do processo de doutoramento, mas eu ainda não sabia. Ela iniciou a ser “germinada” ainda no mestrado, quando direcionei meu olhar para estudar a relação entre Turismo e Meio Ambiente, na pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente no PRODEMA/UFPB entre os anos de 2018 e 2020. Esse período me proporcionou um olhar mais aguçado e sensível para a relação entre turismo e meio ambiente, para o processo de preservação e a necessidade de planejamento turístico, que busque o equilíbrio entre os recursos naturais e sociais.

No ano de 2021, ao ingressar na Pós-graduação em Turismo (PPGTUR/UFRN), tive a oportunidade de participar como monitor do curso de Facilitadores do Projeto Orla a nível nacional. Confesso que foi um desafio, um ambiente totalmente novo, com pessoas de diversas regiões, de outras culturas, com experiências e expertise totalmente diferentes, mas foi nesse espaço que comecei a aprofundar no conhecimento sobre a gestão de orlas e turismo.

O contato com a área me possibilitou a visualizar a relação da gestão de orlas, com novos olhares, até que, em um lampejo de ideias, surgiu a proposta dessa tese. Dessa forma, começou o processo de aprofundamento através da revisão de literatura, do curso e experiência prática.

Neste mesmo ano, ingressei como bolsista do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia” e passei a acompanhar o desenvolvimento dos Planos de Gestão Integradas (PGIs) dos 10 municípios que são o *locus* deste estudo. Foi uma experiência muito enriquecedora, pois me aproximou do campo prático, me permitindo visualizar, como se estabeleciam as relações pessoais, os desafios entre as esferas governamentais e a participação da comunidade.

No ano de 2022, atuei diretamente como facilitador do Projeto Orla na cidade de Natal, a qual fica meu agradecimento ao Dr. Leonardo Tinoco que me auxiliou neste processo. Juntamente com as facilitadoras Dra. Juliana Costa e Dra. Catiane Lima, a qual tenho um enorme carinho. Essa experiência enriqueceu minha bagagem e me aproximou ainda mais da gestão de orlas.

Figura 1: Oficina II do Projeto Orla Natal - RN



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2022)

Envolvido com essa prática e com toda a teoria, chegou a hora de iniciar a escrita dessa tese. Durante esse tempo, participei de seminários, congressos e workshops que contribuíram muito para minha formação. Foi uma oportunidade de apresentar os resultados sobre o debate de turismo responsável, bem como, sua relação para o processo de planejamento e gestão de orlas.

Figura 2: XX Seminário do ANPTUR - 2023



Fonte: Arquivo pessoal (2023)

Os primeiros frutos começaram aparecer no ano de 2023. Tive meu primeiro trabalho intitulado “Turismo Responsável: contribuições para uma reflexão conceitual”, publicado na Revista Iberoamericana de Turismo (RITUR), em parceria com o Dr. Ricardo Lanzarini. Esse artigo constituiu como parte importante para os delineamento iniciais desta tese. Neste ano

também, encerrou o projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, com o Encontro Nacional de Turismo Responsável no Rio Grande do Norte. Esse encontro reuniu gestores da esfera publicados dos 10 municípios pilotos, estudantes de turismo, trade e facilitadores. Foi um momento de encontro e de estreitar laços com atores dos municípios em estudo.

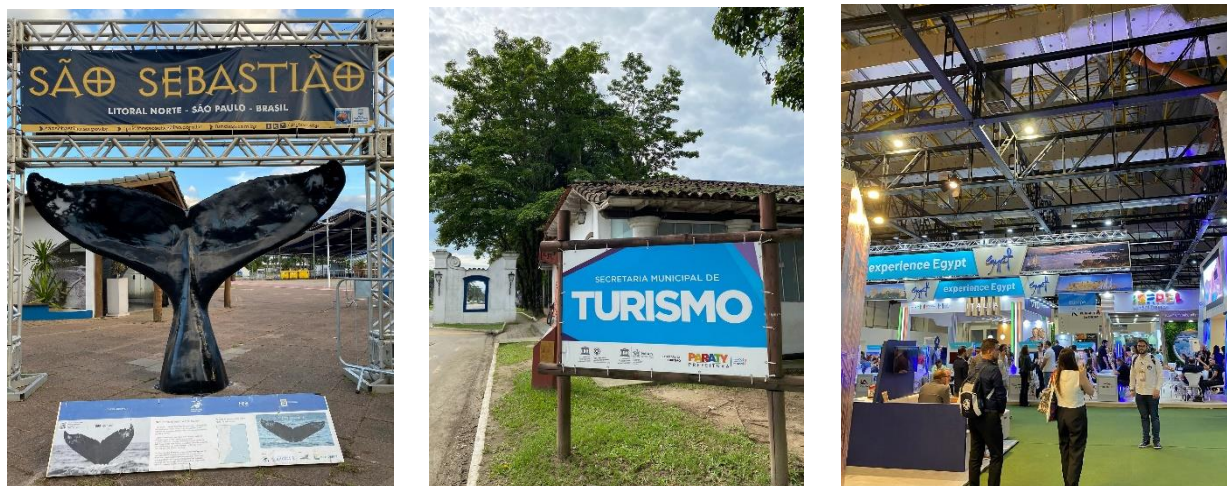
Figura 3: Encontro Nacional de Turismo Responsável



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2023)

Com o delineamento maior, em 2023, ocorreu a qualificação no mês de setembro. As ideias foram postas e com as contribuições prestadas pela banca, foi dada a largada para investigar o fenômeno em campo. Neste período, visitei quatros municípios lócus deste estudo, dado sua relevância na classificação do mapa de turismo brasileiro e proximidades geográficas, além disso participei da *WTM Latin America*, na cidade de São Paulo (SP) que se destaca por realizar a Premiação dos melhores cases de sucesso de turismo responsável na América Latina.

Figura 4: Visita de campo. Foto1: São Sebastião - SP; Foto 2) Paraty-RJ; Foto 3) WTM Latin American



Fonte: Arquivo pessoal (2024)

Este momento foi desafiador! Viajar por regiões que não conhecia, ter contato com pessoas totalmente novas e conhecer experiências totalmente diferentes, no entanto, a experiência auxiliou para o processo de crescimento pessoal e profissional.

Por fim, expresso meu eterno agradecimento àqueles que tiveram olhos bem mais à frente que o meu, os professores Dr. Ricardo Lanza-rini e Dr^a Leilianne Barreto, que me incentivaram e que não mediram esforços para me ajudar. Essa costura tem as mãos deles.

Figura 5: Encontro Nacional de Turismo Responsável



Fonte: Dados da pesquisa (2023)

1. INTRODUÇÃO

1.1 DE QUEM É A RESPONSABILIDADE? OS DILEMAS NA GESTÃO DE ORLAS TURÍSTICAS BRASILEIRAS

Redinha - RN
Fonte: Arquivo Pessoal, 2022

1.1 PROBLEMÁTICA

O Brasil tem, historicamente, seu desenvolvimento turístico concentrado na utilização de seus recursos naturais, especialmente nos espaços de orla, que corresponde a uma faixa de mais de 20 000 km de extensão, sendo marcada pela presença das baías, enseadas, recortes da orla continental e insular litorânea, que banha aproximadamente 300 municípios, com uma população de aproximadamente 50 milhões de residentes (Brasil, 2022).

Esse cenário é propício para o fortalecimento do segmento turístico denominado sol e praia, que, segundo o Ministério do Turismo [MTur] (2010a), corresponde às atividades turísticas que são estabelecidas em espaços de relação entre água, sol e calor e que proporciona para aos os indivíduos momentos de lazer, entretenimento ou descanso, podendo acontecer tanto em praias marítimas, como em estuarinas, fluviais e lacustres, dadas suas características e recursos existentes. As principais atividades ligadas a esse segmento podem estar relacionadas com o nado normal, banho livre em rios, lagos, práticas de *windsurf*, atividades com equipamentos náuticos, como barcos, caiaque, *ski*, mergulho, e esportes desenvolvidos na faixa de areia, como vôlei, futebol de praia (MTur, 2010a).

Tendo em vista essa riqueza e diversidade de uso e de seus recursos finitos, esses espaços têm sofrido inúmeros problemas em virtude do seu mau uso, tanto pela atividade turística quanto pelo consumo insustentável dos recursos naturais pela população residente. Ações como poluição, pelo inadequado descarte de resíduos sólidos, contaminação da água por rejeitos domésticos, declínio cultural, pois, os residentes deixam suas atividades tradicionais, como a pesca e agricultura - para serem inseridos em novas tipologias de emprego que são oferecido por empreendedores de empresas turísticas, trabalhando em funções diferentes do seu cotidiano - (Vasconcelos & Coriolano, 2008), ocupações irregulares de terrenos públicos, tráfego de veículos motorizados na faixa de areia e especulação imobiliária (Brasil, 2022).

Com a intenção de ordenar esses espaços, fomentar conservação e promover bem-estar para residentes, e por conseguinte, dos visitantes, utiliza-se programas para gestão de orlas tanto em âmbito internacional como nacional, com a intenção de equilibrar os interesses econômicos e ambientais, buscando alcançar os princípios sustentáveis (Casemiro, Barra, Vasconcelos & Oliveira, 2018). Pode-se citar, como exemplo, o programa internacional Bandeira Azul que consiste na Certificação Internacional de praias, marinas e embarcações turísticas que atendem a uma série de requisitos mínimos de gestão e educação ambiental, princípios de responsabilidade social e de turismo sustentável (Bandeira Azul, 2022).

No Brasil, a gestão costeira tem seu fundamento teórico com base regulatória no ano de 1980, pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e que teve sua regulamentação fundamentada no Decreto nº 5.300, de 7 de dezembro de 2004, que estabeleceu o Projeto Orla (Oliveira & Nicolodi, 2012).

O Projeto Orla é uma ação integrada entre o Ministério do Meio Ambiente [MMA], em articulação com o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro de Turismo [EMBRATUR] e a Secretaria do Patrimônio da União [SPU], visando otimizar o ordenamento dos espaços litorâneos sob domínio da União, no caso em questão a orla, aproximando as políticas ambientais, urbana e patrimonial (Brasil, 2022).

Embora existam fundamentos legais e institucionais para a promoção das orlas de ordem federal, como o Projeto Orla, na prática, não se observa a efetivação da integração dos diversos dilemas postos no uso dos recursos e inclusão dos atores principais, dando margem à perpetuação de conflitos de uso fundiários, urbanização desordenada, impactos adversos nos ecossistemas e nos seus serviços ecossistêmicos (Oliveira & Nicolodi, 2012). A carência de integração observada é um reflexo da falta de clareza das responsabilidades dos agentes que atuam nesses espaços (Scherer, 2013; Brasil, 2022) e que se acentua, devido ao desinteresse da gestão pública, a qual tem negligenciado sistematicamente os impactos que afetam essa área. Frequentemente, são implementadas ações isoladas com o objetivo de resolver questões de maneira imediata, porém, sem a devida análise aprofundada das causas subjacentes desses problemas. Tais respostas, portanto, acabam não sendo efetivas a longo prazo. Uma lacuna evidente reside na ausência de uma estrutura administrativa e institucional sólida (Pollete, 2020), ausência da participação cidadã, no conhecimento escasso sobre o ambiente natural, nos conflitos de competência, na sobreposição de planejamento, ordenamento e ocupação indiscriminada na faixa de areia, na insuficiência de recursos humanos e financeiros e na gestão inadequada das praias federais no território brasileiro (Scherer, 2013).

Foi observando esse cenário, que o Ministério do Turismo lançou no ano de 2019, o projeto “Brasil, essa é a nossa praia” que teve como objetivo “orientar destinos turísticos quanto à implementação de ações de gestão responsável, incentivando a adoção de boas práticas em sustentabilidade por gestores públicos, comunidade local e turistas”. O projeto apresentava em seu escopo, um objetivo mais específico que se refere à gestão de orlas turísticas brasileiras, a saber: “Prestar assessoria técnica na revisão e/ou elaboração de Planos de Gestão Integrada das Orlas” atuando sinergia com o Projeto Orla para promoção desses espaços de forma mais responsável e sustentável (Brasil, essa é a nossa praia [BNP], 2021; Silva, Lanzarini & Nascimento, 2022, p.2).

O projeto emerge como uma alternativa para atender a necessidade de planejamento e gestão turística alinhada aos preceitos do turismo responsável, com ênfase nos aspectos da sustentabilidade ambiental, econômica e social. Este objetivo está em concordância com o Plano Nacional de Turismo (PNT) 2018-2022, que enfatiza a promoção turística com base no respeito aos recursos naturais, justiça social e inserção da comunidade. Neste contexto, o MTur afirma que:

Turismo responsável se refere às práticas, sob os princípios da sustentabilidade, que envolvem todos os segmentos de mercado, empreendimentos, equipamentos, produtos e serviços turísticos e os diversos atores sociais relacionados com a atividade turística, com o intuito de sanar ou mitigar os efeitos negativos e intensificar os efeitos desejáveis gerados pelo turismo, além de identificar e mensurar os impactos locais, com o monitoramento de seus resultados (Brasil, 2023, p.16).

Conforme evidenciado, o turismo responsável é fundamentado nos princípios de turismo sustentável, mitigando as “irresponsabilidades” associadas ao “turismo de massa”. Além disso, representa uma evolução do debate sobre a sustentabilidade, implementando práticas viáveis para alcançar esse objetivo (Lima, 2017).

Leslie (2012) reforça essa perspectiva, argumentando que o turismo responsável desempenha um papel crucial na promoção da sustentabilidade turística. Ele pode ser caracterizado como práticas responsáveis adotadas por indivíduos que fazem parte de organizações e empresas, na elaboração de políticas fundamentadas na ética e em princípios morais.

Neste contexto, o Ministério do Turismo encontrou um vasto potencial turístico das orlas marítimas, estuarinas, lacustres e fluviais no país, para gerir de forma responsável. Para isso, fomentou ações diretas de diagnóstico e planejamento participativo de orlas através do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Norte [UFRN]. O projeto contemplou orlas sob a jurisdição federal e resultou na criação de materiais direcionados para auxiliar na tomada de decisão e gestão do turismo em nível nacional, dirigido ao setor público quanto privado, bem como aos turistas. O projeto teve como meta sensibilizar sobre a utilização de práticas de turismo responsável, pautado em três pilares: turismo de base comunitária, segurança turística e sustentabilidade (BNP, 2021; Silva, Lanzafrini & Nascimento, 2022, p.2).

Os dados produzidos ao longo do tempo de realização do projeto proporcionam uma base sólida para esta pesquisa, pois oferecem informações que possibilitam entender como a gestão sustentável de orlas turísticas pode ser desenvolvida a partir do turismo responsável. Além disso, pode oferecer contributos teóricos para mitigar a lacuna teórica de estudos que versam sobre essas duas temáticas.

Mediante ao exposto, apresenta-se a seguinte questão a ser respondida por esta tese: **como o turismo responsável, sendo fator agregador no processo de planejamento e gestão dos espaços, pode contribuir para a gestão sustentável das orlas turísticas brasileiras?**

Esta pesquisa propõe a tese de que o turismo responsável apresenta o escopo necessário para reestruturar a gestão de orlas turísticas brasileiras objetivando alcançar a sustentabilidade nas formas de usos desses espaços. Nessa perspectiva, a responsabilidade de repensar e atuar sobre esses espaços turísticos é distribuída entre os diversos atores que interagem nesse ambiente, promovendo constructos que podem transformar em comportamentos capazes de impactar na sustentabilidade turística.

No setor de turismo, a noção de sustentabilidade tem sido objeto de várias críticas devido à falta de modelos viáveis (Higgins-Desbiolles, 2010; Chettiparamb & Kokkranikal, 2012). As iniciativas de sustentabilidade, frequentemente, foram unidimensionais, colocando a maior parte do ônus sobre formuladores de políticas, agências facilitadoras e provedoras de serviços turísticos com pouco envolvimento dos membros da comunidade, que frequentemente se mostram inertes (Jamal, Camargo & Wilson (2013).

Mihalic (2016) apresenta uma perspectiva crítica, mencionando que o termo turismo sustentável é, muitas vezes, utilizado como um mero instrumento de relações públicas, com pouca efetividade na prática, evidenciando frequentemente resultados insustentáveis. Mohamadi, Abbasi, Kordshouli e Askarifar (2022), concordam com essa visão e afirmam que o termo é utópico, pois carece de mecanismo que possa subsidiar sua aplicação.

Além disso, Jamal, Camargo e Wilson, (2013) alegam que o termo perpetua a perspectiva economicista que subjaz a expressão de desenvolvimento sustentável, enfocando o uso e controle da natureza e dos indivíduos meramente como recursos, com interesses predominantemente institucionais e regulatórios, muitas vezes negligenciando a qualidade de vida da população local. Deste modo, pensar a gestão de destino fundamentado na abordagem do TR pode oferecer contribuições significativas, tais como a inserção, no processo participativo da comunidade nas discussões de planejamento e gestão, priorização de uma agenda mais intimista com problemas locais, com preocupações em aspecto de respeito e

cuidado com a comunidade, estabelecimento de manual de conduta baseada no código de ética do turismo.

Portanto, é fundamental adotar uma abordagem que promova a integração de todos os interessados no planejamento e gestão desses espaços turísticos. O turismo responsável desponta como uma possibilidade que permite envolver de forma ampla todos os atores relevantes e, assim, promover uma gestão mais efetiva e sustentável dessas áreas turísticas. Ao questionar o papel das responsabilidades e incentivar a sua correspondência. Além disso, o termo traz à tona a importância de olhar localmente, com foco no presente, em busca de práticas alternativas, transparentes, mensuráveis e que envolvam a comunidade.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Geral

Compreender como o turismo responsável pode contribuir para a gestão sustentável de orlas de uso turístico no Brasil.

1.2.2 Específicos

1. Analisar as relações simbióticas de planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas que possuam relação direta com a atividade turística;
2. Identificar as iniciativas de turismo responsável instituídas pelo Ministério do Turismo, a partir de 2019, para a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras;
3. Examinar os documentos, processos e casos piloto utilizados pelo BNP para a orientação e promoção da gestão sustentável das orlas brasileiras a partir do turismo responsável.

1.3 JUSTIFICATIVA

Justifica-se a importância desse trabalho pela sua aderência às novas tendências de turismo, tais como: turismo transformador, apropriado, suave e regenerativo. Essas tendências buscam propor um novo olhar para o planejamento e promoção turística, alinhado com princípios ambientais, sociais, culturais e econômicos mais sustentáveis e éticos (Mihalic, 2016, Saarinen, 2021). Elas se encontram ancoradas em arcabouços legais internacionais, como Código de Ética Mundial para o Turismo (1999), Declaração de Kerala do turismo

responsável (2008), Agenda 2030 da ONU ¹(2015), Declaração de Turismo Responsável da Cidade do Cabo (2022).

Essa investigação está enraizada no diálogo global sobre a relevância da preservação da qualidade e segurança do mar, proposto pela discussão da Década Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável² que foi proclamada pelas Nações Unidas em 2017 com implementação em vigor até 2030, buscando cumprir os compromissos da Agenda dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 2030. Além disso, este estudo contribui especificamente para o objetivo 11 (Cidades e comunidades Sustentáveis), ao permitir o debate sobre proteção das áreas naturais e dos patrimônios culturais, tendo em vista que alguns dos municípios são compostas por patrimônio tombado pelo IPHAN nas adjacências das orlas, bem como uma biodiversidade existe nas unidades de conservação que existe no território (Organização das Nações Unidas [ONU], 2024).

Está ligado ao objetivo 14 (Vida na água), uma vez que tem seu lócus regiões costeiras de serviços ecossistêmicos, com o uso diversos. A discussão avança para o aprimoramento da gestão destes espaços e do processo de utilização de forma sustentável, contribuindo para entender a realidade atual dos moradores, poder público e privado destes e como podem ser estabelecidos os processos organizacionais (ONU, 2024).

Por fim, relaciona-se com a meta 12, que preconiza o consumo e a produção responsável. Ao promover o aprofundamento do papel das responsabilidades, como principal direcionador para ambientes mais equilibrados e saudáveis (ONU, 2024).

Este estudo contribuirá, para a expansão do arcabouço teórico acerca de turismo responsável e gestão de orlas turísticas sustentáveis, uma vez que a prévia revisão da literatura, identificou que as pesquisas desenvolvidas e publicadas pelo *Web Of Science* (WOS) entre o período de 1993 a 2023, não tem explorado essa relação, sendo o foco direcionados para outras áreas, como apresentado no quadro 1:

Quadro 1: Revisão de literatura internacional

ÁREA TEMÁTICA	AUTORES
1) análise do comportamento responsável dos indivíduos, operadores turísticos, turista e comunidade	Merwe e Wocke, 2007; Musavengane, 2019; Liljeblad, 2020;
2) avaliação dos fatores motivacionais e de atitudes responsáveis por parte do poder privado	Frey e George, 2010; Sin, 2014; Carasuk, Becken e Hughey, 2016; Mody, Day, Sydnor, e Jaffe, 2016; Tay, 2016, Camilleri, 2018, Hermawati, 2020, Baloch, 2022;
3) avaliação de estratégias de marketing responsável utilizado pelas organizações	Buckley, 2008; Smith e Font, 2014; Herath, Hemmington, e Poulston, 2020

¹ <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>

² <https://decada.ciencianomar.mctic.gov.br/sobre-a-decada/>

4) avaliação de indicadores de Turismo Responsável	Hermann, Geldenhuys e Coetzee, 2020; Baks e Parida, 2020; Baksi, 2021.
5) análise dos impactos do Turismo Responsável na qualidade de vida da comunidade	Mathew e Sreejesh, 2017; Bertella e Romanelli, 2018, Gong, Detchkhajornjaroensri e Knight, 2019; Chan, Marzuki e Mohtar, 2021; Eyisi, Lee e Trees, 2021; Karimi & Astane 2022; Markose, Tazhathethil e George, 2022.

Fonte: Dados da pesquisa (2024)

No que concerne às pesquisas brasileiras, o levantamento dissertação e tese na base de dados dos periódicos Capes em português, apontam que não existem teses que dialogam sobre a interação proposta neste campo de investigação conforme apêndice C. O trabalho desenvolvido sobre essa relação está no nível de dissertação e buscou analisar indicadores de turismo responsável, selecionados com foco nos municípios litorâneos do Estado de Santa Catarina – Brasil. Um trabalho de caráter mais quantitativo aplicado na região Sul. Esse trabalho por sua vez, analisa múltiplos casos, por uma abordagem qualitativa, correlacionando diversas experiências no contexto brasileiro.

As pesquisas, no país, tiveram como debate inicial a proposição da discussão do turismo responsável na gestão pública (Lanzarini & Barreto, 2014), nos debates teóricos sobre as congruências e divergências do conceito de turismo responsável e sustentável (Gabrielli, 2017; Koch, Junqueira & Anjos, 2017; Nascimento & Lanzarini, 2023) e na análise de práticas de turismo responsável em destinos turísticos e atividades econômicas como eventos (Duarte & Lima, 2019). Desta maneira, essa pesquisa contribui para diminuir essa lacuna teórica, e proporciona uma visão aplicada para a operacionalização do turismo responsável nos processos de gestão sustentável do turismo, apresentando evidências de como a gestão de orla turística dialoga com o turismo responsável no campo prático, lançando novas perspectivas para o entendimento desse conceito e sua viabilidade oferecendo arcabouço teórico e prático para o fomento de políticas públicas, maiores esclarecimentos para a comunidade civil.

Na prática, este estudo se relaciona com os investimentos do Ministério do Turismo (MTur) em turismo responsável no âmbito nacional desencadeado a partir do Plano de Turismo 2018-2022. Esse tema tem sido amplamente discutido no país e está diretamente ligado a criação e promoção de decretos e programas como Programa Turismo Acessível (2006), como as Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo Social no Brasil (2020), Selo Turismo Responsável (2020), Projeto Brasil, essa é a nossa praia (2019) e Programa Turismo Seguro (2021).

Além disso, a pesquisa contribui para a sensibilização da importância da inserção da comunidade no processo de planejamento turístico, pois possibilita um olhar mais atento para os aspectos sociais, o que pode levar a um desenvolvimento mais integrado e sustentável das orlas. Contribui para a discussão do papel do poder público e privado e como ambos devem trabalhar em conjunto para desenvolver os espaços de orlas mais competitivos e com qualidade para os usuários.

1.4 ESTRUTURA DA TESE

Com objetivo de proporcionar maior esclarecimento e entendimento, esta tese foi dividida em seis partes. A primeira parte consiste na introdução, intitulada: **De quem é a responsabilidade? Os dilemas na gestão de orlas turísticas brasileiras**. Busca nesta seção contextualizar o leitor sobre a problemática desta investigação, apresentando as perguntas norteadoras, a justificativa para desenvolvimento do estudo e os objetivos perseguidos.

Posteriormente, é apresentada a segunda parte que detalha o **percurso metodológico**. Nela são discutidos os fundamentos epistemológicos da pesquisa, a caracterização do estudo, delimitação espacial e temporal, seleção dos participantes, além dos instrumentos e técnicas de análise de dados utilizados.

A terceira parte, denominada: **Os diferentes tons de responsabilidade: uma reflexão conceitual sobre Turismo Responsável**, aborda os antecedentes do termo turismo responsável, contextualizando seu surgimento histórico e o processo evolutivo no Brasil. Além disso, discute-se a relação entre turismo responsável e sustentável, bem como o papel dos atores envolvidos nessa perspectiva teórica.

A quarta parte, intitulada: **Da recreação no mar à crise: desafios na gestão de orlas brasileiras**, aborda a gestão de orlas turísticas no contexto brasileiro. Inicialmente, são apresentadas as bases legais e caracterização das orlas. Posteriormente, aprofunda-se na relação entre orla e seu uso turístico, destacando os principais impactos decorrentes do uso desordenado; por fim, são apresentadas as principais ferramentas de gestão usadas no contexto brasileiro.

Em seguida, é apresentada a quinta parte, que corresponde aos **resultados e discussão**, a partir de quatro seções dialéticas. 1) Planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas de interface com a atividade turística 2) Iniciativas de turismo responsável instituídas pelo ministério do turismo, a partir de 2019, para a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras. 3) Documentos, processos e casos piloto utilizados pelo BNP para a orientação e promoção da gestão sustentável das orlas brasileiras a partir do turismo responsável 4) turismo responsável e gestão sustentável de orlas turísticas: implicações teóricas

Por fim, a sexta parte apresenta as **considerações finais**, onde são expostos os principais achados, as limitações do estudo e as sugestões para pesquisas futuras.

Boa leitura!

2. PERCURSO METODOLÓGICO



Salvador -BA

Fonte: Brasil, essa é a nossa praia, (2022)

O conhecimento deriva da informação, assim como esta, dos dados. Não é puro nem simples, mas uma mistura de elementos; é fluído e estruturado formalmente; é intuitivo e, portanto, difícil de ser colocado em palavras ou de ser plenamente entendido em termos lógicos (Edmundo Dantas, 2013).

Embora se origine de informações e dados, o conhecimento, segundo a visão de Edmundo Dantas (2013), transcende formas simples, configurando uma construção complexa e multifacetada. Ele não se resume a algo puro e simples, mas uma mistura dinâmica de diversos elementos, capaz de proporcionar novas compreensões do fenômeno em estudo. No turismo, essa premissa é reforçada, dada a transversalidade inerente a este fenômeno, que perpassa por diversos campos do saber.

Nesta seção, o objetivo é lançar luz sobre os fundamentos epistemológicos que nortearam a pesquisa, bem como os desdobramentos que foram necessários para a construção do conhecimento científico. Dessa forma, busca demonstrar o processo de aquisição do conhecimento, reconhecendo a complexidade e sua difícil tradução em palavras ou conceitos lógicos. Para proporcionar maior esclarecimento o Quadro (2) expõe uma síntese do percurso metodológico desta investigação.

Quadro 2: Quadro síntese da pesquisa

PROBLEMA DA PESQUISA	OBJETIVO GERAL	ONTOLOGIA	EPISTEMOLOGIA	PARADIGMA DA PESQUISA	MÉTODO	TÉCNICAS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS
Como o turismo responsável, sendo fator agregador no processo de planejamento e gestão dos espaços, pode contribuir para o desenvolvimento de uma gestão sustentável das orlas turísticas brasileiras?	Compreender como o turismo responsável pode contribuir para a gestão sustentável de orlas federais de uso turístico no Brasil.	Interação Sujeito-Objeto	Construtivista	Fenomenologia	Exploratório Qualitativo Bibliográfico Múltiplos estudos de caso. Documental	Entrevista semiestruturada .Análise de conteúdo Análise Textual Discursiva
OBJETIVO ESPECÍFICO					TÉCNICAS DE COLETA	ANÁLISE DE DADOS
A) Analisar as relações simbióticas de planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas que possuam relação direta com a atividade turística.					Pesquisa Documental	Análise de conteúdo
B) Identificar as iniciativas de turismo responsável instituídas pelo Ministério do Turismo, a partir de 2019, para a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras.					Pesquisa Documental	Análise de conteúdo
C) Examinar os documentos, processos e casos piloto utilizados pelo BNP para a orientação e promoção da gestão sustentável das orlas brasileiras a partir do Turismo responsável.					Pesquisa Documental Entrevista semi-estruturada	Análise de conteúdo. Análise Textual discursiva

Fonte: Adaptado de Saccol, (2009)

Nos próximos tópicos são delineados e aprofundados os conteúdos apresentados neste quadro, demonstrando a viabilidade, replicabilidade e confiabilidade do caminho metodológico proposto. Ressalta que, embora o conteúdo esteja organizado em tópicos, ele não se constitui de um passo a passo rígido, mas sim como um delineamento construído ao longo desta investigação, reflexo da natureza da pesquisa fenomenológica, que exige do pesquisador abertura para conviver com a insegurança e flexibilidade de adaptação ao longo do caminho.

2.1 FUNDAMENTOS EPISTEMOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Esta pesquisa traça um percurso científico embasado em pressupostos filosóficos a fim de garantir o rigor científico. Neste sentido, concebe-se esta investigação como uma realidade que é socialmente construída fundamentada na relação sujeito e objeto. Essa troca múltipla e rica de significado, possibilita o surgimento de ideias, desafios e proposições, com o intuito de entender um determinado fenômeno.

Do ponto de vista ontológico, essa realidade assume a postura de Interação Sujeito-Objeto, pois acredita-se que “[..] a realidade social é produto da negociação e compartilhamento de significados entre as pessoas, isto é, ela resulta de uma construção social [..]”. Portanto, a realidade é encarada como um processo intersubjetivo, isto é, ela não é dada externamente e independente da mente humana (objetivo), nem como fruto individual da mente do ser (subjetiva), mas como uma criação compartilhada (Saccol, 2009, p. 252).

Essa Interação Sujeito-Objeto, se materializa no arranjo institucional que foi criado a partir do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, em 2019, para promoção e desenvolvimento da gestão de orlas turísticas pautadas no Turismo responsável no Brasil. Para esse propósito, foram reunidos diversos atores, com experiências diferentes e de áreas interdisciplinares, que juntos passaram a discutir e a buscar mecanismos que pudessem oferecer possibilidades de desenvolver mecanismos mais responsáveis e sustentáveis para as orlas turísticas. No entanto, entende-se que se faz necessário olhar criticamente todos esses esforços realizados, verificando com os aspectos de responsabilidade no turismo são abordados nessa discussão, pois, por muitas vezes, ações desse tipo podem estar sujeitas a interesses comerciais ou políticos que comprometem seus objetivos originais.

Nesse cenário, o estudo se utiliza da abordagem epistemológica construtivista, alinhada ao que é proposto pela ontologia, que ressalta que os significados da realidade são construídos a partir da interação social e das características do objeto (Saccol, 2009). Embora

o estudo tenha esse foco de abordagem, os sistemas econômicos, políticos e culturais, não são descartados, mas se mostram como elementos chaves para entender as condições e possibilidades dessa interação.

Sustentado pela ontologia e pela epistemologia apresentadas, o paradigma é o fenomenológico, posto que ele proporciona ao pesquisador a busca do sentido do fenômeno, ou seja, a essência das coisas, através da avaliação da experiência vivida pelo ser humano (Bandeira & Rocha, 2014; Lima, 2014).

Moreira e Galiuzzi (2016), contribuem para essa discussão, afirmando que “a materialidade do mundo só tem sentido na medida em que é percebida pelo homem, na medida em que se apresenta à consciência como fenômeno”. Por isso, fazer conhecer aquilo que está intrinsecamente ligado à consciência humana, possibilita que o fenômeno se manifeste, que novos conhecimentos possam emergir no campo científico. Nesse contexto, tal paradigma se mostra pertinente na investigação em turismo, ultrapassando a ideia mercantil encarada nos estudos acadêmicos realizados, e proporcionando um olhar mais aguçado para entender o planejamento turístico em orlas como fenômeno complexo e dinâmico no tempo e espaço, a partir da riqueza de detalhes fornecidos pela experiência humana (Panosso Netto & Nechar, 2014).

Essa pesquisa é de abordagem qualitativa pela sua natureza de investigação, uma vez que se propõe a uma análise fundamentada em aspectos sociais, evidenciando as características subjetivas dos indivíduos e nos contextos sociais que ambos estão inseridos (Moreira & Caleffe, 2008).

Para fins do levantamento de informações e identificação das condições do objeto estudado, esse estudo possui caráter exploratório, sobre múltiplos estudos de caso, o que possibilita ao indivíduo entender temas complexos, através da oportunidade de dar notoriedade a uma gama de opiniões, e do compartilhamento das experiências, constituindo-se de uma triangulação de dados que envolve pessoas, eventos e circunstâncias (Graham, 2010).

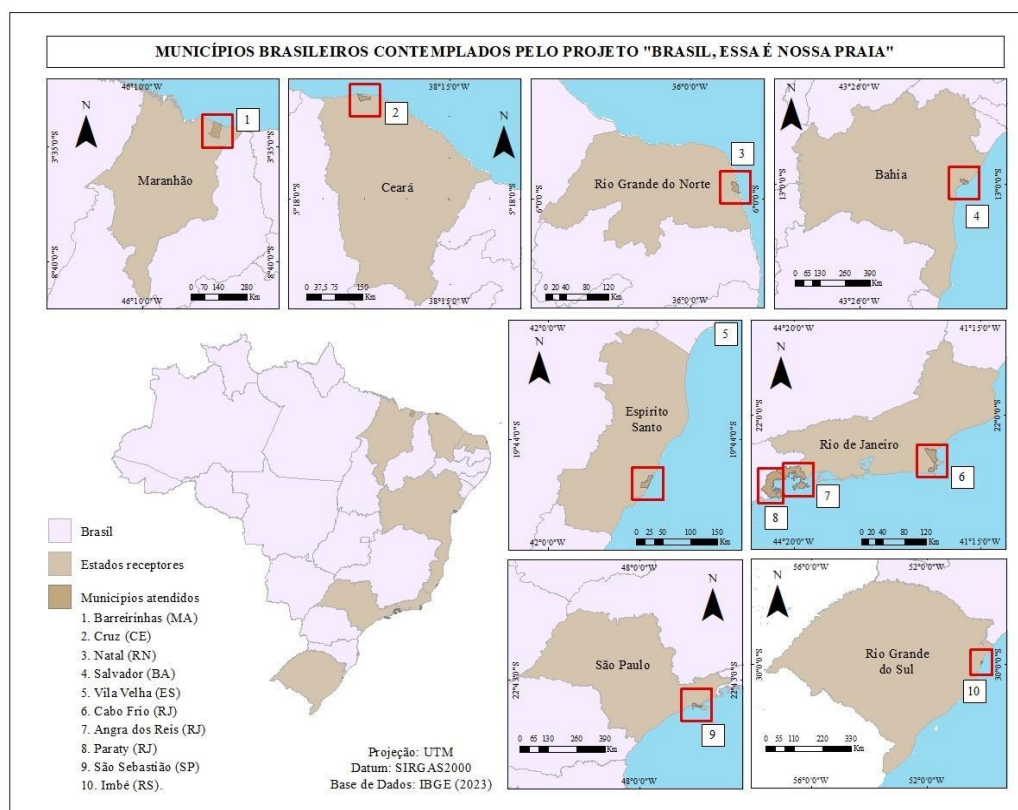
2.2 DELIMITAÇÃO ESPACIAL E TEMPORAL DO ESTUDO

A substância empírica desta pesquisa é representada por um subconjunto de dados derivados de múltiplos estudos de caso, que, para Gil (2008), constitui-se como uma ótima opção na garantia da qualidade dos achados, pois permite que as evidências possam ser observadas em outros contextos, ampliando o entendimento acerca do fenômeno estudado.

Apoiado nessa premissa, tem-se como estudo de caso, os 10 municípios que fizeram parte do projeto “Brasil, essa é a nossa praia” em sinergia com o Projeto Orla.

Esses casos foram escolhidos por serem considerados representativos do fenômeno em estudo. Eles receberam apoio do MTur para desenvolverem Planos de Gestão Integrada da Orla (PGIs) com base nas diretrizes do turismo responsável, seguindo a metodologia recomendada pelo Projeto Orla que integrou o turismo como elemento chave, em razão da sua potencialidade para a contribuição do desenvolvimento econômico, e o uso sustentável das áreas costeiras. Os municípios foram selecionados por meio da Chamada de Manifestação de Interesse para municípios com águas federais de interesse turístico do Brasil 01/2021, conforme apresentado na figura 6.

Figura 6: Mapa dos municípios contemplados pelo projeto “Brasil, essa é a nossa praia”.



Fonte: Dados da pesquisa (2023)

Com base no que foi descrito anteriormente, o quadro 3, sintetiza as informações prévias de cada município, apresentando a categoria turística, a existência de unidade de conservação, bem como a disponibilidade da certificação Bandeira Azul.

Quadro 3: Caracterização dos municípios em estudo

MACRORREGIÃO	MUNICÍPIO	UNIDADE DE CONSERVAÇÃO	CATEGORIA TURÍSTICA	BANDEIRA AZUL
NORDESTE	Barreirinhas (CE)	SIM	B	-
	Cruz (CE)	NÃO	C	-
	Natal (RN)	NÃO	A	-
	Salvador (BA)	SIM	A	SIM
SUDESTE	Angra Dos Reis (RJ)	SIM	A	SIM
	Cabo Frio (RJ)	SIM	A	SIM
	Paraty (RJ)	SIM	A	-
	São Sebastião (SP)	SIM	A	-
	Vila Velha (ES)	NÃO	B	SIM
SUL	Imbé (RS)	NÃO	C	-

Fonte: dados da pesquisa (2023)

Conforme apresentado no quadro anterior, verifica-se que a predominância das orlas, são do tipo “A”, isto é, são áreas que possuem o turismo consolidado, com significativo fluxo turístico e com capacidade de equipamentos de infraestrutura para atender as necessidades dos visitantes. Ressalta-se que o processo de categorias, corresponde a uma metodologia, adotada pelo Ministério do Turismo, por meio do Programa de Regionalização do Turismo, em vigência desde 2004 para medir e classificar os municípios brasileiros, a partir do desempenho dos números de empregos, estimativas de fluxo de turistas domésticos e internacionais e de estabelecimentos formais no setor de hospedagem, sendo divididas em cinco categorias (A, B, C, D e E). A partir desta categorização, o governo pode melhor subsidiar o fomento de políticas públicas e investimentos financeiros nacionais para os municípios (MTur, 2017).

Os municípios de Angra dos Reis (RJ), Cabo Frio, (RJ) e Salvador (BA) e Vila Velha (ES) já possuíam, em 2021, a certificação internacional Bandeira Azul, o que evidencia a preocupação no planejamento e gestão desses destinos turísticos.

Por fim, esclarece-se que essa tese estabelece como período de estudo o intervalo de tempo compreendido entre 2019 e 2024. Esse intervalo tem como ponto de partida o ano de lançamento do Projeto "Brasil, essa é a nossa praia" e final do projeto. Tal delimitação temporal coincide com o prazo inicial do projeto e tempo de defesa desta tese.

Cabe ressaltar que a escolha desse período de análise se justifica pela disponibilidade de informações e dados secundários que foram gerados e continuam sendo produzidos ao longo desse intervalo de tempo de lançamento e de execução do projeto, proporcionando uma base sólida para a pesquisa.

2.3 SELEÇÃO DOS PARTICIPANTES

No campo fenomenológico, o fenômeno é construído segundo a experiência do ser, suas vivências são consideradas importantes no processo de entendimento para lançar luz em um determinado fenômeno, logo, o homem e a sua experiência são essenciais neste processo. Por isso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com representantes chave do Ministério do Turismo, das secretarias municipais de turismo/ gestão pública das cidades em estudo e integrantes do Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”. Além disso, fez parte desse universo, os facilitadores do Projeto Orla que atuaram de forma direta no planejamento das orlas turísticas envolvidas.

Ressalta-se que os participantes escolhidos são especialistas de áreas distintas como turismo, geografia, oceanografia, administração, arquitetura, engenharia ambiental, biologia e outras áreas do conhecimento que receberam formação técnica e suporte do Ministério do Turismo para planejar as atividades pautadas no turismo responsável.

Devido à expertise e envolvimento direto no Projeto Orla e no Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, pressupõe que os participantes detêm conhecimentos valiosos sobre a gestão sustentáveis de orlas turísticas e as práticas de turismo responsável. Suas experiências e perspectivas podem fornecer informações cruciais para compreender as dinâmicas, desafios e possíveis soluções relacionadas ao tema em estudo.

Com intuito de proporcionar maior esclarecimento sobre os participantes aqui envolvidos, é apresentada uma descrição de cada instituição/entidade e sua ligação com o contexto desta pesquisa:

- **Ministério do Turismo** – integra o Conselho Nacional do Projeto Orla (CNPO). Este, por sua vez, é responsável por toda coordenação do Projeto Orla em nível federal, em articulação com o Ministério do Meio Ambiente, o Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), tendo como objetivo desenvolver, atualizar e divulgar o roteiro para elaboração do Plano de Intervenção da orla marítima (Brasil, 2022). O MTur foi o órgão responsável pelo processo e planejamento de ações para promoção de estratégias, em nível nacional, para o desenvolvimento das orlas turísticas brasileiras, apoiado no turismo responsável, em sinergia com o Ministério do Meio Ambiente e Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

- **Representantes das secretarias municipais de turismo ou da gestão municipal** – Durante a execução do projeto, os secretários de turismo municipal desempenharam papel

chave, uma vez que estavam integrados à Coordenação Municipal do Projeto Orla (CMPO) e eram responsáveis pela organização das oficinas e demais atividades. Por sua vez, verificou-se em campo, que, durante a realização do projeto foram designados outros atores para estar à frente do projeto orla, algumas vezes, foi o próprio secretário de turismo, em outros momentos, um responsável técnico do setor, ou de outras pastas. Dessa forma, este estudo contemplou os representantes de cada município que estiveram à frente do processo, por acreditar que receberam informações, capacitação e participaram de todo o processo de planejamento.

- **Projeto “Brasil, essa é a nossa praia (BNP)”** – responsável pela condução dos trabalhos que complementam as ações do Governo Federal para pensar os destinos turísticos brasileiros a partir do turismo responsável, com foco no ambiente de orla. Este projeto é constituído por um grupo de trabalho interdisciplinar, composto por docentes do Departamento de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), bem como alunos, pesquisadores da graduação e pós-graduação em turismo da referida instituição. Além disso, integra uma equipe técnica parceira, que atua sob o acompanhamento do Ministério do Turismo.

- **Facilitadores do Projeto Orla** – profissionais certificados (responsáveis técnicos) pelo governo federal, através da SPU para a condução de processo de elaboração do Plano de Gestão Integrada (PGIs) nos municípios brasileiros. Os facilitadores são peças fundamentais, pois, ao assinar o TAGP, os municípios precisam desenvolver em até 3 anos o PGI. Logo, são esses profissionais que são intermediários deste processo, sendo um articulador entre os interesses da gestão e da sociedade civil. A contratação de facilitadores que atuaram junto aos municípios selecionados, ocorreu mediante a edital nacional, posto que era necessária uma equipe interdisciplinar, dada a abrangência e diversidade de tipologias de orlas. O quadro 4 apresenta a relação das empresas selecionadas, bem como descreve os municípios de atuação.

Com base nas seis empresas apresentadas, este estudo tem como delimitação a seleção de um representante de cada equipe que atuou diretamente no processo de planejamento e gestão de orlas turísticas sustentáveis.

Quadro 4: Empresas contratadas para execução do Projeto Orla nos municípios participantes do BNP

EMPRESA DE CONSULTORIA	MUNICÍPIO	SITE DO PROJETO
1) CONSIGA: Consultoria em Sistemas Integrados e Gestão	ANGRA DOS REIS	https://angra.rj.gov.br/projetoorla
	BARREIRINHAS	https://barreirinhas.ma.gov.br/index.php

Ambiental	NATAL	https://gestaodaorla.natal.rn.gov.br/
2) Seagrass Gerenciamento Costeiro	CABO FRIO	https://turismo.cabofrio.rj.gov.br/projeto-orla
	IMBÉ	https://www.imbe.rs.gov.br/?titulo=Projeto%20Orla&template=conteudo&categoria=10923&codigoCategoria=10923
3) Gapu Soluções Ambientais	CRUZ	https://cruz.ce.gov.br/orla/
	VILA VELHA	https://www.vilavelha.es.gov.br/fichas/gestaodaorla.aspx
4) MPS Associados	PARATY	https://www.paraty.rj.gov.br/projeto-orla-paraty
5) Marcus Polette Eirelli	SALVADOR	https://secult.salvador.ba.gov.br/projeto-orla/
6) Meio Ambiente	SÃO SEBASTIÃO	http://www.saosebastiao.sp.gov.br/projetoorla/

Fonte: dados da pesquisa (2023)

No quadro 5, é possível observar a caracterização do perfil dos entrevistados. Para preservar o anonimato, foi atribuído um código no lugar do nome de cada participante.

Quadro 5: Perfil dos entrevistados

CÓDIGO	FORMAÇÃO	FUNÇÃO	ORIGEM	TEMPO NO CARGO
Gestão Pública				
Entrevistado A	Turismo	Esfera municipal	Sudeste	3 anos
Entrevistado B	Turismo	Esfera municipal	Sudeste	22 anos
Entrevistado C	Direito	Esfera municipal	Sudeste	17 anos
Entrevistado D	Turismo	Esfera municipal	Sudeste	23 anos
Entrevistado E	Turismo	Esfera municipal	Sudeste	20 anos
Entrevistado F	Turismo	Esfera municipal	Nordeste	8 anos
Entrevistado G	Letras	Esfera municipal	Nordeste	8 anos
Entrevistado H	Gestão Pública	Esfera municipal	Nordeste	12 anos
Entrevistado I	Turismo	Esfera municipal	Nordeste	21 dias
Entrevistado J	Turismo	Esfera municipal	Nordeste	3 anos
Entrevistado K	Agrônomo	Esfera municipal	Sul	5 anos
Entrevistado L	Letras	Esfera federal	Centro-oeste	10 anos
Entrevistado M	Mestre em Turismo (UnB)	Esfera federal	Centro-oeste	12 anos
Instituição de Ensino Superior				
Entrevistado N	Doutor em Administração (USP)	Docente	Nordeste	14 anos
Entrevistado O	Doutor em Turismo (UFRN)	Docente	Nordeste	10 anos
Instituição Privada				
CÓDIGO	FORMAÇÃO	FUNÇÃO	ORIGEM	TEMPO DE ATUAÇÃO (PO)*
Entrevistado P	Doutor em ciências (UFRGS)	Facilitador	Sul	10 anos

Entrevistado Q	Doutor em Turismo (UFRN)	Facilitador	Nordeste	2 anos
Entrevistado R	Mestre em Gestão Pública para o Desenvolvimento do Nordeste (UFPE)	Facilitador	Nordeste	14 anos
Entrevistado S	Biólogo (UNESP)	Facilitador	Sudeste	2 anos
Entrevistado T	Doutorando em Ciências e tecnologia ambiental (Univali)	Facilitador	Sul	12 anos
Entrevistado U	Doutor em estruturas ambientais (USP)	Facilitador	Sudeste	1 ano;

Fonte: dados da pesquisa (2024) (* PO=Projeto orla)

2.4 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

Os procedimentos de coleta de dados foram divididos em duas etapas específicas, objetivando relacionar os achados e proporcionar maior segurança e confiabilidade na realidade estudada.

