Universidade Federal do Sul da Bahia – UFSB
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia – IFBA
Programa de Pós-Graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais - PPGCTA

Fernando da Cruz Lima

PLANEJAMENTO AMBIENTAL MUNICIPAL E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UM TURISMO PARTICIPATIVO E SUSTENTÁVEL EM PORTO SEGURO - BA

PORTO SEGURO - BA
2023

Fernando da Cruz Lima

PLANEJAMENTO AMBIENTAL MUNICIPAL E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UM TURISMO PARTICIPATIVO E SUSTENTÁVEL EM PORTO SEGURO - BA

Qualificação de dissertação de mestrado acadêmico apresentado ao Programa de Pós-graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais da Universidade Federal do Sul da Bahia e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia, com vistas ao cumprimento parcial para a obtenção do título de mestre em Ciências e Tecnologias Ambientais.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani

Coorientadora: Profª Drª Allívia Rouse Carregosa Rabbani

PORTO SEGURO - BA
2023

Dados internacionais de catalogação na publicação (CIP)
Universidade Federal do Sul da Bahia – Sistema de Bibliotecas

L732p Lima, Fernando da Cruz, 1994 -
Planejamento ambiental municipal e as políticas públicas para um turismo participativo e sustentável em Porto Seguro - BA. / Fernando da Cruz Lima. – Porto Seguro, 2024.
160 f.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Sul da Bahia. Centro de Formação em Ciências Ambientais. Programa de Pós-Graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais. Campus Sosígenes Costa.

1. Planejamento Turístico. 2. Política de Turismo. 3. Meio Ambiente. 4. Turismo. 5. Desenvolvimento Sustentável. I. Rabbani, Roberto Muhájir Rahnemay. II. Título.

CDD – 711.42

Elaborado por Lucas Sousa Carvalho - CRB-5/ 1883

FERNANDO DA CRUZ LIMA

PLANEJAMENTO AMBIENTAL MUNICIPAL E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UM TURISMO PARTICIPATIVO E SUSTENTÁVEL EM PORTO SEGURO - BA

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais da Universidade Federal do Sul da Bahia e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia, com vistas à obtenção do título de mestre(a) em Ciências e Tecnologias Ambientais.

Orientador(a): Prof(a). Dr(a). Roberto Muhajir Rahnemay Rabbani
Coorientador(a): Prof(a). Dr(a). Allívia Rouse Carregosa Rabbani

Este trabalho foi submetido à avaliação e julgado aprovado em: 19/ 02/ 2024.

BANCA EXAMINADORA

_____Carlos Alberto Caetano_____
Dr(a). Geografia pela UNICAMP
Universidade do Estado da Bahia - UNEB

_____Janaina Zito Losada_____
Dr(a). História com ênfase em História das Idéias pela UFPR
Universidade Federal do Sul da Bahia -UFSB

_____Sebastião Pinheiro Gonçalves de Cerqueira Neto____
Dr(a). Geografia com ênfase em Análise Regional pela UFS
Instituto Federal de Educação Ciências e Tecnologias - IFBA

ORIENTADOR(A)

_____Roberto Muhajir Rahnemay Rabbani_____
Dr(a). Direito pela Universidade de Santiago de Compostela, Espanha (USC)
Universidade Federal do Sul da Bahia -UFSB

PORTO SEGURO
2024

ATA DE DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO NO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS AMBIENTAIS

Aos 19 dias do mês de fevereiro de 2024, às 14h, via webconferência, por meio da sala virtual com link de transmissão https://meet.google.com/tjw-xxex-akc, reuniram-se as/os membras/os da banca examinadora composta pelas/os docentes Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani (presidente da banca), Dr. Carlos Alberto Caetano (membro externo ao Programa, Universidade do Estado da Bahia - UNEB), Drª Janaina Zito Losada (membra externa ao Programa, Universidade Federal do Sul da Bahia - UFSB) e Dr. Sebastião Pinheiro Gonçalves de Cerqueira Neto (membro interno ao Programa, Instituto Federal da Bahia - IFBA), sendo o trabalho coorientado pela Profª Drª Allívia Rouse Carregosa Rabbani, a fim de arguirem o mestrando **Fernando da Cruz Lima** na defesa de sua dissertação de mestrado, cujo trabalho intitula-se "**Planejamento Ambiental Municipal e Políticas Públicas para um Turismo Participativo e Sustentável em Porto Seguro - BA**". Aberta a sessão pelo presidente, coube ao candidato, na forma regimental, expor o tema de sua dissertação, dentro do tempo regulamentar, sendo em seguida questionado pelas/os membras/os da banca examinadora, tendo dado as explicações que foram necessárias. Após reunião em sessão secreta, os/as membros/as da banca consideraram a dissertação:

(X) Aprovada com Louvor ( ) Aprovada ( ) Reprovada

BANCA EXAMINADORA:

Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani
(UFSB/PPGCTA)
Orientador/a e Presidente/a da banca

Drª Allívia Rouse Carregosa Rabbani (IFBA/PPGCTA)
Coorientadora

Dr. Carlos Alberto Caetano (UNEB)
Membro externo

Drª Janaina Zito Losada (UFSB)
Membra externa

Dr. Sebastião Pinheiro Gonçalves de Cerqueira Neto (IFBA)
Membro interno

gov.br Documento assinado digitalmente
FERNANDO DA CRUZ LIMA
Data: 19/02/2024 16:52:18-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Fernando da Cruz Lima
Discente

Webconferência, 19 de fevereiro de 2024.

PARECERES DA BANCA EXAMINADORA DE DEFESA:

(exceto presidente/a)

MEMBRO/A	SIGLA DA INSTITUIÇÃO	NOTA (0,0–10,0)	PARECER
Dr. Carlos Alberto Caetano	UNEB	10,0	Aprovado
Drª Janaina Zito Losada	UFSB	10,0	Aprovado
Dr. Sebastião Pinheiro Gonçalves de Cerqueira Neto	IFBA	10,0	Aprovado
	CONCEITO FINAL	**10,0**	**Aprovado**

Conforme o Regimento Interno do PPGCTA (2021, p. 26):

> **Art. 86.** Cada membro(a) da banca, exceto a(o) presidenta(e), emitirá parecer por escrito e atribuirá nota entre 0,0 (zero) a 10,0 (dez), correspondente à apresentação e ao trabalho escrito da dissertação.
> § 1º. O conceito final resultará da média aritmética dos valores numéricos concedidos pelos membros da banca examinadora, sendo considerado aprovada(o) a(o) discente que obtiver média final igual ou superior a 7,0 (sete).
> (...)

Em caso de **reprovação**, a banca deve indicar neste espaço as razões que embasaram tal decisão:

Outras **recomendações** da banca examinadora (OPCIONAL):

Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani
(UFSB/PPGCTA)
Presidente/a da banca

Dedico este trabalho ao meu pai e à minha mãe que nunca tiveram a oportunidade de estudar, mas deram a melhor educação que pude ter. Também à minha querida esposa que fez todos os esforços que para que eu pudesse fazer essa formação.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço as forças espirituais do universo por me guiar e permitir chegar até aqui, por me ajudar a ter forças para superar os momentos difíceis que surgem durante essa trajetória humana.

Quero agradecer imensamente aos orientadores, os professores Dr. Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani e Professora Allívia Rouse Carregosa Rabbani, pela paciência, disponibilidade, atenção, sempre que necessário. Acredito que foi um dos poucos privilégios no qual tive a oportunidade de ter, sem sua ajuda em todos os momentos do curso não seria possível concluir essa etapa na minha vida.

Não poderia deixar de reconhecer a enorme contribuição de todos os professores do curso de Pós-Graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais (PPGCTA) do IFBA e da UFSB, que contribuíram para uma nova visão de mundo, uma nova perspectiva de ver as problemáticas sociais bem como pensar em maneiras de alterar esse cenário.

Ao lado de todos aqui, agradeço a minha esposa Maiara Conceição Castro pelo incentivo, motivação e cuidado para que essa formação fosse a melhor possível, sem isso não teria ao menos tentado fazer o mestrado por isso dedico este trabalho a você e ao meus pais.

Por fim, agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa da Bahia (FAPESB) pelo financiamento da pesquisa, pois, sem a ajuda a qual foi disponibilizada este estudo não teria acontecido.

LIMA, Fernando da Cruz. Planejamento Ambiental Municipal e Políticas Públicas para um Turismo Participativo e Sustentável em Porto Seguro - BA. Orientador: Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani. 2024. Dissertação (Mestrado em Ciências e Tecnologias Ambientais) – Universidade Federal do Sul da Bahia; Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia, Porto Seguro, 2024.

RESUMO

O turismo é um fenômeno social complexo que aborda diversos campos de estudo, se tornando uma atividade econômica com um potencial de crescimento exponencial sem precedentes. Na década de 1970, o Brasil recebia em torno de 250 mil turistas internacionais em média por ano, meio século depois, somam-se mais de 6 milhões. Diante da realidade do crescimento do turismo, pesquisas devem ser desenvolvidas para melhor compreender e organizar esta atividade econômica de impactos socioambientais. Logo, o objeto de análise desta pesquisa é Porto Seguro (BA), a principal cidade da zona turística da Costa do Descobrimento, localizada no extremo sul do território baiano, que apesar de sobressair em números de recebimento de turistas, não possui um Planejamento Ambiental Municipal do Turismo (Plamtur), o que indica uma fragilidade na articulação e implementação de políticas públicas para a atividade. O Plamtur é o principal norteador das ações de turismo, tendo como raízes a sustentabilidade e inclusão social, uma vez que comporta o planejamento e desenvolvimento socioambiental, baseada em uma gestão participativa, apresentado instrumentos de tomada de decisão de gestão pública de curto, médio e longo prazo. A fim de contribuir com a gestão municipal da cidade de Porto Seguro (BA), este trabalho propõe a criação do Plamtur com foco nas questões socioambientais. Esta pesquisa adotou uma metodologia qualitativa, empregando a técnica bibliográfica para revisão extensiva da literatura relacionada ao tema. Foi realizada uma análise documental de relatórios, teses, dissertações, artigos e legislações, proporcionando uma compreensão abrangente do contexto e embasando a abordagem do estudo. Como resultado, a pesquisa evidencia a urgência de implementar o Plamtur na cidade, pois, a ausência de modelo de planejamento do turismo revela uma grave vulnerabilidade na gestão do segmento, principalmente diante do crescimento da cidade e do aumento dos turistas, provocando além dos benefícios financeiros, disparidades sociais, crescimento da criminalidade, aumento constante da inflação imobiliária e cesta básica, descaracterização cultural e vulgarização dos patrimônios naturais, físicos, abstratos, pressão quanto a gestão dos resíduos os quais aumentam significativamente durante a alta temporada. Por fim, conclui-se que a implantação de um modelo de planejamento de longo prazo é fundamental para conservar a existência do turismo de forma sustentável minimizando os problemas crônicos que fazem parte da estrutura social e ambiental do município, sendo estes a maior contrariedade quando a forma de organização do segmento atualmente na localidade.

Palavras–chave: Planejamento Turístico; Política de Turismo; Meio Ambiente; Turismo; Desenvolvimento Sustentável.

LIMA, Fernando da Cruz. Municipal Environmental Planning and Public Policies for Participatory and Sustainable Tourism in Porto Seguro - BA. Advisor: Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani. 2024. Dissertation (Master's in Environmental Science & Technology) – Universidade Federal do Sul da Bahia; Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia, Porto Seguro, 2024.

ABSTRACT

Tourism is a complex social phenomenon that spans various fields of study, becoming an economic activity with unprecedented exponential growth potential. In the 1970s, Brazil received around 250,000 international tourists annually on average. Half a century later, this number has surpassed 6 million. Given the reality of tourism growth, research must be developed to better understand and organize this economic activity with socio-environmental impacts. Therefore, the object of analysis in this research is Porto Seguro (BA), the main city in the Costa do Descobrimento tourist zone, located in the extreme south of Bahia. Despite its prominence in tourist arrivals, Porto Seguro lacks a Municipal Environmental Tourism Plan (Plamtur), indicating a weakness in the articulation and implementation of public policies for the activity. Plamtur is the main guide for tourism actions, rooted in sustainability and social inclusion, as it encompasses socio-environmental planning and development based on participatory management, offering short, medium, and long-term public management decision-making tools. To contribute to the municipal management of Porto Seguro (BA), this work proposes the creation of Plamtur with a focus on socio-environmental issues. This research adopted a qualitative methodology, employing a bibliographic technique for an extensive review of literature related to the topic. A documentary analysis of reports, theses, dissertations, articles, and legislation was conducted, providing a comprehensive understanding of the context and supporting the study's approach. As a result, the research highlights the urgency of implementing Plamtur in the city. The absence of a tourism planning model reveals a serious vulnerability in the management of the sector, especially in the face of the city's growth and increasing tourist numbers, causing, in addition to financial benefits, social disparities, rising crime rates, constant increases in real estate inflation and basic necessities, cultural degradation, and the trivialization of natural, physical, and abstract heritage. Furthermore, there is increased pressure on waste management, which significantly escalates during the peak season. In conclusion, the implementation of a long-term planning model is essential to sustainably preserve tourism, minimizing chronic problems that are part of the municipality's social and environmental structure. These issues are the greatest contradiction in the current organization of the sector in the locality.

Keywords: Tourism Planning; Tourism Policy; Environment; Tourism; Sustainable Development.

LISTA DE SIGLAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnica

AGAPAN - Associação Gaúcha de Proteção do meio Ambiente Natural

AIA - Avaliação de Impacto Ambiental

APIA - Avaliação Prévia de Impacto Ambiental

AID - Área de Influência Direta

AII - Área de Influência Indireta

CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente

EIA-RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental

EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo

FUNGETUR - Fundo Geral do Turismo

IBAMA- Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISO - Organização Internacional para a Normalização (*International Organization for Standardization*)

MMA - Ministério do Meio Ambiente

MTur - Ministério do Turismo

OMT - Organização Mundial do Turismo

PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento

PLAMTUR - Planejamento Ambiental Municipal do Turismo

PNT - Plano Nacional de Turismo

PNMT - Programa Nacional de Municipalização do Turismo

PMGT - Planos de Fortalecimento Municipal da Gestão do Turismo

PMMA - Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântico

PRODETUR/BA - Programa de Desenvolvimento do Turismo da Bahia

PRODETUR/NE - Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste

PTDSS - Plano Territorial de Desenvolvimento Sustentável e Solidário

RPPN - Reserva Particular de Patrimônio Natural

ZEE - Zoneamento Ecológico-Econômico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....7
ARTIGO 1.....13
O TURISMO EM PERSPECTIVA HISTÓRICA E SUA RELAÇÃO COM AS CRISES AMBIENTAIS.....13
1 INTRODUÇÃO.....13
2 TRAJETÓRIA HISTÓRICA DO TURISMO FRENTE AS CRISES AMBIENTAIS.....16
4 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO BRASIL.....36
4.1 Primeira fase do turismo no Brasil (1930-1960).....38
4.2 Segunda fase do turismo no Brasil (1960-1990).....42
4.3 Terceira fase do turismo no Brasil (1990-2003).....46
4.4 Quarta fase do turismo no Brasil (2003 aos dias atuais).....48
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....50
6 REFERÊNCIAS.....51
ARTIGO 2.....57
PARTICIPAÇÃO SOCIAL E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS NO TURISMO: ALTERNATIVAS PARA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL.....57
1 INTRODUÇÃO.....57
2 ALTERNATIVAS PARA A ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO TURISMO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS.....58
3 MÉTODOS PARA AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS NO TURISMO (AIA) 64
3.2 Método Delphin.....80
3.3 Matriz de Interação.....84
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....88
5 REFERÊNCIAS.....89
ARTIGO 3.....94
TURISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS: UMA PROPOSTA DE PLANEJAMENTO PARA O CRESCIMENTO ECONÔMICO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL EM PORTO SEGURO -(BA).....94
1 INTRODUÇÃO.....94
2 CONTEXTO DOS PLANEJAMENTOS E POLÍTICAS PÚBLICAS DO TURISMO NA BAHIA.....96

3 PLANEJAMENTO TURÍSTICO EM PORTO SEGURO (BA): ASPECTOS GERAIS 102
4 PROPOSTA DE PLANO AMBIENTAL MUNICIPAL TURÍSTICO (PLAMTUR).....112
4.1 Primeira Fase.....113
4.1.1 Primeira etapa: Inventário.....113
4.1.2 Segunda etapa: Avaliação Prévia de Impacto Ambiental (APIA).....122
4.1.3 Terceira etapa: Diagnóstico e Análise para o Prognóstico.....128
4.1.4 Planejamento Estratégico (Programação).....134
4.2 Segunda Fase.....135
4.2.1 Quarta etapa: Zoneamento Ambiental Turístico (ZAT).....135
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....136
6 REFERÊNCIAS.....138
CONCLUSÕES GERAIS.....143
APÊNDICE.....145
ANEXOS.....153

INTRODUÇÃO

O turismo é um fenômeno social que se transforma no tempo, por ser uma atividade que utiliza o espaço geográfico e dos elementos tangíveis e intangíveis presentes nele, acompanhando a evolução humana, transitando pelo passado e presente das sociedades. No entanto, a implementação da atividade turística na maior parte das vezes é sem planejamento, causando danos irreversíveis ao ambiente. Indubitavelmente, qualquer atividade econômica desenvolvida sem qualquer tipo de planejamento e organização está fadada ao fracasso, principalmente o turismo, que está intrinsecamente inter-relacionada com elementos frágeis como o meio ambiente e cultura.

No contexto brasileiro, o atraso no setor de turismo, independentemente das questões políticas, persiste devido à falta de profissionalização e na subjetivação do potencial do segmento turístico, que mesmo sendo crucial para muitos municípios, estes ainda sentem dificuldades estruturais em relação ao gerenciamento da atividade, uma vez que as secretarias na maior parte das vezes são formadas por interesses políticos com pessoas que não tem formação ou nunca tiveram contato com a gestão do turismo. Estas agem tapando buracos, apenas mantendo o que já existe e resolvendo os problemas que surgem ao longo da administração.

Em pesquisa realizada com 169 secretárias municipais de turismo no Brasil, cerca de 70% das respostas ao questionamento sobre as principais razões delas não possuírem um planejamento, apontam que a falta de conhecimento técnico ou científico dos próprios integrantes das secretarias municipais de turismo, inclusive declarado em 86% dos órgãos de gestão estudados a necessidade de apoio técnico-científico para a elaboração de seus planos municipais. Contudo, visando entender a baixa incidência de planejamentos turísticos no Brasil, os pesquisadores buscaram contrapor as afirmativas anterior e chegaram a conclusão de que 57,5% afirmaram que não vê necessidade de os municípios instituírem um planejamento (ALMEIDA; COSTA, 2007, p.11).

Entende-se aqui que o fato de não haver uma formação específica dos profissionais da área turística prejudica no crescimento sustentável da atividade, cabendo ao poder público

legislativo obrigar a criação de um plano turístico orientador da atividade para não haver consequências irreversíveis. No entanto, o próprio poder legislativo não se sente provocado a tal realização porque há um enfraquecimento dos atores sociais locais. “O planejamento da atividade está condicionado ao amparo de leis específicas, e estás no campo do turismo são limitadas” (SILVA; RIBAS; DENARDIN, 2011, p.3).

Na contramão desses fatos, o governo da Bahia tem adotado ações voltadas ao gerenciamento do turismo, pode-se citar a criação da Empresa Baiana de Desenvolvimento Turístico (BahiaTursa) que financia vários projetos voltados ao turismo, adesão ao PRODETUR Nordeste, que é um plano de sistematização da atividade, a Lei Estadual de Turismo da Bahia (Lei n.º 12.933/2014) que instituiu os Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) e os Planos de Fortalecimento Municipal da Gestão do Turismo (PMGT´s).

Dentro dos territórios turísticos estabelecidos na Bahia, a Costa do Descobrimento como zona turística é um dos destinos mais importantes, mas, com grandes problemas organizacionais no campo sociocultural, ambiental e econômico, os quais se refletem na comunidade que tem 0,676 de índice de desenvolvimento humano (IBGE, 2023).

Porto Seguro é a principal cidade dentro desta Costa por ser reconhecida como destino indutor, ou seja, ele influencia todo o seu entorno pelos aspectos que estão diretamente ligados ao turismo, e, ainda sendo movida quase que exclusivamente por este.

No entanto, atualmente o turismo da cidade encontra-se pouco estruturado, perto do que a complexidade da região demanda. Os esforços realizados até o momento são válidos, contudo, sem um alicerce sustentável que se relacione diretamente as diretrizes, aspectos sociais e, ambientais de sustentabilidade, que mostre um caminho a ser seguido para alcançar um patamar que traga benefícios não apenas ao turista, mas, também aos moradores.

A falta de planejamento traz a degradação a passos lentos do patrimônio histórico-cultural, das comunidades tradicionais, da insustentabilidade ambiental, dentre tantos outros problemas que ocorrem no turismo, como os processos erosivos, assoreamento dos rios, perda da biodiversidade, formação de ilhas de calor, assim como visto em metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro. Araújo (2015, p.148) conclui que a cidade de Porto Seguro está refletindo um dos estágios de decadência por onde passará ou já passou as cidades turísticas brasileiras.

O município tem apresentado graves problemas causados pelo turismo desordenado, tais como superlotação das praias; déficits de planos turísticos que respeitem o meio ambiente natural; carência em infraestrutura básica; ocupações irregulares; esgotamento sanitário nos rios e praias. Junto a isso, elas enfatizam a necessidade de um planejamento turístico que seja sistêmico, coberto por premissas ambientais, e, melhor formação de profissionais com fim a salvaguarda dos recursos naturais da cidade (CARVALHO; SANTOS, 2022, p.95).

Para além desses pontos, é importante pontuar o fato de a cidade possuir apenas um direcionamento estratégico como medida de gestão. Este consta regulamentado no plano diretor, contemplando apenas ações imediatas e generalizadas sem um cunho social e ambiental, pois, nota-se apenas um viés econômico proposto de desenvolvimento. Contudo, o direcionamento é um resumo de um planejamento mais complexo, não existente no município até o momento e, que é o primeiro passo a ser dado.

Aqui se percebe a falta de uma base técnica para construção das ações a serem tomadas na gestão do turismo. Por esta razão, a fim de possibilitar melhorias para a organização e desenvolvimento socioambiental e gestão do turismo do município de Porto Seguro, sugere-se a neste trabalho o modelo de Planejamento Ambiental Municipal do Turismo (PLAMTUR), elaborado pela pesquisadora (MORAES, 2002, 2006), o qual foi constituído como o objetivo de desenvolver de modo sincrônico os meios ambientais, econômicos, sociais, políticos e culturais.

Este modelo busca abarcar em si múltiplas questões objetivas e subjetivas do turismo aliado ao bem-estar da comunidade de uma forma dinâmica, considerando consequências das ações tomadas e seus impactos diretos e indiretos, sempre visando a conservação do meio ambiente natural, por este motivo, esta pesquisa se torna muito importante em ser desenvolvida.

Em virtude dos fatos mencionados, os objetivos deste estudo é demonstrar a importância de haver um planejamento ambiental turístico como processo de tomada de decisão na gestão do turismo em Porto Seguro, ao mesmo tempo, caracterizar as políticas públicas de turismo no Brasil e na Bahia, e, descrever a importância de desenvolver o turismo frente as questões ambientais, bem como a necessidade de se incluir a comunidade nos processos de decisão.

Para alcançar estes objetivos, metodologicamente, a pesquisa configurou-se quanto a natureza como básica, a qual é o tipo de pesquisa na qual tem a função de melhoria das teorias

existentes. A pesquisa de natureza básica tem o potencial de ampliar o campo teórico, algo necessário ao turismo, por tal razão a escolha deste tipo de pesquisa melhor se adéqua a proposta de investigação feita. Isso é crucial para o crescimento do turismo, pois obtém bases sólidas teóricas e conceituais na aplicação de estudos acadêmicos.

Ao lado da pesquisa de natureza básica, a técnica de análise qualitativa permite compreender profundamente as nuances de forma menos mecânica, tendências, desafios, efeitos no qual o método quantitativo não consegue perceber de modo humanizado, além disso, pela ótica qualitativa tem-se um campo holístico e contextualizado da situação trabalhada algo que o turismo exige fundamentalmente.

A pesquisa adota uma perspectiva imparcial na análise, por tanto, a pesquisa do ponto de vista dos seus objetivos é descritiva. Nela, identifica-se mediante uma abordagem mais descritiva pontos de melhorias, sendo crucial para o planejamento e intervenções de áreas em estado de perigo.

É relevante destacar a importância de se explorar, também, estudos já constituídos na área de análise, assim, os procedimentos técnicos, estudo bibliográfico e documental foram adotados. Eles proporcionam, a crítica, as configurações das ações perpetuadas no mundo, apresentando lacunas que devem e podem ser preenchidas.

Esta forma de direcionamento do estudo foi considerada sólida o suficiente para aprofundar o entendimento da situação do gerenciamento turístico em Porto Seguro, bem como para sugerir recomendações com embasamento científico consistente. Levando em consideração esses aspectos, o trabalho está estruturado em três artigos representando também os capítulos. Além destes, esta introdução, a qual tem a função de destacar informações gerais.

O primeiro artigo tem um viés de fundamentação teórica que perpassa pelo histórico do turismo global e localmente, bem como das políticas públicas desse setor no Brasil e na Bahia, a fim de compreender as influências destes nos problemas ambientais. No segundo capítulo, a atenção é voltada para analisar os impactos ambientais observados no primeiro capítulo nas localidades em que o turismo está situado.

Ao mesmo tempo, na parte dois demonstra-se como a comunidade se situa nesse contexto, as formas de participação social e maneiras de organização do território, observando as políticas

públicas para efetivação de direitos coletivos harmonicamente com o desenvolvimento econômico. Ademais, no artigo três busca-se interdisciplinarmente demonstrar como o planejamento e as políticas do turismo contribui para o crescimento sustentável dos destinos, sugerindo um modelo de planejamento que aborde todos os aspectos do turismo.

Por fim, salienta-se que além dos artigos como produto da pesquisa, gerou-se um projeto de lei (Lei No 008/2024), o qual foi submetido a câmara de vereadores de Porto Seguro sendo lido na 5ª Sessão Ordinária em sete de março no 1º Período Legislativo do ano de 2024 como sugestão do então legislador municipal Vinicius Pinheiro Parracho e, seguida como pauta para votação na 6ª Sessão Ordinária do dia vinte e um de março de 2024, aprovado por 13 votos de 17 possíveis com quatro legisladores faltantes, na segunda votação, na 7º Sessão Ordinária prevista para ocorrer em 27 de março, mas, remarcada para 04 de abril, aprovado por 15 votos favoráveis e duas ausências. Por fim, a lei proposta foi homologada na edição 8.265, Ano 6, de 12 de abril de 2024. Todas as etapas podem ser vistas nos documentos em anexo.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Éricka; COSTA, Carlos. O planejamento turístico entre os municípios brasileiros de pequena e média dimensão. Observatório de Inovação do Turismo – **Revista Acadêmica**, Vol II – Número 1– 1–Mar de 2007.

ARAÚJO, Cristina Pereira. PORTO (in) SEGURO: a perda do paraíso. Os reflexos do turismo na sua paisagem. 2004. 160f. **Dissertação** (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

CARVALHO, R. C. O., SANTOS, V. Análise dos recursos naturais na prática do turismo em Porto Seguro. **Ateliê do Turismo**. Campo Grande, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama**. 2023. Disponivel: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/porto-seguro/panorama. Acesso em: set 2023.

MORAES, Clauciana Schmidt Bueno de. Planejamento Ambiental do Turismo. São Carlos. 257p. **Dissertação** (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2002.

SILVA, Adriana Pisoni da; RIBAS, Marlon Dornelles; DENARDIN, Vanessa Cibele Cauzzo. PRODETUR - Um instrumento do Ministério do Turismo para a Qualificação da Infraestrutura Turística. *In*: Fórum internacional de turismo do iguassu, 5., 2011, **Anais .** Foz do Iguaçu – Paraná.

ARTIGO 1

O TURISMO EM PERSPECTIVA HISTÓRICA E SUA RELAÇÃO COM AS CRISES AMBIENTAIS

RESUMO

O turismo é um setor de serviços que aborda o fenômeno social do lazer. Ao longo do tempo, enfrentou desafios devido à falta de planejamento, resultando em vários problemas sociais e ambientais. Assim, este trabalho busca compreender as razões desse problema crônico no desenvolvimento turístico a partir da questão, "Como o modo de interpretação e entendimento do turismo na criação de políticas públicas contribui para as crises ambientais?" De tal modo, os objetivos da pesquisa primeiramente é I) Examinar como o turismo interage com o meio ambiente natural através das políticas sociais, ambientais e econômicas, e os impactos resultantes dessa interação; II) Inferir sobre como o turismo exige a existência de políticas públicas e planejamento delineados para a comunidade; III) Analisar as construções de políticas de turismo no Brasil. Para chegar nos resultados almejados, metodologicamente este estudo está classificado como uma pesquisa descritiva e possui como procedimentos técnicos o estudo bibliográfico e documental. Conclui-se que historicamente nas ações de planejamento turístico governamental, a finalidade em se estruturar o turismo nasce prioritariamente com objetivos financeiros; contudo nota-se precarização no incentivo a atender as necessidades das comunidades envolvidas e a conservação ambiental.

Palavras - Chave: Planejamento Turístico, Políticas Públicas do Turismo, Meio Ambiente.

1 INTRODUÇÃO

O turismo é um fenômeno social que está ligado a diversos fatores que fazem parte da vida cotidiana, tal como, a política, economia, transporte e meio ambiente. Ela, por ser uma atividade na qual dialoga com distintos mercados, exige que exista uma administração organizada, a fim de evitar situações de conflitos de interesses, sejam eles coletivos ou individuais.

Atualmente há um debate quanto ao uso dos recursos ambientais para a geração de capital. O turismo, como uma atividade que explora o lazer[1], é um dos principais segmentos no qual faz do meio ambiente, seja ele físico ou histórico, objeto de comercialização dos atributos deles inerente, provocando o embate sobre preservação e conservação dentro desse viés de consumo, pois, o segmento turístico se encontra dentro dessa dualidade.

Outro detalhe que provoca essa discussão, é o fato de a maioria dos destinos turísticos a atividade ter surgido de modo espontâneo sem nenhum tipo de planejamento ou acompanhamento da mesma. Essa situação, criou um modelo de gestão espacial historicamente no Brasil e, principalmente, nas esferas locais, sob um viés estritamente econômico, sem planejamento, ou consideração das necessidades da comunidade.

Ainda convém destacar, que ao longo desse desenvolvimento do turismo nos anos de 1960 o entendimento do turismo e do meio ambiente, eram difundidos tendo uma premissa dos conceitos de industrialização. Este pensamento foi ampliado ao longo do tempo, se perpetuando até os dias atuais.

De tal modo, a atividade turística alcançou uma posição de grandeza na geração de renda local dos Estados e Municípios onde ela atua. No âmbito nacional, está entre as principais atividades de serviços, mas, ao mesmo tempo, tem-se escancarado cada vez mais o modo predatório, excludente e depredatório dessa ideologia aplicada no segmento. Por este motivo, é fundamental a mudança quanto as formas de uso do turismo, sendo necessário a introdução de políticas para a coesão social (CABRAL; MOURA, 2017).

Diante do exposto, este estudo tem por objetivos, I) demonstrar como o turismo, as inter-relações do meio ambiente natural e os efeitos gerados, social, ambiental e economicamente; II) inferir sobre como o turismo exige a existência de políticas públicas e planejamentos de maior complexidade, delineados para a comunidade; III) analisar as construções de políticas de turismo no Brasil.

[1]Utiliza-se neste estudo o conceito apresentado por Pina (1992, p.28) em que o lazer está ligado a escolhas de atividades as quais transmitem um sentimento de liberdade, que não necessariamente são turísticas, ou seja, o [...] "lazer seria portanto antes de tudo uma atitude psicológica do indivíduo, e qualquer atividade poderia ser vivenciada como um lazer". Nesse sentido, entende-se que o turismo tenta se apropriar dessas escolhas.

A preocupação nesses objetos de pesquisa, se dá uma vez que os problemas ambientais, em muitas situações relacionadas ao segmento turístico, são dissociadas, contudo, provocada pelas ações políticas de gestão, geradas por um contexto de inabilidade dos órgãos responsáveis em coordenar tais questões. Sendo assim, o caráter ambiental é deixado de lado, pois, prevalece uma visão de ambiente infinito no conceito popular, além disso, muitos dos gestores do turismo não compreendem a conjuntura estrutural, dinâmica e interação da atividade, levando a mesma ao desvanecimento a médio e longo prazo, desperdiçando o potencial de conservação dos bens culturais, históricos e, ambientais. Por todos esses aspectos, este estudo busca responder "como o modo de interpretação e entendimento do turismo na criação de políticas públicas contribui para as crises ambientais?"

A fim de alcançar os resultados desejados, está pesquisa foi classificada metodologicamente quanto sua natureza como básica, sob a técnica de análise qualitativa, sendo a pesquisa, do ponto de vista dos seus objetivos, descritiva e, possui como procedimentos técnicos o estudo bibliográfico documental.

Foram utilizados para a construção teórica, pesquisas, teses, dissertações, artigos e documentos oficiais sobre os temas aqui abordados. De tal modo, fez-se uso de periódicos científicos na base de buscas da Capes, Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BTDT) e Google Acadêmico com os termos "planejamento turístico, políticas públicas de turismo, turismo e território, turismo e territorialidade" com revisão por pares, aliado ao uso de livros, revistas, jornais, boletins e monografias constituíram este trabalho. Por fim, documentos oficiais nacionais e internacionais também foram usados, os quais se destacam materiais extraídos do portal *United States Department of the Interior, Third World Resurgence, USDA*, Ministério do Turismo (Mtur) e Ministério do Meio Ambiente (MMA).

O artigo está dividido em duas partes, a primeira trazendo aspectos históricos inter-relacionados ao surgimento do turismo e propagação deste ao longo do tempo, destacando os principais movimentos ambientais e crises existentes no mundo. Na segunda parte, aspectos da gestão ambiental no Brasil, bem como, as formas de nascimento das políticas de turismo no país.

2 TRAJETÓRIA HISTÓRICA DO TURISMO FRENTE AS CRISES AMBIENTAIS

O "turismo" é definido pela Organização Mundial do Turismo (OMT), o qual delibera o turismo como sendo "[…] as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras" (OMT, 2001, p. 38).

Logo, o turismo envolve o deslocamento do ser humano por um período finito, tendo objetivos diversos, tais como a busca por segurança, espiritualidade, conhecimento, dentre outros, contudo, nem todos os acontecimentos históricos podem ser considerados na história do turismo, mas, para alguns autores as primeiras impressões das características que a compõe iniciou-se na antiguidade. Desde 4000 a.C. (em que se tem as primeiras evidências da escrita) até 476 d.C., os egípcios, gregos e chineses realizavam viagens a fim de conseguir negócios e atividades de lazer. Tais viagens ensejaram na construção de hospedarias ao longo das estradas e cidades, como ocorreu no império romano, segundo Gee e Fayos-Solá (2003).

Em Roma[2] as viagens tiveram muita expressividade. Como uma forma de exploração, lazer e comércio, a sociedade livre viajava com frequência pelas estradas desenvolvidas pelos romanos. Além disso, por volta do século VII até o IX foram os momentos mais expressivos do turismo nessa época, pois com a derrocada da cultura, enfraquecimento do poder pelo império a sociedade entrou num período feudal, mudando a conjuntura econômica e social a partir disso.

Este fato iniciou devido à disseminação do cristianismo no continente europeu. Neste momento da história as viagens ganharam maior cunho religioso. Além disso, não havia mais segurança para transitar de uma cidade a outra sem haver algum risco grande de assaltos e mortes. Denominados de romeiros por haver um grande fluxo de pessoas que iam a Roma devido à igreja católica, as viagens passaram a se concentrar rumo a Jerusalém (IGNARRA, 2003).

Foi a partir da busca pelo sagrado católico que supostamente foi descoberto o túmulo de Santiago de Compostela[3] na Espanha. Instauraram-se assim as primeiras excursões planejadas e

[2] Garraffoni (2006) Roma foi todo o território conquistado pelo império romano. Os limites do território iam da então Grã-Bretanha até o Eufrates e Egito.

[3] Conforme Cardoso e Almeida (2005) Santiago ou Tiago foi um dos primeiros discípulos de Jesus e considerado um santo no cristianismo.

pagas registradas na história do turismo. Eram organizadas por pessoas que possuíam o conhecimento do lugar assim como determinavam os horários de cada atividade (BARRETO, 2001).

As peregrinações e as cruzadas[4] ensejaram em novos caminhos a serem explorados, como consequência disso as relações comerciais entre os reinos europeus com os povos orientais permitiram um grande avanço econômico. Este acontecimento concentrou a riqueza na mão de poucos, promovendo um movimento revolucionário conhecido como renascimento[5], em que houve a mudança no modo em que a sociedade se organizava política, social e economicamente.

A partir deste acontecimento a maneira de inter-relacionamento também transmutou. O conhecimento científico e intelectual era tido como grande poder social e *status*, no entanto, a elite detinha maior oportunidade de usufruir desse novo padrão imposto, criando camadas dentro da sociedade dos mais e menos favorecidos. Com o passar do tempo, as viagens ganharam uma nova configuração de religiosa para busca de conhecimentos que estavam ligados a diversos campos de estudos promovidos pela ciência.

A elite do século XVI excluía aqueles que não conheciam as cidades culturais renascentistas e, por não existirem meios de comunicação, a única forma de conhecer e fazer parte do grupo seleto era viajando com o cunho cultural e artístico, sendo denominado esta ação de *Gran Tour* (BARRETO, 2001).

A estrutura social vivida no século XVI perdurou por muitos anos à frente, fato que somente começou a mudar com os avanços técnico científico do século XVII que possibilitou o advento da Revolução Industrial. A classe mais rica se consolidou, ao mesmo tempo que nascia

---

[4] As cruzadas foram uma série de expedições armadas entre os séculos XI e XIII com o objetivo, na maior parte das ocasiões, de conquistar Jerusalém (TYERMAN, 2011, p.1-18).

[5] A transição do feudalismo para o capitalismo começou no período denominado Baixa Idade Média, e impulsionou a chamada Revolução Comercial ocorrida na Idade Moderna. Essa mudança, que também foi influenciada pela reforma religiosa e pelo absolutismo político, acabou por modificar os valores, as ideias, as necessidades artísticas, culturais e científicas da sociedade europeia. A organização do sistema bancário, as grandes navegações e descobrimentos, o desenvolvimento das cidades, a perda por parte da Igreja do monopólio de explicação dos fenômenos naturais e humanos, o declínio do poder dos senhores feudais e da Igreja, tornou o homem moderno mais crente em si, deixando de almejar tanto Deus e passando a prestar mais atenção aos semelhantes e ao ambiente que o rodeava (GODINHO, 2012, p. 1-2).

um novo tipo de burguesia, a comercial, tornando as viagens que antes eram restritas a algumas mais comuns a vida social.

E imprescindível aponta que o transporte até o início do século XX era feito por carroças, privilégio da nobreza e/ ou a cavalo. Porém, a máquina a vapor durante a revolução industrial promoveu a criação das linhas férreas. Ao longo dos anos da revolução, o automóvel ainda objeto limitado a poucas pessoas possibilitou viagens domésticas com mais frequências. Depois da Segunda Guerra Mundial, o avião tornou as viagens e o turismo mais acessível (LIMA, 2018).

Em 1855 foi criado o mais rápido veleiro da época competindo com os barcos a vapor, viajava por cerca de 11 dias entre o leste e o oeste do oceano atlântico fazendo 33 quilômetros por hora que era uma novidade a qual seria batida apenas 25 anos depois, além de ter tido maior capacidade de carga vista naquele momento (PIRES, 2002).

Houve uma grande transformação dos paradigmas sociais durante esse período, uma delas eram o fato de as praias serem malvistas devido às concepções religiosas, porém, o médico John Floyer publicou um estudo que relatava como as águas do mar poderia eliminar doenças. O estudo inicialmente não teve destaque, contudo, Richard Frewin disseminou as premissas de Floyer ganhando adesão da comunidade europeia mudando completamente a forma de interação com o meio ambiente natural (SOUSA, 2022).