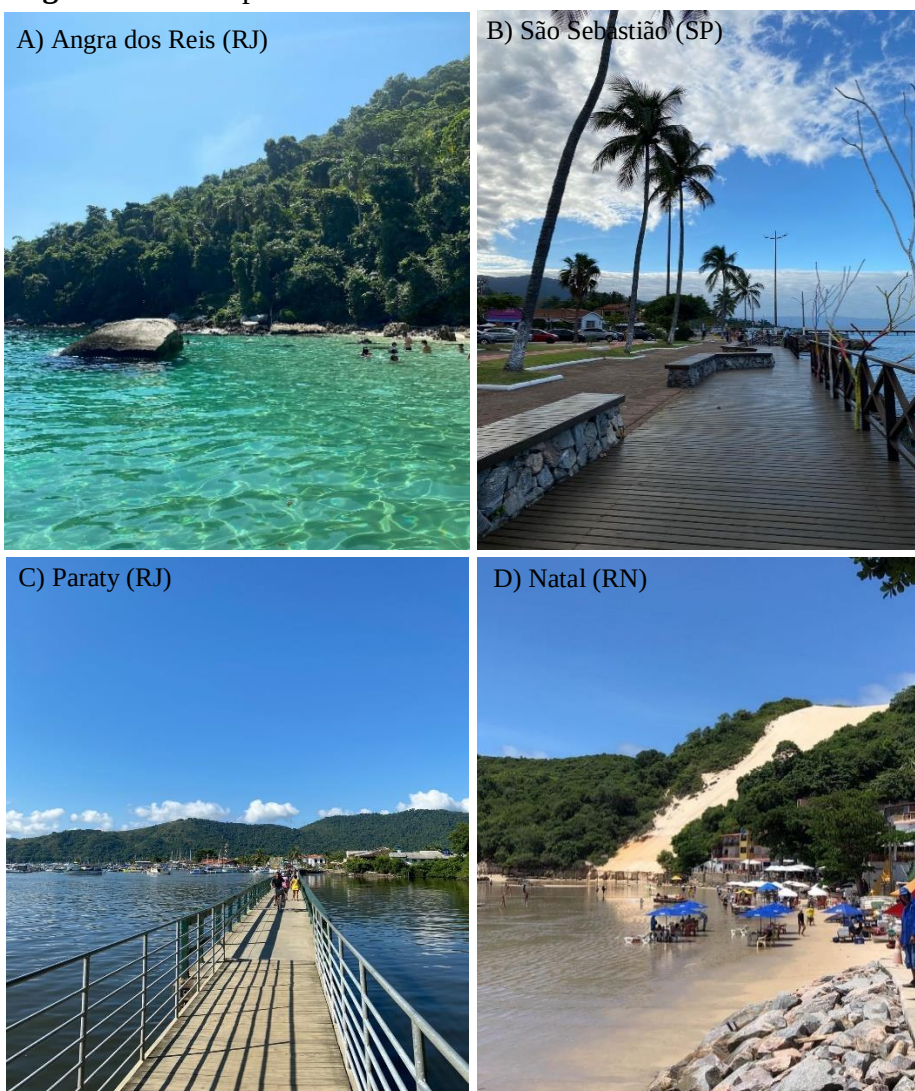
Na primeira etapa foi conduzida a pesquisa documental, abrangendo a busca por informações de publicações oficiais e nos sites eletrônicos das entidades vinculadas à pesquisa, tais como Ministério do Turismo no período de 2019 a 2024, Secretarias de turismo dos 10 municípios, Projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, Ministério do Meio Ambiente e Ministério da Economia. Além disso, foi solicitado junto aos órgãos participantes material técnico de apoio que pudessem oferecer maior entendimento para o fenômeno em estudo.

Nessa parte, são analisadas as leis que versam sobre a gestão de orlas e turismo, bem como documentos, como o Plano Nacional de Turismo (2018-2022), que apresenta as linhas de atuação estratégica para alcançar as metas globais, e os relatórios de atividade que foram desenvolvidos ao longo desse período. Adicionou-se à discussão, outras publicações promovidas pelo MTur, tais como: cartilhas, manuais, folders, livretos informativos para compreender como a gestão pode ser desenvolvida nos ambientes de orlas de forma responsável.

Tais documentos são relevantes para compreender como o termo “turismo responsável” vem sendo adotado no contexto brasileiro, bem como as implicações teóricas e práticas que podem ser evidenciadas e comparadas no contexto de orlas turísticas, pois foram elaborados com a contribuição de diversos atores, como gestores públicos e privados, entidades de classe, pesquisadores acadêmicos e sociedade civil.

Na segunda etapa foi realizada uma investigação e imersão no campo para se compreender a dinâmica que ocorre por meio das relações e inter-relações sociais e de organização territorial. Para isso, foram levantados dados primários através de aplicação de entrevistas semiestruturadas de forma híbrida, entre o mês de março a junho de 2024. As incursões foram feitas nos municípios de São Sebastião (SP), Angra dos Reis (RJ), Paraty (RJ), dada a proximidade geográfica foi viável visitar as três localidades, além disso, também foi realizado visita a Natal (RN), tendo em vista que o pesquisador residiu na cidade, entre 2022 e 2023, figura 7. Além disso, os municípios visitados são classificados na categoria A, segundo o Mapa de Turismo Brasileiro, ou seja, são regiões que possuem destaque no desenvolvimento do turismo.

Figura 7: Municípios visitados



Fonte: dados da pesquisa (2024)

Dessa forma, foi possível não apenas aplicar as entrevistas, mas também conhecer as dinâmicas das orlas em estudo, proporcionando maior familiaridade entre o pesquisador e os casos estudados, fato que gerou maior clareza e tangibilidade ao que foi apresentado durante as entrevistas.

As demais entrevistas semiestruturadas foram realizadas por meio de videochamadas, utilizando-se da plataforma do *GoogleMeet e Team* para os representantes do Ministério do Turismo e representantes das secretarias municipais envolvidas, pois vivem em estados distintos. De acordo com Paula, Padoin, Terra, Souza e Cabral (2014), a entrevista é um método muito eficaz para estudos fenomenológicos, pois permite um encontro singular entre pesquisador e pesquisado, permitindo acessar de forma mais profunda as perspectivas vividas do ser.

As questões de pesquisa pré-formuladas são de caráter semiestruturado para que os participantes e o entrevistador possam dialogar de forma aberta e livre, com propósito de oferecer múltiplos significados. O instrumento de pesquisa foi dividido em quatro blocos específicos, a saber.

- 1) *Quem sou eu? Quem é você?* Constituiu-se de uma breve explicação e uma introdução do pesquisador e da pesquisa, seguido da apresentação do entrevistado;
- 2) *Dialogando sobre o turismo responsável:* busco neste bloco, conhecer o entendimento dos participantes acerca do conceito do turismo responsável e como são estabelecidos os papéis dos atores sociais envolvidos com a gestão de destinos turísticos.
- 3) *Explorando a gestão de orlas:* foi estabelecido um diálogo para compreender como a gestão de orlas é promovida em cada município, e a investigação de documentos de políticas públicas, programas e projetos que relacionasse a gestão de orlas com o turismo.
- 4) *Projeto Brasil, essa é a nossa praia:* teve como premissa, extrair informações dos entrevistados sobre a experiência de participação do projeto.

Utilizou-se um roteiro padrão de entrevistas, porém, foram realizadas adaptações para cada público. A divisão por temática auxiliou no processo de dialogal, possibilitando que novos questionamentos fossem inseridos nas discussões. O roteiro pode ser conferido no Apêndice B.

Ressalta-se que foi realizado um pré-teste com 3 participantes externos. Na qual fez parte dois estudantes de pós-graduação em turismo, um deles desenvolve pesquisa na área de

turismo responsável e um gestor público ligada a secretaria de meio ambiente. Essas entrevistas auxiliaram no aperfeiçoamento do roteiro de entrevista.

A abordagem de entrevistas semiestruturadas proporcionou uma compreensão em profundidade das perspectivas e experiências dos representantes das entidades envolvidas, sobre os aspectos relacionados ao turismo responsável e à gestão das orlas turísticas. Com as informações coletadas nessa etapa, foi possível obter dados significativos e relevantes para responder às questões de pesquisa propostas no estudo. As videoschamadas foram gravadas e transcritas por meio do *Google Colaboraty*.

Após a implementação dessas etapas de coleta de dados, obteve-se uma visão abrangente e fundamentada sobre a gestão responsável de ambientes de orlas, contribuindo para o desenvolvimento de estratégias e ações voltadas para o turismo responsável e a promoção da sustentabilidade nas orlas turísticas.

2.5 TÉCNICAS DE ANÁLISE DE DADOS

Os dados coletados foram submetidos ao processo de análise, por meio da combinação de ferramentas tecnológicas e abordagens teóricas para proporcionar maior sistematização e entendimento dos resultados e permitir as inferências necessárias.

Para os dados documentais, foi adotada a técnica de análise de conteúdo, seguindo as três etapas básicas propostas por Bardin (2016):

1) Na primeira etapa, foi realizada a pré-análise, via leitura e seleção dos documentos relevantes que abordam ações, estratégias e demais informações importantes sobre o turismo responsável e a gestão de orlas turísticas sustentáveis. O quadro 6 apresenta os documentos selecionados após inspeção.

Quadro 6: Documentos para análise

ESFERA FEDERAL	
DOCUMENTO	INFORMAÇÃO
Lei nº 7.661, DE 16 de maio de 1988	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.
Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000,	Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC)
Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004,	Regulamenta a lei nº 7.661, DE 16 de maio de 1988
Lei 11.771/2008	Política Nacional do Turismo
Orla - Ações de gestão do conhecimento para o aprimoramento da política nacional de turismo	https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/plano-nacional-do-turismo/2-3orla.pdf
Portaria interministerial nº 151, de 10 de abril de 2019	https://colaborativo-spu.gestao.gov.br/normas-ato-infralegal-detalle/14507
TED SPU/UFSC 001/2018	
TED nº 11/2020 - SPU/UFPA - Extrato de ratificação 1º Termo Aditivo	https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/transparencia/atos-administrativos/termos-de-execucao-

	descentralizada/2021/ted_11_2020_spu_ufpa_rerratificacao_pri-meiro-aditivo.pdf/view
Plano Nacional de Turismo (2018-2022)	https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/plano-nacional-do-turismo
Edital do Projeto “Brasil, essa é nossa praia”	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Relatório - Projeto Orla – CEPOs – relato do Projeto “Brasil essa é a nossa praia”	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
E-book turismo responsável no Brasil: Tendências, estratégias e fomento em Sustentabilidade, Turismo de Base Comunitária e Segurança Turística.	https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/turismo-responsavel/copy2_of_TurismoResponsvelnoBrasil.pdf
Manual do projeto orla	https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/destinacao-de-imoveis/gestao-de-praias/manual-do-projeto-orla_abril-de-2022.pdf
ESFERA MUNICIPAL	
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Barreirinhas (CE)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Cruz (CE)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Natal (RN)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Salvador (BA)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Angra Dos Reis (RJ)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Cabo Frio (RJ)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Paraty (RJ)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada São Sebastião (SP)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Vila Velha (ES)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
Pré-diagnóstico e Plano de Gestão Integrada Imbé (RS)	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633

Fonte: dados da pesquisa (2023)

2) Na segunda etapa, os documentos selecionados foram submetidos à leitura mais aprofundada, buscando entender seus significados e suas correlações com o contexto em estudo. Essa análise permitiu identificar padrões, tendências e elementos-chave presentes nos documentos.

3) Na terceira etapa, os conteúdos latentes dos documentos foram organizados e posteriormente expostos nos resultados e discussão.

No que diz respeito às entrevistas semiestruturadas, utilizou-se a Análise Textual Discursiva (ATD), método que se apoia na fenomenologia e tem como pressuposto o ordenamento e agrupamento de conjuntos de unidades de análise, com objetivo de extrair novas compreensões dos fenômenos investigados (Moraes & Galiuzzi, 2016). Esse método se mostrou pertinente, pois valoriza o discurso, ou seja, busca compreender o fenômeno a partir da experiência do indivíduo, relações vividas por eles, dos aspectos da consciência humana.

Implica um movimento de ultrapassagem leitura de primeiro plano para outra de maior profundidade.

Para isso, se utilizou as quatro etapas propostas pelos autores, como apresentado no quadro 7:

Quadro 7: Etapas de análise da Análise Textual Discursiva (ATD)

Criação do Corpus: após as transcrições, o corpus textual foi criado. Para isso, as transcrições foram minuciosamente revisadas para garantir que o texto escrito refletisse ao que foi dito pelos entrevistados. Destaca-se que as falas não foram modificadas, mantendo o conteúdo original dos falantes.
Processo de Unitarização: nesta etapa procedeu a desconstrução do texto, fragmentando seu conteúdo com auxílio do <i>Atlas.TI</i> . Este software de análise qualitativa, auxilia no processo de fragmentação do conteúdo, proporcionando ao pesquisador, um olhar mais profundo dos dados coletados. Tal processo consiste em esforço em codificar os conteúdos latentes existentes em cada entrevista, para realizar o processo de categorização.
Etapas de Categorização: o processo de categorização foi realizado por meio do método indutivo, ou seja, os elementos de base foram classificados e ordenados a partir dos dados e informações prestados durante as entrevistas, sendo denominadas categorias emergentes. Elas são descritas no quadro 07.
Criação de Meta textos – a partir das estruturas das categorias apresentadas, encaminham-se para a construção de descrições e interpretações de textos. Os metatextos constituem-se das inferências do texto ligados ao seu contexto, expressando novos modos de compreender os fenômenos investigados. Essa parte do trabalho constitui-se do momento de comunicar as novas compreensões que foram reveladas a partir dos conteúdos expostos.

Fonte: Adaptado de Moraes e Galiuzzi, (2016)

Em relação às categorias emergentes, Moraes e Galiuzzi, (2016), apontam que desempenham um papel fundamental na análise qualitativa, permitindo que o fenômeno se manifeste de múltiplas formas, em contraposição à abordagem positivista, na qual o pesquisador vai a campo com categorias fechadas, limitando o entendimento, ou evitando que novas possibilidade de conhecimento possam aparecer. Essa etapa se mostrou desafiadora para o pesquisador, que percorreu um caminho desconhecido, que foi construindo seu conhecimento à medida que avança nas discussões em cursos, no quadro 8, é apresentado as categorias e as unidades de análise que fizeram parte do seu escopo.

Quadro 8: Categorias emergentes

CATEGORIA	UNIDADE DE SIGNIFICADO
1) A inserção do turismo responsável na gestão de orla	Conceito de turismo responsável
	Turismo responsável e turismo sustentável
	Contribuições do turismo responsável
2) Os papéis das responsabilidades na gestão responsável de orlas turística	Responsabilidade do setor público
	Responsabilidade do setor privado
	Responsabilidade da comunidade
	Responsabilidade do turista
	Responsabilidade do facilitador
3) Motivadores para gestão responsável de orlas turística	Exógeno: pressão da parte interessada e a pressão do ambiente e pressão regulatória

	Endógeno: Altruísmo, Legitimidade e Competitividade
4) Limitadores da gestão responsável de orlas turísticas	Descrência popular
	Volatilidade e falta de continuidade política
	Falta de capacidade técnica
	Escassez de recursos financeiros
	Conflitos territoriais
5) Estratégias para a gestão responsável de orlas turísticas	Certificações
	Fortalecimento de associações e conselhos
	Parceria com instituições de ensino
	Promoção de políticas públicas
	Parceria público privada

Fonte: Dados da pesquisa (2024)

O processo de análise de dados foi realizado com auxílio do *Iramuteq* e do *Atlas Ti* que se mostraram pertinente e ofereceram auxílio para a interpretação e síntese dos dados. Ambos os softwares são de análises qualitativas e funcionam como instrumentos de cooperação.

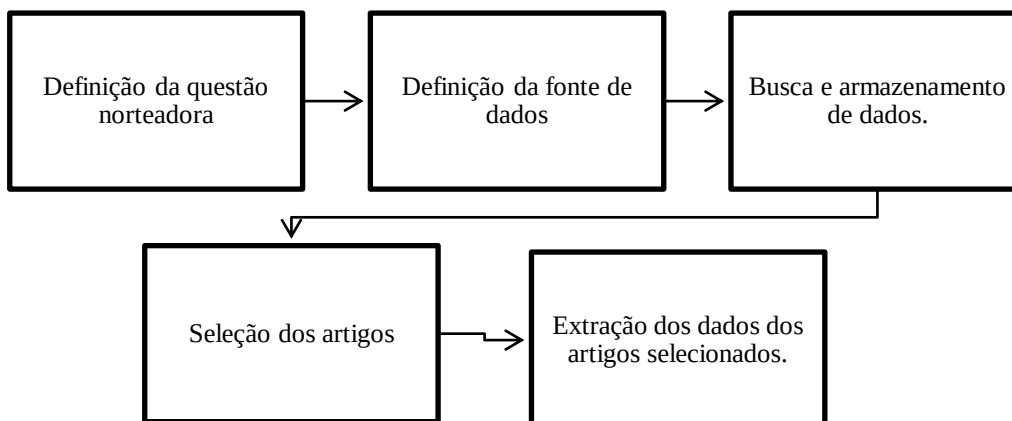
O *Iramuteq* é uma ferramenta gratuita, licenciada sob GNU GPL (v2), construída com base no software R e na linguagem Python. Ele organiza a produção textual de forma estatística, para posteriormente a análise qualitativa do pesquisador (Camargo e Justo, 2018).

O *Atlas.Ti* utiliza-se de inteligência artificial para o processo de codificação e interpretação de dados, possibilitando o pesquisador criar projetos a partir de imagens, vídeos, gravações e dados geográficos (Atlas Ti, 2024).

2.6 REVISÃO DE LITERATURA

Compreender profundamente um fenômeno é o ponto de partida para a busca de novos conhecimentos, entendimentos e novas descobertas. Reconhecendo essa necessidade, realizou uma revisão de literatura para o aprofundamento dos conceitos de “turismo responsável” e “gestão sustentável” de orlas turísticas. Para isso, utilizou-se as seguintes etapas de revisão, conforme figura 8.

Figura 8: Etapas de desenvolvimento da revisão de literatura



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

Para essa investigação, foram selecionadas quatro fontes de bases de dados: *Web of Science*, Publicações em Turismo e Banco de Dissertação e Tese da Capes.

A *Web of Science* e a *Scopus* foi selecionada para a busca no contexto internacional devido à abrangência. Elas contém uma ampla variedade de periódicos de alta qualidade de alcance global. Além disso, as plataformas oferecem recursos avançados de pesquisa, permitindo que os usuários possam refinar as informações contidas no banco de dados.

No âmbito da América Latina, as buscas foram feitas por meio do site “Publicações em Turismo³” desenvolvido pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo da EACH-USP. Este site conta com um total de 54 periódicos científicos ibero-americanos e um total de 17634 artigos indexados no primeiro semestre de 2024.

Por último, utilizou-se o Catálogo de Dissertação e Tese da Capes⁴ que reúne documentos dos programas de pós-graduação brasileira, sendo um sistema do governo federal, vinculado ao Ministério da Educação (MEC).

O levantamento de dados foi realizado no primeiro semestre de 2023, com atualização dos dados no primeiro semestre de 2024, a partir da busca por descritores <“*Responsible Tourism*”> e <“Turismo Responsável”> <“*Turismo Responsable*”> em todos os campos de busca (título, palavras-chave e resumo). Ressalta-se que os termos foram pesquisados separados, mas os resultados encontrados, não correspondiam ao objeto de estudo. Por isso,

³ <https://www.each.usp.br/turismo/publicacoesdeturismo/>

⁴ <https://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/#/>

utilizou-se o termo junto entre aspas. Não foi adicionado um tempo amostral, pois buscou recuperar encontrar o tempo que marca o início desta discussão.

Ademais, foi realizada uma nova busca na *Web of Science* com o termo <“*Coastal managment*” and *tourism and sustentable*> e no site Publicações em Turismo com os descritores <Gestão and praia> dos últimos 5 anos, com o intuito de compreender o que vem sendo estudado tanto internacional quanto nacionalmente sobre a gestão sustentável de orlas. Embora esta pesquisa se utilize do termo, “Gestão de orla”, verificou-se que esse é uma expressão mais comumente associada ao contexto brasileiro, especificamente ao Projeto Orla, que é brasileiro, não sendo aplicado ao contexto internacional, por isso, utilizou-se o <*Coastal managment*>

Os dados foram armazenados no programa de referências, *Mendely e Endnote*, e passaram por leitura para filtragem e averiguação de alinhamento, sendo os seus resultados apresentados no quadro 9.

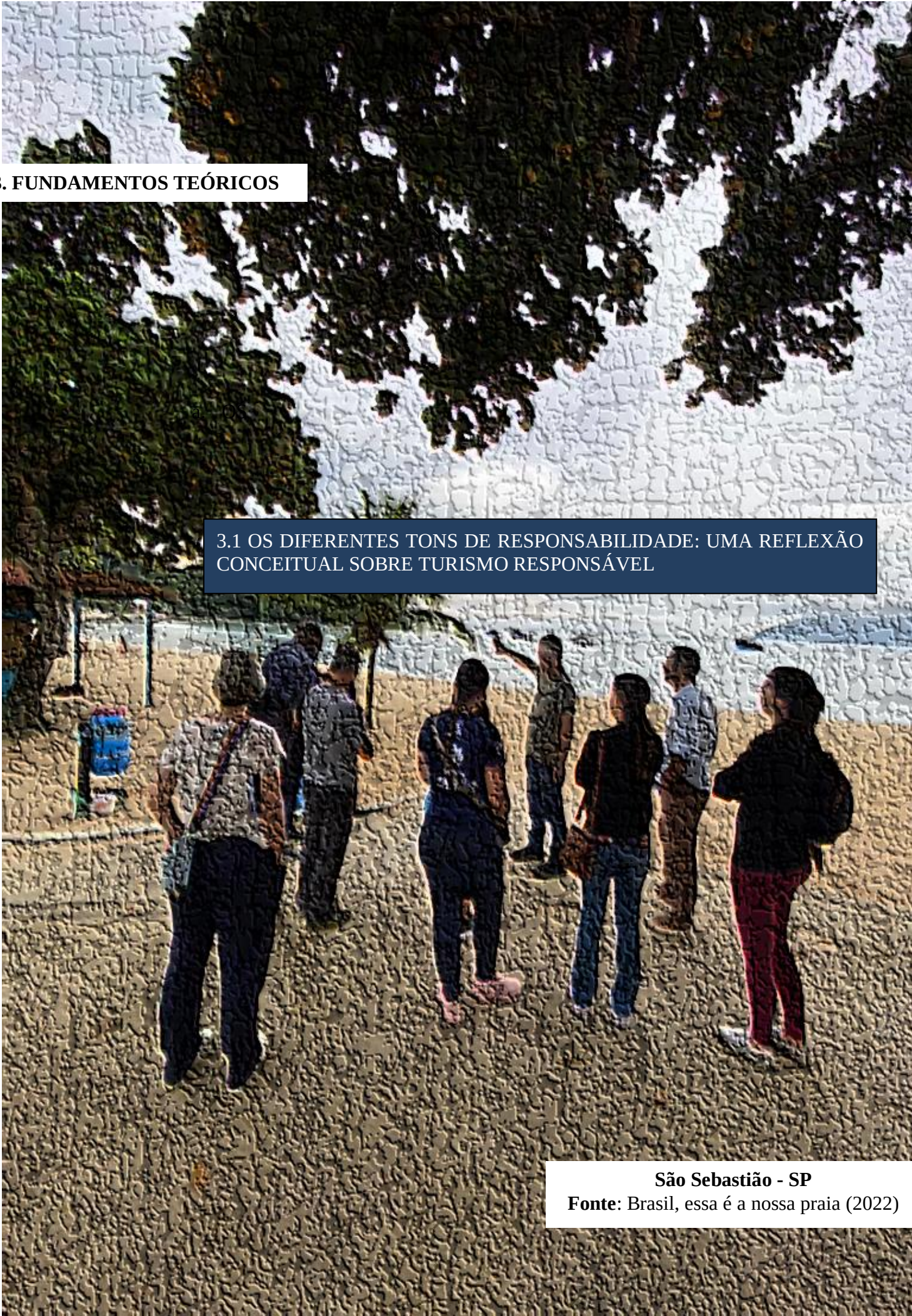
Quadro 9: Levantamento bibliográfico

Base de dado	Palavras-chave
Scopus	“ <i>Responsible Tourism</i> ”
Web of science	“ <i>Responsible Tourism</i> ”
	“ <i>Coastal managment</i> ” and <i>tourism and sustentable</i>
Publicações em Turismo	“Turismo Responsável” e “ <i>Turismo Responsible</i> ”
	<i>Gestão and praia</i>
Catálogo de teses e dissertações da Capes	“Turismo Responsável”

Fonte: Dados da pesquisa (2024)

Com os artigos selecionados, os dados foram organizados em uma planilha no *Google Excel online*, a partir de colunas categoriais: ano de publicação, periódico, título, resumo, palavras chaves, objetivo e autores. O objetivo desta etapa, foi criar uma biblioteca virtual para suporte teórico dessa investigação.

Por fim, ressalta que a busca realizada na *Scopus* e Catálogo de teses e dissertações da Capes, no período de 2002 a 2022, encontra-se publicado no artigo: Turismo Responsável: contribuições para uma reflexão conceitual”, publicado na Revista Iberoamericana de Turismo (RITUR), em parceria com o Dr. Ricardo Lanzarini.



3. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

3.1 OS DIFERENTES TONS DE RESPONSABILIDADE: UMA REFLEXÃO CONCEITUAL SOBRE TURISMO RESPONSÁVEL

São Sebastião - SP

Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2022)

Turismo Responsável é sobre transformar destinos turísticos em lugares melhores para se viver e lugares melhores para se visitar – nessa ordem. (Haroldo Goodwin, 2002).

3.1.1 Precedentes do turismo responsável

O turismo experimentou um crescimento significativo ao longo do período de 1950 e continuou a se expandir durante os anos 1970 e 1980, resultado em grande parte do impacto da revolução tecnológica e do progresso dos meios de transportes (Pires, 2010). Segundo Boyer (2003), esse período representa uma ruptura paradigmática vivenciada pelo fenômeno turístico.

As viagens, que antes eram reservadas à aristocracia, passaram a ser mais acessíveis aos trabalhadores das grandes indústrias, à medida que eles conquistaram o direito às férias. Isso possibilitou a utilização desse tempo livre para outras finalidades, como viajar. Esse cenário facilitou um maior fluxo de pessoas viajando e impulsionou o fenômeno conhecido como ‘turismo de massa’ (Boyer, 2003).

O ‘turismo de massa’, caracterizado por ser globalizado e convencional, coloca a busca pelo lucro dos grandes empreendedores, em primeiro lugar, sem levar em consideração os vínculos sociais que são estabelecidos entre indivíduo e a comunidade receptora onde se visita (Dantas, 2017). Ele foi a combinação de inovações no setor que possibilitaram a redução dos custos de bens e serviços relacionados à atividade turística, estimulando o crescimento da demanda por viagens (Neiman & Rabinovici, 2010).

O aumento substancial no número de turistas resultou em sobrecarga em determinados locais. Com mais pessoas viajando, era necessário maior infraestrutura e serviços para atender a todos. Além de que, o grande fluxo provocou pressões nos ambientes desde a escala ambiental até a social, gerando diversos impactos ambientais de escala positiva e negativa nas localidades (Neiman & Rabinovici, 2010, Braga & Selva, 2016).

Para o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), impacto ambiental pode entendido como:

Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; a qualidade dos recursos ambientais (Brasil, 1986, p.1).

Relativamente ao turismo, Ruschmann, (1997, p. 34) afirma que impacto é “a gama de modificações ou a sequência de eventos provocados pelo processo de desenvolvimento turístico nas localidades receptoras”. Ele possui relação direta com os aspectos físico do meio natural, na modificação de espaços para a construção de infraestrutura e na utilização dos serviços ecossistêmicos (Fade & Pereira, 2014). Isso significa que, se não bem gerenciado, o turismo pode causar impactos negativos, como aumento de poluição, desrespeito a tradição local, sobrecarga em ambientes naturais e exploração de mão de obra. Contudo, quando gerenciado de maneira adequada, esses impactos podem resultar em efeitos positivos e significativos, tais como a promoção da conservação dos recursos ambientais e das expressões culturais, criação de postos de trabalhos e renda, aumento de incentivos financeiros.

Diante desta constatação, a emergência de alcançar uma harmonia entre o desenvolvimento turístico e o cuidado com os recursos naturais e sociais emergiu como uma prioridade crucial na gestão do turismo.

No período de 1970, marcada pelo intenso consumo em massa no ramo de viagens (Boyer, 2003), os profissionais de turismo, técnicos, gestores, começaram a incrementar as preocupações ambientais e sociais nas discussões de planejamento e na gestão turística (Ruschmann, 1997). Esse movimento foi impulsionado pela discussão dos ambientalistas em prol da proteção do meio ambiente e pelas discussões ocorridas em níveis globais, com grande influência do Relatório *Limits to Growth* (Limites ao Crescimento), publicado no Clube de Roma em 1972. Este documento discute os limites necessários de expansão da economia do mundo que precisavam ser repensados para evitar um colapso nos bens de consumo na sociedade.

Neste cenário, surgiram as discussões sobre “turismo alternativo” que está alinhado com as preocupações emergentes ligadas a aspectos sociais, ambientais, culturais (Neiman & Rabinovici, 2010). Esse conceito chama a atenção para uma atitude mais respeitosa dos visitantes nos destinos. Incentivando experiências próximas ao cotidiano das comunidades e a visita a espaços menos homogeneizados. Além disso, prioriza a configuração territorial e cultural dos residentes, procurando manter e valorizar as características de um povo (Gabrielli, 2017).

Em 1987, o conceito de sustentável foi formalizado com a publicação do Relatório *Brundtland*, intitulado "Nosso Futuro Comum" (1987), resultado da Conferência de Estocolmo. A definição foi adotada internacionalmente durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro, conhecida como ECO-92 ou Rio-92, ocorrida em 1992 (Brasil, 2022). Nesta ocasião, houve uma

ampliação do conceito da sustentabilidade, que inicialmente focava mais nas questões ambientais e econômicas, para incorporar as dimensões sociais, culturais (Barretto, 2005).

Nesse contexto, estimulou-se que as atividades econômicas pudessem pautar suas práticas nos princípios da sustentabilidade. Os planejadores turísticos, por sua vez, passaram a perseguir e basear suas atividades no termo de turismo sustentável (Ramalho, Silva & Rabinovici, 2010).

De acordo com Ritchie e Crouch (2003), o turismo sustentável é fundamentado nas premissas do desenvolvimento sustentável, que são aplicados da seguinte maneira: 1) satisfazer os anseios e aspirações das comunidades locais, buscando melhorias nos padrões de vida e bem-estar; 2) satisfazer as demandas dos turistas e da indústria do turismo; e 3) proteger os recursos do ambiente turístico, englobando elementos naturais, construídos e culturais, para alcançar os dois objetivos mencionados anteriormente.

O turismo elaborado com bases na sustentabilidade, tem capacidade para proporcionar benefícios no processo de preservação dos aspectos naturais, maior interação para a comunidade local, agregar novos saberes à experiência do turista através da educação ambiental, e possibilitar maior sensibilização sobre temas ambientais e sociais (Seabra, 2010).

Barretto (2005, p.27) expõe que, apesar da ampliação dos aspectos sociais implementados na Rio-92, o termo turismo sustentável ainda mantém uma forte ancoragem na dimensão ambiental e seus reflexos no crescimento econômico. Para a autora, “conserva-se a natureza por que se vende bem como atrativo, mas não há preocupação com a sustentabilidade social”. As questões sociais, por sua vez, ficam à margem, as pessoas e suas necessidades são negligenciadas nas discussões de planejamento e gestão.

Jamal, Camargo e Wilson, (2013) compartilham dessa visão, afirmando que o termo perpetua a ideia da visão economicista que está por trás do conceito de desenvolvimento sustentável. Com foco no uso e controle da natureza, com interesses mais institucionais e reguladores, enquanto o bem-estar da população local é desconsiderada.

A partir dessas constatações, surgiram novos modelos que buscam uma abordagem integradora, envolvendo todos interessados nas etapas de planejamento e gestão desses espaços, com aspirações mais sociais. Tem-se como exemplo ecoturismo, turismo de base comunitária, turismo verde e turismo responsável. É fundamental compreender as especificidades de cada modelo para garantir sua execução adequada.

Brasil (2023), apresenta em linha do tempo cos principais marcos que contribuíram para as discussões sobre turismo sustentável, até o desenvolvimento do turismo responsável, como exposto no quadro 10.

Quadro 10: Desenvolvimento do turismo ao longo do tempo

1945 - Criação da Organização das Nações Unidas (ONU)
1948 – Declaração Universal dos Direitos Humanos e do Cidadão
1968 – Clube de Roma
1972 – O Clube de Roma publicou o Relatório Limits to Growth (Limites ao Crescimento).
1972 – Conferência de Estocolmo ou Primeira Cúpula da Terra da ONU.
1987 – Publicação do Relatório Our Common Future (Nosso Futuro Comum) ou Relatório Brundtland – Surgimento do conceito de turismo sustentável.
1988 – Constituição Federal Brasileira – No artigo 180 responsabiliza entes federados o dever de incentivar o turismo.
1992 – Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro, conhecida como ECO-92 ou Rio-92.
1992 – Agenda 21- documento resultante da Rio-92.
2002 – Conferência Rio +10 realizada em Johannesburgo, na África do Sul, no ano de 2002. Adota-se a terminologia de Turismo Responsável.

Fontes: Adaptado de Brasil (2023)

O turismo responsável é precedido por uma série de eventos ligado às discussões de crescimento econômico a nível mundial e da busca pelo desenvolvimento de atividades mais harmônicas entre as comunidades, o uso dos recursos naturais.

3.1.2 Turismo responsável: evolução e definição

O turismo responsável (TR) emergiu durante discussões acadêmicas globais no fim de 1980, em resposta aos debates intensos sobre a interação entre os impactos negativos do turismo na esfera ambiental e social. Nesse período, Jost Krippendorff (1987, p. 19) evidenciava, a urgência de uma transformação na mentalidade dos planejadores e profissionais turísticos, pois, eles precisavam “reconhecer sua responsabilidade para com os viajantes, a população de acolhimento e o meio turístico, e indicar claramente quais os contributos que eles estão dispostos a dar para um turismo mais humano”. É perceptível que Krippendorff já enfatizava a importância da responsabilidade pessoal no processo rumo ao um turismo mais consciente, abrangendo todos os sujeitos que prestam serviços na cadeia produtiva.

Apesar desta constatação ter iniciado durante os debates internacionais sobre os impactos ambientais causados pelo homem, a expressão turismo responsável foi substituída

pelo termo turismo sustentável (Saarinen, 2021). Essa substituição ocorreu devido à forte influência impulsionada pelo desenvolvimento sustentável impulsionado pelo Relatório da Comissão *Brundtland* (Jamal, Camargo & Wilson, 2013), que defendia o crescimento econômico, atrelado ao uso mais consciente dos recursos ambientais (Saarinen, 2021).

Ao longo dos anos, estudiosos, profissionais e planejadores políticos concentraram sua atenção em mecanismos em prol da busca pela sustentabilidade. Para isso, foram concebidas diversas estratégias sobre o binômio turismo e sustentabilidade. No entanto, foi observado que os aspectos relacionados à sustentabilidade eram de natureza intangível, o que dificultava, em muitos casos, a transparência e a mensuração dos resultados (Souza & Duarte, 2014).

Além desse desafio, os aspectos sociais eram negligenciados, pois a sustentabilidade geralmente se concentrava na proteção de recursos ambientais, fauna e flora, ignorando as particularidades e os reais anseios da comunidade que eram as principais impactadas pela atividade turística. Jamal, Camargo e Wilson, (2013), criticam, ainda, a filosofia de “longo prazo” preconizada pelo termo. Os autores argumentam que a sustentabilidade deve considerar uma visão que leve em consideração não apenas o futuro, mas também o presente, bem como suas implicações na vida do “Outro”. Contemplar o “outro”, significa planejar as atividades, levando em consideração a qualidade de vida, o bem-estar dos seres vivos e suas relações com o mundo material através dos aspectos físico, emocional, social e espiritual.

Nesta circunstância, o turismo responsável retornou ao debate em 1990, incentivando os turistas a adotarem uma postura crítica no turismo, promovendo práticas que pudessem alcançar os pressupostos preconizados pela sustentabilidade. Essa abordagem visa orientar a gestão dos ambientes fundamentada em aspectos morais e fundamentos éticos, promovendo o diálogo com os membros da comunidade (Lima, 2017). Essa consideração é corroborada por Souza e Duarte (2014) ao afirmarem que:

A partir da década de 90, diferentemente, houve uma preocupação crescente em se desenvolver o turismo de uma forma responsável e ética não só para o meio ambiente, como também para os visitantes, e principalmente, para as comunidades receptoras e para os moradores/habitantes de destinos turísticos. Diante disso, percebe-se que uma forma responsável e ética de se desenvolver o turismo envolve a apreciação da responsabilidade na área ambiental, social, cultural e econômica, pilares estes que compõem a base do turismo responsável (Souza e Duarte, 2014, p. 22).

Observa-se, portanto, uma extrapolação conceitual do que estava sendo discutido. A noção de “responsabilidade” foi adicionada ao debate, surgindo a emergência de pensar além dos recursos ambientais, abrangendo também as comunidades, “de modo que as

desigualdades sociais e explorações culturais, ambientais e econômicas possam ser repensadas em uma dinâmica que fortaleça os arranjos produtivos locais, beneficiando a cadeia e a rede do turismo de maneira associativista, comunitária e responsiva” (Seixas, 2020, p. 99).

A partir desse contexto, o turismo responsável foi discutido com mais intensidade na Conferência Internacional sobre Turismo Responsável em Destinos, que aconteceu na Cidade do Cabo em 2002, em paralelo a Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, que aconteceu na cidade de Joanesburgo. A referida conferência reuniu 280 representantes de 20 nacionalidades diferentes (Goodwin, 2014).

Ao longo da realização da conferência, o termo “turismo responsável” e “responsabilidade”, se sobressaíram, em relação ao “turismo sustentável” e “sustentabilidade”. No entanto, é importante ressaltar que o foco na responsabilidade, não inviabiliza a importância do debate sobre sustentabilidade. Em vez disso, ele reforça que cada pessoa deve assumir as responsabilidades das suas ações para atingir a metas propostas pela sustentabilidade (Brasil, 2023).

As conferências mencionadas adquiriram significativa importância ao promoverem maior coerência e compreensão sobre as responsabilidades, além de colaborarem para regulamentações e estratégias para promoção da responsabilidade social, econômica e ambiental (Bob, 2016). Após o encerramento desses eventos, foi lançada a Declaração de *Cape Town*, que definiu o turismo responsável como ‘o turismo que cria melhores lugares para as pessoas morarem e melhores lugares para as pessoas visitarem’ (África do Sul, 2002, s.p.). Ressalta-se que em nível governamental, a África do Sul tem se destacado como pioneira no incentivo e na adoção de ações práticas e de políticas de turismo responsável (Stoffelen, Adiyia, Vanneste, & Kotze, 2020).

Goodwin (2014) e Saarinen (2021) enriquecem a discussão conceitual ao argumentar que o TR se sustenta a partir das orientações propostas pelo Código Global de Ética para o Turismo, seguindo diretrizes que valorizam as convicções religiosas, morais e filosóficas em um destino específico.

Segundo Oliveira e Fontana (2006), o turismo responsável tem como principal enfoque:

[...] a participação efetiva no turismo pelas comunidades envolvidas, quaisquer que sejam as suas características socioculturais ou localização geográfica. O que é apregoado é um elo de ligação entre os atores inseridos no processo, onde exista um equilíbrio amplo e irrestrito de benefícios e responsabilidades, gerando assim uma

atmosfera favorável às parcerias e a participação da comunidade no desenvolvimento turístico (Oliveira e Fontana, 2006, p. 05).

Como observado, a integração da comunidade é um aspecto crucial no TR. O planejamento, gerenciamento e avaliação de resultados, devem ser realizados pelo acompanhamento dos indivíduos que compõem um determinado espaço e que serão impactados por todas as mudanças que são realizadas (Almeida, 2017; Koch, Junqueira & Anjos, 2017).

É importante salientar que turismo responsável não se configura como um segmento ou tipologia do turismo, como turismo sol e praia, turismo rural, ou turismo de aventura. Ao contrário, ele incorpora ideias para estabelecer estruturas para planejar possibilidade de aperfeiçoamento do turismo, pautando-se em padrões de preservação aos recursos naturais, respeito pelo bem-estar da comunidade. Além disso, temas como segurança turística, tanto para os profissionais do turismo, como para os turistas e outros atores envolvidos fazem parte do escopo (Lima, 2017).

E o que falar sobre o cenário brasileiro? A terminologia turismo responsável foi introduzida no Brasil no ano 2004, pelo WWF Brasil, no documento intitulado "Turismo Responsável: manual para políticas locais". Nesse manual, o TR é definido como “aquele que mantém e, onde possível, valoriza as características dos recursos naturais e culturais nos destinos, sustentando-as para as futuras gerações de comunidades, visitantes e empresários” (WWF, 2004, p. 16). É evidente que o conceito ainda preservava a ideia da utilização ao longo prazo e para a geração futuras preconizada pelo desenvolvimento sustentável.

Em 2017, ocorreu na cidade de São Paulo a VI Conferência Internacional sobre Turismo Responsável no Destino (RTD), organizada por uma equipe de pesquisadores da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com o *International Center of Responsible Tourism* (ICRT), sendo copresidido pelo Prof. Dr. Harold Goodwin, da *Leeds Metropolitan University* e do ICRT, e pelo Prof. Dr. Eduardo Sanovicz, da USP e ex-presidente do Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR). Este evento ocorreu simultaneamente ao Rio Earth Summit (Rio +20) e tinha como agenda avaliar os avanços da temática (Goodwin, Font & Aldrigui, 2012).

No ano subsequente, em 2018, o Ministério do Turismo instituiu a Câmara Temática de Turismo Responsável, coordenado pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC). O objetivo da Câmara era propor mecanismo de fomento para o turismo apoiado em diretrizes responsáveis e sustentáveis, apoiado no código de ética, para

isso lançou um documento norteador sobre TR, mas incipiente dentro do processo discursivo (Brasil, 2020). Essa câmara foi importante, pois forneceu subsídios para estruturar o Plano Nacional de Turismo que foi lançado no ano seguinte.

Mais adiante, em 2019, a *World Travel Market (WTM) Latin America*, em São Paulo, integrou ao seu evento a premiação de turismo responsável. A premiação reconhece boas práticas turísticas, que promovem o desenvolvimento sustentável globalmente. A premiação foi dividida em seis categorias que abordaram temas como: “inclusão e diversidade, desenvolvimento econômico justo e promoção das relações entre turistas e seu destino de viagem” (WTM Latin America, 2023). Mesmo que seja um ato isolado do poder público, esse acontecimento estimulou o mercado a buscar pela inovação das suas ações, criando oportunidades para fortalecer os arranjos turísticos.

No mesmo ano, também ocorreu a promulgação do Plano Nacional de Turismo (PNT 2018-2022) cujo escopo consistia no fomento ao turismo responsável em suas diretrizes. Neste contexto, o TR foi concebido como:

Uma abordagem ampla, que acolhe a defesa e o desenvolvimento de temas como ética e responsabilidade social, proteção dos direitos de crianças e adolescentes no turismo, acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, respeito às diferenças de gênero, geração, raça e etnia, respeito ao meio ambiente e à manutenção e valorização das culturas locais, além de maior participação das comunidades receptoras na definição das políticas de desenvolvimento do turismo e no acesso a esse mercado. E, portanto, o Turismo responsável busca atuar no âmbito dos preceitos da ética e da responsabilidade socioambiental e parte da compreensão e da promoção dos valores éticos comuns à humanidade, num espírito de tolerância e de respeito pela diversidade (Brasil, 2018, p. 118).

O PNT apresenta 5 linhas de atuação, a saber: Apresentação, ordenamento, gestão; Monitoramento, estruturação do turismo brasileiro; Formalização e qualificação no turismo e Incentivo ao turismo responsável. Esta última, por outro lado, está dividida em 10 estratégias que foram descritas no quadro 11.

Quadro 11: Síntese da linha de atuação: incentivo ao Turismo Responsável PNT 2018 - 2022

LINHA DE ATUAÇÃO: INCENTIVO AO TURISMO RESPONSÁVEL	
Iniciativa	Estratégias
1) Estimular a adoção de práticas	a) Promover o desenvolvimento de políticas de Turismo responsável nos níveis estadual, distrital, regional e municipal.

<i>sustentáveis no setor turístico</i>	b) Premiar e disseminar boas práticas de turismo sustentável c) Intensificar a realização de campanhas de sensibilização para o consumo consciente
<i>2) Promover a integração da produção local à cadeia produtiva do turismo e o desenvolvimento do Turismo de Base Local</i>	a) Estimular o desenvolvimento de novas atividades turísticas que incorporem aspectos da produção local, da cultura e da culinária regional b) Apoiar e articular ações para promover e ampliar os canais de comercialização dos produtos associados ao turismo e das iniciativas de Turismo de Base Local
<i>3) Possibilitar o acesso democrático de públicos prioritários à atividade turística</i>	a) Definir as diretrizes para o desenvolvimento do turismo social b) Estimular o desenvolvimento de um turismo acessível a todos c) Sensibilizar o setor para a inclusão das pessoas idosas
<i>4) Intensificar o combate à violação dos direitos de crianças e adolescentes no turismo.</i>	a) Intensificar parcerias institucionais com agentes governamentais, organismos internacionais e setor privado para a definição e implementação de agenda conjunta para o combate à violação dos direitos de crianças e adolescentes no turismo b) Incentivar a adoção de códigos de conduta profissional ou outras práticas responsáveis em conformidade com o Código de Ética Mundial para o Turismo da OMT

Fonte: Plano Nacional de Turismo PNT 2018-2022, 2023.

Com base no Plano Nacional de Turismo foi concebido o projeto “Brasil, essa é a nossa praia” parceria entre o Ministério do Turismo (MTUR) com o Departamento de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (DETUR/UFRN), por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 02/2019.

A partir do projeto, observou-se que outras ações foram desenvolvidas para alcançar a meta proposta, como o lançamento do Mapa de Turismo Responsável Brasileiro e o Curso de Turismo responsável.

O Mapa de Turismo responsável foi lançado em dezembro de 2022. É uma ferramenta online interativa que compila os dados das principais iniciativas identificadas no território nacional, permitindo a geração de gráficos, nuvens de palavras, tabelas e planilhas com informações detalhadas sobre cada iniciativa.

O mapeamento de boas práticas de TR no Brasil poderá servir de referência para novas iniciativas e investimentos públicos e privados, incentivando os gestores do turismo a desenvolverem modelos responsáveis em suas localidades. O Mapa também pode servir como fonte de consulta para a sociedade em geral, especialmente para os turistas que buscam conhecer as particularidades do destino para organizar suas viagens.

Em março de 2023, o MTur lançou o curso de turismo responsável, que tem o objetivo de “capacitar gestores públicos e privados do turismo para o desenvolvimento de boas práticas de Turismo Responsável, com foco em sustentabilidade, turismo de base comunitária e segurança turística” (BNP, 2024).

Trata-se de um curso de extensão, com carga horária de 60 (sessenta) horas, oferecido na modalidade de Educação a Distância (EAD) para todo o território nacional. O curso está estruturado em 03 (três) módulos de 20 (vinte) horas cada, os quais são direcionados aos três grandes temas que fundamentaram o desenvolvimento do turismo responsável no contexto brasileiro.

Como apresentando, o Brasil vem explorando o conceito de turismo responsável ao longo dos anos. É possível observar ações tanto na esfera pública, como privada que possibilitam solidez ao conceito, promovendo reflexões interessantes para o planejamento turístico responsável. Essas ações são apresentadas no quadro 12.

Quadro 12: Evolução cronológica do turismo responsável no contexto brasileiro

PERÍODO	ACONTECIMENTO	FONTE
2004	O Turismo Responsável – Manual para Políticas Locais	http://www.dominipublico.gov.br/download/texto/et000024.pdf
2017	VI Conferência de Turismo Responsável no estado de São Paulo.	http://antigo.turismo.gov.br/2020/17-ultimas-noticias/4397-turismo-responsavel-e-tema-de-conferencia-na-usp.html
2018	Instituição da Câmara Temática de Turismo Responsável;	https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/conselho-nacional-de-turismo-tera-tres-camaras-tematicas-para-debater-temas-estrategicos-do-setor
2019	Plano Nacional do Turismo 2018-2022- Direcionamento para o plano de Turismo Responsável.	https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/pnt-2018-2022-pdf
	Prêmio Turismo Responsável - WTM <i>Latin America</i>	https://www.wtm.com/latin-america/pt-br.html
	Projeto “Brasil, essa é nossa praia”	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
2022	Mapa brasileiro de Turismo Responsável	https://paineis.turismo.gov.br/sense/app/6c7ee682-c424-4b78-b98a-5bf04e66309f/sheet/5589e238-576d-417c-a1a4-be6ec0087667/state/analysis
2023	Curso de extensão de Turismo Responsável	https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
	Encontro Nacional de Turismo Responsável	https://ccsa.ufrn.br/portal/?p=17597
	Curso de Especialização em Turismo Responsável	https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/curso-de-especializacao-em-turismo-responsavel-esta-com-inscricoes-abertas
	Lançamento do E-book: TURISMO RESPONSÁVEL NO BRASIL Tendências, estratégias e fomento em Sustentabilidade, Turismo de Base	https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/turismo-responsavel/copy2_of_TurismoResponsavelnoBrasil.pdf

	Comunitária e Segurança Turística	
2024	Lançamento do E-book: Turismo Responsável: resultados que inspiram!	https://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/1309/1196/4608

Fonte: Elaboração própria (2024)

3.1.3 Turismo responsável e turismo sustentável são sinônimos?

O turismo responsável é frequentemente confundido com o turismo sustentável, pois ambos têm uma ambiguidade semântica. Jamal, Camargo e Wilson (2013) propõem três fatores que podem diferenciar os termos, sendo eles, 1) os impulsionadores de criação; 2) áreas de concentração; e 3) grau de institucionalização envolvida. Assim sendo, uma compreensão mais aprofundada desses três tópicos pode auxiliar no debate terminológico, para elucidar o significado do TR e suas implicações conceituais com turismo sustentável (TS).

No que se refere aos impulsionadores, observa-se que ambos os termos emergiram nos principais debates globais sobre a interação do homem no ambiente natural e no consumo excessivo dos recursos ambientais. O turismo sustentável concentra-se principalmente em questões ambientais, enquanto o TR está associado ao comportamento ético e inclusão social (Souza & Duarte, 2014; Seixas, 2020; Goodwin, 2014).

No que concerne ao grau de institucionalização e área de concentração, o TS pode ser considerado como uma mistura de interesses de organizações acadêmicas e do setor público-privado, além de estar inserido em estruturas globais e institucionalizadas de governança. Isso inclui entidades como Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), Organização Mundial de Turismo (OMT), que opera em uma escala macro, pautado nas agendas e diretrizes de desenvolvimento sustentável (Jamal, Camargo & Wilson, 2013).

Por outro lado, o TR direciona-se mais para as comunidades, tendo como representantes, ONG's, associações, cooperativas, grupos religiosos, e parte do setor público e privado. Com foco em entender as necessidades reais de um território e o que é genuinamente significativo para os habitantes locais (Jamal, Camargo & Wilson, 2013). Esse ponto é elucidado por Saarinen (2021):

Mais do que uma estrutura reguladora, o turismo responsável promove o papel do consumo e da produção éticos dos indivíduos. Esse *ethos* orientado para o mercado, com intervenções e regulamentações externas preferencialmente limitadas, torna o turismo responsável mais atraente para os operadores turísticos e a indústria em geral.

Por outro lado, o discurso do turismo responsável é influenciado pelo pensamento da virada moral que enfatiza nossa responsabilidade de cuidar de outros distantes [...] (p.8).

Com base no que foi apresentado, Koch, Junqueira e Anjos (2017) conduziram uma investigação com base na análise SWOT com o propósito de comparar o turismo sustentável e turismo responsável. Os dados adaptados estão resumidos no quadro 13, sintetizando as informações expostas

Quadro 13: Diferença conceitual entre turismo sustentável e responsável

CARACTERÍSTICAS	TURISMO SUSTENTÁVEL	TURISMO RESPONSÁVEL
Perspectiva	Holística	Sistêmica
Preocupação	Futuro	Presente
Desenvolvimento	Longo prazo	Curto prazo
Interesses locais	Pouca preocupação	Ampla preocupação e participação comunitária
Foco	Campo filosófico	Campo prático
Ação	Complexa e difícil mensuração	Transparente e mensurável

Fonte: Adaptado de Koch, Junqueira e Anjos (2017)

Observa-se que ambas as abordagens são de extrema importância para o delineamento turístico com pressuposto no turismo sustentável e responsável. O turismo sustentável contribui para uma visão geral, apontando quais metas devem ser alcançadas, enquanto o turismo responsável fornece as ferramentas e ações necessárias para alcançar esse objetivo

A literatura aponta para um movimento em direção a uma nova definição que integra as definições de turismo responsável e sustentável (Mihalic, 2016, Mohamadi *et al.*, 2022, Agbaba, 2022). Essa unificação busca proporcionar uma orientação mais precisa para a promoção de políticas públicas, que orientem práticas turísticas conscientes, preservando o a fauna e flora, e o bem-estar das comunidades envolvidas. Por exemplo, Mihalic (2016) realizou um estudo com objetivo de “integrar entendimentos teóricos e práticos existentes e usos das noções de turismo sustentável e responsável e fornece novas perspectivas teóricas para sua compreensão bem fundamentada e coerente”. Seus achados resultaram na criação da expressão “*Sustainable-responsible tourism*”, que propõe o modelo o modelo *triple A* que consiste no processo Conscientização-Agenda-Ação.

A conscientização constitui o ponto de partida para a avaliação dos impactos adversos do turismo predatório e suas consequências ao longo do tempo. Essa avaliação incita o processo de repensar a atividade, induzindo os tomadores de decisão a adotarem agendas alinhadas as dimensões da sustentabilidade, conforme delineado por decretos, leis e normas

que orientam o planejamento de ações mitigadoras dos problemas decorrido pela atividade turística em um determinado espaço (Mihalic, 2016).

Mihalic *et al.* (2021) expõe um novo caminho para discussão conceitual. Ela propõe a unificação do turismo sustentável-responsável. Essa discussão é baseada nos gatilhos práticos da atividade, que são divididos em três categorias:

- *Gatilhos sócio-políticos*: ações de conscientização e formulação de agenda para programas, planos e projeto de ação, realizadas pelo poder público.
- *Gatilhos sociopsicológicos*: tomada de ação e inclusão por parte da comunidade e gestores privados.
- *Gatilhos da experiência do turista*: ações que englobam os turistas

Mohamadi *et al.*, (2022) se apoiam nos estudos mencionados anteriormente e afirmam que o turismo responsável adiciona o aspecto de “sustentabilidade em ação”, ou seja, contemplam ações concretas para reduzir os impactos negativos do turismo. Para sustentar esse arranjo, os autores criam o modelo teórico exemplificado no quadro 14.

Quadro 14: Conceituando os indicadores do Turismo sustentável-responsável

		Sustentabilidade – turismo responsável						
	Ator	Governo		Industria		Turista		Comunidade Local
	Papeis	Direção		Execução				Resultado
		Governança		Ação		Comportamento Responsável		
Dimensão	Econômica							
	Social							
	Cultural							
	Meio Ambiente							
								

Fonte: Mohamadi *et al.* (2021)

O modelo apresentado demonstra que a combinação dos termos “turismo responsável e sustentável” é amparado pelas dimensões econômica, social, cultural e ambiental, além disso, os atores são inseridos no processo de responsabilização de forma conjunta e contínua.

O poder público é responsável pelo processo de governança turística, estipulando diretrizes e políticas públicas que fomentem o desenvolvimento e inserção da comunidade. Dessa forma, cabe a gestão pública nas três esferas do poder, promover políticas públicas que

possam apoiar as infraestruturas locais, e conduzir ao comportamento responsável dos destinos, com inserção da comunidade e demais entes do trade turístico.

O setor privado é encarregado pelo cumprimento das ações, devendo inserir as diretrizes e políticas públicas estabelecidas pelo poder público na missão e estratégias da empresa. Deve ter uma visão que vai além dos aspectos econômicos, mais que estão associados ao bem coletivo, menos impacto na natureza, respeito com os colaboradores e acionista. Ele ainda é responsável na escolha dos acionistas, priorizando aqueles que possuem um papel mais relacionado com aspectos éticos, firmar parcerias com ONG's e outras instituições sociais.

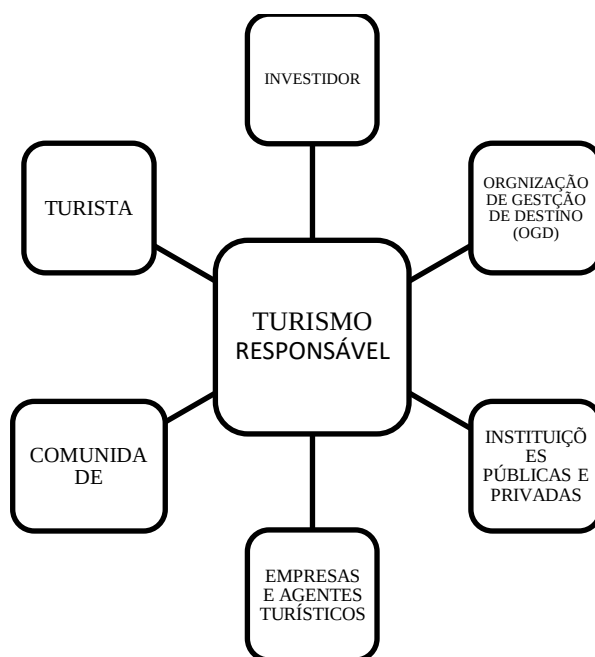
A comunidade é vista como aquela que receberá os resultados das outras esferas, porém, deve-se estar atento, que elas podem e devem participar dos outros processos colaborativos, para que as leis, projetos e programas possam levar as suas necessidades em conta.

Cabe ao turista ter comportamento responsável durante seu período de viagem, buscando interagir com os aspectos da diversidade cultural do povo e evitar gestos e situações constrangedoras. A comunidade também é inserida nesse modelo, pois é a principal afetada pelo impacto do turismo. Ela tem a responsabilidade de participar ativamente de plenárias e eventos que discutam a atividade turística, para que sejam estabelecidos arranjos turísticos que beneficiem a todos os moradores, por meio da geração de empregos e renda.

Tendo em mente essa definição e a discussão acima, é possível concluir que o turismo responsável é um conceito mais amplo do que o turismo sustentável, pois evoca o comportamento ético do ser, acrescentando ações práticas necessárias para alcançar um planejamento turístico mais equilibrado e ético, e chama a atenção para a inserção dos aspectos sociais do turismo, tanto em aspecto de planejamento como na distribuição dos benefícios.

3.1.4 Uma análise das responsabilidades dos atores sociais envolvidos no turismo responsável

A visão sistêmica do turismo responsável é evidenciada pela importância atribuída a todos os participantes na cadeia produtiva do turismo. Dias, Aldana, Pereira, Costa e António (2021) explicitam essa perspectiva, apontando que no gerenciamento do turismo a responsabilidade deve ser compartilhada entre os diversos atores, tais como turista, investidor, promotor, instituições públicas e privadas e comunidade, conforme exposta na Figura 9.

Figura 9: Agentes responsáveis pelo turismo

Fonte: Adaptado de Dias, *et al.*(2021) (tradução própria).

Para iniciar o debate sobre a participação e cooperação dos atores sociais envolvidos no turismo, pode-se tomar como ponto de partida o **turista**, que desempenha papel fundamental no turismo, sendo peça-chave na promoção e desenvolvimento do produto turístico.

Em 1980, Jost Krippendorf (1989) previu que os indivíduos passariam por um processo transformacional, se tornando mais conscientes do seu papel e de sua responsabilidade nos destinos. Leslie (2012) corrobora com essa visão, apontando que os indivíduos têm buscado por pacotes com apelo sustentável e por uma viagem mais responsável. Sultan, Sharmin, Badulescu, Stiubea, e Xue (2021) afirmam que essa modificação é um processo da evolução da sociedade que passou a estipular normas ambientais, políticas públicas que influenciam a população a ter atitudes conscientes e respeitadas. Além disso, Lu, Colak e Zhang (2022) afirmam que o perfil de “turista predatório”, que traz malefícios aos lugares, não é mais tolerado pelo governo local e pela comunidade, que sofrem com as consequências geradas durante e após a viagem. O turista, em contrapartida, retorna à sua casa sem refletir sobre seu comportamento.

No entanto, Eichelberger *et al.*, (2021) são mais céticos sobre essa mudança, concordando que ela existe, mas argumentam que nem sempre se traduz em prática. Muitas vezes, as atitudes permanecem limitadas a comportamentos relacionados a situações cotidianas, com a prática de separação do lixo e economia no consumo de energia e água

(Bob, 2014). Não se observa uma mudança no comportamento de forma integral, que considere práticas sociais mais justas, que beneficie o comércio local, que respeite tradições.

Leslie (2012) aponta que ainda são necessários mais estímulos para que o turista possa alcançar uma maturidade mais responsável no consumo, e que essa responsabilidade recai sobre as empresas e esfera pública, que devem promover possibilidades educacionais que estimulem a mudança de comportamento.

Mas afinal, quem é o turista responsável? De acordo com Bob (2016), o turista responsável é o indivíduo que reconhece seu papel e adota comportamentos morais e éticos nas viagens, demonstrando respeito e valorização pelas comunidades anfitriãs, conservando os aspectos ambientais e culturais. Eichelberger, *et al*, (2021), expande essa definição, ao enfatizar que o turista responsável deve assimilar as particularidades das comunidades visitadas, requerendo pesquisa prévia sobre religião, costumes, história e tradições, além de comporta-se de maneira civilizada, participativa e educada nos ambientes que frequenta.

Para fomentar esse debate, a Organização Mundial de Turismo publicou em 2005 a cartilha “O Turista e o Viajante Responsável”, pelo Comitê Mundial de Ética no Turismo. Em 2020, a cartilha foi atualizada para abordar as necessidades vivenciadas pela pandemia, passando a ser denominada “Conselhos práticos para um viajante responsável”. Algumas dessas práticas são explicitadas no quadro 15.

Quadro 15: Dicas práticas para um comportamento responsável durante a viagem

PRINCÍPIO	AÇÃO
VALORIZE OS RESIDENTES E SEU PATRIMÔNIO	Antes de realizar a viagem, pesquise sobre a história, as condições sociais, a cultura, o idioma e o estilo de vida do destino. Reflita antes de emitir qualquer julgamento de valores.
PROTEJA O PLANETA	Respeite o meio ambiente, reduzindo os impactos na fauna e flora, rejeitando a comercialização de produtos ambientalmente irresponsáveis, não suborne pessoas que vivem em áreas protegidas em busca de vantagens.
APOIE A ECONOMIA LOCAL	Utilize produtos da economia local, que abraçam a diversidade, produzidos a partir de materiais da própria comunidade. Dê preferência para os condutores locais, valorizando seus conhecimentos e saberes tradicionais. Desacelere e passe mais tempo em lugares com menos frequência de turista.
VIAJE COM SEGURANÇA	Pesquise sobre as condições de segurança do país, evite lugares com grande fluxo de pessoas e afastados de população. Fique atento às especificações do seguro de vida para o país visitado.
SEJA UM VIAJANTE INFORMADO	Pesquise e se informe antes de qualquer atividade. Exija que os operadores turísticos tenham políticas de responsabilidade ambiental. Respeite os lugares privados e com cultos.

UTILIZE RACIONALMENTE AS PLATAFORMAS DIGITAIS	Avalie informações de outros viajantes sobre os ambientes visitados. Tome cuidado com fotos e comentários nas plataformas digitais que possam agredir ou expor pessoas e situações. Busque divulgar projetos positivos, experiências voluntárias e educacionais.

Fonte: Adaptado da Word Tourism Organization - UNWTO (2022)

No que concerne à **comunidade**, sua inserção no planejamento turístico é fundamental, uma vez que a sua participação desempenha um papel crucial para o desenvolvimento de destinos justos e responsáveis.

No entanto, Martins, Ferreira e Costa (2022), apontam que, por muito tempo, a comunidade foi subvalorizada nesse contexto. Ela não participava ativamente das discussões para o planejamento de áreas turísticas, ficando apenas os impactos deixados pelo turismo, como a geração de empregos mal remunerados e de baixa qualificação.

À luz das discussões do turismo responsável, é evidente que é necessária uma mudança. O elemento social, especificamente a comunidade, emerge como destaque. Assim, torna-se imperativo que ela seja incluída de forma integral no processo. Os planejadores devem estabelecer os direitos e deveres, permitindo que elas compreendam seu papel na construção do destino turístico (Timothy, 2012). Essa abordagem busca alcançar um equilíbrio entre os benefícios e responsabilidade, fomentando ambientes favoráveis para a parceria mútua (Oliveira & Fontana, 2006).

Essa participação pode ser realizada através de ONGs, associações que agregam indivíduos com interesses comuns em prol do bem coletivo (Martins, Ferreira & Costa 2022). Esse cenário pode ser exemplificado pelos casos de turismo de base comunitária no Brasil, como na Comunidade Chã de Jardim (PB), Projeto Doces Tambaba e o Vale do Gramame através da Escola Olho Vivo do tempo – EVOT (PB), a Rede Brasileira de Turismo Solidário e Comunitário (Turisol), a Rede Cearense de Turismo Comunitário -Tucum, o Projeto Bagagem, na qual pequenas propriedades lutam pelo protagonismo no turismo.

Timothy (2012), afirma que o TR pode conferir poder à comunidade em três dimensões específicas, a saber: social, econômica e política.

A dimensão social é caracterizada pela valorização dos saberes populares dos residentes da comunidade. Isso inclui os saberes populares, as histórias contadas pela oralidade e pela ancestralidade, pautada em roteiros baseados no convívio social.

Bramweel, (2004), aponta que os indivíduos de uma comunidade têm seu próprio processo de raciocínio para obtenção de conhecimento. Alguns estão mais direcionados para uma linguagem técnica, outros para atitudes morais, e outros ainda são movidos por sentimentos emotivos. Dessa forma, conhecer todos esses saberes e promover diálogos, se torna a chave para o sucesso na gestão de turismo.

Na dimensão econômica, a ênfase recai na distribuição equitativa da receita advinda do setor. Com incentivo ao empreendedorismo local, na capacitação de habilidades que ampliam as possibilidades de emprego, e no reconhecimento da criatividade do recurso humano (Mathew & Sreejesh, 2017).

A dimensão política se refere ao envolvimento da comunidade em reuniões na qual se discutem leis para a promulgação de políticas públicas que afetam diretamente as famílias e suas realidades.

Além da comunidade, as instituições privadas e investidores também são atores importantes no contexto do turismo responsável. Eles desempenham um papel essencial na captação de recursos e na implementação de projetos destinados a dinamizar o espaço turístico. Essas ações visam suprir os anseios dos turistas, promovendo mudanças substanciais na vivência e arranjos locais.

De acordo com Merwe e Wocke (2007), o turismo responsável pode ser apontado como uma vantagem na área de marketing e uma oportunidade de diferenciação dos negócios. Isso ocorre porque ele oferece práticas, processos e meios que distinguem uma organização da outra. Além disso, essa abordagem ajuda a fortalecer os laços com a comunidade, turistas, fornecedores e outros atores envolvidos na cadeia logística.

Existem diversos fatores que levam as organizações a adotarem a abordagem de turismo responsável. Esses fatores podem ser categorizados em dois grupos: endógenos e exógenos. Os fatores endógenos estão relacionados às percepções internas, ligadas aos valores, cultura e missão organizacional. Os fatores exógenos representam as pressões externas do mercado globalizado que afetam as organizações no contexto que ela está inserida (Carasuk, Becken & Hughey, 2016). Essas influências são detalhadas no quadro 16.

Quadro 16: Os impulsionadores endógenos e exógenos do turismo responsável nas organizações

CATEGORIA	IMPULSIONADOR	DESCRIÇÃO
	Altruísmo	A organização acredita que as práticas de turismo responsável são a "coisa certa a fazer".
	Legitimidade	As organizações adotam práticas responsáveis para melhorar sua imagem e relacionamento com diferentes

Endógeno		partes interessadas.
	Competitividade	As organizações adotam práticas responsáveis para aumentar sua competitividade, pois isso pode levar a uma redução de custos e melhoria da eficiência.
Exógeno	Acionistas	Os acionistas pressionam as empresas a adotarem práticas responsáveis, pois acreditam que isso é benéfico para o negócio no longo prazo.
	Pressão do ambiente corporativo	As empresas passam a receber selos e criar redes que orientam consumidores, esse por sua vez, pressiona as organizações a buscarem pela mesma prática.
	Pressão regulatória	As organizações são obrigadas a adotar práticas responsáveis por meio de leis e punições no descumprimento
	Vantagem econômica	Algumas práticas de turismo responsável são baseadas em tecnologias que aumentam a eficiência e, portanto, reduzem custos

Fonte: Elaborado a partir de Carasuk, Becken & Hughey (2016)

Após compreender os fatores impulsionadores para adoção do TR, é importante abordar as barreiras que dificultam a adesão destas práticas. Elas podem ser categorizadas em fatores internos da organização.

No âmbito interno, o tipo e tamanho do negócio são considerados possíveis impeditivos para a execução do TR. Isso ocorre porque as organizações menores, geralmente, não possuem recursos financeiros e tempo necessários para planejar estratégias voltadas para essa abordagem. Além disso, o não engajamento de indivíduos que ocupam cargos de liderança também pode ser um obstáculo, uma vez que frequentemente se espera que eles estabeleçam diretrizes e normas (Carasuk, Becken & Hughey, 2016).

Além da escassez de recursos financeiros e de adesão dos indivíduos que ocupam cargos de liderança, outros fatores que estão ligados, dizem respeito a carência de conhecimento, e dificuldade em monitorar e avaliar os resultados dos programas das empresas.

A insuficiência de conhecimento implica na real clareza sobre os benefícios de ser uma empresa responsável, levando a limitação na promoção do TR, visto que os gestores não têm o entendimento de como promover ações, dificultando sua exequibilidade (Carasuk, Becken & Hughey, 2016).

A dificuldade em monitorar e avaliar os resultados dos programas das empresas, também é considerado um desafio, pois muitas organizações têm dado pouca atenção para esse fato, deixando de mensurar indicadores importantes de retornos sociais e econômicos de ações desenvolvidas nas comunidades e outras partes interessadas. O processo de avaliação é

crucial para identificar a eficácia das ações e direcionar os recursos adequadamente (Mathew & Sreejesh, 2017).

Quanto aos fatores externos, as interações com o governo desempenham um papel crucial. A ausência de política governamental é uma das principais barreiras para a incorporação de produtos responsáveis (Merwe & Wocke, 2007), pois dificulta a implantação de metas e obtenção de apoio logístico para a execução de projeto, principalmente relacionadas a infraestrutura básica (Carasuk, Becken & Hughey, 2016).

Após explorar os impulsionadores e limitadores, alguns autores sugerem caminhos viáveis para que as organizações possam ser guiadas por essa abordagem.

Farmaki *et al.* (2014), sugerem que as instituições privadas podem utilizar as práticas de Responsabilidade Social Corporativa (RSC) como meio de promover o turismo responsável. Seguindo essa abordagem, as empresas têm a capacidade de estimular atitudes mais benéfica para a comunidade, tais como: buscar parcerias com os residentes; recrutar e selecionar funcionários locais; utilizar a mão de obra local, adotar manuais e diretrizes que de atitudes responsáveis.

Além do apoio baseado nas práticas de RSC, as empresas também podem se apoiar umas nas outras, por meio das associações. As associações são lugares propícios para discussões e entendimento de forma clara sobre os princípios do TR, sendo ótimos caminhos para estímulo empresarial (Merwe & Wocke, 2007).

As organizações podem também se apropriar das estratégias de marketing responsável para gerar mudanças comportamentais dos turistas, bem como se diferenciar dos seus concorrentes, a partir das plataformas digitais.

Por último, enfatiza-se a relevância do **poder público**, como promotor de políticas públicas relacionadas ao TR. Tais políticas tem potencial para guiar o ordenamento territorial em áreas turísticas, promovendo sustentabilidade social, econômica e ambiental do setor (Lanzarini & Barretto, 2014).

No que tange ao turismo, políticas públicas referem-se a um conjunto coordenado de atividades, processos e decisões executados por entidades governamentais em colaboração com outros agentes, visando o fomento a aquisição do conhecimento através de pesquisas, infraestrutura local, geração de conhecimento e facilitação da disseminação de práticas e ferramentas para estimular a inovação e o desenvolvimento turístico (Velasco, 2016).

Na escala global, as políticas de turismo vêm cedendo lugar às políticas voltadas para manter a competitividade respeitando a relação ambiental e social. Essa orientação deve-se, à mudança na própria natureza do setor turístico, seu afastamento do “turismo de massa” para

maior segmentação de mercado, a utilização de novas tecnologias (Pimentel, 2014). Esse fato se aproxima da conjuntura do TR, que visa não apenas diminuir os impactos do “turismo de massa”, mas planejar ambientes socialmente justos para que a comunidade seja beneficiada economicamente.

De acordo com Dredge e Jenkins (2011) enfatizam, o planejamento turístico e a formulação de políticas são um processo tanto social quanto crítico e analítico, e podem ser muito afetados por valores pessoais e/ou de grupo, interesses e ideologias. Independentemente das origens ou motivação dos problemas, as características sociais e relacionais do governo, das empresas e da comunidade têm uma profunda influência nas etapas de planejamento e no desenvolvimento de políticas para o turismo. Portanto, as autoridades devem elaborar planos de desenvolvimento de infraestrutura, levando em consideração as necessidades combinadas de turistas e residentes (Mathew & Sreejesh, 2017).

3.2 DA RECREAÇÃO NO MAR À CRISE: DESAFIOS NA
GESTÃO DE ORLAS BRASILEIRAS

Salvador -BA

Fonte: Brasil, essa é a nossa praia,
(2022)

A gestão eficaz das orlas turísticas molda a harmonia entre o turismo, o ambiente e as comunidades locais.

3.2.1 Orlas brasileiras: base legal e caracterização

No Brasil, a gestão de orlas tem uma base teórica e regulatória fundamentada no Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), instituído pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, como parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e que objetiva “orientar a utilização racional dos recursos na Zona Costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida de sua população, e para a proteção do seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural” (Brasil, 1988, p. 1).

O plano estabelece em seu artigo 2º, que a “Zona Costeira corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre” [...] (Brasil, 1988, p. 1). Além disso, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, parágrafo 4º, dispõe que a [...] “Zona Costeira é patrimônio nacional e que sua utilização se dará, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação ambiental, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais” (Brasil, 1988).

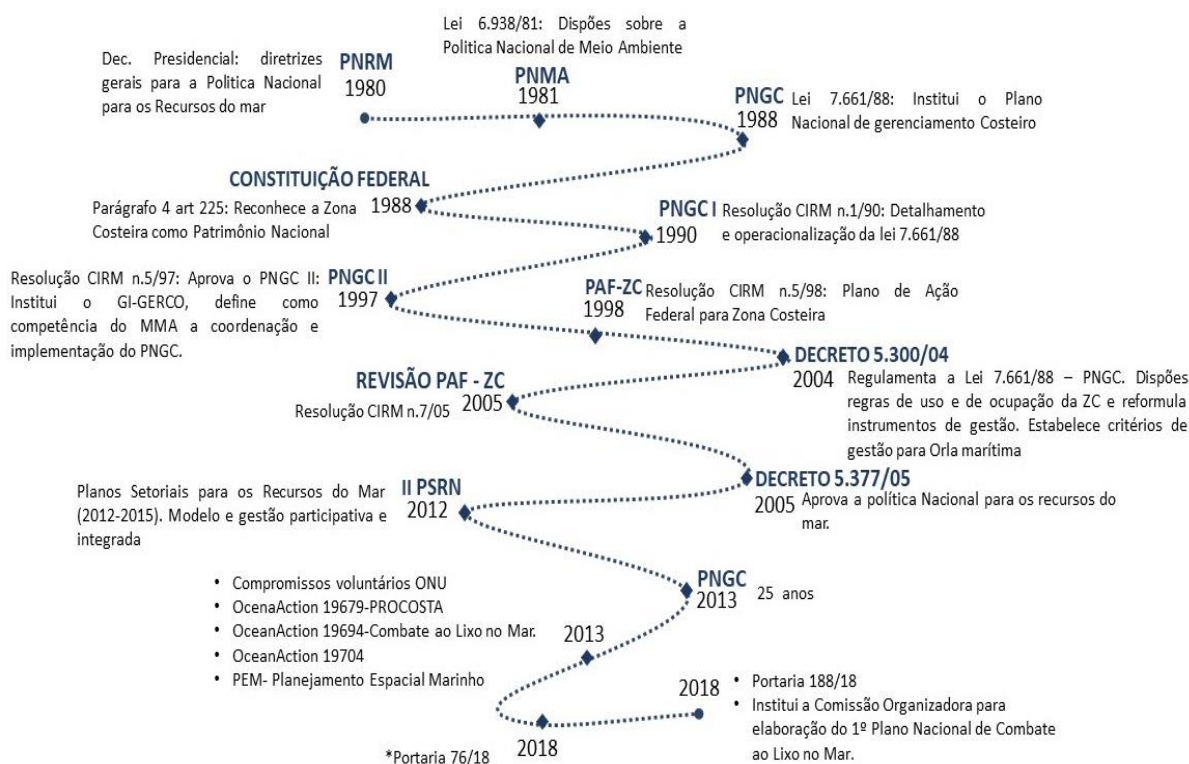
Esses marcos legais foram importantes para que avançassem as discussões a nível nacional sobre a importância da preservação, manutenção e gerenciamento dos espaços costeiros, oferecendo discussões e atualizações que refletiram em políticas e novos arranjos institucionais.

Um marco subsequente, ocorreu no ano de 2004 com a criação do Projeto Orla, através do Decreto Federal 5.300 de 7 de dezembro de 2004 que regulamentou o PNGC e dispôs as regras de uso e ocupação da zona costeira estabelecendo critérios de gestão da orla marítima. Que consiste em uma ação integrada entre o MMA e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU/MPOG), visando otimizar o ordenamento dos espaços litorâneos sob domínio da União, no caso em questão a orla, aproximando as políticas ambientais, urbana e patrimonial (Oliveria & Nicolodi, 2012).

Posteriormente, foi estabelecida a Lei Federal n.º 13.240/2015 que autorizou a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União - Ministério da Economia (SPU) a transferir a responsabilidade da gestão de praias urbanas brasileiras aos municípios litorâneos através da assinatura do Termo de Adesão à Gestão de Praias (TAGP). Esta

transferência se pauta na Lei n.º 9.636/1988, que atribui a todas as esferas do poder executivo a obrigação de “zelar pela manutenção das áreas de preservação ambiental” (Brasil, 1998, s. p.). Cabe ressaltar que a Lei Federal n.º 13.240/2015 recebeu regulamentação por meio das Portarias SPU n.º 113/2017 e SCGPU n.º 44/2019. Esta última, por sua vez, ampliou a aplicabilidade da Portaria anterior para as praias marítimas urbanas e não urbanas. Destaca-se que mesmo que os marcos legais apresentados, sejam, em suma, um resumo, o gerenciamento costeiro no Brasil possui um longo percurso ao longo da história nacional que foi explicitado na Figura 10.

Figura 10: Gerenciamento Costeiro no Brasil



Fonte: Adaptado do CGERCO (2018)

O histórico das leis mencionadas revela uma evolução significativa no entendimento e na regulamentação das questões ambientais, sociais e econômicas relativas aos espaços de orla. Desde o estabelecimento das primeiras diretrizes ligadas a questões de conservação dos aspectos naturais, até as abordagens mais abrangentes e holísticas, é evidente que a sociedade se tornou mais consciente da importância dessa grande área.

A orla do Brasil tem uma extensão de mais de 20 000 km de extensão, sendo marcada pela presença das baías, enseadas, recortes da orla continental e insular litoral, que banha

aproximadamente 443 municípios, destes, 280 são defrontantes com o mar como exposto na Figura 11 (Brasil, 2022).

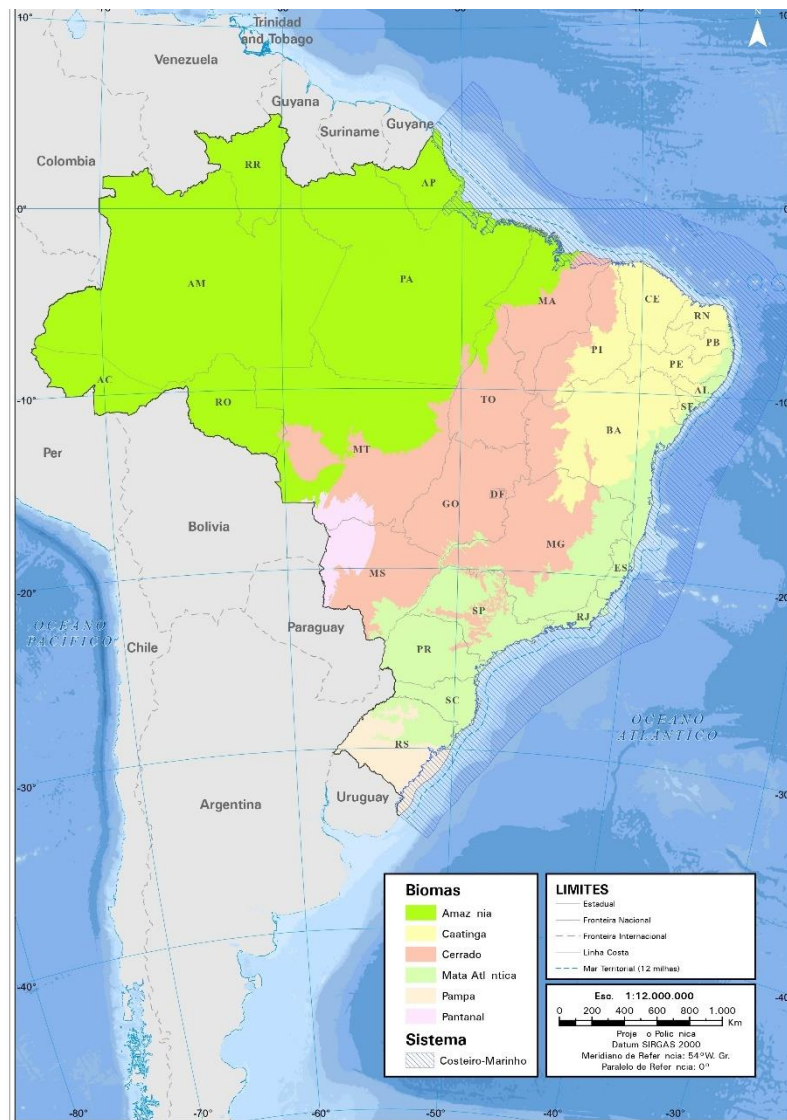
Figura 11: Municípios defrontantes com o mar no Brasil



Fonte: IBGE (2022)

As orlas brasileiras são marcadas por um conjunto de biomas único e rico, com a predominância dos biomas da Amazônia, Mata Atlântica, Caatinga e Pampa, os quais integram o Sistema Costeiro-Marinho. Ao analisar a distribuição desses biomas nesse sistema, é possível observar que 42% representam o Bioma Amazônia, 25% ao Bioma Pampa, 20% do Bioma corresponde à Mata Atlântica, devido à sua ampla extensão ao longo de toda a costa, enquanto 4,1% correspondem ao Bioma Caatinga (IBGE, 2019), conforme Figura 12. Essa característica é muito importante, pois proporciona particularidade para cada tipo de orla, oferecendo serviços ecossistêmicos múltiplos para as pessoas que vivem nesses espaços.

Figura 12: Mapa de Biomas e Sistema Costeiro-Marinho do Brasil



Fonte: IBGE (2019)

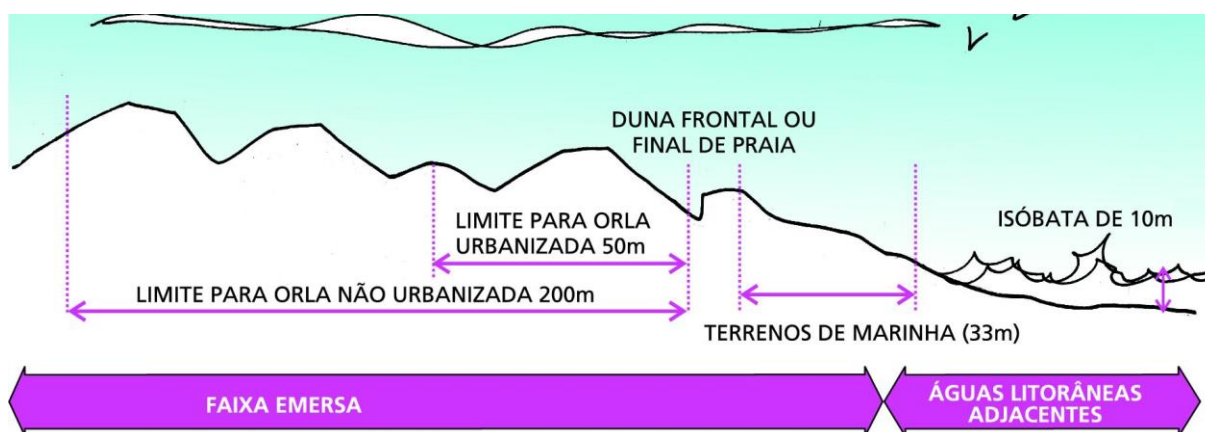
Nesse debate, é importante diferenciar os conceitos de orla e praia, bem como seus desdobramentos na prática brasileira. O conceito de praia foi definido no Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro em 1988 como a “área coberta e descoberta periodicamente pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detritos, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde comece um outro ecossistema” (Brasil, 1998, s.p.).

Por sua vez, o conceito de orla foi introduzido pelo decreto 5.300/2004, que a define como “a faixa contida na zona costeira, de largura variável, compreendendo uma porção marítima e outra terrestre, caracterizada pela interface entre a terra e o mar” (Brasil, 2004,

s.p.). Seus limites genéricos consideram a porção marinha correspondente a isóbata de 10 metros. Enquanto na área terrestre, limita-se a 50 (cinquenta) metros em áreas urbanizadas ou 200 (duzentos) metros em áreas não urbanizadas, demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar (Brasil, 2002), conforme representado na Figura 13:

Como observado, os conceitos de orla e praia se assemelham, mas seu diferencial reside na proporção de dimensionamento. A praia está inserida na orla, ou seja, ela é uma fração que compõe o conjunto de das orlas.

Figura 13: Abrangência territorial da orla marítima no Brasil



Fonte: Brasil (2002)

As orlas podem ser divididas em duas tipologias específicas, a primeira a partir das características fisiográficas que indicam o nível de vulnerabilidade do território, tanto a mudanças naturais, como de modificações feitas pelo homem. A segunda corresponde ao nível de ocupação e de adensamento populacional existente. O Quadro 17 exemplifica esse detalhamento:

Quadro 17: Tipo de orlas brasileiras

CARACTERÍSTICAS FISIográficas	NÍVEIS DE OCUPAÇÃO E DE ADENSAMENTO POPULACIONAL
Abrigada: ambiente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes,	Não urbanizadas: com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade natural e baixo potencial de poluição;
Semi-abrigada: ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes	Em processo de urbanização: baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente modificadas pela atividade humana e médio potencial de poluição;

Exposta: ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes	Urbanização consolidada: com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens modificadas pela atividade humana, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição sanitária, estética e visual;
	Interesse especial: ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, com instalações geradoras e transmissoras de energia, de unidades de conservação, tombados, de reservas indígenas, de comunidades tradicionais ou remanescentes de quilombos

Fonte: Adaptado de Brasil (2004)

Em síntese, a gestão de orlas no Brasil percorreu um trajeto de transformação e amadurecimento tanto nos seus aspectos legais, como em suas abordagens conceituais. O desafio atual reside em consolidar esses feitos em um modelo de gestão abrangente e eficiente, que harmonize os diversos usos desses espaços e envolva os atores que fazem uso deles, assegurando um futuro sustentável para esses territórios.

3.2.2 O uso dos espaços de orla para o turismo e seus principais impactos

As praias são ambientes complexos, pois apresentam componentes ambientais e interações sociais que estão estabelecidas em seu território. Elas possuem um alto valor socioeconômico, pois fornecem uma variedade de bens e serviços, para comunidades que habitam em seu entorno e para a economia costeira de forma geral.

O uso da orla é diverso, pois oferecem serviços culturais (recreação, qualidade da paisagem e educação), regulação (controle de erosão, proteção contra tempestades) e suporte (manutenção, conectividade com ecossistemas adjacentes). Por este motivo, as orlas devem ser geridas de forma estratégica para alcançar a sustentabilidade desses espaços. Para isso, é necessário compreender a interação dos sistemas naturais e socioculturais de forma aprofundada (Garcías-Morales *et al.*, 2018).

Apesar de todos os usos apresentados anteriormente, o foco deste estudo está na sua relação com o turismo, mas direcionado para questões da recreação é de lazer.

Do ponto de vista turístico, é possível observar alguns segmentos que estão mais ligados a esses ambientes, dadas as características ambientais e possibilidade de atividades. No entanto, esses segmentos não são limitados, pois é possível que sejam estabelecidas outras tipologias dadas as características de cada ambiente quadro 18.

Quadro 18: Segmentos turísticos desenvolvidos em espaço de orla

SEGMENTO TURÍSTICO	DEFINIÇÃO
Turismo sol e praia	“constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor” (MTur, p.14, 2010).
Turismo Náutico	“caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade da movimentação turística” (MTur, p.14, 2010)
Turismo de Pesca	“compreende as atividades turísticas decorrentes da prática da pesca amadora” (MTur, p.16, 2010).
Ecoturismo	“compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo (MTur, p.14, 2010)”.
Turismo de Aventura	“é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista por meio da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações.” (MTur, p.17, 2010).

Fonte: elaboração própria (2023)

Como apresentado no quadro anterior, o uso e a diversidade de utilização das orlas são totalmente distintos. Essa realidade se torna um desafio para os planejadores, pois toda a relação existente apresenta grande pressão para esses destinos gerando impactos de diversas esferas.

No ano de 2014, o documento “Ações de gestão do conhecimento para o aprimoramento da Política Nacional De Turismo”, do Ministério do Turismo, oferece um esquema lógico que permite a visualização dessa interação complexa e desafiadora. O esquema (Figura 14) tem como ponto de partida o aumento de turista em uma orla que promove aceleradores (+), isto é, mecanismo que propicia o crescimento deste espaço, como aumento de renda, emprego, infraestrutura, entre outros aspectos. No entanto, o modelo chama a atenção para limitações e impactos negativos que são gerados por esse aumento de turista, apontando os desafios que precisam ser mitigados, representados pelos limitadores (-).

ameaça para os usuários, aumentando as chances de acidentes dos banhistas (Garcías-Morales, *et al.*, 2018)

Outro problema notável é a qualidade sanitária das orlas. O odor desagradável em diferentes trechos da orla é ocasionado pelo descarte incorreto de águas pluviais, residuais e matéria orgânica em decomposição, como animais mortos e peixes. Esse problema pode desencorajar os frequentadores a usufruir desses espaços (Monioudi *et al.* 2018)

A presença de animais, incluindo animais de estimação, também é citada. Os usuários destacam a necessidade de medidas de controle por parte dos donos de animais, principalmente por parte do descarte adequado das fezes de animais de estimação, devido às preocupações relacionadas com a saúde. É fundamental implementar programas públicos de limpeza e educação ambiental nas praias (Garcías-Morales, *et al.*, 2018).

Soma-se a esses problemas já apresentados, o descarte incorreto de resíduos sólidos que ocasionam impacto na paisagem, na vida marinha, na economia e na socialização desses espaços. O lixo deixado na praia, gera uma série de materiais orgânicos, como por exemplo os plásticos que no processo de decomposição, liberam “partículas minúsculas de plástico fabricadas para serem de tamanho microscópico (microplásticos primários) ou fragmentos (microplásticos secundários), derivadas da quebra (degradação física/ química e biológica) de partículas plásticas maiores de detritos plásticos”, denominadas de microplástico (Karthik, *et al.*, 2018, p. 1389).

Os microplásticos apresentam em sua composição compostos químicos que impactam na degradação do habitat na vida marinha, na morte dos animais pela ingestão de detritos, no processo de reprodução, levando a extinção de alguns animais. Além disso, impactam na saúde dos usuários que se alimentam com esses produtos (Karthik *et al.*, 2018).

Para Petracco e Yokoayana (2022), mais dois problemas que podem ser citados no uso recreativo dos espaços de orlas, são o tráfego de veículos e o pisoteio por turistas/banhistas. O tráfego de veículos tem se tornado uma prática muito comum no Brasil, seja em automóvel convencional ou com tração 4X4. Ele impacta diretamente a fauna e a flora, pelo seu pisoteio dos microrganismos, como na remoção da vegetação natural, além disso, promovem uma reorganização dos sedimentos, seja pela compactação, ou deslocamento. O pisoteio, por sua vez, tem características semelhantes ao problema citado anteriormente, contribuindo para a erosão, e a diminuição da flora. Ele, por sua vez, é acentuado em períodos de grandes fluxos turísticos em um determinado local.

Um dos grandes problemas que abarca todos os problemas já citados, consiste na falta de articulação por parte do governo, organizações não governamentais e comunidade no

processo de planejamento e uso desses espaços (Bin, Viter & Imran, 2018). Essa falta de integração é um reflexo da falta de clareza das responsabilidades dos agentes que atuam nesses espaços (Scherer, 2013; Brasil, 2022). Além disso, ela se acentua, devido ao desinteresse da gestão pública, a qual tem negligenciado sistematicamente os impactos que afetam essa área (Pollete, 2020).

Soma-se a esse processo ainda a falta de participação cidadã, no conhecimento escasso sobre o ambiente natural, nos conflitos de competência, na sobreposição de planejamento, ordenamento e ocupação indiscriminada na faixa de areia, na falta de recursos humanos e financeiros, na gestão inadequada das praias federais no território brasileiro (Scherer, 2013).

A falta de engajamento da população promove confusão na utilização e conflito de sobreposição de atividades. O espaço da praia é muitas vezes disputado por banhistas, vendedores e outros empreendedores. Não existe um zoneamento turístico, capaz de promover o uso mais harmônico e eficiente por parte dos usuários. Por isso, se faz importante a elaboração de planos de manejo para as orlas, com a definição de regras e normas para o uso dos espaços.

No ponto de vista natural, a erosão costeira e as mudanças climáticas são os principais fatores que impactam diretamente a dinâmica das áreas costeiras e o ecossistema marinho.

A erosão costeira, por exemplo, pode levar à destruição da infraestrutura, à perda de habitats naturais e à contaminação da água, além de oferecer risco de acidentes graves para banhistas e moradores que vivem nestes espaços.

As causas da erosão costeira são diversas, incluindo a variação do nível do mar na costa que modifica a dinâmica destes espaços, o processo de urbanização das cidades litorâneas, que são realizadas sem o devido planejamento, podendo levar a remoção da vegetação natural que ajuda a proteger a praia, e de ecossistema importante como mangue; a tentativa de estabilização da costa por meio de obras de engenharia como muros, molhes, espigões e enrocamentos, em alguns casos, podem agravar o problema, pois podem impedir o movimento natural dos sedimentos (Goya & Tessler, 2022).

As mudanças climáticas são um dos impactos mais desafiadores, pois com a modificação do clima, da temperatura e dos níveis de chuvas afeta diretamente a infraestrutura construída próxima ao mar, que corre perigo de desmoronamento. Além disso, o aumento do nível do mar pode alterar os fluxos próximos à costa, induzindo a erosão e/ou assoreamento dos portos. As comunidades também são impactadas, pois precisam ser realocadas, perdendo seus vínculos afetivos e muitas vezes, fonte de renda (Monioudi *et al.* 2018).

Diante desses desafios, é necessário desenvolver políticas públicas e ações de conscientização para promover a gestão sustentável das orlas. Essas ações devem incluir medidas para reduzir o uso irresponsável e desregulado dos espaços, para incentivar o descarte correto de resíduos sólidos e para limitar a presença de veículos motorizados. Também é importante desenvolver estratégias para mitigar os impactos das mudanças climáticas. Além disso, o investimento em pesquisas científicas para o desenvolvimento de tecnologias para mitigar os impactos das mudanças climáticas se torna necessário diante do problema complexo que é apresentado.

3.2.3 Ferramentas de gestão de orlas no Brasil

No Brasil, é evidente a presença de vários instrumentos legais e procedimentos metodológicos para promoção e desenvolvimento do ambiente de orla. Dentre esses dois, destacam-se: o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla) que possui natureza governamental, e participação cidadã em seu arcabouço metodológico. E o Programa Bandeira Azul, que embora não seja respaldado diretamente pela esfera governamental, destaca-se pelo seu compromisso com a cooperação entre atores governamentais e cidadãos.

3.2.3.1 Projeto Orla

O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla), um instrumento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro, foi estabelecido por meio do Decreto Federal 5.300 de 2004. Surgiu no final da década de 1990 como uma iniciativa do Governo Federal, alinhada à Política Nacional de Meio Ambiente, à Política Nacional de Recursos do Mar e ao Gerenciamento Costeiro.

Tal iniciativa, foi idealizada pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) e pela então denominada Secretaria do Patrimônio da União (SPU) que respondia diretamente ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, com apoio do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO), mas que conta atualmente com a articulação do Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro de Turismo [EMBRATUR] (Brasil, 2022).

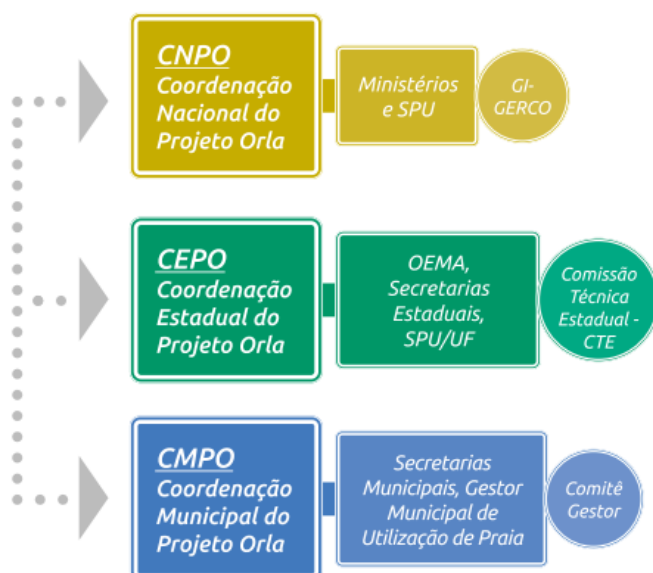
O projeto tem como foco a articulação entre os três eixos, Sociedade Civil, o Mercado e o Estado, na busca de soluções que possam impactar menos o meio ambiente e as comunidades (Brasil, 2022).

De acordo com o Manual do Projeto Orla (2022, p.19), os objetivos estratégicos das orlas são:

- fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla marítima;
- desenvolver mecanismos institucionais de mobilização social para sua gestão integrada;
- estimular atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla, e compatibilizar políticas públicas e projetos de interesse da sociedade.
- As bases para o desenvolvimento desses objetivos estão de acordo com a fundamentação legal presente no próprio texto constitucional, que reafirma o caráter público das praias e a propriedade estatal dos terrenos e acrescidos de marinha, estabelecendo atribuições e competências na defesa do patrimônio natural e cultural do País.

A articulação institucional do Projeto Orla é caracterizada por seu caráter descentralização, resultante de um pacto federal. Sua implementação requer um processo participativo e integrativo, com o objetivo de responsabilizar todos os atores envolvidos no uso das praias, a fim de contribuir para a manutenção das dimensões socioeconômicas e ambientais da orla. Essa articulação é composta pela Coordenação Nacional do Projeto Orla (CNPO), Coordenação Estadual do Projeto Orla (CEPO) e Coordenação Municipal do Projeto Orla (CMPO), cada uma articulada com outros entes (ME, 2022), como apresentado na Figura 15.

Figura 15: Composição do arranjo institucional em cada nível de atuação.



Fonte: Brasil (2022)

- **Conselho Nacional do Projeto Orla (CNPO)** – responsável por toda coordenação do Projeto Orla a nível federal, formado pelo Ministério do Meio Ambiente, em articulação com o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e o do grupo GI-GERCO, tem como objetivo desenvolver, atualizar e divulgar o roteiro para elaboração do Plano de Intervenção da orla marítima; desenvolver a capacitação e cadastramentos dos Facilitadores(a); analisar a viabilidade dos PGI's em relação às políticas públicas nacionais, apoiar e fortalecer as ações estipuladas pelo CEPO (Brasil, 2022).