Na metade do século XVIII a atividade em praias era comum, aconteciam ou por recomendação médica, ou por plena contemplação. No século XIX, com as atividades de trabalho reorganizadas e os trabalhadores com mais tempo de descanso, a consolidação das ferrovias como meio de transporte, os balneários eram os mais buscados principalmente na Grã-Bretanha.

Até este momento não se tinha noção dos efeitos do turismo na vida das comunidades e no meio natural. Foi ainda em meados do século XIX que nasceu na Europa os primeiros idealizadores dos movimentos ambientalistas defendendo a igualdade e uso consciente do meio ambiente (MCCORMICK, 1992, p.12). Distintas linhas de pensamento tiveram gênese como a ecológica, que defendia interdependência do ser humano a natureza e vice-versa, a econômica, tendo em suas características uma premissa de exploração dos recursos, contudo, de modo otimizado e, a vertente biocêntrica que via o meio ambiente como algo que deve ser evitado tocar o máximo possível.

Apesar disso, apenas quando emergiram os primeiros problemas gerados pela revolução industrial é que se começou realmente a ter uma atenção maior aos efeitos causados pelo uso indiscriminado do meio ambiente. Naquele período, os danos foram tão grandes que eram visíveis a olho nu, um exemplo disso era a poluição do ar.

No século XX, partidos políticos ambientalistas surgiram em prol da temática baseando-se sob um viés científico de que as gerações seguintes sofreriam muito mais do que eles já estavam sofrendo se tudo continuasse da forma que estava. Apesar desses acontecimentos aqui mencionados, a questão dos movimentos ambientais não tem uma cronologia clara e definida, podendo ser encontrado relatos de civilizações muito antigas como a suméria há 3.700 anos tendo de lidar com problemas no uso dos recursos naturais (WILKINSON, 1997, p.67).

Mesmo sem haver essa definição, a história relacionada a este campo de estudo estão dívidas quanto ao seu período na seguinte ordem temporal, protecionista, conservacionismo, ecologia política, gestão articulada e gestão de sustentabilidade. Segue abaixo uma linha com os fatos determinantes dos movimentos ambientais.

Quadro 1 – Alguns dos principais marcos dos movimentos ambientais no mundo.

ANO	ACONTECIMENTO
1824	Joseph Fourier descreve o efeito estufa.
1872	O Parque Nacional de Yellowstone é estabelecido como o primeiro parque nacional do mundo nos Estados Unidos.
1903	Criada a 1º ONG Ambiental do mundo, a *Royal Society For The Protection of Birds* (RSPB) no Reino Unido.
1962	Nos Estados Unidos a biólogia Rachel Carson publica "*Silent Spring*", alertando sobre os perigos dos pesticidas.
1968	Criação do Clube de Roma (Relevante grupo de debate sobre questões ambientais) em Roma na Itália.
1987	Foi estabelecido o Protocolo de Montreal é assinado no Canadá, limitando a produção de substâncias que esgotam a camada de ozônio.
1972	Ocorre a Conferência das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente Humano (Marco nas discussões ambientais do mundo) em Estocolmo na Suécia.

1972	Criado o 1º Partido Verde, registrado na Tasmania denominado *United Tasmania Group* (UTG).
1992	A Cúpula da Terra da ONU no Rio de Janeiro produz a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.
1997	19ª Sessão Especial da Assembleia Geral das Nações Unidas em Nova Iorque, Estados Unidos da América (Rio +5).
1997	O Protocolo de Kyoto, firmado na 3ª Conferência das Partes da Convenção das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, realizada em Kyoto, Japão, em 1997, que estabelece metas obrigatórias de redução de emissões para os países industrializados, O tratado entrou em vigor apenas no ano de 2004 devido a conflitos gerados por algumas nações insatisfeitas com o texto.
2002	Em Johanesburgo, África do Sul, acontece a Rio +10, denominada Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas em comemoração a Rio – 92.
2015	Na França, o Acordo de Paris é concebido na 21ª Conferência das Partes (COP21) da UNFCCC, visando limitar o aquecimento global e adoção aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.
2021	A pandemia de COVID-19 causa uma queda temporária nas emissões de gases de efeito estufa e acontece a Conferência das Nações Unidas sobre Biodiversidade (COP26) em Glasgow, na Escócia.
2023	É lançado o Sexto Relatório de Avaliação (AR6) do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC).

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Em países como os Estados Unidos, Austrália e alguns países da África, a degradação ambiental ocorreu de forma avassaladora. Nos Estados Unidos é estimado que em 1630 havia em torno de 420 milhões de hectares, equivalendo a 46% do total em todo o país que tenha sido prejudicada pela forma na qual o modo de produção se desenvolvia. Além disso, aproximadamente 104 milhões de áreas florestal foi transformada para o uso da agricultura. Em 50 anos, do total estimado, 34% das florestas foram subtraídas. Apesar disso, apenas 10% atualmente das áreas naturais são protegidas, estando o restante na posse da iniciativa privada. Mesmo com esse avanço desenfreado no uso da madeira, em que 96% da comercialização é proveniente dessa indústria interna (USDA, 2015, p.7-10).

Durante a década de 1980 iniciou-se uma busca por identidade e pertencimento nacional nos EUA, valorização cultural dos bens naturais e monumentais. A partir disso, nasceu a primeira unidade de conservação no mundo aberta a contemplação e visita, sendo proibida qualquer atividade degradante ao ecossistema existente no local (ALMEIDA; PATACA, 2018, p.6). De tal maneira, tomando essa medida como caminho desde 1910 até os dias atuais houve uma estabilização na degradação dos espaços naturais nos Estados Unidos (USDA, 2015, p.7-10).

Na Austrália, em meados de 1803, o cultivo as margens do rio Hawkesbury com o constante desmatamento nas suas margens surgiram graves erosões[6] do solo assim como muitas enchentes na região. Anos mais tarde surgiram em diversas partes do país áreas abertas devida a pastagens criadas para animais, a exemplo de *Queensland*. Como uma colônia inglesa liberta, a maioria da população australiana herdou o costume de caçar e, acreditava que a fauna e flora deveriam ser explorados sem medidas. Animais como betardas, avestruzes, marsupiais e cangurus começaram a entrar em estado de extinção (MCCORMICK, 1992, p.27).

Conforme os sinais de deterioração ambiental a partir de 1860 houve uma tendência à preservação de áreas costeiras, lagos e rios com objetivo de turismo e lazer. Em *New South Wales* no início de 1870 foi criado o *Royal National Park* com objetivo de manter a vegetação ainda virgem e aberto a visitação.

Seguindo a tendência, durante os anos de 1880 a 1909 foram desenvolvidas lei de proteção ambiental e animal. Contudo, as áreas destinadas à conservação eram definidas com um viés estritamente econômico, as regiões que eles consideravam eram áreas sem qualquer tipo de uso aproveitável as quais destinaram para o lazer e atividades de ócio da população australiana.

O Resultado dessas ações foram perpassadas pela história até os dias atuais. Em 2021, o *Department of Climate Change*, *Energy the Environment and Water*, o Departamento de Meio Ambiente da Austrália, divulgou o relatório *2021 State of the Environment Report* relatando o panorama ambiental do país. Dentre os pontos mais importantes, de 2017 a 2019, houve a maior seca do país, com incêndios graves. Estima-se que mais 1 milhão de animais tenha morrido devido a esse desastre. Além disso, segundo o documento, os australianos são um dos maiores

[6]A associação de grande volume de enxurrada e situações específicas de terreno, relativas tanto à pedologia e quanto à litologia, promovem o deslocamento de grandes massas de solo e a formação de cavidades de grande extensão e profundidade denominadas voçorocas (HERNANI *et al.*, 2002, p.49).

emissores de gases efeito estufa por pessoa no mundo, com a aproximadamente 1,2% das emissões globais.

Ao mesmo tempo, destaca-se no relatório que os ecossistemas da Austrália estão frágeis e suscetíveis a contínua extinção de animais, bem como constante alteração do clima. As barreiras de corais estão sofrendo com o branqueamento, pois está havendo o aumento da temperatura das águas causando a morte de animais marinhos.

Junto a isso, a comunidade indígena vive extremamente vulnerável devido à mineração das áreas históricas sem leis que guardem seu patrimônio cultural. Segundo o 2021 *State of the Environment Report* 6,1 milhões de hectares dentre rios, a vegetação nativa, solo foram convertidos desde 1990 pela silvicultura,[7] mineração e, agricultura em espaços de produção econômica.

Ademais, a população de peixes diminuiu com as bacias hidrográficas em estado de calamidade nos últimos 15 anos aliado as baixas nos rios. Nos últimos 200 anos a Austrália foi o país que mais perdeu espécies nativas. Em 2021 havia 1.385 espécies de plantas, 533 de animais e 88 comunidades ecológicas na lista de ameaçados de extinção. Outro problema apontado está nas espécies não nativas, as quais estão influenciando na vegetação natural, segundo o relatório, que indiretamente demonstra os resultados históricos decorridos do uso indiscriminado dos recursos naturais.

No continente africano o processo de degradação ambiental e exploração se deu na mesma média dos países citados anteriormente. As primeiras medidas surgiram inicialmente por interesses econômicos de monopolização dos colonizadores, quando a matança dos elefantes em 1658 para extração da pele, acompanhado do marfim, até hoje é um item de valor comercial alto. Não se restringindo apenas a isso, houve a derrubada das florestas para o uso da madeira, assim como o abate de pinguins (MCCORMICK, 1992, p.29).

Durante anos de caça aos elefantes, derrubada das florestas pelos residentes africanos ocasionou sérias erosões do solo e, em 1830, a população de elefantes estava em processo de desaparecimento. Como se percebe, as consequências da perturbação ambiental por ações antrópicas são similares, pois resultam das mesmas práticas.

---

[7] Pode se comparar a produção de eucalipto na região de Porto Seguro (Ba).

Em continuidade, na década de 40 foi instituída pelos governos africanos uma legislação baseada em outras já existentes no mundo como Estados Unidos da América (EUA), Austrália e Nova Zelândia a fim de conter o avanço no abuso ambiental existente no território. No ano de 1862, devido a uma grande seca[8] existente diretamente inter-relacionada aos modos de produção na agricultura, foi instituída a legislação de administração da terra da África (MCCORMICK, 1992, p.29).

Apesar de todas as medidas desenvolvidas para conservar a vida animal e a flora, a exploração aumentou exponencialmente. Em 1866 foram exportados mais de 152 partes de animais africanos, em 1973, 62 mil zebras foram mortas, avestruzes, chifres de rinocerontes, dentes de hipopótamos couro e carne desses animais[9].

No ano de 1983 foi extinto o quaga, uma subespécie da zebra, o último da espécie, o qual era mantido em um zoológico na Holanda. Este fato, marcou a grave ameaça a vida das espécies nativas da África que criou o seu primeiro parque de proteção ambiental denominado *Natal Game Protection Association*, anos mais tarde surgiu também o *Kruge Nacional Park* liberados para o turismo e atividades de lazer.

Consoante a historiografia, é possível perceber que a degradação e uso irracional no mundo de maneira extrema da natureza tem-se início no período colonial em diversas partes do globo terrestre. No Brasil, ocorreu da mesma maneira, fruto de uma ideologia disseminada pelos dominantes europeus. Na história colonial brasileira o território nacional era visto como uma oportunidade, desta maneira, foi alvo em diversos momentos de conflitos de interesses na extração de madeira, outro, implantação de culturas como a cana, café, dentre outros.

Sob essas nuances, a formação econômica do país está cimentada primeiramente no século XVI, em que representa no âmbito ambiental a exploração massiva da árvore Pau Brasil

---

[8] Durante o mesmo período, grandes partes da região, que são áridas ou (sic) semi-áridas, enfrentaram rápidas taxas de degradação, na forma de desmatamento, perda de vegetação e biodiversidade, aumento da erosão do solo, dessecação e desertificação. Atualmente [...] Com a frequência cada vez maior de secas, quase todos os países da região estão enfrentando crescentes faltas de água e energia que estão produzindo sérias perturbações econômicas não apenas nos setores camponês e pastoril, mas também em outros setores da economia (TWN, 2011, p.1).

[9] Segundo o Fundo Mundial Para Natureza - WWF (2012), houve uma redução de 39% da vida animal na África só entre 1979 a 2008.

(*Caesalpinia echinata*), originária do bioma mata atlântica. Num contexto de buscas por riquezas minerais, a descoberta pelos portugueses do potencial de tingimento avermelhado nos tecidos pela *Caesalpinia echinata* desencadeou diversos acontecimentos com reflexos sociais, econômicos e culturais que atingem até os dias atuais.

À medida na qual ia aumentando a demanda comercial pelos recursos do Pau Brasil, cresceu também a exploração desenfreada, gerando impactos significativos nos ecossistemas naturais existentes, provocando a perda da biodiversidade local numa escala crescente.

Tentando controlar as terras estabelecidas como posse da coroa portuguesa de intrusos, por volta de 1530 instaurou-se o sistema de capitanias hereditárias em que foi concedido pedaços de terras a pessoas de certa nobreza, denominadas de capitães donatários para administrar o território (SILVA, 2022, p.14).

De tal modo, esses capitães através da força escravizaram os indígenas que viviam nesses lugares, os forçando a extrair as árvores nativas, fortalecendo o sistema econômico exploratório mercantilista existente naquele momento. Os resultados dos estudos em relação a esse período de Behrends (2011) destaca que a fascinação por descobrir uma nova terra e explorar suas riquezas cativou profundamente os aventureiros, levando-os a subestimar os habitantes locais e autoproclamarem-se proprietários, garantindo assim a liberdade de explorar sem receios. " [...] A ignorância era tão predominante que acreditavam firmemente que a natureza se regenerava: a cada árvore derrubada, a convicção era de que outra surgiria espontaneamente" (BEHRENDS, 2011, p.14).

No século XVII já era possível perceber mudanças na paisagem, alteração dos hábitos dos animais, assim como toda cadeia alimentar nas florestas exploradas do Brasil (BEHRENDS, 2011, p.15). Pesquisadores naturalista como José Bonifácio de Andrade e Silva já denunciavam tais situações, apontando a agricultura, práticas de monocultura, a configuração do sistema agrário escravagista e queimadas do período colonial, tudo isso aliado aos grandes latifúndios como responsáveis pela degradação ambiental existente naquele momento. (MORAES, 2014, p.134).

Em meados do século XVIII o desmatamento do Pau Brasil chegou ao limite, obrigando o governo de Portugal a tomar novas medidas quando aos modos de exploração. A saída encontrada

estava em atender uma crescente ascensão do mercado europeu no uso do açúcar. Iniciado no Nordeste, por ter características propícias para a plantação de cana-de-açúcar e facilidade no escoamento, esse processo intensificou a colonização no país, construindo um modelo de desenvolvimento baseado na monocultura e degradação ambiental, [...] "eram necessários cerca 20.650 hectares por ano de área plantada de cana-de-açúcar para a produção média de 36.799 toneladas de açúcar por ano" (RODRIGUES; ROSS, 2022, p.62).

Os métodos de plantação, a muito desenvolvido devido ao aprimoramento em outras colônias, contribuiu para a expansão ainda maior, sendo estabelecidos grandes engenhos ao longo do litoral usando mão de obra escrava. Apesar disso, fatores como a concorrência, mudanças nos padrões de consumo facilitaram para a atividade perder força, dando espaço para um novo período de degradação ambiental, denominado ciclo do ouro, a partir da descoberta de jazidas na região onde se localiza o estado de Minas Gerais (MG).

O Brasil, outrora reconhecido como uma colônia agrícola, se tornou um importante centro comercial para a coroa portuguesa devido à mineração de ouro, provocando uma grande migração para o centro do país. No entanto, essa movimentação também resultou em tensões sociais, disputas territoriais e acentuação das disparidades socioeconômicas além do intensivo uso de mão de obra escrava.

Após todo esse alvoroço emergia uma nova forma de destituição dos recursos naturais no século XIX, baseado também na monocultura do café. Esse momento, colocou o estado brasileiro em um importante patamar nesse setor até a crise econômica de 1929, quando o país começou um processo de industrialização, assim como, promoveu um intenso processo de destruição da biodiversidade, [...] estima-se que a área total desmatada no período de 300 anos pode ter alcançado 309.750 hectares ou 3.097 km² (RODRIGUES; ROSS, 2022, p.62).

A história ambiental no Brasil foi uma junção de diversos acontecimentos. Um dos principais marcos na trajetória ambiental do país tem destaque com a criação do primeiro código florestal por meio do Decreto 23.793 de 1934 e, em 1937, há a criação do primeiro parque ambiental nacional com nome de Itatiaia através do Decreto 1.173. Ele foi criado tendo em vista o processo de industrialização que o Brasil teve quando houve a substituição do café.

Outro importante marco foi a partir de 1939, quando Henrique Luis Roessler um simples funcionário da Capitania dos Portos na cidade de São Leopoldo, iniciou atividades em defesa dos recursos ambientais no Rio Grande do Sul. Roessler por ser um ativista presente nas questões de abate de animais de forma inconsequente que existia na época, poluição causada pelas fábricas e destruição da vegetação, sofreu ataques diretos daqueles que se sentiram incomodados com as ações desenvolvidas[10]. Vinte anos depois, na década 1950 eclodia no mundo grandes transformações sociais e ideológicas, pois o planeta já apresentava graves problemas ambientais (NASCIMENTO, 2012, p.52).

Esses fatos tiveram como combustível acidentes ambientais tais como o de Minamata, lugar onde houve a intoxicação em larga escala por mercúrio, o naufrágio petroleiro na costa inglesa derramando 119 mil toneladas de barris de petróleo alcançando a costa francesa e a poluição provocada pelas fábricas nos países mais desenvolvidos como a Inglaterra.

Sob o prisma das questões dispostas anteriormente, constantes mudanças e pressões globais em volta das problemáticas ambientais com a utilização desenfreada dos recursos naturais, foi que nos Estados Unidos nasceu em 1969 a *National Environmental Policy Act* (NEPA) que equivale à Política Nacional de Meio Ambiente no Brasil. A NEPA estabeleceu diretrizes para avaliar os impactos ambientais gerados por empreendimentos com potencial de grande impacto ambiental no processo de implementação e funcionamento dentro do país (SALVADOR *et al.*, 2005, p.57).

Neste momento existia uma dualidade global entre os movimentos socialista e capitalista, os quais passavam por uma ferrenha guerra invisível denominada de guerra fria. Diante de um posicionamento desenvolvimentista capitalista aliado a disseminação contrária ao regime comunista, países como o Brasil, Espanha, parte da Ásia instauraram regimes militares como desculpa a essa forma de organização social (LAGO, 2006, p.26).

---

[10] No Brasil, Henrique Luis Roessler é um dos primeiros ambientalistas, ele defende os animais, as plantas e faz a primeira campanha para a diminuição da poluição. Por ser tão presente e preocupado com as atitudes das pessoas, se tornou um alvo fácil diante dos outros, tanto que uma destas um dia lhe enviou um pacote pelo correio, em que constava um pedaço de polenta com 11 cabeças de passarinhos e um bilhete anônimo, dizendo: “Seu burro, convença-se de que a luta só terminará quando morrer o último passarinho”. (BEHRENDS, 2011, p.17).

Perante esses acontecimentos nasce em 1971 no Rio Grande do Sul a primeira associação ambiental e ecológica da América Latina denominada "Associação Gaúcha de Proteção do meio Ambiente Natural (AGAPAN) fundada por José Lutzenberger, Augusto Carneiro, Alfredo Gui Ferreira e Hilda Zimmermann, a qual Henrique Roessler fazia parte. A associação atuava defendendo principalmente a fauna, combate a poluição, utilização de fungicidas e herbicidas nas plantações, poluição dos leitos d'água devido a despejo de dejetos industriais, além de pregar uma nova moral ecológica (VIOLA,1987, p.8).

Em plena terceira fase da ditadura do Brasil, tendo como recém-empossado Emílio Garrastazu Médici, surge a Conferência de Estocolmo em 1972, esta que foi um marco histórico ambiental e tinha, por fim, alinhar as questões ambientais com o desenvolvimento econômicos entre os países, na qual houve a participação de 113 Estados soberanos, órgãos não governamentais, além da Organização das Nações Unidas (ONU) (LAGO, 2006, p.27).

O Brasil passava pelo milagre econômico crescendo cerca de 12% ao ano. De imediato, sentindo que a conferência poderia ser uma barreira ao crescimento existente, Médici integrou um grupo de países contrário ao encontro e, foi veemente em dizer na conferência que não renunciaria ao desenvolvimento pelo meio ambiente (ANDRADE, 2012).

Depois desta Conferência, organizações globais, a exemplo do Banco Mundial e Organização das Nações Unidas (ONU) adotaram a política de apoio a projetos governamentais e/ou privados que se enquadrassem dentro das normas estabelecidas por eles com relação à AIA. Após a conferência de Estocolmo ao nível internacional houve alterações legislativas em diversas partes do mundo, principalmente nos lugares que dependiam de financiamento estrangeiro.

No ano de 1973 o Brasil sofre um duro golpe quando irrompe a crise do petróleo[11] instaurada pelo oriente médio aos países apoiadores de Israel. Isso, foi o *start* para o país começar uma avassaladora procura por algo que mantivesse a constate crescente do milagre econômico. A saída encontrada foram as piores ambientalmente com tentativa de instaurar

[11] [...] a crise do petróleo em 1973, na qual os países árabes membros da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) resolveram aumentar drasticamente o preço do barril do petróleo, causando uma crise em escala mundial. Com isso, a economia brasileira sofreu um grande desequilíbrio e problemas com endividamento, por ser extremamente dependente das importações de petróleo que sustentavam seu enorme crescimento industrial durante o "Milagre Econômico" (DIAS, 2021, p.26-27).

energias nucleares, energia de biomassa com modelos predatórios de atividade e, construção de usinas hidroelétricas (VIOLA, 1987, p.8).

O país passou a ser pressionado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Banco Mundial (BIRD) ter um instrumento de gestão ambiental como a Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) para a implantação de projetos dessa natureza (IBAMA, 1995, p.25). Esses fatos refletiram em protestos concomitantemente com ações movidas pela AGAPAN que sofreu duras represarias do governo.

Neste mesmo ano, buscando atender as pressões internacionais, o governo criou a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA) vinculada e submetida ao Ministério do Interior (MINTER). Ela foi criada para assessorar o Ministério do Planejamento em questões referentes ao uso dos recursos ambientais, contudo a mesma não possuía nenhum tipo de poder de decisão, estando ali apenas como um objeto representativo (BRASIL, 1973).

Em 1974 ganha força o movimento defendido pela AGAPAN se tornando mais autônoma obtendo o apoio da sociedade gaúcha, junto a isso, nasceu outras organizações sociais em outras partes da nação como “O movimento Arte e Pensamento Ecológico” na cidade de São Paulo (VIOLA, 1987, p.8).

Ainda sob a crista dos órgãos reguladores do exterior, os primeiros projetos de avaliação de impacto ambiental no Brasil foram submetidos nos anos de 1980. Dentre estes a Usina Hidroelétrica de Sobradinho, Tucuruí e o Terminal Porto Ferroviário de Ponta Madeira no estado do Maranhão. As avaliações foram realizadas sob o olhar das normas internacionais, pois o país não disponha de uma legislação específica para tal.

A partir da constante vontade do governo em desenvolver empreendimentos que necessitavam da implantação de normas ambientais exigidas pelos órgãos financiadores, desenvolve em 1981 a Lei 6.938, denominada de Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), que trouxe princípios, normas e orientações, definindo os instrumentos legislativos de regulação das questões ambientais, composição estrutural dos órgãos gestores no contexto nacional (BORGES; REZENDE; PEREIRA, 2009, p.457).

Ainda buscando gerar medidas específicas necessárias a proteção ambiental, no ano de 1986 foi instituído a Resolução CONAMA 001[12] que esclarece quais são as diretrizes de avaliação para impactos ambientais, além de ser implantada como um dos instrumentos da PNMA. A Resolução ainda é utilizada como um direcionador de ações para a implantação de projetos de grande impacto ambiental diretos e indiretos no Brasil.

Nesse momento, ao seguir os passos da conjuntura ambiental nacional, o turismo se molda as atividades ambientais e preocupação na preservação do meio ambiente, obrigando a EMBRATUR a lança um novo segmento de turismo, denominado naquele instante de turismo ecológico ou ecoturismo em 1987, para atender as demandas que nasciam.

Em 1988, os rumos políticos do país foram modificados ferozmente com a derrubada do governo militar, a constituição federal foi totalmente alterada em sua estrutura trazendo uma nova perspectiva de Estado. Com ela houve a inclusão de um dos capítulos considerados de grande relevância, pois, demonstrou no documento mais importante da nação brasileira o comprometimento do país com as questões ambientais que foi o capítulo VI intitulado "Do Meio Ambiente" (BORGES; REZENDE; PEREIRA, 2009, p.457).

Durante esse período, os órgãos se organizaram para definir procedimentos de licenciamento ambiental, treinamento de mão de obra na implantação dos procedimentos e geração de documentos que organizassem o processo de avaliação de impactos ambientais a fim de subsidiar com maior rapidez possível as intenções do governo (IBAMA, 1995, p.25).

Perante a nova configuração de país, o governo foi obrigado a reordenar como lidava com as questões ambientais. De tal modo, ainda buscando aceitação nas relações ambientais internacionais nasceu o Programa de Defesa do Complexo de Ecossistemas da Amazônia Legal no mesmo ano da constituição, o programa é considerado o mais importante na defesa ecológica após as mudanças constitucionais (BORGES; REZENDE; PEREIRA, 2009, p.458).

No ano de 1989, dois importantes instrumentos para conservação do meio ambiente no Brasil foram institucionalizados, sendo eles, o Fundo Nacional do Meio Ambiente (Lei n.°

[12] Após a aprovação da Resolução CONAMA 001/86, seguiu-se um período de incertezas e de adaptação por parte dos órgãos de meio ambiente existentes. Tal fato foi atribuído à falta de tradição de planejamento em nosso País, às diferenças regionais na edição de leis complementares à Resolução, a problemas de interpretação da legislação federal e à falta de definição de atribuições e competências em nível dos órgãos ambientais (IBAMA, 1995, p.24).

7.797/89) tendo como principal função financiar ações de desenvolvimento de pesquisas, proteção, conservação e educação ambiental, a outra criação foi a do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) (Lei n.° 7.735/89) com diretrizes de fiscalização e controle no uso dos recursos naturais.

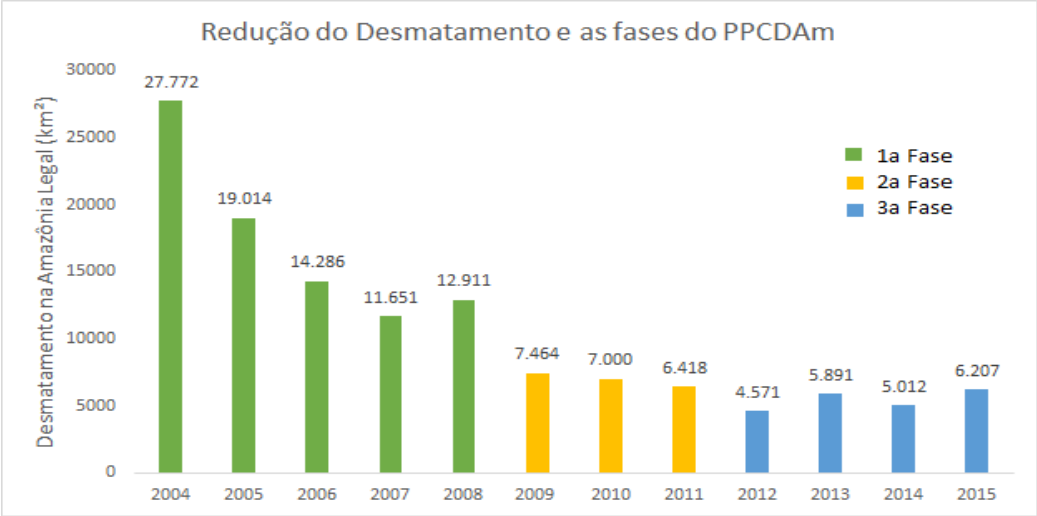
Com o IBAMA, diversas secretarias que funcionavam a fim de coordenar a questão ambiental foram condensadas, pois, elas não conseguiam desempenhar suas funções em sincronias umas com as outras, provocando diversos entraves na administração pública tendo em conta que cada um era vinculado a ministérios diferentes.

Por tal razão, em 1990 teve gênese a Secretaria do Meio Ambiente com caráter ministerial e incumbência de planejar, coordenar e supervisionar as demandas existentes. Por conseguinte, no ano de 92 o Brasil sediou a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento conhecida por Rio-92 ou Eco-92 (BORGES; REZENDE; PEREIRA, 2009, p.458).

O evento internacional reuniu 175 países que construíram orientações para conservação ambiental no mundo, dada o nome de agenda para o século XXI. Ainda ocorreram na Eco-92 a Convenção sobre a Biodiversidade para a proteção da biodiversidade, a Convenção sobre o Clima, no qual 152 nações se comprometeram a manter o equilíbrio atmosférico. No mesmo ano, a Secretaria do Meio Ambiente mudou de nome, virando Ministério do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, se transformando em 1999 apenas no Ministério do Meio Ambiente (MMA) MPV n° 1.795, de 1 de 1999 e, as questões hídricas a cargo da agência Nacional das Águas (ANA) no ano 2000.

No ano de 2003, durante os primeiros anos de governo Lula, o desmatamento na Amazônia havia ganhado um aumento significativo em relação aos anos anteriores por conta da expansão das atividades agrícolas. Porém, com a implementação de programas como o Plano de Ação para Prevenção de Controle do Desmatamento na Amazônia Legal (PPCDAm) no ano de 2004, sendo o mesmo executado em três fases entre os anos de 2004 até 2015, fizeram os números serem reduzidos (MMA, 2016).

Figura 2 - Desmatamento e fases de implantação do PPCDAm



Fonte: Ministério do Meio Ambiente, 2016.

Em 2007 há a criação de um novo órgão ambiental, o Instituto Chico Mendes para a Conservação da Biodiversidade (ICMBio) subordinada diretamente ao MMA, com função de atuar nas unidades de conservação, gerenciando por meio do dispositivo legal do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC)[13], nascendo de um desmembramento nas atividades do IBAMA.

Os objetivos traçados pelo governo de desenvolvimento aliando a sustentabilidade estiveram em conflito constantemente, pois, a economia do Brasil vive basicamente da exportação de *commodities,* tornando os ruralistas figuras de grande poder na esfera política, além de grandes influenciadores na construção de políticas rurais, criando assim barreiras em muitos projetos ambientais desejados pelo poder público à época. Outro imbróglio relacionado as contradições ideológicas que nasceu no governo está entre os anos do segundo mandato 2007 a 2010, tendo existido intenções de implantar uma hidroelétrica na região amazônica, algo que criou insatisfação entre os ambientalistas.

[13] O SNUC foi instituído pela Lei 9.985 de 18 de julho de 2000, o qual definiu "[...] critérios, normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação. As unidades são considerados locais de grande valor ambiental definidos pelo poder público. São divididos em dois grupos de proteção integral e uso sustentável. Na primeira, o uso permitido é indireto, na segunda tenta compatibilizar as necessidades humanas às dos recursos ambientais".

Em 2011, dando continuidade aos moldes estruturais de gestão pública, a presidente eleita Dilma Roussef começou a construção da usina de Belo Monte no rio Xingu, desapropriando diversas famílias e comunidades tradicionais. Contudo, em meio a esses problemas, outro marco na gestão ambiental do Brasil ocorreu em 2011 com a Lei Complementar 140/2011, a qual ainda vigente tem o intuito de harmonizar a atuação dos entes federativos. A lei se constituiu a partir dos problemas da não existência de uniformidade nas aplicações penais quanto as fiscalizações pelos estados e órgãos federais, assim, a mesma definiu as atribuições de cada um para um funcionamento eficiente.

Um ano depois, em 2012, o país teve a oportunidade de sediar a Rio+20 em comemoração dos 20 anos da Rio-92. Apesar de não ter tido os resultados esperados, a Rio+20 teve como objetivos reafirmar as medidas propostas no evento anterior, avaliar os avanços alcançados e propor soluções diante das novas demandas geradas naquele instante, contando com discussões relacionadas ao desenvolvimento sustentável, pobreza além do tema da economia verde (BORGES; REZENDE; PEREIRA, 2009, p.458).

A fim de planejar e direcionar os objetivos estabelecidos por lei, o MMA elaborou o primeiro planejamento estratégico no ano de 2014 para o período de 2014 a 2022, sendo uma iniciativa inovadora na organização das ações ambientais. Após a destituição por meio de um *impeachment* em 2016 no segundo mandato, o vice-presidente da chapa Michel Temer assumiu o poder. O IBAMA, órgão licenciador neste período, vetou projetos de novas hidrelétricas projetadas para o rio tapajós no Amazonas. Entre 2017 a 2019 a bancada rural aumentou o espaço de ocupação no debate quanto as áreas protegidas para retirar as restrições impostas, também, expandiram as regiões de cultivo.

Durante os anos de 2019 a 2022 o Brasil passou por um grave momento no campo ambiental, havendo um desmantelamento dos órgãos ambientais, das leis, investimento e ações de fiscalização. Os índices de desmatamento bem como incêndios na Amazônia e no Pantanal que são regiões turísticas e de grande valor em recursos naturais tiveram um aumento de 81% se comparado de 2016 e 2018 segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) nos relatórios INPE queimadas. Ainda, em 2021 houve 91,9% no aumento de atividades de

desmatamento em áreas de unidades de conservação de uso sustentável, e, um aumento de 68,9% em unidades de uso integral (MAPBIOMAS, 2022, p.58).

Aliado a esses dados, está a redução de 70% na aplicação de multas, a desoneração dos órgãos públicos ambientais em responder sobre questionamentos relacionados a demandas do setor, centralizando tal função ao MMA. Além disso, o Fundo Nacional do Meio Ambiente foi alterado quanto a sua inclusão da sociedade civil nos processos decisórios, sendo composto agora apenas por membros do governo (CAMARGO, 2021).

Também, houve a revogação do Fórum Brasileiro de Mudanças do Clima, do Plano Nacional de Recuperação da vegetação Nativa, da Comissão Nacional da Biodiversidade e Comissão Nacional de Florestas. Nesta mesma linha, o orçamento para as problemáticas ambientais foi o menor em 20 anos disponibilizado pelo governo federal, havendo cortes de até 25% para fiscalização e combate a incêndios florestais (CAMARGO, 2021).

Todas essas ações, assim como outras, deixaram o país internacionalmente em uma posição na qual recebeu bastante críticas, havendo um certo isolamento em relações as outras nações, pois os avanços adquiridos ao longo dos anos foram minados para promover uma política de fragilização dos ecossistemas ambientais.

Percebe-se a preocupação quanto a questão ambiental no mundo quando ficaram visíveis que o meio natural não era infinito como muitos acreditavam. Essas mudanças ocorridas nas últimas décadas em âmbito econômico, social e ambiental, fortaleceu as discussões acerca da sustentabilidade nos diversos segmentos de mercado. Os problemas ambientais provocou alterações negativas quanto ao poder regenerativo e de equilíbrio dos recursos naturais em escala global (CINNER; BARNES, 2019; FOLKEA, 2006), levando a mudanças climáticas graves como o aumento de temperatura. Diante disso, analisando apenas a questão turística, nota-se que esses fatos prejudicam a atividade, pois interferem ferozmente na dinâmica do turismo, na experiência vivida pelo turista, no comportamento dos ecossistemas, mudanças da paisagem, biodiversidade, dentre outros elementos não menos importantes (IVARS-BAIDAL; REBOLLO, 2019, p.2; UNWTO, 2021).

Perante essa nova configuração estrutural que o turismo está tomando, Ivars-Baidal e Rebollo (2019, p.2) sugerem que o planejamento turístico territorial deva acompanhar essas

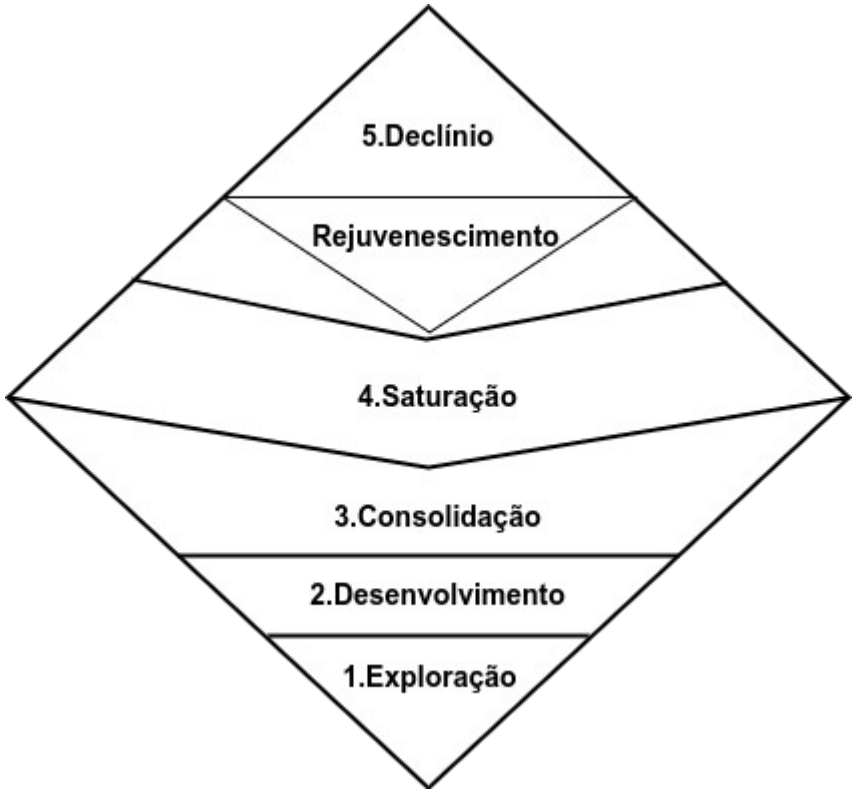
mudanças, pois os modos tradicionais de gestão turística estão cada vez mais gerando conflitos urbanos. Esta situação advém, segundo as análises dos autores, a partir dos anos 2000, quando concepções neoliberais influenciaram a forma de organização e planejamento turístico no mundo. Assim, premissas de caráter empresarial, foco no consumidor, aspectos econômicos além dos residentes tendo papel limitado nas construções de planejamento e governança do turismo.

Diante desse contexto, ainda existem dificuldades no campo teórico referente a área de planejamento em constituir um modelo planejamento que aborde conceitos estruturais de sustentabilidade, urbanidade, economia do turismo, mas que tenha flexibilidade necessária para reunir visões múltiplas exigidas pelo campo de estudo turístico. Tal percepção se deve por transcender ideias convencionais no intuito de desenvolver uma abordagem de inclusão, inovação atendendo as mudanças emergentes.

Nesse sentido, "Uma transformação justa e inclusiva do turismo deve dar prioridade às suas vozes e necessidades, bem como ás das gerações mais jovens que, caso contrário, pagarão o preço pela nossa inação" (UNWTO, 2021, p.2 Tradução própria). De tal modo, significa adotar uma agenda na qual responsabilidade social, equidade, a conservação e proteção ambiental sejam o elo para tornar o turismo realmente sustentável.

Compreende-se, também, que se o turismo se mantiver diante das concepções de geração de capital no processo de gerenciamento do mesmo, o potencial de chegar ao declínio no ciclo observado por Butle (1980) quando um destino se distancia de um planejamento adequado.

Figura 3 - Ciclo de vida do turismo



Fonte: Elaboração própria, baseado em BUTLER, 1980.

Nessas etapas, o primeiro acontecimento no nascimento de um destino turístico está no uso por pessoas que buscam experiências inovadoras, a partir disso, tem-se início a criação de infraestruturas voltadas a atender esses viajantes, podendo ser elas qualificadas ou não. Após esse processo, mais pessoas descobrem o lugar, aumentando a demanda por novas estruturas, como hotéis, restaurantes e atrações de entretenimento.