- **Conselho Nacional do Projeto Orla (CEPO)** – responsável por divulgar o Projeto Orla e oferecer materiais de apoio técnico e informativo para os municípios; apontar as políticas públicas estadual na gestão patrimonial; movimentar a sociedade civil para participação ativamente pelo processo de criação do PGI. Sua estrutura é composta pela Superintendência da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União no Estado (SPU/UF), Órgão Estadual de Turismo (OETUR), o Órgão Estadual de Meio Ambiente (OEMA) (Brasil, 2022).

- **Coordenação Municipal do Projeto Orla (CMPO)** - responsável pela execução de atividades do Projeto Orla a nível municipal. A coordenação é definida pelo gestor público e conta com a participação de representantes das secretarias municipais (Brasil, 2022).

Por iniciativa da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, do Ministério da Economia – SPU/ME, decorridos quase 20 anos do lançamento dos Manuais do Projeto Orla, passou por uma grande reforma não só quanto à atualização da legislação, mas também no tocante à inserção de princípios econômicos em seu escopo, em especial o turismo, anteriormente sem a devida importância. O Ministério do Turismo – MTur assume, então, um especial protagonismo no Projeto Orla, com sua inserção na Coordenação Nacional do Projeto Orla – CNPO, em consonância com os termos do Decreto nº 5.300, de 2004.

A versão final foi lançada no ano de 2022, intitulado o “Manual para elaboração do plano de gestão integração orla” que apresenta uma proposta integradora das etapas, e entidades que fazem parte deste contexto, além disso, o documento menciona a possibilidade de adequação para a ampliação do escopo para orlas do tipo lacustres e fluviais, a partir da adequação dos processos estipulados.

Além disso, foi realizado Curso na modalidade de ensino remoto para novos facilitadores no ano de 2021 que certificou mais de 80 Facilitadores (a), tendo sua carga

horária de 180 horas, distribuídas em cinco (5) módulos de conhecimento (Universidade Federal do Pará, 2022; Ministério da Economia, 2022).

Com os novos investimentos financeiros e intelectuais, o Projeto Orla tem a oportunidade de se tornar uma ferramenta ainda mais eficaz para a promoção e desenvolvimento da gestão sustentável de orlas.

3.2.3.2 *Bandeira Azul*

A Bandeira Azul (*Blue Flag*) é uma certificação internacional voluntária destinada para praias, marinas e embarcações de turismo sustentável. Foi criado pela *Foundation for Environmental Education* (FEE), no ano de 1985 na França. No Brasil, foi implementada no ano de 2005, sendo gerida pelo Instituto Ambientes em Rede (IAR) (Bandeira Azul, 2019).

A certificação tem como foco a gestão ambiental, a segurança, a qualidade da água, os serviços, o turismo sustentável e a responsabilidade social. As praias, marinas e embarcações que recebem a certificação devem atender a uma série de critérios, que são avaliados anualmente para a renovação do selo (Bandeira Azul, 2023).

Atualmente, existem 5036 praias, marinas e embarcações de turismo sustentável certificadas em 51 países (Blue Flag, 2023). No contexto brasileiro, existem 37 praias e marinas, não havendo embarcações de turismo (Bandeira Azul, 2023).

Ressalta-se que os esquemas de certificação são instrumentos importantes para o turismo. Eles podem incentivar a adoção voluntária de práticas de sustentabilidade pelo trade turístico; contribuir para o aumento da rentabilidade e atuar com um direcionador para os turistas sobre o desempenho de sustentabilidade de um destino (Grapentin & Ayikoru, 2019).

Além disso, podem oferecer normas para conduta de turistas que utilizam esses espaços e o aparecimento de produtos e serviços que estão mais ligados com objetivos sustentáveis (Merino & Prats 2020)

Espínola, Ferreira & Júnior (2020) corroboram com essa ideia. Em sua análise da aplicabilidade da Certificação Bandeira Azul no Brasil. Os autores demonstraram que as praias que receberam o selo tiveram aumento no crescimento de turistas, na qualidade ambiental e de vida dos moradores locais, além do aumento na competitividade dos destinos em comparação com outros destinos turísticos.

Merino e Prats (2020) apresentam uma posição crítica em relação às certificações ecológicas, afirmando que, apesar das inúmeras críticas que as acusam de não preservarem os

ambientes naturais, elas são instrumentos valiosos na gestão de orla, do ponto de vista local, nacional e internacional.

Como exposto, as certificações ainda têm um longo caminho a ser percorrido. De um lado estão os que acreditam na validação dos seus resultados. Do outro, os que criticam suas normas e ações, pois são consideradas efêmeras diante da complexidade dos problemas ambientais e sociais. A questão é encontrar o equilíbrio entre as contribuições das certificações para os destinos e a mitigação dos problemas não resolvidos ou trabalhados por ela.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO



São Sebastião (SP)
Fonte: Dados da pesquisa, (2024)

Escutar, olhar, ler equivale finalmente a construir-se. Na abertura ao esforço de significação que vem do outro, trabalhando, esburacando, amarrotando, recortando o texto, incorporando-o em nós, destruindo-o, constituímos para erigir a paisagem de sentido que nos habita. O texto serve aqui de vetor, de suporte ou de pretexto à atualização do nosso próprio espaço mental (Levy, 2003, p. 37)

“Escutar, olhar, ler equivale finalmente a construir-se”. Esse trecho da citação de Levy, em sua obra de 2023, ressoa como um chamamento para uma postura ativa do pesquisador que, de forma livre e aberta, se propõe à construção do conhecimento não apenas externamente, mas internamente, por meio de esforço no processo de leitura, na captação do que não foi dito, mas que foi expresso inconscientemente através de gestos e olhares que moldam o conhecimento empírico.

Essa abertura ao processo de significação, que envolve trabalhar, esburacar, amarrotar e recortar o texto, não apenas permite assimilar os conteúdos latentes, mas também incorporá-los na estrutura cognitiva do “eu”, para, posteriormente, transportá-los para a ciência. Esses elementos foram essenciais para a construção desse capítulo, que através do trabalho árduo, traz à luz novos significados.

Portanto, os resultados desta investigação à luz dos princípios fundamentais do turismo responsável e da gestão sustentável de orlas turísticas. Para tal, inicia-se investigando os planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas que repercutam na atividade turística. Em seguida, a discussão é trazida para as iniciativas de turismo responsável instituídas pelo Ministério do Turismo, a partir de 2019, para a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras. Por fim, são discutidas as categorias emergentes que surgiram a partir da escuta, do olhar e da leitura do material textual que é fruto da coleta de dados.

4.1 PLANOS, PROJETOS E POLÍTICAS PÚBLICAS FEDERAIS DE GESTÃO DE ORLAS QUE POSSUAM RELAÇÃO DIRETA COM A ATIVIDADE TURÍSTICA

A discussão acerca da gestão das zonas costeiras no Brasil teve seu início após a promulgação da Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. Este marco legislativo estabeleceu diretrizes para a utilização sustentável dos ambientes naturais, incluindo a regulamentação de áreas necessárias para diversas atividades, incluindo, dentre elas, o turismo.

Posteriormente, a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), reforçou a preocupação em preservar os espaços naturais, categorizando os espaços de acordo com os objetivos de utilização. No

entanto, a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 reconhece o turismo como uma possibilidade para contribuição do processo de preservação e conservação, por meio do turismo ecológico, ultrapassando a ideia simplista e economicista preconizada pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 que criou a Política Nacional do Meio Ambiente [PNMA], que apresenta a atividade turística apenas como poluidora de recursos ambientais.

Esse reconhecimento do turismo como possibilidade de preservação e conservação da natureza é um marco muito importante, pois evidencia a possibilidade de que a atividade seja um incremento dentro do processo de planejamento das zonas costeiras brasileiras. Além disso, esses espaços são marcados por diversas áreas de conservação que fazem parte do SNUC. Dessa forma, esse sistema desempenha um papel crucial dentro das discussões da gestão de orlas e turismo, pois aproxima o campo de estudo ao processo de ordenamento territorial, proporcionando um olhar diferente do que era visto.

Outro ponto importante foi a publicação do Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004, que apresenta uma metodologia detalhada de procedimentos para o planejamento de orlas turísticas brasileiras. Destaca-se que no decreto existe uma disposição transitória que menciona que “Compete ao Ministério do Meio Ambiente, em articulação com o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR e a Secretaria do Patrimônio da União, desenvolver, atualizar e divulgar o roteiro para elaboração do Plano de Intervenção da orla marítima” (s.p). Ao incluir o turismo neste contexto de planejamento, abre-se espaço para uma abordagem mais holística e integrada, que não apenas busca proteger os recursos naturais e culturais das zonas costeiras, mas também promover sua utilização de forma responsável e economicamente viável.

Em 2008, foi instituída a Política Nacional de Turismo, por meio da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Ela se mostrou importante para o setor, pois traz em seu escopo o objetivo relacionado ao turismo sustentável, ressaltando a importância da preservação ambiental e distribuição dos benefícios econômicos (Brasil, 2008). Esse marco regulamentador aproxima a atividade turística das questões ambientais, demonstrando a preocupação dos planejadores em possibilitar o cuidado e o respeito, alinhando o crescimento econômico com as áreas ambientais.

Um marco significativo na discussão sobre a integração do turismo na gestão de orla, foi o documento, “Ações de gestão do conhecimento para o aprimoramento da política nacional de turismo: orla”, desenvolvido no ano de 2014 pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), tendo como base o documento “Arcabouço e Diretrizes Estratégicas para o Turismo Brasileiro”. Esse documento é o primeiro marco na busca de uma integração entre

esses dois campos (turismo e gestão de orlas), tendo como principal objetivo apresentar a agenda estratégica para o desenvolvimento do Turismo na Orla brasileira, envolvendo o Turismo Náutico, o Turismo de Pesca e o Turismo de Sol e Praia em geral” (Ministério do Turismo, 2014, p.10).

Para alcançar esse objetivo, o documento reforça a importância dos instrumentos legais já existentes, como o Gerenciamento Costeiro e Marinho brasileiro, SNUC, com destaque para o projeto orla. Além disso, ele ressalta a importância de um novo marco jurídico regulatório para viabilizar as ações propostas a curto, médio e longo prazo, pois a interface da orla com o meio ambiente natural torna a realização de ações práticas extremamente burocráticas, devido à necessidade de autorizações e licenças para a execução de obras e serviços.

Portanto, o Ministério do Turismo, (2014) reforça a necessidade de criação de um novo marco jurídico regulatório, capaz de tornar factíveis as ações propostas, com a integração de ações entre os entes municipais, estaduais e federais, que se materializa através de uma agenda estratégica que reúna o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério do Turismo e a Secretaria do Patrimônio da União (SPU). Embora esse documento tenha apontado caminhos promissores, verifica-se um *gap* entre as propostas teóricas e a implementação prática dessas políticas ao longo dos anos subsequentes.

Abre-se um parêntese para mencionar que, no ano de 2018, o Brasil passou por grandes transformações no cenário político, resultando na criação de uma nova estrutura governamental. A partir desse ponto, iniciou-se um movimento de reorganização do material do projeto orla por meio do TED SPU/UFSC 001/2018 que, mesmo sendo concebido de forma isolada, passou a ser incorporado em uma discussão mais ampla que envolve o turismo nos anos consecutivos. Isso se deu pelo arranjo institucional que se criou a partir de normativas como a Portaria Interministerial nº 151, de 10 de abril de 2019 “que estabelece a gestão compartilhada das áreas turísticas, de domínio da União, visando o desenvolvimento de ações conjuntas para a regularização e utilização das áreas com potencial turístico, bem como desenvolvê-las para atrair investimento e aumentar o fluxo turístico internacional e nacional no Brasil” (s.p). Além disso, esse arranjo foi intensificado com os graves problemas causados pelo vazamento de petróleo na região Nordeste do país, noticiado nos principais meios de comunicação do mundo.

O derramamento de óleo foi um dos maiores desastres ambientais ocorridos na costa brasileira, causado pela ação humana. Ele ocorreu no mês de agosto de 2019 e afetou 70% dos 3.300 km de litoral dos nove estados do Nordeste, atingindo quase 500 locais até o início de

novembro. O episódio impactou a fauna, a flora, a vida de pescadores, ribeirinhos e as atividades ligadas ao turismo, dado que o turismo sol e praia é uma das principais atividades ligadas a esta região (Fonseca & Oliveira, 2021).

Figura 16: Derramamento de óleo no Nordeste brasileiro



Fonte: Amazônia Real (2019)⁵

A partir deste acontecimento, iniciaram-se uma série de discussões no Brasil, na qual surgia o questionamento: De quem é a responsabilidade por esse problema? Qual é a responsabilidade do poder público diante da magnitude deste problema? Existia uma cobrança da sociedade civil para que o governo pudesse ter uma postura de mitigação, pois milhares de pessoas tiveram suas vidas afetadas, como exposto pelo chargista Genildo Ronchi, figura 17.

⁵ <https://amazoniareal.com.br/o-derramamento-de-petroleo-no-nordeste-um-alerta-para-o-pre-sal-e-para-a-amazonia/>

Figura 17: Charge Manchas

Fonte: Genildo Ronchi, (2019)

Esse cenário fez com que os Ministérios propusessem ações estratégicas para a gestão de orlas brasileiras. Neste contexto, foi firmado o Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 02/2019 firmado entre o Ministério do Turismo e o Departamento de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), que lançou o projeto “Brasil, essa é a nossa praia” (BNP) que tinha como objetivo geral “orientar destinos turísticos quanto à implementação de ações de gestão responsável, incentivando a adoção de boas práticas em sustentabilidade por gestores públicos, comunidade local e turistas”. A fala do Entrevistado M, reforça essa ligação, entre os problemas que o Brasil enfrentava naquele momento e parceria com o TED:

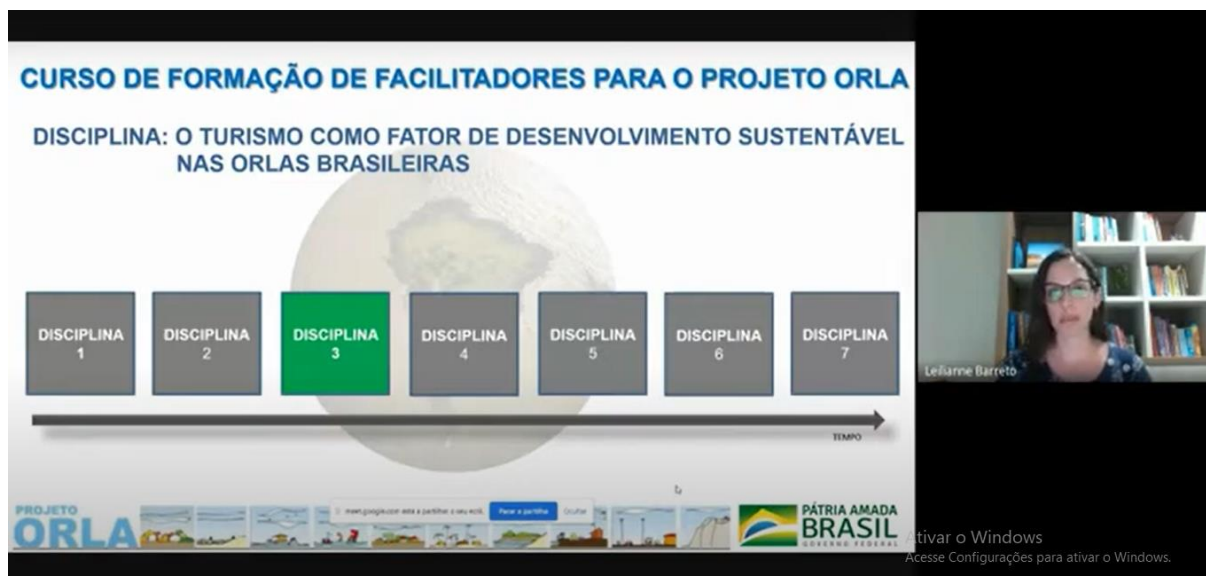
Em relação ao projeto, a gente teve uma parceria com o Ministério do Turismo iniciada em 2019 [...] [...] Por que o Ministério do Turismo buscou a UFRN na época? Eles tinham esse foco na região nordeste. Em 2019, teve aquela situação de derramamento de óleo na costa do nordeste. Então, assim como está acontecendo agora com o Rio Grande do Sul, que todos os ministérios estão planejando ações, investimentos para ajudar na recuperação, na época daquele desastre ambiental, a gente vivenciou uma situação mais ou menos parecida, em que a maioria dos Ministérios estava tentando desenvolver alguma atividade para ajudar, para tentar compensar, digamos assim, esse impacto que tinha sido causado na região. Então, por isso, que o tema do projeto, Brasil, essa é a nossa Praia, versa especificamente sobre a questão da gestão de orlas turísticas e, originalmente, ele tinha esse recorte específico da região nordeste [...] (Entrevistada M).

Ressalta-se que foi estabelecido um plano emergencial de contenção dos impactos diretos nos ambientes costeiros. No entanto, esse episódio possibilitou que outras ações estratégicas pudessem ser estabelecidas para repensar os ambientes de orlas nacionais, como

por exemplo, a assinatura do TED 11/2020 entre o SPU/UFPA, com o objetivo de oferecer "Subsídios técnicos e metodológicos para a estruturação do Projeto Orla em ambientes fluviais, estuarinos, lacustres e marítimos" (Brasil, 2020, s.p.).

A partir disto, foi ofertado o curso para Facilitadores do Projeto Orla no ano 2021, de forma remota, com capacidade para 80 cursistas e com uma carga horária de 180 horas, que estavam distribuídas em cinco (5) módulos de conhecimento. O turismo foi inserido no módulo III, com a execução de 4 aulas, com a temática “O Turismo como fator de desenvolvimento sustentável nas Orlas brasileiras”, conforme figura 18.

Figura 18: Aula ministrada por docente do Programa de Pós-graduação em turismo (PPGTUR-UFRN)



Fonte: Canal do youtube- Curso de Facilitadores do Projeto Orla (2021)

Para Velasco (2016), a relação entre gestão pública e instituições de ensino é primordial para uma promoção mais eficaz do turismo. A autora acrescenta que cabe aos órgãos públicos o incentivo para produção de conhecimento que possibilite ferramentas capazes de gerar políticas públicas que auxiliem na propagação do processo de inovação e a melhoria dos destinos turísticos. Além disso, as instituições públicas são ambientes propícios para que novos conhecimentos possam ser produzidos para transformar a realidade. Portanto, essa cooperação se constitui como um processo de simbiose essencial, visto que cada ator complementa a atividade do outro.

Mesmo com toda essa movimentação, ressalta-se que o Ministério do Turismo ainda não fazia parte da Coordenação Nacional do Projeto Orla – (CNPO), principal conselho na escala federal no processo de atualização e divulgação para elaboração do plano de

intervenção da orla marítima (Brasil, 2022). Dessa forma, foi firmado no ano de 2022, o acordo de Cooperação Técnica - ACT entre SPU/ME, SNTur/MTur e SMDRU/MDR (Ministério da economia, [ME], 2024) que institui essa inserção. Essa ação foi de extrema importância para o avanço da temática do turismo na gestão de orlas, pois criou possibilidades de diálogos mais próximos com as decisões que são tomadas nas orlas.

Nesse mesmo ano, foi lançado o novo Manual do Projeto Orla, na qual é possível ver o reflexo das iniciativas apontadas anteriormente. No manual é possível observar uma maior participação do turismo nos assuntos abordados na qual é ressaltado:

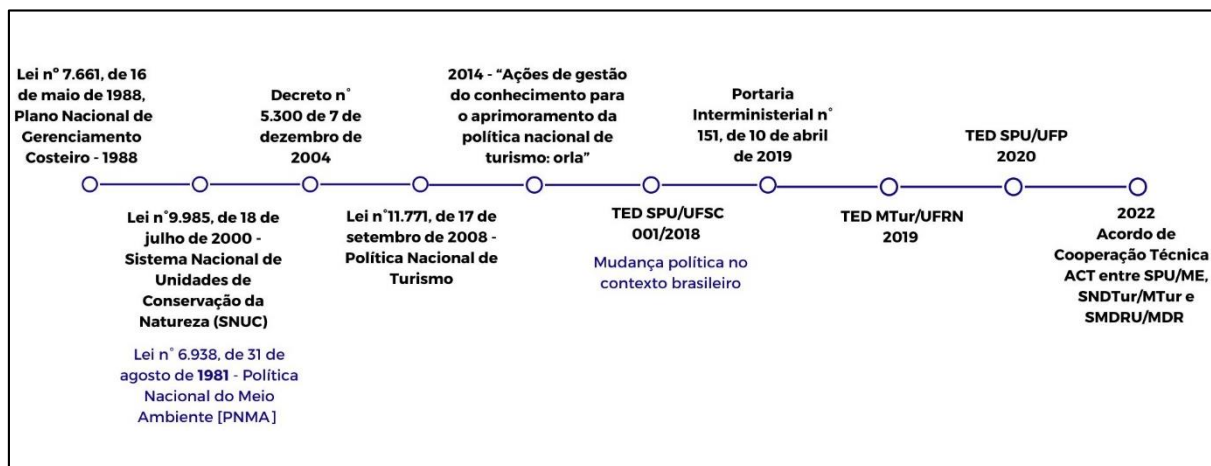
Por iniciativa da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, do Ministério da Economia – SPU/ME, decorridos quase 20 anos do lançamento dos Manuais do Projeto Orla, estes passam, agora, por uma grande reforma não só quanto à atualização da legislação, mas também no tocante à inserção de princípios econômicos em seu escopo, em especial o turismo, anteriormente sem a devida importância. O Ministério do Turismo – MTur assume, então, um especial protagonismo no Projeto Orla, com sua inserção na Coordenação Nacional do Projeto Orla – CNPO, em consonância com os termos do Decreto nº 5.300, de 2004 (Brasil, 2022, p.6).

A inserção do viés econômico, a partir do turismo, demonstra uma possível mudança na perspectiva do Projeto Orla que, anteriormente, possuía uma ênfase maior nos aspectos ambientais. Ressalta-se que mesmo que o turismo tenha recebido maior visibilidade, as questões ambientais ainda continuam sendo prioridades do projeto.

No manual existe um tópico direcionado para a análise do setor turístico, e durante as páginas são discutidos assuntos como segmentos turísticos, governança turística, sobre o Cadastro de Prestadores de Serviço Turístico (CADASTUR), conteúdos que não eram explorados nos documentos anteriores.

Como exposto, ao longo do tempo, o turismo sempre esteve de forma secundária nos planos, programas e políticas públicas brasileiras (Figura 19). A ideia conservadora do planejamento apenas pelo viés ambiental foi sustentada ao longo do tempo, isso se deve tanto pelas características da própria atividade, como também pela falta de diálogo que pudesse promover maior entendimento sobre ela.

Figura 19: Linha do tempo dos planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas e interfaces com a atividade turística



Fonte: Dados da pesquisa, 2024

Verifica-se que, de forma legal, o decreto 5.300, criou condições favoráveis para pensar nesses ambientes, aproximando o turismo com um agente importante nesta articulação. No entanto, verifica-se que apenas em 2019, com a intensificação dos problemas causados nas orlas do nordeste brasileiro e com a busca da nova qualificação dessas orlas, o turismo passa a figurar de forma mais intensa.

A institucionalização do Ministério do Turismo, no CNPO, se mostrou como uma das ações mais eficaz neste processo, pois possibilitou que o Ministério do Turismo participasse mais ativamente do processo de planejamento e gestão de orlas brasileiras, criando uma estrutura jurídica que perpassa ações pontuais, e garante espaços nas discussões sobre orla.

O questionamento que fica é: será que todo esse arranjo, ele permanecerá, uma vez que o Brasil passou por um novo processo de estruturação política? Quais desafios serão impostos agora com os novos arranjos institucionais? O Entrevistado se mostra otimista em sua fala, ao mencionar que *“quando uma pauta é demandada e vai para o regimento, dificilmente aquilo vai sair dali, porque o órgão vai continuar sendo demandado. E quando continuar sendo demandado, vai ter alguém para responder”* (Entrevistado L). Isso demonstra expectativa de continuidade neste processo de intercessão da gestão de orla, com esse viés do turismo responsável.

4.2 INICIATIVAS DE TURISMO RESPONSÁVEL INSTITUÍDAS PELO MINISTÉRIO DO TURISMO, A PARTIR DE 2019, PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS TURÍSTICAS BRASILEIRAS.

As iniciativas de turismo responsável pela gestão de orla foram estabelecidas entre o Ministério do Turismo e a UFRN, por meio do projeto “Brasil, essa é a nossa praia”. O

projeto teve seu início em 2019, mas, devido ao período da pandemia, passou por reestruturação, tendo sua execução prática a partir do ano de 2021.

O Projeto buscou atuar no processo de qualificação dos destinos turísticos brasileiros, tendo como base os preceitos do turismo responsável, dividido em dois eixos: Projeto Orla e turismo responsável, que se subdividiram em 7 metas. Conforme ilustra o quadro 19, as metas 1 e 2 estão relacionadas ao Projeto Orla, enquanto as metas 3, 4, 5 e 6 estão relacionadas ao turismo responsável. Já a meta 7 integra os dois eixos.

Quadro 19: Metas propostas para o projeto “Brasil, essa é a nossa praia”.

“BRASIL, ESSA É A NOSSA PRAIA”	
META 1	Desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla em 10 destinos brasileiros.
META 2	Desenvolvimento de material técnico-orientador sobre turismo e gestão de orlas.
META 3	Desenvolvimento de estudos, levantamentos e sistematização de dados para a proposição de estratégias e mecanismos de fomento ao turismo responsável com foco em sustentabilidade, segurança turística e turismo de base comunitária.
META 4	Desenvolvimento de material técnico-orientador, voltado para gestores públicos e privados, sobre turismo responsável com foco em sustentabilidade, segurança turística e turismo de base comunitária.
META 5	Desenvolvimento de material orientador, voltado para turistas, sobre boas práticas em turismo responsável.
META 6	Elaboração de Curso de Extensão EAD sobre turismo responsável para Gestores do Turismo em ambiente virtual de aprendizagem (sem tutoria) com carga horária de 60 (sessenta) horas.
META 7	Realização de evento híbrido de 2 (dois) dias sobre turismo responsável.

Fonte: Adaptado de Silva, Lanzarini e Nascimento (2022).

Embora, o projeto tenha dois eixos, esta seção, focará no eixo que contempla as ações desenvolvidas com relação direta com a gestão de orla, sendo META 1) Desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla em 10 destinos brasileiros e META 2) Desenvolvimento de material técnico-orientador sobre turismo e gestão de orla.

4.2.1 Desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla em 10 destinos brasileiros

O Plano de Gestão Integrada da Orla (PGI) é o produto resultante da execução do Projeto Orla. Trata-se de um instrumento essencial para a gestão da orla do Brasil, apresentando um conjunto de ações e diretrizes construídas através de um processo participativo, envolvendo o poder público (esferas municipal, estadual e federal), a iniciativa privada e a sociedade civil (Brasil, 2022). Para apoiar o desenvolvimento dos PGIs, no ano de 2021, iniciou-se o processo de seleção dos 10 municípios brasileiros para participarem do processo de planejamento e gestão com destaque para o turismo responsável, que se deu por

meio do edital: Chamada de Manifestação de Interesse Para Municípios com Águas Federais de Interesse Turístico do Brasil 01/2021.

Ressalta-se que o Projeto Orla tem como fundamento o Decreto Federal 5.300 de 7 de dezembro de 2004, que regulamentou o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e dispôs das regras de uso e ocupação da zona costeira, estabelecendo critérios de gestão da orla marítima (Brasil, 2004). Desde 2019, o Projeto Orla passou a contemplar também as orlas estuarinas, lacustres e fluviais federais. Seu propósito é fortalecer as relações entre os atores sociais, bem como possibilitar melhor uso desses espaços, promover gestão integrada e estimular as atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla (Brasil, 2022). Observa-se, portanto, um alinhamento dos objetivos de ambos os projetos, uma vez que a base do projeto BNP encontra alicerce no turismo responsável e sustentável, estando fundamentado na gestão ética, moral e na participação dos diversos atores.

No que se refere às orlas, Vasconcelos e Coriolano (2008) destacam que se constituem como lugares ímpares e de relações complexas, dada a riqueza de recursos e diversidade de uso. No entanto, esses lugares têm enfrentado inúmeros desafios em virtude do uso inadequado, tanto pela atividade turística quanto pela utilização insustentável por parte da população residente.

O edital de seleção dos municípios pilotos tinha dois requisitos obrigatórios para os interessados: a) possuir orlas com águas federais marítimas, lacustres, fluviais ou estuarinas; b) estar inserido do Mapa do Turismo Brasileiro, pertencente às categorias A, B ou C. Além disso, o edital incluía critérios classificatórios, como a participação no programa Investe Turismo, Termo de Adesão à Gestão de Praias (TAGP), Plano de Gestão Integrada da Orla (PGI), existência de Unidade(s) de Conservação e Certificação do Programa Bandeira Azul 2021/2022.

Embora o processo seletivo tenha recebido 23 inscrições, com representatividades das 5 regiões brasileiras, após processo de homologação e seleção final, o propósito de promover a melhor distribuição de vagas entre as macrorregiões do país e de diversidade de orlas no território nacional não foi alcançado, pois alguns municípios não atendiam aos requisitos necessários. Dessa forma, os 10 municípios selecionados são de predominância em orlas do tipo marítima e estão distribuídos em três regiões brasileiras: Nordeste (4), Sudeste (5) e Sul (1).

Mesmo que não tenha alcançado a meta inicial de amplitude e diversidade de tipologias de orlas, os casos pilotos apresentam uma heterogeneidade, visto que os municípios selecionados possuem dinâmicas de urbanização e aspectos físicos e naturais distintos. Essas

particularidades refletiram diretamente no processo de contratação das equipes de facilitadores que atuaram junto aos municípios selecionados, uma vez que era necessária uma equipe interdisciplinar.

No contexto do “Brasil, essa é a nossa praia”, a contratação de facilitadores (responsáveis técnicos) que atuaram junto aos municípios selecionados, foram estabelecidas através de edital nacional, uma vez que era necessária uma equipe interdisciplinar, considerando a abrangência e diversidade de tipologias de orlas. Para isso, foram lançadas chamadas para seleção pública das empresas que atuaram no processo de elaboração dos Planos de Gestão Integrada da Orla (PGIs) dos municípios participantes do projeto. Os respectivos Termos de Referência preconizavam que as empresas apresentassem atestados de capacidade técnica comprovando experiências anteriores relacionadas ao objeto da contratação. Além disso, o responsável técnico (Facilitador do Projeto Orla) deveria possuir diploma de nível superior e apresentar comprovação de habilitação na metodologia do Projeto Orla.

Os processos de seleção e contratação das empresas foram realizados entre dezembro de 2021 e abril de 2022. Cada município recebeu entre três e quatro propostas de empresas distintas, cuja avaliação seguiu o critério de técnica e preço. Após análise e contagem da pontuação das proponentes, foram selecionadas seis equipes para desenvolver as atividades nos municípios participantes. O quadro 20 apresenta a relação das empresas selecionadas, bem como descreve as Unidades de Planejamento contempladas em cada município.

Quadro 20: Empresas contratadas para execução do Projeto Orla nos municípios participantes do BNP.

EMPRESA DE CONSULTORIA	MUNICÍPIO	UNIDADES DE PLANEJAMENTO
Consiga: Consultoria em Sistemas Integrados e Gestão Ambiental	Angra dos Reis/RJ	UP1 – Continente: Orla Central; UP2 – Continente: Orla da estrada do Contorno; UP3 – Continente: Orla da estrada do TEBIG; UP4 – Ilha Grande: Bananal; UP5 – Ilha Grande: Praia do Japariz; UP6 – Ilha Grande: Vila do Abraão.
	Barreirinhas/MA	UP1 – Praia de Atins; UP2 – Mandacaru; UP3 – Rio Preguiças (Orla Central).
	Natal/RN	UP1 – Ponta Negra e Via Costeira; UP2 – Praias Centrais: praia de Areia Preta, praia dos Artistas, praia do Meio e praia do Forte; UP3 – Redinha.
Seagrass Gerenciamento Costeiro	Cabo Frio/RJ	UP1 – Praia do Forte; UP2 – Praia do Peró; UP3 – Tamoios; UP4 – Canal do Itajuru.
	Imbé/RS	UP1 – Praia de Imbé; UP2 – Rio Tramandaí.

Gapu Soluções Ambientais	Cruz/CE	UP1 – Praia do Preá.
	Vila Velha/ES	UP1: Da segunda ponte até a foz do rio Aríbiri; UP2: Do Penedo até o Clube Libanês; UP3: Do Clube Libanês até o calçadão de Itaparica; UP4: Do calçadão de Itaparica até o Morro da Concha; UP5: Do Morro da Concha até a Matinha de Interlagos; UP6: Da Matinha de Interlagos até a Ponta da Fruta.
MPS Associados	Paraty/RJ	UP1 – Marinas; UP2 – Centro Histórico; UP3 – Enseada do Jabaquara; UP4 – Rio Perequê-Açu; UP5 – Rio Matheus Nunes.
Marcus Polette Eirelli	Salvador/BA	UP1: Da Praia de Jardim de Alah até o limite com o município de Lauro de Freitas; UP2: Do Farol da Barra até o Terminal Náutico Turístico; UP3: Praia da Ponta de Nossa Senhora de Guadalupe (Ilha dos Frades).
Meio Ambiente	São Sebastião/SP	UP1 – São Francisco; UP2 – Guaecá; UP3 – Maresias; UP4 – Camburi; UP5 – Baleia.

Fonte: Dados da pesquisa, (2023)

Como já explanado anteriormente, o projeto priorizou, desde a etapa inicial de seleção dos municípios e contratação das equipes de facilitadores, a multiplicidade e interdisciplinaridade, que voltam a aparecer como elementos marcantes na observação dos atores participantes das oficinas de planejamento integrado.

A interdisciplinaridade não é algo novo no turismo. Para Campodónico e Chalar (2017), esse é um imperativo dentro do fenômeno, em virtude da complexidade turística e sua multidimensionalidade, que dialoga com múltiplos atores sociais em contextos espaço-temporais diversos. Barreto (2005, p.3), endossa esse pensamento ao afirmar que o “turismo não tem um tronco principal sobre o qual girar, e a partir do qual expandir-se; é um entrelaçado no qual circulam múltiplos atores, servindo-se, uns dos outros, em relação de mútua dependência”. Portanto, planejar o turismo de forma interdisciplinar aumenta a potencialidade para entender e gerir melhor os ambientes turísticos, pois a interdisciplinaridade permite responder às questões existentes, a partir do olhar de diversas áreas do conhecimento, propondo esclarecimento a um problema, de natureza ampla e complexa, que seria de difícil resolutiva se examinada por uma única disciplina (Fernandes, 2018).

4.2.2 Desenvolvimento de Material Orientador sobre Turismo e Gestão de Orlas

A Meta 2 relacionada a gestão de orlas, contemplou a elaboração de um conjunto de materiais de caráter técnico-orientador, incluindo “um caderno sobre o turismo e a gestão das orlas, direcionado para gestores municipais, um relatório com os estudos de caso dos 10 destinos selecionados e a elaboração de vídeos institucionais com o intuito de compartilhar os resultados alcançados e com orientações sobre a metodologia do Projeto Orla” (BNP, 2021, Silva, Lanzarini & Nascimento, 2022, p.7).

Verificou-se que foram produzidos 6 vídeos no total. Os 4 primeiros têm como objetivo discutir de forma interativa e rápida, aspectos importantes da gestão de orlas, tais como processo de mobilização e sensibilização, organização para o processo de visita técnica e logística, e características dos instrumentos resultantes do Projeto Orla. Os outros dois vídeos apresentam um pouco dos resultados alcançados nos 10 municípios em estudo, a partir de entrevistas de pessoas que participaram das etapas de elaboração do PGI, como moradores locais, professores, representantes de instituição privada e pública conforme quadro 21.

Quadro 21: Produção de material para o processo de gestão de orlas turísticas

Vídeos sobre diretrizes para o desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla (PGIs)	
Vídeo 1 - Plano de gestão integrada da orla turística: mobilização e sensibilização	https://www.youtube.com/@BrasilNossaPraia
Vídeo 02 - Plano de gestão integrada da orla turística: visita técnica e logística	
Vídeo 03 - Plano de gestão integrada da orla turística: oficinas participativas	
Vídeo 04 - Plano de gestão integrada da orla turística: instrumentos resultantes	
Estudos de casos dos 10 destinos turísticos contemplados pelo projeto “Brasil, essa é a nossa praia”	
Vídeo 1: resultados do projeto brasil, essa é a nossa praia: sensibilização para o turismo	https://www.youtube.com/@BrasilNossaPraia
Vídeo 2: resultados do projeto brasil, essa é a nossa praia: participação e ações	

Fonte: Dados da pesquisa (2022)

No que diz respeito ao material de caráter técnico-orientador, incluindo o caderno sobre o turismo e a gestão das orlas, direcionado para gestores municipais e o relatório com os estudos de caso dos 10 municípios, eles estão no processo de confecção, como aponta o Entrevistado E:

[...] a greve dos servidores acabou atrasando um pouquinho, mas está no forninho para ser publicado, os dois materiais sobre a gestão de orlas turísticas que a gente vai publicar, que é um documento um pouco mais extenso, uma espécie de manual para gestores, uma espécie de e-book, e tem uma cartilha mais simples, que retrata as experiências dos 10 municípios (Entrevistado M).

Embora o material direcionado especificamente para a gestão de orlas não esteja pronto, foi afirmado pelos entrevistados que os demais materiais produzidos no âmbito do

Projeto “Brasil, essa é a nossa praia” auxiliou-os no processo de organização das oficinas, possibilitando mais clareza sobre o conceito de turismo responsável:

[...] eu destaco também a questão do próprio curso, do caderno temático, que foram produtos desse projeto. Eu já fiz o curso, uso o caderno também pra bastante leitura e reflexão e apresentar algumas coisas nas oficinas [...] (Entrevistado T).

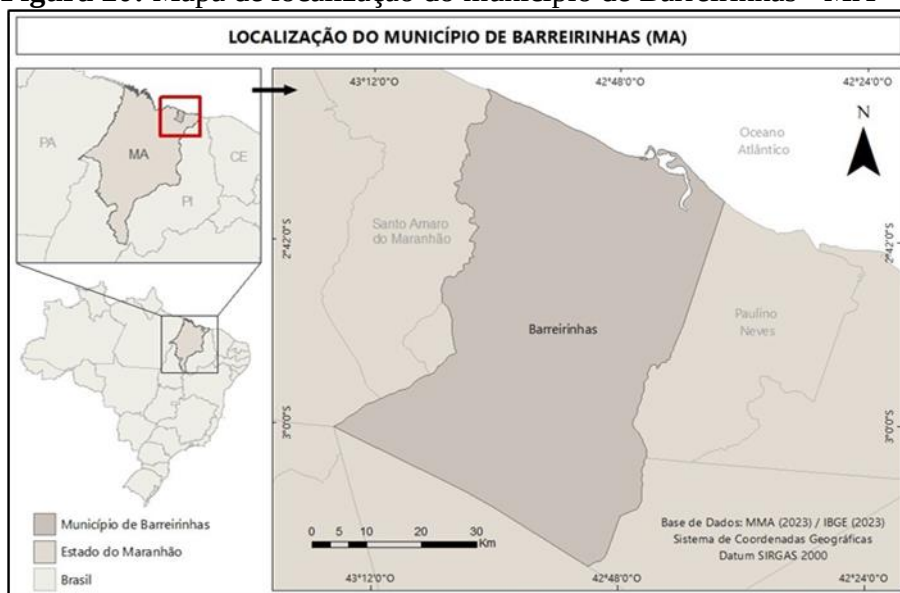
Esse comentário expressa essa sinergia e a importância dos outros materiais criados durante a execução do referido projeto, para a disseminação e aquisição de conhecimento sobre o tema de turismo responsável. Mesmo que não estejam relacionados diretamente com a orla, eles trazem conhecimentos importantes sobre a temática de TR que podem ser interessantes para os facilitadores, para a gestão pública e para o poder privado.

4.3 DOCUMENTOS, PROCESSOS E CASOS PILOTO UTILIZADOS PELO BNP PARA A ORIENTAÇÃO E PROMOÇÃO DA GESTÃO SUSTENTÁVEL DAS ORLAS BRASILEIRAS A PARTIR DO TURISMO RESPONSÁVEL

4.3.1 Caracterização dos municípios classificados para participar do Projeto “Brasil, Essa é a nossa praia”

4.3.1.1 Barreirinhas – Maranhão

Barreirinhas foi fundada no ano de 1938, está localizada no estado do Maranhão, a 252 km da capital do estado (Prefeitura municipal de Barreirinhas, 2024). A cidade possui uma área de aproximadamente 3.046,308 km², sua população era estimada em 65.589 habitantes no ano de 2022, com um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 0,570 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, [IBGE] 2024).

Figura 20: Mapa de localização do município de Barreirinhas - MA

Fonte: Dados da pesquisa (2024)

A região Costeira de Barreirinhas está situada no Litoral Oriental do estado do Maranhão e apresenta uma rica biodiversidade e ecossistemas, destacando-se o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e a Área de Proteção Ambiental da Foz do Rio Preguiças - Pequenos Lençóis - Região Lagunar Adjacente, entre outras (Diagnóstico Preliminar de Barreirinhas, 2022).

O município possui uma série de instrumentos legais que auxiliam no processo de ordenamento territorial tanto no campo da gestão de orlas, como também nos aspectos que dizem respeito à utilização pelo turismo, conforme apresentando no quadro 22.

Quadro 22: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei n.º 524, de 05 de julho 2005;	Plano Diretor
Lei Nº 531, de 05 de julho de 2005;	Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo da Cidade de Barreirinhas
Lei Complementar n.º 1.965, de 24 de junho de 2008.	Código Ambiental do Município
Plano Municipal de Março/2014	Plano Municipal de Saneamento Básico De Barreirinhas
Lei de 05 de abril de 1990;	Lei orgânica do Município de Barreirinhas
Lei Municipal nº 494/02;	Código de Obras do Município de Barreirinhas
Lei Municipal nº 540/05;	Código Municipal do Meio Ambiente
A Lei nº 495/2002 foi alterada pela Lei Complementar nº 032/2010;	Código Tributário Municipal
Diagnóstico Turístico de Barreirinhas;	
Prognóstico e alternativas para a universalização, condicionantes, diretrizes, objetivos e metas para o serviço de saneamento básico do município de Barreirinhas – MA;	
Diagnóstico dos Aspectos Socioeconômicos, Culturais, Ambientais e de Infraestrutura do Município de Barreirinhas -MA;	

Fonte: Diagnóstico Preliminar de Barreirinhas (2022)

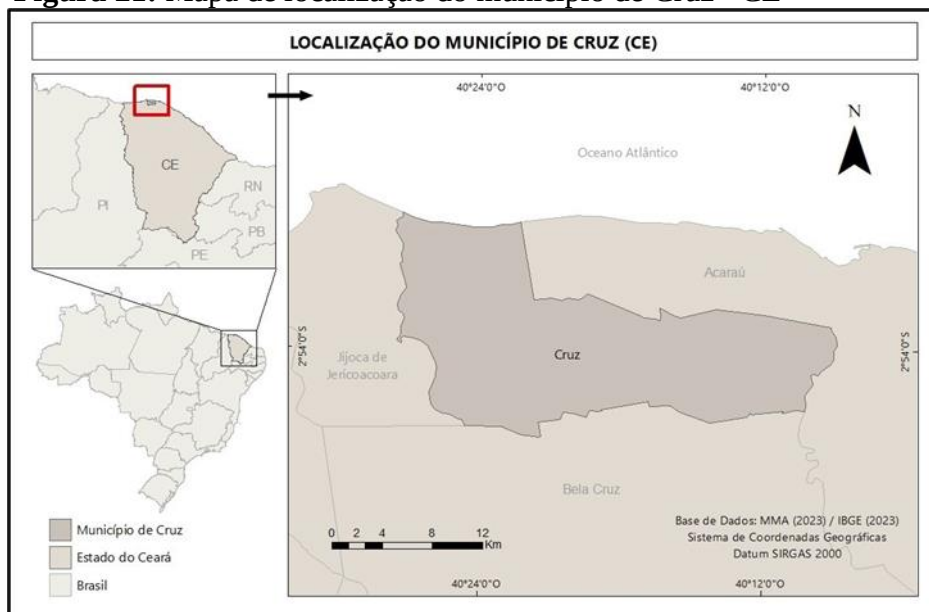
A economia da cidade tem como alicerce a agricultura, o comércio, a produção do artesanato, a construção civil na construção de empreendimentos hoteleiros, a pesca artesanal

e no turismo (Serra, *et al*, 2020). A atividade turística é fator crucial na economia, mobilizando 30% do PIB, com destaque para os segmentos de ecoturismo, turismo de sol e praia, e turismo de aventura. O desenvolvimento da atividade turística está ligado à abertura do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM), que ocorreu em 1981 e trouxe novas possibilidades para a cidade (Diagnóstico Preliminar de Barreirinhas, 2022). Ademais, a cidade possui três iniciativas que são reconhecidas, pelo Mtur, como práticas de turismo responsável, a saber: passeio circuito praias, voucher digital e curso de boas práticas de segurança turista (turismo seguro) (Ministério do Turismo, 2024).

4.3.1.2 Cruz – Ceará

Cruz é um município do estado do Ceará, fundado no dia 14 de janeiro de 1985. Faz parte na microrregião do Litoral de Camocim e Acaraú, mesorregião do Noroeste Cearense, com uma área de aproximadamente 335,921 km. A população do município era estimada em 29.761 habitantes em 2022 (IBGE, 2024).

Figura 21: Mapa de localização do município de Cruz - CE



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

O município está inserido na Costa Extrema Oeste, da Zona Costeira do Ceará, que possui uma rica biodiversidade e é geomorfologicamente composta por um complexo de ilhas barreiras, dunas móveis, áreas de mangue e lagoas. O local é banhado pelas águas marítimas da praia do Preá, que atrai pessoas para a prática do kitesurf e windsurf em virtude da incidência de fortes ventos (Diagnóstico Preliminar Cruz, 2022). As atividades desenvolvidas nessa localidade são regidas por instrumentos legais, que orientam ordenamento territorial. Eles são apresentados no quadro 23.

Quadro 23: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei n.º 337/2008	Plano Diretor
Lei n.º 250/2003	Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo da Cidade de Barreirinhas:
Lei Complementar n.º 1.965, de 24 de junho de 2008.	Código de Obras e Posturas da localidade do Preá no Município de Cruz e outras providências
Lei n.º 251, de 06 de março de 2003	Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo da Localidade do Preá no Município de Cruz e dá Outras Providências
Lei n.º 338, de 08 de dezembro de 2008	Dispõe sobre o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Cruz

Fonte: Diagnóstico Preliminar Cruz (2022)

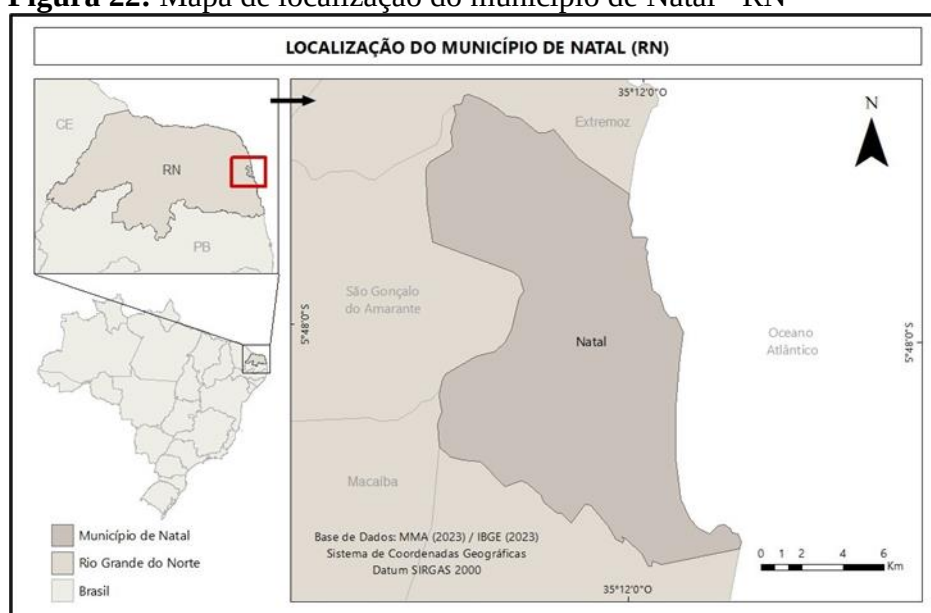
A Economia de Cruz gira em torno de atividades tradicionais, como a pesca e a agricultura. Além disso, o turismo contribui para a economia local, dado os atrativos naturais como o rio Acaraú, o Açude da Prata e a Lagoa Azul, e com atrativos culturais como a igreja de São Francisco da Cruz (Diagnóstico Preliminar Cruz, 2022)

Segundo o Mapa de Turismo brasileiro (2024), a cidade faz parte do Fórum Regional de Turismo do Litoral Extremo Oeste – FORTEXO e do Fórum de Turismo do Estado do Ceará – FORTUR. O setor turístico gera aproximadamente 4242 empregos ligados, destes, 137 são ofertados nos meios de hospedagem.

4.3.1.3 Natal – Rio Grande Do Norte

Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, com aproximadamente 52.809,599 km de área, tem população equivalente a 751.300 pessoas no ano de 2022 (IBGE, 2024).

Figura 22: Mapa de localização do município de Natal - RN



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

A faixa litorânea do município corresponde a aproximadamente a 26 km de extensão, correspondente às praias “Ponta Negra, Parque das Dunas/Via Costeira, Areia Preta/Miami,

do Meio (Praia do Meio e dos Artistas), Santos dos Reis, Praia do Forte e Redinha.” Essa área é marcada por estuários, baías, restingas, falésias, restingas, dunas, recifes, corais, praias, planícies, mata atlântica entre outros (Diagnóstico Preliminar de Natal, 2022, p.32-33). As atividades desenvolvidas estão organizadas pelas legislações expostas no quadro 24.

Quadro 24: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Decreto nº 2.236/79;	Áreas “non aedificandi” ponta negra
Lei nº 4.100, de 14 de junho de 1992;	Código de Meio Ambiente:
Lei nº 4.663, de 31 de julho de 1993	Dispõe sobre o uso do solo, limites e prescrições urbanísticas da área especial de interesse social - aeis, no bairro de Mãe Luiza, município de Natal
Lei nº 4.748 de 30 de abril de 1996	Regularmente a limpeza Urbana do município de Natal e dá outras providências;
Lei nº 5.191/2000;	Lei do Patrimônio Histórico – Preservação e Tombamento
Lei complementar 055/2004;	Código de obras
Lei Complementar nº 082, de 21 de junho de 2007, alterado parcialmente pela Lei Complementar nº 17, de 03 de dezembro De 2013;	Plano Diretor

Fonte: Diagnóstico Preliminar de Natal (2022)

A atividade turística é uma das principais fontes econômicas do município. Destacam-se as atividades nas áreas litorâneas, que possuem uma diversidade estrutural e valor paisagístico. O principal cartão postal da cidade, é o Morro do Careca que fica localizado na praia de Ponta Negra (Diagnóstico Preliminar de Natal, 2022), no bairro, de mesmo nome e que conta com uma infraestrutura de bares, restaurante e meios de hospedagem para atender aos turistas do mundo todo.

O município de Natal está inserido na região turística Polo Costa das Dunas. De acordo com Mapa de Turismo Brasileiro (2024), o setor gera aproximadamente 4.379 empregos diretos, sendo 4600 relacionados ao setor de hospedagem.

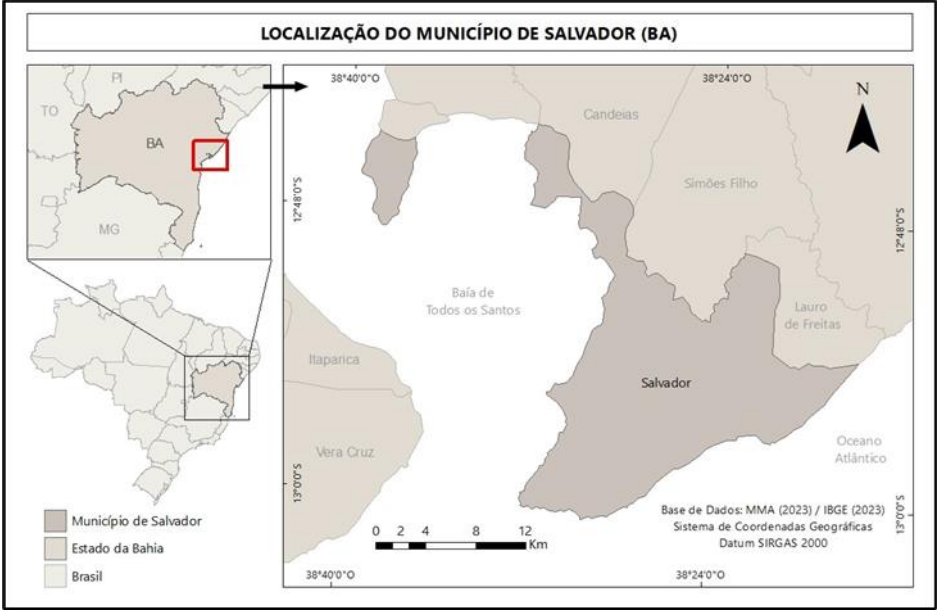
Segundo com o Ministério do Turismo (2024), Natal implementa práticas voltadas ao turismo responsável, com ênfase na dimensão de segurança turística. Para tal, a cidade dispõe de um banco de dados e sistema de informação de desastres, que fornecem informações relevantes para planejadores políticos sobre os locais vulneráveis. Esse sistema também auxilia na produção de produtos estatísticos e cartográficos. Além disso, em parceria com a Latam, foi lançado um vídeo sobre orientações de segurança a bordo para os passageiros.

4.3.1.4 Salvador – Bahia

Salvador é a capital do estado da Bahia, com área de aproximadamente 693,442 km², e população de 2.417.678 pessoas, com o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 0,759 em 2010. Apresenta como limites geográficos os municípios Lauro de Freitas e Simões

Filho, na parte continental, e demais espaços com fronteiras delimitadas pelo Oceano Atlântico (IBGE, 2024).

Figura 23: Mapa de localização do município de Salvador - BA



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

No que diz respeito aos atributos naturais e paisagísticos, a cidade é identificada por uma topografia urbana acidentada, caracterizada pela presença de vales e colinas. Além disso, o local é marcado por planícies litorâneas que incluem lagos, restingas, dunas e praias de areias finas. A cidade apresenta uma variedade de instrumentos legais para o ordenamento territorial do espaço, conforme explanado no quadro 25 (Diagnóstico Preliminar Salvador, 2022).

Quadro 25: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei 3.207/1982	Considera toda a Ilha dos Frades e a Ilha de Maré Reservas Ecológicas
Lei 3.289/1983	Altera e dá nova redação a dispositivos da Lei nº 2.403/1972
Decreto 21.676/2011	Estabelece nova regulamentação para a Zona de Proteção Ambiental – ZPAM da Ilha dos Frades
Decreto 23.509/2012	Altera, na forma que indica, a planta do Plano de Manejo da Ilha dos Frades constante do Decreto nº 20.179/2009, que regulamenta a Zona de Proteção Ambiental – ZPAM da Ilha dos Frades
Decreto 23.719/2012	Altera os Decretos 21.676/2011 e 23.509/2012
Lei 8.165/2012	Regulamenta as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, integrantes do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural – SAVAM da lei 7.400/2008
Lei 8.915/2015	Dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
Proposta do Executivo em 2015	Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro
Proposta do Executivo em 2015	Zoneamento Ecológico Econômico Municipal
Lei 9.069/2016	Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016
Lei 9.148/2016	Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador. Define a poligonal de Borda Marítima para todo o Município.
Edição 2016	Estratégia de Resiliência de Salvador
Lei 9.281/2017	Institui normas relativas à execução de obras e serviços do Município

	de Salvador
Decreto 29.921/2018	Regulamenta os dispositivos da Lei Municipal nº 8.915, de 26 de setembro de 2015, que dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e institui o Cadastro Municipal de Atividades Potencialmente Degradoras e Utilizadoras de Recursos Naturais – CMAPD, no Município de Salvador
Lei 9.374/2018	Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador
Decreto 30.953/2019	Cria e delimita o Parque Natural Municipal Marinho da Barra
Edição 2020	Plano de Mitigação e Adaptação às Mudanças do Clima (PMAMC
Proposta do Executivo em 2020	Política Municipal de Mudanças do Clima (PMCS) de Salvador
Decreto 33.421/2020	Dispõe sobre a Regularização Fundiária Urbana no âmbito do Município de Salvador
Edição consolidada até a Emenda nº 36 Salvador – 2020	Lei Orgânica do Município
Lei 9.509/2020	Institui o Condomínio de Lotes, altera e acrescenta artigos e quadros à Lei nº 9.148/2016 – LOUOS; à Lei nº 8.165/2012; à Lei nº 3.289/1983, à Lei nº 9.069/2016
Lei 9.562/2021	Altera dispositivos da Lei nº 7.719, de 14 de setembro de 2009, que autoriza o Poder Executivo a adotar medidas visando à participação do Município de Salvador no PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA – PMCMV, instituído pela Lei Federal nº 11.977/2009; altera dispositivos da Lei nº 7.186, de 27 de dezembro de 2006; das Leis nº 9.174, de 18 de outubro de 2016; nº 9.491, de 18 de outubro de 2019; nº 9.553, de 9 de outubro de 2020; bem como das Leis nº 8.165, de 16 de janeiro de 2012; nº 9.509, de 4 de março de 2020; nº 9.510, de 4 de março de 2020; nº 9.548, de 2 de outubro de 2020 e Lei Complementar nº 074/2020
Lei 9.590/2021	Dispõe sobre as Diretrizes Orçamentárias para o exercício financeiro de 2022
Lei 9.603/2021	Retifica as poligonais das áreas que indica
Lei 9.604/2021	Estabelece o Plano Integrado de Concessões e Parcerias de Salvador – PICS
Lei 9.614/2021	Institui o Plano Plurianual para o quadriênio 2022 a 2025
Lei 9.616/2021	Estima a Receita e fixa Despesa do Município de Salvador para o exercício financeiro de 2022
Lei 9.619/2022	Institui o Plano Municipal de Cultura de Salvador

Fonte: Diagnóstico Preliminar Salvador (2022)

Salvador constitui-se como o principal polo econômico do Norte e Nordeste, especialmente no setor terciário, na qual grandes indústrias estão instaladas na região (Diagnóstico Preliminar Salvador, 2022). O turismo se constitui como um dos fatores importantes para a economia, gerando aproximadamente 63.750 empregos formais, em segmentos como restaurantes, hospedagem e outros serviços. Atualmente, o município integra a Região turística Baía de Todos os Santos, e a Rede Ibero-americana de Destinos Turísticos Inteligentes e Rede de Turismo Criativo. O turismo da região é marcado por aspectos culturais e históricos, pois a cidade sofreu influência da cultura africana, o que reflete na gastronomia, música, dança e na religião (Mapa do Turismo Brasileiro, 2024).

O centro da cidade reúne o maior conjunto arquitetônico colonial da América Latina, sendo tombado pelo IPHAN e é reconhecido como Patrimônio Material da UNESCO. Além

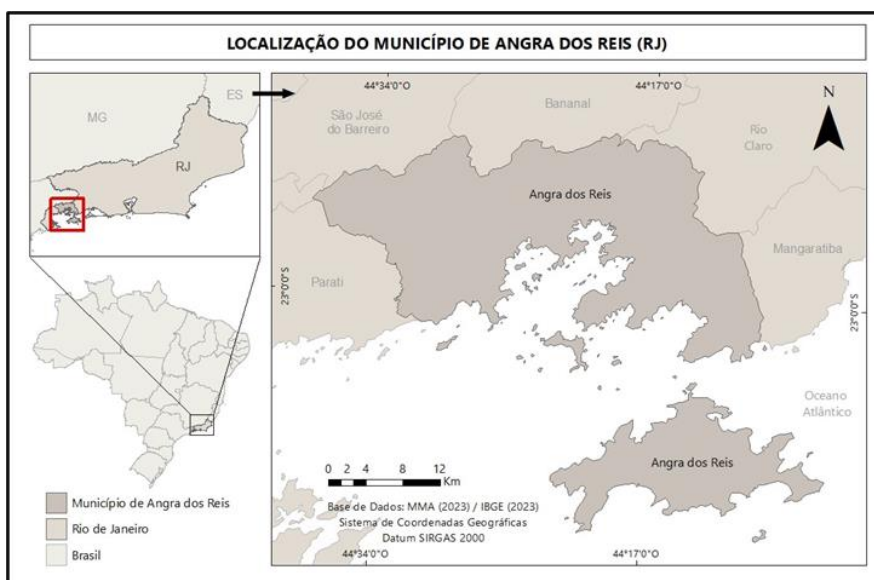
disso, outras atividades são realizadas, ligadas ao turismo ecológico, esportivo, gastronômico, religioso e étnico (Prefeitura de Salvador, 20224).

No âmbito do turismo responsável, a cidade possui iniciativas voltadas para a sustentabilidade e o envolvimento da comunidade. Uma delas é o projeto de Turismo de Base Comunitária, iniciativa da Universidade Federal da Bahia (UFBA), que visa fomentar o desenvolvimento turístico no antigo Quilombo do Cabula. Além disso, há o projeto “A onda é preservar, praia boa é praia limpa”, realizada no cabula e em entorno, que visa a retirada do lixo do fundo do mar e encaminhá-lo para o descarte correto. Outra iniciativa relevante, é o “Programação de Otimização de Performance”, consiste na criação e compartilhamento de informações, a partir de uma plataforma de dados e opiniões de usuários. Esses dados são fundamentais para o aperfeiçoamento dos serviços dos equipamentos turísticos locais (Mapa do Turismo Brasileiro, 2024).

4.3.1.5 Angra dos Reis – Rio de Janeiro

Angra dos Reis, situada na Costa Verde, a 150 km da capital fluminense, é uma unidade territorial do Estado do Rio de Janeiro. De acordo com dados do IBGE (2024), sua população era aproximadamente de 167.434 habitantes, ocupando uma área de 813,42 km, e registra um índice de Desenvolvimento Humano de 0,724 em 2010.

Quadro 24: Mapa de localização do município de Angra dos Reis - RJ



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

Fundada em 1502, apenas dois anos após a chegada dos portugueses ao Brasil, Angra dos Reis é uma das cidades mais antigas do País. Esse contexto histórico legou ao município, um notável acervo arquitetônico datado dos séculos XVII e XVIII, compostos por igrejas, monumentos, conventos, ermidas e casarios antigos alguns tombados pelo Instituto do

Patrimônio Histórico Artístico Nacional IPHAN (Fundação de Turismo de Angra dos Reis [TurisANGRA], 2024).

Localizada na região costeira da Baía da Ilha Grande, no extremo oeste do Estado do Rio de Janeiro, Angra dos Reis abrange um setor costeiro de 813,42 km (INEA, 2015), caracterizado pela diversidade de ecossistemas marinhos de alta relevância ecológica, abrigando sistemas costeiros, mangues, brejos, costões rochosos e restingas (INEA, 2015). Nesta região vivem comunidades tradicionais, como os povos indígenas, caiçaras e quilombolas que dependem desses espaços para suas atividades comerciais (Diagnóstico preliminar de Angra dos Reis, 2022). O quadro 26, expõe as principais leis de ordenamento do território.

Quadro 26: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei n.º 1.754, de 21 de dezembro de 2006	Plano Diretor (em revisão)
Lei Complementar n.º 2.087, de 23 de janeiro de 2009	Código de Obras
Lei Complementar n.º 2.092, de 23 de janeiro de 2009	Lei de Uso e Ocupação do Solo
Lei Complementar n.º 2.091, de 23 de janeiro de 2009	Zoneamento do Município
Lei Complementar n.º 1.965, de 24 de junho de 2008	Código Ambiental do Município

Fonte: Diagnóstico preliminar de Angra dos Reis (2022)

Na economia local destaca-se principalmente nos setores de comércio, serviços, e a administração pública, que concentra cerca de 60 % da população empregada. O turismo também desempenha um papel crucial, empregando cerca de 15% da população formalmente, com ênfase no setor da hotelaria e da gastronomia (Instituto Ambiental do Ambiente [INEA], 2015).

De acordo com o Mapa do Turismo Brasileiro (2024) Angra dos Reis faz parte do Fórum Regional de Turismo da Costa Verde, tem como principal atrativo turístico, a ilha Grande que recebeu o título de Patrimônio Mundial da Unesco no ano de 2019. A pasta do turismo é administrada pela Fundação de Turismo de Angra dos Reis (TurisAngra) e o setor gera mais de 20.700 empregos diretos.

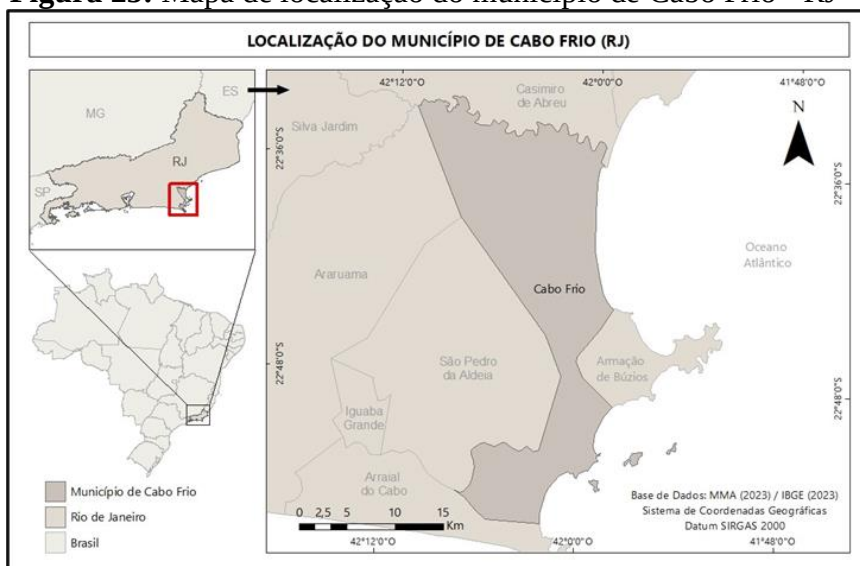
No campo do turismo responsável, a cidade apresenta duas experiências que se mostraram exitosa. Uma delas é o desenvolvimento do TBC na comunidade da praia do Aventureiro, que envolve a comunidade local, com suas tradições, voltada à pesca e a produção de farinha. A outra experiência, é a iniciativa da Marina Costabella, que se constitui com o plantio de mudas de mangue vermelha, como medida de mitigação da emissão de CO₂ (Ministério do Turismo, 2024).

4.3.1.6 Cabo Frio - Rio de Janeiro

O município de Cabo Frio, situado no interior do Rio de Janeiro, a cerca de 155 km da capital do estado, abrange uma área de aproximadamente 410 mil km², e possui uma população residente de 222.161 de habitantes, segundo dados do IBGE (2024).

Sua história remonta à época das grandes navegações marítimas, quando Américo Vespúcio aportou na região por volta do ano de 1503, conferindo-lhe o título de uma das cidades mais antigas do Brasil. No entanto, o processo de desenvolvimento urbano só teve início em 1650. Vale ressaltar que antes da colonização, a região era habitada pelo povo Tamoios, cuja presença foi fundamental para o crescimento do território (Prefeitura de Cabo Frio, 2024).

Figura 25: Mapa de localização do município de Cabo Frio - RJ



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

Cabo frio também se destaca pela forte presença de quilombos, resultado do desembarque de navios europeus que traziam negros para serem escravizados. Esses quilombos, símbolos de resistência e luta pela liberdade, contam a histórias de indivíduos que vivenciaram o período colonial e as comunidades remanescentes de Quilombo mais conhecidas são Maria Joaquina, o Povoado de Preto Forro, Botafogo e Quilombo da Fazenda do Espírito Santo (Diagnóstico do Projeto Orla Cabo Frio, 2022).

Em relação às características litorâneas, a região é banhada pelo Oceano Atlântico Sul, com uma extensão de aproximadamente 36,5 km, sendo compostos por 74% por praias arenosas e 26% por costões rochosos. Essa paisagem costeira é fruto de um conjunto interações complexas que resultaram em uma orla lagunar, duas orlas estuarinas e um conjunto de ao menos treze ilhas e ilhotas resultantes do afogamento do relevo continental na composição da paisagem da orla (Diagnóstico do Projeto Orla Cabo Frio, 2022).

Quadro 27: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei nº 116/1979	Divisão Territorial do Município em áreas e zonas.
Lei nº 109/1979	Código de obras
Lei nº 108/1979	Parcelamento do solo
Lei Ordinária 1539/2000	Uso do solo e do subsolo das vias e Logradouros públicos, dos bens de uso especial ou dominicais do Patrimônio municipal, por concessionários de serviços públicos, Prestadores de serviço e particulares em geral
Lei Ordinária 1562/2001	Proibição de animais soltos em Vias públicas,
Lei nº 1676/2003	Estabelece parâmetros de assentamento e fixa novos critérios de edificação em lotes urbanos
Lei ordinária 1680/2003	Guarda marítima e ambiental do Município de Cabo Frio, estabelece sua competência e atribuições,
Lei ordinária 1735/2004	Ordenamento e funcionamento dos serviços e atividades de transporte de passageiros em Embarcações de turismo
Lei ordinária 1736/2004	Uso e a ocupação das áreas adjacentes às praias marítimas, fluviais e lacustres do município de Cabo Frio
Lei ordinária 1864/2005	O poder executivo a efetuar despesas. Com a compensação financeira aos ocupantes dos módulos Comerciais instalados na orla marítima da praia do forte, na Situação que menciona
Lei ordinária 1968/2006	Estabelece normas para parcelamento, uso e ocupação do solo urbano da área de expansão urbana que especifica e dá outras providências
Lei ordinária 2071/2007.	O poder executivo denominará "orla Carlos Scliar" o trecho compreendido entre a rua hidelbrando assunção e a Travessa maçônica
Lei ordinária 2029/2007	Obriga restaurantes, bares, lanchonetes, barracas de praia, ambulantes e similares autorizados pela Prefeitura, a usarem e fornecerem canudos de plástico individuais e Hermeticamente embalado
Lei ordinária 2330/2010.	Institui o sistema municipal de licenciamento ambiental - SIMLA e estabelece infrações e sanções administrativas.
Lei ordinária 3275/2021.	Define o abairramento, fixa a divisão, denominação e respectiva delimitação dos bairros do município de Cabo Frio.
Lei ordinária 3345/2021.	Disciplina a arborização urbana
Lei ordinária 3594/2022	Dispõe sobre a proibição da comercialização ou Fornecimento de bebidas, alcoólicas ou não, em garrafas e copos de vidro ou Similares,
Lei ordinária 3536/2022.	Cria o guia oficial e roteiro turístico e cultural do Município de Cabo Frio, assim como a disponibilização de link nos sites oficiais da Câmara municipal e prefeitura com informações sobre todos os pontos turísticos e culturais existentes no município
Lei ordinária 3521/2022.	Instituiu o código de limpeza urbana do município de Cabo frio.
Lei ordinária 3487/2022	Dispõe sobre a proibição de alimentar aves e animais silvestres em praias, parques e espaços públicos do município de cabo frio e dá outras providências
Lei ordinária 3464/2022.	Dispõe sobre o fomento do ecoturismo no município de Cabo frio e de atividades em esportes de aventura,
Lei ordinária 3479/2022.	Introduz alterações na lei nº 2.905, de 7 de dezembro De 2017, que "dispõe sobre o programa municipal de parcerias público-privadas

Fonte: Diagnóstico do Projeto Orla Cabo Frio (2022)

Sua economia se baseia em três pilares: extração do petróleo, na pesca artesanal e industrial, e turismo. Segundo informações do PGI (2022), o petróleo foi uma das atividades que mais impactou, pois através da geração de royalties, gerou investimentos em infraestrutura urbana, proporcionando mais desenvolvimento para outras cadeias do setor econômico, sendo o turismo um dos mais impactados.

Na contemporaneidade, o turismo emerge como uma das atividades que se destacam na geração de emprego e renda do município. A ampla gama de hotéis e pousadas atraem turistas nacionais e estrangeiros para usufruir do sol e mar. O valor histórico e arquitetônico

complementa a vocação turística do local, proporcionando uma esfera cultural e rica de saberes para quem visita a região (Prefeitura de Cabo Frio, 2024).

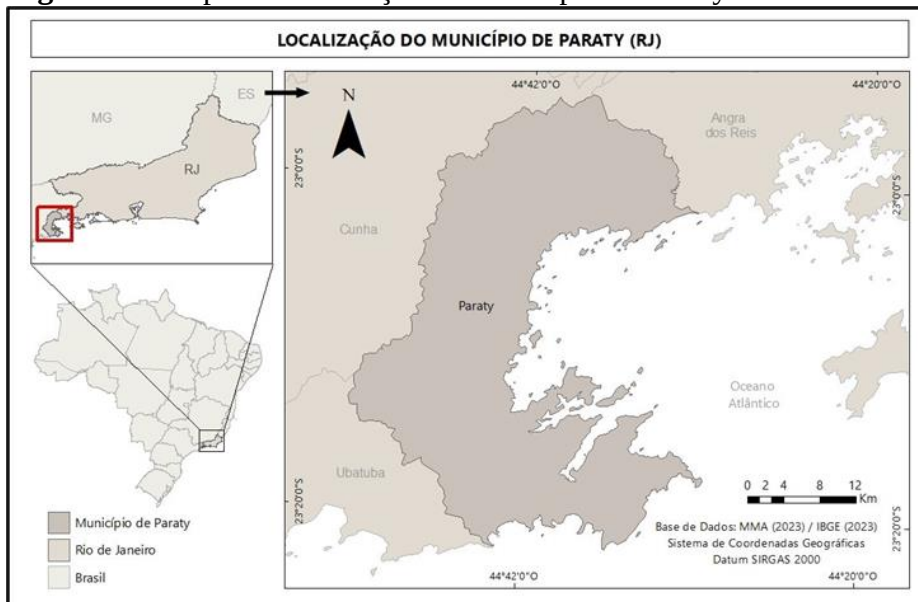
Outro ponto destacado no turismo em Cabo Frio, é que ele integra o roteiro “caminho do sal” juntamente com as cidades de Arraial do Cabo e Araruama. Este roteiro contempla a visitação de salinas em ambientes costeiros que foram preservados e que possui valor histórico para o município (Diagnóstico do Projeto Orla Cabo Frio, 2022)

A cidade possui uma ação, mapeada como prática de turismo responsável, intitulada, “*Clean up* na praia do Però”, que consiste em um mutirão de limpeza, realizado no mês de setembro, em comemoração ao dia de limpeza do mar, com a participação da sociedade civil e banhista (Mtur, 2024).

4.3.1.7 Paraty – Rio de Janeiro

Paraty é um município do estado do Rio de Janeiro, situado na mesorregião do sul fluminense e da microrregião da Baía da Ilha Grande, com uma população de 45.243 mil habitantes e uma área de 924.296 mil km² (IBGE, 2024).

Figura 26: Mapa de localização do município de Paraty - RJ



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

A cidade foi fundada em 1667, em torno da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios. Historiadores registram que no século XVII, havia um número considerado de “paratianos” além dos povos guaianases na localidade. A região passou por três ciclos econômicos importantes: o ciclo do ouro, pois o município era responsável de escoar ouro proveniente do estado de Minas Gerais pelo seu porto; o ciclo do café do Vale do Paraíba, que proporcionou prosperidade para as colônias; e, por fim, o ciclo da produção de cachaça e derivados da cana

de açúcar que continua a contribuir para a economia local (Prefeitura Municipal de Paraty, 2024).

A cidade integra a região da Costa Verde e abriga três grupos distintos de populações tradicionais em áreas costeiras: indígenas, quilombolas e caiçaras. A economia gira em torno da produção agrícola, tendo a banana como principal produto comercializado. No setor secundário, a atividade da construção civil corresponde a 82% do total da indústria, impulsionado pela demanda de segunda residência e a construção de meios de hospedagem. O setor terciário, por sua vez, é o mais relevante na economia local, com o turismo sendo o principal vetor econômico, oferecendo serviços nos diversos estabelecimentos, como hotéis, restaurantes, bares e entre outros serviços (Pré Diagnóstico do Projeto Orla Paraty, 2022).

A atividade turística é impulsionada pelas características litorâneas, marcada por baías, estuários de rios, angras, promontórios, que favorece a prática de atividades como escunas, traineiras, lanchas, mergulho, caça submarina, iatismo, canoagem, passeio de barco. Além destas características, o município abriga o Parque Nacional da Serra da Bocaina, a Reserva da Joatinga, a Área de Proteção Ambiental do Cairuçu, e faz limite com o Parque Estadual da Serra do Mar, promovendo contato direto com o bioma da Mata Atlântica (Prefeitura Municipal de Paraty, 2024). O quadro 28, expõe os instrumentos legais de ordenamento do território de Paraty.

Quadro 28: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei Complementar no 034, de 09 de janeiro de 2007.	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
Lei Complementar no 048, de 16 de junho de 2017 - LUOPS;	Lei de Uso e Ocupação do Solo
Portaria no 402/2012 IPHAN Paraty RJ -	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.
Lei Complementar no 048, de 16 de junho de 2017 - LUOPS	Lei de Controle Urbanístico
Portaria no 402, de 13 de setembro de 2012 IPHAN Paraty RJ	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Lei no 655, de 16 de novembro de 1983.	Código de Obras Municipal
Lei no 720, de 07 de julho de 1986.	Código de Postura
Lei no 1.767/2011 -	Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro (Diretrizes básicas para criação e obrigação de fazer);
Lei no 1.850/2012	Plano Municipal de Desenvolvimento Aquícola e Pesqueiro (Diretrizes básicas para criação)

Fonte: Pré Diagnóstico do Projeto Orla Paraty (2022)

Paraty é um destino turístico reconhecido nacionalmente por seu patrimônio histórico, cultural, e pela sua biodiversidade, o que lhe conferiu o título de Patrimônio Mundial pela UNESCO, tornando-se o primeiro sítio misto do Brasil. Além disso, faz parte da rede de cidades criativas da gastronomia da UNESCO desde 2017. A rede entende a criatividade como fator estratégico para alcançar o tripé do desenvolvimento sustentável, dessa forma, as

cidades que fazem parte, buscam divulgar suas ações estratégicas, incentivando outros destinos turísticos (Prefeitura Municipal de Paraty, 2024).

No campo de práticas responsáveis, a cidade se destaca pela Rede de Turismo de Base Comunitária Nhandereko, que integra os municípios de Angra dos Reis e Ubatuba. O principal objetivo da rede, é desenvolver projetos que possam fortalecer as associações comunitárias nestes três municípios, promovendo preservação da memória, criação de oportunidade e emprego (Mtur, 2024).

4.3.1.8 São Sebastião – São Paulo

São Sebastião está localizado no estado de São Paulo, mesorregião do Vale do Paraíba Paulista e da microrregião de Caraguatatuba, sua extensão territorial é de aproximadamente 402, 395 km², com uma população estimada em 81.595 habitantes (IBGE, 2024).

Figura 27: Mapa de localização do município de São Sebastião - SP



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

Em relação aos aspectos naturais, São Sebastião tem como principal bioma a Mata Atlântica que integra a Serra do Mar. O território é constituído por 80% de área de preservação ambiental, abrangendo aproximadamente 11 UC distribuídas por todo território. A zona costeira é composta por ilhas, manguezais, restingas, além disso, a localidade possui 100 km de extensão de praia, onde se encontram comunidades tradicionais e pescadores (Diagnóstico Preliminar São Sebastião, 2022). As diferentes atividades são regidas pelos instrumentos legais expostos no quadro 29.

Quadro 29: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei ° 046_1965	Código de Obras
Decreto nº 10.251, de 30 de	Criação do parque estadual da Serra do Mar

agosto de 1977	
Lei municipal nº 225, de 03/05/1978	Uso e ocupação do solo costa norte
Resolução 40 de 06/06/85	Área de tombamento da Serra do Mar da CONDEPHAAT
Resolução SMA de 10/02/87	Cria a ASPE - Área sob proteção especial CEBIMAR
Lei 848_1992	Política Ambiental São Sebastião
Lei complementar 024 2002	Dá nova delimitação aos bairros do município de São Sebastião
Lei complementar nº 068, de 27/10/2005	Altera dispositivos da lei nº 1.063/95, e dá outras providências.
Decreto Nº 53.525, de 8 de outubro de 2008	Cria a área de proteção ambiental marinha do litoral norte e a área de relevante interesse ecológico de São Sebastião, e dá providências correlatas
Lei Nº 2489 de 2017	Institui o plano de uso e ocupação das praias, dos rios navegáveis e respectivas Áreas adjacentes, e dá outras providências.
Decreto nº 62.913/2017	Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro
Decreto 7291/2018	Institui o Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB)
Lei complementar nº 261, de 18/12/2020	Plano diretor de turismo
Lei complementar Nº 263, DE 27/05/2021	Plano Diretor
Lei no 1.767/2011 -	Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro (Diretrizes básicas para criação e obrigação de fazer);
Lei no 1.850/2012	Plano Municipal de Desenvolvimento Aquícola e Pesqueiro (Diretrizes básicas para criação)

Fonte: Diagnóstico Preliminar São Sebastião (2022)

A região foi ocupada no dia 20 de janeiro de 1502, pelo explorador Américo Vespúcio que explorava a costa brasileira. Na ocasião, era celebrado o dia de São Sebastião, levando a cidade ficou conhecida por esse nome (Prefeitura de São Sebastião, 2021). Sua emancipação se deu em 16 de março de 1636 (IBGE, 2024).

A partir de 1970, com a melhoria do traçado da Rodovia dos Tamoios, ligando o planalto entre São José dos Campos até o Litoral Norte, inicia a "descoberta" de São Sebastião como destino turístico intensificando na região o ciclo do turismo de sol e praia e as residências de veraneio (Diagnóstico Preliminar São Sebastião, 2022).

Já na década de 1980, é construído o trecho da rota BR101, conhecido como Rio-Santos, iniciando-se assim a nova “descoberta” das praias do sul de São Sebastião, com elevação especulação imobiliária e intensificação ainda mais o destino turístico. (Diagnóstico Preliminar São Sebastião, 2022). Nos dias atuais, o município é um grande polo gastronômico, com sua orla que abriga um conjunto arquitetônico tombado pelo IPHAN e diversos equipamentos de lazer e recreação. Além disso, atrai pessoas que desejam praticar esportes voltados para vela, kitesurf, turismo de aventura e de ecoturismo (Prefeitura Municipal de São Sebastião, 2024).

Algumas práticas de turismo responsável, são reconhecidas neste município, tais como: o incentivo de políticas públicas para o desenvolvimento de atividades voltadas para o turismo de base comunitária, denominado “Valorizando a Cultura Caiçara”, e as práticas

voltadas para o avistamento de baleias que recebeu o prêmio Braztoa de Sustentabilidade. (Mtur, 2024).

4.3.1.9 Vila Velha – Espírito Santo

O município de Vila Velha, está situado no estado do Espírito Santo. Sua população era estimada em 467.722 habitantes e sua área territorial é de aproximadamente 210,225 km, com um Índice de Desenvolvimento Humano de 0,800 (IBGE, 2024).

Figura: 28: Mapa de localização do município de Vila Velha - ES



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

O município foi fundado em 23 de maio de 1535 pelo donatário português Vasco Fernandes Coutinho. Preserva um conjunto arquitetônico e urbanístico que são testemunhos da história, cultura e tradições do início da colonização brasileira (Prefeitura de Vila Velha, 2024).

Vila Velha está inserida no Setor III - Litoral Centro, abrangendo as cidades de Vila, Serra, Cariacica Fundão, Vitória. A localidade conta com 32 km de orla marítima, na qual há uma significativa especulação imobiliária, e com atividades de recreação e lazer, amparada por um arcabouço legislativo de ordenamento, conforme indicado no quadro 30 (Diagnóstico Preliminar Vila Velha, 2022).

Quadro 30: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei complementar nº 46, de 04 de julho de 2016	Institui o código de edificações gerais do município de Vila Velha, estado do Espírito Santo.
Lei nº. 4.999/2010	Código Municipal do Meio Ambiente
Lei nº. 2012/81	Código de posturas e de atividades urbanas
Lei municipal nº 4.707, 2008	Institui e delimita bairros e regiões administrativas
Lei complementar 65/2018	Plano de diretor municipal

Fonte: Diagnóstico Preliminar Vila Velha (2022)

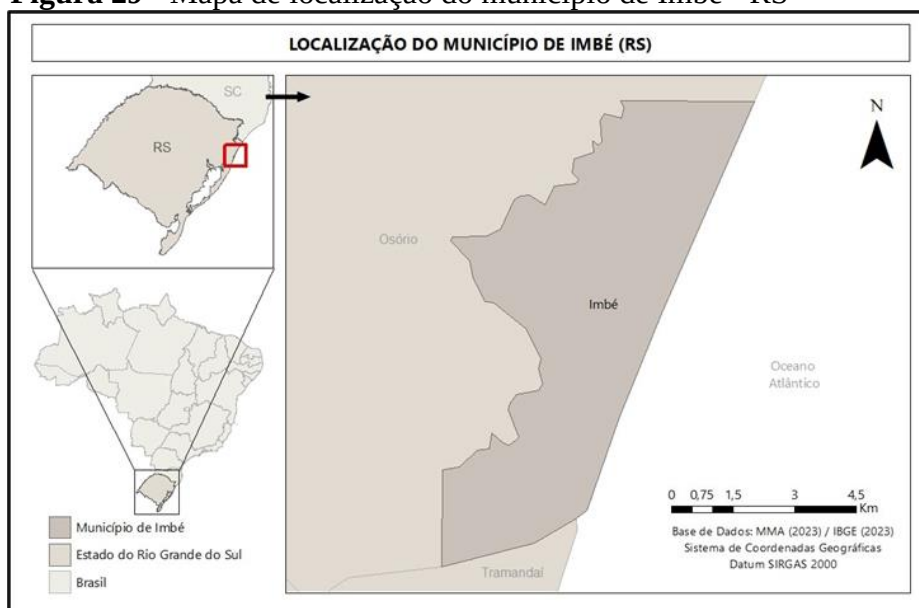
Na economia local, destaca a pesca marinha como uma importante contribuição. Além disso, o turismo desempenha papel interessante na região, gerando em torno de 386 empregos diretos, distribuído na hotelaria, restaurante e outros serviços. O município faz parte da Instância de Governança da Região Turística Metropolitana e atua no desenvolvimento de atividades ligadas ao mar, atividades de aventura e ecoturismo (Mapa do Turismo Brasileiro, 2024).

De acordo com o Ministério do Turismo (2024), a ação de Mutirão de limpeza da praia do Patacho, se constitui como uma prática responsável, sendo referência em sustentabilidade. Através desta ação de educação, os promotores buscam incentivar a adoção de boas práticas de preservação da natureza, através da educação ambiental. Além disso, essa iniciativa inclui atividades lúdicas e artísticas promovendo maior interação com moradores e turistas locais.

4.3.1.10 Imbé – Rio Grande do Sul

Imbé é um município localizado na mesorregião metropolitana de Porto Alegre e na microrregião de Osório, no estado do Rio Grande do Sul. Segundo dados do IBGE (2024), sua população era estimada em 26.824 habitantes em 2022, ocupando uma área de aproximadamente 39,76 km² e apresentando Índice de Desenvolvimento Humano de 0,746 (IBGE, 2024).

Figura 29 - Mapa de localização do município de Imbé - RS



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

O município de Imbé foi oficialmente criado no ano de 9 de maio de 1988, embora registros arqueológicos indiquem a presença de habitantes na região desde o ano de 1.600. A

partir de 1970, a região era utilizada como rota para transporte de couro e outras mercadorias, além de animais, como gado (Prefeitura de Imbé, 2024).

A zona costeira da região caracteriza-se pelo seu alto valor paisagístico, mas de grande fragilidade, com a presença de barreiras de dunas, cordão de lagoas, banhados e outras formações. A especulação imobiliária, representa um desafio significativo para a gestão local, que se apoia nos principais instrumentos legais de ordenamento territorial para mitigar esses impactos, como apresentado no quadro 31 (Diagnóstico Preliminar Imbé, 2022).

Quadro 31: Instrumentos legais de ordenamento territorial

Lei ordinária 116/1991	Limita o licenciamento de atividades comerciais em terrenos baldios
Lei ordinária 141/1992	Proíbe a retirada de areia das dunas na orla marítima do município de Imbé
Lei ordinária 192/1993	Demarca área para prática de surf no município de Imbé e dá outras providências.
Lei ordinária 419/1997	Fica o poder executivo municipal autorizado a instituir o plano de gerenciamento costeiro, criando pontos comerciais na av. Beira mar
Lei ordinária 485/1998	Autoriza o executivo municipal a firmar convênio com a UPF e desenvolver ações de prevenção e controle de zoonoses do município
Lei ordinária 559/1999	Altera redação do art. 1º e inciso e acrescenta o inciso iv da lei 192/93, que demarca área para a prática de surf
Decreto 673/2000.	Demarca áreas para práticas náuticas, no rio Tramandaí e no mar
Lei ordinária 792/2003	Demarca área para prática de surf e pesca no município de Imbé e dá outras providências
Lei ordinária 893/2004	Demarca área para prática de surf e pesca no município de Imbé e dá outras providências.
Lei ordinária 1058/2006	Autoriza o poder executivo Municipal a firmar convênio com a federação gaúcha de surf e dá outras providências.
Lei ordinária 1021/2006	Demarca área para prática de Surf e pesca no município de Imbé e dá outras providências
Lei ordinária 1083/2007	Autoriza o poder executivo municipal a firmar convênio com a federação gaúcha de surf e dá outras providências
Lei ordinária 1072/2007	Dispõe sobre o desenvolvimento urbano do município de Imbé, institui o plano diretor de Desenvolvimento urbano ambiental de Imbé
Lei ordinária 1140/2008	Autoriza o poder executivo Municipal a firmar convênio com a federação gaúcha de surf
Decreto nº 1948, de 01/06/2010	Cria a coordenadoria municipal de defesa civil de Imbé – COMDECIMBE
Lei ordinária 1325/2011	Autoriza o poder executivo municipal a regularizar os quiosques da orla marítima do município
Lei ordinária 1328/2011	Demarca área para prática de Surf e pesca no município de Imbé
Decreto 2028/2011.	Aprova regulamento para exploração de quiosques 2x2 no município
Lei ordinária 1474/2013	Dispõe sobre a revisão da lei 1.072/2007 que trata do plano diretor de desenvolvimento urbano Ambiental de Imbé

Fonte: Diagnóstico Preliminar Imbé (2022)

A economia da região está pautada na pesca artesanal, com a existência de cooperativas que proporcionam aos pescadores fomentos para desenvolverem suas atividades, e no turismo. A atividade turística em Imbé é marcada por um “turismo de massa”, caracterizado por um público veranista no período de novembro a março. Durante esse

período, a gestão pública desenvolve eventos, como festival de balonismo, oficinas sobre saberes populares e atividades esportivas (Diagnóstico Preliminar Imbé, 2022).

Com os municípios e facilitadores selecionados, iniciou-se o projeto de desenvolvimento dos planos de gestão integradas das orlas turísticas brasileiras, para isso, foram desenvolvidas uma diversidade de ações.

4.3.2 Realização das oficinas

Antes de iniciar o planejamento propriamente dito, foram promovidas oficinas de sensibilização e capacitação dos diferentes atores locais sobre a metodologia do Projeto Orla e sobre o planejamento e gestão de destinos turísticos, com foco no turismo responsável. As oficinas foram conduzidas pela equipe técnica do projeto BNP, entre os meses de janeiro e março de 2022, no formato remoto e direcionadas para a comunidade, poder público, gestores de empreendimentos turísticos, representantes da sociedade civil organizada e demais atores locais dos 10 municípios contemplados.

O processo de mobilização e sensibilização dos atores sociais está alinhado com a primeira etapa da tríade da responsabilidade (Conscientização-Agenda-Ação) proposta por Mihalic *et al.*, (2021). Nessa etapa é possível sensibilizar as pessoas sobre a relevância e magnitude do uso correto dos recursos naturais, da valorização cultural e do estímulo de novas possibilidades econômicas. Além disso, é um momento para que se possa conhecer, apresentar e estimular a cooperação dos atores sociais envolvidos com as demais etapas de planejamento.

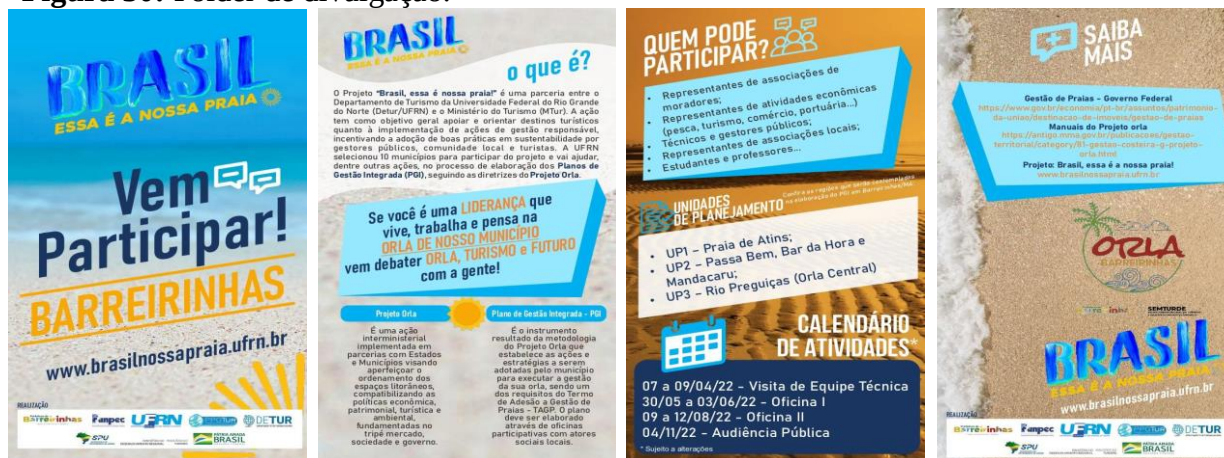
Mangwane *et al.* (2019) endossam com essas discussões, ao indicar que a conscientização pode incentivar indivíduos a adotarem atitudes e perspectivas mais profundas no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável, resultando em maior responsabilidade social, ambiental e cultural. Além disso, essa abordagem oferece a oportunidade de promover a democratização do conhecimento, convidando as comunidades a se sentirem integradas e participativas no processo. Conforme destacado por Bramwell (2004), em certos países em processo de desenvolvimento, segmentos da sociedade economicamente vulneráveis podemos mostrar relutância em participar do planejamento turístico, devido a perpetuação do pensamento de que as decisões devem ser centralizadas em um pequeno grupo de pessoas, o que reflete uma longa história de exclusão desses indivíduos.

Após a sensibilização, deu-se início às quatro etapas preconizadas pela metodologia do Projeto Orla: visitas técnicas, oficinas de planejamento integrado da orla I e II, consulta e

audiência pública. Essas atividades foram desenvolvidas de forma presencial, onde cada município ficou responsável pelo processo de organização de espaço físico, equipamentos, transporte e demais elementos de ordem logística, conforme a descrição das contrapartidas requeridas no edital de seleção dos municípios. Além disso, o município era responsável pelas ações de divulgação e mobilização dos diferentes participantes.

Sobre o processo de divulgação, ao analisar o material disposto, verificou-se que os folders produzidos e veiculados nos municípios especificam os diferentes atores, reforçando a importância de cada um nas etapas de planejamento (Figura 30). Segundo Hu e Sung (2022), todas as partes interessadas devem ser convidadas a assumir a responsabilidade, sejam eles governos, hoteleiros, população local, turistas, operadores e demais envolvidos nas atividades de turismo. Por isso, as oficinas foram espaços propícios para que cada ator pudesse apresentar suas necessidades, bem como assumir seu papel enquanto construtor do espaço.

Figura 30: Folder de divulgação.



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2021)

No que diz respeito à primeira etapa do desenvolvimento do Projeto Orla, as visitas técnicas foram realizadas entre dezembro de 2021 e junho de 2022. Elas configuraram o momento propício para realizar a caracterização do município, a delimitação da orla e a compilação de documentos, dando origem ao diagnóstico preliminar sobre o município, que serviu de base para as discussões realizadas nas oficinas.

As oficinas de planejamento integrado da orla ocorreram em duas etapas, sendo a primeira entre os meses de março e agosto de 2022 e a segunda, entre maio e outubro de 2022 (Figura 26). A etapa I teve o propósito de validar as unidades de planejamento, analisar detalhadamente cada trecho de orla e construir cenários, culminando com o desenvolvimento do Diagnóstico Participativo. A etapa II teve o intuito de desenvolver o planejamento participativo, com a formulação de propostas e ações para enfrentamento das situações

observadas, visando ao alcance dos cenários desejados, culminando com a construção da minuta do Plano de Gestão Integrada da Orla (PGI) do município.

Vale ressaltar que os PGIs foram elaborados de acordo com a abordagem do turismo responsável. Atualmente, o Projeto Orla, considera o turismo como uma importante vertente de desenvolvimento econômico através da utilização sustentável das áreas costeiras, implementando um planejamento local sistemático que visa harmonizar políticas ambientais, urbanas, patrimoniais e turísticas na gestão descentralizadas das orlas federais brasileiras.

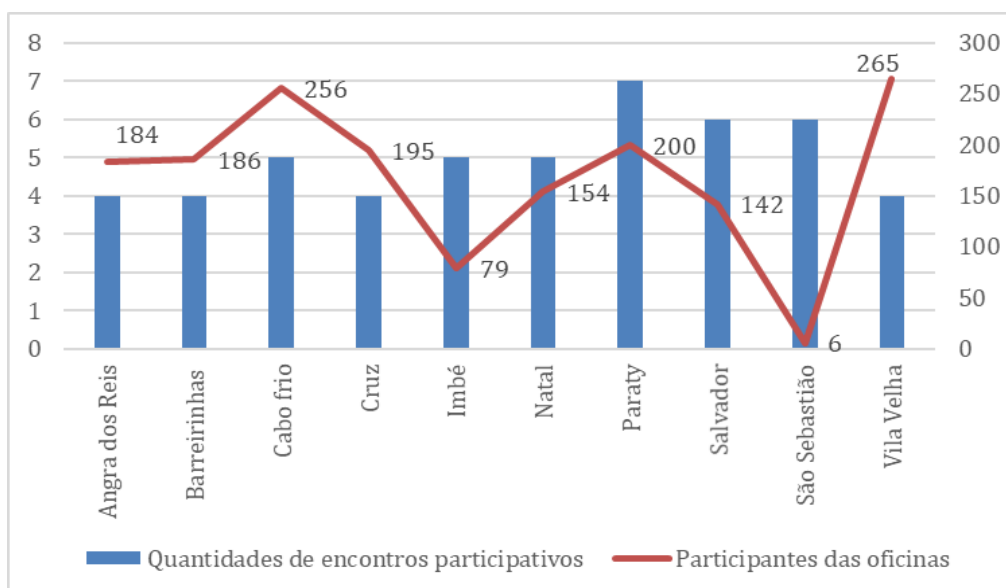
Figura 31: Realização das oficinas em Cabo Frio – RJ.