Após esses momentos, o destino entra num estágio de consolidação. O local se organiza em torno do turismo, a própria administração divulga os recursos de lazer, aumenta a necessidade de empregos e qualificação na área, e assim se mantém até alcançar o estágio de estagnação.

Nesta fase, o destino atinge seu auge em termos de popularidade. A demanda estabiliza, e o crescimento desacelera. Pode haver sinais de saturação, como congestão turística, desgaste da infraestrutura e problemas ambientais. Com passar do tempo, as atualizações de mercado,

mudanças na paisagem, concorrências e crises, dá gênese ao declínio das visitações. No entanto, pode acontecer de o segmento se recuperar quando realizado ações de renovação das formas de gestão, atrações, infraestrutura, dentre outros.

O turismo veio para esses destinos viáveis ao segmento como uma alternativa de apreciação e geração de renda em espaços no qual não poderia haver nenhum tipo de atividade de risco imediato. Porém, do mesmo modo no qual os países buscaram em muitos momentos crescer economicamente sem olhar as consequências de implantação de determinadas atividades, o turismo também passou por essa situação, sendo muitas vezes subestimado quando ao potencial de gerar riscos de gerar problemas.

Portanto, a atividade em seu contexto mais amplo exige um olhar constante para criação e desenvolvimento de políticas públicas a fim de promover melhoria da vida da comunidade local e, estabelecer critérios ambientais efetivos, tendo em vista que a geração de políticas superficiais e frágeis traz estragos graves ao território do turismo (SOLÍS; RAMÍREZ, 2022, p.3).

Desta maneira, quanto a realidade brasileira, é de extrema importância compreender como se deu e se consolidou a implantação da atividade no país, pois o mesmo apresenta características próprias singulares ligadas ciclos diretamente influenciados pelas concepções políticas, econômicas e questões sociais. Assim, será abordado no tópico quatro a trajetória histórica do turismo no Brasil, delineando como essa conjuntura moldou a forma de organizar o segmento nas distintas esferas de poder público, privado e civil.

4 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO BRASIL

No Brasil as políticas públicas de turismo nasceram de forma pouco planejada, se perpetuando até os dias atuais, causando diversos conflitos culturais. Diante disso, de modo geral considerar-se-á políticas públicas para o turismo como diretrizes a fim de alcançar objetivos que envolvam os campos social, econômico e cultural (BENI, 2001, p.100).

Este conceito permite expandir as responsabilidades a todos os atores sociais, por tal razão, as políticas públicas são de caráter coletivo, tendo o Estado-maior peso em desempenhar ações nas diversas dimensões territoriais, contudo, também cabe as instituições sociais, sociedade

civil organizada dentre outros em propor soluções para as distintas problemáticas existentes na sociedade, [...] “a inserção da comunidade e de outros agentes é de fundamental importância, pois coloca a comunidade ao redor não como expectador, mas sim como um agente transformador da própria realidade na qual está inserido” (LIMA, 2018, p.27).

Em razão de deter o maior peso nas decisões, o poder público em todos os âmbitos, sejam eles municipal, estadual ou federal, tem a incumbência de intervir nos impasses sociais que surgem à medida que são implementadas novas metodologias para o desenvolvimento econômico que sempre acabam infligindo na maior parte das vezes o bem-estar e qualidade de vida das comunidades global e local.

Perante isso, o Estado é o elo entre os interesses particulares e individuais (MIRANDA, 2022). No turismo é de suma importância o envolvimento deste na vida cotidiana, pois, a atividade turística é muito sensível e complexa, lida diretamente com as subjetividades das emoções humanas. Conforme apontado, é entendido que na falta de orientação no exercício do turismo existe a possibilidade de trazer mais malefícios do que benefícios. E, esta orientação surge a partir de políticas públicas com objetivos de conservar, preservar e organizar o produto turístico (SOLÍS; RAMÍREZ, 2022, p.3).

A política de turismo é um ramo das políticas públicas nacionais visando controle e planejamento para o aproveitamento total da atividade turística (HENZ; LEITE; ANJOS, 2010, p.6), e ainda acrescentam que acima de tudo há busca neste pelo equilíbrio e a sustentabilidade.

No Brasil, pensar as políticas de turismo iniciou a partir de 1930. Este período foi marcado pelo pós-guerra. Neste momento, diversas mudanças ocorreram no mundo tanto ideológicas como na vida diária, como a redução do tempo de trabalho, férias remuneradas, o crescimento dos transportes automobilísticos, além do estímulo as viagens com os movimentos hippie que nascia nos Estados Unidos (EUA). O movimento defendia mais contato com a natureza assim como a preservação dela, ao lado disto estava a busca por independência familiar pelos jovens [14].

[14] [...] Eles pregavam o amor sem distinção e a não violência. Os Hippies defendiam o conceito “Paz e Amor”, negavam o nacionalismo, o patriotismo e as causas de violência e guerras. Defendiam os valores da natureza, e desconfiavam do poder econômico e militar. Eles estavam em desacordo com os valores tradicionais e das economias totalitárias e capitalistas. Os hippies adotaram um estilo de vida nômada deixando o conforto dos seus lares. Eles viviam em comunidades com outros hippies ou em comunas rurais. Adaptaram um modo de vida comunitário

A perpetuação destes fatos geradores de discussões promoveu em 1965 a reestruturação do código florestal, que foi considerado inovador e muito avançado na busca pela conservação dos recursos naturais, com papel fundamental na vida humana e na perpetuação dos ecossistemas. Voltando a discutir como o turismo se organizou politicamente, tem-se que a maioria dos problemas enfrentados nesse quesito pelo turismo no Brasil vem dos seus primórdios.

Primeiramente, a gestão dos segmentos existentes no país começou com aquilo que mais geraria lucro, "Sol e Praia", sem considerar outros aspectos essenciais como o planejamento turístico, capacitação da mão de obra bem como os gestores, os efeitos nas comunidades locais, a preservação do patrimônio histórico tangível e intangível, infraestrutura urbana e assim por diante[15] .

Por conseguinte, ao contrário do esperado, nem todos os estímulos realizados legalmente e financeiros surtiram efeito nos destinos, mas o turismo de sol e praia se perpetuou sendo apoiado pelo turismo de massa. Conforme o ocorrido, a administração pública começou a escantear o turismo das prioridades na agenda de governo, sendo retomada posteriormente após o mesmo ganhar representatividade nas receitas do país.

4.1 Primeira fase do turismo no Brasil (1930-1960)

Cronologicamente, houve medidas sempre baseadas na estrutura do Rio de Janeiro, que era capital do Brasil até 21 de abril de 1960. Ela foi considerada o modelo de cidade a ser seguido pelas outras regiões do território brasileiro por ter uma estrutura mais completa com centros históricos, possuir um porto, centro administrativo, dentre outras características que não convém ao momento.

---

estando em comunhão com a natureza. (MENDES; FREITAS, 2021, p.23).

[15] Em geral, o crescimento dessa atividade econômica tem demonstrado seus reais objetivos, os quais não diferem em sua lógica das contradições produzidas pela economia capitalista, se resumem à expansão econômica unicamente a serviço de interesses externos e não de comunidades locais, rompendo com barreiras culturais ou morais, rompendo com a tranquilidade do lugar (THEVENIN, 2011, p.8).

Um exemplo dessas medidas foi a promulgação dos Decretos n.º3.616/ 1932, o qual definia a temporada de turismo no Distrito Federal e a Lei n.º25/1937, propondo medidas de proteção aos monumentos de interesse histórico e artísticos nacionais.

Todavia, os preceitos eram menos significativos e dispersos com o intuito de regular a atividade, todavia as políticas para o turismo tiveram gênese propriamente dita quando foi constituído o Decreto Lei n.º 406 de 4 de maior de 1938. O decreto foi o primeiro instrumento legal a criar diretrizes a um dos campos que envolve o turismo que é os transportes. A normativa regulamentava pela venda de passagens nos três moldes de transportes, marítimo, rodoviário e aéreo (DOMINGOS, 2007, p. 31-32). Este é primeiro marco oficial. Contudo, será considerado neste trabalho como início na década de 1930, indo até 1960 por contextualizar melhor o histórico das políticas.

Nesse intervalo de tempo, o país estava em um processo de industrialização com um grande envolvimento do Estado. Houve uma notável migração das áreas rurais para urbana, assim como a restruturação social. Na esfera governamental em relação ao turismo houve a criação da Divisão de Turismo respondia diretamente ao presidente da República Federativa do Brasil que naquele momento era Getúlio Vargas e, estava dentro do Departamento de Imprensa e Propaganda introduzido pelo Decreto-lei n.º1.915/1939. A divisão tinha como papel fiscalizar as agências de viagens, divulgar o Brasil internacionalmente, organizar as informações turísticas, as quais obtiveram bastante destaque nesse período, principalmente quando ganhou uma regulação própria com o Decreto n.º 2.240/ 1940.

Em 1956 foi constituída a Comissão Brasileira de Turismo (COMBRATUR) instaurada pelo Decreto n. 44.863 de 21 novembro de 1958. Ela tinha as funções de coordenar, supervisionar e planejar o funcionamento da atividade. No entanto, as diretrizes que estavam sendo criadas nunca foram implantadas, pois em 1962 a COMBRATUR foi extinta. Mesmo instinto, a comissão teve influência na mudança de perspectiva nas ações do governo para o ramo hoteleiro. “As políticas apresentavam como foco a geração de divisas, aproveitamento do capital turístico brasileiro e expansão das atividades e serviços turísticos no país” (SILVA; SANTOS, 2021, p.368).

No governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), por meio do plano de metas 50 anos em 5 o Brasil presenciou um momento de crescimento na infraestrutura. O turismo, se beneficiando disso, foi amplamente incentivado principalmente pelas políticas automobilísticas.

Começando de tal modo a se estruturar, foram criados órgãos públicos para o turismo no Nordeste, foco principal das políticas de governo. Com isso, em 1962, com a Lei n.º 4.408, foi criado o Ministério da Indústria e Comércio a Divisão de Turismo e Certames que substitui a COMBRATUR, executando o papel de criar diretrizes para o turismo.

Nesse sentido, no âmbito deste recorte temporal entre 1930 a 1960 no campo cultural também houve uma abertura significativa para a implementação de medidas visando a criação de espaços destinados à valorização da cultura, como visto no quadro demonstra alguns marcos significativos na alteração da conjuntura social da época. Todas essas mudanças delinearam o começo de uma organização social favorável ao turismo, principalmente com a Consolidação das Leis de Trabalho que deu ao trabalhador mais tempo livre.

Quadro 2 - Algumas das principais mudanças culturais e sociais no Brasil entre 1930 a 1960

AÇÕES DESENVOLVIDAS	
Criação do Ministério da Educação e Saúde (MES)	Por intermédio desse fator, foram ampliados os ambientes de aprendizagem, com a disseminação de bibliotecas e laboratórios. Foram fundadas emissoras de rádio educativas, teatros, cinemas, salões de festa, quadras de esporte, refeitórios, praças e estádios esportivos. Por outro lado, o não acesso dos alunos que frequentavam a educação profissional para o ensino universitário tornou-se algo excludente, isto é, o indivíduo estaria com seu lugar na sociedade pré-determinado (QUADROS; MACHADO, 2013, p.66).
Criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan)	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi a primeira denominação do órgão federal de proteção ao

	patrimônio cultural brasileiro, hoje Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Oficialmente o órgão foi criado com a promulgação, em 13 de janeiro de 1937, da Lei nº. 378. O SPHAN foi integrado à estrutura do Ministério da Educação e Saúde (MES), na categoria de Instituições de Educação Extraescolar dos Serviços relativos à Educação (REZENDE *et al,* 2015, p.1).
Instituto Nacional de Cinema Educativo (Ince)	A função do Instituto era a de documentar, por meio de filmes, as manifestações culturais, científicas, cívicas e a História do Brasil, para difundi-las na rede escolar. Roquette-Pinto, que foi o gestor do INCE de 1936 até 1947, vinha trabalhando com a perspectiva do cinema como registro científico por quase duas décadas, por meio de estudos etnográficos e filmando expedições aos confins do Brasil (PEREIRA, 2021, p.3)
Criação do Museu Nacional de Belas Artes (MNBA)	O Museu Nacional de Belas Artes foi instituído em 13 de janeiro de 1937, pela lei nº 378, e inaugurado no dia 19 de agosto de 1938, com a presença de Getúlio Vargas àquela época presidente da República (SILVA, 2013, p.39).
Criação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)	Decreto-Lei 5.45 de 1º de maio de 1943
Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Histórica , o PCH.	[…] as resoluções da Unesco voltadas para o turismo foram fazendo parte do universo de possibilidades para ajudar na preservação, no desenvolvimento e no aproveitamento do patrimônio cultural brasileiro (LEAL, 2016, p.114).

Conselho Nacional de Cultura (CNC)	Em 24 de novembro de 1966, o governo federal criou através do Decreto-Lei n° 74, o Conselho Federal de Cultura - CFC, em substituição ao CNC. O novo conselho foi constituído, inicialmente, por 24 membros diretamente nomeados pelo Presidente da República. O CFC era dividido em quatro câmaras: artes, letras, ciências humanas, patrimônio histórico e artístico nacional, possuindo também uma comissão de legislação e normas que funcionava como uma quinta câmara (CALABRE, 2010, p.2)

Fonte: Elaboração própria, baseado em Quadros e Machado, 2013.

4.2 Segunda fase do turismo no Brasil (1960-1990)

É considerado como o segundo período de políticas para o turismo, a década de 1960 a 1990. Este momento do governo brasileiro houve grandes transformações após o regime militar, além das desigualdades sociais que se estenderam a inflação chegou aos 18%, o país entrou em uma dívida externa com dimensões que se alastram até agora. “Os gastos públicos do Estado também desencadearam grande crise inflacionária que, consequentemente, reduziu o poder de compra das pessoas e diminuindo o consumo” (SANTOS; MARTINS, 2020, p.10).

A demarcação desta segunda fase do turismo foi o Decreto Lei n.º55 de 18 de novembro de 1966, que implementou a primeira Política Nacional de turismo (PNT) criando também o Sistema Nacional de Turismo. Ao mesmo tempo, surgiu a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e o Conselho Nacional de Turismo (CNtur) pela Resolução CNTur n.º 71 em 1969.

Ademais, foi neste momento que surgiu o termo “Indústria do Turismo” que acabou sendo enquadrado político-econômico da época com ênfase no desenvolvimento industrial. A nomenclatura foi usada pelo primeiro presidente da EMBRATUR, Joaquim Xavier da Silva, que era secretário de Comércio do Ministério da Indústria e Comércio para denotar importância ao

turismo, pois as atividades de serviço não detinham de tanto destaque e, isto justificaria os investimentos na área.[16]

Frente a essa situação o turismo ganhou notoriedade ganhando os mesmos privilégios legais de subsídios da indústria. Mesmo havendo um PNT com fim a organizar o setor, boa parte das diretrizes nunca tiveram espaço para serem postas em prática, as políticas efetivas se resumiram a incentivos fiscais que na maior parte foi para a hotelaria por meio do "Plano de Prioridade de Localização de Hotéis de Turismo", criado pelo CNtur. O estímulo financeiro propiciou a criação do Fundo Geral do Turismo (FUNGETUR) e, o Anuário Estatístico de Turismo (DOMINGOS, 2007, p.36).

Sob a supervisão da EMBRATUR em 1977 é publicado a Lei n.º 6505 que dispunha sobre os serviços de turismo assim como as condições de fiscalização e funcionamento. No mesmo ano, também sai Lei n.º 6513 que definia lugares de interesse turístico, inventário, bens cultural e natural

A EMBRATUR teve papel crucial para a evolução do turismo no Brasil, sendo um órgão bastante ativo. Entre 1972 e 1980, em parcerias com ministérios, a mesma cria terminais de turismo social para trabalhadores e sindicatos organizarem viagens nos períodos de baixa temporada a fim de estimular o turismo, junto a isso foi um momento de intensa divulgação do Brasil no exterior, tendo como um dos principais objetivos divulgar o Rio de Janeiro, e também, alterar a visão que inicialmente foi retratada para o mundo de que o Brasil era lugar de mulher e sexo fácil. Contudo, este estigma ainda permaneceu em publicações publicitárias do país como vista na figura 4.

[16] Autores clássicos de Turismo o definiram como atividade relacionada ao deslocamento de pessoas, numa perspectiva muito atrelada ao viés econômico, sem levar em conta aspectos mais relacionados à satisfação do visitante e ainda menos preocupado com o morador da localidade visitada, dessa maneira o turismo era conceituado como uma indústria (LEITE, 2021 p.10).

Figura 4 - Propaganda Publicitária da Embratur de 1983

Fonte: KAJIHARA, 2010.

Ao mesmo tempo, para estimular as viagens internacionais havia sido inserido a onze cidades europeias 40% de descontos para turistas. E, São Paulo criou o passaporte turístico que dava assistência médica diretamente a turistas estrangeiros, assim como descontos em lojas (DOMINGOS, 2007, p.35). Durante esses anos, a malha hoteleira cresce em grande escala, surgem os centros de eventos e convenções, a classe média começa a criar padrões de consumo no turismo, impulsionando ainda mais a atividade.

O contexto social e cultural nesse período era de grandes atividades contra a ditadura militar, além de vários problemas sociais relacionados a economia. Mas, ao mesmo tempo, o país se beneficiava de um avanço no setor industrial significativo, assim como um processo de

urbanização crescente que demandava o surgimento de atividades de lazer, e opções culturais. Assim, o momento se caracterizou por um maior investimento nesses setores e financiamentos de incentivo.

Quadro 3 - Algumas das principais mudanças culturais e sociais no Brasil entre 1960 a 1990

AÇÕES DESENVOLVIDAS	
Criação da Embrafilme (Empresa Brasileira de Filmes)	No início do ano de 1974 algumas conquistas já tinham sido consolidadas e a reserva de mercado para o produto nacional atendia aos interesses de um projeto nacionalista do governo militar, complementados por recursos financeiros destinados diretamente à produção pelo sistema de financiamento (AMANCIO, 2007, p.176)
Lei Sarney (Lei nº 7.505/1986)	Dispõe sobre benefícios fiscais na área do imposto de renda concedidos a operações de caráter cultural ou artístico.
Movimento Tropicalista	De um lado havia o desejo de ruptura com a tradição, e de outro, a re-invenção crítica e cultural dessa mesma tradição. Metaforicamente, nada melhor para expressar esse princípio do que a conhecida imagem dos movimentos de sístoles e diástoles – havia uma vontade de abertura para o mundo internacionalização-cultural e, ao mesmo tempo, um retorno em busca de uma identidade nacional e cultural brasileira. Revelava-se, portanto, uma aparente contradição (2003, FISCHER; FABRÍCIO; CARVALHO, p.136).
Realização do Festival de Cinema de Brasília	Um festival que aceitava somente curtas-metragens produzidos em bitolas de pequeno formato, o evento tam-bém se configurou como um marco na história dos festivais de cinema no Brasil (FOSTER, 2022, p.2), a partir de 1965, promovendo o cinema nacional e internacional.

Criação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)	Lei 8.159 de 08 de janeiro de 1991 substituindo o SPHAN.

Fonte: Elaboração própria, 2024.

4.3 Terceira fase do turismo no Brasil (1990-2003)

Entrando nos anos 90 inicia-se a terceira fase das políticas de turismo que se estende até meados dos anos 2003. O então empossado primeiro presidente eleito em 25 anos após a ditadura, Fernando Collor de Melo, estabeleceu mudanças na atuação da EMBRATUR que assumiu todas as funções do CNtur que havia sido extinta, além disso, ela deixou de ser empresa para virar instituto.

Com a renúncia de Collor em 29 de dezembro de 1992 emerge o Plano Nacional de Turismo (PLANTUR) uma nova Política Nacional de turismo que durou de 1996 a 1999 com o governo Fernando Henrique Cardoso (BRUSADIN, 2005, p.96). Esta política foi criada diante de um viés voltado a estabilização econômica do país, uma vez que o mesmo estava com uma superinflação que chegava a 1.300%. Próximo a estes marcos históricos, o turismo no Brasil adotava valores de conservação patrimonial e cultural. Junto a essas mudanças o CNtur foi reativado.

Nesse período começa a ocorrer também uma desorganização do setor turístico com a intervenção governamental na EMBRATUR, a qual detinha plenos poderes de legislar e controlar a atividade. A interferência tinha o objetivo de dinamizar a gestão do turismo usando o setor privado, descentralizando as atividades do órgão. “No ano de 1994, o governo federal começou a preocupar-se e modificar esse quadro de centralização das políticas públicas, possibilitando assim a descentralização do turismo, com o lançamento em 1996 do PNMT (Programa Nacional de Municipalização do Turismo)” (SILVA; COSTA; CARVALHO, 2013, p.6)

O plano estimulou a criação de Resort a nível internacional o que explica o boom dessa categoria no Nordeste (DOMINGOS, 2007, p.39). Com esta didática mais descentralizada, o PNMT buscava maior efetividade no crescimento do turismo nacional e, tinha como objetivo de longo prazo orientar os municípios para o planejamento do turismo ao nível local.

O PNMT funcionava com a EMBRATUR identificando municípios potenciais para receber apoio financeiro do governo através do RINTUR que era um formulário de informações turísticas. Após os municípios passarem por avaliação, eles ainda deveriam indicar monitores que passariam por treinamento de sensibilização, capacitação com o intuito de criar Conselhos Municipais de Turismo, estabelecendo o processo para a criação dos Fundos Municipais.

Somente após cumprir com estes requisitos os órgãos municipais recebiam o selo de "Município prioritário" para a disposição de recursos financeiros, projetos bem como infraestrutura. Em 1994 saiu do papel o Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR/NE) para o Nordeste, apesar de ter sido criado em 1992.

O PRODETUR/NE tinha quatro macroestratégias, capacitação de agentes a) a captação de agentes imobiliários internacionais; b) Manutenção dos fluxos de viajantes estrangeiros que garantam a ocupação; c) desfrute da infraestrutura turística disponível; e a estratégia de melhoria da infraestrutura urbana das cidades beneficiadas (rodovias, saneamento ambiental e embelezamento urbano) Paiva (2010, p.204).

O foco na primeira etapa estava centrado no desenvolvimento do saneamento básico, suporte ao turismo, ampliação e instalação de aeroportos, urbanização de áreas turísticas, recuperação de patrimônios históricos. |Assim, o programa foi um grande sucesso, captando grandes investidores e redes internacionais que atuavam no turismo.

Conforme o surpreendente resultado foi lançado a etapa dois do PRODETUR, mas desta vez expandindo para outros estados e definindo polos de atuação. Na Bahia foram escolhidos como foco prioritário a cidade de Salvador e entorno, a Costa do Descobrimento, além de todo o litoral sul (PAIVA, 2010, p.205).

Em 2000 o grau de complexidade e envolvidos no Programa era grande, além disso, os órgãos financiadores exigiram a existência de planos de controle e destinação do capital investido, com isso, os municípios baianos e do Nordeste são obrigados a construírem o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS). Este plano tinha o objetivo de criar ações locais com fim ao produtor turístico, infraestrutura, atrativos, urbanização, capacitação, preservação ambiental e estratégias de marketing com prioridades imediatas e, de longo prazo.

As estratégias teoricamente estabelecidas tinham conjuntamente a estas premissas iniciais a integração participativa da comunidade assim como criar destinos mais sustentáveis (PAIVA, 2010). Conforme esses avanços, o PNTM foi esquecido no segundo mandato do então presidente Fernando Henrique Cardoso.

4.4 Quarta fase do turismo no Brasil (2003 aos dias atuais)

O quarto período de turismo quanto as políticas públicas iniciam-se com a criação do Ministério do Turismo (Mtur) no ano de 2003 no governo Luiz Inácio Lula da Silva. De tal modo, o turismo ganha prioridades na agenda federal, pois anteriormente o mesmo estava inserido dentro do Ministério da Cultura.

O ministério ganhou corpo estrutural, concentrando todas as atividades relacionadas ao turismo no Brasil, tais como pesquisas e planejamento, marketing, regulação, desenvolvimento dos produtos turísticos. Dentro do corpo de funcionamento do ministério tem-se a Secretaria Nacional de Políticas Públicas que cuida dos programas já citados anteriormente. A secretaria conta com diversos outros setores internos como gestão e planejamento, relações multilaterais, ordenamento turístico dentre outros (DOMINGOS, 2007, p.47-48).

Como apoio e aliado, constitui-se Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo para acompanhar a execução das políticas e subsidiar a promoção das atividades turísticas. Assim, existem quatro departamentos que fazem parte desta, que é o Departamento de Infraestrutura; Departamento de Financiamento e Promoção de Investimentos no Turismo; Departamento de Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo e o; Departamento de Qualificação e Certificação e de Produção Associada ao Turismo.

Em 2003 foi lançado mais um Plano Nacional de Turismo que iria até 2007. Na continuidade do governo pós-ano eleitoral em 2006, no ano seguinte foi lançado o Programa de Regionalização do Turismo, Diretrizes para o desenvolvimento do turismo rural e, Diretrizes operacionais, assim como o PNT 2007-2010. Além disso, a EMBRATUR sofreu mais uma alteração em suas funções e se tornou apenas um promotor e captador de eventos do Brasil internacionalmente (DOMINGOS, 2007, p.50).

Durante o governo de Luiz Inácio houve um estímulo ao turismo interno, assim como a inclusão social, algo não realizado nas outras gestões, pois a prioridade sempre havia sido o consumidor internacional. Houve nesse momento a descentralização das funções quanto as políticas de turismo aos municípios, medida pela qual enfraquece a organização da atividade, pois os municípios turísticos de modo geral não tem o hábito de planejamento para a atividade.

Observa-se neste cenário a criação dos destinos indutores, ou seja, destinos centrais que influenciam todo o entorno regional, ao todo foram estabelecidos 65 destinos em todo o país das 59 regiões turísticas nacionais, estando no Nordeste mais de 30% dos municípios. O PNT 2007-2010 trouxe, além das temáticas já presentes no plano anterior, especificidades como projetos de acessibilidade (VILELA; COSTA, 2020, p.120).

Após a troca de governo, o PNT somente teve uma atualização em 2013. Este novo documento trouxe temas para o incentivo a inovação e pesquisa, parcerias internacionais, geração de dados, além de estabelecer diretrizes para a organização pública do turismo. Contudo, o plano teve como principal diretriz no investimento em infraestrutura em decorrência dos grandes eventos no qual o Brasil estava sediando, como copa do mundo (2014) e, olimpíadas (2016), centralizados ambos na cidade do Rio de Janeiro. O estímulo a realização de viagens foi massivo consolidando ainda mais este destino internacionalmente, tal processo promoveu o crescimento e desenvolvimento da rede hoteleira, de alimentação assim como o de transportes (VILELA; COSTA, 2020).

Em 2017 o país bateu recorde em visitação de turistas estrangeiros, chegando a 6,5 milhões, muito ainda fruto dos eventos esportivos recentes finalizados (EBC, 2018). Assim, comemorando os 15 anos do ministério do turismo, um novo PNT foi constituído com vigência de 2018 a 2022, o qual estava direcionado a um ordenamento interno dos órgãos públicas de gestão do turismo. A este plano se tem a crítica pelo mesmo ser menos objetivo e expressivo do que os anteriores. Algo a ser destacado foi a tentativa de relacionar o plano com ações de segurança pública para o desenvolvimento dos destinos turísticos (VILELA; COSTA, 2020, p.120).

No ano de 2020 o turismo sofreu duras perdas com o surgimento da covid-19, vírus que forçou o isolamento de toda a população no mundo inteiro. As viagens pelos aeroportos tiveram

redução de 90% das atividades, a exemplo do Tom Jobim no Rio de Janeiro (TRENTIN; MORAES, GUIMARÃES, 2020, p.193). Os parques nacionais, atrativos turísticos, centros culturais, eventos públicos, dentre outros, foram suspensos autorizados pela lei 14.046 de 2020 como medida emergencial.

Verifica-se ainda como política pública emergencial foram destinados R$ 51 bilhões para iniciativa privada a fim de salvaguardar os empregos, adiamento dos eventos sem ressarcimento por um período de 12 meses, organizaram os cancelamentos de reservas, possibilitou linhas de crédito para o turismo (TRENTIN; MORAES, GUIMARÃES, 2020, p.194).

Seguindo protocolos internacionais relacionados ao turismo, no processo de retomada da atividade em 2020 criaram-se selos e cadastros para identificar empreendimentos que estavam oferecendo seus serviços de modo seguro, esses fatos auxiliaram na reestruturação do turismo nos anos de 2022 e 2023 que esteve durante um grande período estagnado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se historicamente nas ações de planejamento turístico governamental, o objetivo de sempre estruturar o turismo com prevalência de incentivos financeiros, não sendo errado esta medida, contudo, focar em iniciativas nas quais possibilite os destinos se organizarem socioeconômica, político, e ambientalmente podem ser mais efetivos no desenvolvimento do turismo.

Vale destacar que em muitos momentos quanto a organização do turismo no Brasil nota-se uma leve tendência para outros meios de fortalecer a atividade que nem sempre permanecem, como propostas de regionalização, incentivo ao planejamento e arranjos produtivos locais, ou seja, os planos desenvolvidos a nível nacional e estadual na maior parte das vezes não tem aplicação em tempo hábil, não tendo também continuidade e, são desconsiderados nas gestões públicas seguintes.

Esse nível de compromisso e seriedade com a atividade turística, aliado ao fato de as ações serem na maior parte das vezes financeiras, como destacado ao longo do estudo, torna o

modo de gestão pública do segmento negligente, dando margem para pressão sobre os recursos naturais, urbanização não sustentável, poluição, alterações climáticas a nível local, expansões desordenadas causando impactos graves no ambiente social, pois são marginalizados os menos favorecidos, ambiental, porque degrada os ecossistemas e cultural, tendo em vista que artificializa as relações históricas.

Nota-se uma precarização quanto ao incentivo nos destinos turísticos para que os mesmos planejem e organizem o segmento a longo prazo. Percebe-se que não existe um olhar direto para os moradores locais, sendo estes apenas objetos de uso, causando diversos entraves e, muitas vezes, conflitos na continuidade da atividade turística, uma vez que muitas populações rejeitam o segmento por sofrer diretamente as consequências negativas do mau ou nenhum planejamento imposto pela gestão pública.

6 REFERÊNCIAS

AMANCIO, Tunico. Pacto cinema-Estado: os anos Embrafilme. **ALCEU**, v.8, n.15, p. 173-184, jul./dez. 2007.

ANDRADE, Pedro. **Dilma e Médici? Observatório de Relações Internacionais**, 2012. Disponível em: https://neccint.wordpress.com/2012/04/11/dilma-e-medici/. Acesso em: set. 2022.

AGÊNCIA BRASIL DE COMUNICAÇÃO (EBC). **Número de turistas estrangeiros no país bate recorde em 2017 e chega a 6,5 milhões**. 2018. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-03/numero-de-turistas-estrangeiros-no-pais-bate-recorde-em-2017-e-chega-65. Acesso em: mar. 2023.

ALMEIDA, David Figueiredo de; PATACA, Ermelinda Moutinho. Primeiros parques nacionais das Américas: Aspectos Históricos. In: Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia, 16., 2018, Campina Grande. **Anais**… Campina Grande: [s.n.], 2018.

BARRETO, Margarita. **Turismo e Legado Cultural**. Campinas, SP: Papirus, 2001.

BEHRENDS, Laura Romeu. **O movimento ambientalista como fonte material do direito ambiental**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2011.

BENI, Mario Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: SENAC, 2001.

BORGES, Luís Antônio Coimbra; REZENDE, José Luiz Pereira de; PEREIRA, José Aldo Alves. Evolução da legislação ambiental no Brasil. **Revista em Agronegócios e Meio Ambiente**, v.2, n.3, p. 447-466, set./dez. 2009.

BRASIL. Decreto nº 73.030, de 30 de Outubro de 1973. **Cria, no âmbito do Ministério do Interior, a Secretaria Especial do Meio Ambiente - SEMA, e dá outras providências**. Coleção de Leis do Brasil - 1973, Página 160 Vol. 8 (Publicação Original).

Cabral, A. R.; Moura, A. F. A. (2017). O Turismo como fator de inclusão e coesão social. DEDiCA. REVISTA DE EDUCAÇÃO E HUMANIDADES, 11 (2017) março, 115-132.

CALABRE, Lia. Conselhos de cultura no Brasil: algumas questões. *In*: RUBIM. Albino *et al*. Políticas Culturais: democracia e conselhos de cultura. Salvador: Edufba, 2010.

BUTLER, R. W. The tourism area life cycle: A model for the evolution of tourist destinations. **Canadian Geographer**, 24(1), 5-12, 1980.

CAMARGO, **Suzana. Enquanto milhares de brasileiros morrem na pandemia, governo aproveita para enfraquecer leis ambientais**. 2021. Disponível em: https://brasil.mongabay.com/2021/03/enquanto-milhares-de-brasileiros-morrem-na-pandemia-governo-aproveita-para-enfraquecer-leis-ambientais/. Acesso em: mar. 2023.

CARDOSO, António Homem; ALMEIDA, Lourenço de. **O Caminho Português de Santiago**. Cascais: Editora Lucerna, 2005.

CINNER, Joshua E.; BARNES, Michele L. Social dimensions of resilience in social-ecological systems. **One Earth**, v. 1, n. 1, p. 51-56, 2019.

DIAS, Sabrina Melchíades. Os efeitos da crise do petróleo na política externa brasileira durante o governo Geisel. **Revista Fronteira**. Belo Horizonte, v. 20, n. 39, p. 25 - 47, 2021.

DOMINGOS, Fabiane de Oliveira. Políticas Públicas para o Turismo no Brasil e suas influências em Rolândia-PR. 2007. 170f. **Dissertação** (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2007.

FISCHER, Catarina Justus; FABRÍCIO, Ovanil; CARVALHO, Vera A. Assumpção Tavares de. O movimento tropicalista e a revolução estética. **Cadernos de Pós-Graduação em Educação, Arte e História da Cultura**, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 135-159, 2003.

FOLKE, Carl. Resilience: The emergence of a perspective for social–ecological systems analyses. Global Environmental Change, **Elsevier**. 16, p. 253-267, 2006.

FOSTER, Lila. O primeiro ano do Festival de Cinema Amador JB/Mesbla (1965): uma contribuição para a história dos festivais de cinema amador no Brasil. **Revista FAMECOS**, Porto Alegre, v. 29, p. 1-15, jan.-dez. 2022.

GARRAFFONI, Renata Senna. Império Romano: história antiga e política moderna. In: Seminário Facetas do Império na história. 2015, Paraná. **Anais**… Paraná: Universidade Federal do Paraná, 2006.

GEE, Chuck Y; FAYOS-SOLÁ, Eduardo. Introdução ao turismo global. In: GEE, Chuck Y; FAYOS-SOLÁ, Eduardo. Turismo internacional: uma perspectiva global. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2003. cap.1, p. 17-28.

GODINHO, Rosemary de Sampaio. Renascimento: Uma nova concepção de mundo através de um novo olhar para a natureza. **Data Grama Zero Revista de Informação,** v.13 n.1, 2012.

HENZ, Aline Patrícia; LEITE, Fabiana Calçada de Lamare; ANJOS, Francisco Antonio dos. Refletindo as Políticas Públicas para Turismo: uma retrospectiva brasileira desde a década de 60. In: Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 4., 2010, Caxias do Sul, RS. **Anais**… Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 2010.

HERNANI, L. C *et al*. A erosão e seu impacto. In: MANZATTO, C. V.; FREITAS JUNIOR, E. de; PERES, J. R. R. (Ed.). **Uso agrícola dos solos brasileiros**. Rio de Janeiro: Embrapa Solos, 2002. cap. 5, p. 47-60.

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Avaliação de Impacto Ambiental: agentes sociais, procedimentos e ferramentas**. Brasília: IBAMA, 1995.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

KAJIHARA, Kelly Akemi. A imagem do Brasil no exterior: análise do material de divulgação oficial da Embratur, desde 1966 até 2008. **Observatório de Inovação do Turismo**. Revista Acadêmica. V.3. 2010.

LAGO, André Aranha Corrêa do. **Estocolmo, Rio, Joanesburgo o Brasil e as três conferências ambientais das Nações Unidas**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG), 2006.

LEITE, Jaqueline Santos Costa. Relações Transversais Conceituais entre Turismo de Experiência e Produção Artesanal: valorização cultural no processo de produção artesanal do ceprama em são luís/ma. In: ANGELO, Elis Regina Barbosa (Org). **Caderno de Resumos do III Congresso Internacional e Interdisciplinar em Patrimônio Cultural: Experiências de Gestão e Educação em Patrimônio**. Porto, Portugal: Editora Cravo, 2021.

LEAL, C. F. B. (2016). Patrimônio e desenvolvimento: as políticas de patrimônio cultural nos anos 1960. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, Nova Série, 24(1), 99-136.

LIMA, Fernando da Cruz. O ecoturismo pelo Projeto Coral Vivo em Porto Seguro, Bahia: Um estudo de caso. 2018. 52f. **Monografia** (Graduação) - Bacharelado em Turismo, Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Bahia, 2018.

MAPBIOMAS. **Relatório Anual de Desmatamento 2021**. São Paulo: MapBiomas, 2022. Disponível em: http://alerta.mapbiomas.org. Acesso em: mar. 2023.

MCCORMICK, J. **Rumo ao Paraíso: a história do movimento ambientalista**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1992.

MENDES, Fernanda Luísa Correia Cavalheiro; FREITAS, Yara Ketlin Silva Lima de. Hippies ou malucos de estrada: a presença de artistas imigrantes nas ruas da praia de canoa quebrada, ce. **Socializando**, ano 8, nº1, p. 20-35, jun. 2021.

MIRANDA, Robinson Nicácio de. **Direito ambiental**. 28. ed. São Paulo: Juspodivm, 2022.

MIRANDA, R. L. P; BRAZ, D. O; RIBEIRO, F. C. P. A. (2022). Políticas culturais brasileiras na Era Vargas (1930-1945) e na Ditadura Militar (1964-1985). **Almanaque de Ciência Política,** Vitória, vol. 6, n. 1, pp. 01-13.

MORAES, Maurecir Guimarães de. O pensamento ambiental em José Bonifácio de Andrada e Silva. **Revista Vértices,** Campos dos Goytacazes/RJ, v.16, n.2, p. 129-142, maio/ago, 2014.

NASCIMENTO, E. P. DO. Trajetória da sustentabilidade: do ambiental ao social, do social ao econômico. **Estudos Avançados**, v. 26, n. 74, p. 51 – 64, 2012.

OMT- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Introdução ao turismo**. Trad. Dolores Martins Rodriguez Córner. São Paulo: Roca, 2001.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. Análise do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR/NE) na perspectiva do planejamento estratégico. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro – RJ, 44(2):197-213, mar./abr. 2010.

PEREIRA, L. R. (2022). A criação do Instituto Nacional de Cinema Educativo na Era Vargas: debates e circulação de ideias. **Cadernos de História da Educação**, 20, 1-14.

PINA, Luiz Wilson Alves Correa. Um estudo introdutório das abordagens teóricas do lazer. **Trabalho de Conclusão de Curso (especialização)** - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação Fisica. Campinas, SP: [s.n.], 1992.

QUADROS, R. S; MACHADO, M. C. G. (2013). O ministro Gustavo Capanema e a ação cultural do Ministério da Educação e Saúde na era Vargas. **Revista @rquivo Brasileiro de Educação**, Belo Horizonte, 1(2), jul-dez.

REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia. Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN. In: _____. (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

RODRIGUES, Gelze Serrat de Souza Campos; ROSS, Jurandyr Luciano Sanches. **A trajetória da cana-de-açúcar no Brasil**: perspectivas geográfica, histórica e ambiental. Uberlândia: EDUFU, 2020. Livro formato digital.

SALVADOR, Alfonso Garmendia *et al*. **EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**. Madrid: Pearson educación, S.A., 2005.

SANTOS, Marcelo Souza; MARTINS, José Ricardo. Análise do estado de bem-estar social sob a ótica keynesiana: seu desenvolvimento, ascensão e enfraquecimento. **Revista Economia Política do Desenvolvimento**, Maceió – AL v.11 n.26, 2020.

SILVA, Fabiana dos Santos; COSTA; Sarany Rodrigues da; CARVALHO, Conceição de Maria Belfort de. Políticas Públicas de Turismo no Brasil: estratégias para administração da atividade no país. In: Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, 10., 2013, Porto Alegre – RS, **Anais**… Porto Alegre: Faculdade Dom Bosco.

SILVA, Carlos Henrique Gomes da. O Estado Novo (1937-1945) e a política de aquisição de acervo do Museu Nacional de Belas Artes. **Dissertação** (Mestrado) – Programa de PósGraduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2013. 162p.

SILVA, Heloisio da. Pau Brasil. 2022. **Dissertação** (Mestrado em Artes Visuais) - Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

SILVA, Livia Cristina Barros da; SANTOS, Paula Schulz dos. A política pública de turismo da Embratur e suas transformações até a atualidade. **Revista de Turismo Contemporâneo**, Natal, v. 9, n. 3, p. 363-384, set./dez. 2021.

SOLÍS, Ana Leal; RAMÍREZ, Rafael Robina. Tourism planning in underdeveloped regions: what has been going wrong? The case of Extremadura (Spain). **Terreno**, 2022, 11(5), pp. 1-15.

SOUSA, Rainer Gonçalves. **"Praia, uma diversão recente"**. Brasil Escola. (2022). Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/curiosidades/praia-uma-diversao-recente.htm. Acesso em: out. 2022.

THEVENIN, Julien Marius. O turismo e suas políticas públicas sob a lógica do capital. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 11, n. 1, p. 122-133, abr. 2011.

TRENTIN, Fábia; MORAES, Claudia Correa de Almeida; GUIMARÃES, Valéria Lima. Políticas Públicas de Turismo na Pandemia de Covid-19: análise à luz das funções de governo. **Revista Turismo e Sociedade**, v. 13, n. 2, p. 183-208, maio-ago. 2020.

TYERMAN, Christopher. **The debate on the crusades**. Manchester: Manchester University Press, 2011.

UNWTO - World Tourism Organization. **Glasgow Declaration for Climate Action in Tourism**. UNEP, 2021.

USDA, **United States Department of Agriculture. Historical facts and trends of U.S. forests**. Knoxville, 2015.

ARTIGO 2

PARTICIPAÇÃO SOCIAL E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS NO TURISMO: ALTERNATIVAS PARA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

RESUMO

O turismo é um fenômeno que altera todo o espaço geográfico no qual atua objetiva e subjetivamente, promovendo desta forma diversos conflitos coletivos e individuais, se tornando um complexo desafio no desenvolvimento desta atividade. Partindo desta conjuntura, este trabalho buscou I) identificar alternativas de inclusão e participação social nas tomadas de decisões na gestão do turismo; II) destacar quais as principais ferramentas de avaliação de impactos ambientais para o turismo; III) definir critérios norteadores para a gestão ambiental no turismo, a partir da questão, como a comunidade local pode se inserir deliberativamente na tomada de decisões nas problemáticas ambientais relacionadas ao turismo? Para tal, os métodos de pesquisa utilizados foram o bibliográfico e documental, partindo de uma análise qualitativa. Concluiu-se que existem diversas formas de participação social que podem ser institucionalizadas no processo de inclusão social da comunidade na tomada de decisão quanto as questões do turismo, como, por exemplo, a criação de fóruns e câmaras temáticas, aliado a estes estão métodos de avaliação de impactos ambientais que podem ser inseridos no processo de planejamento ambiental e turístico, os quais podem demonstrar de maneira mais efetiva as verdadeiras necessidades locais.

Palavras - Chave: Avaliação de Impactos Ambientais. Turismo. Inclusão Social. Organização e planejamento do turismo.

1 INTRODUÇÃO

O turismo como atividade econômica é um elo entre os interesses individuais e coletivos, ambientais e políticos. Por esta razão, é necessária uma organização espacial e uma gestão na qual proporcione a equidade entre estes interesses, sem que um se sobressaia ao outro, pois os recursos naturais são elementos suscetíveis a qualquer alteração que exista por parte política, coletiva ou individual. De tal forma, este estudo trabalha com o tema da preservação ambiental no turismo perante a concepção de inclusão social na avaliação de impactos ambientais.

Esta pesquisa analisa as problemáticas no meio ambiente a partir do olhar crítico e social, posto que leva em consideração a melhoria da qualidade de vida humana e preservação da biodiversidade, assim como a recuperação de áreas degradadas que a partir dessa perspectiva propicia o desenvolvimento econômico sustentado quando aplicando as premissas da atividade turística.

Desta maneira, o problema a ser resolvido é como a comunidade local pode se inserir deliberativamente na tomada de decisões nas problemáticas ambientais relacionadas ao turismo? Dado o exposto, os objetivos a serem alcançados são: I) identificar alternativas de inclusão e participação social nas tomadas de decisões na gestão do turismo; II) destacar quais as principais ferramentas de avaliação de impactos ambientais para o turismo; III) definir critérios norteadores para a gestão ambiental no turismo.

De acordo ao que foi dito, o delineamento metodológico desta pesquisa se caracteriza quanto ao procedimento técnico como documental e bibliográfico, no qual as bases de coleta de dados Capes, Biblioteca de Brasileira de teses e dissertações (BTDT), Google Acadêmico foram o cerne para o levantamento bibliográfico, além disso, corroboraram documentos oficiais brasileiros e leis. Também estão no arcabouço da metodologia a técnica de análise qualitativa avaliando as informações sem que exista uma obrigação de levantamento estatístico.

Após essa construção, o estudo divide-se em duas partes, em que a primeira faz uma apresentação das relações sociais no espaço turístico, demonstrando a importância de um olhar socializado e crítico sob as questões ambientais diante dessa atividade econômica. Logo em seguida, são destacados métodos de análise ambiental que podem ser aplicados as avaliações de impacto ambiental no turismo, acompanhado de uma proposta de matriz para o levantamento de problemáticas relacionadas ao segmento turístico.

2 ALTERNATIVAS PARA A ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO TURISMO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

O território é uma construção no qual se estabelece distintas relações de poder e identidade definido por fronteiras. Além disso, nele é possível perceber distintas dimensões que estruturam as relações de poder dentro do espaço. Nessas dimensões estão características físicas,

ou seja, solo, clima, vegetação, relevo, dentre outros; econômicos, sendo o modo de organização, produção e uso dos recursos naturais; elementos de construção, memória e identidade; políticos, no qual se estabelece as hierarquias de poder diante das demandas sociais (SILI; AVILA; SOTELO, 2019).

Diante disso, o território é o reflexo do modo de organização e construção das pessoas que ali estão. Contudo, "Nem sempre as pessoas de um grupo participam da formação de sua identidade étnica conscientemente. Muito do que aprendem a respeito de sua identidade étnica é inconsciente e faz parte de sua educação desde seu nascimento" (ALBAGLI, 2004). Ademais, é nesse contexto no qual as forças relacionadas ao turismo se sobrepõem umas as outras, criando verticalidades, gerando desigualdades, suprimindo a verdadeira essência cultural, ideológicos e de crenças.[17]

Conforme exposto, é possível depreender que cada sujeitos que habita o território tem uma percepção distinta da própria realidade, pois sofrem com os efeitos externos e internos exercidos pela verticalidade citada anteriormente. Desta maneira, o território é remodelado nem sempre de modo favorável aos próprios habitantes, mas, sim para favorecer forças econômicas, neste caso em específico o turismo.

No turismo essas relações sociais se tornam muito mais evidentes e instáveis, uma vez que este é um fenômeno social que aglutina diferentes culturas em um mesmo lugar. Consequentemente, o morador local, se torna objeto de consumo pelo turismo, e, passam por um processo de aculturação, surgindo os chamados *tourees*, ou seja, haverá a alteração do modo de vida da comunidade para se adequar a percepção histórica que o turista tem daquele espaço turístico (GRÜNEWALD, 1999).

Este é um problema social e identitário gerado das atividades do turismo quando o objetivo é apenas financeiro. Por esta razão, o turismo como atividade econômica necessita de um olhar constante no desenvolvimento de suas atividades, assim, políticas sociais se fazem necessárias a fim de reduzir os problemas já gerados e os que podem surgir no futuro, sejam eles nos campos ambientais, sociais ou econômicos.

---

[17] O conceito de territorialidade refere-se, então, às relações entre um indivíduo ou grupo social e seu meio de referência, manifestando-se nas várias escalas geográficas – uma localidade, uma região ou um país – e expressando um sentimento de pertencimento e um modo de agir no âmbito de um dado espaço geográfico (ALBAGLI, 2004).

Diante dos problemas dispostos, para o nascimento de uma política pública primeiramente deve-se existir a intencionalidade coletiva. É preciso existir uma aliança democrática unindo as organizações não governamentais, privadas, atores políticos e sociais, o que é denominado de abordagem multicêntrica, além disso, se sobrepõe neste sentido a hierarquia hegemônica do Estado em corrigir os desvios que surgem no território (SECCHI, 2013, p.3).

Apesar disso, são os indivíduos que produzem as condições na construção da história social local, são eles que determinam como o espaço público irá ser usado, como os bens naturais serão tratados, pois, existe um poder privilegiado no controle da vida comunitária exercido pelos residentes. Não se trata de apenas reprodução do cotidiano, mas do reflexo das ações públicas na vida de cada sujeito (GOULARD; SANTOS, 1998, p. 21).

De tal modo, toda configuração do espaço geográfico é o reflexo em como a coletividade interpreta, participa ou foi condicionado a acreditar ser o melhor para todos, advindo da verticalização das ideias, das redes, das tecnologias, criando dessa forma uma tradição histórica. Assim, o trabalho em reeducar e modificar a consciência coletiva se torna muito mais difícil quanto mais o tempo passa, tendo em vista que resultados existiram em detrimento das consequências (KUSHANO; FILIPPIM, 2021, p.73), (SECCHI, 2013, p.45).

Os fatos decorrentes desse contexto apresentado, tem levado a uma artificialização da natureza dentro dos territórios turísticos, das vivências humanas, das culturas e assim por diante (SILVA, 2020, p.75-76). Em outras palavras, o território tem sido organizado conforme as tendências de padronização dos espaços, estando as políticas públicas no mesmo sentido. Contudo, as políticas públicas, principalmente no turismo, exigem um olhar técnico na elaboração de ações que coordenem o espaço usado, pois cada lugar com o turismo como atividade possui peculiaridades próprias (SECCHI, 2013, p.50).

Nesse contexto, é crucial evitar a simplificação exclusivamente econômica na gestão turística, pois, o turismo é um objeto de desenvolvimento qualitativo, constituído em essência na participação coletiva, sem a qual está fadada a morte. Diante disso, o bem-estar coletivo local deve ser o primeiro objetivo com a atividade, levando em consideração que o turismo tenta utilizar todo potencial cultural, social, ambiental, econômico, histórico da comunidade,

proporcionando diversas vantagens, mas, também, contradições no espaço habitado (SOUZA; NOIA; PINHEIRO, 2017).

Por meio deste entendimento é que se educa o turista, primeiro os moradores têm de entender seu papel para ensinar o comportamento adequado desejado, os moradores não podem ser alheiros aos acontecimentos cotidianos no turismo, fato que ocorre com muita frequência quando a população terceiriza as ações sociais apenas ao poder público, se isolando do mesmo.

Assim, partir das demandas ambientais geradas em decorrências das atividades humanas, como o turismo, que afeta toda a coletividade, se faz necessário a presença de toda a comunidade na gestão, fiscalização e contribuições ativas quanto ao cuidado do meio ambiental natural, uma vez que este é um bem transindividual[18]. Pois, somente a partir disso é possível começar a produzir uma mediação de interesses individuais e coletivos, público e privado.

É preciso enfatizar, que pelo turismo alterar toda a dinâmica local, cultural e identidade dos moradores, a presença da comunidade se faz necessária em todas as discussões referente aos empreendimentos que possam continuar a modificar o ambiente, ou seja, é preciso levar em consideração a percepção da mesma nesse processo de modelagem do turismo, pois, é ela que faz a atividade acontecer em suas distintas modalidades (SILVA, 2006).

Desta maneira, um dos objetivos da participação social consiste na gestão de interesses e conflitos sociais, quanto as formas de uso dos recursos naturais, econômicos, assim como manutenção das condições mínimas necessárias de convivência em sociedade (CALIJURI, CUNHA, 2013, p.703). Depreende-se que a gestão ambiental, principalmente no turismo, exige uma condução na qual não se restringe as políticas governamentais, mas, também, na construção coletiva nas distintas dimensões envolvidas.

Apesar da importância desse tipo de ação na governança pública, é necessário ao mesmo tempo que os envolvidos no processo de decisão e participação tenham envolvimento, assim como conhecimento da área. A participação social no desenvolvimento de mecanismos de governança possibilita dessa forma a descentralização das estruturas institucionais[19].

---

[18]Direito coletivo transindividual é um conceito que se refere aos direitos que pertencem a um grupo, categoria ou classe de pessoas, mas que não têm um titular determinado (MIRANDA, 2022).

[19] A gestão participativa do desenvolvimento do turismo, como sinônimo de Governança, fundamenta-se no planejamento, com base em indicadores quantitativos e qualitativos e em métodos eficazes, cuja fundamentação

Nesse processo de mediação de conflitos de interesses, quanto as demandas ambientais e aos mecanismos dispostos a orientar a participação social, apenas a audiência pública é prevista em normativas legais na Resolução CONAMA 001/86 que dispõe sobre a Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) para a realização do EIA/RIMA, instrumento de uso de viabilização de obras e obtenção do licenciamento ambiental. A [...] "Audiência Pública tem sido pouco explorada na prática da AIA e que, por si só, não é capaz de efetivar a participação social no processo de tomada de decisão quanto ao licenciamento ambiental de atividades modificadoras do meio ambiente" (IBAMA, 1995, p.33).

Um detalhe a ser acrescentado é a dificuldade de inclusão da comunidade nos espaços de discussão quanto aos problemas existentes no território. Conforme descrito, diante de tal situação uma boa parte da população fica à margem das instâncias participativas devidos a inúmeras situações, dentre elas dificuldade em compatibilizar horário das reuniões com o trabalho, locomoção ou identificação de pertencimento nestes lugares (MENICUCCI, 2011, p.50).

Por tal razão, é necessário existir distintas formas de participação na gestão pública. Será listado aqui outras ferramentas de efetivação social nos processos de avaliação ambiental com direcionamento a atividade do turismo, que podem ser exigidas pela comunidade ou ter iniciativa própria do poder público. Primeiramente, está o Conselho Municipal de Turismo, enfatiza-se que este é de fundamental importância, pois, legitima a democracia expressa na Constituição Federal de 1988 e, precisa constantemente ganhar força nos campos de tomada de decisão e construção de um turismo ambiental, econômico e socialmente viável. Em outras palavras [...] "Esses conselhos são fundamentais para que a comunidade possa identificar e expressar quais são seus reais interesses e quais as políticas identificadoras do bem comum, através da prestação de serviços públicos" (AZEVEDO, 2005, p. 1).

Nota-se, a princípio, que um Conselho Municipal tem poder opinativo, no entanto, ele detém, além disso, autoridade deliberativa, consultiva e de fiscalização. Assim, o mesmo é formado por toda a comunidade participante da vida social do lugar a fim de definir diretrizes nas quais representem a coletividade, de tal modo, é crucial que o mesmo se estabeleça criando paridade entre todos os atores incluídos no conselho.

---

conceitual contempla clusters, arranjos produtivos locais e redes de cooperação (TOMAZZONI, 2009, p.156).

Os conselhos são uma importante ferramenta na inclusão social da comunidade na construção de políticas públicas, contudo ela deve existir longe de estruturas clientelista e elitista, deve ser um espaço democrático e exercício da cidadania, de integração, equidade de direitos, acompanhados das opiniões práticas e científicas[20].

Outro aparato a ser descrito são as câmaras temáticas, as quais podem ser alojadas dentro do conselho. Esse componente serve para realizar estudos específicos propondo medidas a serem votadas ou apoiadas pela secretaria de turismo. Esses estudos podem ser pesquisas, ações de planejamento, diretrizes gerais de desenvolvimento, mapeamento de áreas com algum risco ou potencial de uso a ser analisado. As câmaras temáticas têm caráter na participação social, na equidade, e no desenvolvimento atendendo aos anseios da comunidade, sendo ideal para a inserção de instituições de pesquisa como as universidades (PATRUCCO; BARRETTO, 2011).

Neste mesmo ínterim, outra ferramenta de integração social alternativa nos debates das questões turísticas são os fóruns participativos. Eles nascem como elemento de validação das principais decisões exercidas pelo poder público, podem ser permanentes, instituídos por meio de decreto ou lei, assim como um evento deliberativo (MENICUCCI, 2011).

Os fóruns também se configuram como a representação da realidade local quando levada em consideração os saberes tradicionais, a cultura e o patrimônio. A participação da sociedade ativamente nesse instrumento de governança, desempenha um papel necessário na participação da sociedade civil, promovendo uma dinâmica colaborativa ligada a eficácia das ações do poder público[21].

Um grande desafio em se desenvolver este método de participação é conseguir mediar os problemas que surgem, assim como tratar com equidade todos os participantes, pois ele é um

[20] Falta, no caso de ambos os déficits constatados, um conceito substantivo de espaço público que permita, no primeiro caso, entender como, nessa esfera, se constroem, pela comunicação pública, a legitimidade e o poder efetivo que conquistam os novos atores sociais e, no segundo caso, mostrar como a existência ou inexistência de uma esfera pública politicamente atuante tem papel fundamental na construção de uma cultura democrática e na constituição de mecanismos de fiscalização pública que inibissem o clientelismo e o particularismo. (AVRITZER; COSTA, 2004, p.720).

[21] As análises tanto dos obstáculos à participação quanto dos efeitos favoráveis da mesma para a governança e a eficácia de políticas públicas indicam, preferencialmente, a sociedade civil ou as posições e ações governamentais como possíveis fatores condicionantes da dinâmica de funcionamento de fóruns e experiências participativas (CORTES; SILVA, 2010, p.427).

espaço de debates públicos em relação aos problemas postos. Outro fator de extrema relevância é a garantia na qual deve proporcionar o grupo gestor em trazer a comunidade local para os fóruns com fim a gerar novas soluções não pensadas anteriormente, gerando novas formas de interpretar os problemas locais (COELHO, 2018, p.283).

Dando continuidade, outra proposta é as conferências municipais, as quais começou a ter maior ênfase a partir da Lei federal n.º 378 de janeiro de 1937. Esta inicialmente tinha o objetivo de integrar informações no âmbito da saúde ao nível nacional. Durante o período de 2003 e 2010 elas foram potencializadas sendo disseminadas para as distintas áreas da gestão pública, debatendo, deliberando e formulando respostas para políticas públicas (FARIA; SILVA; LINS, 2012, p.260).

Assim como os outros citados anteriormente, as conferências podem ser convocadas por lei, decretos e portarias, ou ainda ser organizadas pelo Conselho Municipal. As conferências se diferem dos outros meios colocados até este momento no sentido de discutir prioridades futuras que devem compor o planejamento municipal, devendo estar presentes o governo público local, os trabalhadores, as organizações civis locais, sendo livre a participação e integração de atores locais. Em síntese, essas ferramentas de participação social são apenas algumas das muitas outras existentes.

3 MÉTODOS PARA AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS NO TURISMO (AIA)

Quando analisado a participação social do ponto de vista ambiental, a inclusão da comunidade é extremamente importante, pois, garante que os moradores tenham voz ativa. Acima disso, garante que problemas ambientais frequentes não resolvidos ou não percebidos ganhem holofotes possibilitando reduzir os impactos ambientais diante do turismo.

Ainda analisando esses aspectos, voltando o olhar especificamente para a AIA, entende-se que apesar de focar em grandes indústrias de produção de massa, a avaliação de impactos ambientais é uma medida que deve ser posta a diversos outros segmentos de mercado, dentre ele o turismo, por ter uma grande capacidade de usar todos os aspectos abstratos e concretos da

natureza, ela é negligenciada quanto a sua expansão e organização do espaço, preservação, governança dentre outros aspectos não menos importantes[22].

Contudo, o turismo como uma atividade econômica é vista apenas como gerador de benefícios ou fator de geração de renda, mas, também precisa ser vista igualmente como uma atividade de alto impacto social negativo para a comunidade local. Esses impactos nascem da mesma maneira que surge em qualquer outra atividade econômica quando não planejada, sendo o poder público o responsável em gerir evitando tais acontecimentos, no entanto, existe um desleixo na gestão do turismo provocando impactos identitários no próprio território (PANOSSO NETTO; TRIGO, 2009, p.73).

Por esta razão, se faz necessário avaliar as consequências geradas dos feitos realizados perante o meio natural, social e econômico na atividade turística para compreender o porquê, como, onde, quem fez. A exemplo, desses impactos podem ser elencados: superlotação, aumento da geração de lixo nas ruas e praias; contaminação dos leitos d'águas assim como poluição destes; Poluição sonora; Degradação da vida marinha, fauna e flora; surgimento de erosões nas encostas; queimadas criminosas para especulação imobiliária; descaracterização da paisagem; descaracterização cultural e identitária; degradação do patrimônio Histórico tangível; sobrecarga do serviço público de saúde e segurança (BARBOSA, 2014, p.17).

Em virtude dos fatos mencionados, é fundamental entender os conceitos de danos ambientais. Enquanto a AIA é um aspecto da gestão ambiental como um avaliador geral observando alterações positivas e negativas, o dano "[...] abrange qualquer diminuição ou alteração de um bem, que se torna elemento essencial para surgir a obrigação de reparar as lesões patrimoniais e extrapatrimoniais decorrentes de uma atividade danosa (GENUINO; FERREIRA, 2010, p.2).

Os danos quanto a forma de impacto podem ser classificados como ecológico puro, os que afeta prejudicialmente os elementos naturais do meio ambiente natural; lato sensu, quando os danos abarcam os meios natural, cultural, patrimonial, material e imaterial; individual, em que o

[22]Nossa sociedade é fruto de ações em vários segmentos da atuação humana (social, econômica, política e cultural), e o legado decorrente destas atividades será correspondente aos esforços desprendidos em sua implementação, como planejamento, organização, aprimoramento, comprometimento, informação e outras tantas variáveis que sejam necessárias para o alcance de um desenvolvimento pleno, no qual o aspecto ambiental nem sempre foi inserido.(BARBOSA, 2014, p.16-17)

lesado é o próprio indivíduo; de reparabilidade direta, quando comprovado o nexo causal o indivíduo é indenizado pelos danos diretos ocorridos; de reparabilidade indireta, no qual estão relacionados os interesses coletivos, ou seja, um dano coletivo correlacionado a um interesse difuso (LEITE, 2000, p.98).

Cabe destacar que os danos quanto aos tipos podem ser diretos, sendo o impacto imediato causado por determinada ação ou acontecimento; indireto, são os impactos decorrentes dos impactos diretos, gerando uma reação em cadeia; local, quando impacto é no próprio lugar que a gerou; regional, quando o efeito do impacto afeta ao redor ou uma grande área próxima. Como exemplo, a poluição atmosférica em um determinado lugar; estratégico, quando o impacto atinge uma área de relevância ambiental, econômico e social como a Amazônia; imediato, quando os danos ocorrem no exato momento do ocorrido. Um exemplo são os contaminantes químicos; médio ou longo prazo, quando o dano se perpetua por um longo período no ambiente; temporário, o impacto gerado tem seus efeitos finalizados em um curto espaço de tempo; permanente, quando o impacto não tem previsão de ser sanado. Como exemplos impactos por radiação. Por fim, irreversível: quando não há maneira alguma de resolver o dano ambiental. Por exemplo, a extinção de uma espécie (ECONSERVATION, 2017, p.562-563).

Ademais, é mister saber que a AIA é um instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente instaurada pela lei 6.938/81, tendo como objetivos "[...] a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento [*Sic*] sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana" (BRASIL, 1981).

Partindo dessa perspectiva conceitual, historicamente a AIA na gestão ambiental e o turismo na sua essência têm buscado estabelecer um equilíbrio entre as demandas sociais que frequentemente exercem pressão sobre o meio ambiente natural, ultrapassando assim os limites existentes.

A fim de chegar a um meio-termo, entre interesses ambientais e antrópicos, no ano de 1992 surgiu na Inglaterra a BS-7750 como uma norma padrão de normas de gestão ambiental no país e, serviu de base para o que hoje são os sistemas ISO com padrão internacional de administração ambiental.

A *International Organization for Standardization* (ISO) é uma organização não governamental independente com sede na Suíça, atualmente com 167 países associados, surgindo como um órgão de padronização e normatização, os quais em conjunto acordo estabeleceram o sistema ISO 14000. Atualmente o Brasil é membro através da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Os sistemas ISO 14000 são normas ambientais de organização nas atividades de gestão, com fim a mitigação de impactos ambientais presentes no desenvolvimento e implementação de decisões, sejam elas nas instâncias públicas ou privadas. Esse sistema é antecedido pelas normas BS-7750 criada por 38 instituições da Inglaterra cujo objetivo era estipular regras de gestão empresarial, ambiental e, econômica, através de um sistema que deveria ser o mais completo possível. Eram contemplados nesse sistema as etapas de Comprometimento da alta administração; Revisão Inicial; Política Ambiental; Organização de Pessoal; Avaliação e Registro de Efeitos; Identificação de Legislação Aplicável; Objetivos e Metas; Programa de Gerenciamento; Controle Operacional; Registros; Auditorias; Revisão (BRAGA, *et al*. 2005, p.288).

Atualmente, o sistema ISO 14000 cresceu dando origem a uma série de normativas ISO mais sofisticadas, as quais buscam cobrir todas as demandas ambientais. As normas seguem etapas distintas, mas, que se complementam e interagem entre si com fim a alcançar os objetivos determinados. As etapas são baseadas no conceito metodológico do Plan-Do-Check-Act ou planejar, fazer, checar e agir (MARTINELLI, 2009, p.12).

Através desse sistema de gestão ambiental é possível perceber diversos aspectos relacionados aos objetivos de geração de novos valores, atitudes e, cultura organizacional, otimizando desta forma questões econômicas, pois, atua diretamente na melhoria contínua dos processos (RUPPENTHAL, 2014, p.41). Dentro desse sistema este planejamento proposto está localizado na primeira fase do sistema ISO 14:001 que é, a criação de uma política ambiental.

Isso sugere de maneira análoga à necessidade de implementar um sistema semelhante às normas ISO para padronizar a gestão ambiental no setor do turismo, tornando-a mais responsável e eficiente, contudo, observando as particularidades de cada lugar, pois a atividade exige demandas distintas em todas as regiões no qual a mesma se faz presente devido sua

interdisciplinaridade. O planejamento aliado a um sistema norteador pode ser um caminho a ser trilhado na busca pela sustentabilidade turística, educação ambiental dos destinos e redução dos impactos ambientais, uma vez que são estruturas atuantes diretamente nos problemas comuns a todos (YASOSHIMA, 1993, p.95).

Assim, para alcançar a excelência e resultados efetivos quanto a análise para tomada de ações em AIA, foram criados métodos ao longo do tempo que auxiliam no processo de planejamento, levantamento dos danos, impactos gerados ou aqueles possíveis de existir. Atualmente, os modelos mais importantes e utilizados são Delphin, Matriz de Interação, Checklist, Redes de Interação, Superposição de Cartas, Modelos de Simulação, Método AMBITEC. Os métodos para análise ambiental em sua maioria foram originários de outros já existentes, eles funcionam a partir do mesmo sentido, que é a identificação dos agentes promotores das alterações ambientais (JESUS *et al*, 2021, p.4).

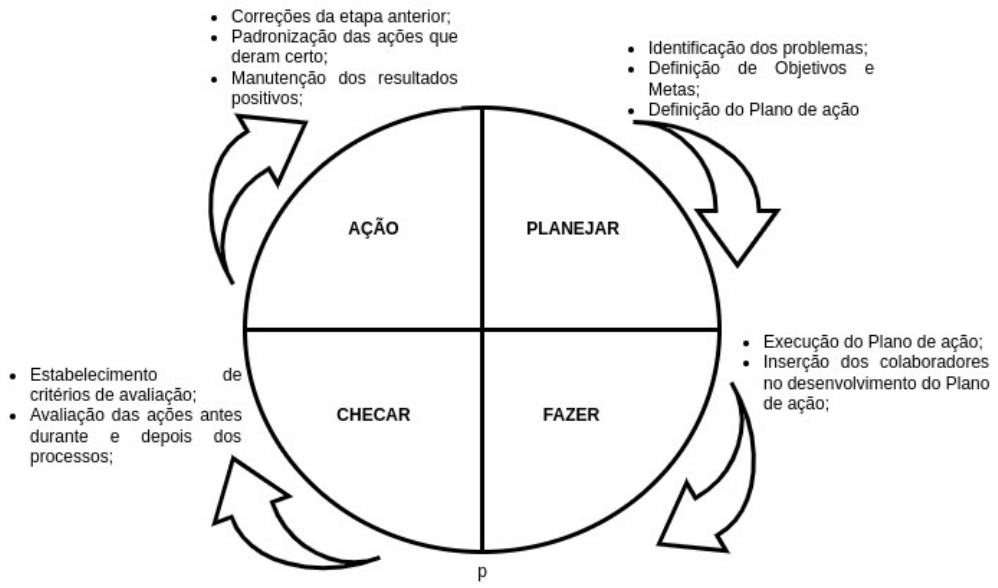
Por esta razão, é importante enfatizar que podem ser utilizados diversos meios técnicos pelos profissionais numa mesma situação intrinsecamente ligado ao tipo de inconformidade a ser tratada na avaliação de impactos ambientais, mas, também é possível adotar uma única ferramenta para todas as análises, [...] "geralmente é a maneira mais coerente, em virtude disso diversos aspectos envolvidos (ecológicos, econômicos, sociais) podem ser iguais em importância, porém distintos para uma análise mais específica" (BARBOSA, 2014, p.130). Diante disso, neste estudo foi abordado metodologias que se complementam e que caracteristicamente auxiliam na construção de planejamentos, que é o método PDCA para a organização das informações e, Delphin e a matriz de interação para a análise ambiental.

3.1 Ciclo PDCA

Os elementos do ciclo PDCA será descrito aqui como um método que detém de grande valor prático de aplicação, podendo por si só ser um método contribuinte para ações atuantes na avaliação de impactos ambientais. Ele é uma metodologia de melhoria contínua da qualidade e gerenciamento de processos criado em 1930 por Walter Andrew Shewart, ele era doutor em física formado na universidade de Berkeley na Califórnia, Estados Unidos, criou também o

denominado Controle Estatístico de Qualidade. A metodologia ficou conhecido através de William Edward Deming durante a década de 1950 no período pós-guerra no Japão. Deming foi aprendiz de Shewart e aprimorou as técnicas amplamente utilizadas até os dias atuais, utilizada em todos os setores econômicos. O PDCA é composto por quatro partes, a primeira é Planejar, seguido de Fazer, Checar e Agir, assim como segue na figura estrutura do ciclo PDCA.

Figura 1 - Esquema do Ciclo PDCA



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

1º Etapa do PDCA: PLANEJAR

A primeira etapa de planejar no ciclo representa a fase na qual é identificado um problema. Esse empecilho deve ser analisado e estudado para serem apresentados as causas geradoras de anomalias que prejudicam o desenvolvimento por excelência das atividades. A depender da complexidade da situação é utilizado distintos métodos a fim de alcançar um processo de gestão com clareza diminuindo as possibilidades de erro (WERKENA, 2013).

As imprevisibilidades sempre estarão presentes, sejam elas na compra de material, falta de manutenção preventiva dos equipamentos, governança e assim por diante. No caso do turismo, esses acontecimentos estão relacionados entre os diversos aspectos, principalmente quanto aos equipamentos turísticos que são o

[...] conjunto formado por obras e instalações de estrutura física e de serviços indispensáveis ao desenvolvimento do turismo e existentes em função dele, necessitam, dentre outros:

> • Infraestrutura e equipamentos urbanos diretamente relacionados às atividades turísticas;
> • Infraestrutura de acesso, tais como estradas turísticas, ferrovias, pontes, rodovias, túneis e viadutos, orlas fluviais, lacustres e marítimas;
> • Terminais rodoviários, ferroviários, aeroviários, fluviais, lacustres e marítimos;
> • Edificações de uso público destinadas a atividades indutoras de turismo como centros de cultura, museus, casas de memória, centros de convenções, centros de apoio ao turista, teatros, centros de comercialização de produtos artesanais e mirantes públicos;
> • Restauração de edifícios, monumentos e conjuntos históricos;
> • Elaboração de projetos de infraestrutura turística. (BRASIL, p.29, 2013).

Contudo, a recorrência das problemáticas somente podem ser evitadas, exoneradas ou diminuídas se houverem processos administrativos, ou seja, exista um planejamento de curto, médio e longo prazo. Primeiro, para entender e distinguir as causas comuns e causas especiais, pois isso incide na responsabilidade pela qual a ação irá ser direcionada. As causas especiais são aquelas que estão numa esfera local, como, por exemplo, no âmbito de convivência operacional e podem ser resolvidas pelas próprias pessoas naquele espaço, já as causas comuns reside basicamente na estrutura organizacional, uma vez que o processo desenvolvido não consegue abater a problemática que afeta todos de modo geral.[23]

Basicamente é de fundamental importância entender e observar o espaço trabalhado como um todo que se interconecta de modo dependente para que haja a construção de um planejamento com objetivos no qual consta as reais demandas de todos os envolvidos. Conforme destaca Ramos (1998, p. 191) o controle dos processos permite

> a determinar o tipo de ação requerida (local ou no sistema) e, consequentemente, estabelecer a responsabilidade pela sua adoção (operação ou administração);
> b reduzir a variabilidade das características críticas dos produtos, de forma a se obter uma maior uniformidade e segurança dos itens produzidos;

[23] Ramos (1998, p.190).

> c permitir a determinação da real viabilidade de atender às especificações do produto ou necessidades dos clientes, em condições normais de operação;
> d implantar soluções técnicas e administrativas que permitam a melhoria da qualidade e (principalmente) o aumento da produtividade;
> e possibilitar o combate às causas dos problemas ao invés de seus efeitos, de modo a erradicá-los definitivamente do sistema de trabalho.

2º Etapa do PDCA: FAZER

Nesta parte, depois de todo o planejamento realizado, executar as tarefas estabelecidas é a próxima parte da tarefa, é o momento de levantamento de dados e treinamento. Colocar em prática os objetivos e metas, significa modificar todo o comportamento dos envolvidos, sem esquecer que tal fato pode ocasionar resistências.

Essa resistência advém primeiro pelo caráter econômico, pois pode gerar mudanças no quadro de salários, benefícios, *status*, autonomia, carga de trabalho, etc. O indivíduo pode reagir de distintas maneiras, classificadas como, situação de aceitação; alienação e/ou situação de resistência (OLIVEIRA, 2006, p.433).

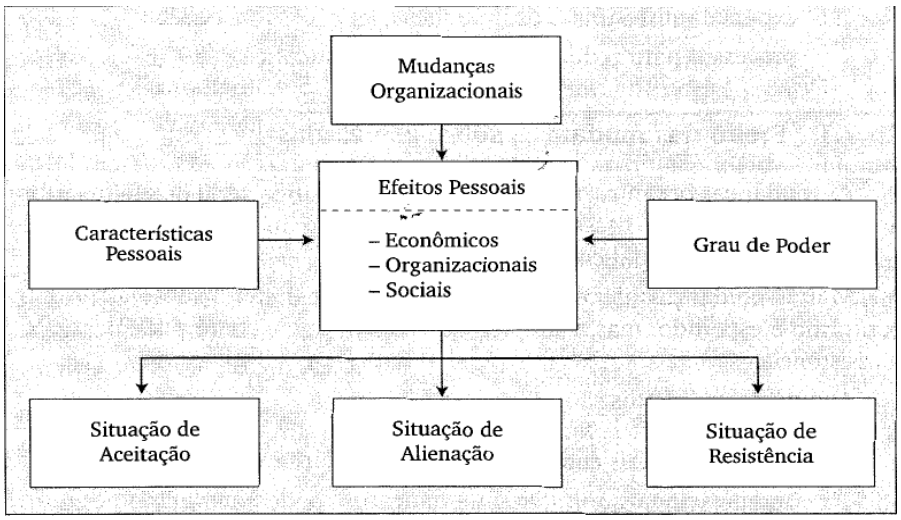
Quando os membros de uma organização ou comunidade adotam as novas premissas sugeridas, há nesse momento uma situação de aceitação. Eles compreendem a importância da mudança, colaboram para dar certo, sendo a transparência o cerne nessa construção, pois, fortalece as diretrizes e princípios da mudança como um bem coletivo e não de interesses individuais.

Não existindo uma construção bilateral transparente, gera a denominada situação de alienação. Todos os envolvidos exceto a parte proponente estão desconectados dos processos de mudança, não entendem, não se envolvem, não contribuem, levando as novas ideias ao limbo, acontecendo isso o melhor é polir a rede de comunicação, criar formas de inclusão ao mesmo tempo, esclarecendo dúvidas.

Os conflitos em um processo de mudança por resistência na aplicação de novos processos são gerados por fatores pessoais, as novas formas de interagir com os elementos alteram o modus operandi que dantes eram considerados normais e funcionais, uma vez que muitas vezes os sujeitos escolhem por conviver com o problema, tendem a defender os próprios interesses, ter desconfiança dos novos meios, insegurança pessoal e dependência das coisas da forma como são

(OLIVEIRA, 2006, p.434). Tal constatação pode ser compreendida esquematicamente no mapa conceitual abaixo.

Figura 2 - Esquema estrutural dos efeitos de mudanças institucionais



Fonte: OLIVEIRA , 2006, p.434.

3º Etapa do PDCA: CHECAR

Segundo estudos de Martínez-Quintana (2021), um plano turístico deve ser avaliado após o final da sua implantação, evitando que o mesmo seja uma mera formulação para questões burocráticas. Em virtude do que foi dito, se faz necessário corrigir os desvios gerados pelas ações desenvolvidas. É nesta etapa do ciclo PDCA que isso ocorre para redução das não conformidades, correção de ações resistentes, bem como o retrabalho, provocando a economia nos custos, melhor uso dos recursos disponíveis, evitando desperdício.

Neste momento do processo, existem sucessivas alterações nos modos de execução do projeto, podendo ser aplicado mais treinamentos, mais operações diretas, uso de matérias-primas, otimização de ações, dentre outros. Para alcançar excelência na fase de checagem são aplicados alguns métodos de verificação que tornam esse trabalho mais fácil, reduzindo junto a isso a possibilidade de gerar mais erros (AGUIAR, 2014).

Nesse ínterim, ações corretivas e avaliação das problemáticas levam a uma exigência constante, algo que pode nem sempre ser possível, pois na maior parte das vezes necessita de

uma equipe multissetorial para apontar os ocorridos e entender as causas recorrentes. A existência de três tipos de causas que devem ser observadas ao se buscar entender um problema são elas as causas presumíveis, causas contribuintes e causas raiz (AGUIAR, 2014, p.43).

Ainda segundo as causas presumíveis, são aquelas em que aparecem no decorrer da coleta de dados ao até mesmo no início. No caso das causas contribuintes, são as que foram derivadas de outro problema e necessita de ações corretivas com a atenção necessária para manter o funcionamento das atividades. Por fim, a causa raiz é aquela que se sanada, acaba com o problema de modo geral. No entanto, nem sempre a causa dos problemas poderá ser encontrada, pois muitos problemas são abstratos ou não estão ao alcance de serem resolvidos pela equipe, uma que vez que o mesmo poderá estar atrelado a uma estância maior (AGUIAR, 2014).