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2022)

As oficinas de planejamento integrado da orla contaram com a participação ativa dos diferentes atores de planejamento local, incluindo representantes do poder público, da sociedade civil e do setor privado. Essa diversidade de participantes foi fundamental para garantir que o plano de gestão integrado da orla seja mais abrangente e representativo das necessidades da comunidade.

A figura 32 apresenta a quantidade de oficinas realizadas, bem como a quantidade de participantes que estiveram durante a realização presencial de cada etapa. Ao todo, foram realizadas 50 oficinas, com a participação de mais de 1880 pessoas de forma presencial e remota.

Figura 32: Quantidades de encontros participativos e Participantes das oficinas

Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2023)

Uma característica importante da participação nas oficinas de planejamento, foi a realização de oficinas no formato híbrido, com a recursos de mídias como *Meet*, *Zoom* e *Youtube*. O formato híbrido permitiu que pessoas de diferentes localidades participassem das oficinas, mesmo que não pudessem estar presentes presencialmente (Figura 33).

Figura 33: Plataformas de transmissão online das oficinas de planejamento do Projeto Orla.

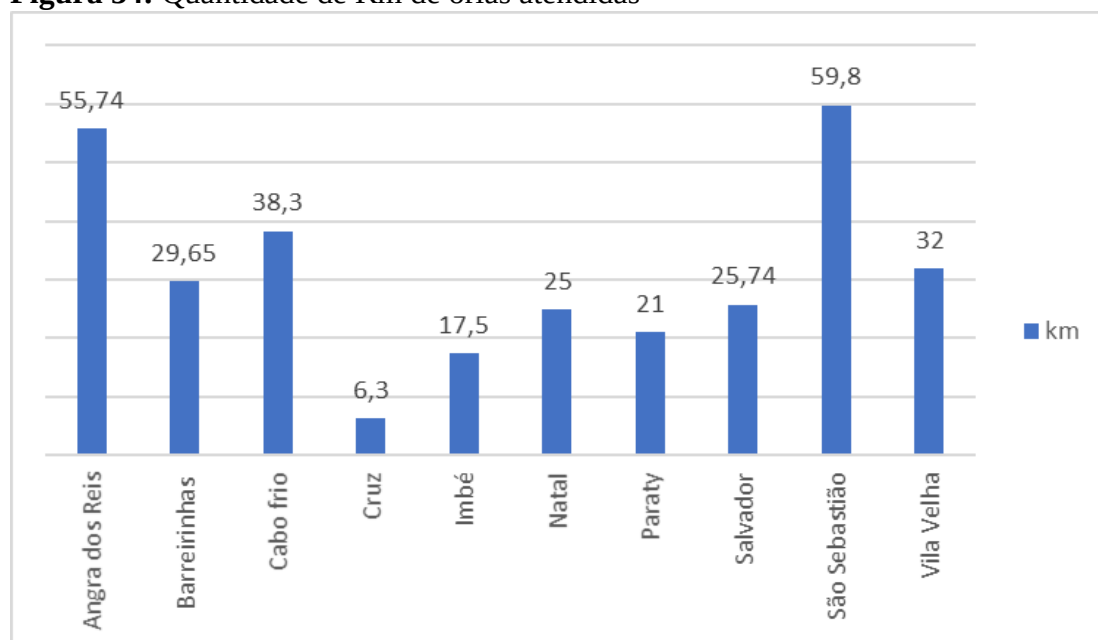
Fonte: Canal do youtube- Prefeitura Municipal de Cruz – CE (2022)

A utilização do planejamento híbrido se constituiu como algo inovador, possibilitando meios para que diferentes pessoas, com possíveis limitações de tempo e espaço, pudessem acompanhar as oficinas em tempo real, interagindo com os demais participantes e tornando o processo mais acessível a todos os públicos. Essa experiência promoveu mudanças na forma de pensar a execução das oficinas, como posto por esse entrevistado:

[...]Eu acho que a gente tem que começar a repensar como vai ser o processo de elaboração dos planos, sem falar em turismo, mas de uma maneira geral agora, que é essa questão da tecnologia, eu acho que a gente tem que se preparar para uma mudança de formato das oficinas, utilizando mais metodologias, que seja aplicativo a planejamento urbano. (Entrevistado R).

Após a conclusão das oficinas, o projeto contemplou mais de 300 km de orlas brasileira (marítima, fluvial e estuarina), distribuída nos diferentes municípios, conforme mostra a figura 34. As minutas dos PGIs foram submetidas a consulta pública, através dos sites oficiais das prefeituras municipais. Atualmente, Cruz (CE) e Vila Velha (SP) tiveram a aprovação dos seus PGIs e os demais municípios encontram-se em processo de avaliação pelas respectivas Coordenações Estaduais do Projeto Orla e pela Coordenação Nacional do Projeto Orla. Após a realização de ajustes, os PGIs serão validados por meio da realização de audiências públicas.

Figura 34: Quantidade de Km de orlas atendidas



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia, 2023

Como observado, os 10 casos pilotos em estudo receberam incentivo e suporte técnico para o desenvolvimento dos seus planos integrados do Projeto Orla nos municípios de Angra dos Reis (RJ), São Sebastião (SP), Barreirinhas (MA), Salvador (BA), Natal (RN), Cruz (CE), Cabo Frio (RJ), Vila Velha (ES), Paraty (RJ) e Imbé (RS)., a partir do conceito do turismo responsável.

Durante o processo foi realizando acompanhamento por toda equipe do projeto “Brasil, essa é a nossa praia” e Ministério do Turismo, buscando acompanhar o

direcionamento, encaminhamento e necessidades de cada município. O foco na participação foi uma das preocupações existentes nesse arranjo, buscou possibilitar para que um número significativo pudesse participar desse processo, desde por meio de convites, como no processo de descentralização das oficinas e transmissão online, no próximo seção serão apresentados novos entendimentos sobre essa relação desenvolvida

4.4 TURISMO RESPONSÁVEL E GESTÃO SUSTENTÁVEL DE ORLAS TURÍSTICAS: IMPLICAÇÕES TEÓRICAS

A partir das entrevistas com apoio da Análise Textual Discursiva (ATD), essa seção de análise emergiu como principal contributo teórico dessa tese. Identificou-se 4 categorias de análise, lançando luz sobre a relação entre turismo responsável e gestão sustentável de orlas turísticas.

4.4.1 O surgimento e a inserção do turismo responsável na gestão sustentável de orla turísticas brasileiras

A emergência de novos termos no âmbito do turismo frequentemente suscita questionamentos sobre sua utilidade e relevância. Não é incomum perguntas como: precisamos realmente de mais um termo? Será que não estamos sendo redundantes? O que de fato esse termo apresenta de novo para o campo científico? O turismo responsável, sendo um desses conceitos recentes, enfrenta esse tipo de escrutínio inicial, como apontado por este entrevistado.

[...] Eu acho que quando surge um novo termo, a primeira questão é, a gente precisa dele? Eu acho que a primeira pergunta que eu me fiz na época foi: Será que eu preciso? Será que os outros termos não abarcam o que é necessário? a gente já tem turismo sustentável. Já não tem turismo de base comunitária, turismo ético, inventaram esse também. Será? Mas depois, eu entendi que ele tinha uma base, que ele era algo possível, que ele era necessário, que fazia sentido a utilização dele, especialmente daquilo que eu falei, a ideia da postura responsável.[..]. Quando eu entendi essa questão da postura responsável, ou seja, o turismo sustentável, a gente pensa muito na questão do longo prazo, e a postura responsável é uma questão muito do agora, de uma conduta corrente, sabe? Então acho que, por mais que embrionário, ele teve uma boa contribuição (Entrevistado N).

O turismo responsável ganhou destaque no âmbito internacional no ano de 2002, mas no Brasil, sua notoriedade se estabelece tardiamente, a partir do Plano Nacional de Turismo 2018-2022. Apesar desse reconhecimento tardio, o conceito já era objeto de discussão internamente no Ministério do Turismo desde 2014, como indicado pelos entrevistados:

[...] Ele já é trabalhado aqui no Ministério há bastante tempo para saber. [...] É desde 2014, com certeza que foi o período que eu entrei aqui e com certeza antes disso também. Mas a partir de 2014 eu consigo falar com segurança, porque tenho esse histórico vivo na memória. [...] Então, essa visibilidade tem muito a ver com prioridade política dessa temática. Tem claro a ver com isso. Isso impacta na estrutura e isso impactaria nas políticas que são desenvolvidas. (Entrevistado L)

E aí vem um histórico que é claro, não é só mérito meu, obviamente, mas foi uma influência que eu tentei fazer, um trabalho de formiguinha. Comecei a falar aqui internamente sobre turismo responsável, e as pessoas comprando a ideia e começaram, na época, esboçar um plano nacional de turismo responsável, que não foi para frente em si, mas aí a gente viu que teve a criação da coordenação. Algumas sementinhas foram plantadas, e a gente conseguiu trazer a temática pro Ministério, que coincidiu, por isso que eu estou falando que também não é mérito meu, assim, coincidiu com o movimento também que começou no Brasil, e em todo mundo a falar mais (Entrevistada O).

Neste contexto, o protagonismo do turismo responsável, se deve a um conjunto de fatores interligados. A influência das discussões internacionais sobre o tema, aliada ao trabalho de atores internos, que buscaram esboçar planos para que essa ideia pudesse ser consolidada no Brasil, e a priorização do termo nas políticas públicas a partir de 2018, criaram um ambiente propício para o desenvolvimento do conceito.

Dredge e Jenkins (2011), alertam para o impacto de valores pessoais e/ou de grupo, interesses e de ideologias no desenvolvimento de políticas. É crucial que tais fatores, embora relevantes, não prevaleçam sobre a coletividade. No caso do turismo responsável, é necessário que as políticas públicas sejam feitas de forma participativa, tendo como ponto de partida as necessidades de todas as esferas envolvidas com o desenvolvimento da atividade turística.

Retomando a discussão sobre o processo embrionário do conceito, observa-se a dificuldade no processo de compreensão por parte de alguns planejadores que utilizam o termo muitas vezes como sinônimo de turismo sustentável, turismo de base comunitária, e outras variações

[...] Eu não sei (confuso nas palavras) acabo relacionando muito ao turismo de base comunitária, mas, eu sei que não é só isso, eu sei que um grande empreendimento, se ele vai ser instalado, também ele pode ser implementado (Entrevistado R).

A figura 35 corresponde a análise de similitude realizada com o *software Iramuteq*. A análise de similitude busca encontrar a coocorrência e conexão de palavras dentro de uma narrativa, possibilitando ao pesquisador encontrar padrões relacionados a um determinado

Pra mim, eu vejo que o sustentável está dentro do responsável. Então você não pode ser responsável se você já não foi antes sustentável. (Entrevistado F).

A questão do turismo responsável, a gente vê principalmente a questão da segurança, o salva vidas, a guarda municipal também faz a ronda. (Entrevistado E).

Por fim, o grupo verde se conecta ao vermelho, que traz em destaque a palavra “gente”, termo frequentemente utilizado pelos entrevistados para se referirem a si mesmos. Buscando expressar a ideia de pertencimento às decisões e corresponsabilidade no processo de planejamento.

Com base no que foi apresentado, alguns pontos merecem ser discutidos. A literatura internacional já elucida essa confusão teórica, entre turismo responsável e turismo sustentável (Saarinen, 2021; Jamal, Camargo & Wilson, 2013, Bob, 2016). Os estudiosos alertam para a necessidade de realizar mais estudos para maior aprofundamento teórico, proporcionando maior clareza entre os termos, para planejadores, acadêmicos e demais envolvidos com área do turismo (Jamal, Camargo & Wilson, 2013; Nascimento e Lanzarini, 2023).

No contexto brasileiro, essa confusão é exacerbada pela escassez de produção científica dedicada ao tema. De acordo com Nascimento e Lanzarini (2023), até o ano de 2022, foram escritos 7 artigos e 8 dissertações sobre a temática, o que evidencia uma baixa quantidade de estudo nesta área, como observado pelo Entrevistado M:

Eu acho que esse conceito ainda tem muito o que avançar, a gente percebe inclusive em termos de materiais, de dados, de textos escritos, de conteúdos, abordando essa temática de pesquisas analisadas, ainda é algo muito incipiente, está ainda no início. A gente tem muito o que estudar, muito que se debruçar e o que evoluir em relação a esse tema do turismo responsável (Entrevistado M)

Outro aspecto que contribui para o entendimento voltado para questões ambientais, são as características das regiões *locus* desta pesquisa, onde os recursos naturais desempenham um papel central no desenvolvimento turístico, como evidencia o Entrevistado A:

Eu acho que turismo responsável é você, eu acho que a responsabilidade do turismo ele está ligada ao ordenamento, ao preservar do meio ambiente? A gente tem uma área de unidades de conservação em Paraty, são mais de 80% do território. (Entrevistado A)

Além de Paraty, Angra dos Reis abriga Ilha Grande, reconhecida como Patrimônio Mundial da UNESCO, evidenciando a importância dos atrativos naturais e culturais. Além

disso, a cidade possui um conjunto de arquipélagos composto por 365 ilhas, conforme o Mapa do Turismo Brasileiro (2024). Por outro lado, São Sebastião detém 80% área de preservação ambiental, englobando aproximadamente 11 Unidades de Conservação por todo território (Diagnóstico Preliminar de São Sebastião – SP, 2022). Embora, perceba-se esse grande apelo para os aspectos ambientais, chama-se a atenção para que os aspectos sociais possam ser mais presentes nos debates municipais.

É importante ressaltar que turismo responsável e sustentável compartilham de objetivos comuns (Bob, 2016). Ambos buscam mitigar os impactos negativos do turismo e maximizar os benefícios para todos os envolvidos. No entanto, no turismo responsável, além dos aspectos da sustentabilidade, apresenta a ideia de responsabilidade individual e coletiva no presente (Koch, Junqueira & Anjos, 2017), atuando de forma intermediária entre o desenvolvimento sustentável e a sustentabilidade do destino turístico (Mohamadi, *et al.*, 2021), como aponta alguns entrevistados:

Bom, turismo responsável e sustentável, para mim, é praticamente inseparável, esses dois conceitos são inseparáveis, o turismo sustentável, ele passa pela responsabilidade de garantir a preservação ambiental e as questões sociais, para além do econômico, e em geral é a dimensão que interessa mais aos empreendedores e aos gestores (Entrevistado K)

Porque a gente tem a questão interna, quando a gente fala em sustentabilidade, a gente fala em conceitos externos a serem aplicados, quando a gente fala em responsabilidade a gente toma para nós. Então tem a questão interna do ser humano ser responsável e a sustentabilidade de quais ações devem ser tomadas (Entrevistado C).

Então, é uma tentativa da gente sair daquela postura de ficar atirando as pedras no poder público, ou criticando os empresários, estão fazendo as coisas erradas, e todos os diferentes atores darem as mãos para tentar construir um turismo melhor, envolvendo o poder público, a iniciativa privada também, a sociedade civil, a comunidade local, os turistas, todos eles pararem para pensar em como que eles podem praticar as suas atividades de forma mais sustentável e mais responsável. (Entrevistado M).

A ideia apresentada pelos entrevistados traz a discussão que são necessárias para pensar a diferença do turismo responsável e sustentável. Ela apresenta que o turismo sustentável está mais ligado à ideia governamental, de agendas, de compromissos institucionais (Jamal, Camargo & Wilson, 2013). Enquanto o turismo responsável está preocupado com a consciência da responsabilidade individual, promovendo uma visão de curto prazo, a partir de uma visão sistêmica e envolvimento da comunidade (Koch, Junqueira & Anjos, 2017). Com maior participação e inclusão da comunidade nos processos de

desenvolvimento de um destino turístico (Souza & Duarte, 2014; Seixas, 2020; Goodwin, 2014).

Outro fato que chama a atenção, é a aproximação do termo com as temáticas de segurança turística e turismo de base comunitária. Ressalta-se que essas dimensões refletem a postura adotada pelo Ministério do Turismo no processo de produção do conhecimento brasileiro que, por sua vez, estava atrelando as necessidades desses dois eixos.

O Ministério do turismo, a gente executa uma multiplicidade de projetos por aqui. E aí o impacto disso é que a gente sente carência de algum tipo de conteúdo. A gente precisa criar a partir dos nossos projetos. A gente estava com carência na época, exatamente à segurança turística, que era um tema que não era trabalhado muito nacionalmente, não tinha um conceito nem internacional, então a gente precisava ter esse subsídio técnico, né? Que a gente conseguiu a partir da expertise dos professores da UFRN, é, então, esse foi um dos motivos de priorizar a segurança turística. O turismo de base comunitária é um tema que a gente também estava precisando de atualização de conteúdo. E a sustentabilidade é algo que a gente já vinha trabalhando há muito tempo, mas a cartilha anterior, que era o nosso último material (Entrevista L).

A respeito desses eixos, é mencionado que a sustentabilidade passou a ser vista como o orientador geral das práticas responsáveis. Ela norteia o desenvolvimento das políticas públicas, preconizando o desenvolvimento social com a proteção ambiental e o crescimento econômico (Brasil, 2023).

O turismo de base comunitária é visto como um modelo de gestão que inclui a comunidade como protagonista e busca preservar, conservar e gerar desenvolvimento e qualidade de vida para todos os atores envolvidos com a prática turística (Brasil, 2023). No turismo responsável, torna-se um fator essencial, visto que inclui os debates sociais da comunidade.

E a segurança turística é focada em manter a segurança dos turistas, prestadores de serviço, comunidade e profissionais do turismo, com conteúdo sobre questões como segurança pública, violência contra mulher e criança, controle sanitário, iluminação, transporte, entre outros (Brasil, 2023). Um dos entrevistados, ressalta a importância do eixo da segurança turística

[...] Eu acho que era um tema que era novo, mas que ele existe, as ações. Eu acho que a contribuição que a gente observa é uma maior discussão sobre essas questões. A segurança turista que parece que a gente vê no primeiro momento está muito ligada, talvez, à segurança contra afogamento, contra coisas muito objetivas. E aí a segurança turista vai ser muito mais ampla que isso. Ele vai adentrar em outras questões. E isso foi um aspecto novo de debate[...](Entrevistado N).

Argumenta-se que o turismo responsável não se limita a esses três eixos propostos, mas traz uma perspectiva renovada que enfatiza a responsabilidade individual e coletiva no presente, como preconizado por alguns entrevistados:

[..] agora o turismo responsável, na minha visão, ele é mais amplo, porque é um turismo em que você tem que fazer bem para quem mora e bem para quem visita, e o melhor, bem para o futuro de quem mora e de quem visita. Então é a questão de você pensar sempre no próximo, de você pensar como que vai ser o futuro, como que isso aqui vai estar daqui 10, 20, 30 anos. Então eu acho que é trazer pra si também a responsabilidade de que eu vim visitar ou eu moro nesse lugar e eu preciso não deixar nada além de pegadas (Entrevistado C)

Então, eu coloco para você o que nós entendemos inicialmente sobre o que era turismo responsável e que veio se desdobrando com o passado tempo, era essa ideia mesmo dele ser uma postura. Eu até utilizava muito esse termo dentro das minhas oficinas que envolviam o turismo responsável, que a gente passava por esse tempo. Que era essa ideia da postura responsável (Entrevistado N).

Esse fato demonstra que, embora o conceito ainda esteja associado à sustentabilidade ambiental, já passa por um processo de maior entendimento, próprio da evolução conceitual. Apesar dos desafios, os entrevistados acreditam que ele pode figurar por muito tempo, principalmente devido a atenção que o Ministério de Turismo tem proporcionado, a partir das discussões e produção de material.

Apesar de estar nesse processo de construção, eu entendo que continua sendo uma prioridade dentro do Ministério do Turismo, apesar das mudanças que aconteceram, essas mudanças mais recentes que a gente tem, um outro tema ganhando muita força, que é a questão das ações climáticas, essa perspectiva da sustentabilidade, a questão das ações climáticas, da mudança do clima, toda essa discussão é algo que está na agenda de debate mundial, não seria diferente, o Ministério do Turismo aqui no Brasil acabou absorvendo isso e colocando isso como uma prioridade (Entrevistado M).

Eu acredito que sim, porque, primeiro, já existe uma certa produção em cima disso. Quando o próprio Ministério, ou seja, um órgão que, de alguma maneira, não é uma universidade, mas é um órgão que norteia ações, e se utiliza dele, e passa para a população, passa para os estados e municípios. Esse termo, eu acho que ele é um termo que tende até uma longevidade a ficar. E se as pessoas sentirem que ele dá respostas, mais do que de repente, ou exclusivamente a ideia só de, ou turismo sustentável, ou segurança turística, ou turismo de base comunitária, ele consegue agregar esses três elementos, principalmente. Eu acho que ele é um termo que tem aderência e tem longevidade. (Entrevistado N)

Mesmo que o termo esteja em processo de avanço no contexto brasileiro, as discussões desta abordagem, ao serem inserida na gestão de orlas, se mostraram de extrema relevância, por trazer as questões das responsabilidades individuais em um ambiente que possui diversos usos. Ele proporcionou maior proximidade e comunicação entre todos os atores envolvidos nesses espaços, como exposto pelos entrevistados:

(Sobre a relação entre turismo responsável e gestão de orla) Dialoga completamente com turismo responsável, porque se não houver responsabilidade por parte do turista por parte de quem está vivendo aquele ambiente, isso vai acabar não funcionando. Então, trazer o turismo responsável para o ambiente do projeto orla era uma consequência (Entrevistado L)

Então, eu acho que quando o turismo entra, trazendo nessa perspectiva, não do turismo que degrada, como muitos tinham aquele preconceito, mas sim com a perspectiva da possibilidade de um turismo sustentável e responsável, a gente traz o turismo como um caminho para realizar essa gestão e ficar em equilibrada dessa orla (Entrevisto M).

Embora exista o reconhecimento que a temática trouxe oportunidades para a gestão de orlas, foi relatado que, inicialmente, a ideia foi vista com preocupação por parte de algumas instituições, que enxergavam o turismo como meramente predatório, visão exposta na Política Nacional do Meio Ambiente no ano de 1981, deixando de lado as possibilidades de conversação, preservação e participação da comunidade.

Então eu acho que houve um questionamento por algumas instituições que ficaram um pouco preocupadas com a entrada do turismo, achando que o orla ia ser transformado, ia estar focado no turismo. A gente explicava que não é, e o mais interessante é que os resultados deixaram claro isso, que apesar do turismo estar mais, hoje, participado de uma forma mais ativa na coordenação nacional, mas mesmo assim ele não foi o foco do Projeto. E continua como a metodologia foi criada e a proposta, que é unir todos os usos, visar o ordenamento considerando os diferentes usos, as diferentes atividades sociais, e acho que não criou problema nenhum, mas trouxe diversos benefícios (Entrevistado R).

A respeito disso, Souza (2014), reconhece que o impacto é algo intrínseco do turismo, mas que podem ser acentuados pela falta de planejamento e consciência de todo trade. Por isso, a importância de pensar em novos conceitos, com o objetivo de tornar esse turismo um catalisador de desenvolvimento e crescimento econômico.

Além disso, a capacidade técnica do profissional de turismo também foi questionada inicialmente, como expresso pelo Entrevistado U, ao mencionar sua experiência “[...] nossa, como essa turma é bem formada?(surpreso) Uma turma bem formada (risos) E que traz

conceitos que são outros[...]”. O comentário demonstra um pouco de ironia do entrevistado, ao mencionar sobre os profissionais da área do turismo, pois era a primeira vez que ele desenvolvia trabalho em parceria com esse campo de conhecimento.

Apesar dos questionamentos iniciais tanto da área, como do profissional de turismo, evidencia que após a realização do projeto ambos os entrevistados passaram a perceber de maneira diferente a relação entre turismo responsável e orlas. Um deles elucida que foi um fator positivo, exatamente pela forma que *“[...] o turismo chegou no Projeto Orla, que foi muito com esse olhar do turismo responsável, que é diferente de tudo que vem acontecer em muitos lugares”* (Entrevistado R). Enquanto para o Entrevistado U, afirma que *a área do turismo ajudou nesse processo de planejamento do território. E que vem de uma outra área, vem com um outro viés? Eu achei bastante interessante.*

Além da contribuição para pensar em espaço mais harmonioso e justo, a entrada do turismo responsável na discussão do projeto orla, foi visto como uma possibilidade para combater a sazonalidade, fator esse, que era negligenciado, caso fosse conduzido sem a presença do turismo, como expressado pela entrevistada

E a parte da gestão de Orlas, por exemplo, estava dentro da secretaria de habitação. Ou seja, dificilmente ela ia entrar na parte do turismo. Então, talvez um PGI fosse elaborado sem levar em conta todas as especificidades da sazonalidade da minha cidade. Então, eu acho que a parte mais importante é levar em conta toda a parte de sazonalidade e de fluxo turístico. E não somente o ordenamento. Porque talvez a gente ficasse bem deslocado de uma coisa com a outra. Então achei muito interessante que trouxe para dentro do turismo. E a gente não recebeu algo que foi feito em junho. O cara foi lá, anotou tudo em junho e depois foi embora. E eu falei, não, mas Janeiro é outra cidade. (Entrevistado C).

A sazonalidade no turismo é um grande desafio para a atividade, pois proporciona período com maior fluxo turístico, e de menor em outros. Nas praias, esse problema é acentuado em virtude do grande número de pessoas que praticam segunda residência, aumentando a sobrecarga de carga de consumo destes espaços em período de férias, impactando diretamente as relações sociais cotidianas.

Por fim, percebe-se que o termo “turismo responsável no Brasil”, está em de transição e maturação no imaginário dos planejadores políticos, comunidades, poderes público e privado. A atenção prestada pelo Ministério do Turismo, possibilitou que o termo fosse encorpando as grandes discussões, apresentando uma nova possibilidade para a gestão das orlas. É necessário que mais estudos possam ser feitos, que os outros projetos possam ser

desenvolvidos a partir da base do TR, possibilitando maior clareza dos seus significados e desdobramento.

4.4.2 Os papéis de responsabilidades na gestão de orlas turística

O conceito de turismo responsável apresenta como premissa principal, a discussão sobre “as responsabilidades” no turismo. Segundo o dicionário de filosofia, o termo ‘responsabilidade’ pode ser conceituado como a “possibilidade de prever os efeitos do próprio comportamento e de corrigi-lo com base em tal previsão” (Abbagnano, 2012, p. 856). Portanto, responsabilidade está intrinsecamente ligada a uma postura individual do ser, que dotado de capacidade cognitiva, passa a agir de forma mais prudente, pois compreende que suas ações impactam diretamente na vida do outro.

Fávero e Duarte (2015), complementam que a responsabilidade está muito ligada ao conceito de “respeito”. Esse, por sua vez, remete ao reconhecimento da dignidade do outro, orientando a um comportamento íntegro e cuidadoso com a outra pessoa, relacionado com a liberdade, a ética e a boa vontade do indivíduo em assumir o seu papel para melhorar o mundo (Goodwin, 2024).

Com base nesses conceitos, apresenta-se as discussões inerentes a essa categoria, uma vez que as responsabilidades no turismo são vistas como um desafio [...] *a ideia da responsabilidade individual, da postura individual, eu acho que é o mais difícil, porque você parte de um princípio individual, da postura de cada pessoa ao entender, dialogar com o turismo, e com as demandas que o turismo exige naquele município, naquela orla. (Entrevistado N).*

No campo teórico, os entrevistados reconhecem a importância de que as responsabilidades sejam compartilhadas por todos envolvidos na gestão de orla.

[...] Eu vejo que as responsabilidades se complementam, cada um tem a sua área de atuação, tem o seu papel, e a gente precisa todos trabalhando de forma colaborativa, pensando nesse bem comum (Entrevistado M)

[...] eu acho que existem, todo mundo tem seu papel, acho que todo mundo deve ter um papel, não existe sem essa hierarquia, eu como ambulante, eu como prefeito, eu como alguém do trade, eu como empresário, na condição de qualquer uma dessas figuras, eu tenho uma postura ética, responsável, equilibrada, crítica e tal, que é uma perspectiva desse turismo responsável (Entrevistado N).

No entanto, há uma divergência entre o campo teórico e prático, pois há uma transferência de responsabilidade entre os atores envolvidos na gestão de orlas.

Então tem que ser compartilhado por todos, a responsabilidade é de todo mundo. Existe, infelizmente, não é só aqui, alguém quer jogar a responsabilidade pra outro, entendeu? (Entrevistado G).

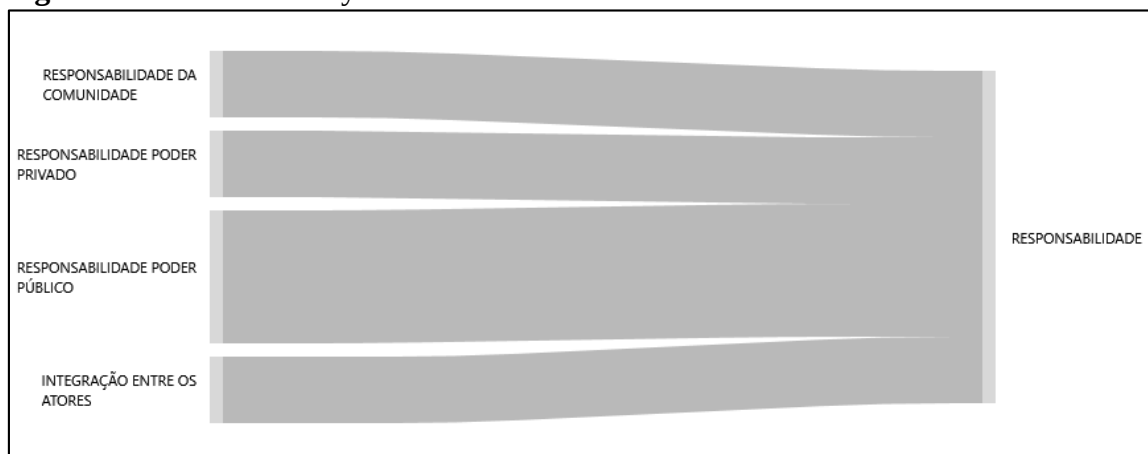
Lógico que sim, teria, porque cada um tem um papel, uma função diferente. Porém, falta que talvez para cada área dessa, e a gente está falando de uma forma muito subjetiva, mas falta consciência da função de cada um (Entrevistado J).

Existe a responsabilidade dos três em esferas distintas, mas existe, eu vejo muito que a sociedade e o trade cobram demais do poder público e muitos deles não fazem o que deveriam fazer. Aquela questão da responsabilidade sua enquanto pessoa, sua enquanto representante, ou como cidadão, ou como empresário. E o poder público infelizmente não consegue cobrir tudo. (Entrevistado F).

Principalmente pra cima do poder público, que a população às vezes fica mais em pouca margem, achando que a prefeitura pode tudo. E não podemos fazer tudo. A gente tem as regras, a lei tá na mão da prefeitura, dos secretários, dos vereadores, mas se a população não contribuir, a população não compartilhar com a gente, não vai dar certo. (Entrevistado G).

Os trechos em destaque, trazem à tona dois aspectos importantes propostos por Goodwin (2024) nas discussões sobre responsabilidade no turismo: a distinção entre responsabilização e responsabilidade. Para ele, embora os termos sejam interdependentes, possuem significados divergentes. O primeiro diz respeito ao processo de responsabilizar um indivíduo por suas ações, visando garantir o comportamento adequado, com base em estruturas legais ou códigos impostos, sendo reforçada por normas sociais. É um movimento que parte do externo, para o interno, isto é, da sociedade para o indivíduo. Quando a responsabilidade no turismo responsável é vista como algo interno, o indivíduo entende seu papel e busca corresponder com respeito a essa expectativa, promovendo o turismo responsável

Este contexto é reforçado pela análise de coocorrência realizadas pelas falas dos entrevistados a partir do Atlas.Ti, no gráfico 36.

Figura 36: Análise Sankey

Fonte: Dados da pesquisa (2024)

A figura 36 representa a dimensão da responsabilidade de cada entidade referida neste estudo. Segundo os entrevistados, a esfera pública, a comunidade e poder privado possuem responsabilidade direta no processo de gestão de orlas, sendo a gestão pública considerada mais significativa. Este é um fato evidente, uma vez que as orlas são de domínio público e suas responsabilidades de gerenciamento é de competência das três esferas públicas, como expresso no Decreto 5.300 de 2004. O decreto estabelece que compete o “Poder Público Municipal elaborar e executar o Plano de Intervenção da Orla Marítima de modo participativo”, o que demanda desse órgão essa responsabilidade.

Embora o gráfico ressalte a maior responsabilidade do poder público, também é perceptível sua conexão com a categoria “Interação entre os atores”, destacando a importância desse compartilhamento de responsabilidades. De acordo com Almeida (2017), a interação no processo de planejamento de espaços turísticos é de suma importância no processo mais responsável. A falta de interação pode perpetuar problemas na gestão, comprometem a integridade dos processos, discussões e ações, o que eventualmente leva à descredibilização e eficiência operacional.

Para promover maior interação entre os atores, foi mencionado a necessidade do estabelecimento de governança, para a criação de espaços plurais e que atendam as necessidades de todos os envolvidos na orla.

[...] A governança, você vai trabalhar melhor a governança no município, você consegue inclusive potencializar várias ações dentro da tua cidade, pelo processo. Você consegue inclusive organizar a sociedade civil, porque tem muita cidade que não é entidade formalizada (Entrevistado T).

Essa governança poderia contribuir para “transformar destinos turísticos em lugares melhores para se viver e lugares melhores para se visitar – nessa ordem” como proposto por Haroldo Goodwin (2002). Essa ideia reforça a necessidade de pensar primeiro nos moradores, que vivem nos destinos turísticos, criando infraestruturas locais que atendam a necessidade deles. Como consequência, essas infraestruturas proporcionem qualidade dos serviços e produtos para o turista, como bem colocado pelo entrevistado Q.

A gente tem sempre esse discurso na academia de dizer assim, para o destino ser bom para o turista, ele primeiro tem que ser bom para a comunidade. A comunidade precisa ter boas questões de saúde, a comunidade precisa ter segurança, a comunidade precisa ter uma assistência social, porque isso aí vai refletir no próprio turista. Ele, quando chegar na comunidade, ele vai usufruir dos benefícios que a comunidade já tem (Entrevistado Q).

O **setor privado**, por sua vez, deve colaborar estreitamente com o setor público, para alinhar seus serviços às expectativas de um destino ideal. Contudo, é questionado quanto ao seu papel, uma vez que sua postura remete a aspecto meramente econômico, que pode enfraquecer as discussões sobre turismo responsável.

[...] Então, a partir dessa consciência, a iniciativa privada precisa desenvolver uma postura mais ética e mais responsável, e não pensar em benefícios imediatos de curto prazo, ou pensando apenas no seu próprio empreendimento, mas também com essa visão mais sistêmica de que os benefícios que ele vai usufruir, eles precisam se manter ao longo do tempo e precisam ser compartilhados entre todos. (Entrevistada M)

Para os entrevistados, “O papel do empresário é empreender dentro dessas regras, cumprindo regras” (Entrevistado D). Ressalta-se que essa é uma visão limitada, visto que o setor privado pode auxiliar não apenas no cumprimento das regras, mas no seu processo de criação, bem como no papel de fiscalizador e incentivador de práticas responsáveis.

Dias *et al.*, 2021, amplia as obrigações de participação no turismo responsável. Para ele, os investidores e acionistas também precisam se envolver com a causa, para que se crie uma rede de cooperação, na qual cada ator, cobra atitudes dos outros.

No que diz respeito à **comunidade**, esta é reconhecida como um ator principal na construção de responsabilidade dentro do turismo responsável, pois, ela receberá o turista e sofrerá os impactos pelas suas atitudes. Logo, necessita adotar uma postura ativa no processo de negociação com outros atores e na fiscalização para utilização de recursos do território (Dias *et al.* (2021).

Eu acho que o diálogo da gestão com a comunidade é fundamental [...]. [...] Quem dita o norte seria a comunidade junto com a gestão. Eu acho que tem que ser uma coisa participativa. Dos dois. E a responsabilidade é tanto da comunidade quanto receptora, e a gestão com essa parte de regulamentação, de legislação (Entrevistado A).

No entanto, durante as entrevistas, foi questionada a forma como a participação é estabelecida na gestão de orlas, para que de fato, a comunidade assuma suas responsabilidades, uma vez que a participação é crucial, pois não se trata apenas de realizar reuniões, mas sim de um processo contínuo que envolve o diálogo.

[...] O entendimento do que é participação, acho que poucos têm. Que é um processo, a participação é um processo, ela não é uma reunião. Ela é um processo. E um processo se pressupõe a um diálogo. Porque também se é um processo que o cara fica calado e você só fica falando, então... não está se construindo nenhuma participação. (Entrevistado U).

Essa afirmação desperta para as fragilidades existentes no processo de participação, que vai ao debate proposto por Timothy (2012) ao definir três formas de participação. A primeira é a ideia de envolvimento simbólico onde membros da comunidade, às vezes apenas elites locais, são nominalmente incluídos para cumprir agendas participativas, sem a devida atenção das necessidades da comunidade no processo final decisório.

O Entrevistado U, critica a metodologia do Projeto Orla, que reforça essa construção da participação simbólica, sendo insuficiente para indicar possibilidades para criar representatividade adequada.

[...] O projeto Orla, do jeito que é hoje, é raquítico, é quase ridículo, entendeu? É quase uma sorte você conseguir uma representatividade. E não se trata de botar faixa na cidade, de ficar passando com o carro, avisando. Não é popular. [...] Claro, tá muito bem estar convidada a pessoa que apareceu na reunião, entendeu? Mas assim, vamos botar a mão na consciência. O que interessa são as representações dos órgãos locais. Os órgãos, organizações sociais locais. Não é a pessoa que tá passando na rua. E, dentro disso...Pipoqueiro Muito bem-vindo! Ele representa os ambulantes? Perfeito! Mas se ele representa ele mesmo, então não interessa.(Entrevistado U).

Na visão do entrevistado, a participação que são realizados de forma isolada e pontuais, enfraquecem a construção de representações que possam apresentar agendas coletivas, promovendo debates de assuntos particulares em um ambiente que deveria ser discutido necessidades coletivas.

[...] a pessoa foi lá para falar de uma coisa que aconteceu na rua dela, que estava na orla, estava na área de residência e tudo, mas tipo, quando a gente, eu estava nesse

grupo, e eu estava tentando entender o problema, como que isso é um problema coletivo? Até que uma pessoa falou, não é a rua dela, então não tem como fazer uma ação para beneficiar a sua rua, a gente tem que pensar na unidade de planejamento que a gente está discutindo (Entrevistado S).

Outro motivo apresentado para a utilização da participação simbólica, reside no pensamento do poder público, que busca cumprir os meios participativos, apenas para cumprir com formalidades e conseguir novos projetos, orçamentos e outras oportunidades para o município, fazendo com que eles tenham a participação como requisito básico, para alcançar outras oportunidades.

[...] Porque quando a gente pedir qualquer programa, qualquer projeto que a gente pedir um investimento no nível federal, por exemplo, no nível estadual, primeiro eles batem na técnica. Todo governador do governo vai querer o quê? A população foi ouvida? Como é que tá o povo em relação a isso? O povo tá sabendo disso? O povo concorda com isso? (Entrevistado G).

Mesmo que esse fato tenha sido evidenciado pelas atitudes de alguns gestores, ressalta-se que como apresentando no tópico de análise dos 10 casos pilotos, na execução do projeto orla, a partir do BNP, os representantes do turismo buscaram garantir uma participação mais ativa, por meio da cobrança dos facilitadores e do poder público. Além disso, ocorreram oficinas de sensibilização para que os moradores das comunidades pudessem ter conhecimento sobre aspectos voltados para o turismo responsável, gestão de orlas e outros assuntos. Ademais, as oficinas foram descentralizadas em alguns municípios, como Natal e Angra dos Reis para que de fato fosse alcançada uma participação significativa.

Para Timothy (2012), a participação significativa ocorre quando as opiniões e as preocupações dos residentes são consideradas no processo de planejamento. Nesse caso, as questões da comunidade de destino são mais propensas a serem abordadas na análise final e podem realmente ajudar a informar a formulação de políticas e a tomada de decisões.

[...] E nesse exercício, da ideia desse turismo responsável no PGI, nas oficinas da montagem, eu vi várias experiências em que a população comum, algumas lideranças desses lugares, nessas hierarquias eles tiveram uma força muito grande, de articulação muito grande. Então eu vejo, na experiência que eu tive nessa parte do projeto, é que a hierarquia existe, mas nessa metodologia, e buscando esse turismo responsável, ela não é tão desigual assim. Ela conseguiu não ser desigual. (Entrevistado N).

Dessa forma, ressalta-se que o turismo responsável se mostra como um alerta, uma vez que traz como uma das preocupações, as necessidades da comunidade. Esse processo é

importante, para alcançar o último nível de participação, que seria o empoderamento da comunidade no processo participativo.

Segundo Timothy (2012), o empoderamento é o processo proveniente de cima para baixo, na qual as partes locais interessadas, em articulações como setor privado e, poder público trabalham em estreita colaboração com os moradores para encontrar soluções para os problemas ou criar formas de criar oportunidades de turismo.

Embora o **turista** não esteja diretamente envolvido com a gestão de orla, isto é, no processo de elaboração de planos, programas e projetos, seu papel é de extrema importância neste contexto, pois muitos dos problemas ocasionados nos destinos turísticos derivam da falta de respeito e ética durante suas viagens (Dias *et al.* (2021) , como observado pelo entrevistado M:

[...] o turista que muitas vezes se coloca num papel de eu não tenho nada a ver com a história, eu só estou aqui usufruindo do que os empresários e poder público que a comunidade tem a oferecer, mas que na verdade são também uma peça chave nesse contexto do turismo responsável (Entrevistado M).

O turista adota frequentemente uma postura passiva, dissociando-se das responsabilidades relacionadas ao destino, pois sua estada se relaciona a um momento de fuga da rotina. Conforme discutido por Eichelberger *e al.* (2021), os turistas que preferem evitar o comprometimento com práticas responsáveis, desejam serviços rápidos e personalizados, o que pode causar problemas para o destino.

[...] Em Cabo Frio teve bastante reclamação de turista irresponsável, tem briga, mesmo tendo a Guarda Civil Municipal, Guarda Municipal Ambiental e Marítima, de ter muito algazarra na praia, na utilização dos recursos hídricos. [...] (Entrevistado D)

Você tem o turista que a gente chama de revenge, que veio pós pandemia, que foi realmente um turista que extraiu muito dos lugares e a gente sofreu muito com isso (Entrevistada C).

Reflexões semelhantes são apontadas por Saarinen (2021) e Leslie (2012), indicando, que, apesar do aumento do consumo verde, isso não se traduz em comportamentos responsáveis pelos turistas. A investigação de Bob (2016), confirma que as práticas responsáveis ainda são superficiais, têm um impacto limitado na responsabilidade dos destinos. Além disso, foi notório que as pessoas cujo comportamento são mais responsáveis durante a viagem, são aquelas que já os praticam em sua rotina.

Leslie (2012), sustenta que o fenômeno do consumismo verde emergiu em 1980, durante um período de crescimento econômico contínuo em nações pós-industriais, marcado por um significativo avanço das organizações ambientalistas nesse contexto. No turismo responsável, embora seja motivada tal ações, não se pode limitar a elas, os turistas necessitam adotar atitudes responsáveis em qualquer experiência turística:

[...]às vezes também há um link imediato do mercado e dos turistas de pensar que para fazer turismo responsável tem que fazer TBC, né, ou ecoturismo, e não é nem assim, é claro que fica mais evidente um TBC, né, eu tô comprando ali um pacote, eu tô fazendo uma pacote de turismo base comunitária, eu consigo ver mais claramente a questão do turismo responsável, mas ele é geral (Entrevistado O).

Esse tipo de atitude é ilusório e transitório como bem apontado por Saarinen (2021). É necessário que possa ser cultivado um comportamento mais responsável, uma postura mais individual. Segundo Eichelberger et. (2021), ela só será alcançada nos destinos, quando foi algo incutido no turista, sendo um reflexo nos destinos turísticos.

Nessa relação entre turismo responsável e gestão de orla, o **Facilitador** passa a figurar como um dos atores que possui responsabilidades dentro do processo, uma vez que é de sua responsabilidade conduzir as oficinas para o desenvolvimento do Plano de Gestão Integrada.

[...] facilitador a gente não cria nada, a gente registra, a gente às vezes faz ali uma atividade de consolidação das informações, eu tenho aprendido muito nos últimos casos que eu tenho trabalhado, até depois de Brasília, essa é a nossa praia, eu acho que a gente é como eu falei, a gente está sempre melhorando, A responsabilidade presume agir de acordo com a postura que se pede (...). essa é uma ideia muito importante dentro do turismo e sua interseção com orla. (Entrevistado R).

É o perfil do facilitador que vai conduzir o processo, então isso vai ser muito individualizado, então eu posso dizer tranquilamente que eu sigo levando essa bandeira do turismo, até porque na minha opinião, as questões ambientais para serem, em fato, encaradas como prioritárias, elas têm que estar ligadas a um turismo sustentável (Entrevistado T).

Atualmente, o Manual sugere que esses facilitadores tenham realizado o curso de Facilitadores do Projeto Orla, além de cursos de moderação e gestão de conflitos para que tenham condição de realizar uma boa condução na prática, pois, segundo o Entrevistado Q, isso se torna um gargalo na prática, uma vez que é comum as prefeituras decidem realizar o processo, de forma individualizada, contratando pessoas não habilitada para esse processo.

Uma coisa que eu já percebi também. Que eu acho importante até você colocar. É que tem muitas cidades fazendo o projeto orla. De uma forma muito intuitiva. Sem a qualificação de profissionais que venham fazer essa intervenção. E eu digo isso

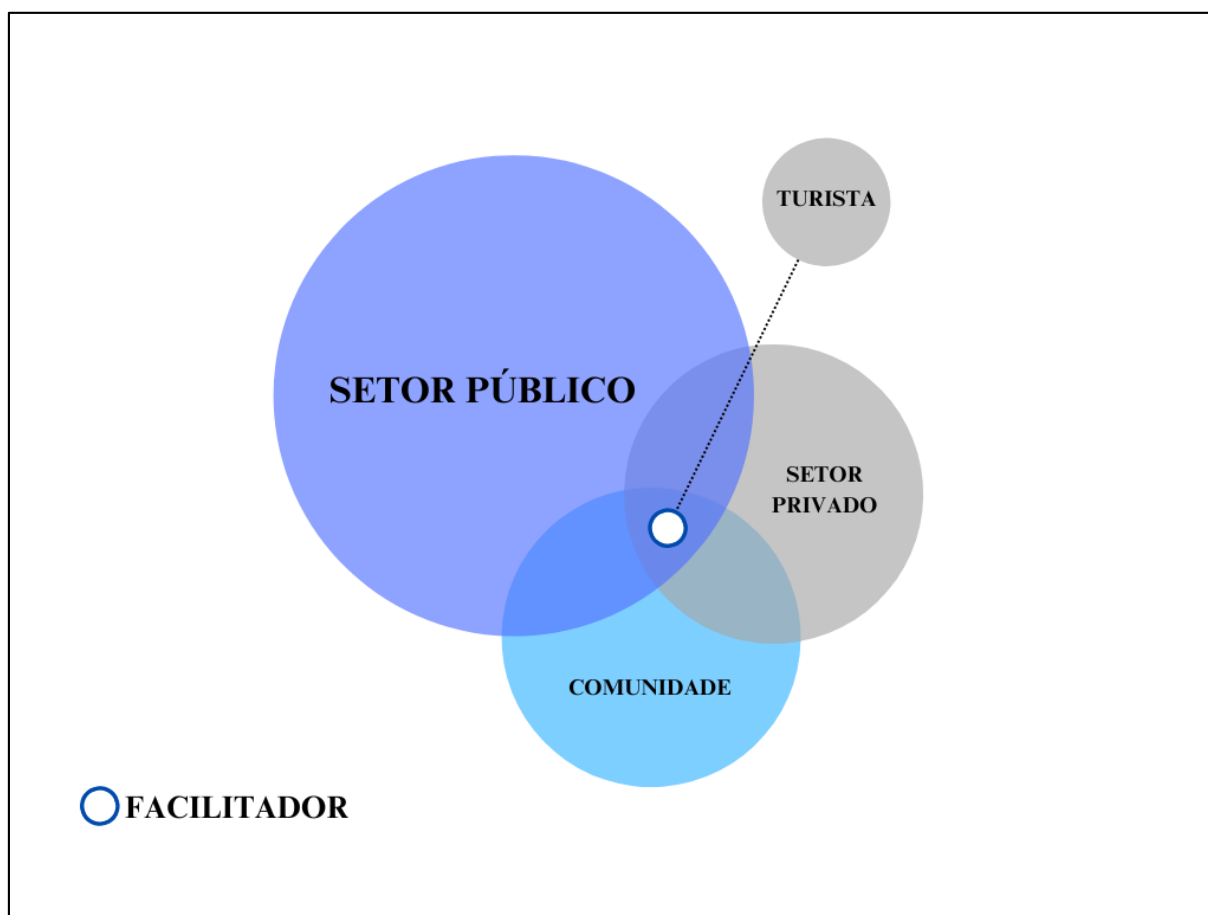
porque já tem uns dois anos ou três anos. Que Timbau do Sul iniciou o processo do projeto orla. Com pessoas das secretarias municipais. Que às vezes não tem o conhecimento da metodologia. Claro, muitas vezes a gente tem que pegar essa metodologia. E tentar colocar ela dentro da nossa realidade. Porque cada aula tem uma realidade diferente. Mas a metodologia de forma geral é a gente fazer aquele processo de oficina. De escuta. E muitos municípios que estão fazendo de uma forma muito independente. Não estão atropelando. Mas estão deixando alguns processos de fora (Entrevistado Q).

Essa é uma prática irresponsável, pois, coloca o processo de gestão em risco, fazendo com que não sejam respeitados os princípios propostos pela metodologia, nem que sejam inseridas discussões que são de extrema importância.