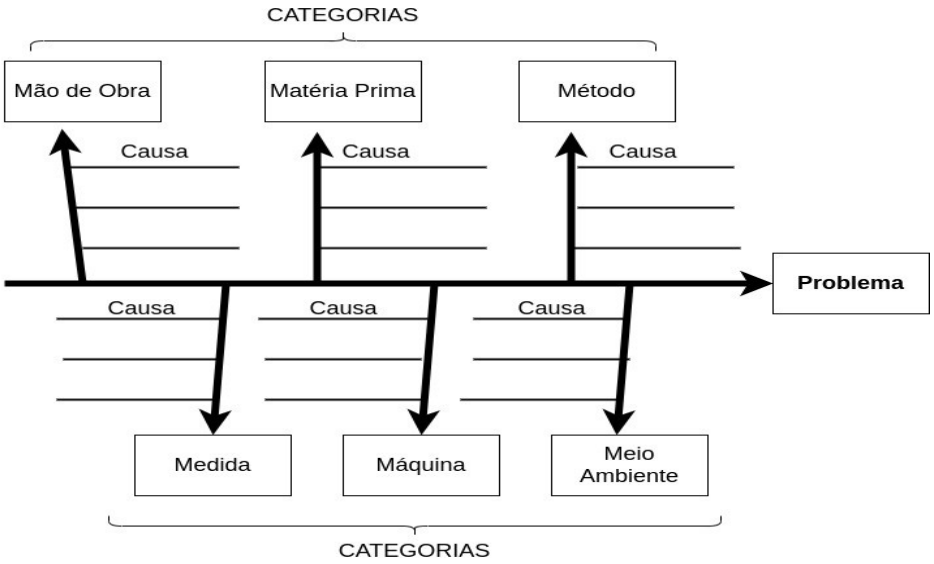
Assim, é preciso estabelecer prioridades quanto ao que fazer e quanto ao que investigar. De tal modo, será destacado aqui duas formas mais apropriada de fazer isso para esta proposta, são elas, diagrama de causa e efeito de Ishikawa para a identificação das adversidades que causaram os problemas e diagrama de Pareto para a priorização de problemas.

O diagrama de ishikawa também conhecido por diagrama de causa e efeito, é um método desenvolvido por Kaou Ishikawa em 1943 na Universidade de Tóquio para a padronização de produtividade[24]. O diagrama de Ishikawa permite estruturar visualmente por meio da espinha dorsal como se distribui as causas das desordens, assim como no exemplo da figura 3.

A forma no qual o *layout* do diagrama foi estruturado, permite a geração de *insights* responsivos aos conflitos existentes diretamente na raiz da questão, além disso, promove necessariamente a união entre os setores administrativos de uma organização seja ela pública ou privada. Por ser de fácil aplicação e uso, dentro da perspectiva adotada neste estudo ela garante a total eficiência na utilização de recursos nas etapas de desenvolvimento e ação, pois o método aprodunda ao máximo na solução das irregularidades na qual estão sendo investigadas (DEPIERI, 2023, p.19.

24

Figura 3 - Modelo de Diagrama de Ishikawa



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

Para o correto funcionamento da ferramenta é necessário antes de tudo priorizar qual é o imbróglio que deve ser discutido, em segundo lugar desenhar o diagrama com o efeito causado ao lado direto. Na terceira etapa, agora na fase final, é categorizado e listado a problemática. As categorias mais comuns são, mão de obra, matéria-prima, método, medida, máquina e meio ambiente, mas em se tratando do turismo que é uma atividade interdisciplinar socialmente falando, acredita-se neste trabalho que é mais adequado explorar a atividade sob os aspectos das categorias como meio ambiente, cultura, política, o social, econômico, satisfação e bem-estar.

Essa proposta visa colocar em conta as dimensões em uma visão omnilateral que permita o enfrentamento das formas de produção, comportamento, ideologia e valores hegemônicos capitalista de consumo dos bens concretos e subjetivos sem controle, por tal fato se faz necessário uma visão holística dos fatores que afetam diretamente a sociedade. (NOVICKI; DELUIZ, 2004, p.5-6).

O diagrama é bastante difundido por ser um método fácil de identificar problemas e causas levando a solução dos adventos. “Apesar de ser uma técnica que permite levantar, analisar e detalhar os problemas, o diagrama não difere uma causa da outra e não prioriza quais as causas que devem ser corrigidas primeiro” (MATINELLI, 2009, p.145).

Em virtude dos fatos mencionados se faz necessário a utilização de outra ferramenta complementar que é o diagrama de pareto, "A análise de Pareto é um método simples para separar as principais causas de um problema, ajudando a identificar, atribuir prioridades e concentrar recursos onde são mais necessários" (MARTINELLI, 2009, p.144).

Esta ferramenta da gestão de qualidade parte do princípio 80/20. Esse princípio estabelecido por Pareto advém da premissa de que 80% dos problemas gerados surgem de 20% das causas que o gerou[25]. O diagrama se desenha no formato de gráfico. Desta maneira, a análise de Pareto é feita com base na identificação de frequência de ocorrências ordenada na gráfica identificada pela respectiva porcentagem. O gráfico funciona a partir de três etapas, a primeira diz respeito a estratificação, levantamento de dados chegando no diagrama.

A estratificação é a etapa em que é separado ou identificado pela equipe os problemas que é desejado serem resolvidos partindo de um questionamento, podendo ser, o porquê tal problema está acontecendo ou acontece? (CAMPOS, 2004, p.29). É nesta parte que o diagrama de Ishikawa está. Depois disso, pode ser realizados o levantamento de dados para a produção do diagrama. A metodologia no levantamento de dados é definida pela equipe empenhada na pesquisa. Com as informações geradas é necessário organizar de forma decrescente, pois se assim não for o diagrama não corresponderá corretamente aos dados obtidos. Conforme explanado, a maneira correta deve ser como no exemplo fictício no quadro que segue.

Quadro 1 - Modelo de Organização dos dados para elaboração do diagrama de pareto

CATEGORIAS	**FREQUÊNCIA DE OCORRÊNCIAS**
Velocidade da internet	120
Variedade do Cardápio	80
Falta de Arrumação diária	50
Custo do Estacionamento	30

[25] […] esse padrão de desequilíbrio era, de modo consistente, repetido onde quer que ele observasse os dados, em diferentes períodos e em diferentes países. Fosse uma observação na Inglaterra dos velhos tempos ou quaisquer épocas, ou na atualidade, ele encontrava o mesmo padrão repetindo-se com precisão matemática. (KOCH, 2015, p. 15).

Roupa de Cama Suja	20
Barulho	20
Número de Canais de Tv	19
Cordialidade	18
Check in lento	17
Colchão	10

Fonte: Baseado em CORRÊA, 2019, p.158.

Após esse processo, a fase seguinte é calcular a porcentagem individual correspondente de cada problema (PEINADO; GRAEML, 2007, p.548), conforme a Fórmula 1:

Fórmula 1 – Cálculo da porcentagem individual correspondente a cada problema

% individual = Quantidade de ocorrências do item/ Total de Ocorrências

Para a organização desses dados, é utilizado a tabela que segue abaixo, a fim de melhor visualizar a hierarquia percentual de cada problema identificado em ordem decrescente.

Quadro 2 - Modelo de Organização dos dados para elaboração do diagrama de pareto

CATEGORIAS	**FREQUÊNCIA DE OCORRÊNCIAS**	**PORCENTAGEM INDIVIDUAL**
Velocidade da internet	120	31,25
Variedade do Cardápio	80	20,83
Falta de Arrumação diária	50	13,02
Custo do Estacionamento	30	7,81
Roupa de Cama Suja	20	5,21
Barulho	20	5,21
Número de Canais de Tv	19	4,95
Cordialidade	18	4,69
Check in lento	17	4,43
Colchão	10	2,60
Total de Ocorrências	384	100

Fonte: Baseado em CORRÊA, 2019, p.158.

No passo seguinte, soma-se as porcentagens individuais a fim de achar as porcentagens acumuladas. Para fazer isso é preciso seguir a fórmula % Acumulada é = a % individual para o primeiro resultado. E para as demais, é aplicado a regra % acumulada = % individual + % acumulada até a causa anterior (PEINADO; GRAEML, 2007, p.548) como no exemplo que segue.

Quadro 3 - Modelo de Organização dos dados para elaboração do diagrama de pareto.

CATEGORIAS	FREQUÊNCIA DE OCORRÊNCIAS	PORCENTAGEM INDIVIDUAL	PORCENTAGEM ACUMULADA
Velocidade da internet	120	31,25	31,25
Variedade do Cardápio	80	20,83	52,08
Falta de Arrumação diária	50	13,02	65,10
Custo do Estacionamento	30	7,81	72,92
Roupa de Cama Suja	20	5,21	78,13
Barulho	20	5,21	83,33
Número de Canais de Tv	19	4,95	88,28
Cordialidade	18	4,69	92,97
Check in lento	17	4,43	97,40
Colchão	10	2,60	100
Total de Ocorrências	384	100	

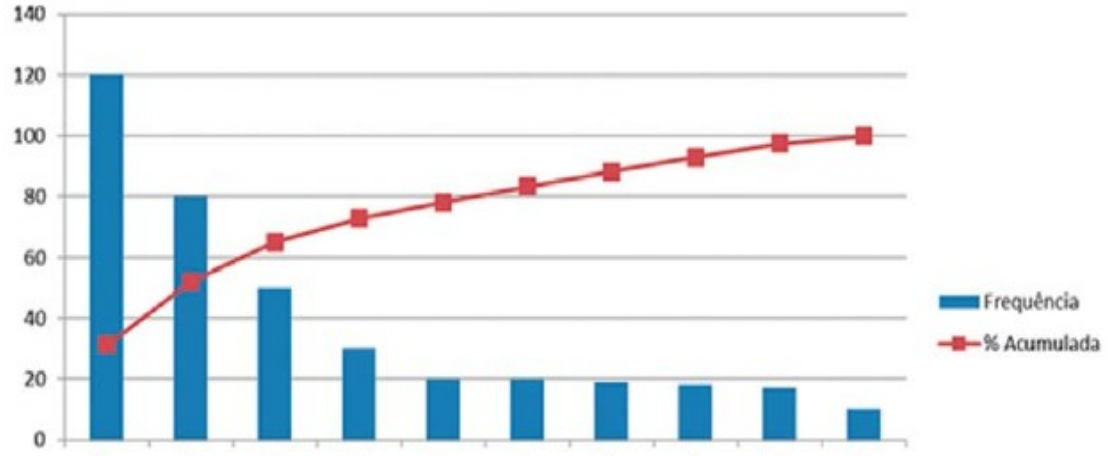
Fonte: Baseado em CORRÊA, 2019, p.158.

Por fim, com esses dados é possível gerar um gráfico em que a linha de porcentagem acumulado inicia no maior problema frequente rumo a 100, ou seja, de onde deve ser trabalhado o problema em ordem até chegar o fim das problemáticas. Por exemplo, velocidade da internet, Variedade do Cardápio e Falta de Arrumação diária representam 65,10% dos problemas totais, o

que significa que se a organização resolver esses impasses mais da metade das adversidades estarão sanadas.

Levando em consideração esses apontamentos, a organização deve elaborar um plano de ação para resolver os adventos (PEINADO; GRAEML, 2007, p.549). Para isso, pode-se usar a ferramenta 5w2h, definindo quando, quem, quanto, porque e quem irá realizar cada atividade, proporcionando a elaboração de metas direcionadas ao que deve ser corrigido. Conforme imagem representativa do gráfico de pareto.

Figura 4 - Gráfico de pareto



Fonte: CORRÊA, 2019, p.158.

4º Etapa do PDCA: AÇÃO

Nesse estágio, são aplicados as melhorias e correções estabelecidas no processo de análise dos distúrbios. É o momento no qual todos estão envolvidos, é o momento de mudanças culturais, de comportamentos, e aprendizagem. Além da atualização dos envolvidos sobre as novas ações, é necessário a constituição de um plano estratégico a fim de deixar claro

> a) ação a ser tomada (com base nas fontes de variação identificadas durante a fase de análise);
> b) responsável por cada ação;
> c) data prevista de implementação;
> d) data de emissão do documento e data de revisão;
> e) se possível, um indicador de acompanhamento da ação (CORRÊA, 2019, p.249).

As ações devem ser coerentes com o que a organização pode fazer, ser mensurável, monitorado, comunicado. Juntamente a isso, deve-se saber o que será feito diante do problema; quais recursos serão usados; quem irá ser responsável pelas ações; quando será feita; e, como será constituída as ações, bem como serão avaliados os resultados (ABNT, p.11, 2015).

De tal modo, o planejamento deve seguir uma rotina de acompanhamento médio e longo prazo, pois as mudanças no ambiente ocorrem muito rápidas, podendo afetar as ações propostas (BOUER, 1998, p.549). A sugestão é a criação de microplanos que atenda a diferentes demandas dentro do planejamento, ademais, eles devem nascer com base nas análises sobre a situação do lugar[26].

Na atividade turística, existe o desafio de conseguir mudar o pensamento histórico prevalecente do turismo de massa, que tem um viés extremamente apenas econômico, causador de inúmeros impactos ambientais para um turismo mais sustentável. Alguns pontos devem ser avaliados quando existe a tentativa de mudar essa construção histórica, sendo elas, se turismo está sendo bom para a comunidade, mas sob um aspecto social, econômico, ambiental, caso contrário a atividade deve ser repensada, se os recursos naturais estão tendo espaço para se renovar, se existe uma certa consciência ou conscientização dos turistas quanto aos bens do qual estão fazendo uso (KASTARLAK; BARBER, 2014, p.44).

Ainda, a gestão pública necessita se fazer presente planejando e criando medidas de avaliação de impactos ambientais. Um exemplo disso, está quando se estabelece um empreendimento turístico em determinada área que certamente será alterada todo o entorno ecossistêmico. “Quando as decisões de infraestrutura pública são tomadas, determinando os objetivos da comunidade, em conjunto com os direitos dos cidadãos individuais e valores de propriedade, é uma consideração inicial para o planejamento Turismo sustentável [...]” Kastarlak e Barber (2014, tradução própria).

Diante dessa reflexão, nota-se que avaliação de impactos ambientais está estritamente ligada a atividade turística transversalmente, sendo fundamental para existir um turismo sustentável, conservação do meio ambiente em toda sua dinâmica. É importante salientar que a

[26] Sabe-se que o principal elemento de um sistema de gerenciamento da manutenção está na elaboração de um sistema padrão de manutenção, de detecção associado com um sistema de tratamento de falhas e que o plano de manutenção tem uma posição de destaque, bem como as metas de melhoria (SOUZA; AZEVEDO, 2019, p.3).

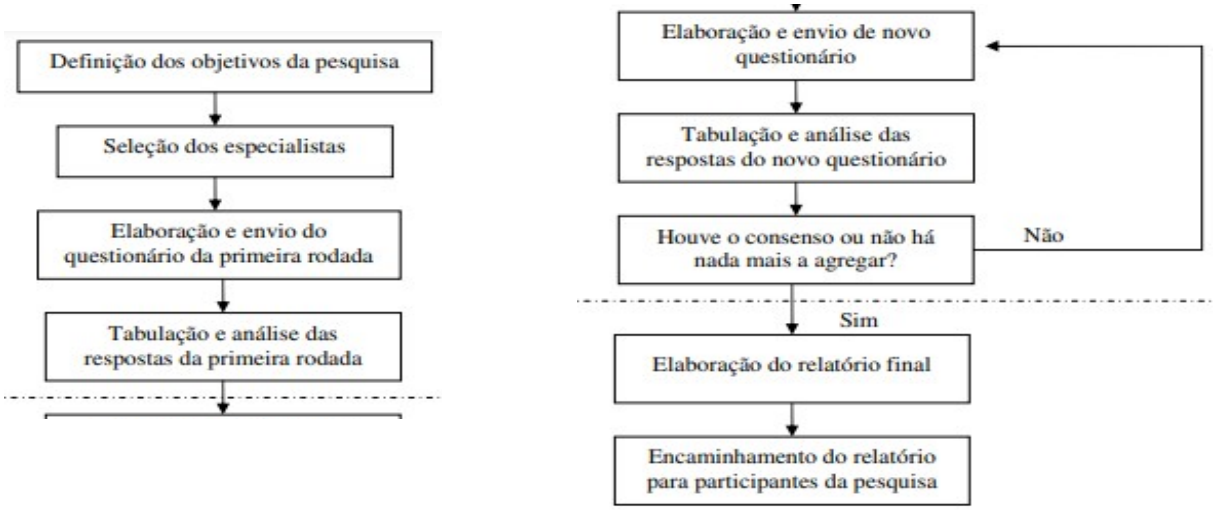
AIA em si não promove a sustentabilidade, contudo, ela ajuda a direcionar as ações corretivas para uma melhor decisão e criação de alternativas que gerem o menor dano possível ambientalmente (ESPINOZA, 2001, p.16).

3.2 Método Delphin

Diante dos métodos apresentadas no começo deste subcapítulo, a primeira a ser destrinchada será a Delphin. O nome do procedimento Delphin se origina como uma homenagem ao oráculo de Delfos na Grécia antiga. O método tem como criadores Ofaf Helmer e Norman Dalker integrantes do Centro de Investigação Estadunidense *Rand Corporation* e disseminado por volta dos anos 60. Atualmente é uma das técnicas de análise mais usada em diversas áreas de estudo pela facilidade de uso (LOURENÇO, 2011, p.14).

A premissa desta ferramenta está no conceito de *brainstorming*, a geração de informações através de um grupo técnico profissional organizado para resolver um determinado problema. Através de reuniões e encontros dirigidos por um coordenador que também é responsável pela análise e produção do relatório, são levantadas as problemáticas resultantes dos impactos gerados pelas ações humanas e/ou naturais com maior rapidez.

Figura 5 - Etapas do processo de Delphin



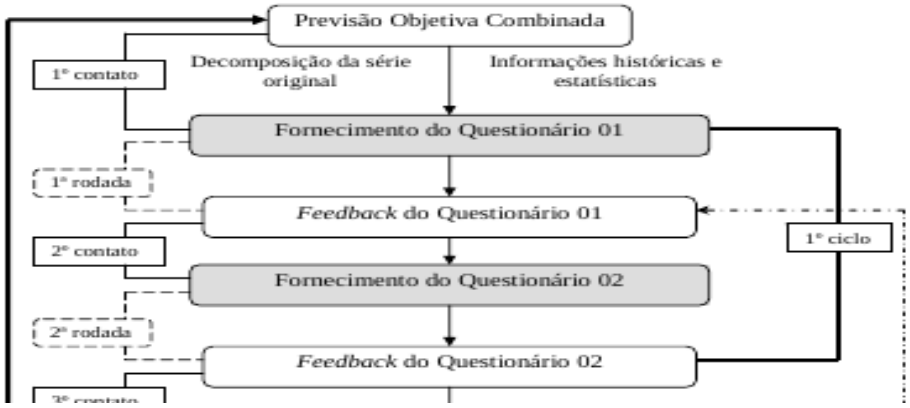
Fonte: SOARES, 2005, p.58.

Após a coordenação decidir o caminho desejado a ser trilhado é preciso em seguida decidir quem serão os participantes mais adequados ao estudo. Esta é uma das etapas mais importantes utilizando o Delphin por tal razão é de fundamental estabelecer critérios[27] para a escolha destes, definir um perfil proporcionará com contribuições verdadeiramente relevantes.

O sucesso ou o fracasso do método está condicionado a haver uma uniformidade na escolha dos analistas, divididos em dois grupos, um no qual não existem regras rígidas, podendo ser pessoas da sociedade civil, em contraposição o segundo grupo segue critérios firmes, estando os profissionais acadêmicos ou referências da área (SOUZA, 2008, p.72). Ainda, segundo o exposto, é aconselhável que os selecionáveis tenham experiência no assunto. O quantitativo de pessoas participantes deve estar entre 6 a 30 integrantes. Por conseguinte, as etapas prosseguem com a elaboração dos questionários, condensação das respostas e reelaboração dos novos encontros, assim como a elaboração do relatório (ÁLVAREZ; FONSECA, 2016, p.91). O diagrama sobre as etapas representa bem esses passos.

[27] […] "Porém, poucos são os trabalhos que aprofundam a discussão acerca de quais devam ser os critérios considerados no momento de sua seleção, deixando-se a cargo de quem irá aplicá-la decidir acerca desta questão"(SOUZA, 2008, p.71).

Figura 6 - Ciclos do Método Delphin



Fonte: SOUZA, 2008, p.70.

Fonte: SOUZA, 2008, p.70.

Por ser um método subjetivo é "adequado em casos que exijam rapidez e objetividade, em situações de escassez de tempo e dados para uma avaliação mais elaborada" (BARBOSA, 2014, p.131). Em outras palavras, esta é uma ferramenta de avaliação de impactos ambientais qualitativa dependendo de um certo consenso dos pesquisadores envolvidos.

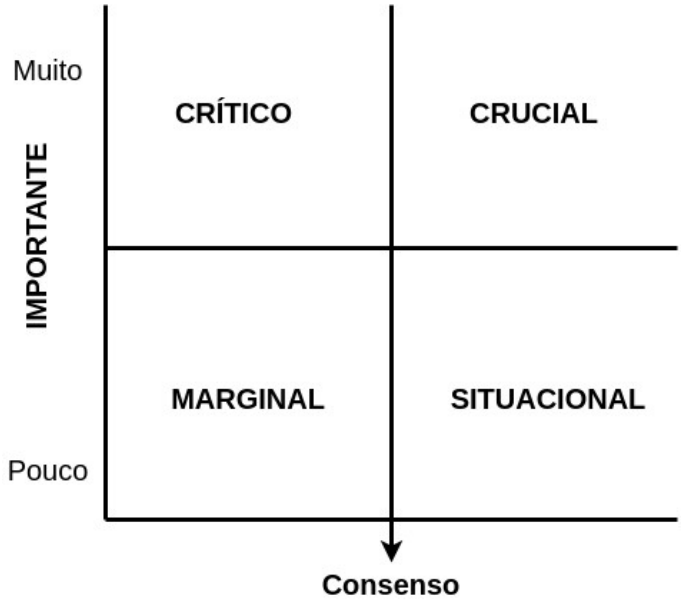
Diante do exposto, para que a investigação seja a mais fiel a realidade concreta o método exige que exista o anonimato dos participantes e, da representação estatística das respostas como resultado das respostas, porém não tem pretensão de estar atado ao conceito estatístico de análise

dos fenômenos. Além disso, são aplicados questionários que se sucedem em rodadas de avaliações até o grupo obter uma resposta concisa entre todos para a elaboração do parecer sobre o tema estudado[28].

Os passos até alcançar uma resposta coletiva a fim de resolver a problemática perpassam primeiro pela definição dos objetivos desejados a serem atingidos com a aplicação da ferramenta. […] "objetivos da pesquisa e dos resultados esperados deve ficar bastante clara para os participantes, bem como o método a ser utilizado para levantamento dos dados" (SOARES, 2005, p.58).

Os resultados devem ser classificados no fim por uma ordem de importância de ação a ser tomada, tais como crítico, crucial, marginal, situacional dentro de um quadro definindo em ordem de muita importância ou pouca importância dos pontos relacionados no estudo (ÁLVAREZ; FONSECA, 2016, p.70). Essa estrutura é desenhada conforme a imagem abaixo sobre tipificação dos problemas.

Figura 7 - Esquema de priorização de ações



Fonte: Elaboração própria, baseado em ÁLVAREZ; FONSECA, 2016, p.70.

[28] Ela consiste na circulação repetida de questionários entre especialistas anônimos entre si que, após a primeira rodada, passam a receber uma síntese das respostas dos demais participantes, permitindo assim uma revisão de visões individuais sobre o tema diante das respostas e argumentos dos demais entrevistados (SOARES, 2005, p.57).

3.3 Matriz de Interação

A matriz de interação é um método criado por Luna Bergère Leopold, Frank E. Clarke, Bruce B. Hanshaw, and James R. Balsley que eram geólogos. O trabalho, financiado pelo Departamento do Interior dos Estados Unidos, foi aplicado pelo governo norte-americano em 1971 (LEOPOLD *et al*, 1971). Por ser uma técnica bastante efetiva se desdobrou em várias outras matrizes com o mesmo objetivo e direcionado a outras áreas de estudo ambiental. [29]Esta metodologia identifica os impactos diretos, ou seja, ela atua no meio dos agentes transformadores para identificar os impactos gerados, alcançando com maior exatidão os problemas que estão transformando o ambiente.

A matriz de Leopold "é uma forma de organização de informações, que permite a visualização, em uma mesma estrutura, das relações entre indicadores relativos ao meio natural e indicadores relativos ao meio antrópico" (IBAMA, 1995, p.89). Além disso, a matriz pode ser classificada em simples ou complexa a depender do tamanho da área de estudo e das informações analisadas.

Os criadores desenvolveram a matriz devido à ausência de uniformidade nos estudos e métodos utilizados naquele período. A partir dessa questão, a matriz surgiu como uma ferramenta versátil que poderia ser aplicada em diversas áreas dos estudos ambientais. Outro fator destacado, é a necessidade do olhar para um viés ecológico longe das premissas puramente econômicas (LEOPOLD *et al*, 1971, p.5).

A matriz foi estruturada em duas colunas, uma vertical e outra horizontal na qual constava ações relacionadas ao empreendimento. A matriz marca escalas de magnitude do impacto a ser gerado em determinada obra ou atividade[30]. Inicialmente, a matriz propõe uma descrição da área de estudo que deve incluir todo o ecossistema do espaço trabalhado, sendo a coluna vertical usada para incluir os itens desse ecossistema. Além disso, o empreendimento deve conter uma declaração de alternativas ao projeto proposto (LEOPOLD *et al*, 1971, p.8).

[29]A Matriz tem um papel importante na função de comunicação, pois pode ser usada como uma síntese da avaliação ambiental, mostrando com facilidade quais são os impactos mais importantes e sua importância relativa (FINUCCI, 2010, p.71).

[30]The importance of each specific environmental impact must include consideration of the consequences of changing the particular condition on other factors in the environment (LEOPOLD *et al*, 1971, p.6).

Aliado ao mencionado anteriormente, a mesma exige que exista uma definição dos efeitos das ações no meio ambiente juntamente com as marcações do grau de impacto delas, também, uma avaliação de importância dessas atividades nos ecossistemas, desta forma constituindo a estrutura da matriz. É possível observar essa disposição no modelo proposto que segue abaixo com base em Leopold. Na matriz, são separadas três grandes categorias no qual os impactos atingirão, sendo elas meio físico, meio social e meio biótico. Os preceitos do modelo apresentado se baseiam em Aquino e Mota (2002, p.2) em que:

> • Relação direta de cada ação com um determinado meio e com suas características ambientais.
> • Apresentação dos impactos separados por tipo de meio afetado.
> • Possibilidade de se quantificar o número de impactos e seus atributos, por cada ação do empreendimento ou por cada tipo de meio afetado - abiótico, biótico ou antrópico.
> • Preenchimento da Matriz somente com a identificação e avaliação dos impactos que realmente poderão ocorrer, sem a apresentação de um considerável número de células vazias.
> • Fácil leitura e manuseio da Matriz.
> • Facilidade de se efetuar a totalização dos impactos, por cada tipo de atributo e para cada fase do empreendimento.
> • Análise descritiva dos impactos na própria Matriz, junto da identificação e avaliação, facilitando a sua compreensão, bem como a proposta de medidas mitigadoras.

Nestes são definidos a importância do conteúdo a ser analisado dentro deles partindo da magnitude do problema. De tal forma, é possível observar de maneira clara o total dos impactos, gerar um resumo quantitativo a partir da análise da matriz do nível de benefícios e malefícios, bem como os tipos de impacto.

Para a AIA a matriz de Leopold é um grande avanço, pois oferece a possibilidade de ver de maneira global os impactos das atividades realizadas. Além disso, é visível nela o tipo de ação, ou seja, a causa e efeito; ignição, os fatores que levaram aquela situação estudada; sinergia, ligado em como os fatores estão interconectados; extensão, no qual é perceptível o tamanho da área atingida; periodicidade, relacionado a escala temporal de duração dos efeitos causados (permanente, variável e temporária), por fim a Intensidade e magnitude nos quais são percebidos a medição da gravidade do problema. É importante salientar que este método não consegue projetar situações futuras, apenas causas imediatas e diretas (BARBOSA, 2014, p.135).

Por fim, neste estudo foi constituída com base em Leopold (1971) e Aquino e Mota (2002) um modelo com um caráter mais simplista voltado aos objetivos desta pesquisa, pois, percebeu-se que a matriz original proposta por Leopold consegue atender bem atividades que ainda serão implementadas, contudo, quando existe uma operação em andamento ela não se aplica tão bem, mas, as intenções da matriz sim. Por esta razão, acredita-se que este modelo proposto atenda o modo de avaliação de impacto desejado para o turismo, uma vez esta atividade tem um grande poder de mutação própria.

A matriz segue os mesmos princípios de Leopold (1971) acrescido do modelo de Aquino e Mota (2002). Para o funcionamento da planilha, é necessário que a equipe estabeleça os impactos a serem estudados em campo. O grau de importância juntamente com a magnitude do problema detém o seguinte significado no quadro.

Quadro 4 - Graus de Importância de Impactos ambientais de Aquino e Mota (2002).

Grau de Importância Indica o tamanho da importância do impacto no meio.		**Magnitude** Indica o alcance do impacto da atividade na comunidade e no meio natural.	
Baixo	Não interfere significativamente nos fatores ambientais nem qualidade de vida.	Pequena	Magnitude localizada ou inexpressiva.
Médio	Impacto com dimensões com alteração significativas, influenciando o entorno.	Moderado	Com um grande alcance, porém sem força de alteração nos fatores ambientais.
Alto	Impacto grave interferindo no entorno, qualidade de vida, e, difícil recuperação.	Grande	Magnitude de grande alcances, alterando toda a área atingida.

Fonte: Elaboração Própria. Baseado em (AQUINO; MOTA, 2002).

Proposta de modelo para Análise de Impactos Ambientais no Turismo

Cidade:_____Bairro:_____Local de Análise:_____

Data:_____/_____/_____

Grau de Importância (1-10) 1-4 dano Baixo 5-7 – Dano Médio 8-10 – Dano Alto **Magnitude do Impactos (1-10)** 1-4 Pequeno 5-7 – Moderado 8-10 – Grande		**Fatores Ambientais**																		**Valor Total**
		Meio Ambiental						Meio Econômico						Meio Social						Estes valores definirão a hierarquia de importância de cada impacto.
		Grau de Importância			Magnitude do Impacto			Grau de Importância			Magnitude do Impacto			Grau de Importância			Magnitude do Impacto			
		Baixo	Médio	Alto	Pequeno	Moderado	Grande	Baixo	Médio	Alto	Pequeno	Moderado	Grande	Baixo	Médio	Alto	Pequeno	Moderado	Grande	
Impactos	Alteração de ecossistemas																			
	Assoreamento dos rios																			
	Compactação do solo																			
	Degradação da vegetação nativa																			
	Descaracterização cultural																			
	Empregos sazonais																			
	Erosão do solo																			
	Extinção da fauna																			
	Inflação local																			
	Poluição do ar																			
	Poluição Hídrica																			
	Poluição Sonora																			
	Sobrecarga urbana																			
	Violência																			

Fonte: Baseado na Matriz de Leopold (1971) e Aquino e Mota (2002).

LEGENDA

Grau de Importância:

Baixo: Não interfere significativamente nos fatores ambientais nem qualidade de vida.

Médio: Impacto com dimensões com alteração significativas, influenciando o entorno.

Alto: Impacto grave interferindo no entorno, qualidade de vida, e, difícil recuperação.

Magnitude do Impacto:

Pequeno: Magnitude localizada ou inexpressiva.

Moderado: Com um grande alcance, porém sem força de alteração nos fatores ambientais.

Grande: Magnitude de grande alcances, alterando toda a área atingida.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho apresenta como resultado a existência de diversas formas de participação social que podem ser institucionalizadas no processo de inclusão social da comunidade e na tomada de decisão quanto as questões do turismo, como as câmaras temáticas, os conselhos municipais, debates nos fóruns e conferências, aliado a estes, estão métodos de avaliação de impactos ambientais que podem ser inseridos no processo de planejamento ambiental e turístico os quais podem demonstrar de maneira mais efetiva as verdadeiras necessidades locais.

Compreende-se também neste contexto, que o turismo necessita de um sistema de normas que auxilie a fase de planejamento ambiental. O objetivo para tal é identificar aspectos positivos, negativos e oportunidades existentes no local estudado, prevenir danos e impactos ambientais, clareza de comunicação e transparência de dados, limitar perdas, promover criação de planos corretivos, assim como a reeducação de todas as partes envolvidas, além de criar medidas que assegurem que os resultados sejam atingidos.

Nesse sentido, pode-se concluir que envolver a comunidade nos espaços públicos de governança é essencial para a construção de políticas públicas, da educação ambiental, de um turismo responsável, reduzindo as desigualdades, dos impactos ambientais, os quais podem ter um novo sentido na resolução dos problemas quando interpretados por aqueles diretamente afetados pelo problema.

Além disso, percebe-se que existem distintas formas de lidar com as adversidades ambientais relacionados ao turismo, podendo ser de forma mais deliberativa, consultiva ou prática. A partir disso, nota-se que para a elaboração do planejamento e organização do turismo o viés econômico deve ser uma consequência e não o objetivo principal.

Ao longo das considerações ficou claro a dificuldade de mudanças institucionais efetivas devido às questões históricas, ao mesmo tempo, em que estão relacionados com a percepção voltada para os riscos, incertezas, mesmo com caráter de melhoria da eficiência e equidade. Por tal razão, é imprescindível que a construção de ações para o turismo tenha os *stakeholders* validando através da opinião e sugestões postas.

5 REFERÊNCIAS

AGUIAR, M. C. Análise de Causa Raiz: levantamento dos métodos e exemplificação. 2014. 153 f. **Dissertação** (Mestrado em Engenharia Industrial) - Departamento de Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

ALBAGLI, S. Território E Territorialidade. In: LAGES, V.; BRAGA, C.; MORELLI, G. (org). Territórios em Movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva. Brasília: SEBRAE, 2004.

ÁLVAREZ, M. R.; FONSECA, M. T. **El método Delphi**. Universitat Universitatde de Barcelona. Barcelona. Institut Institut de de Ciències Ciències de de l'Educació l'Educació, Revista d'Innovació i Recerca en Educació, 2016.

AVRITZER, L.; COSTA, S. Teoria crítica, democracia e esfera pública: concepções e usos na América Latina. **Dados - Revista de Ciências Sociais**, v. 47, n. 4, p. 703-728, 2004. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0011-52582004000400003. Acesso em: 06 jun. 2020.

AZEVEDO, E. M. Os conselhos gestores no controle popular das políticas públicas. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 887, 7 dez. 2005. Disponível em: https://jus.com.br/artigos/7691/os-conselhos-gestores-no-controle-popular-das-politicas-publicas. Acesso em: 2023.

BARBOSA, R. P. **Avaliação de Risco e Impacto Ambiental**. São Paulo: Érica/Saraiva, 2014.

BOUER, G. Qualidade Total: estratégias, planos e implementação. In: CONTADOR, J. C. Gestão de Operações: a engenharia de produção a serviço da modernização da empresa. 2. ed. São Paulo: Edgard Blucher, 1998.

BRAGA, B. *et al*. **Introdução a Engenharia Ambiental: o desafio do desenvolvimento sustentável**. 2. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981. **Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 1981.

BRASIL. **Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo: Diretrizes**. Brasília, 2013.

CALIJURI, M. C.; CUNHA, D. G. F. **Engenharia ambiental: conceitos, tecnologia e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

CAMPOS, V. F. **Controle de qualidade total: à maneira japonesa**. 8. ed. Nova Lima- Mg: INDG Tecnologia e Servidos Ltda, 2004.

COELHO, V. S. P. Uma metodologia para a análise comparativa de processos participativos: pluralidade, deliberação, redes e política de saúde. In: Efetividade das instituições participativas no brasil: estrategias de avaliação. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea**, 2018.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental**. Resolução nº 001, de 23 de janeiro de 1986.

CORRÊA, F. R. **Gestão da qualidade**. Rio de Janeiro: Fundação Cecierj, 2019.

CORTES, S. V.; SILVA, M. K. Sociedade Civil, Instituições e Atores Estatais: interdependências e condicionantes da atuação de atores sociais em fóruns participativos. **Revista Estudos de sociologia**, Araraquara, v.15, n.29, p.425-444, 2010.

DEPIERI, Túlio Sandrini. A aplicação do diagrama de Ishikawa e do ciclo PDCA na redução de perdas de varredura em uma indústria de massas. 2023. **Trabalho de Conclusão de Curso** (Graduação em Engenharia de Produção) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Londrina, 2023.

DELUIZ, N; NOVICKI, V. Trabalho, meio ambiente e desenvolvimento sustentável: implicações para uma proposta de formação crítica. **Boletim Técnico Do Senac**,30(2), 18-29, 2004. Disponível em:< https://www.bts.senac.br/bts/article/view/516>Acesso em nov 2022.

ECONSERVATION. Avaliação dos Impactos Ambientais. **Econservation, Estudos e Projetos Ambientais**. Vitória. 2017. (RT ECV 057/17).

ESPINOZA, G. **Fundamentos de Evaluación de Impacto Ambiental. Banco Interamericano de Desarrollo – BID Centro de Estudios para el Desarrollo – CED, Santiago-Chile**. 2001. Disponível em: http://webdelprofesor.ula.ve/nucleotrujillo/materano/Ambiental/3. Acesso em: out 2022.

FARIA, C. F.; SILVA, V. P.; LINS, I. L. Conferências de políticas públicas: um sistema integrado de participação e deliberação?. **Revista Brasileira de Ciência Política**, n7. Brasília, 2012, pp. 249-284.

GENUINO, A.; FERREIRA, G. L. B. V. O dano ambiental e suas formas de reparação. IN: Sciencult, 5. 2010. Mato Grosso do Sul. **Anais Eletrônicos** […] Mato Grosso do Sul: UEMS, 2010. v. 1 n. 3. Disponível em: https://anaisonline.uems.br/index.php/sciencult/issue/view/38. Acesso em: Ago de 2022.

GOULARD, M.; SANTOS, R. I. C. dos. Uma abordagem histórico-cultural do turismo. **Turismo - Visão e Ação** - v.1 - n.1 - p.19-29 jan/jun - 1998.

IBAMA, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Avaliação de Impacto Ambiental: agentes sociais, procedimentos e ferramentas**. IBAMA: Brasília, 1995.

JESUS, M. S. de. Métodos de avaliação de impactos ambientais: uma revisão bibliográfica. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v.7, n.4, p.38039-38070 apr 2021.

KASTARLAK, B. I.; BARBER, B. **Fundamentals of Planning and Developing Tourism**. Pearson, 2014.

KOCH, R. **O Poder 80/20: Os segredos para conseguir mais com menos nos negócios e na vida**. São Paulo: Gutenberg, 2015.

KUSHANO, E. S.; FILIPPIM, M. L. Aspectos sociais do turismo. In: GOMES, B. M. A.; SOUZA, S. do R. de (org). Turismo e sociedade: aspectos teóricos [livro eletrônico]. 2ed. – Curitiba: Bruno Martins Augusto Gomes, 2021.

LEITE, R. M. **Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

LEOPOLD, L. B. *et al*. **A Procedure for Evaluating Environmental Impact. United States Department of the Interior: Washington.** 1971. Disponível em: https://ia601308.us.archive.org/15/items/ERIC_ED053006/ERIC_ED053006.pdfAcesso em: dez 2022.

LOURENÇO, L. S. de. **Proposição metodológica para uso conjugado da análise multicriterial e do método delphi na classificação da suscetibilidade do solo à erosão hídrica com uso de dados secundários**. Campinas, SP: [s.n.], 2011.

MARTINELLI, F. B. **Gestão da Qualidade Total**. Curitiba: IESDE Brasil, 2009.

MENICUCCI, G. L. **Inter – relações Possíveis entre Políticas Públicas e Turismo no Brasil - A Atuação do Estado do Rio de Janeiro em Programas Nacionais e o Exemplo do Conselho Regional das Agulhas Negras**. Niterói: UFF, 2011.

MOTA, S.; AQUINO, M. D. Proposta de uma matriz para avaliação de impactos ambientais. In: SIMPÓSIO ÍTALO BRASILEIRO DE ENGENHARIA SANITÁRIA E AMBIENTAL, 6., 2002, Rio de Janeiro. **Anais**. Rio de Janeiro: ABES, 2002. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/9261 Acesso em dez de 2022.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. **Sistemas, Organizações e Métodos: uma abordagem gerencial**.16.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

PANOSSO NETTO, Alexandre; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Cenários do turismo brasileiro**. São Paulo: Aleph, 2009.

PATRUCCO, Luis Gustavo; BARRETTO, Margarita. O Terceiro Setor no Turismo: o caso da Câmara de Turismo de Rio Grande do Sul (Brasil). **Revista Turismo em Análise**. Vol. 22, n. 2, 2011.