A partir desse apontamento, verifica-se que os entrevistados estão no campo da “responsabilização”, ou seja, buscam transferir, ou encontrar um responsável por assuntos que deveriam ser de todos. A falta de consciência apresentada, demonstra a inércia para a mudança comportamental já identificada por Souza (2014), o que dificulta o planejamento, uma vez que se busca um culpado, não soluções ou propostas capazes de transformar a dos destinos turísticos.

Nessa simbiose entre turismo responsável e gestão de orlas, verifica-se que o turista é vistos com responsabilidades indiretas, enquanto o Facilitador possuem total relação com a gestão, como intermediário, caso contrário, os projetos podem não ter êxito pois precisam atender a temas que são importantes e de base do programa. A figura 37 representa a relação proposta nesta discussões.

Figura 37: Os papéis das responsabilidades na gestão de orlas



Fonte: Dados da pesquisa (2024)

4.4.3 Motivadores para gestão responsável de orlas turísticas brasileiras

As motivações para a gestão responsável podem emergir internamente como resposta às preocupações observadas na sociedade, ou podem ser influenciadas por fatores externos como proposto pelo Entrevistado A. *“Eu acho que é uma necessidade mundial, de a gente cuidar do turismo de forma responsável. E também, eu acho que foi uma coisa que foi surgindo, acho que é uma necessidade mesmo. (Entrevistado A)”*

Segundo Carasuk, Becken e Hughey, (2016), esses fatores podem ser categorizados em dois tipos: endógenos e exógenos. Os fatores endógenos estão relacionados às percepções internas, ligadas aos valores, cultura e missão de uma organização, enquanto os fatores exógenos são influências externas do mercado globalizado que afetam as organizações e seus contextos.

Com base nesse escopo teórico, essa categoria se constitui de uma abordagem holística dos fatores que levaram os municípios em estudo a planejarem seus destinos de forma responsável. As entrevistas foram classificadas e indicam que os fatores endógenos (altruísmo, legitimidade e competitividade) e os fatores exógenos (pressões das partes interessadas, pressões ambientais e pressão regulatória) foram os principais impulsionadores da gestão responsável de destinos turísticos como apresentado no quadro 32.

Quadro 32: Fatores motivacionais para desenvolver o planejamento com base no turismo responsável

CATEGORIA	IMPULSIONADOR	DESCRIÇÃO
Endógeno	Altruísmo	[...] Eu estava sempre buscando novas alternativas pra melhorar dentro da cidade. E isso veio ao encontro da questão de trabalhar a sustentabilidade em São Sebastião, principalmente como destino de natureza e de praia, então acho que essa foi a principal relação. [...]A gente agora está refazendo o nosso plano diretor de turismo todinho dentro da Agenda 2030. Então, é importantíssimo. Então, todo o planejamento para os próximos 10 anos vai ter todo baseado nas ODS e na Agenda 2030. Acho que vai ficar um trabalho incrível. E ainda lá para o projeto Brasil essa é a nossa praia. Para a gente poder fechar esse pensamento. (Entrevistado C). [...]Olha, a necessidade de preservar. A gente está vendo aí que ou se preserva, ou se cuida, ou vai acabar. Isso não só aqui em Natal, como destino turístico, mas em qualquer lugar do mundo. Então, assim, como a gente é uma cidade turística, é uma capital, a gente tem que zelar, cuidar, educar, promover de forma responsável o que se pode fazer aqui em Natal enquanto destino turístico. (Entrevistado F). Já visto os problemas que o município já vinha enfrentando em relação à questão da orla. E aí eu ficava muito inquieta com aquela situação enquanto técnica. Como é que a gente vai resolver? Como é que a gente vai resolver? Como é que a gente vai resolver? E aí a gente já tinha uma vivência disso, porque a gente tem essa questão de orla, porque aqui é muito orla mesmo, né? A gente tem uma geografia de Cabo Frio é cercada de praias, né? Então a gente tem isso muito forte, né? Então, ou seja, se a gente não cuidar bem, a gente vai ter grandes problemas (Entrevistado D).
	Legitimidade	O que mais me motivou foi saber que nós temos uma praia de qualidade, com boa infraestrutura, segurança e de uma beleza incomparável. Então, nós temos 32 km de Orla. É muita praia. E também por a gente ter, como principal atrativo turístico, o atrativo natural, que são as praias, que é a nossa maior demanda, né? Eles vêm pra cá para eles pela praia. Então, eu acho que não. É super necessário a gente organizar essa Orla (Entrevistado E).
	Competitividade	[...] acho que vai trazer Salvador de novo ao cenário mais competitivo. E eu diria até, se a gente consegue ainda ser um dos destinos mais procurados E eu diria até, se a gente

		consegue ainda ser um dos destinos mais procurados, sendo, entre ações, mesmo sendo um destino boicotado, por essa judicialização (Entrevistado J).
Exógeno	Pressão das partes interessadas	Olha, isso basicamente foram, nem por parte, a maioria das pessoas, inclusive do Conselhos e do Grupo de gestor não se envolveu nisso, porque segue o que eu já falei antes, as pessoas pensam turismo como algo para ganhar dinheiro, nós pensamos, esse grupo de poucas pessoas se envolveu muito, foi o pessoal da Secretaria do Meio Ambiente, da Eco Imbé, alguns da gestão e o Centro Limar, que é o centro da Urgo que tem aqui do município, o pessoal tem um foco muito forte na questão ambiental e algumas pessoas da sociedade civil pensando em garantir a ideia central é essa, em garantir que o turismo tem vida longa, que o turismo não está acabado pela destruição daquilo que atrai turista (Entrevistado K).
	Pressão do ambiente	Eu acho que é uma necessidade mundial, de a gente cuidar do turismo de forma responsável. E também, eu acho que foi uma coisa que foi surgindo, acho que é uma necessidade mesmo. (Entrevistado A) Olha, a primeira coisa, nós aqui somos um município que está, como eu diria, despontando mesmo para o mundo, dentro do turismo. Estamos aqui vizinhos, coladinhos, a Jericoacoara, que é uma cidade reconhecida pelo mundo todo. Só o potencial turista não é só da praia de Jericoacoara. A grande parte também é nossa, de Cruz, que é o município Cruz, praia do Preá Tem os outros municípios que fazem parte também, que é a Camocim, aí tem Barroquinha, Chaval, Acaraú. Enfim, nós somos todos um contexto (Entrevistado G).
	Pressão regulatória	[...] acho que vai trazer Salvador de novo ao cenário mais competitivo. E eu diria até, se a gente consegue ainda ser um dos destinos mais procurados E eu diria até, se a gente consegue ainda ser um dos destinos mais procurados, sendo, entre ações, mesmo sendo um destino boicotado, por essa judicialização (Entrevistado J).

Fonte: Dados da pesquisa (2024).

Os entrevistados que demonstraram um planejamento mais altruísta residem nas cidades que pertencem à categoria A do Mapa de Turismo Brasileiro, evidenciando uma maior maturidade no processo de gestão e planejamento de destino turístico, uma vez que as motivações internas são as mais fortes. Além disso, observou-se que os entrevistados ocupam o cargo há 10 anos, o que cria um senso de pertencimento e maior preocupação com os espaços.

Ressalta-se também que o apelo ao altruísmo, pode ser visto em cidades que possuem um forte apelo para as questões naturais, como São Sebastião e Cabo Frio. Cidades que possuem unidades de conservação, e que exigem uma postura mais cuidadosa em relação ao ambiente.

Em relação à competitiva, um entrevistado destacou a necessidade de ser competitivo e reconheceu que a gestão responsável pode auxiliar nestes aspectos, uma vez que a orla em estudo, está atualmente sob processo de judicialização, fato que impede a implementação de ações sem um mecanismo formal de autorização.

Quanto aos fatores exógenos, a pressão da parte interessada e a pressão do ambiente, emergem como principais motivadores. Isto evidencia a importância da conscientização e da cobrança da comunidade local e outros agentes locais envolvidos com o turismo. Além disso, as influências globais também se mostram como incentivadores desta tomada de decisão, para que os destinos turísticos possam buscar atender as necessidades mundiais. Os dados confirmam a argumentação de Saarinen (2021), de que os órgãos públicos têm sido pressionados por planejadores públicos para adotarem posturas distintas. Tais posturas que incluem criação de limites para o desenvolvimento do turismo, bem como em estruturas e fomento possam promover esse propósito.

Portanto, percebe-se uma diversidade nas motivações para agir de forma responsável, indicando que as cidades estão em diferentes estágios de maturidade. Carasuk, Becken & Hughey, (2016), ressaltam que, apesar da predominância de um fator ou outro, todos se influenciam.

4.4.4 Limitadores para a gestão responsável de orlas turísticas

As orlas turísticas brasileiras enfrentam uma série de desafios que são complexos, que dificultam a gestão sustentável. Essa complexidade se deve pela extensão vasta e a diversidade dessas áreas, que já foram sujeitas a muitas intervenções equivocadas ao longo do tempo, como exposto pelo Entrevistado N. *“Eu acho que muitos dos problemas é que a orla é muito grande, muito diversa, e muita coisa equivocada ou muita flexibilização já foi feita. E, às vezes, você conseguir consertar o que já está lá é muito complicado. (Entrevistado N).”*

Esses ambientes, ricos em cultura, imersos em contextos históricos diferentes, exigem processo de gestão diferenciada, dado que os problemas também apresentam proporções diferentes. Dessa forma, essa categoria não busca esgotar os desafios, mas sim destacar os principais limitadores que dificultam o processo de gestão, comumente observados nos 10 casos. É crucial compreender como essas dificuldades estão interligadas, e como enfrentá-las eficazmente.

Verifica-se, portanto, que muitas das dificuldades encontradas, residem em problemas comuns que são enfrentados no próprio processo de planejamento turístico e que se arrastam

há anos. Estes incluem a descrença popular nos processos participativos, a volatilidade política e a falta de continuidade administrativa política, a capacidade técnica limitada das partes envolvidas, a falta de recurso financeiro e os conflitos territoriais persistentes. Além disso, problemas operacionais do tipo geração de resíduos, capacidade de carga e gestão de conflitos foram comumente citados.

A descrença popular nos processos participativos foi apontada como um dos principais problemas que impactam na gestão de orla. Apesar dos esforços para promover a participação popular, muitas comunidades locais perderam o interesse devido às experiências mal sucedidas de projetos anteriores. Isso reflete um cenário onde as pessoas estão saturadas de participar de processos que não resultaram em melhorias tangíveis ou relevantes para elas, como apresentado pelos entrevistados.

Descrença, descrédito. As pessoas não acreditam, sabe? Eu acho que muita gente, você tem que mobilizar muito as pessoas para elas entrarem nessa arena de planejamento, nesse espaço de diálogo, de discurso, de disputa sobre qual é o melhor olhar, qual é o problema mais prioritário, entendeu? Então, as pessoas, a população comum, por hoje é necessariamente a população pobre, mas as cidades são comuns que não estão, de repente, num grande gestor de uma rede de hotéis, não é outro vereador, secretário, mas são as pessoas, ah, o proprietário de um restaurante, um ambulante, um banhista, o proprietário de um kiosque, pois, assim, essas pessoas já estão saturadas de participar, de ouvir certas agendas, de ouvir termos novos, como eu disse, porque as pessoas estavam chegando num tempo novo que parece que vai salvar, elas olham e dizem assim, ah, vou perder meu tempo indo para esses debates para planejar o futuro da minha orla, e no final das contas só vai ser executado, pensado, refletido investido em gastos. Em coisas que não me interessam, ou não me representam, então acho que esse é um dos maiores desafios, é mobilizar as pessoas que estão descrentes nos processos que eu estou acostumado a usar. Se o problema funcionar desse jeito, me chamar para quê? Se não vai funcionar, se eu já participei outras vezes, se alguém já participou e não se deu em nada, ou se se deu continuidade àquilo que aconteceu. Acho que esse é um outro desafio nesse processo (Entrevistado N).

[...] o que a gente também percebe muito é as pessoas desacreditadas nesses processos participativos. Então, vai ter audiência pública por uma questão tal, vai ter uma oficina para se discutir a parte da pesca, por exemplo. Daí o cara falou, não, mas eu já participei disso há dois anos atrás. Por que eu estou participando de novo? O que aconteceu daquilo que eu falei? (Entrevistado S).

[...] as pessoas estão desacreditadas. Porque não é colocado em prática. É muito lento. Quando for aprovado já não é mais aquela perspectiva, entendeu? É um desperdício de recurso. Você sempre fica muito ali só na elaboração de documento, na elaboração de projeto, na elaboração de lei, na atualização disso, na atualização daquilo, mas que não se efetiva. [...] (Entrevistado Q).

Conforme exposto, a falta de exequibilidade, somada à lentidão administrativa prejudica a participação popular, que não acredita nestes processos. Essa colocação é ratificada pelas experiências malsucedidas no âmbito da gestão de orlas, ocorridas em cidades como Natal, São Sebastião, Cruz, Cabo Frio e Vila Velha, que já haviam realizado o diagnóstico participativo do projeto orla, no entanto, esses projetos foram engavetados por motivos políticos, ou por dificuldades para a aprovação na SPU. O cenário proposto, reforça a visão dos entrevistados de que há um investimento significativo de tempo e recursos, sem a realização efetiva dos projetos como esperado na prática.

A descrença é exacerbada pela instabilidade e pela falta de descontinuidade política nos municípios, em que as agendas governamentais mudam a cada ciclo eleitoral, prejudicando a implementação de iniciativas de longo prazo.

[...] Só que pra mim o problema que todo, né, voltado ao planejamento participativo é a vontade política. Então, e a valorização desse processo, então, né, o que eu vejo que aconteceu em Imbé é, tipo, que eu ouvi, inclusive, pode fazer o que quiser, a gente vai fazer como a gente quiser, né, que é conforme o plano de governo e os interesses dos... E isso daí vai de uma questão de funcionamento do sistema, né, que, pras campanhas, eles são, né, patrocinados por determinadas empresas que têm uma perspectiva de especulação imobiliária e não de desenvolvimento do turismo responsável, né, então eles têm que dar essa contrapartida durante a gestão também. (Entrevistado P).

O Projeto Orla, surge com a finalidade de descentralizar a gestão, mitigar esse problema, permitindo que planos e programas, transcendam interesses políticos imediatos, oferecendo alternativas para se pensar a longo prazo. Além disso, a criação dos Comitês Municipais do Projeto Orla (CMPO), podem ser uma alternativa que possibilitem essa permanência destes projetos, com a meta de cobrar e fiscalizar as decisões que serão tomadas, como ressaltado pelo Entrevistado S:

Tem o comitê gestor que eu acho que é de extrema importância nesse processo também para fazer o acompanhamento disso. Então assim, vai ser difícil? Eu acho que vai. A própria implementação, independente de se mudar prefeito ou não, já vai ser difícil por si só. Mas quem entrar agora, se mudar o prefeito, se for reeleito, ele vai ter que entender que aquilo é uma coisa que é parte do programa de governo dele. Ele vai ter que tocar, entendeu? Então eu vejo isso. (Entrevistado S).

Uma outra constatação nesse interim é que, ao longo do início e fim do Projeto Orla, os municípios de Cruz (CE) e Salvador (BA) já haviam modificado o secretário de turismo

aproximadamente 3 vezes, fato esse que impacta diretamente na continuidade de ações que foram criadas. Embora, se tenha a ciência de que cargos de secretarias sejam provenientes de indicação política, sendo transitório, as mudanças constantes reforçam a necessidade de criação de instâncias institucionais mais rígidas que possam continuar com o debate, sem enfraquecer o processo em caso de mudanças.

Outro ponto dentro dessa perspectiva política é a efetiva “*participação das instituições estaduais de turismo, a Secretaria de Turismo do Estado, e a CEPO que deveria participar de todo o processo*”. (Entrevistado P). Existe uma dificuldade nas articulações das três esferas do poder público. O jogo de poder estabelecido por condições políticas, favorece o desinteresse das instâncias, dificultando o diálogo.

Em termos de **capacidade técnica**, observa-se que a inserção do turismo trouxe desafios tanto para os facilitadores que não possuíam expertise na área, como para os planejadores turísticos que não possuíam conhecimentos técnicos suficientes sobre gestão de orlas, como expressado nestas falas:

[...] Então, eu posso falar da minha conduta como facilitadora, eu busco sempre trazer a perspectiva do turismo, só que a partir do responsável, às vezes, fica do lado, do mais que eu falo do turismo responsável, eu não domino toda, a perspectiva do turismo responsável, o município acaba filtrando só o turismo, turismo, turismo, turismo, e às vezes ele pode não ser tão responsável (Entrevistado P).

[...] Não se tem formação do ponto de vista de planejamento, porque é uma conversa bastante intrincada, porque você está pegando várias áreas[...] (Entrevistado U).

[...]talvez tenha sido uma das das maiores experiências assim de volume de PG, ao mesmo tempo sendo gerenciado ao mesmo tempo por uma equipe que estava fazendo e também aprendendo, né? Não, vocês que eram consultores, vocês tinham ali todo know how, mas a gente estava nesse processo de gestão de um conteúdo que era assim novo para nós. (Entrevistado O).

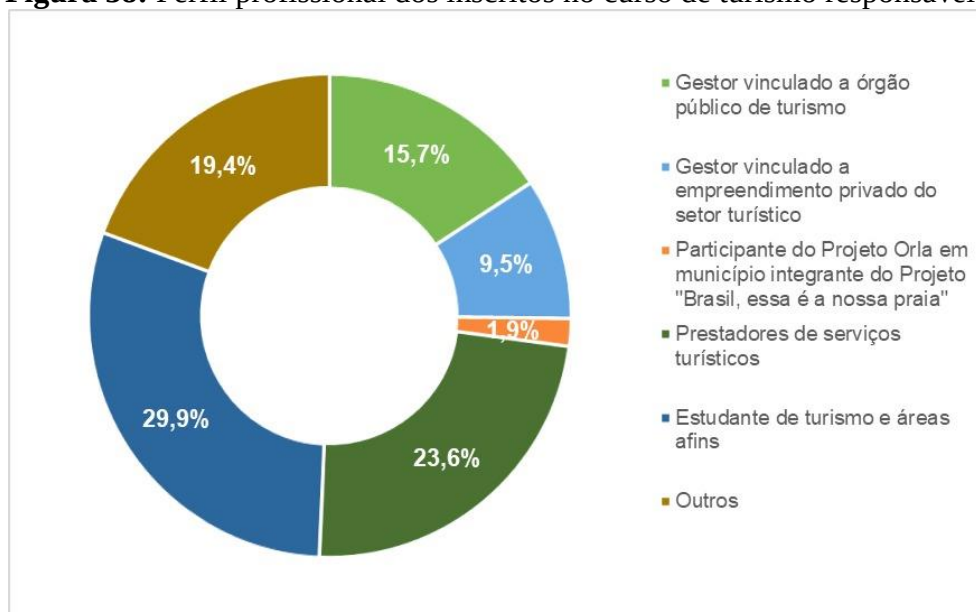
Sobre essa discussão de capacidade técnica, é relevante mencionar que em março de 2023, o projeto BNP lançou o curso de turismo responsável com objetivo de capacitar gestores públicos e privados no setor turístico para implementar práticas de turismo responsável.

O curso está estruturado em 03 (três) módulos de 20 (vinte) horas cada, os quais são direcionados aos três grandes temas que fundamentaram o desenvolvimento do conteúdo na temática do turismo responsável, sendo eles: Turismo Sustentável, Turismo de Base Comunitária e Segurança Turística. O curso recebeu 5.328 inscrições via *google forms*, sendo

marcado por grupo heterogêneo. Essa diversidade é importante, pois reflete a pluralidade da sociedade brasileira interessada na temática.

A partir do *google forms*, foi possível categorizar os vínculos profissionais dos inscritos, expostos na figura 38. Essa análise indica que o público interessado pelo curso é marcado por estudantes de turismo e áreas afins (29,9%), prestadores de serviços turísticos (23,6%) e gestor vinculado a órgão público de turismo (15,7%). Essa informação permite inferir que existem possibilidades para que esses gargalos possam ser mitigados, uma vez que o curso é realizado de forma EAD, com curta duração e permite conhecimento basilares para os planejadores turísticos.

Figura 38: Perfil profissional dos inscritos no curso de turismo responsável



Fonte: Brasil, essa é a nossa praia (2023)

Um dos facilitadores, ressaltou a importância deste curso como possibilidade de proporcionar maior entendimento sobre o conceito de turismo responsável e assim aplicar de formas mais coerente no processo de gestão de orlas.

Eu não sei se a maioria dos facilitadores fizeram, eu não tenho ideia. Isso era uma coisa que o Ministério do Turismo poderia fazer, incentivar os facilitadores, junto com a SPU, a minimamente fazer aquele curso, porque aquele curso é aberto para qualquer outra pessoa querer fazer. Mas eu acho que para ter um mínimo de discussão de turismo, sobretudo responsável dentro do projeto Orla, é preciso saber o que está falando.. Então, acho que a capacitação está ali, está pronta (Entrevistado T).

Além disso, o governo Federal possui uma plataforma de educação a distância, denominada de Escola Nacional de Administração Pública (ENAP⁶), que oferece o curso de Gestão Compartilhada da Orla, e outros cursos administrativos que são ferramentas essenciais para os planejadores políticos e demais agentes envolvidos com o processo de planejamento e gestão de orlas.

[...] a própria questão da qualificação, então acho que tem lá na ENAP o curso de gestão de orlas lá, da lá de gestão compartilhada da orla, mas eu acho que poderia ter um curso de gestão de praias, no Brasil não existe nenhum curso de gestão de praias (Entrevistado T).

Menciona ainda que foi ofertado o curso para Facilitadores do Projeto Orla no ano 2021, de forma remota, abrangendo tanto a gestão de orlas, como a inserção do turismo responsável. Ambas as possibilidades poderiam ser uma oportunidade para que os profissionais do turismo pudessem estar inseridos nessa discussão e amenizar os dilemas e preocupações enfrentados.

Os **conflitos territoriais** são um dos maiores problemas enfrentados, como aponta esse entrevistado M.

Bom, os problemas são muitos, o que eu vejo assim de principal, eu acho que são os conflitos territoriais, é o que a gente sentiu como um ponto de maior discussão, um ponto que às vezes a prefeitura prefere não mexer muito sem não tocar naquela ferida, ou não mexer no vespeiro, fazer vista grossa, deixar a situação como está, aquela história deixa quieto, porque isso vai me dar mais problema do que solução. E às vezes resolver esses problemas territoriais na orla é o principal desafio, porque envolve desapropriação, envolve às vezes demolição de empreendimentos que já estão destruídos há bastante tempo, envolve muito essa briga de poder e essa briga por capital (Entrevistado M).

Esse conflito territorial é uma soma de conseqüências realizada de forma equivocada, falta de fiscalização, implementação de obras de grande impactos e grandes adensamentos populacionais que dificultam o gerenciamento destes espaços.

O comentário “a prefeitura prefere não mexer muito sem não tocar naquela ferida, né, ou não mexer no vespeiro, fazer vista grossa, deixar a situação como esta”, mostra como é difícil para a própria gestão intervir nesses processo, pois, foram problemas acumulados de vários anos de governo.

⁶ <https://www.escolavirtual.gov.br/curso/845>

[...] Mas aí eu pensei em outro elemento. O gargalo também é o fato pesado de tratar o problema. O quão grandes são os problemas que são vistos nessa orla [...] Meu Deus, como é que a gente traz uma imagem de uma orla que está toda descaracterizada? Que está assim... que está completamente degradado e que historicamente há mais de cem anos que está assim, só piora. E a população... E o problema é muito grande. Acho que o gargalo passa por isso. (Entrevistado N).

Por isso a necessidade de estabelecimento de governanças políticas que possam auxiliar no desenvolvimento de políticas públicas que não se restrinjam a um período eleitoral, mas que possam dar continuidade.

Por fim, um outro limitante ressaltado é a **escassez de recursos financeiro** para que os projetos possam acontecer. Inclusive, a própria participação no processo de planejamento de gestão de orla foi veiculada na esperança de conseguir no futuro algum investimento para as ações, como exposto pelo entrevistado:

Eu lhe digo que a maior dificuldade da gente é a questão financeira do município. Você tem como buscar isso, Felipe? Você tem como nos ajudar a mandar direto para a cruz? (Entrevistado G).

[...] O principal ponto é, tá, tem as ações e eu não tenho dinheiro, para onde eu corro, e aí essa que é a minha discussão sempre com a SPU, por que não abrir uma linha de investimento em nível federal só para municípios que têm o projeto Orla elaborado, porque eu te garanto que se abrir um, pode ser até, por exemplo. (Entrevistado T)

E aí como é que você quer fazer política pública sem dinheiro? Não consegue cara, então assim, um caminho, por isso que eu sempre falo de orçamento público no Projeto Orla. (Entrevistado T)

Então, primeiro, antes de mais, tem que ter estrutura e o projeto não tem estrutura, entendeu? Estrutura epífia. Então, eu acho que esse é o primeiro ponto. E sem dinheiro, na verdade, nada acontece. Então, precisa dos créditos. (Entrevistado U)

E, por fim, acho que um desafio que vem aí, a partir do momento que se faz o PGI, é a questão de financiamento. Então, para que realmente o PGI saia do papel, que a gente consiga estimular, que tenha financiamento para que aqueles projetos pensados realmente aconteçam de acordo com o que está no plano. (Entrevistado O).

Sem financiamento adequado às ações que foram planejadas durante as oficinas do Projeto Orla podem não ser executadas ou adiadas, fazendo com que os problemas não seja solucionados, ou gerando descredibilidade para os gestores.

A respeito disso, foi mencionado pelo entrevistado O, que após a experiência do BNP, foi possível observar esse desafio e que já se busca discutir políticas públicas que possam contribuir para que essas ações possam sair do papel.

O breve relato apresentado no site oficial do BNP, embora voltado especificamente para o Projeto Orla, corrobora com os achados apontados nesta categoria. Essas reflexões podem ser aplicadas a processos de planejamento participativo de forma geral, como o indicado no quadro 32.

Quadro 32: “Brasil, essa é a nossa praia” – um breve relato

DIFICULDADES EM ALGUNS MUNICÍPIOS	BONS EXEMPLOS	REFLEXÕES PARA O FUTURO
- Municípios com gestão desarticulada; - Mudanças de gestão durante o processo; - Falta de infraestrutura e apoio para ofertar todas as contrapartidas. - Mobilização com baixo impacto gera retrabalho; - Calendário flexibilizado de acordo com sazonalidade turística; - Pressões políticas geradoras de ruídos; - Oficinas concentradas questionadas por munícipes;	- Secretarias integradas; - Uso de recursos tecnológicos, gráficos e canais de comunicação; - Oficinas intermediárias e eventos niveladores; - Metodologias participativas; - Evento híbrido; - Mobilização popular de grande impacto; - Envolvimento popular de grande impacto; - Rede de apoio entre facilitadores; - Sensibilização para TBC em diversas localidades; - Olhar para o turismo responsável e ciclo de vida.	- Importância de documentação sobre municípios abarcado pelo projeto BNP; - Oferta de capacitação técnica municipal para captação de recursos; - Inserção de novas abordagens metodológicas para o desenvolvimento do Projeto Orla.

Fonte: Adaptado de Brasil, essa é a nossa praia (2022)

Esse relato reforça alguns pontos já apresentados e discutidos neste estudo, como a importância da melhor articulação do poder público frente ao processo de planejamento turístico, como promotores de toda infraestrutura necessária para ocasionar condições favoráveis na criação de espaços de diálogos e aponta novas perspectivas para a gestão desses espaços que será discutido na próxima categoria.

4.5.5 Estratégias para a gestão responsável de orlas turísticas

Estabelecer estratégias para a promoção de gestão sustentável de orlas, é um desafio, principalmente se tratando do turismo responsável que possui esse olhar mais local, na qual é preciso analisar as especificações de cada destino, suas estruturas e organizações. No entanto, durante a realização das entrevistas, alguns pontos gerais foram apresentados ao debate, como possibilidades de estratégias, que na visão dos entrevistados podem contribuir com para o processo de gestão de orlas responsáveis, como certificações, fortalecimento de associações e conselhos municipais, parcerias com instituições de ensino, promoção de políticas públicas e parceria público privado.

As **certificações** foram uma das estratégias apresentadas pelos entrevistados como possibilidade responsável para alcançar a gestão sustentável das orlas turísticas brasileiras, porém antes de prosseguir com o debate, deve ter claro a distinção entre prêmios e certificações.

Os prêmios constituem a eleição de forma pontual, que destaca iniciativas que realizaram feitos positivos em uma determinada área. Para Hall (2008), Piketty (2014), as premiações podem ser encaradas como possibilidade de informar para o público-alvo sobre as atitudes positivas de uma determinada empresa, possibilitando um consumo mais consciente. Além disso, os prêmios podem ser vistos como vantagem competitiva, pois proporcionam destaque perante seus concorrentes.

As certificações, por sua vez, constituem processos mais longos, realizados por empresas especializadas que dão a uma entidade, o reconhecimento ao médio prazo por ações. Geralmente, elas são realizadas periodicamente, para a averiguação de indicadores. Saarinen (2021), argumenta que as certificações promovem sinergia com o turismo responsável, uma que possibilita maior clareza para os indivíduos sobre o que fazer e como fazer para alcançar uma determinada a uma determinada meta

Para Brasil (2023), as certificações podem constituir como um ótimo mecanismo para gerenciar os ambientes, uma vez que promovem orientações e padrões para ambientes naturais podem recebê-las. Além disso, elas se constituem como oportunidade aumentar a qualidade dos ambientes e oferecer produtos com mais qualidades, essa vantagem foram apresentadas pelos entrevistados como ponto positivo para a estratégias de adoção de premiações e certificações: Fatos esses que são apresentados como motivos para a adesão dessas iniciativas nos espaços de orlas:

Eu acho que isso nos obriga a ter mais atenção com as questões ambientais, de saúde, de educação. E ele ajudou a gente a conquistar outros editais, outros projetos também (Entrevistada E). A certificação pode atrair um público muito mais qualificado (Entrevistado K).

Outro motivo apresentado para aquisição do processo de certificação, foi a possibilidade de engajamento com a comunidade, uma vez que dependendo da certificação, ela solicitará conselhos, comitês ou outras possibilidades de grupos, possam discutir sempre sobre maneiras de qualificar o ambiente.

O que a gente percebe? Que nas praias onde nós temos, na praia do Perú, temos uma certificação de Bandeira Azul, a gente já tem um entendimento maior da comunidade,

por conta dos trabalhos de educação ambiental nas escolas, no comércio. Então, sempre há um entendimento ali, ele é mais tranquilo, tá? Já existe um avanço, já existe um hábito de se conversar, de se enxergar no entendimento, né? Então, é mais fácil porque eles se reúnem com mais frequência. (Entrevistado D).

No entanto, tanto as premiações como as certificações, podem criar ilusões transitórias para o mercado Hall (2008), promovendo o Greenwashing (lavagem verde) o Bluewashing (lavagem azul), termos utilizados para caracterizar práticas que não promove mudanças ou soluções de problemas, mas ficam na superficialidade dos problemas (Brasil, 2023) como ressaltado por esse entrevistado.

Tem pessoas em outros municípios, até mesmo aqui, que tem a certificação, mas não vai para cima da responsabilidade. É só uma maquiagem. Faz uma maquiagem no momento, tem aquela certificação para vender para a imprensa, para colocar nos outdoors. Enfim, eu vejo dessa forma. Agora se você vai ter uma certificação realmente dentro dos padrões, exigidos pela lei, que venha a ter de demanda, que venha a deixar o turista, o visitante, satisfeito, super bem-vindo. Mas se for uma certificação só para maquiar, eu não sou de acordo. Entendeu a minha opinião, não é? (Entrevistado G).

[...]Agora certificação, sustentabilidade, aí a gente entra no mundo muito complicado porque aí entra a parte de greenwashing, então assim, hoje a gente debate muito aqui internamente esse crescimento gigante de selos de sustentabilidade, então isso já tem uma dificuldade de dizer que apoiar ali, porque acho que não é o papel ainda da gestão pública para isso, porque a gente pode apoiar um selo que depois ele está sendo usado como greenwashing porque a gente não tem controle de todo esse processo né, quem valida, quem monitora, quem garante que está sendo feito na ponta né, então eu acho o mais complicado de selos, certificações serem apoiadas e eu acho que tem que ser uma escolha da iniciativa privada (Entrevistado O).

Por fim, apresenta-se que os certificados podem ser uma estratégia interessante, mas deve ser realizada por órgãos competentes, que sejam feitas com o objetivo de melhorar a qualidade de vida das pessoas e do ambiente, não devendo ser uma meta, mas a consequência de arranjos bem-organizados.

Fortalecimento de associações e conselhos municipais - os conselhos e associações são lugares de diversidade e ambientes para exercer o papel de cidadania. No processo de gestão de orlas, elas contribuem para a criação de representatividade, mitigando problemas, como baixa participação, falta de representatividade, processo de fiscalização e cobrança das ações propostas.

Os entrevistados ressaltaram a importância de que é necessário que sejam fortalecidas as associações e conselhos municipais dentro dos municípios em estudo, para que se possa

alcançar a representatividade esperada, evitando as participações simbólicas e conquistando o empoderamento da comunidade.

Os conselhos eles foram criados justamente pra assegurar aquela atemporalidade, que a constituição traz, ou seja, é, o conselho tá ali justamente pra ver se aquele governo ali tá massacrando tudo que já foi feito e trocando por tudo novo,, então o conselho tem essa responsabilidade, fala, opa, peraí, isso aqui tá funcionando, é legal, vamos continuar, ah, isso aqui não é legal, você quer adaptar a sua roupagem, tudo bem, vamos adaptar, então essa importância da sociedade civil estar organizada participando ativamente e defendendo os interesses institucionais que ela representa e coletivos, porque a gente também vê muita gente participando de conselho (Entrevistado T).

Então quem que vai cobrar que aquilo saia do papel? Então quem permanece, por exemplo, com conselhos, o próprio conselho municipal de turismo, conselho municipal do meio ambiente, para que ele tenha algo (Entrevistado O).

Atualmente, todas as cidades em estudo possuem conselhos municipais de turismo, uma vez que é uma das necessidades para poder está incluído no mapa do turismo brasileiro. Ressalta-se que essa obrigatoriedade se mostra como um fator importante, pois incentiva que os municípios possam se articular e debater suas necessidades.

No entanto, chama-se a atenção para que a gestão pública possa se envolver e articular todos os membros do conselho, permitindo que eles possam ser dinâmicos e ativos, e não apenas por burocracia. Além disso, é preciso garantir a participação de diversas representatividades dentro dele. Para isso, os presidentes precisam criar estratégias que possibilitem essa maior diversidade.

Parceria com instituições de ensino - A parceria com instituição de ensino se mostrou com uma alternativa positiva, uma vez que os entrevistados relataram se sentir mais seguros no prazo, além de ter um suporte maior para o desenvolvimento de estratégias e planos.

As instituições de ensino são centro de pesquisas que produzem conhecimento sobre diversos temas necessários no processo de planejamento. Essas pesquisas contribuem para o processo de atualização de dados e de perspectivas do turismo e gestão de orlas.

No arranjo realizado desde 2019, essa parceria se materializou através da UFRN. Essa relação se mostrou interessante, pois a instituição ofertou consultoria especializada e assessoria técnica para o projeto em desenvolvimento. Esse tipo de parceria ajuda a integrar práticas responsáveis, orientar o processo, fiscalizar e propor soluções inovadoras na gestão de orlas turísticas, levando em consideração os aspectos sociais, econômicos e ambientais.

[...] Terceiro, é a questão da orientação. Não era só do prazo, mas era do apoio que a gente recebeu de uma gestão maior. E talvez isso pudesse acontecer pela SPU, mas o

Brasil, essa é a nossa praia trouxe isso. Ou seja, no meu caso eu tinha ali o apoio dos membros do projeto, que qualquer dúvida eles me orientavam de como estava o processo, o que eu devia fazer e me cobrava também (Entrevistado R).

Outra contribuição desse setor é a oferta de programas educacionais que capacitam profissionais, a partir de conhecimentos teóricos e práticos essenciais para enfrentar os desafios específicos da gestão de orla, que são dinâmicos e complexos.

Além disso, as pesquisas acadêmicas desenvolvidas nos diversos centros de pesquisa, podem proporcionar evidências científicas para embasar decisões políticas e a promoção de políticas públicas.

Promoção de políticas públicas de incentivo para posturas responsáveis - A falta de consciência foi um dos elementos mais postos dentro dos debates. Essa falta de consciência permeia por turistas, moradores locais, poder público e privado. Dessa forma, a estratégia de marketing responsável pode auxiliar no processo de sensibilização destas pessoas, para que tenham mais ciência das duas ações e seus reflexos nos destinos turísticos.

Para os entrevistados a criação de leis seria a melhor possibilidade para que essa mudança pudesse acontecer a médio e longo prazo.

Hoje, não tem política pública direta, como eu te falei, para a questão de implementação, para que o turista se torne responsável de forma consciente. São ações que estão acontecendo, mas não com esse viés de tornar isso. Então é difícil hoje você implementar uma pesquisa sobre algo que você não estabeleceu com as políticas públicas. Hoje existem várias ações, onde você pode, o turista pode (Entrevistado J).

Então precisa de uma lei municipal para evitar essa questão do uso da música. Cada mesa tem uma música diferente com os pontos somente altos. Isso me incomoda demais. Se você está num ambiente coletivo, acho que cada um tem que respeitar o seu espaço de utilização. E hoje é difícil você ver isso em grandes centros. (Entrevistado J).

Ao mencionar sobre isso, os entrevistados recordam das leis já existentes no Brasil que foram vistas como sem fundamento, mas que trouxeram uma maior consciência para as pessoas conviverem em sociedade.

[...] Agora eu não vou poder fumar dentro de um restaurante?. Que absurdo! Você vai acabar com os restaurantes. Isso é um absurdo. Ou seja, uma imposição. É assim que isso funciona. E aí, hoje em dia, você concebe? Não. As pessoas acabaram entendendo que aquilo é inconcebível. Você hoje fumar, dentro de um restaurante. Mas foi por quê? Porque por um bom tempo as pessoas foram meio que elas entenderam a importância de não fumar, mas também o impacto no bolso, o impacto

no olhar do outro sobre aquilo que você está fazendo. Na criação mesmo, tem uma ética. A mudança do comportamento ético da pessoa. Então, eu imagino que no futuro seria meio que isso. Tanto bater-se naquela tecla e exigir que as pessoas tenham posturas naquele modo. Caso contrário, elas serão de alguma maneira prejudicadas. E aquilo vai se tornar algo normal para elas.(Entrevistado N).

Esse processo de criação de leis, devem também permear por outras áreas além das discussões do turismo. A criação de responsabilidade se relaciona com todo o escopo da sociedade que permeia para outras esferas.

A gente precisa trabalhar realmente essa questão da sensibilização e de trabalhar essa consciência na ponta, na sociedade, eu acho que isso não chegou nem a estar em pauta ainda em nenhum momento, mas assim, quando a gente fala de sustentabilidade, a gente tem muito um conjunto de temas que são trabalhados desde o nível escolar, nas crianças, na formação, no ensino fundamental, do ensino médio, e que quando essas crianças, esses adolescentes já vão crescendo, absorvendo, internalizando esse conhecimento, é mais fácil enquanto adultos eles já mudarem essa perspectiva (Entrevistado M).

Como apresentado os entrevistados apontam que as políticas públicas podem ser o caminho para promover na sociedade postura mais etíquota e responsável. Esse processo se aproxima o processo de responsabilização proposto por Goodwin (2024), que consiste na criação de leis, códigos e manuais de conduta que obriga as pessoas a agirem, caso contrário precisam responder pelas suas consequências.

A parceria **público privada** se apresentou como outra possibilidade para a promoção da gestão responsável de orlas turísticas. Esse entrelaçamento é visto como possibilidade de elaboração de políticas públicas, manuais e diretrizes, como também no fomento de recursos financeiros para a promoção de atividade e fiscalização.

Essa parceria pode ser feita por meio de acordo estabelecidos nas associações, parcerias em ações práticas de limpeza, oferta de curso para a comunidade, acordos econômicos e maior cumprimento das regras estabelecidas.

4.5.6 Proposição de modelo teórico sobre a relação entre turismo responsável e gestão sustentável de orlas turísticas

Para demonstrar em forma de síntese, a figura 39, apresenta as principais implicações teóricas deste estudo que foram discutidas ao longo deste tópico. Apresenta-se que a relação entre turismo responsável e gestão sustentável de orlas turísticas, são divididas em 4 aspectos

importantes, a saber: motivadores, limitadores, principais responsáveis e estratégias para a promoção responsável de gestão de orlas.

Figura 39: Síntese teórica da relação entre turismo responsável e Gestão sustentável de orlas turísticas



Fonte: Dados da pesquisa, 2024

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS



Imbé (RS)

Fonte: Brasil, essa é a nossa praia, (2022)

DE QUEM É A RESPONSABILIDADE? OS DILEMAS NA GESTÃO DE ORLAS TURÍSTICAS BRASILEIRAS.

Inicia-se essa última seção com uma das inquietações que nortearam os primeiros desdobramentos desta tese: De quem é a responsabilidade? Os dilemas na gestão de orlas turísticas brasileiras. Essa temática foi crucial nessa investigação e na busca por uma resposta coerente.

Portanto, nesta seção reexamina-se a questão central desta investigação, bem como os objetivos específicos que puderam auxiliar na compreensão deste fenômeno. Por fim, são delineadas as principais contribuições teóricas e práticas do estudo, com sugestões para novas pesquisas, uma vez que a investigação científica não se encerra em si mesmo, mas abre possibilidades para estudos subsequentes.

5.1 RETOMADA DOS OBJETIVOS E DIRECIONAMENTOS

Esta pesquisa partiu do questionamento: Como o turismo responsável, **sendo fator agregador no processo de planejamento e gestão dos espaços, pode contribuir para a gestão sustentável das orlas turísticas brasileiras?** A resposta indica que, mesmo sendo um conceito novo no contexto brasileiro, o turismo responsável contribui para gestão sustentável de orlas turísticas, ao adicionar a discussão das responsabilidades no turismo. Isso possibilitou uma visão mais holística, preocupada com as causas ambientais, com os processos participativos e com a chamada para que todos os envolvidos no processo de gestão possam assumir um papel de protagonismo.

Essa investigação revelou que há problemas persistentes no processo de planejamento turístico e nas estruturas políticas brasileiras há anos. Estes incluem a descrença popular nos processos participativos, a volatilidade política e a descontinuidade administrativa política, a capacidade técnica limitada das partes envolvidas, a escassez de recurso financeiro, bem como conflitos territoriais persistentes. Além disso, problemas operacionais do tipo geração de resíduos, capacidade de carga e gestão de conflitos foram comumente citados.

Um achado interessante foi a questão de como as responsabilidades costumam ser tratadas, embora se reconheça a necessidade de compartilhamento das responsabilidades, frequentemente elas são transferidas de um indivíduo para o outro. Os principais atores, ainda não possuem comportamento responsável, mas esperam que um ente resolva todos os dilemas existentes. A inexistência de consciência e a inércia dificulta a mudança de comportamento para uma postura mais responsável.

Foi evidenciado que alguns gestores perpetuam a participação da comunidade de forma simbólica, ou seja, apenas para cumprir formalidades governamentais, ou para obter novos projetos, sem valorizar a importância dos saberes e necessidades das comunidades.

Mesmo com esse contexto, por parte dos gestores públicos, verificou-se que no processo de planejamento com base no turismo responsável, buscou promover uma participação mais ativa, por meio da cobrança dos facilitadores e do poder público. Ações como oficinas de sensibilização foram realizadas para informar aos moradores das comunidades sobre turismo responsável, gestão de orlas e outros pertinentes. Além disso, foi realizada a descentralização das oficinas em alguns municípios, como Natal e Angra dos Reis e transmissão via canal do youtube para garantir a participação de comunidades mais isoladas. Esse fato foi importante, pois possibilitou maior participação.

No que diz respeito a discussões sobre as responsabilidades, verificou-se que além dos gestores, poder público e comunidade, foi inferido que o turista é elementos-chaves para o alcance do turismo responsável em um destino e os facilitadores despontaram como um novo agente importante nessas discussões, especialmente na condução de oficinas e na transferência de conhecimento para as prefeituras.

Diversos motivadores foram identificados para agir de forma responsável, incluindo os fatores endógenos como altruísmo, legitimidade e competitividade, e fatores exógenos como pressões das partes interessadas, pressões ambientais e pressão regulatória. Isso demonstra que diferentes cidades estão em estágios variados de motivação para uma gestão responsável de destinos turísticos.

Por fim, estratégias como o fortalecimento de associações e conselhos municipais, certificações, parceria com instituições de ensino, elaboração de poder pública e, parcerias públicas-privado se constituem como estratégias que podem contribuir para as discussões de responsabilidade no turismo.

Os achados desta pesquisa foram possíveis devido ao delineamento proposto pelos objetivos específicos. Um desses objetivos foi **analisar as relações simbióticas de planos, projetos e políticas públicas federais de gestão de orlas que possuam relação direta com a atividade turística**. Verificou-se que ao longo do tempo, o turismo sempre esteve de forma secundária nos planos, programas e políticas públicas brasileiras. A ideia conservadora do planejamento apenas pelo viés ambiental foi sustentada ao longo do tempo e, isso se deve não apenas pelas características da própria atividade, mas de uma falta de diálogo que pudesse promover maior entendimento sobre ela.

A instituição do decreto 5.300, criou condições favoráveis para se pensar ambientes, aproximando o turismo com um agente importante nesta articulação. No entanto, verificou-se que apenas em 2019, com a intensificação dos problemas causados nas orlas e com a busca da nova qualificação delas, o turismo passou a figurar de forma mais intensa.

Desse modo, os termos de adesão descentralizada e a institucionalização do Ministério do Turismo, no CNPO em 2022, se mostraram como ações eficazes neste processo, pois possibilitaram que o Ministério do Turismo participasse mais ativamente do processo de planejamento e gestão de orlas brasileiras, criando uma estrutura jurídica que perpassa ações pontual, e garantindo espaços nas discussões de orla.

O questionamento que fica é: será que todo esse arranjo, permanecerá, uma vez que o Brasil passou por um novo processo de estruturação política? Quais desafios serão impostos agora com os novos arranjos institucionais?

Em cumprimento ao objetivo específico **identificar as iniciativas de turismo responsável instituídas pelo Ministério do Turismo, a partir de 2019, para a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras**, observou as iniciativas que contemplam essa iniciativa foram estabelecidas, por meio do projeto “Brasil, essa é a nossa praia”, que teve seu início em 2019, mas que, devido ao período da pandemia de Covid-19, passou por uma reestruturação, tendo sua execução prática somente partir do ano de 2021. As metas incluíram o desenvolvimento de Planos de Gestão Integrada da Orla em 10 destinos brasileiros e o desenvolvimento de material técnico-orientador sobre turismo e gestão de orla.

No ano de 2021, foi realizado o processo de seleção dos 10 municípios brasileiros para serem pilotos no processo de planejamento com foco no turismo responsável e sustentável, que se deu por meio do edital: Chamada de Manifestação de Interesse Para Municípios com Águas Federais de Interesse Turístico do Brasil 01/2021. Mesmo que não tenha alcançado a meta inicial de abrangência e diversidade de tipologias de orlas, os casos pilotos foram heterogêneos, visto que os municípios selecionados tinham dinâmicas de urbanização e aspectos físicos e naturais distintos. Essas particularidades refletiram diretamente no processo de contratação das equipes de facilitadores que atuaram junto aos municípios selecionados, uma vez que era necessária uma equipe interdisciplinar. Os processos de seleção e contratação das empresas foram realizados entre dezembro de 2021 e abril de 2022. Após a contratação foi realizadas as oficinas dos 10 municípios pilotos.

A meta relacionada a gestão de orlas, contemplou a elaboração de um conjunto de materiais de caráter técnico-orientador, incluindo, um caderno sobre o turismo e a gestão das orlas, direcionado para gestores municipais, um relatório com os estudos de caso dos 10

destinos selecionados e a elaboração de vídeos institucionais com o intuito de compartilhar os resultados alcançados e com orientações sobre a metodologia do Projeto Orla. Foram produzidos 6 vídeos ao total, sendo quatro primeiros focados em aspectos importantes da gestão de orlas, tais como de mobilização e sensibilização, organização para o processo de visita técnica e logística, e características dos instrumentos resultantes do Projeto Orla e os outros dois demonstram a experiência dos casos pilotos.

No que diz respeito ao material de caráter técnico-orientador, incluindo, o caderno sobre o turismo e a gestão das orlas, direcionado para gestores municipais e o relatório com os estudos de caso dos 10 municípios, eles estão no processo editoração final, com previsão de publicação ainda em 2024.

Frente ao terceiro objetivo **examinar os documentos, processos e casos piloto utilizados pelo BNP para a orientação e promoção da gestão sustentável das orlas brasileiras a partir do turismo responsável**, observou-se que no ano de 2021 foi realizado uma série de ações para o desenvolvimento do plano de gestão integradas dos 10 municípios pilotos. Todo o processo foi acompanhando por profissionais do turismo, participantes do BNP, como do próprio Ministério do Turismo. Ao todo, foram realizadas 50 oficinas, com a participação de mais de 1880 pessoas de forma presencial e remota.

O processo de mobilização e sensibilização dos atores sociais estavam alinhados com a primeira etapa da tríade da responsabilidade. Após a sensibilização, deu-se início às quatro etapas preconizadas pela metodologia do Projeto Orla: visitas técnicas, oficinas de planejamento integrado da orla I e II, consulta e audiência pública.

As oficinas de planejamento integrado da orla ocorreram em duas etapas, sendo a primeira entre os meses de março e agosto de 2022 e a segunda, entre maio e outubro de 2022. A etapa I teve o propósito de validar as unidades de planejamento, analisar detalhadamente cada trecho de orla e construir cenários, culminando com o desenvolvimento do Diagnóstico Participativo. A etapa II teve o intuito de desenvolver o planejamento participativo, com a formulação de propostas e ações para enfrentamento das situações observadas, visando ao alcance dos cenários desejados, culminando com a construção da minuta do Plano de Gestão Integrada da Orla (PGI) do município.