PEINADO, Jurandir; GRAEML, Alexandre Reis. Administração da produção: operações industriais e serviços. Curitiba: UnicenP, 2007.

RAMOS, Alberto Wunderler. Controle Estatístico de Processos. In: CONTADOR, José Celso. Gestão de Operações: a engenharia de produção a serviço da modernização da. empresa. 2ºed. São Paulo: Edgard Blucher, 1998.

RUPPENTHAL, Janis Elisa. **Gestão ambiental**. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, Colégio Técnico Industrial de Santa Maria; Rede e-Tec Brasil, 2014.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceito, esquemas de análise, casos práticos**. 2ºed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SILVA, Leonardo Thompson da. Cultura, Turismo e Identidade Local: impactos socioculturais sobre a comunidade receptora de turismo – Trancoso, Porto Seguro -BA. - Ilhéus (BA): Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC/Universidade Federal da Bahia - UFBA, 2006.

Silva, O. T. da. (2020). Dispersão urbana: degradação e produção da natureza em um contexto de globalização e financeirização. **Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo** (Online),18, 65-79.

SILI, M.; AVILA, C.; SOTELO, N. Modelos de acción y desarrollo territorial, un ensayo de clasificación en el Paraguay. **Cuadernos Geográficos**, v. 58, n. 1, p. 205-228, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v58i1.6546>Acesso em jun 2023.

SOARES, Flávia Gama. Plano ambiental de conservação e uso do entorno dos reservatórios do setor elétrico: uma pesquisa usando o método delphi. **Dissertação** (Gestão e Políticas Ambientais) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2005.

SOUZA, Aline Conceição; NOIA, Angye Cássia; PINHEIRO, Lessi Inês Farias. Desenho Institucional das Políticas Públicas de Turismo no Estado da Bahia. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 48, n. 4, p. 107-121, out./dez., 2017.

SOUZA, Gueibi Peres. Método para estruturar a integração de previsões utilizando a técnica Delphi. **Tese** (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de santa Catarina. Florianópolis, 2008.

TOMAZZONI, E. L. **Turismo e desenvolvimento regional: dimensões, elementos e indicadores**. Caxias do Sul (RS): EDUCS, 2009.

WERKENA, Cristina. **Métodos PDCA e DMAIC e suas ferramentas analíticas**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

YASOSHIMA, José Roberto. O turismo e as normas ISO 9000: um caminho para a certificação da qualidade dos produtos e serviços. in: Simpósio Latinoamericano de Docentes e Pesquisadores Científicos em Turismo". **Anais** [...] Bahia, 1993.

ARTIGO 3

TURISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS: UMA PROPOSTA DE PLANEJAMENTO PARA O CRESCIMENTO ECONÔMICO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL EM PORTO SEGURO -(BA)

RESUMO

O desenvolvimento do turismo no Brasil percorreu diversas fases, muitas vezes impulsionado como uma alternativa para superar crises econômicas. No entanto, em muitos casos, essa abordagem resultou em problemas de infraestrutura e na supressão da comunidade local em relação aos serviços básicos e culturais, devido à ausência de políticas de planejamento turístico adequadas. Diante desse cenário, este estudo realiza uma análise das políticas públicas de turismo na Bahia e, mais especificamente, em Porto Seguro (BA), propondo um modelo de planejamento para o município em questão, a qual é o objeto central desta pesquisa. Conforme exposto, os objetivos estabelecidos nesse contexto são: I) traçar como ocorreu o desenvolvimento do turismo na Bahia e em Porto Seguro; II) analisar a estrutura de gestão de turismo na cidade de Porto Seguro; III) propor um modelo de planejamento turístico para a cidade de Porto Seguro. Metodologicamente a metodologia adotada foi a qualitativa, sendo, quanto aos seus objetivos, descritivo. Foram usados, nesse ínterim, os procedimentos técnicos bibliográficos e documental. Conclui-se necessário para a longevidade do turismo que exista uma organização democrática da atividade, pois os mais afetados pelas consequências negativas geradas na cidade são os moradores locais. Esta organização é possível ser alcançado quando o poder público estimula ações de integração social, flexibilição entre os órgãos assim como mecanismos de inclusão entre os atores sociais.

Palavras-Chave: Proposta de planejamento. Plamtur. Porto Seguro. Turismo. Meio Ambiente.

1 INTRODUÇÃO

O turismo como um fenômeno social nas últimas décadas ganhou destaque como prática econômica, pois, demonstrou-se uma alternativa para países, cidades e regiões que não possuem grandes atividades geradoras de capital. Além disso, em muitos momentos se mostrou uma excelente ferramenta de conservação da cultura, do meio natural, e, promotor de infraestruturas urbanas quando existentes planos que comportem estes citados. Verifica-se ainda que mesmo proporcionando esses benefícios, a partir da premissa capitalista de explorar o máximo dos espaços e territórios, no turismo isso tem gerado fortes impactos os quais estão

degradando as relações sociais e a dinâmica ambiental dos ecossistemas, tendo em vista que estes são os produtos diretamente comercializados pelo turismo.

Olhando apenas o contexto específico do turismo, um dos destinos turísticos mais buscados do Nordeste, além de ter este segmento como principal atividade econômica, o município de Porto Seguro (BA) emerge como um recorte relevante para compreender as dinâmicas e impactos decorrentes das políticas públicas voltadas para o setor. Mesmo possuindo destaque internacional, a cidade ainda perece de ações voltadas a inclusão social e um planejamento orientador de longo prazo que contemple toda a estrutural da cidade. Por esta razão, busca-se através deste trabalho de pesquisa sugerir um modelo de planejamento Plamtur.

Em Porto Seguro, o crescimento do turismo ocorreu sob a imagem de um paraíso histórico, promovendo um grande fluxo de visitantes, contudo, ao mesmo tempo, criando barreiras sociais marginalizando as comunidades menos favorecidas, pois, o turismo na cidade é fundamentado principalmente nos ganhos financeiros, gerando a não inclusão social dos residentes muito menos melhoria na renda local (BISPO, 2020, p.59).

O modelo de planejamento aqui sugerido denominado Plano Ambiental Municipal Turístico é uma iniciativa que tem como principal objetivo colocar a comunidade no centro das decisões turísticas, pois, a mesma reproduz o espaço habitado conforme lhe é apresentado, mas, também é um espaço construído por estes, seja positivamente quando há meios de cooperações mútuas criadas por eles mesmos, ou incentivados pelos órgãos governamentais, contudo, também podem ser negativos quando existe a propagação da violência, precarização dos ambientes sociais e assim por diante devido ao abandono do poder público.

Em virtude dos fatos mencionados delineou-se: I) traçar como ocorreu o desenvolvimento do turismo na Bahia e em Porto Seguro; II) analisar a estrutura de gestão de turismo nesta cidade III) propor um modelo de planejamento turístico para Porto Seguro, a partir da problemática delimitada, qual seja, “os meios usados para a gestão ambiental do turismo em Porto Seguro são efetivos, contemplam a comunidade local?”

Para chegar a resposta deste questionamento, utilizou metodologicamente uma abordagem qualitativa, sendo, quanto aos seus objetivos, descritiva. Foram usados, nesse ínterim, os procedimentos técnicos bibliográficos e documental no qual foi baseado os

estudos desenvolvidos por Clauciana Schmidt Bueno de Moraes em sua tese de doutorado e, dissertação de mestrado. Junto a isso, artigos, documentos de órgãos oficiais como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IBAMA), Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (SETUR), por fim, bibliografias de autores referências em planejamento e meio ambiente, também fazem parte desta pesquisa.

Desta forma, o estudo foi estruturado primeiramente fazendo um levantamento das políticas públicas de turismo na Bahia, assim como o histórico de desenvolvimentos nos territórios baianos. Depois disso, a pesquisa faz uma caracterização quanto aos aspectos ambientais e turísticos da cidade de Porto Seguro, demonstrando o percurso dela durante os movimentos de implantação e crescimento do turismo na Costa do Descobrimento. Na terceira parte, é descrito a estrutura do Plamtur e as metodologias que fazem parte da mesma e como pode ser feita a aplicação no município.

2 CONTEXTO DOS PLANEJAMENTOS E POLÍTICAS PÚBLICAS DO TURISMO NA BAHIA

No intuito de interpretar o turismo em Porto Seguro, é imperativo o entendimento das noções de turismo na Bahia e das políticas públicas adotadas nas distintas situações no qual o estado passou na construção desta atividade. Tendo como comparação o início do turismo no Brasil, a Bahia quanto a atividade turística era insignificante, sendo praticado apenas por moradores regionais, possuindo uma característica doméstica centrado na cidade de Salvador e gerida pelas secretarias do município.

Além disso, a cidade não havia uma estrutura voltada para o turismo, mesmo existindo uma grande quantidade de hotéis, restaurantes, dentre outros estabelecimentos que compõe a infraestrutura turística, sendo a organização realizada de maneira do ponto de vista administrativo sem processos estratégicos definidos (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 388).

As atividades turísticas se resumiam a visitação ao centro histórico lúdico da história do Brasil, em que os visitantes eram guiados normalmente por discentes de história que tinham conhecimento sobre as características da cidade. Mas, o foco se voltava aos festejos populares, tal como o carnaval. Porém, no ano de 1950 houve uma mudança estrutural em

todas as áreas do terceiro setor com a implantação da Refinaria de petróleo da Petrobras.[31] Diante desse momento econômico, o turismo passou a ter destaque, uma vez que a Salvador passou a receber mais visitantes, além da constante capitalização da cidade. Em 1953 foi criado Conselho Municipal de Turismo (CMT), assim como a Diretoria Municipal de Turismo, com a lei 398, a qual concedia isenção de impostos aos estabelecimentos hoteleiros por cinco anos para os novos empreendimentos e de 15 para os já estabelecidos.

Além desses acontecimentos, em 1954 nasceu o considerado primeiro planejamento turístico desenvolvimento por uma cidade no Brasil, o Plano Direto de Turismo de Salvador e tinha como objetivos a qualificação da mão de obra, a elaboração do primeiro mapa turístico do município, junto a isso a melhoria da infraestrutura urbana que limitava o crescimento da atividade (OLIVEIRA, OLIVEIRA, 2012, p. 388).

Em 1959, foi criado pelo então governador Juracy Magalhães, o Programa de Recuperação Econômica do Estado e o Plano de Desenvolvimento do Estado (PLANDEB) inserindo o turismo como uma das fontes econômicas a serem fomentadas e desenvolvidas. Este plano foi tido como audacioso, pois pretendia sanar o problema da seca e desenvolver a industrialização da economia (ORTEGA; CERQUEIRA; SILVA, 2016, p.58).

O resultado dessas ações motivou a criação da Empresa de Turismo da Bahia S.A (BAHIATURSA) em 1968, hoje denominada Superintendência de Fomento ao Turismo do Estado da Bahia. A BAHIATURSA tinha como função naquele período o de coordenar benefícios fiscais ligados a hotelaria.

Em 1970 houve a construção de uma vasta rede hoteleira, melhoria em infraestrutura urbana, implantação da balsa (*ferry-boat*) e do centro de convenções. A cidade de Salvador era vendida como um bem histórico-cultural original afro-brasileiro. Assim, nesse ínterim, os patrimônios dantes abandonados passaram a ser reformados tanto da era colonial quanto do primeiro reinado (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p.387).

[31] O que essas atividades petrolíferas produziram, em nosso ambiente, cabe numa palavra: impacto. A mudança foi profunda. Começou ali um novo tempo para a Cidade da Bahia e seu Recôncavo. De uma parte, porque o que havia de mais tradicional na paisagem produtiva do Recôncavo, a indústria do açúcar, que já vinha agonizando há algum tempo, é despachado com um tiro de misericórdia. De outra parte, porque o que se instala, nessa mesma paisagem de engenhos caducos e canaviais sem viço, é algo de radicalmente novo, inusitado, naquela contextura regional: "uma atividade econômica totalmente estranha à matriz técnica e social da economia baiana" (Oliveira). E esse foi o ponto de partida para a grande transformação socioeconômica da Cidade da Bahia e terras circunvizinhas (RISÉRIO, 2004, p.586).

No ano de 1971 a BAHIATURSA foi integrada a Secretaria da Indústria e Comércio, junto a isso foi instituído o Conselho Estadual de Turismo (CETUR) com a Coordenação de Fomento ao Turismo (CFT) o objetivo era coordenar as ações do turismo de modo que a Bahia surgisse como um centro de visitação nacional.

Em 1972, por recomendação do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o primeiro instrumento de planejamento foi arquitetado tendo o nome de Plano de Turismo do Recôncavo (PTR). Assim como outros planejamentos realizados no Brasil, não foi inteiramente implementado, mas direcionou muitas das ações relacionadas ao turismo na época (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p.390).

Por meio de grandes eventos chamados de a "Feira da Bahia" a BAHIATURSA promovia em 1974 no território nacional, principalmente na cidade de São Paulo, amostras culturais de artistas baianos com exposições de arte popular, arte sacra, artes plásticas, amostras de danças, shows com nomes até então em ascensão como Caetano Veloso, Gilberto Gil, Gal Costa e Dorival Caymmi acompanhado de uma intensa divulgação nos meios de televisivos (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p.391).

O fruto de toda essa operação em turno do turismo resultou em mais de 640 mil visitas de brasileiros durante o ano de 1975. Houve em um intervalo de cinco anos um crescimento de 300% em hotéis de luxo por meio dos investimentos e incentivos fiscais propostos pelo governo baiano (RISÉRIO, 2004, p.664). A esse tipo de fenômeno Ivars-Baidal e Rebolo (2019, p.5) denomina de *boosterismo,* que é um movimento de crescimento bruto do turismo em determinada região ou lugar.

Além desse marco ocorrido entre 1971 e 1975, partir do sucesso alcançado, em 1976 nasceu a Empreendimento Turísticos (EMTUR) a fim de seguir a mesma fórmula de expansão de hotéis ocorrida em Salvador. A EMTUR tinha como missão instalar em locais de interesse turístico infraestrutura hoteleira, de tal modo, cidades como Lençóis, Cachoeira, Valença, Prado, Porto Seguro e Camamu foram inicialmente contemplados (SOUZA; NOIA; PINHEIRO, 2017, p.115).

Seguindo esse caminho, em 1979 era forte a expansão para o interior. A Empresa de Turismo da Bahia através dos meios dispostos anteriormente promoveu a construção de hotéis, marketing, assessoria e capacitação dos interessados, tudo aconteceu por meio do programa denominado "Caminhos da Bahia", o programa fazia parte da promoção do estado

internacionalmente com o slogan "Bahia terra da felicidade" que vendia o destino como um lugar de cultura e tradições (SOUZA; NOIA; PINHEIRO, 2016, p.8).

Durante a década de 1980, o país passou por intensas transformações na política com o início do fim da ditadura, a incorporação da questão ambiental no turismo e nas formulações das políticas públicas através da Política Nacional de Meio Ambiente e lançamento do turismo ambiental como novo produto brasileiro a ser comercializado.

Na Bahia, estava havendo a recente troca de governos em 1979, entrando Antônio Carlos Magalhães no posto de Roberto Santos. De tal modo, o planejamento das atividades relacionadas ao turismo em 1980 foi setorizado entre os órgãos do governo baiano, resultando em uma grande desorganização, com cada um tomando medidas desencontradas. Nota-se que neste período interesses privados eram prioridades, causando grande ineficácia entre as políticas estabelecidas (ORTEGA; CERQUEIRA, SILVA, 2016, p.61).

Considerando ainda os aspectos anteriores mencionados, houve o agravo em 1980 da crise do petróleo iniciada anos antes, colocando o país em desequilíbrio financeiro internamente, aumento da dívida externa e da taxa de juros, reduziram significativamente o poder de compra dos brasileiros. Durante a década de 80 o produto interno bruto estadual teve como estrela o setor secundário que superou a produção primária, esse fato transformou o olhar governamental iniciando assim a perca do interesse dantes colocada no turismo estimulando os municípios a buscarem se indústrias.

Em 1985 o turismo, já em outra gestão baiana, teve um declínio considerável ainda devido à crise e falta de continuidade nas políticas de estruturação da atividade. De tal modo, o destino turístico da Bahia estava saindo do interesse de visitação, perdendo espaço para outros estados nordestinos como Maceió, Natal e Fortaleza, chamando a atenção novamente do governo para o segmento do turismo. Vale ressaltar, que tentando em 1987 retomar as iniciativas de sucesso construídas para o turismo na Bahia, investir ficou ainda mais difícil, os grandes projetos de expansão e de infraestrutura perderam espaço (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p.392).

Ainda sob crise em 1990, a Bahia, agora sob o terceiro mandato de Antônio Carlos Magalhães por meio de uma política ideológica neoliberalista, o estado foi administrado com fortes cortes financeiros, privatizações, políticas de incentivo a iniciativa privada. No ano de

1995 o governo federal estava fomentado ações culturais e conservação do patrimônio, levando a criação na Bahia de uma nova secretaria de cultura. Nela foi integrada a pasta do turismo, sendo transformando-se na Secretaria de Cultura e Turismo. A BAHIATURSA também foi incorporada sob a supervisão dessa nova estrutura para promover o turismo e cuidar do patrimônio cultural do estado.

Na virada do século, por volta dos anos 2000, a Bahia buscava fomentar o desenvolvimento do transporte terrestre por meio da criação e pavimentação de rodovias estaduais. Deste modo, o apoio do PRODETUR/NE, financiado pelo governo federal, promoveu a ligação de diversos pontos regionais considerados turísticos, ou que ainda estavam se constituindo como tal. A principal estrada construída em expansão foi a BA 001, a qual perpassa todo o litoral (RODRIGUES, 2011, p.154).

Nesse mesmo ínterim, o território Costa do Descobrimento ganhou um trecho da BA 001 conectando as cidades de Santa Cruz, Cabrália, Belmonte, Porto Seguro e o distrito de trancoso, lugares de alto valor turístico. Também, nota-se a implantação na região da ponte do rio Jequitinhonha. Além da Costa do Descobrimento, a Costa do Cacau também foi contemplada com a estruturação dos trechos em expansão nas cidades de Ilhéus, Itacaré e arredores.

Assim, o território turístico da Bahia começou a ganhar identidade, tornando o turismo uma atividade inseparável da economia regional. Em 2006 originou-se pela iniciativa do governo a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (SETUR) desmembrando assim a BAHIATURSA do ceio da antiga Secretaria de Cultura e Turismo. Em 2007 a estrutura de gestão começou a se organizar melhor através da criação do regimento interno, por meio do decreto 10.497, a partir daquele momento nasceu a Superintendência de Serviços Turísticos (SUSET) visando focar na qualificação turística, certificação, relações empresariais, fiscalização e regulamentação da atividade, Superintendência de Investimento em Polos Turísticos (SUINVEST), que tinha como função a captação de recursos para investimento em infraestrutura, (SOUZA; NOIA, PINHEIRO, p.10, 2016).

No ano de 2011 houve grandes investimentos para a qualificação da mão de obra que trabalhava com o turismo. Além disso, a Bahia buscou gerar inovações para a atividade e atrair novos investidores para o território baiano, disso, surgiu em 2014 a Política Estadual de Turismo da Bahia (Lei 12.933) com a intenção de gerir melhor o planejamento, investimentos,

fiscalização, promoção e desenvolvimento do estado. Também foi incluído como parte da estrutura administrativo do turismo o Conselho Estadual de Turismo, a Câmara Estadual de Secretários Municipais de Turismo (BAHIA, s.d).

Figura 1 - Órgãos que compõe a atual estrutura administrativa da SETUR

Instância de Governança	Função
Secretaria de Turismo –SETUR	órgão gestor do Sistema Estadual de Turismo, com a finalidade de planejar, coordenar e executar políticas de promoção e fomento ao turismo no Estado da Bahia
Conselho Estadual de Turismo – CONTUR	órgão colegiado, vinculado à Secretaria de Turismo, de caráter consultivo e propositivo, com a finalidade de propor ações e oferecer subsídios para formulação da Política Estadual de Turismo, bem como apoiar sua execução
Empresa de Turismo da Bahia S. A. – BAHIATURSA	sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria de Turismo – SETUR, tem por finalidade coordenar e executar a política de fomento ao turismo no âmbito estadual, em consonância com as diretrizes governamentais, pautadas em política de marketing voltada para o desenvolvimento do turismo
Fórum Estadual de Turismo	de caráter consultivo, tem a finalidade de descentralizar as ações definidas na Política Nacional de Turismo e discutir as demandas relacionadas ao Estado da Bahia e seus Municípios, e é constituído pelos setores público e privado, sociedade civil e representantes de todas as zonas turísticas
Câmaras das Zonas Turísticas	com participação do poder público, entidades da iniciativa privada e da sociedade civil organizada dos municípios componentes das Zonas Turísticas, destinadas a coordenar e articular o desenvolvimento regional do turismo em suas respectivas zonas
Conselhos Municipais de Turismo	dotados de representação local, caberá à elaboração e acompanhamento das políticas públicas para o turismo no âmbito do município de forma integrada com a Secretaria Municipal de Turismo
Câmara Estadual de Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo	de caráter consultivo, formado por Secretários de Estado e agentes públicos responsáveis pela gestão pública do turismo nos municípios turísticos da Bahia, com a finalidade de promover a articulação dos municípios baianos, para a execução de políticas do turismo, incorporando as demandas municipais e das zonas turísticas

Fonte: SOUZA; NOIA; PINHEIRO, 2017, p.118.

Em 2015 a BAHIATURSA foi incorporada como parte da Secretaria de Turismo, virando Superintendência, deixando de ser uma empresa de economia mista. Ela passou a ter a função de captar eventos e fomentar atividades turísticas. Atualmente, a secretaria vem trabalhando com eixos de integração econômica, inovação e qualificação, junto a isso, existem planos de desenvolvimento e gestão administrados diretamente por ela.

Dentre estes planos estão, o de desenvolvimento integrado do turismo (PDITS) que é uma proposta de planejamento para um turismo mais sustentável, nele estão definidos os

objetivos a serem alcançados de curto, médio e longo prazo. Ademais, estabelece ações prioritárias para desenvolver novos destinos e infraestruturas definida segundo o SETUR através de oficinas públicas de debates participativos; o Plano de Fortalecimento da Gestão Municipal do Turismo (PMGTs), que tem como foco a construção e integração de projetos de gestão, assim como fortalecer as secretarias de turismo por meio de instrumentos de planejamento e gestão.

Estão envolvidos no PMGTs dos 156 municípios turísticos da Bahia apenas 11 considerados prioritários por serem altamente relevantes para a região na qual estão, sendo estes municípios de Cairu, Camaçari, Itacaré, Camamu, Itaparica, Mata de São João, Maraú, Porto Seguro, Valença, Vera Cruz e Santa Cruz Cabrália (BAHIA, s.d).

Em suma, conclui-se que o turismo na Bahia sofreu diversos altos e baixos, contudo, a gestão ocorreu de forma bastante intuitiva seguindo o fluxo de investimentos. Ao mesmo tempo, o governo agiu de modo centralizador nas iniciativas públicas do turismo desde os primórdios da atividade na Bahia, constituindo a atual conjuntura existente, fato que promoveu uma extensa evolução turística no estado mediante investimentos públicos e privados em infraestrutura urbana, geração de empregos, instalação de empresas turísticas, proteção patrimonial, institucionalização da gestão e inserção do turismo como parte da economia baiana.

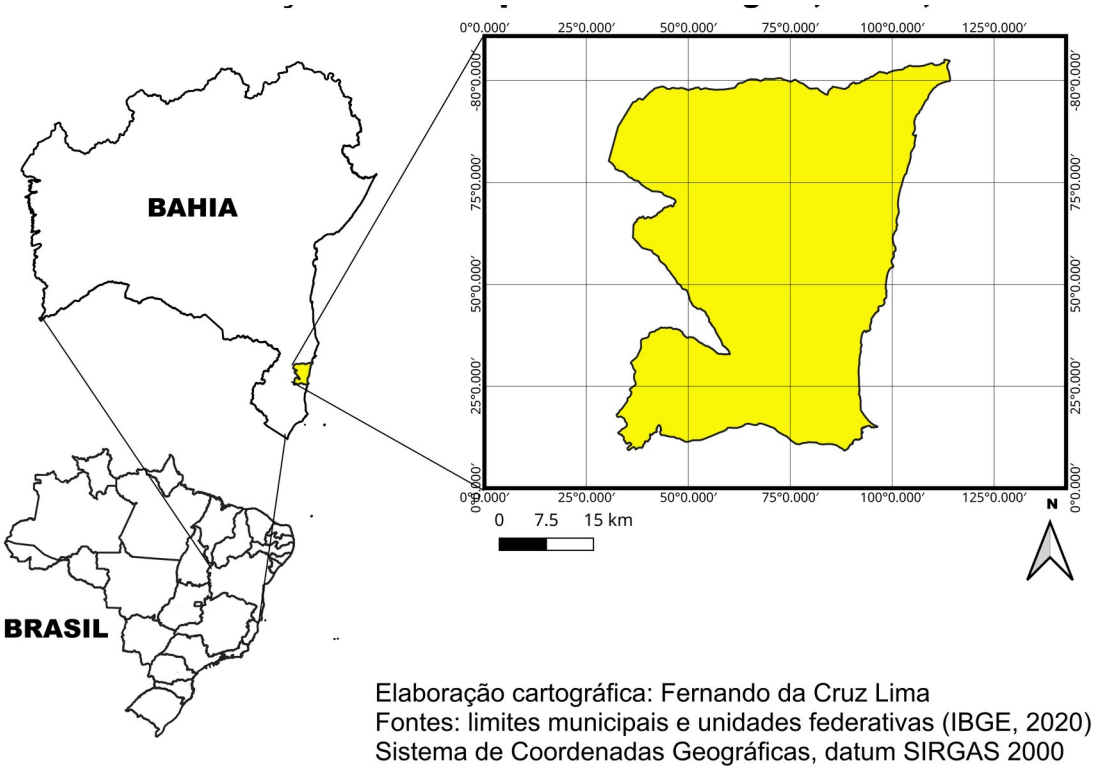
3 PLANEJAMENTO TURÍSTICO EM PORTO SEGURO (BA): ASPECTOS GERAIS

O município de Porto Seguro está localizado na região do Extremo Sul da Bahia, no território de identidade Costa do Descobrimento. O município possui segundo o IBGE (2022) uma população estimada em 168.326 habitantes. Além disso, estão presentes neste território quatro distritos dentre os mais importantes, Arraial D'Ajuda, Caraíva, Trancoso, além de Vale Verde.

A cidade faz fronteira com os municípios de Eunápolis, Itabela, Itamaraju, Prado e Santa Cruz Cabrália. No total tem uma área territorial de 2.408,50 km². Está localizada geograficamente na latitude sul -16º26'59'', longitude oeste 39º03'53'' e, encontra-se a 701 km da capital Salvador.

Com um clima úmido, temperatura anual média de 24,4 °C, o solo prevalecente é o Latossolos, Alissolos, Espodossolos e Neossolos que contribui para que a vegetação seja ombrófila densa assim como a formação de pioneiras. Geomorfologicamente detém de planícies Deltaicas que são acúmulos de sedimentos trazidos pelos rios, estuarinas, tabuleiros costeiros e praias, além de chãs pré-litorâneas.

Figura 2 - Mapa de localização de Porto Seguro (BA)



Fonte: Elaboração Própria, 2024.

Quanto a hidrografia, Porto Seguro contém cinco rios principais, sendo eles Rio Corumbaú, Rio Buranhém, Rio dos Frades, Rio Caraíva e o Córrego Guaxumã que fazem parte da bacia hidrográfica do Extremo Sul. Por ser um município com distintas características de fauna e flora existem na cidade as unidades de conservação da Reserva Extrativista Marinha do Corumbau, Parque Nacional e Histórico do Monte Pascoal, Parque Municipal Marinho do Recife de Fora, RPPN Rio Jardim, Refúgio de Vida Silvestre do Rio

dos Frades, Parque Nacional do Pau Brasil, APA de Caraíva/Trancoso, APA da Coroa Vermelha, RRPN Rio do Brasil II, RRPN Rio do Brasil I, RRPN Rio do Brasil IV, RPPN Reserva Estação Veracruz, RRPN Rio do Brasil V, RPPN Portal do Curupira, RPPN da Mata Atlântica da Manona, RRPN Rio do Brasil III.

A origem de Porto Seguro remonta aos tempos coloniais, quando os portugueses, após explorarem novas terras até então desconhecidas para eles, estabeleceram uma feitoria ao norte da região, batizada inicialmente como Santa Cruz. Este local, que atualmente corresponde a Santa Cruz Cabrália, foi criado com o propósito de servir como ponto de apoio para as embarcações durante essa fase inicial de colonização.

> [...] evidências demonstram que a grande singularidade da questão político administrativa na Capitania de Porto Seguro foi a ausência de um centro de poder local estável e, consequentemente, capaz de coordenar o processo de colonização. Afinal, em diferentes conjunturas, o exercício do poder político foi pulverizado na capitania, sendo ora exercido pelo donatário, ora outorgado a um capitão, ora imposto pela coroa, ora conquistado pelas elites locais (CANCELA, 2012, p.57).

O território já era ocupado pelos índios do tronco linguístico Tupi (SOUZA, 2019, p.17; CANCELA, 2012, p.57) e foram suprimidos para atender aos interesses dos conquistadores. Contudo, a busca por reconhecimento territorial por parte dessas comunidades é uma realidade constante. Na região do Território de Identidade Costa do Descobrimento, essa dinâmica é particularmente evidente, pois o local abrange áreas historicamente ocupadas por diversos grupos indígenas.

Quadro 1 - Relação atual dos povos indígenas do Território de Identidade Costa do Descobrimento

Terra Indígena	**Etnia**	**Município**	**Fase Administrativa**
Aldeia Velha	Pataxó	Porto Seguro	Declarada
Araticum	Pataxó	Santa Cruz Cabrália	Sem Providências
Aroeira/Juerana	Pataxó	Santa Cruz Cabrália, Porto Seguro	Sem Providências
Barra Velha	Pataxó	Porto Seguro	Regularizada
Barra Velha do Monte Pascoal	Pataxó	Porto Seguro, Itamaraju e Prado	Delimitada

Coroa Vermelha	Pataxó	Santa Cruz Cabrália, Porto Seguro	Regularizada
Coroa Vermelha (Ponta Grande)	Pataxó	Santa Cruz Cabrália, Porto Seguro	Em Estudo
Imbiriba	Pataxó	Porto Seguro	Regularizada
Mata Medonha	Pataxó	Santa Cruz Cabrália	Regularizada
Mata Medonha II	Pataxó	Santa Cruz Cabrália	Sem Providências
Parentes	Pataxó	Santa Cruz Cabrália	Sem Providências
Taquari	Tupinambá	Eunápolis	Sem Providências
Tonheira	Tupiniquim	Porto Seguro	Sem Providências

Fonte: Elaboração própria baseado em dados da ANAI, 2023.

Destinada à vigilância da Costa, a parte alta de Porto Seguro naquele momento foi o primeiro espaço habitado pelos colonizadores por volta de 1526. Transformada em Vila por carta régia em 1534, apenas em 1891 foi convertida em cidade através do ato n.º 499. Trancoso e Vila Verde, que dantes eram municípios, foram anexados posteriormente como distritos.

Até 1970 Porto Seguro não era visada como um atrativo turístico nos mesmos patamares que atualmente. Tal fato, tem como razão o difícil acesso existente a localidade. Com a construção do asfaltamento da BR 101 ligando Vitória a Salvador, bem como a BR 367 conectada a 101 em direção a Porto Seguro, o turismo começou a ter um crescimento exponencial principalmente nos distritos de Arraial d'Ajuda, Caraíva e Trancoso (MUNIZ, 2022, p.2).

No mesmo período, a cidade tinha a agricultura e pesca como principais atividades econômicas, sendo o transporte dos bens de consumo realizados a barco por não haver estradas em condições de tráfego. Além disso, a região passou por um longo processo durante os anos de 1980 de exploração da madeira local (BISPO, 2020, p.30).

No ano de 1973, a cidade foi transformada em Monumento Nacional pelo decreto 72.107, dividida em cidade baixa e cidade alta. Na cidade alta, não são autorizadas alterações no conjunto arquitetônico, uma vez que estes são de valor histórico, religioso e civil, conforme disposto no portal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

(IPHAN). A cidade Baixa, tida como a maior área com desenvolvimento urbano, mantiveram-se as características da fachada e cobertura originais da época colonial.

Em 1990, a cidade influenciada diretamente pelos fatores externos como a crise do cacau que contribuiu para intensa migração local, instalação de linhas regulares de ônibus e voos, saturação do turismo na parte sudeste, promoção da cidade de Porto Seguro pelas agências de viagem e a crescente melhoria da infraestrutura regional urbana contribuíram para que houvesse uma mudança sem precedente na cidade (MATOS; SANTOS; SILVA, 2009, p.5).

Naquela conjuntura, a partir da constante pressão ambiental existente, houve a desocupação de certas áreas da cidade como as de manguezais, restingas e florestas, originando distintos bairros marginais, dentre eles Baianão, Frei Calixto, Paraguai, Mirante, dentre outros[32]. Além disso, outras questões preocupantes relacionadas ao crescimento da cidade, no qual o motor de propulsão foi o turismo, houve questionamentos quanto ao modo no qual estava sendo proposto a atividade, assim como das desigualdades geradas no território, provocando sutis alterações que logo foram sobrepostas por outros interesses econômicos (CARVALHO, 2008, p.67).

De 1991 até o ano de 1996, houve um crescimento populacional acima de 53%, saindo de pouco mais de 34 mil para mais de 64 mil habitantes num intervalo de apenas quatro anos. Esse crescimento não teve nenhum tipo de planejamento urbano, havendo uma ocupação desordenada do espaço sem infraestrutura básica, abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e calçamento das vias públicas (MUNIZ, 2022, p. 1).

Buscando estruturar os destinos turísticos financiados pelo Prodetur Nordeste, a partir de 1996, no governo baiano de Paulo Souto, é que se iniciou a estruturação desses lugares na cidade de Porto Seguro, em pleno estado de calamidade sanitária. É importante citar que esses investimentos ocorreram pelo mesmo ter atingido as metas estabelecidas pelo BID de redução do analfabetismo, o qual batia a marca de 60% em 1980. Mesmo havendo desníveis, a cidade recebeu US$ 73.564 milhões de dólares (CARVALHO, 2008, p.17).

[32]O Plano Diretor mais recente no capítulo 2, artigo 3, inciso 1, reconhece essa fragilidade histórica quando orienta suas diretrizes para a "Reversão do modelo excludente de apropriação e estruturação dos espaços urbanos que resultou em espaços extremamente segregados nos aspectos sociais, econômicos e urbanísticos na Sede e Distritos onde o turismo se coloca como atividade predominante".

No ano de 1995 em Porto Seguro, os empreendimentos relacionados a eventos, agências, bem como o turismo de massa de sol e praia foram as atividades que mais cresceram. Diante dessa situação, as profissões voltadas ao turismo se fizeram necessárias, tais como camareira, guias, garçons, cozinheiros, dentre outros, aumentando a busca por mão de obra qualificada.

A passos largos, em 2001 o turismo na cidade se tornou referência nacional pela história, patrimônio ambiental e cultura. Contudo, foi neste momento que também houve o maior índice de desmatamento e degradação ambiental, tendo 9,1 km² destruídos por ano até 2004, mas, com as constantes exigências quanto a conservação e proteção dos recursos naturais, resultaram em 2020 apenas 1,03 km² devastados, demonstrando uma certa evolução nas ações de proteção ambiental (MARZOCHI, 2023).

Os bancos internacionais financiadores de obras de infraestrutura turística, em resposta aos acontecimentos negativos semelhantes aos de Porto Seguro em distintos locais do país, impuseram a necessidade de desenvolver um planejamento regional alinhado aos critérios de sustentabilidade para a liberação adicional de recursos para os governos estaduais.

De tal modo, surge nos principais núcleos de turismo da Bahia o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS), o qual deveria ser elaborado junto a comunidade local, mas de responsabilidade do governo baiano. Na Costa do Descobrimento abrangeu as cidades de Santa Cruz, Cabrália, Porto Seguro e Belmonte, mas, se encontra defasado devido ao tempo no qual foi constituído ano de 2002.

Nos mesmos moldes, no entanto, não centrado especificamente no turismo, existe atualmente o Plano Territorial de Desenvolvimento Sustentável e Solidário (PTDSS) do Território de Identidade Costa do Descobrimento. Ele abrange todas as cidades da Costa do Descobrimento, composto por oito municípios: Guaratinga, Itabela, Eunápolis, Porto Seguro, Santa Cruz, Cabrália, Belmonte, Itapebi e Itagimirim.

É um plano construído via conferências em 2016 organizadas pelo poder público no qual contou com a presença da comunidade local de cada cidade. Estes propuseram ações que foram alocadas em quatro eixos, desenvolvimento econômico e ambiental com inclusão socioprodutiva; estrutura fundiária e acesso à terra; formação cidadão e organização social; infraestrutura e serviços públicos. As propostas têm um tempo de implementação de 10 anos.

Os dados do PDTIS em 2002 mostraram que "[...] Apenas 34% da população residente na Costa do Descobrimento naquele momento nasceram em um dos três municípios da região, sendo que 30,5% eram provenientes de outros municípios do litoral sul baiano, 13,2% do Extremo Sul e 11,7% de outros Estados" (PDTIS, 2002, p.19).

Essas três cidades se distinguem até os dias atuais em todas as formas e jeitos. Um exemplo é Santa Cruz Cabrália, que tenta emplacar o turismo como atividade econômica principal a partir de uma identidade própria. Os turistas presentes na localidade têm um perfil familiar, diferente de Porto Seguro, que mira grandes grupos com uma característica mais jovial. Ao lado de Cabrália a cidade de Belmonte é a que menos se adaptou ao turismo, possuindo uma estrutura muito aquém do exigido para o mínimo possível do turismo tanto em infraestrutura quanto em planejamento, outro fator são os recursos atrativos que também não conseguem competir com seus vizinhos (CERQUEIRA NETO, 2014, p.118).

A força do turismo de Porto Seguro é tão grande que um estudo realizado pelo Ministério do Turismo em 2014 destacou a cidade como um dos principais destinos do Brasil no índice de competitividade nacional. A cidade havia crescido naquela época quanto a infraestrutura, acesso, marketing, e aspectos culturais, pontos estabelecidos em 13 eixos do estudo. Este fato se relaciona aos investimentos governamentais durante os dois anos anteriores relacionados aos eventos da copa do mundo (MTUR, 2014). Além disso, localmente quanto a economia do turismo, a cidade se destaca em comparação a todas as outras presentes no território da Costa do Descobrimento como visto no quadro.

Quadro 2 - PIB recente do Território de Identidade Costa do Descobrimento

PIB PER CAPTA Valor adicionado (em milhões de R$)			
Região da Costa do Descobrimento	**Agropecuária**	**Indústria**	**Serviços (Turismo, Restaurantes e outros serviços terciários)**
Guaratinga	64.807,36	7.672,48	41.221,38
Itabela	45.082,38	31.130,29	142.051,14
Belmonte	79.206,91	19.230,14	101.703,76
Santa Cruz Cabrália	52.116,48	35.171,02	194.592,82
Itagimirim	26.745,37	13.666,14	30.525,06
Porto Seguro	108.713,54	228.420,72	2.111.988,49
Eunápolis	84.460,67	990.295,40	1.248.114,94

Itapebi	30.925,84	186.888,45	24.358,64

Fonte: Elaboração Própria, com base nos últimos dados do IBGE ano 2019, 2022.