As oficinas de planejamento integrado da orla contaram com a participação ativa dos diferentes atores de planejamento local, incluindo representantes do poder público, da sociedade civil e do setor privado. Essa diversidade de participantes foi fundamental para garantir que o plano de gestão integrado da orla seja mais abrangente e representativo das

necessidades da comunidade. Após a conclusão das oficinas, o projeto contemplou mais de 300 km de orla brasileira (marítima, fluvial e estuarina), distribuída nos diferentes municípios.

As minutas dos PGIs foram submetidas a consulta pública, através dos sites oficiais das prefeituras municipais. Atualmente, Cruz (CE) e Vila Velha (SP) tiveram a aprovação do seus PGIs e os demais municípios encontram-se em processo de avaliação pelas respectivas Coordenações Estaduais do Projeto Orla e pela Coordenação Nacional do Projeto Orla.

Portanto, o objetivo de **compreender como o turismo responsável pode contribuir para a gestão sustentável de orlas de uso turístico no Brasil**, foi atendido nessa pesquisa, trazendo contribuições significativas tanto em aspectos teóricos como práticos. Reforça-se que o turismo responsável contribuiu para pensar na gestão sustentável de orlas turísticas, uma vez que traz em seu escopo a ideia do pensar local, no curto prazo e nas responsabilidades individuais. Sua relação com o projeto orla, se mostrou vital, uma vez que a metodologia proporciona no campo prático a discussões sobre as ações e sobre quem são os responsáveis por desenvolvê-las, reforçando o caráter da responsabilidade individual.

Por fim, afirma que a gestão sustentável de orlas turísticas brasileiras, não é apenas uma questão de quem deve agir, mas sim de como se pode trabalhar em conjunto para garantir o desenvolvimento de um turismo responsável, através do diálogo e da colaboração entre todos os envolvidos

5.2 PRINCIPAIS IMPLICAÇÕES TEÓRICAS E PRÁTICAS

Essa investigação explorou a relação entre a perspectiva do turismo responsável com a gestão de orlas sustentável turística brasileira. A revisão de literatura revelou uma lacuna relacionada com essas duas temáticas. Dessa forma, o estudo contribuiu para o avanço desse binômio, bem como para o delineamento sobre turismo responsável no contexto brasileiro.

No campo prático, esta pesquisa contribuiu para uma análise e documentação dos processos ocorridos entre o ano de 2019 a 2024, período marcado por novos arranjos políticos. Os achados deste estudo representam possibilidade de consultas futuras para que pesquisadores possam investigar essa dinâmica política. Além disso, pode ser uma fonte de consulta para municípios que desejam entender sobre o processo de gestão de orlas e a perspectiva do turismo responsável, apresentando planos, processos e orientações que podem servir de arcabouço teórico para planejamento e organização.

Adicionalmente, contribuiu-se para averiguar os investimentos realizados pelo Ministério do Turismo (Mtur) em turismo responsável no âmbito nacional. Este tema tem sido

amplamente discutido no país e está diretamente ligado à implementação Programas como Turismo Acessível (2006), Programa “Brasil, essa é a nossa praia” (2019), Selo Turismo Responsável (2020) e decretos e projetos como as Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo Social no Brasil (2020) e Programa Turismo Seguro (2021).

Assim, essa pesquisa não apenas preenche uma lacuna na literatura acadêmica brasileira, mas também oferece conhecimento relevante para a prática governamental e o desenvolvimento nas orlas no país.

5.3 SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS

Com base nas características e limitações desta pesquisa, sugere-se que os resultados obtidos possam servir como ponto de partida para novos estudos. Portanto, sugere que outras pesquisas possam aprofundar a análise da intercessão minuciosa do Projeto Orla nos 10 municípios participantes do BNP, especialmente a partir da perspectiva dos gestores municipais, estaduais e federais;

Devido a condições de tempo e amplitude do estudo, também é recomendado que se realizem pesquisas para avaliar os casos separados e de forma minuciosa, explorado os contextos, documentos e impactos pós aprovação em audiência pública dos PGI's.

A participação e a heterogeneidade comunitária nas oficinas do processo de planejamento integrado do Projeto Orla também é uma possibilidade de pesquisa. Isso permitirá entender os diferentes níveis de envolvimento, assim como os interesses e perspectivas desses públicos.

Considerando a integração entre o governo federal, estadual e municipal no processo de planejamento turístico responsável, sugere-se que outros estudos possam acompanhar de que forma os arranjos serão mantidos ao longo do tempo e quais novas contribuições surgirão dessas relações.

Infelizmente, o material técnico-orientador sobre turismo responsável e gestão de orlas não estavam disponíveis no tempo dessa pesquisa, sugere que eles possam ser examinados de forma cuidadosa e buscando trazer novos achados para o campo em estudo.

REFERÊNCIAS

- Agbaba, R. (2022). VALORES DO TURISMO SUSTENTÁVEL-RESPONSÁVEL E GESTÃO DE CRISES: QUESTÕES E REFLEXÃO CRÍTICA. *EJTS European Journal of Transformation Studies*, V. 10, No. 1
- Abbagnano, N. (2012) Dicionário de Filosofia. São Paulo, SP: WMF MARTINS FONTES, 2012.<https://marcosfabionuva.com/wp-content/uploads/2012/04/nicola-abbagnano-dicionario-de-filosofia.pdf>
- Almeida, P. M. R. (2017) *GESTÃO TURÍSTICA DO MUNICÍPIO DE CACHOEIRA SOB A ÓTICA DO TURISMO RESPONSÁVEL*. Dissertação (Mestrado em Gestão de Políticas Públicas e Segurança Social) - Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), Bahia.
- Baksi, A. K. (2021). Identifying Combination of Controllable Metrics of Responsible Tourism in COVID-19 Pandemic and Beyond: A Recovery Charter. *Nmims Management Review*, 39(1), 43-64.
- Blue Flag. *Pure water, clean coasts, safety and access for all*. Recuperado de: <https://www.blueflag.global/>
- Bardin, L. (2016). *Análise de Conteúdo* (1st ed.).
- Barretto, M. (2005). *Planejamento responsável do turismo*. 2. ed. Campinas: Papirus
- Baloch, Q. B., Shah, S. N., Maher, S., Irshad, M., Khan, A. U., Kiran, S., & Shah, S. S. (2022). Determinants of evolving responsible tourism behavior: Evidences from supply chain. *Cogent Social Sciences*, 8(1), 18. doi:10.1080/23311886.2022.2099565
- Bandeira Azul.(2022) *Locais Premiados*. Recuperado de: <https://Bandeiraazul.org.br/>
- Bandeira, w. Rocha, C. (2014) A FENOMENOLOGIA COMO MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO DO DESIGN DE EXPERIÊNCIA. *Anais: Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento de Design*.
- Bertella, G., & Romanelli, C. R. (2018). Tourism Initiatives Developed through Collaboration with Foreign Organizations: The Emergence of Responsible Practices in Cuba. *Tourism Planning & Development*, 15(3), 260-276. doi:10.1080/21568316.2017.1349688
- Bibin, M., Vitner, Y., & Imran, Z. (2018). Analysis of stakeholder in the development of Labombo Beach sustainable town in Palopo City. *Masyarakat Kebudayaan Dan Politik*, 31(1), 62-71. doi:10.20473/mkp.V31I12018.62-71
- Brasil. (1981). *Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981*. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismo de formulação e aplicação, e dá outras providencias. Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm

- Brasil. [Constituição]. (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 05 out. Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
- Brasil. (1998). *Lei Federal nº 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. Anais.* Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm
- Brasil. (1986) *Resolução CONAMA 1, de 23 de janeiro de 1986*. Dispõe sobre Critérios Básicos e Diretrizes Gerais para a Avaliação de Impacto Ambiental. Recuperado de: http://www.cprh.pe.gov.br/ARQUIVOS_ANEXO/resolu%C3%A7%C3%A3o%20conama%200186;1505;20100818.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2019.
- Brasil. (2000) *Lei 9.985 de 18 de julho de 2000*; Institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação SNUC. Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm
- Brasil, (2002). *PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada*. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002. 78p
- Brasil, *Decreto nº 5.300 de 7 de dezembro de 2004*. Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Publicado no D.O.U. de 8.12.2004, Brasília, DF, Brasil. Recuperado de : https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5300.htm
- Brasil. (2008). *Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008*. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providência. Recuperado de: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm
- Brasil, *Lei nº 13.240, de 30 de dezembro de 2015*. Dispõe sobre a administração, a alienação, a transferência de gestão de imóveis da União e seu uso para a constituição de fundos altera a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e os Decretos-Lei nº 3.438, de 17 de julho de 1941, 9.760, de 5 de setembro de 1946, 271, de 28 de fevereiro de 1967, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987; e revoga dispositivo da Lei nº 13.139, de 26 de junho de 2015. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13240.htm
- Brasil. Ministério do Turismo. (2010a). *Turismo Sol e Praia: orientações básicas*. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- _____. (2010b). *Turismo Náutico: orientações básicas*. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo.
- _____. (2010c) *Turismo de Pesca: orientações básicas*. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo.

- _____. (2010d). *Ecoturismo: orientações básicas*. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- _____. (2010e). *Turismo de Aventura: orientações básicas*. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- Brasil. Ministério do Turismo (2014).. *AÇÕES DE GESTÃO DO CONHECIMENTO PARA O APRIMORAMENTO DA POLÍTICA NACIONAL DE TURISMO*. Recuperado de: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/plano-nacional-do-turismo/2-3orla.pdf>
- Braisl. Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (2020). TED nº11/2020 - SPU/UFPA - Extrato de TED. Recuperado de: https://www.gov.br/gestao/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/transparencia/atos-administrativos/termos-de-execucao-descentralizada/2020/ted_11_2020_spu_ufpa.pdf/view
- Brasil. (2018). *Plano Nacional de Turismo (2018-2022)*. Brasília: Ministério do Turismo.
- Brasil. (2022). *Manual Projeto Orla*. Ministério da Economia. Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União – Brasília: Ministério da Economia.
- Brasil. (2023). *Turismo Responsável no Brasil* [recurso eletrônico] / Leilianne MichelleTrindade da Silva Barreto e Ricardo Lanzarini (coord.). – 1. ed. – Natal: SEDIS-UFRN; Brasília: Ministério do Turismo, 2023.
- Brasil, essa é a nossa praia. (2022). *Diagnóstico Preliminar Programa Orla de Barreirinhas, Maranhão*, Brasil CONSIGA. https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar, Projeto Orla Cruz, Ceará, Brasil*. GAPU SOLUÇÕES. https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar, Projeto Orla Natal, Rio Grande do Norte*. CONSIGA. https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar. Projeto Orla Salvador, Bahia, Brasil*. Marcus Polette Eirelli . https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar. Projeto Orla Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Brasil*. CONSIGA . https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico do Projeto Orla Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil*. CONSIGA . https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar do Projeto Orla Paraty, Rio de Janeiro, Brasil*. MPS Associados . https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar do Projeto Orla São Sebastião, São Paulo, Brasil*. Meio Ambiente . https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633

- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar do Projeto Orla Vila Velha, Espírito Santo, Brasil*. Gapu Soluções Ambientais. https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2022). *Diagnóstico Preliminar do Projeto Orla Imbé, Rio Grande do Sul, Brasil*. Seagrass Gerenciamento Costeiro. https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- _____. (2024). *Municípios acompanhados pelo projeto aprovam primeiros PGIs*. <https://ccsa.ufrn.br/portal/?p=18352>
- Braga, M.B.; Selva, V.S.F. (2016). O TURISMO DE BASE COMUNITÁRIA PODE SER UM CAMINHO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL? REDE – *Revista Eletrônica do PRODEMA* Fortaleza, Brasil, v. 10, n. 1, p. 38-53, jan./jun.. ISSN: 1982-5528
- Bramwell, B. (2004). Partnerships, Participation, and Social Science Research in Tourism Planning. In: Lew, A. A. C.; Hall, C. M.; Williams, A (Eds). *A companion to Tourism. USA: Blackwell Publishing*, p.541-554.
- Bob, U. An assessment of responsible tourism behaviour among beach tourists in Durban, South Africa. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, v. 5, n. 3, p. 1–14, 2016.
- Boyer, M. (2003). *História do Turismo de massa-Bauru*, SP: EDUSC.
- Buckley, R. (2008). Testing take-up of academic concepts in an influential commercial tourism publication. *Tourism Management*, 29(4), 721-729. doi:10.1016/j.tourman.2007.07.015.
- Camargo, B. V.; Justo, A. M. (2013). IRAMUTEQ: um software gratuito para análise de dados textuais. *Temas Psicol*, Ribeirão Preto, v. 21, n. 2, p. 513-518.
- Camargo, B. V.; Justo, Ana M. (2016). *Tutorial para uso do software IRAMUTEQ*. Laboratório de Psicologia Social da Comunicação e Cognição, Universidade Federal de Santa Catarina, p. 32.
- Camilleri, M. A. (2018). The Promotion of Responsible Tourism Management Through Digital Media. *Tourism Planning & Development*, 15(6), 653-671. doi:10.1080/21568316.2017.1393772
- Campodónico, R; & Chalar, L. (2017). EL ABORDAJE INTERDISCIPLINARIO EN EL TURISMO. El campo de análisis TEMA como propuesta metodológica. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, v. 26, n. 2, p. 461–477, 2017.
- Casemiro, M. B.; Barra, O. A. O. L.; Vasconcelos, F. P.; Oliveira, F.M. (2018). PLANEJAMENTO AMBIENTAL COSTEIRO NO BRASIL: um olhar crítico sobre o Projeto Orla. *Inter Espaço Grajaú/MA* v. 4, n. 14 p. 67-89 maio/ago. doi: <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.v4n14p67-89>

- Carasuk, R., Becken, S., & Hughey, K. F. D. (2016). Exploring Values, Drivers, and Barriers as Antecedents of Implementing Responsible Tourism. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 40(1), 19-36. doi:10.1177/1096348013491607
- Chan, J. K. L., Marzuki, K. M., & Mohtar, T. M. (2021). Local Community Participation and Responsible Tourism Practices in Ecotourism Destination: A Case of Lower Kinabatangan, Sabah. *Sustainability*, 13(23), 18. doi:10.3390/su132313302
- Chettiparamb, A. Kokkranikal, J. (2012). Responsible tourism and sustainability: the case of Kumarakom in Kerala, India. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure & Events* Vol. 4, No. 3, November, 302–326 doi:10.1080/19407963.2012.711088
- Consultoria em Sistemas Integrados e Gestão Ambiental LTDA [CONSIGA] (2022). Diagnóstico Preliminar de Barreirinhas. Recuperado de: https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- Cristiano, et. al. (2022). Gestão de praias marítimas brasileiras: municipalização, corresponsabilidade e adaptação. In *Gestão Ambiental e Sustentabilidade em Áreas Costeiras e Marinhas: Conceitos e Práticas v.2* (pp. 533–563). doi:<https://doi.org/10.5281/zenodo.6679063>. 2022
- Dantas, B.R.N. (2017). *A PERMACULTURA COMO INSTRUMENTO DE SUSTENTABILIDADE NA COMUNIDADE RURAL CHÃ DE JARDIM, AREIA, PB*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Paraíba. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio ambiente.
- Dias, Á.; Aldana, I.; Pereira, L.; Costa, R.L. & António, N. A. (2021). Measure of Tourist Responsibility. *Sustainability*, 13, 3351. doi: . <https://doi.org/10.3390/su13063351>
- Dredge; D.; Jenkins, J. (2011) New spaces and tourism planning policy. Tourism plannig and policy: historical development and Contemporary Challenges. *Stories of Prattice: Tourism Policy and Planning*. England: Ashgate,p.1-12
- Duarte, D. C. & Lima, K. S. C. (2019). Turismo responsável e eventos: uma análise sobre a responsabilidade no Festival Internacional de Cinema e Video Ambiental (FICA) - Goiás/GO. *CENÁRIO*. V.7, n.12 | 73 – 89.
- Eichelberger, S.; Heigl, M.; Peters, M. & Pikkemaat, B. (2021) Exploring the Role of Tourists: Responsible Behavior Triggered by the COVID-19 Pandemic. *Sustainability* 2021, 13,5774. ID: covidwho-1244117
- Espínola, R. S., Ferreira, L. V. F., & Marques Junior, S. (2020). A certificação Bandeira Azul e seus impactos nas praias do Brasil. *Revista Turismo Em Análise*, 31(3), 561–576. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v31i3p561-576>
- Eyisi, A., Lee, D., & Trees, K. (2021). Local perceptions of tourism development and socio-cultural impacts in Nigeria. *Tourism Planning & Development*, 23. doi:10.1080/21568316.2021.1939134

- Fande, M. B. & Pereira, V.F.G.C. (2014). Impactos ambientais do turismo: um estudo sobre a percepção de moradores e turistas no Município de Paraty-R. *Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental – REGET*. Volume 18 n 3, p.1170-1178. doi: <http://dx.doi.org/10.5902/2236117013864>
- Farmaki, A., Constanti, P., Yiasemi, I., & Karis. (2014). Responsible tourism in Cyprus: The rhetoric and the reality. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, Vol.6 (1), 10–26. doi: <https://doi.org/10.1108/WHATT-10-2013-0041>
- Souza, C. F. (2014). *TURISMO RESPONSÁVEL: UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE NA GESTÃO PÚBLICA BRASILEIRA*. [Dissertação de Mestrado]. Universidade de Brasília - UNB
- Fonseca, I. L.; Oliveira, W. A. O. (2021) Desastres Socioambientais, Turismo e Resiliência: reflexões sobre o vazamento de óleo na costa do Nordeste do Brasil. *Revista Turismo em Análise - ECA-USP*. v. 32, n. 1, p. 120-140, jan./abr., 2021. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v32i1p120-140>
- Frey, N., & George, R. (2010). Responsible tourism management: The missing link between business owners' attitudes and behaviour in the Cape Town tourism industry. *Tourism Management*, 31(5), 621-628. doi:10.1016/j.tourman.2009.06.017
- Fundação de Turismo de Angra dos Reis [TurisANGRA]. *Um pouco da nossa história*. Recuperado de: <https://visite.angra.rj.gov.br/>
- Gabrielli, C. P. (2017) Turismo Responsável: caminhos possíveis? *Revista de Turismo Contemporâneo*, v. 5, n. 1, p. 81–97, jan./jun.
- Garcia-Morales, G., Arreola-Lizarraga, J. A., Mendoza-Salgado, R. A., Garcia-Hernandez, J., Rosales-Grano, P., & Ortega-Rubio, A. (2018). Evaluation of beach quality as perceived by users. *Journal of Environmental Planning and Management*, 61(1), 161-175. doi:10.1080/09640568.2017.1295924
- Gil, A. C. (2002). *Como elaborar projetos de pesquisa*. - 4.ed. - São Paulo : Atlas.
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. - 6. ed. - São Paulo : Atlas, 2008
- Gonçalves, L.M (2019). *A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE TURISMO RESPONSÁVEL*. Monografia. UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE. Rio de Janeiro. 2019.
- Goodwin, H. *Cape Town Declaration on Responsible Tourism*. (2014) Disponível em: <https://www.printfriendly.com/p/g/U6gUVb>. Acesso em: 12 de abr. 2023
- Goodwin, H., Font, X., Aldrigui, M.(2012). 6th International Conference on Responsible Tourism in Destination. *Revista Brasileira de Pesquisa Em Turismo*, 6(3), 398–402, 2012

- Gong, J., Detchkhajornjaroensri, P., & Knight, D. W. (2019). Responsible tourism in Bangkok, Thailand: Resident perceptions of Chinese tourist behaviour. *International Journal of Tourism Research*, 21(2), 221-233. doi:10.1002/jtr.2256
- Goya, S. C. M.G.; (2022). Erosão costeira: exemplos no litoral brasileiro. In: Bomba, B.; Turra, A.; Pollete, M. *Gestão de praias: do conceito à prática* [recurso eletrônico] /São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. Recuperado de: <https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/920>
- Graham, A. *Como escrever e usar estudos de casos para ensino e aprendizagem no setor público* – Brasília: ENAP, 2010.
- Grapentin, S., & Ayikoru, M. (2019). Destination Assessment and Certification: Challenges and Opportunities. *Sustainability*, 11(13). doi:10.3390/su11133691
- Hall, C. M. (2008). *Tourism planning: Policies, processes and relationships* (2nd ed.). Pearson Education Limited.
- Herath, H., Hemmington, N., & Poulston, J. (2020). "Dirty pictures" - responsible photographic representation of tourism destinations. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 37(6), 663-678. doi:10.1080/10548408.2020.1789026
- Hermann, U. P., Geldenhuys, S., & Coetzee, W. J. L. (2011). Are responsible tourism indicators in the event sector applicable? The case study of Gauteng Province, South Africa. *African Journal of Business Management*, 5(22), 9616-9622.
- Hermawati, A. (2020). Transglobal leadership approach to sustainable tourism competitiveness at tourism sector-engaged MSMEs through integrated human resource performance and responsible marketing. *International Journal of Tourism Cities*, 6(4), 863-883. doi:10.1108/ijtc-06-2019-0085
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable tourism: Sustaining tourism or something more? *Tourism Management Perspectives*, 25(November 2017), 157–160. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>
- Hu, H. H., & Sung, Y. K. (2022) Critical Influences on Responsible Tourism Behavior and the Mediating Role of Ambivalent Emotions. *Sustainability*14, 886.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2019). *Bioma e Sistema Costeiro-Marinho Brasil*. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/informacoes-ambientais/vegetacao/15842-biomas.html>
- _____(2022) *Municípios defrontantes com o mar*. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24072-municipios-defrontantes-com-o-mar.html?=&t=o-que-e>
- _____(2022). *Biomas*. Recuperado de: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/informacoes-ambientais/15842-biomas.html?edicao=25799&t=acesso-ao-produto>

_____ (2024).	<i>Barreirinhas.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/barreirinhas/panorama			
_____ (2024).	<i>Cruz.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/cruz/panorama			
_____ (2024).	<i>Salvador.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/panorama			
_____ (2024).	<i>Cruz.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/cruz/panorama			
_____ (2024).	<i>Angra dos Reis.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama			
_____ (2024).	<i>Cabo Frio.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/cabo-frio/panorama			
_____ (2024).	<i>Paraty.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/paraty/panorama			
_____ (2024).	<i>São Sebastião.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama			
_____ (2024).	<i>Vila Velha.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/vila-velha/panorama			
_____ (2024).	<i>Imbé.</i>	Recuperado	de:
https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/imbe/panorama			

Instituto Estadual do Ambiente [INEA]. (2015). Diagnóstico do Setor Costeiro da Baía da Ilha Grande. Subsídios à Elaboração do Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro. Volume I. Rio de Janeiro, RJ: Governo do Estado do Rio de Janeiro/INEA. <http://ilhagrandehumanidades.com.br/sites/default/files/Diagn%C3%B3stico%20do%20Setor%20Costeiro%20da%20Ba%C3%ADa%20da%20Ilha%20Grande.pdf>

Jamal T, Camargo B.A. & Wilson, E. (2013). Critical Omissions and New Directions for Sustainable Tourism: A Situated Macro–Micro Approach. *Sustainability*, 5, 4594-4613; Doi:10.3390/su5114594

Karimi, M., & Astane, A. D. (2022). The role of responsible tourism on quality of life in rural Areas of Gorgan, Iran. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 23(4), 882-912. doi:10.1080/1528008x.2021.1920548

Karthik, R., Robin, R. S., Purvaja, R., Ganguly, D., Anandavelu, I., Raghuraman, R., Ramesh, R. (2018). Microplastics along the beaches of southeast coast of India. *Science of the Total Environment*, 645, 1388-1399. doi:10.1016/j.scitotenv.2018.07.242

- Koch, P. O. M.; Junqueira, L. D. M.; Anjos, F. A. Análise comparativa do turismo sustentável e Turismo Responsável: semelhanças e diferenças nos destinos turísticos do Brasil. *Caderno de Estudos e Pesquisas do Turismo*, v. 6, n. 9, p. 39–56, 2017.
- Krippendorf, J. (1987). *The Holiday Makers: Understanding the Impacts of Leisure and Travel*; Butterworth-Heinemann: London, UK.
- Krippendorf, J. (1989). *Sociologia do Turismo*: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S. A.
- Lanzarini, R.; Barretto, M. (2014). Políticas públicas no Brasil para um Turismo Responsável. *Revista Turismo - Visão e Ação - Eletrônica*, Vol. 16 - n. 1 - Jan. - Abr.
- Lee, T.H., Jan, F. & Yang, C. (2013). Environmentally responsible behaviour of nature-based tourists: a review. *International Journal of Development and Sustainability*, 2 (1), 1-15. 2013
- Leslie, D. The Consumers of Tourism. In: In: Leslie, D. *Responsible Tourism: Concepts, Theory and Practice*. 2012
- Liljeblad, J. (2020). Tour guides and the transnational promotion of human rights: Agency, structure and norm translators in responsible travel. *Tourist Studies*, 20(3), 314-335. doi:10.1177/1468797620920991
- Lima, K.S.C. (2017) *TURISMO RESPONSÁVEL E EVENTOS: UMA ANÁLISE SOBRE A RESPONSABILIDADE A PARTIR DO FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINEMA E VIDEO AMBIENTAL (FICA) EM GOIÁS/GO*. Dissertação (Mestrado) UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB. Brasília.
- Lima, A.B.M. (2014). *Ensaio sobre fenomenologia: Husserl, Heidegger e Merleau-Ponty* – Ilhéus, BA : Editus. 126 p.
- Lu, Y. Y., Colak, A., & Zhang, J. X. (2022). What Motivates Tourists' Responsible Behavior? An Investigation Based on the Extensive Socialized Model of UTAUT. *Mathematical Problems in Engineering*, 2022, 11. doi:10.1155/2022/1330332
- Mangwane, J., Tshipala N.N., Ntanjana, A., & Makopo B.M. (2019). SEGMENTING TOWNSHIP RESIDENTS BY THEIR ATTITUDES, BEHAVIOURS, AND OPINIONS TOWARDS RESPONSIBLE TOURISM PRACTICES. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 27(4), 1357–1366
- Martins, P.G., Ferreira A. M. A. & Costa, C. (2022). Tourism and third sector organisations: synergies for responsible tourism development? *Tourism & Management Studies*, 18(1).
- Markose, N., Tazhathethil, B. V., & George, B. (2022). Sustainability Initiatives for Green Tourism Development: The Case of Wayanad, India. *Journal of Risk and Financial Management*, 15(2), 13. doi:10.3390/jrfm15020052

- Mathew, P. V., & Sreejesh, S. (2017). Impact of responsible tourism on destination sustainability and quality of life of community in tourism destinations. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 31, 83-89.
Doi:10.1016/j.jhtm.2016.10.001
- Merwe, M. V. D., & Wocke, A. (2007). An investigation into responsible tourism practices in the South African hotel industry. *South African Journal of Business Management*, 38(2), 1-15.
- Merino, F., & Prats, M. A. (2020). Sustainable beach management and promotion of the local tourist industry: Can blue flags be a good driver of this balance? *Ocean & Coastal Management*, 198.
Doi:10.1016/j.ocecoaman.2020.105359
- Ministério do Turismo (2022). Portaria Mtur nº42, de 1 de setembro de 2022 Recuperado de: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/atos-normativos-2/2022/portaria-mtur-no-42-de-1o-de-setembro-de-2022>
- Ministério do Turismo [Mtur] (2024). *Mapa do Turismo*.
<https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>
- Ministério da Economia [ME] (2022). Projeto Orla. (2024). Recuperado em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/arquivos-antigos-privados/projeto-orla/projeto-orla>
- Mihalic, T.; Mohamadi, S.; Abbasi, A.; Dávid, L.D. (2021). Mapping a Sustainable and Responsible Tourism Paradigm: A Bibliometric and Citation Network Analysis. *Sustainability* 13, 853.
- Mihalic, T. (2016) Sustainable-responsible tourism discourse e Towards ‘responsustable’ tourism. *Journal of Cleaner Production*. 461e470. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.12.062>
- Mohamadi, S. M.; Abbasi, A. Kordshouli, H. A. R. Askarifar. K. (2022). Conceptualizing sustainable–responsible tourism indicators: an interpretive structural modeling approach. *Environment, Development and Sustainability* 24:399–425
- Moreira, H. Caleffe, L.G.C. (2008) *Metodologia da pesquisa para o professor pesquisador*. Rio de Janeiro: Lamparina.
- Mody, M., Day, J., Sydnor, S., & Jaffe, W. (2016). Examining the motivations for social entrepreneurship using Max Weber's typology of rationality. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 28(6), 1094-1114.
Doi:10.1108/ijchm-05-2014-0238
- Monioudi, I. N., Asariotis, R., Becker, A., Bhat, C., Dowding-Gooden, D., Esteban, M. Witkop, R. (2018). Climate change impacts on critical international transportation assets of Caribbean Small Island Developing States (SIDS): the case of Jamaica and Saint Lucia. *Regional Environmental Change*, 18(8), 2211-2225.
Doi:10.1007/s10113-018-1360-4

- MPS Associados (2022). Paraty. Recuperado de: https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- Musavengane, R. (2019). Small hotels and responsible tourism practice: Hoteliers' perspectives. *Journal of Cleaner Production*, 220, 786-799. Doi:10.1016/j.jclepro.2019.02.143
- Nascimento, F. G.; Lanza-rini, R. (2023). Turismo Responsável: contribuições para uma reflexão conceitual. *Revista Iberoamericana de Turismo-RITUR*, Penedo, v13, n01, 2023, pp.62-82
- Neiman, Z.; & Rabinovici, A. (2010). *Turismo e meio ambiente no Brasil*. – Barueri, SP: Manole.
- Oliveira, S., & Fontana, R. Turismo Responsável: uma alternativa ao turismo sustentável? *Anais: Trabalho apresentado ao GT2 “Abordagem Histórico – Crítica do Turismo” do 4º Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL*. Caxias do Sul. 2006.
- Oliveira, R. L. O. & Nicolodi, J. L. A Gestão Costeira no Brasil e os dez anos do Projeto Orla. Uma análise sob a ótica do poder público. *Revista de Gestão Costeira Integrada / Journal of Integrated Coastal Zone Management* 12(1):89-98 (2012).
- Organização das Nações Unidas [ONU] (2024). Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Recuperado de: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>
- Panosso Netto, A.; & Nechar, M. C. Epistemologia do turismo: escolas teóricas e proposta crítica. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, v. 8, n. 1, p.120-144, 2014.
- Paula, C. C.; Padoin, S. M. M.; Terra, M. G.; Souza, I.E.O. & Cabral, I. (2014). Driving modes of the interview in phenomenological research: experience report. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 67(3), 468–472. Doi: 10.5935/0034-7167.20140063
- Petracco, M. & Yokoyama, L. (2022). Ecologia de praias arenosas. In: Bomba, B.; Turra, A.; Pollete, M. *Gestão de praias: do conceito à prática* [recurso eletrônico] /São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. Recuperado de: <https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/920>
- Pimentel, M. P. C. *A dimensão institucional das políticas públicas de turismo no Brasil*. In: PIMENTEL, T.; EMMENDOERFER, M.; TOMAZZONI, E. (Orgs.). *Gestão pública do turismo no Brasil: teorias, metodologias e aplicações*. Caxias do Sul: Educs, 2014 – (p 15 -38).
- Pires, P. S. Turismo e Meio Ambiente: Relação de Interdependência. In: PHILIPPI JR, A. RUSCHAMNN, D. V. M.. *Gestão ambiental e sustentabilidade no turismo*. 1 ed. Barueri, SP: Manole, 2010
- Piketty, T. (2014). *Capital in the twenty-first century* (A. Goldhammer, Trans.). Harvard University Press. (Original work published 2013)

- Polette, M. Gestão de praias no Brasil no período Pós- Covid-19: Um desafio estratégico e tático. Em: Botero, C.M., Mercadé, S., Cabrera, J.A., Bombana, B. (editores). *O TURISMO DE SOL E PRAIA NO CONTEXTO DA COVID-19. CENÁRIOS E RECOMENDAÇÕES*. Publicação no marco da Rede Ibero-americana de Gestão e Certificação de Praias – PROPLAYAS. 2020. Santa Marta (Colômbia). Páginas 66-69.
- Prefeitura de Barreirinhas (2024). Recuperado de: <https://www.barreirinhas.ma.gov.br/omunicipio.php>
- Prefeitura de Cabo Frio (2024) Cabo Frio. Boas-vindas. Recuperado de: <https://turismo.cabofrio.rj.gov.br/>
- Prefeitura de Cabo Frio.(2024) *Cidade de Histórica*. Recuperado de: <https://cabofrio.rj.gov.br/historia/>
- Prefeitura de Paraty. (2024) *Sobre a cidade*. Recuperado de <https://www.paraty.rj.gov.br/a-cidade/sobre>
- Prefeitura de São Sebastião (2021). *Parabéns, São Sebastião*. Recuperado de: <https://www.saosebastiao.sp.gov.br/noticia.asp?id=N1632021102520>
- Prefeitura de São Sebastião (2020). *Turismo* Recuperado de <https://www.turismosaosebastiao.com.br/home>
- Prefeitura de Vila Velha (2020). *Bem-vindo a Vila Velha*. Recuperado: <https://turismo.vilavelha.es.gov.br/>
- Prefeitura de Paraty (2024). *Sobre a cidade*. Recuperado de: <https://www.paraty.rj.gov.br/>
- Prefeitura de Salvador (2020). Secretaria de Turismo. Secult. <https://secult.salvador.ba.gov.br/>
- Ramalho A.L., Silva, B.S.; & Rabinovici, A. (2010) O turismo no Contexto da Sustentabilidade. In: NEIMAN, Z.; RABINOVICI, A. *Turismo e meio ambiente no Brasil*. – Barueri, SP: Manole, 2010.
- Ritchie, J. R. B. Crouch, G.I. (2003). *The competitive destination: a sustainable tourism perspective*. 1 edition: CABI Publishing, London, UK.
- Rotas das emoções (2024). Recuperado de <http://rotadasemocoas.com.br/>
- Ruschmann, D. V. M. *Turismo e Planejamento Sustentável: A proteção do meio ambiente*. 11 ed. Campinas: Papirus, 1997, 199 p.
- Saarinen, J. (2021). Is Being Responsible Sustainable in Tourism? Connections and Critical Differences. *Sustainability*, 13, 6599.
- Saccol, A. Z., UM RETORNO AO BÁSICO: COMPREENDENDO OS PARADIGMAS DE PESQUISA E SUA APLICAÇÃO NA PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. *Rev. Adm. UFSM*, Santa Maria, v. 2, n. 2, p. 250-269, maio/ago. 2009.

DOI: <https://doi.org/10.5902/198346591555>

- Scherer, M. (2013). Gestão de Praias no Brasil: Subsídios para uma Reflexão Revista de Gestão Costeira Integrada - *Journal of Integrated Coastal Zone Management*, vol. 13, núm. 1, pp. 3-13.
- Seabra, L. (2010). Turismo Sustentável: Planejamento e Gestão. In: CUNHA, S. B. da.; GUERRA, A. J. T. (Orgs.). *A Questão Ambiental: diferentes abordagens*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Seagrass Gerenciamento Costeiro. (2022) Cabo Frio. Recuperado de: https://ccsa.ufrn.br/portal/?page_id=13633
- Seixas, C. L.(2020). *PLANEJAMENTO TURÍSTICO RESPONSÁVEL DAS PRAIAS PEREQUÊ E CASTELHANOS (ILHABELA-SP)*. Dissertação (Mestrado em Sustentabilidade na Gestão Ambiental, Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, 2020.
- Serra, M. de O., Marques, A. de M., Santos, L. dos, Melo, N. O., Lima, K. L. G., & Santos, G. S. B. de S. (2021). Impactos econômicos nas atividades características do turismo no município de Barreirinhas - MA, causados pelo novo coronavírus. *Acta Tecnológica*, 15(1), 131–149. <https://doi.org/10.35818/acta.v15i1.994>
- Sin, H. L. (2010). Who are we responsible to? Locals' tales of volunteer tourism. *Geoforum*, 41(6), 983-992. doi:10.1016/j.geoforum.2010.08.007
- Silva, L. M. T.; Lanzarini, R. & Nascimento, F. G. (2022). O PROJETO “BRASIL, ESSA É NOSSA PRAIA” E A PERSPECTIVA DO TURISMO RESPONSÁVEL. *Anais: Fórum Internacional de Turismo do Iguassu*. Recuperado de: Sisap - Sistema de Inscrição, Submissão, Avaliação e Pagamento (sisapeventos.com.br)
- Smith, V. L., & Font, X. (2014). Volunteer tourism, greenwashing and understanding responsible marketing using market signalling theory. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(6), 942-963.
Doi:10.1080/09669582.2013.871021
- Souza, C.; & Duarte, D. (2014). A concepção da responsabilidade no turismo: um ensaio teórico sobre o Turismo Responsável. *Anais: XI Seminário Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo (ANPTUR)*, 2014.
- Sultan, M. T., Sharmin, F., Badulescu, A., Stiubea, E., & Xue, K. (2021). Travelers' Responsible Environmental Behavior towards Sustainable Coastal Tourism: An Empirical Investigation on Social Media User-Generated Content. *Sustainability*, 13(1).
Doi:10.3390/su13010056
- Stoffelen, A., Adiyia, B., Vanneste, D., & Kotze, N. (2020). Post-apartheid local sustainable development through tourism: an analysis of policy perceptions among ‘responsible’ tourism stakeholders around Pilanesberg National Park, South Africa. *Journal of*

Sustainable Tourism, 28(3), 414–432. Doi:
<https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1679821>

Timothy, D.J. (2012). Destination Communities and Responsible Tourism. In: Leslie, D. *Responsible Tourism: Concepts, Theory and Practice*.

Fundação de Turismo de Angra dos Reis [Turizangra]. (2024). *História*. Recuperado de: <https://www.angra.rj.gov.br/secretaria.asp?IndexSigla=FTAR>

Universidade Federal do Pará (UFPA) (2021). *Curso de “Formação de Facilitadores do Projeto Orla”*. Recuperado de: <https://cursorla.ufpa.br/> Acesso: 04 abr. de 2023.

World Tourism Organization [UNWTO].(2022) *The Responsible Tourist*. Recuperado de <<https://www.unwto.org/responsible-tourist>

Vasconcelos F. P., & Coriolano, L. N. M. T. (2008) Impactos Sócio-Ambientais no Litoral: Um Foco no Turismo e na Gestão Integrada da Zona Costeira no Estado do Ceará/Brasil. *Revista de Gestão Costeira Integrada* 8(2):259-275.

Valent, V. D., & Vinhas, L. L. (2015) Análise do Discurso: Um Aporte à Teoria das Organizações. *RIGS - Revista Interdisciplinar de Gestão Social*. 4(1): 39-53.

Velasco. M. (2016). Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo, política turística, planificación turística y gestión pública del turismo. *Revista Pasos*. V. 14 N. 3. Special Issue, pp. 577-594.

WWF BRASIL. (2004). *Turismo Responsável: manual para políticas locais*. Brasília: WWF Brasil, 2004.

Organização Mundial do Turismo [OMT]. (1999). Código de ética mundial para o turismo. Recuperado de: http://www.each.usp.br/turismo/livros/codigo_de_etica_mundial_para_o_turismo_UNWTO.pdf

APÊNDICES

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O(A) Sr.(a) está sendo convidado (a) a participar da pesquisa intitulada: **TURISMO RESPONSÁVEL PARA A GESTÃO DE ORLAS SUSTENTÁVEIS BRASILEIRAS** desenvolvida por **FELIPE GOMES DO NASCIMENTO**, aluno regularmente matriculado no Programa de Pós-Graduação em Doutorado em Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - RN, sob a orientação Dr. Ricardo Lanzarini e com Co-orientação da Dr^a. Leilianne Michelle Trindade da Silva Barreto

O objetivo da pesquisa é: compreender como o turismo responsável pode contribuir para a gestão sustentável de orlas de uso turístico no Brasil. Justifica-se a importância desse trabalho pela sua aderência às novas tendências de turismo, tais como: turismo apropriado, transformador, suave, regenerativo. Essas tendências buscam propor um novo olhar para o processo de planejamento e desenvolvimento turístico, alinhado com princípios ambientais, sociais, culturais e econômicos mais sustentáveis e éticos (Mihalic, 2016, Saarinen, 2021). Elas se encontram ancoradas em arcabouços legais internacionais, como Código de Ética Mundial para o Turismo (1999), Declaração de Turismo Responsável da Cidade do Cabo (2022); Declaração de Kerala do Turismo Responsável (2008), Agenda 2030 da ONU (2015).

No campo prático, este estudo está atrelado aos atuais investimentos de capital financeiro e intelectual do MTur ao nível nacional sobre turismo responsável, que vem sendo discutido no país, na aplicação de decretos e projetos de Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo Social no Brasil (2020), Programa Turismo Acessível (2006), Programa “Brasil, essa é a nossa praia” (2019), Programa Turismo Seguro (2021) e Selo Turismo Responsável (2020).

A participação do(a) sr.(a) na presente pesquisa é de fundamental importância, mas será voluntária, não lhe cabendo qualquer obrigação de fornecer as informações e/ou colaborar com as atividades solicitadas pelos pesquisadores se não concordar com isso, bem como, participando ou não, nenhum valor lhe será cobrado, como também não lhe será devido qualquer valor.

Caso decida não participar do estudo ou resolver a qualquer momento de desistir, nenhum prejuízo lhe será atribuído, sendo importante o esclarecimento de que os riscos da sua participação são considerados mínimos, limitados à possibilidade de eventual desconforto psicológico ao responder o questionário que lhe será apresentado, enquanto, em contrapartida,

os benefícios obtidos com este trabalho serão importantíssimos e traduzidos em esclarecimentos para a população estudada.

Em todas as etapas da pesquisa serão fielmente obedecidos os Critérios da Ética em Pesquisa com Seres Humanos, conforme Resolução nº. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, que disciplina as pesquisas envolvendo seres humanos no Brasil.

Solicita-se, ainda, a sua autorização para apresentar os resultados deste estudo em eventos científicos ou divulgá-los em revistas científicas, assegurando-se que o seu nome será mantido no mais absoluto sigilo por ocasião da publicação dos resultados.

Caso a participação de vossa senhoria implique em algum tipo de despesas, elas serão ressarcidas pelo pesquisador responsável, o mesmo ocorrendo caso ocorra algum dano.

Os pesquisadores estarão a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.

Eu, _____, declaro que fui devidamente esclarecido (a) quanto aos objetivos, justificativa, riscos e benefícios da pesquisa, e dou o meu consentimento para dela participar e para a publicação dos resultados, assim como o uso de minha imagem nos slides destinados à apresentação do trabalho final. Estou ciente de que receberei uma cópia deste documento, assinada por mim e pelo pesquisador responsável, como trata-se de um documento em duas páginas, a primeira deverá ser rubricada tanto pelo pesquisador responsável quanto por mim.

Natal - RN, ____ mês / ano.

Felipe Gomes do Nascimento
Pesquisador responsável

Participante da Pesquisa

Pesquisador Responsável: Felipe Gomes do Nascimento

Endereço do Pesquisador Responsável: Rua Missionário Joel Carlson- Capim Macio, Natal/RN - Fones: 98852-7565 - E-mail: felipegomes.14@hotmail.com



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - PPGTUR
DOCTORADO EM TURISMO

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

TEMA	TÓPICOS ORIENTADORES
EIXO 1- QUEM SOU EU!? QUEM É VOCÊ? (Caracterização do entrevistado e do entrevistador)	1) Apresentação do entrevistado (origem, idade, escolaridade, cargo, suas principais atividades na função e ligação com a gestão de orla, tempo que está no cargo)? 2) Caracterização do órgão que faz parte e sua ligação com a orla; 2) Opinião sobre como foi o processo de estar frente a gestão de orla.
EIXO 2- TURISMO RESPONSÁVEL	1) Entendimento sobre turismo responsável 2) Relações com o termo turismo sustentável. 3) Responsabilidades dos atores sociais no desenvolvimento de um turismo mais responsável? (setor público, setor privado, turista e comunidade). 4) Tripé do turismo responsável no contexto brasileiro: Turismo de Base Comunitária, Segurança Turística e Sustentabilidade. 5) Ferramentas avaliadas para verificar as ações de TR. 6) Ações de turismo responsável na esfera federal? Como se relacionam com as orlas?
EIXO 3- GESTÃO DE ORLA	1) Descrição da gestão de orlas nacional. 2) Inserção do turismo responsável no processo de gestão de orla 3) Parceria entre órgãos públicos, iniciativa privada ou organizações não governamentais para promover o Turismo Responsável. 4) Programas ou as políticas públicas do seu município relacionadas com o Turismo Responsável. E quais são direcionadas para a gestão de orlas. 5) Problemas e principais desafios enfrentados para mitigar os principais impactos negativos e promover um Turismo Responsável na orla nacional? 6) Papel da comunidade local no processo de planejamento e gestão de orlas turísticas? 7) Prêmios e certificação de orlas no contexto brasileiro.
EIXO 4- PROJETO BRASIL, ESSA É A NOSSA PRAIA”	1) Motivação para criação do projeto. 2) Relações institucionais no projeto “Brasil, essa é a nossa praia” 2) Contribuições após a realização do projeto “Brasil, essa é nossa praia” no seu município. 4) Pontos fortes e fracos na execução do projeto.

APÊNDICE C – REVISÃO DE LITERATURA: TURISMO RESPONSÁVEL EM TESES E DISSERTAÇÕES BRASILEIRAS

Com objetivo de conhecer como o tema turismo responsável vindo sendo abordado no campo de pesquisa nos programas de pós-graduação brasileira, realizou uma investigação no Catálogo de Dissertação e Tese da Capes que reúne documentos dos programas de pós-graduação brasileira, sendo um sistema do governo federal, vinculado ao Ministério da Educação (MEC).

A busca foi realizada pelo descritor “Turismo Responsável”, uma vez que o uso do termo separado, implicou na busca de trabalhos que não correspondia ao que pretende neste estudo. Além disso, não foi adicionado tempo amostral, para verificar o ponto inicial das discussões de TR na pós-graduação.

Na primeira busca, foram encontrados 16 estudos, porém, foram excluídos aqueles que não foi possível localizar no repositório e os trabalhos que não correspondia ao conceito de turismo responsável. Dessa forma, apenas 8 corresponderam aos estudos.

Os dados foram armazenados no programa de referências, *Mendely e Endnote*, e passaram por leitura para filtragem e averiguação de alinhamento.

INSTITUIÇÃO DE ENSINO	Quantidade	ANO	PROGRAMA
UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ	1	2008	
UNIVERSIDADE EST.PAULISTA	1	2010	
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA	3	2014/2016/2017	
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA	1	2017	
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE	1	2019	
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS	1	2020	
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA	1	2023	

Observa-se que os principais trabalhos foram desenvolvido no nível de dissertação, existindo uma lacuna para trabalhos que versam sobre a temática no nível de doutorado.

TÍTULO	TIPO	AUTOR	OBJETIVO DO TRABALHO
Gestão turística do município de cachoeira sob a ótica do turismo responsável	DISSERTAÇÃO	Pamela Moura da Rocha Almeida	Verificar qual a distância entre os princípios do Turismo Responsável relacionados aos fatores sociais, culturais e ambientais e a realidade da gestão do turismo no município de Cachoeira.
Análise da Seleção de indicadores de Turismo Responsável com foco nos Municípios Litorâneos do Estado de Santa Catarina -	DISSERTAÇÃO	Olívia Duquia Giumelli.	Analisar indicadores de turismo responsável; selecionados com foco nos municípios litorâneos do Estado de Santa Catarina - Brasil

Brasil'			
Análise do Turismo No Sudoeste Paulista: os casos de Presidente Epitácio E Rosana	TESE	Glaucia Aparecida Rosa Cintra	Analisar os principais pontos turísticos e debater sobre a necessidade de se desenvolver um plano estratégico participativo para a realização de um turismo responsável/sustentável, a fim de que os impactos negativos da atividade sejam mitigados e os positivos maximizados
Turismo Responsável: Uma Análise da Responsabilidade na Gestão Pública Brasileira	DISERTAÇÃO	Carolina Fávero de Souza	Analisar as políticas públicas em curso no Ministério do Turismo (MTur) sob a ótica do Turismo Responsável para identificar iniciativas que possuam o seu pilar na responsabilidade.
Proposta de Integração entre as Dimensões do Capital Social e do Turismo Responsável a Partir da experiência do Serviço Social do Comércio	DISERTAÇÃO	Alberto D Aurea Sobral Pereira Filho	Integração entre as dimensões do capital social e do turismo responsável a partir da experiência do Serviço Social do Comércio (Sesc), a fim de compreender a dinâmica de relacionamentos do setor turístico e contribuir com caminhos para impactar positivamente destinos e visitantes
Planejamento Turístico Responsável Das Praias Perequê E Castelhanos (Ilhabela-SP)	MESTRADO	Camila Lopes Seixas	Apresentar Diretrizes E Panoramas Ao Planejamento Responsável Das Praias De Ilhabela.
Turismo responsável e eventos: Uma análise sobre a responsabilidade a partir do Festival Internacional de Cinema e vídeo ambiental (Fica) Em Goiás/Go	DISERTAÇÃO	Kezya Silva Coelho Lima	Analisar de que forma as dimensões do Turismo Responsável podem contribuir para o planejamento, realização e gestão da realização de eventos de forma responsável.
Turismo Responsável na Serra Grande, Cantá/Rr: uma contribuição da percepção dos Stakenholders na construção de uma proposta de gestão participativa.	TESE	Leidiane do Nascimento Alves	Identificar os desafios para a construção de um projeto de gestão compartilhada do turismo responsável na Serra Grande – Cantá/RR, na ótica dos stakeholders.

Fonte: dados da pesquisa, 2024