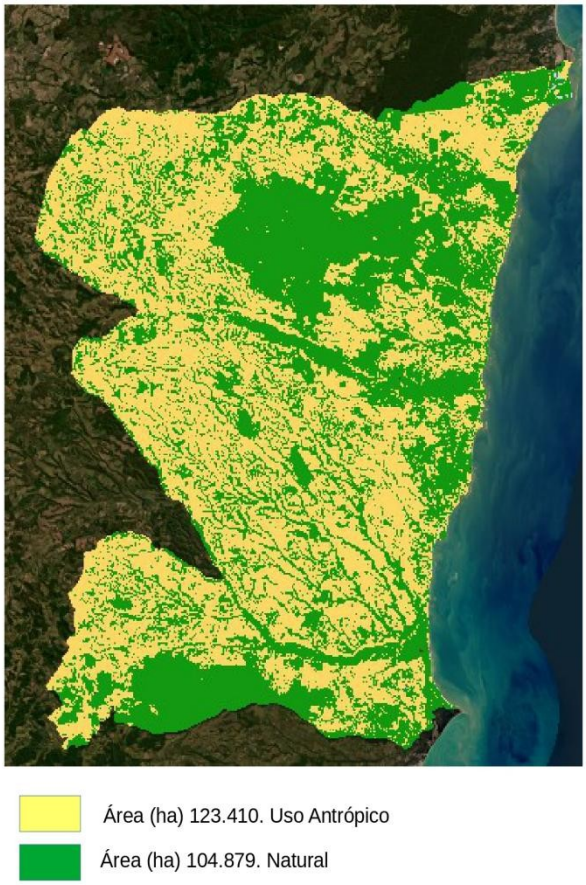
Atualmente, a cidade promove diversos eventos tais como o festival de música de trancoso, festival gastronômico, raízes, maratona aquática, meia maratona do descobrimento, festejos religiosos, incluindo as festas de São João, São Pedro, Nossa Senhora d'Ajuda, Nossa Senhora da Pena, Nossa Senhora da Conceição e, outras festividades, eventos esportivos agregado a outras comemorações (PORTO SEGURO, 2023)[33].

Ao lado desses atrativos, o destino turístico de Porto Seguro ainda promove a cultura indígena Pataxó da aldeia de Coroa Vermelha. Nascido de um único aldeamento em 1972, o lugar sempre esteve intrinsecamente ligado ao turismo quanto as formas de geração de renda na alta estação, neste mesmo período de grande fluxo turístico na cidade de Porto Seguro, também há o aumento no fluxo de indígenas pertencentes a aldeia.

Junta-se a isso, os diferentes simbolismos ambientais empregado pelos moradores da aldeia, um exemplo disso é extração de madeira que para alguns é um lugar de uso individual extrativista, enquanto para outros é um berçário no qual deve ser preservado (GRÜNEWALD, 1999). Ainda discorrendo sobre a questão ambiental, na região de Porto Seguro as atividades agropecuárias e monocultura de eucalipto ocupam bastante espaço no uso do solo, assim como exploração do meio ambiente natural, sendo um total de mais de 52% (MAPBIOMAS, 2023), além disso, 54% do território foi transformado para o uso antrópico. Foi constatado por meio de satélites do INPE que de 2001 a 2021 houve o equivalente a 88,89 km² desmatados (MARZOCHI, 2023). É importante pontuar que houve entre 1985 e 2018 uma redução nos números na atividade agropecuária em 18%, em contrapartida, as áreas naturais reduziram em 21% (MATOS; PIRES, 2020).

[33] Agenda de eventos de Porto Seguro 2023. Disponível em: <https://indd.adobe.com/view/publication/9017d0af-9808-41c0-a5a0-e2f34908796b/ofav/publication-web-resources/pdf/Calend_rio_Eventos_2023.pdf> Acesso em: mar de 2023.

Figura 3 - Mapa de uso antrópico do território de Porto Seguro (BA)



Fonte: Adaptado de MapBiomas, 2023.

Em vista disso, nota-se que ações planejadas ajudaram a reduzir os problemas ambientais, demonstrando a importância de instaurar tais mecanismos. São destacados alguns instrumentos nascidos de exigências legais do governo federal ao município, como o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA), o qual foi instituído a fim de estar alinhado as políticas ambientais brasileira e, obrigatório para liberação de recursos do Fundo de Restauração do Bioma Mata Atlântica que fizeram e fazem parte desse processo de recuperação ambiental.

Este plano seguiu as normas e orientações do Ministério do Meio Ambiente em parceria com a Agência Alemã de Cooperação Técnica. Neste foram incluídas questões relacionadas as mudanças climáticas, alteração dos ecossistemas e vulnerabilidade regional (PMMA, 2018, p.13). Outro instrumento a ser mencionado é o Plano Municipal de

Gerenciamento Costeiro (PMGC) criado pela lei municipal 1.507 de 2019, nela consta o objetivo de conservação e zoneamento de áreas costeiras, do patrimônio natural, histórico e demais unidades de conservação.

É importante compreender, que mesmo havendo esses instrumentos, as premissas que norteiam as políticas de turismo na cidade estão estritamente relacionadas ao Plano Diretor Municipal Participativo (PDMP), este que foi atualizado no ano de 2019, o qual coloca o planejamento da atividade turística a um direcionamento estratégico

> O Planejamento para o Turismo no Município de Porto Seguro observará a qualidade e a inovação da oferta turística, o conhecimento da demanda turística, a promoção e comercialização, e o aprimoramento da gestão municipal do turismo, conforme Direcionamento Estratégico (PDMP, 2019, p.77).

É sabido que o direcionamento, mesmo sendo uma importante ferramenta de ações estratégicas, ela necessita de um pilar central estruturado a partir da amplitude do que se pretende planejar e organizar. Este pilar é o plano de turismo, ou seja, um planejamento estruturado com as demandas reais da localidade, com diretrizes de longo, médio e curto prazo bem definidas, olhando todos os aspectos influenciadores da atividade do turismo. Falcão (2000, p.65) discorre sobre este fato, mostrando que para mudar socialmente uma conjuntura urbana na qual se deseja organizar deve se desconstruir os arranjos postos como diretriz.

> Qualquer plano urbano sujeito a uma intervenção nacional ou local (municipal) é sempre consequência da necessidade de criar, alterar, renovar, substituir (por vezes arrasando) realidades do tecido urbano que, por este ou aquele motivo, suscitem necessidade de uma intervenção devidamente estruturada.

Assim, sugere-se que haja a implantação de formas que construam um turismo realmente sustentável. Essas formas, são políticas que devem nascer a partir de estudos científicos que demonstrem as reais necessidades do turismo e da comunidade, um exemplo de políticas que podem ser criadas a partir do planejamento proposto é a de Conservação e Preservação do Patrimônio Histórico, Política Ambiental Municipal, Política Municipal de Turismo, dentre outras que são fundamentais. Pelos motivos outrora supracitados, este estudo mostra um modelo de planejamento possível de ser adotado para servir de guia nas tomadas de decisão na gestão local denominado Plamtur melhor explicitado no capítulo que segue.

4 PROPOSTA DE PLANO AMBIENTAL MUNICIPAL TURÍSTICO (PLAMTUR)

Um planejamento turístico deve ser alinhando as necessidades ambientais e da comunidade, demanda um detalhamento das características locais para existir uma destinação de esforços econômicas adequados, bem como uma gestão ambiental turística que maximize aspectos positivos e reduza os negativos, promovendo o desenvolvimento local responsável (SANTOS; EMMENDOERFER; MEDIOTTE; MATOS, 2022, p.308).

Compreendendo a necessidade de agir conforme esses fatores, os dois maiores destinos turísticos do país, Rio de Janeiro e São Paulo, demonstram a importância de ter um planejamento corretamente estruturado. O governo do Rio de Janeiro, hoje principal destino do Brasil, elaborou para os anos de 2022 a 2032 um novo planejamento turístico denominado RJ+10, voltado a atender o meio ambiental e iniciativas que promovam a sustentabilidade no turismo por meio de metas a serem alcançadas em 10 anos, integrando os municípios turísticos de todo o estado.

A cidade de São Paulo, segundo maior destino turístico, também se une a este quando preparou o seu planejamento turístico para 2030 a partir de 2020, evidenciando a importância de se ter uma perspectiva do futuro e organização por meio de uma gestão estruturada a longo, médio e curto prazo.

Pensando nisso, este estudo busca sugerir através da atualização dos estudos de Moraes (2002, 2006) um modelo de planejamento e técnicas que fomentam estratégias de gestão voltadas para um planejamento turístico ligado ambientalmente as necessidades do destino de Porto Seguro, buscando envolver a comunidade nesse processo de organização territorial que possa manter o turismo de modo sustentável e durável, uma vez que os recursos naturais deste território estão sendo degradados a passos largos ao longo do tempo.

A autora acredita que este modelo pode ser implantado para que o turismo saia do viés meramente econômico e se volte a construção da conservação e proteção da biodiversidade aliado a inclusão social. Além disso, a partir do planejamento nesses moldes, é sugerido a correta organização do espaço geográfico do turismo no município através das características presentes apenas num lugar específico, ou seja, em cada lugar que existe uma atividade

turística dentro do território, nela estão formas e jeitos únicos que precisam ser catalogadas, organizadas e melhoradas.

De tal maneira, o Plamtur tenta se estruturar de modo a enquadrar todos os fatores necessários para um funcionamento do turismo de maneira correta com base na avaliação de riscos. Conforme exposto, o modelo está sistematizado da seguinte maneira, o inventário para levantar toda estrutura do destino, avaliação prévia de impactos ambientais das atividades turísticas locais, diagnóstico e análise preliminar com fim a definir o zoneamento estabelecendo áreas prioritárias de investimento. O modelo tende, por fim, criar conscientização coletiva no âmbito da construção do turismo, bem como a introdução da educação ambiental nos espaços de lazer, direcionando as necessidades das futuras gerações e implantação de projetos e planos conscientes.

4.1 Primeira Fase

4.1.1 Primeira etapa: Inventário

Dentro dessa estrutura desenvolvida, a primeira etapa é estabelecer o contexto geral do campo de estudo no qual se pretende gerenciar. No planejamento turístico, o inventário supre essa fase obrigatória e indispensável para o escopo de projetos de desenvolvimento, de planos e políticas públicas no turismo (SOLÍS; RAMÍREZ, 2022, p.3). Desta maneira, serão apresentadas as características, importância dele dentro deste modelo proposto, além dos caminhos a serem seguidos para a aplicação do mesmo.

No Plamtur proposto por Moraes (2002, 2006) a mesma divide o inventário em duas partes, uma para o inventário do município como um todo, e, outro para os recursos turísticos paisagísticos, divididas em outras cinco subcategorias, com ênfase nos aspectos […] "(***sic***) físico-ambientais, socioeconômicas, político-administrativas, da infraestrutura básica e turística e da demanda existente", Moraes (2006, p.2).

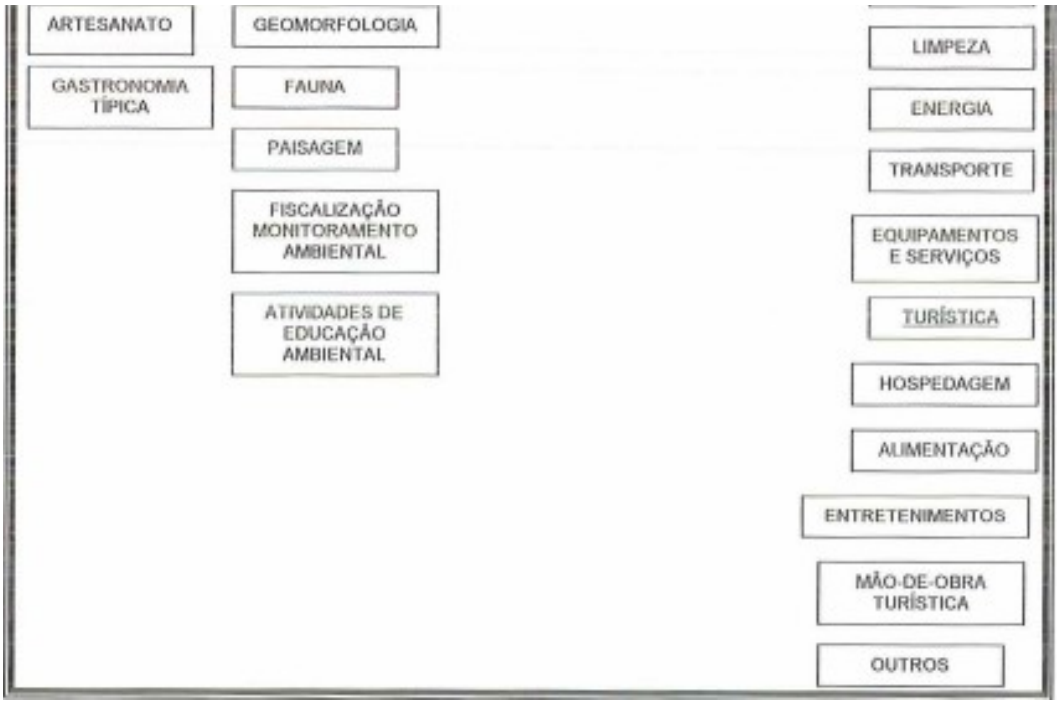
Contudo, neste estudo o modelo estrutural seguido foi o do Ministério do Turismo (Mtur - BRASIL, 2006) o qual está organizado em três partes, serviços e equipamentos de apoio ao turismo, abarcando aspectos históricos, econômicos, sociais, de transporte e políticos da localidade; serviços e equipamentos turísticos, em que é analisando toda a estrutura turística disponível como eventos, meios de hospedagem, alimentação, dentre outros; atrativos

turísticos da cidade, aqui é observado toda a oferta turística, por exemplo, atrações, patrimônios históricos, culturais e, ambientais.

Os dois modelos possuem o mesmo objetivo, porém acredita-se que o Mtur estabeleceu uma estrutura sistematizada que atende todos os requisitos no qual Moraes propôs inicialmente, assim como dispõe de manuais de aplicação oriundos de outros estudos técnicos científicos nacionais e internacionais. Esses manuais desempenham um papel crucial, pois, de modo geral, conseguem atender as peculiaridades de cada destino, podendo ser usados com facilidade pelos municípios.

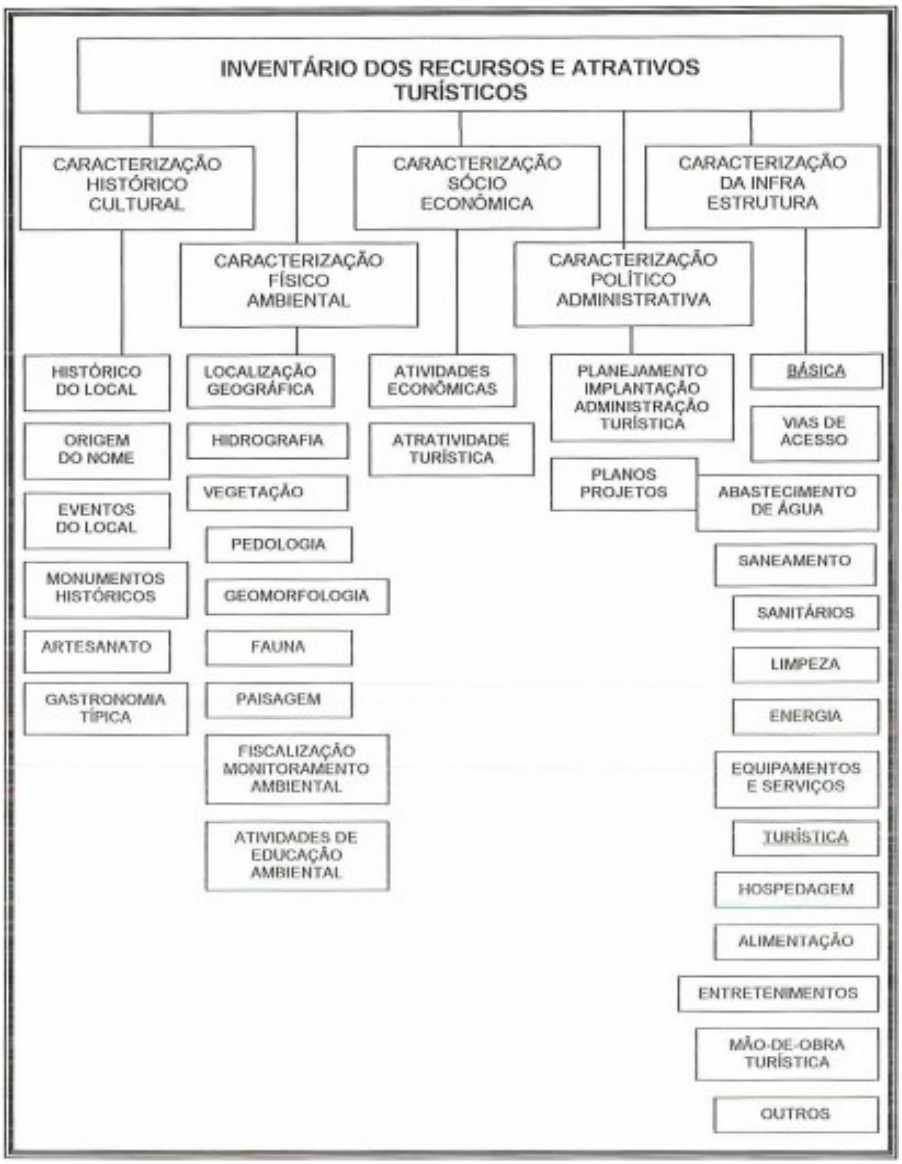
Voltando aos objetivos iniciais deste estudo, está sendo considerado assim, o arranjo que mais possa trazer à luz, dados específicos, sistematizados, aprofundados, abarcando não somente a visão turística como é feito nos dois, contudo, possibilitando identificar ainda mais erosões na forma de gestão turística e, ambiental. É nesse sentido que será possível questionar qual tipo de turismo se pretende realizar no lugar estudado.

Figura 4 - Modelo de inventário turístico para os municípios



Fonte: Moraes, 2002**.**

Figura 6 – Modelo de inventário dos recursos e atrativos turísticos.



Fonte: Elaborado por Moraes, 2002.

A etapa do inventário é a primeira em qualquer tipo de planejamento no turismo, uma vez que este subsidiará as informações concernentes ao trabalho do gestor público na construção de políticas para a atividade. Além disso, através dele é possível entender o espaço turístico de forma holística, proporcionando desenvolver ações de planejamento para a localidade, atendendo as verdadeiras necessidades da comunidade (MORAES, 2002, p.37; FERREIRA; SCALCO; FONSECA, 2022, p.285).

Alguns pontos relevantes da importância do inventário são destacados pelo Mtur (2006). O inventário é um mecanismo gerador de informações confiáveis quando elaborado de forma séria, pois, ele pode:

- Formatar e disponibilizar um instrumento padrão de pesquisa da oferta turística;
- Permitir o diagnóstico de falhas, pontos críticos e de estrangulamento, desajustes entre a oferta e a demanda existentes;
- Possibilitar a hierarquização e priorização dos atrativos e conjuntos existentes;
- Servir de equipamento de consulta para empresários com interesses na atividade turística das regiões turísticas;
- Funcionar como equipamento de pesquisa para estudantes e pesquisadores da área;
- Coletar informações que subsidiem a elaboração de roteiros turísticos;
- Permitir a identificação e a classificação de municípios turísticos e com potencial turístico.

Juntamente a esses aspectos destacados anteriormente, o inventário é o responsável por resgatar elementos que podem ser esquecidos quando um destino prioriza apenas um segmento por ele ser o mais visado, ademais, é possível identificar novos potenciais áreas de atividade turística diversificando o destino, assim como apontar áreas prioritárias a serem atendidas que estão sendo negligenciadas.

Antes do início do processo de levantamento dos dados, é necessário a montagem de uma equipe competente interdisciplinar, pois os resultados serão responsáveis por gerar políticas públicas BRAGA (2007, p.75). A equipe organizará os critérios do que será considerado no inventário, proporcionar treinamento aos pesquisadores de campo de modo a evitar subjetividades que atrapalhem a análise[34], definir um cronograma e acompanhamento dos resultados, dentre outros aspectos.

Quanto a delimitação das áreas na qual as equipes realizarão o estudo, recomenda-se […] "a técnica de varredura, porque permite que toda a área de estudo seja visitada e investigada. Ela consiste na divisão do espaço a ser investigado em áreas (quarteirões, bairros rurais, lotes) para estabelecer um roteiro a ser percorrido pela equipe de pesquisa" (BRAGA, 2007, p.75).

[34] "O método observacional é o mais adequado para a coleta de dados da oferta, pois baseia-se na observação simples, de forma que o pesquisador se mantém alheio à situação em estudo para constar fatos, segundo uma ficha de controle elaborada na forma de formulário" (BRAGA, 2007, p.74-75).

Há de se considerar, também, que neste processo de organização inicial pré-inventário existe o levantamento prévio das informações, ou seja, a pesquisa de laboratório deve vir antes da pesquisa de campo, pois, ela [...] "reúne informações secundárias, ou seja, aquelas obtidas em pesquisas anteriores e em informações bibliográficas coletadas de livros, documentos, arquivos, folhetos, internet e outras fontes esclarecedoras" (FERNANDES, 2011, p.136).

No levantamento e registro de informações (etapa da pesquisa de campo) é fundamental que o conjunto de pesquisadores estejam atentos aos objetos, fenômenos históricos, patrimoniais e ambientais. Por este motivo, a fim de reduzir eventuais erros, eles são guiados por instrumentos orientadores.

O Mtur (2011) estabelece dois os instrumentos elaborados para padronizar e facilitar a inventariação turística: formulários de pesquisa e manual operacional. Seguindo a estrutura do Mtur, os formulários estão organizados em três módulos totalizando dezoito formulários, além dos subtipos. Sendo de modo geral:

> a.1 **Módulo A – Infraestrutura de apoio ao turismo:** A.1. Informações básicas do município. A.2. Meios de acesso ao município. A.3. Sistema de comunicações. A.4. Sistema de segurança. A.5. Sistema médico-hospitalar. A.6. Sistema educacional. A.7. Outros serviços e equipamentos de apoio.
>
> a.2 **Módulo B – Equipamentos e serviços turísticos:** B.1. Hospedagem. B.2. Gastronomia. B.3. Agenciamento. B.4. Transportes. B.5. Serviços e equipamentos para eventos. B.6. Serviços e equipamentos para lazer e entretenimento. B.7. Outros serviços e equipamentos turísticos.
>
> a.3 **Módulo C – Atrativos turísticos:** C.1. Atrativos naturais. C.2. Atrativos culturais. C.3. Atividades econômicas. C.4. Atrações técnicas, científicas e artísticas (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2011, p.25-37).

Os formulários são flexíveis, podem e devem ser organizados conforme a realidade local. Após o momento de obtenção dos dados locais, surge a etapa de backup dos arquivos de modo físico assim como no virtual em local seguro para a posterior análise técnica da equipe, isto inclui vídeos, fotografias, Sistema de Informação Geográfica - SIG etc. (MINTUR, 2017, p.7).

A análise dos dados é a fase de catalogação dessas informações em hierarquias. Essas hierarquias são notáveis, pois, através delas é possível formatar novas segmentações, definir

áreas prioritárias, criar um zoneamento turístico, além de outras ferramentas para a promoção, restauração e conservação de atrativos. Em virtude do que foi mencionado, […]"A ponderação e hierarquização das atrações turísticas levantadas, com base num conjunto de critérios, permitirá determinar o seu grau em relação às melhores condições que devem apresentar para o desenvolvimento das atrações turísticas." (MINTUR, 2017, p.8 Tradução Própria).

Para tal fim, será adotado o sistema de hierarquização do Mtur (2007) no qual são estabelecidas prioridades quantitativas, definindo a importância de cada atrativo no encadeamento do planejamento turístico do destino, constituindo uma matriz avaliativa. Se baseado nas potencialidades de atração do interesse do turista, as características são ordenadas conforme o quadro a seguir.

Figura 7 - Critérios de valor de hierarquização de Atrativos turísticos

Hierarquia	Características
3 (alto)	É todo atrativo turístico excepcional e de grande interesse, com significação para o mercado turístico internacional, capaz de, por si só, motivar importantes correntes de visitantes, atuais e potenciais.
2 (médio)	Atrativos com aspectos excepcionais em um país, capazes de motivar uma corrente atual ou potencial de visitantes deste país ou estrangeiros, em conjunto com outros atrativos próximos a este.
1 (baixo)	Atrativos com algum aspecto expressivo, capazes de interessar visitantes oriundos de lugares no próprio país, que tenham chegado à área por outras motivações turísticas, ou capazes de motivar fluxos turísticos regionais e locais (atuais e potenciais).
0 (nenhum)	Atrativos sem méritos suficientes, mas que são parte do patrimônio turístico como elementos que podem complementar outros de maior hierarquia. Podem motivar correntes turísticas locais, em particular a demanda de recreação popular.

Fonte: Mtur (2007, p.46).

Outro ponto auxiliar descritivo a serem observados que estão presentes na tabela hierárquica é o grau de conformidade do atrativo, a representatividade, o apoio local e comunitário, o estado de conservação, a infraestrutura e o acesso. [35]O grau de uso atual, é a análise do fluxo turístico efetivo no local de visitação; A representatividade, é o nível de raridade e importância do elemento turístico que na matriz final terá peso dois, assim como o

[35]Mtur (2007, p.47).

potencial de atratividade; o apoio local, é o quanto a comunidade aprova o uso comercial turístico do atrativo, em resumo é a opinião popular sobre a abertura de uso comum do espaço cultural, natural ou patrimonial; o Estado de conservação, é a avaliação in loco da paisagem, de como está o patrimônio estudado; a infraestrutura, tais como transporte, segurança, restaurantes, abastecimento de luz e água etc; por fim o acesso, que é avaliação das vias que dão caminho ao lugar turístico pretendido. Com base nisso, os valores e critérios são representados no quadro abaixo.

Figura 8 - Critérios para a Hierarquização de Atrativos

Critérios		Valores			
		0	1	2	3
Potencial de atratividade (a)		**Nenhum**	**Baixo**	**Médio**	**Alto**
Hierarquia	Grau de uso atual (b)	Fluxo turístico insignificante	Pequeno fluxo	Média intensidade e fluxo	Grande fluxo
	Representatividade (c)	Nenhuma	Elemento bastante comum	Pequeno grupo de elementos similares	Elemento singular, raro
Hierarquia	Apoio local e comunitário (d)	Nenhum	Apoiado por uma pequena parte da comunidade	Apoio razoável	Apoiado por grande parte da comunidade
	Estado de conservação da paisagem circundante (e)	Estado de conservação péssimo	Estado de conservação regular	Bom estado de conservação	Ótimo estado de conservação
	Infra-estrutura (f)	Inexistente	Existente, porém em estado precário	Existente, mas necessitando de intervenções/ melhorias	Existente e em ótimas condições
	Acesso (g)	Inexistente	Em estado precário	Existente, mas necessitando de intervenções/ melhorias	Em ótimas condições

Fonte: Mtur (2007, p.48).

Diante do exposto, o modelo de matriz apresentado de maneira completa está representado na tabela abaixo. A partir dos valores obtidos é formado o ranqueamento dos atrativos conforme a pontuação individual, proporcionando áreas de alto grau de atenção,

demarcações de regiões locais turísticas, dentre outras ações que podem ser construídas pelo órgão gestor.

Figura 9 - Tabela de Avaliação dos Atrativos Turísticos

Atrativo	Potencial de atratividade (Valor multiplicado por 2)	Grau de uso atual	Represen-tatividade (Valor multiplicado por 2)	Apoio local e comunitário	Estado de conservação da paisagem circundante	Infra-estrutura	Acesso	Total
Atrativos Naturais								
Atrativos Culturais								
Atividades Econômicas								
Realizações Técnicas, Científicas e Artísticas								
Eventos Programados								

Fonte: Mtur (2007, p.49).

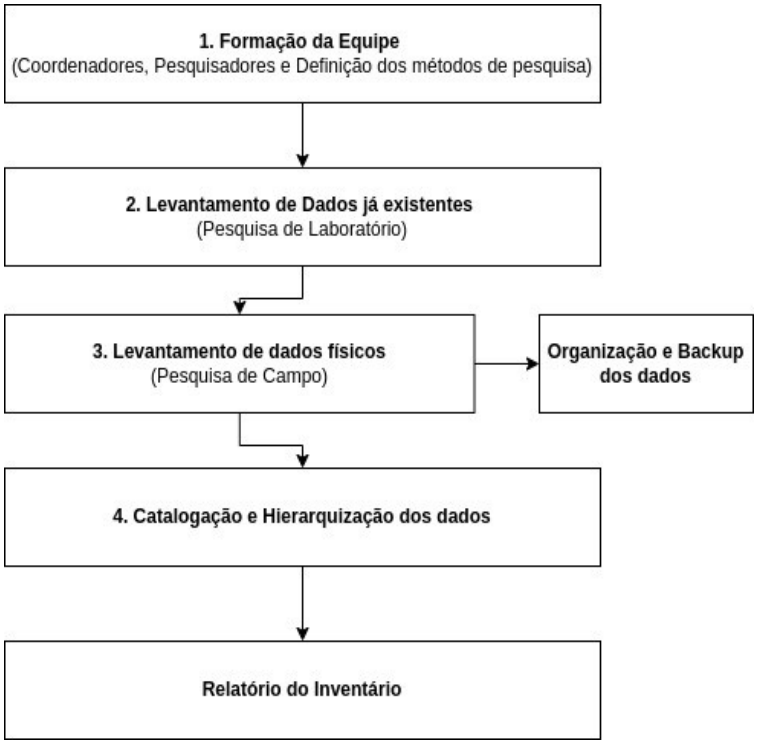
Figura 10 - Modelo Preenchido da Tabela de Avaliação de Atrativos Turísticos

Atrativos Naturais Agreste	Município	Critérios de Hierarquização							
		Potencial de atratividade	Grau de Uso Atual	Represen tatividade	Apoio Local e Comunitário	Estado de Conservação da Paisagem Circundante	Infraestrutura	Acesso	Total
Caverna do Vino		2	0	4	0	1	0	1	**8**
Cachoeira Ecoparque	Bonito	4	3	2	3	2	3	3	**20**
Cachoeira Camping do Mágico		4	3	2	3	1	2	3	**18**
Cachoeira Poço Dantas e Véu de Noiva I		4	2	2	3	1	2	2	**16**
Cachoeira Véu de Noiva II		4	2	2	3	1	1	3	**16**
Cachoeira Paraíso		4	2	2	2	2	2	2	**16**
Cachoeira Barra Azul		4	2	2	3	2	1	2	**16**
Pedra do Rodeadouro		2	1	4	1	2	2	2	**14**
Monte Serrat		4	2	2	3	2	0	1	**14**
Parque Natural Matas do Mucuri-Hymalaia		4	1	4	1	3	0	3	**16**

Fonte: Pernambuco, (2014, p.19)

Ao fim desse processo de coleta e avaliação dos resultados é feito um relatório descritivo isento de opiniões ou sugestões da situação atual resumindo os resultados, pois a partir desse relatório será realizado o diagnóstico pela equipe especializada de modo mais aprofundado da real situação do destino."É a etapa que permite conhecer, com certa precisão, o que ocorreu, como ocorreu, porque ocorreu, como modificar a situação atual" (FERNANDES, 2011, p.22).

Figura 11 - Etapas do inventário turístico



Fonte: Elaboração Própria, 2022.

4.1.2 Segunda etapa: Avaliação Prévia de Impacto Ambiental (APIA)

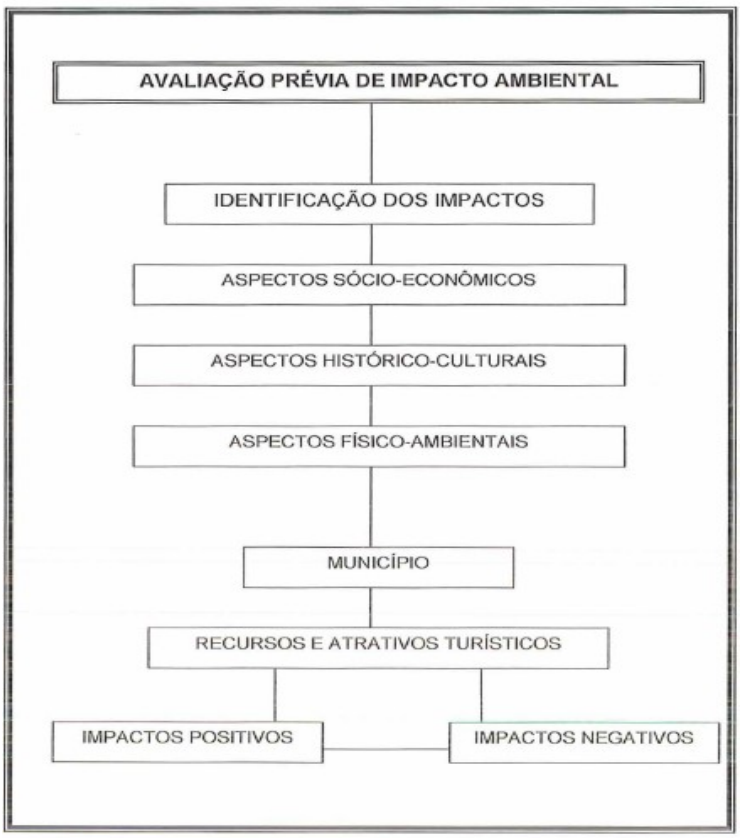
A etapa da APIA foi criada por Moraes (2002) visando atender diretamente a atividade turística. É uma etapa para identificar apenas aspectos ambientais afetados pelo turismo dentro do planejamento de um destino. Os lugares pesquisados no inventário serão os mesmos analisados nesta etapa da APIA. A estrutura da análise é composta pelas partes físico - ambiental, histórico-cultural e socioeconômico, nos quais são observados pontos positivos e

negativos dos efeitos e das atividades turísticas desenvolvidas, podendo ser usada a matriz de interação nesse processo.

> No caso da APIA, considera-se o impacto ambiental uma alteração positiva ou negativa no meio, seja decorrente da atividade humana ou da própria ecodinâmica da natureza, em que os danos positivos e negativos são reconhecidos pelo método de observação direta do pesquisador (MORAES, 2006, p.51).

Compreende-se, a partir disso, que a APIA tem a intenção de mapear os danos que já aconteceram, ocorrem ou que continuam por vir na implantação de uma atividade econômica na região turística para criar um prognóstico das ações que devem ser desenvolvidas. Em outras palavras, é a descrição geral dos riscos e benefícios que advém dos empreendimentos com o turismo a fim de proporcionar ações de mitigação dos danos. "É um relato mais generalizado das condições em que se encontra determinada área e dos principais riscos e benefícios que podem surgir com a implantação de uma determinada atividade" […] (MORAES, 2002, p.41). A APIA de Moraes está estruturada conforme segue.

Figura 12 - Modelo de Avaliação Prévia de Impacto Ambiental criado



Fonte: Elaborado por MORAES, Clauciana Schmidt Bueno de, 2002.

Em virtude do que foi mencionado, para melhor esclarecer as fases inseridas será descrita cada uma neste momento. Em primeiro lugar, quanto a etapa de Caracterização da área a mesma se organiza através dos componentes que devem estar presentes sendo, a localização, histórico, vegetação ao redor, situação do solo e relevo, além do estado da água. Por conseguinte, a esta parte da APIA, vem a Identificação dos Impactos Ambientais. Nesta parte, são utilizados os métodos já dispostos neste trabalho para a avaliação dos impactos ambientais de determinado lugar estudado.

Em seguida, está a delimitação da área de influência direta e indireta, na qual são delimitados um território geográfico onde a atividade alcance efeitos positivos ou negativos. A "área de influência é o termo destinado especificamente para os limites espaciais em que os impactos irão ocorrer, se desenvolver e/ou afetar, mas que somente podem ser estabelecidos após a avaliação dos impactos" […] (MENIN *et al*, 2017, p.220). Com base na Resolução CONAMA 01/86 é crucial que esteja presente na identificação dos impactos incluam os fatores sociais, ambientais e econômicos.

É estabelecido como Área de Influência Direta (AID) como sendo, o local no qual as ações afetam diretamente a comunidade, modificando as características do espaço positiva e negativamente. E, a Área de Influência Indireta (AII), como sendo, toda área geográfica do entorno no qual os impactos são potencialmente possíveis de atingir (MENIN, 2017) e (ROCHA; WILKEN, 2020, p.137).

Por esses motivos, são importantes a definição do Tipo de Ocupação e Infraestruturas Limítrofes do atrativo analisado. O que apoia este aspecto, está no fato de que as cidades no Brasil apresentam grandes problemas quando ao uso e ocupação dos espaços urbanos, causando graves impactos ambientais aos recursos naturais. "Como consequências desse processo têm-se: o desequilíbrio demográfico, o inchaço das cidades, sem acompanhamento da infraestrutura necessária, os desempregos, a falta de moradias, a violência urbana e os impactos ambientais" (PERES, 2011, p.173).

Ademais, conhecer o modo como estão sendo direcionados os espaços urbanos projetam um caminho para políticas públicas efetivas e práticas urbanas mais sustentáveis "Portanto, conhecer e compreender tais questões e suas sobreposições é essencial para subsidiar a construção de políticas públicas integradas, que atuem nas múltiplas causas dos problemas socioambientais urbanos" (PERES, 2011, p.180).

O próximo passo nesse novo modelo da APIA é a constituição de um mapeamento ambiental da área. Acredita-se que por meio do uso das técnicas do Sistema de Informações Geográficas (SIG) a exemplo do geoprocessamento, é possível alcançar os objetivos demarcados para esta fase do estudo. As SIGs promovem a representação do mundo através de distintas maneiras, agregando as informações contidas em diversos campos de pesquisa, bem como na área ambiental. "Durante muito tempo a maioria dos mapeamentos de recursos naturais tem sido feita usando o Sensoriamento Remoto. Fotografias aéreas têm sido usadas para produzir virtualmente todos os tipos de mapas topográficos, geológicos, florestais, uso do solo, etc." (FELIZARDO, 2016, p.29).

Diante dessa extensa análise dos recursos naturais e usos dos espaços utilizados para o turismo, é de extrema importância que haja a avaliação por parte dos órgãos gestores dos impactos positivos e negativos das transformações ocorridas social, econômico e ambientalmente. Moraes (2022, p.180) sugere uma tabela elaborada por ela, a qual é de fácil visualização, organização e aplicação.

A tabela é composta por duas colunas com eixos na horizontal e outro vertical, na coluna vertical a mesma é dividida em duas partes, positivo e negativo apresentando os impactos a serem listados pela equipe gestora da pesquisa. Na coluna horizontal, são marcados os atrativos na forma numérica com a interseção das colunas entre os fatores positivos e negativos.

Figura 13 - Modelo de Tabela de Análise de Impactos Positivos e Negativos

IMPACTOS SÓCIO-ECONÔMICOS	RECURSOS E ATRATIVOS TURÍSTICOS													
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
POSITIVOS														
Criação de empregos														
Diversificação da economia														
Aumento de renda														
Incentivo político-administrativo														
NEGATIVOS														
Falta de mão-de-obra especializada														
Relacionamento precário														
Aumento excessivo da população														
Aumento dos problemas sociais														
Desvio de benefícios econômicos														
Recursos financeiros insuficientes														

LEGENDA

01 - Trilha do Cavaleiro
02 - Trilha da Gruta de Itaqueri
03 - Trilha da Casa de Pedra
04 - Trilha do Cruzeiro do Facão
05 - Cachoeira da Lapinha
06 - Cachoeira da Palmeira
07 - Jardim do Bosque
08 - Rainha da Pamonha
09 - Alambique Art. D' Abronzo
10 - Pq. Águas de Santa Júlia
11 - Cl. Casa de Pedra Estância
12 - Pesqueiro Rancho Fundo
13 - Praça Antonio D'Alprat
14 - Lago dos Biris

Fonte: Elaborado por MORAES, Clauciana Schmidt Bueno de, 2002.

Considerando que este método proposto por Moraes (2002,2006) apenas classifica os impactos, sugere-se que exista também uma a atenção de pela urgência de cada atrativo e aspectos ambientais inventariados, que pode ser feita através do método Gravidade, Urgência e Tendência (GUT). Esse método é utilizado para priorizar tomadas de decisões. Por ser uma metodologia simples e objetiva ajuda a elaborar estratégias com eficácia (FAVERI; SILVA, 2016, p.100).

Para utilizar essa técnica a primeira ação é identificar os problemas para posterior avaliação dentro da estrutura da GUT. Os três princípios desse dispositivo são conceituados da seguinte forma (FAVERI; SILVA, 2016, p.100), gravidade, é o grau de impacto causado pelo problema caso ele não seja resolvido, urgência, o tempo necessário para resolver a demanda, ou seja, quanto maior for menos tempo para resolver, tendência, é o potencial de crescimento da situação a curto, médio e longo prazo.

A fim de reduzir subjetividades é aconselhado utilizar conforme (PERIARD, 2011, em FAVERI; SILVA, 2016, p.100) o quadro abaixo com os valores do método GUT predefinidos. Após a identificação dos problemas, deve-se classificar cada um conforme a tabela, após esse procedimento se deve multiplicar cada fator GxUXT para ao final obter a hierarquia dos problemas reclassificados por ordem conforme demonstra o modelo de uso do método GUT.

Figura 14 - Quadro de valores de prioridade GUT

Nota	Gravidade	Urgência	Tendência
5	extremamente grave	precisa de ação imediata	irá piorar rapidamente
4	muito grave	é urgente	irá piorar em pouco tempo
3	grave	o mais rápido possível	irá piorar
2	pouco grave	pouco urgente	irá piorar a longo prazo
1	sem gravidade	pode esperar	não irá mudar

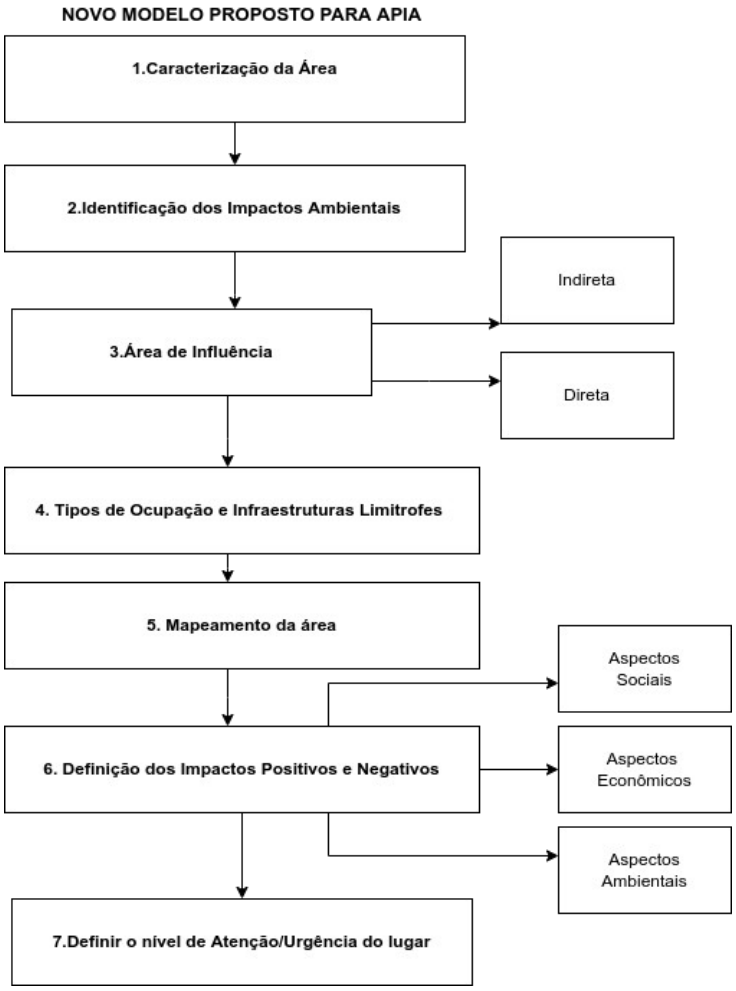
Fonte: FAVERI; SILVA, 2016, p.101.

Figura 15 - Modelo de uso do método GUT

Problema	Gravidade	Urgência	Tendência	G x U x T	Prioridade
Situação X	2	4	5	40	2
Situação Y	3	2	3	18	4
Situação Z	5	3	3	45	1
Situação W	1	5	4	20	3

Fonte: FAVERI; SILVA, 2016, p.101.

Figura 16 - Estrutura da APIA



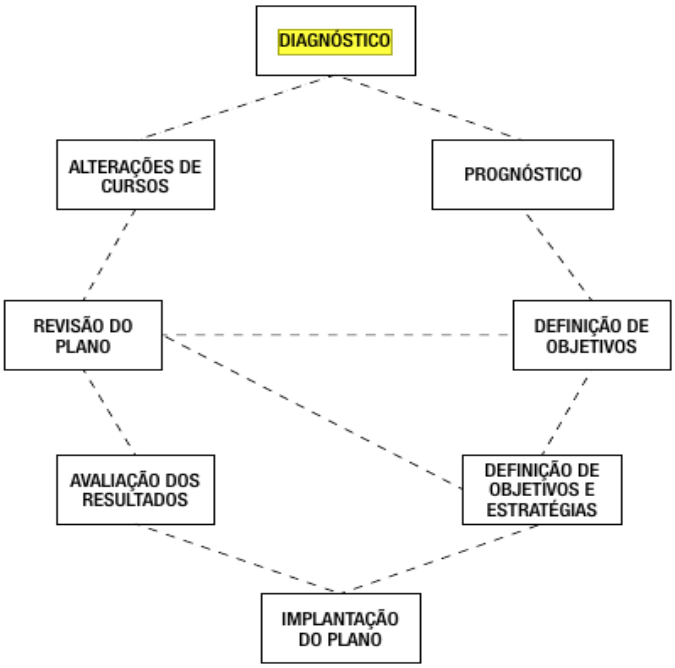
Fonte: Elaboração Própria, 2023.

4.1.3 Terceira etapa: Diagnóstico e Análise para o Prognóstico

Por conseguinte, a terceira etapa é o diagnóstico ambiental turístico, em que é realizado uma análise da situação de modo geral do destino turístico estudado. Esta avaliação faz uso dos dados coletados nas fases anteriores tanto nos aspectos ambientais quanto dos socioeconômicos e promove como resultado o espelho do real estado do município de modo geral e, através deste, alinhar qual caminho deve trilhar a partir dos dados conquistados.

Essas fases propostas estão em uma hierarquia autoalimentada que deve ser atualizada constantemente como apresentado na figura 14. Além disso, a premissa descrita alinha-se com o pensamento de Moraes (2006, p.51) em que ela descreve ser necessária a atualização do diagnóstico, baseando-se no inventário e na avaliação de impactos, sempre observados pontos positivos e negativos para poder ser proposto ações nas quais mantenham a biodiversidade e o bem-estar da comunidade.

Figura 17 - Fases do diagnóstico



Fonte: Ignarra em Fernandes, 2011.

Em outras palavras, o diagnóstico turístico é uma parte necessária para a organização do turismo de qualquer destino. A partir da análise dos dados coletados e de fontes

secundárias a fim de identificar as possíveis potencialidades, limitações dos atrativos, novas maneiras de organizar a atividade, sendo o resultado disso, sugestões de ações que podem transformar o *status* do lugar positivamente.

Primeiramente, é preciso diagnosticar o posicionamento de mercado do destino dentro da atividade turística, para tal, neste estudo acredita-se que a matriz PESTAL é a melhor aplicada. Ela é uma ferramenta de análise global dos principais elementos externos que se modificados alteram todos os outros de forma direta e síncrona, usada para planejamentos macroambientais fornecendo respostas mais completas.

> Seu objetivo é o de apoiar nas tomadas de decisão, proporcionando aos gestores uma compreensão muito mais abrangente das mudanças que estão ocorrendo dentro do seu mercado de atuação sabendo antecipadamente quando uma mudança ocorrerá o que permite uma reação antecipada, tomando decisões muito mais acertadas (PANERARE, 2018, p.19).

O acrônimo PESTAL significa a abreviação dos aspectos Políticos, Econômicos, Social, Tecnológico, Ambiental e legal. Ela é utilizada quando uma organização deseja entender durante um planejamento como decisões externas modificam o posicionamento da marca perante o consumidor. “Em outras palavras, os efeitos políticos, econômicos, sociais, tecnológicos, ambientais e legais captados pela ferramenta PESTAL podem ser uma forma de análise ampliada para os indicadores setoriais de Retorno do Investimento” (TEMPESTA ,2020, p.43).

Dentro do grau Político da estrutura da PESTAL, é trabalhado questões concernentes as intervenções do poder público na vida cotidiana, assim como suas decisões nos distintos campos da gestão do Estado. Isso advém, pois, a política é uma construção social unilateral que vive em constantes mudanças resultantes das atividades antrópicas, geradas pela vida em sociedade.

Nela estão diversas forças que alteram a vida no ecossistema humano, as quais estão inter-relacionadas, tais como a estabilidade na gestão política, tensões militares, relações comerciais, tributação, processos reguladores, financiamentos de projetos de interesse governamental, pressões externas e internas, dentre outros. “Ainda uma pequena digressão. Que seja apenas pela tradição das próprias análises do tema, as questões políticas têm sido

quase sempre enfocadas num prisma que privilegia unicamente o coletivo social" (MAAR, 2017, p.16).

Nesta fase do planejamento a análise deve vir juntamente perante questionamentos voltados a situação atual da comunidade estudada. Buscando entender o posicionamento da gestão local, estadual, federal, quanto ao setor pesquisado, qual a situação política, os objetivos, o entendimento sobre a importância de a gestão pensar sobre o assunto e assim por diante.

A economia, segundo elemento a ser observado na matriz PESTAL, compõe tudo que afeta direta e indiretamente o modo de organização do território habitado. Isso, está envolto de temáticas financeiras de mercado como o sistema econômico do país, taxas cambiais, eficiência financeira, qualificação da mão de obra, desemprego, endividamento, inflação, juros, tributação, relações internacionais, etc.

Por tal razão, a análise dos dados deve observar como está o mercado consumidor para a atividade? As taxas impostas estão atrapalhando ou ajudando? Qual a taxa de desemprego do público-alvo, o poder de compra subiu? Desceu? Crises externas estão afetando internamente? E, assim por diante.

Por conseguinte, os fatores sociais abarcam questões culturais, tendências para o setor, questões étnicas, demografia regional, local e nacional, além disso, estão alinhadas a estes a situação de saúde do lugar, segurança, infraestrutura dentre outros […] "O processo decisório será formado de acordo com os determinantes sociais e pessoais do comportamento do turista (personalidade, *status* socioeconômico, atitudes e valores, grupos de referência e outros)" (GUARDANIL; ARUCA; ARAUJO, 1996, p.25).

Diante disso, é fundamental entender o pensamento do consumidor, qual o perfil, qual as expectativas, quais serviços espera ter, qual a demanda? Quais interferências existem nesses aspectos? Ademais, partindo de uma visão holística é possível minimizar diversos impactos gerados não apenas ambientalmente que é o primeiro a sofre com qualquer ação antrópica como socialmente.

Outro elemento não menos importante são os fatores tecnológicos. A tecnologia atualmente faz parte da estrutura social, ela está moldando grupos, sendo propulsora de novas opiniões, difundo em extrema rapidez as informações, cria interconexões globais, restaura e deteriora culturas, diante disso, "[...] Além de todo tipo de suposições sobre os objetos

técnicos individuais que temos discutido até agora, próprias da hegemonia tecnológica, há suposições mais amplas sobre os valores sociais" (FEENBERG, 2009, p. 115) que também estão sendo construídos na era das redes virtuais.

Assim, os destinos turísticos necessitam estar alinhados a esse instrumento, tendo em vista os efeitos deste na sociedade. "A implicação direta disso é que as tecnologias não seriam meros artefatos ou ferramentas, dispostos aleatoriamente a serviço do homem, em uma relação reducionista, mas, ao contrário, serviriam como suportes a estilos de vida" (FREITAS; SEGATTO, 2014, p.308). Partindo dessas premissas, é fundamental o destino turístico entender quais tecnologias podem influenciá-la e quais devem ser consideradas a fim de conter problemas e oferecer um serviço de qualidade. Ao lado deste estão os aspectos ambientais, o qual se refere as problemáticas ecológicas, mudanças climáticas, legislação, poluição, educação ambiental e assim por diante.

Em seguimento, os fatores legais finalizam o quadro da matriz PESTAL. Esta parte do diagnóstico externo se refere a demandas legais, regulatórias, planos, programas que ajudam ou atrapalham a atividade nas mais distintas esferas. E, o turismo como sendo uma atividade na qual estão presentes várias áreas constituindo o trade turístico, como o setor da alimentação, transporte e hotelaria compreender as mudanças legais são necessárias para serem cumpridas as normativas, novas sejam criadas, para uma melhor regulação, prevenção e organização do segmento.

Quadro 3 - Pontos principais da PESTAL para diagnóstico geral

Fatores Políticos	Pontos Importantes
	- Estabilidade política e nível de governança - Políticas fiscais e regulamentações governamentais - Relações internacionais e acordos comerciais - Estabilidade de liderança e mudanças políticas
Fatores Econômicos	Pontos Importantes
	- Taxas de crescimento econômico e níveis de inflação - Taxas de juros e políticas monetárias - Desemprego e distribuição de renda - Tendências de mercado e comportamento do consumidor
Fatores Sociais	Pontos Importantes

	- Demografia, incluindo idade, gênero e diversidade cultural - Mudanças nas atitudes e valores da sociedade - Educação, saúde e padrões de vida - Tendências de consumo e estilo de vida
Fatores Tecnológicos	Pontos Importantes
	- Inovações tecnológicas e pesquisa e desenvolvimento (P&D) - Taxa de obsolescência tecnológica - Acesso à tecnologia e infraestrutura digital - Impacto da automação e inteligência artificial
Fatores Ambientais	Pontos Importantes
	- Políticas ambientais e regulamentações - Mudanças climáticas e sustentabilidade - Impacto ambiental das operações da organização - Conscientização ambiental e expectativas da sociedade
Fatores Ambientais	Pontos Importantes
	- Leis trabalhistas e regulamentações do setor - Questões de propriedade intelectual e conformidade legal - Litígios e histórico jurídico da organização - Mudanças nas leis e regulamentações relevantes

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Outra ferramenta mais utilizada para realizar o estudo do diagnóstico, desta vez internamente, é o swot ou matriz fofa. Ela está estruturada em quatro pontos, pontos fortes, pontos fracos, que se localizam dentro da administração e pelas relações internas, ou seja, são ações promovidas diretamente pelo órgão público; as ameaças (ou riscos) e oportunidades, estão ligados aos aspectos externos, podendo a administração apenas gerenciar as consequências advindas (BRAGA, 2007, 116).

É importante pontuar que a análise deve ser listada dentro de seus respectivos quadros com o objetivo de visualização direta do que deve ser tratado, contudo, a avaliação exige um relatório descritivo de cada elemento abordado, pois, […] “O diagnóstico do ambiente competitivo permite a construção de uma matriz de correlação que combina os quatro fatores da análise” […] (PACHECO, 2017, p.34).

Quadro 4 - Modelo de análise Swot para o turismo

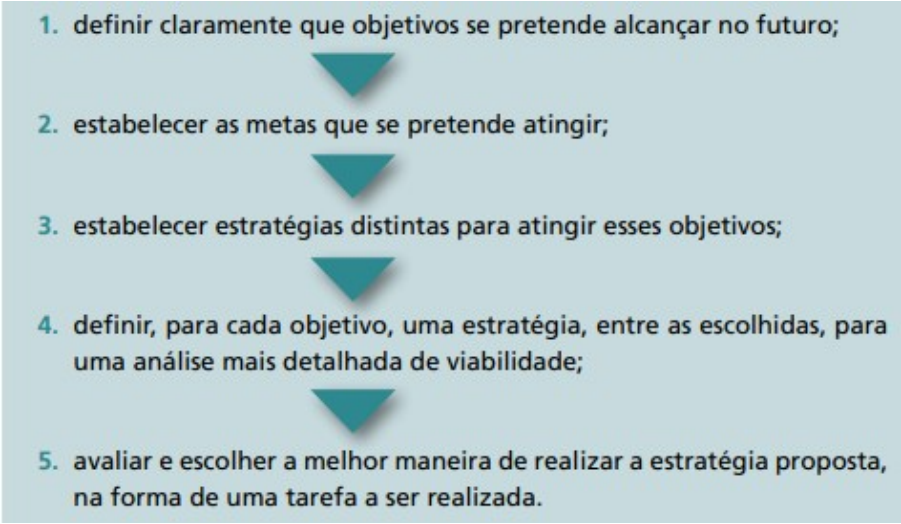
Atrativo Turístico:		
Localização:		
	Ajuda	**Atrapalha**
Ambiente Interno	**Pontos Fortes**	**Pontos Fracos**
Ambiente Externo	**Oportunidades**	**Ameaças**

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Com base no exposto anteriormente, o próximo passo está em realizar o prognóstico do futuro caso os problemas ou os benefícios permaneçam. O prognóstico como um dos pilares do planejamento projeta decisões, metas, objetivos que devem ser tratados com base no estudo realizado no diagnóstico. Além disso, ela exige um amplo conhecimento do mercado turístico, das tendências para o setor, uma visão holística dos cenários políticos, econômicos, sociais, ambientais. (BRAGA, 2007, p.131). Por esta razão, a análise PESTAL se faz presente na etapa anterior para poder subsidiar um prognóstico realístico e global.

Por todos esses aspectos, esta fase do Plamtur utiliza todo o estudo desenvolvido até este momento somando, oportunidades, potencialidades, riscos e restrições para criar medidas nas quais sejam conscientes, tenham aplicação prática de curto, médio e longo prazo. O Ministério do Turismo projeta cinco passos a serem seguidos na elaboração do prognóstico, sendo eles apresentados na imagem abaixo. De tal modo, [...] “A formulação do prognóstico representa o momento de tomada de decisão tanto sobre “o que fazer”, como sobre “o como fazer” (MTUR, 2007, p.47).

Figura 18 - Cinco fases a serem buscadas no prognóstico



Fonte: MTur (2007, p.47).

4.1.4 Planejamento Estratégico (Programação)

Após a formação do prognóstico, é a hora da formulação de ações que serão realizadas concretamente. Esta parte do planejamento na qual a comunidade civil ao lado do poder público por meios do compartilhamento de premissas que constituirão medidas que representem as verdadeiras necessidades locais.

Nesse nível do planejamento, surgirão medidas em categorias comuns a todos os destinos como por exemplo (MTUR, 2007, p.50)

> • estimular atividades complementares àquelas da cadeia produtiva do turismo que contribuam tanto para a inclusão social e econômica dos envolvidos como para o desenvolvimento sustentável da região;
> • estimular o uso racional e sustentável dos recursos naturais, humanos e materiais disponíveis;
> •organizar e integrar as atividades turísticas na região, por meio da formação de parcerias;
> • tornar disponível aos órgãos públicos elementos que auxiliem a racionalização, a desburocratização e a integração das ações dentro das instituições voltadas para as atividades turísticas e entre elas, ou que sirvam para apóia-las, a fim de reduzir as dificuldades e os obstáculos.

Conclui-se aqui que este é um quadro ideal a ser almejado quando aplicado corretamente, as premissas do planejamento estratégico a partir de objetivos gerais e específicos para longo prazo. Seguir esses pontos apresentados significa adotar um guia na

construção do espaço turístico mais sustentável e socialmente responsável. Além disso, nesta etapa nasce o direcionamento estratégico ou outras formas de organização de metas que fornece uma visão geral dos objetivos traçados para a gestão e coordenação do segmento.

4.2 Segunda Fase

4.2.1 Quarta etapa: Zoneamento Ambiental Turístico (ZAT)

A quarta e última fase é o zoneamento ambiental turístico, idealizado a partir dos conceitos legais existentes para o zoneamento ecológico econômico (ZEE). Neste ocorre a proposição de diretrizes, identificação de áreas quanto aos aspectos físico-ambientais, socioeconômicos, histórico-culturais.

O objetivo desta etapa no Plamtur é destacar as áreas do território de alto valor que necessitam serem mantidas organizadas para que prevalece ao longo do tempo, além de limitar ações antrópicas nos ecossistemas mais fragilizados e evitar outros processos de degradação (MORAES, 2002, 2006).

Neste a definição de suscetibilidade e aptidões constrói cenários da viabilidade de uma atividade ocorrer da forma mais correta possível. Tal perspectiva apenas é possível por meio da utilização de critérios técnicos materializados na forma de relatórios analíticos, mapas, tabelas com informações específicas a atividade na qual se pretende desenvolver no território considerando que cada espaço tem uma propensão a determinadas atividades específicas (OLIVEIRA; MONTAÑO; SOUZA, 2009, p.132).

Assim, por meio do zoneamento é possível construir a consciência de um ambiente mais equilibrado, pois, o mesmo estará regido por regras as quais deverão estimular o sentimento de proteger, conservar e pertencer àquele lugar. Ademais, é relevante saber que as mudanças ambientais, espaciais e antrópicas, sempre ocorrerão, no entanto, elas devem ser guiadas para acontecer de modo positivo.

O ZAT pode ser constituído por meio de uma equipe multidisciplinar que irá a partir de critérios estabelecer pesos de importância na gestão dos projetos e programas usando os métodos que melhor se adequarem. Na construção do zoneamento podem ser usados distintos

critérios, a exemplo de aspectos naturais, econômicos, culturais, patrimoniais e assim por diante.

Nesse sentido, a gestão da qualidade de uma organização exige que exista um processo no qual é visível a prioridade de um objetivo sobre o outro, fugindo das análises pessoais. Por esta razão, destaca-se como sugestão o *Analytic Hierarchy Process* (AHP) que classifica e compara critérios. "Esse processo deve permitir a construção de um consenso, uma vez que a experiência e o conhecimento individual são insuficientes na tomada de decisão de qualidade" (CARVALHO; PÊSSOA, p.284, 2012).

Com o estabelecimento do ZAT no turismo, se torna obrigado no território estabelecido uma contínua ação através de planos, obras, medidas reguladoras dos *modus operant* naquele espaço. Tais atitudes, necessitam a garantia da proteção ambiental de determinas áreas, recursos hídricos, biodiversidade, qualidade ambiental, em geral, e humana.

De tal modo, a meta neste é o desenvolvimento econômicos conforme os limites dos recursos ambientais. Para isso, são necessários todas as outras etapas na qual se identifica e mapeia as características predominantes de cada lugar no destino turístico. É importante enfatizar que esse tipo de metodologia empregada num planejamento turístico é uma proposição recente dentro dos estudos turísticos e planos governamentais (CYRILLO, 2008, p.121).

Por fim, a implementação desta etapa, poderá gerar outros estudos específicos de cada região determinada, promovendo o aperfeiçoamento das ações planejadas, reposicionando o destino em outro patamar, melhorando a qualidade de vida da população presente nesses locais, ao mesmo tempo, a depender do modo de gestão, gerar uma educação ambiental a partir do sentimento coletivo de pertencimento cultural e entendimento da importância de se conservar os bens naturais da localidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se a partir da análise histórica das construções de políticas públicas de turismo na Bahia, que o processo de implantar esta atividade ocorreu de forma rasa, o que provocou um certo atraso quanto as formas de organização do turismo de forma correta, contudo, isso

não impediu que houvesse uma expansão do turismo pela Bahia. Nesse mesmo tempo, toda a infraestrutura turística também evoluiu gerando novas fontes de geração de renda.

É importante enfatizar que o marco do turismo na Bahia aconteceu a partir do desenvolvimento do Prodetur Nordeste o qual buscava criar investimentos para os destinos emergentes. Diante disso, a cidade de Porto Seguro se destacou devido ao histórico-cultural bem como dos recursos naturais, no entanto, os efeitos do crescimento desenfreado geraram muitos problemas ambientais e degradação de áreas de alto valor para a biodiversidade, pois as ações voltadas para a exploração do turismo sem nenhum controle institucional.

A perpetuação desse tipo de uso da atividade turística ainda pode ser vista não apenas na cidade em questão, mas em muitos destinos. Pensando nesse problema, esta pesquisa propôs um modelo de planejamento que apresenta diversas ferramentas para o mapeamento da atividade e entender todo o sistema de funcionamento do turismo na localidade na qual existe o segmento.

De tal modo, a pesquisa demonstrou que é fundamental um destino possuir formas de se organizar a longo prazo, pois os recursos ambientais são finitos e se degradam com o uso constante. Além disso, ficou claro que as políticas públicas do turismo desenvolvidas até o momento, tanto estaduais como locais, não suprem a verdadeira demanda da população de Porto Seguro.

E, respondendo ao questionamento "os meios usados para a gestão ambiental do turismo em Porto Seguro são efetivos, contemplam a comunidade local?", conclui-se que existem ações voltadas para a promoção do turismo na cidade, porém, se torna evidente desconexão entre as estratégias adotadas e a inserção dos moradores nos espaços turísticos.

Também, se percebe como efeito desse processo, lacunas geradoras de desequilíbrios sociais aumentando a violência, pobreza, marginalização das populações carentes e conflitos culturais, degradação ambiental e supressão dos ecossistemas, comprometendo a sustentabilidade turística. Este fato, fermenta um sistema que distorce as concepções comunitárias na qual o turismo está ligado, pois, a lógica de produção do capital permite a existência minoritária de figuras detentoras do poder de equilibrar e/ou explorar os recursos turísticos sem que as regras de mercado sejam válidas completamente a estes.

Em outras palavras, a população se vê enquadrada numa complexa rede econômica explorada e orientada pelos grandes empreendimentos. Assim, ao mesmo tempo no qual se beneficia do turismo, os residentes se tornam vítimas dos processos de exclusão social gerados por este paradigma social. Os recursos naturais, outrora chamarizes de exploradores do ócio e do lazer, são desconstituídos em prol de um suposto desenvolvimento que nunca existiu verdadeiramente para atender às demandas que crescem devido ao número de pessoas presentes no espaço turístico.

6 REFERÊNCIAS

ANAI - AÇÃO NACIONAL DE AÇÃO INDIGINISTA. (2023). **Tabela**. Disponível em: https://anaind.org.br/tabela/. Acesso em: 12 nov. 2023.

BISPO, Aline Santos. Dimensões da prática do turismo na cidade de Porto Seguro e os reflexos na vida da população residente. 2020. 114 f. **Dissertação** (Mestrado em Estado e Sociedade) – Programa de Pós-Graduação em Estado e Sociedade, Universidade Federal do Sul da Bahia, Porto Seguro.

CANCELA, Francisco Eduardo Torres. De projeto a processo colonial: índios, colonos e autoridades régias na colonização reformista da antiga capitania de Porto Seguro. (1763-1808). 2012. **Tese** (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

BRAGA, Debora Cordeiro. **Planejamento turístico**: teoria e prática 2ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

CARVALHO, Clébia Rodrigues de. **Uma abordagem geográfica do turismo em Porto Seguro**. 2008. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Física) - Programa de Pós-graduação em Geografia Física, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

CERQUEIRA NETO, Sebastião. **Do isolamento regional à globalização: contradições sobre o desenvolvimento do Extremo Sul da Bahia**. Salvador: EDUFBA 2014.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. Critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Resolução nº 001, de 23 de janeiro de 1986.

CYRILLO, M. W. Políticas de planejamento turístico e ordenamento de território - a

influência dos cruzeiros marítimos no espaço turístico de Porto Belo - SC. **Revista Turismo & Sociedade**, Curitiba, v. 1, n. 2, p. 117-132, outubro de 2008.

FALCÃO, Mario. O porto, os planos municipais e o turismo. **Revista da Faculdade de Letra - Geografia I**. Série XV/XVI, Porto, 2000.

FÁVERI, Rafael de; SILVA, Alexandre da. Método GUT aplicado à gestão de risco de desastres: uma ferramenta de auxílio para hierarquização de riscos. **Revista Ordem Pública.** v. 9, n. 1, jan./jun., 2016.

FEENBERG, Andrew. **Racionalização democrática, poder e tecnologia. Brasília: Observatório do Movimento pela Tecnologia Social na América Latina/Centro de Desenvolvimento Sustentável - CDS**. Ciclo de Conferências Andrew Feenberg. Neder, Ricardo T. (org.). Centro de Desenvolvimento Sustentável – CDS, 2009.

FELIZARDO, L. M**. Aplicação de Sistema de Informações Geográficas (SIG) para modelagem de eventos críticos de vazão em uma microbacia urbana**. 2016. 98 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Engenharia, Universidade Estadual Paulista - UNESP, Ilha Solteira, 2016.

FERNANDES, Ivan Pereira. **Planejamento e organização do turismo**: uma abordagem desenvolvimentista com responsabilidade ambiental. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

FREITAS, Carlos Cesar Garcia; SEGATTO, Andrea Paula. Ciência, tecnologia e sociedade pelo olhar da Tecnologia Social: um estudo a partir da Teoria Crítica da Tecnologia. **Caderno EBAPE.BR**, v. 12, nº 2, Artigo 7, Rio de Janeiro, Abr./Jun. 2014.

FERREIRA, Paula Leão; SCALCO, Raquel Faria; FONSECA, Virginia Martins. O Inventário da Oferta Turística como Estratégia de Diálogo com a Comunidade: um Estudo de Caso sobre o Parque Nacional das Sempre-Vivas e seu Entorno. **Biodiversidade Brasileira**, v. 12, n. 3, p. 284-304, 2022.

GRÜNEWALD, Rodrigo de Azeredo. **Os 'Índios do Descobrimento'**: tradição e turismo. Rio de Janeiro: UFRJ/ MN/PPGAS, 1999.

GUARDANIL, Fátima; ARUCA, Jorge; ARAUJO; Mônica. **Comportamento do Consumidor e a Escolha das Destinações Turísticas.** Turismo em Análise. São Paulo. Novembro, 1996.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados**. (2022). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ba/porto-seguro.html>Acesso em: out 2022.

IVARS-BAIDAL, JA; REBOLLO, JF (2019). Planificación turística en España. Desde los paradigmas tradicionales hasta los nuevos enfoques: planificación turística inteligente. **Boletim da Associação de Geógrafos Espanhóis**, 82, 2765, 1–31.

MAAR, Wolfgang Leo. **O que é política**. Brasiliense: São Paulo, 2017.

MARTÍNEZ-QUINTANA, V. Local and nature collaborative planning in times of crisis in Post-COVID 19 Tourism. **Tourism After the Global Pandemic, Analysis, Perspectives and Recovery Paths**. University of Salamanca Editions: Salamanca, Spain, 2021.

MAPBIOMAS. **Relatório Anual de Desmatamento 2021** - São Paulo, Brasil MapBiomas, 2022. Disponível em: <http://alerta.mapbiomas.org> Acesso em mar 2023.

MARZOCHI, Roger. **Desmatamento ameaça biodiversidade e atratividade de Porto Seguro. (2023).** um só planeta. Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/biodiversidade/noticia/2023/01/19/desmatamento-ameaca-biodiversidade-e-atratividade-de-porto-seguro.ghtml>Acesso em dez 2023.

MATOS, Bruno Vinhas; SANTOS, Jeroaldo de Souza; SILVA, Monique Oliveira da. Porto Seguro: processo de urbanização, as novas espacialidades a partir da década de 70, desenvolvimento e turismo. IN: Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, 1., 2009. Salvador. **Anais** [...]. Salvador: UFBA, 2009.

MATOS, Rivanna Maria Figueredo de; PIRES, Mônica de Moura. Indústria de celulose, desenvolvimento e uso do solo na microrregião Porto Seguro, Bahia. **Revista de gestão social e ambiental - RGSA**, são paulo, v. 14, n. 2, p. 65-81, maio/ago. 2020.

MINISTERIO DE TURISMO DEL ECUADOR (MINTUR). **Metodología para la jerarquización de atractivos y generación de espacios turísticos del Ecuador.** 2ed. Quito: MINTUR, 2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO (Mtur). **Inventário da Oferta Turística**. Brasília: Ministério do Turismo, 2011.

MINISTÉRIO DO TURISMO (Mtur). **Porto Seguro avança em infraestrutura e recebe prêmio**. (2014). Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/porto-seguro-avanca-em-infraestrutura-e-recebe-premio>Acesso em: mar de 2023.

MORAES, Clauciana Schmidt Bueno de. Planejamento Ambiental do Turismo. São Carlos. 257p. **Dissertação** (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2002.

MORAES, Clauciana Schmidt Bueno de. Planejamento e Gestão Ambiental: uma proposta metodológica. São Carlos. 277 p. **Tese** (Doutorado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2006.

MUNIZ, Vera Lúcia Travençolo. **História econômica e meio ambiente**: Porto Seguro em perspectiva histórica. 2005. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. . Acesso em: 29 ago. 2022.

OLIVEIRA, Lavínia Fragas de. **Turismo e segregação socioespacial: o caso de Porto Seguro-Bahia**. (2022). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/geop/a/mTH5GNhRN9t4KcPBwgFvqBB/?format=pdf&lang=pt>Acesso em Abril de 2023.

OLIVEIRA, Isabel Silva Dutra de; MONTAÑO, Marcelo; SOUZA, Marcelo Pereira de. **Avaliação Ambiental Estratégica**. São Carlos: Suprema, 2009.

OLIVEIRA, M. F.S; OLIVEIRA, O.J,R. Estado e turismo: trajetórias do caso baiano. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, p.384-398, dez. 2012.

ORTEGA, Antonio Césa;, CERQUEIRA, Cristiane Aparecida; SILVA, Filipe Prado Macedo da. As Políticas Públicas de Desenvolvimento no Estado da Bahia: evolução e características. *In*: ORTEGA, Antonio Césa; PIRES, Murilo José de Souza (Org). **As Políticas Territoriais Rurais e a Articulação Governo Federal e Estadual um Estudo de Caso da Bahia**. Brasília: Ipea, 2016.

PACHECO, Ana Clara Cortez. **A indústria 4.0 e seu impacto na estratégia das organizações: estudo de caso em uma empresa de treinamentos em informática**. Niterói, RJ : [s.n.], 2017.

PANERARE, Saul Silva. **O Planejamento Estratégico como Ferramenta de Competitividade em Empresas Individuais**: Um Estudo de Caso da Uniativo Soluções Corporativas e Educação Continuada. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Empresariais) - Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2018.

PDMP. **Plano Diretor Municipal Participativo de Porto Seguro**. Porto Seguro, 2018.

PERES, Renata Bovo. Uso e ocupação do solo e impactos ambientais urbanos. *In*: SANTOS, Silvia Aparecida Martins dos *et al* (Org). **Cadernos do Cescar – Educação Ambiental**: Metodologias e temas socioambientais na formação de educadoras(es) ambientais (2001–2008). São Carlos : Gráica e Editora Futura, 2011.

PERNAMBUCO. Secretaria de Turismo; Arcadis Logos Divisão Operacional Meio Ambiente. **Inventário e Hierarquização de Atrativos Naturais com Potencial Turístico dos Polos Agreste e Vale do São**. Pernambuco: Empetur, 2014.

PDITS - **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável - Bahia.** Secretaria

de Cultura e Turismo, 2002.

PMMA - **Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica de Porto Seguro – Bahia**. 2.ed. Porto Seguro, 2014.

RISÉRIO, Antonio. **Uma história da cidade da Bahia**. 2 ed. Rio de Janeiro: Versal, 2004.

ROCHA, Kênia Carolina; WILKEN, Adriana Alves Pereira. Áreas de Influência em Estudos de Impacto Ambiental em Minas Gerais. **Revista Geografia Acadêmica.** v.14, n.1, 2020.

RODRIGUES, Éder Romagna. **As interações urbanas pelo turismo: uma análise da evolução espacial da rede urbana do turismo no litoral da Bahia entre 1970 à 2000**. 2011. 263 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Núcleo de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, Sergipe, 2011.

SANTOS, Yuri Tomaz dos; EMMENDOERFER, Magnus Luiz; MEDIOTTE, Elias José;

SOLÍS, Ana Leal; RAMÍREZ, Rafael Robina. Tourism planning in underdeveloped regions: what has been going wrong? The case of Extremadura (Spain). **Terreno**, 2022, 11(5), pp. 1-15.

MATOS, Melina Castro. Planejamento e governança no contexto do desenvolvimento sustentável do turismo: uma revisão sistemática. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia-MG, v. 23, n. 90, p. 301–316, dez. 2022.

SOUZA, Aline Conceição; NOIA, Angye Cássia; PINHEIRO, Lessi Inês Farias. Desenho Institucional das Políticas Públicas de Turismo no Estado da Bahia. **Revista de Economia NE**, Fortaleza, v. 48, n. 4, p. 107-121, out./dez., 2017.

SOUZA, Aline Conceição; NOIA, Angye Cássia; PINHEIRO, Lessi Inês Farias. Evolução das Políticas Públicas de Turismo no Estado da Bahia. in: Associação Nacional de Pesquisa e Pós graduação em Turismo. 2016, **Anais** do Seminário da ANPTUR – 2016.

SOUZA, Victor Daniel Fernandes de. O “Descobrimento” do Brasil: “na nossa tese o povo pataxó não fica de fora”. **Trabalho de conclusão de curso** (Graduação). Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Antropologia. Florianópolis, 2019.

TEMPESTA, Verônica Rosa. **PESTAL**: uma análise das variáveis macroambientais e suas relações com indicadores setoriais de retorno do investimento. 2020. Dissertação (Mestrado em Ciências Contábeis) - Universidade Federal de Uberlândia, Faculdade de Ciências Contábeis, Programa de Pós-Graduação em Ciências Contábeis, Uberlândia, 2020.

CONCLUSÕES GERAIS

Tendo em vista os aspectos observados, foram destacados a importância de se implementar um planejamento a longo prazo, levando em consideração que o turismo é uma atividade transformadora de aspectos abstratos e concretos das comunidades na qual atua. Além disso, destacou-se no histórico do turismo que nasceu nos destinos turísticos sem que houvesse num primeiro momento o entendimento quanto as consequências possíveis de serem geradas, organização, planejamento dos espaços e assim por diante, pois, houve e há um viés meramente de ganhos econômicos a partir da exploração dos recursos naturais e culturais.

A partir do entendimento desses elementos citados anteriormente, o Plamtur, modelo de planejamento proposto neste estudo ao município de Porto Seguro (Ba), surge como uma alternativa de gestão e inclusão social no processo de desenvolvimento da atividade do turismo.

Considerando esses aspectos, optou-se por eleger o município de Porto Seguro como foco de estudo. Essa escolha é respaldada pela posição destacada que a cidade ocupa como um dos destinos de lazer mais procurados no Brasil. Além disso, chama atenção a percepção de uma deficiência nas práticas de gestão do espaço turístico local, onde estratégias direcionadas parecem não abordar eficazmente os desafios e sintomas enfrentados pela cidade.

O Plamtur com uma premissa de ser um modelo inclusivo e atingir aos interesses ambientais, está voltado a pensar tópicos de planejamento turístico referentes do inventário, avaliação prévia de impacto ambiental, diagnóstico, análise e zoneamento, com fim a proporcionar a implantação do turismo de forma consciente, levando o mesmo para uma longevidade quanto ao seu papel de gerar renda a localidade.

Dessa maneira, um planejamento centrado em questões ambientais conduzirá à formulação de ações estratégicas cada vez mais sustentáveis, promovendo a responsabilidade socioambiental. Isso inclui a adaptação às legislações específicas, pesquisa aprofundada para compreender as necessidades da comunidade e o desenvolvimento de instrumentos como o plano diretor de turismo, bem como programas de curto prazo, baseados nessas estratégias institucionalizadas. O modelo apresentado, embora tenha Porto Seguro como enfoque

principal, é plenamente viável para ser adotado por outras cidades da região que compartilham a atividade turística.

É mister uma posição reflexiva na proposta de implementação do Plamtur, pois existem diversos obstáculos como limitações financeiras, regulatórias, resistências pela gestão pública, dentre outros. Diante disso, esses desafios contribuem para que outros estudos possam ser desenvolvidos a fim de fortalecer as premissas do planejamento proposto. Tais temas de pesquisa podem estar na parte ambiental, social, administrativa, econômica, infraestrutura, transporte, cultura, política, dentre outros como a qualificação da mão de obra.

APÊNDICE

PROJETO DE LEI PLANO MUNICIPAL AMBIENTAL DO TURISMO

Dispõe sobre a criação do Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur) e dá outras providências

CONSIDERANDO a importância estratégica do setor turístico para o desenvolvimento econômico e social do município;

CONSIDERANDO a crescente relevância do turismo como fator de promoção cultural, intercâmbio e integração entre comunidades locais e visitantes;

CONSIDERANDO que o turismo pode gerar benefícios significativos, tais como o fortalecimento da economia local, a criação de empregos e a valorização do patrimônio histórico e cultural;

CONSIDERANDO os impactos urbanísticos da atividade turística, no trânsito, na produção de resíduos, esgotamento sanitário, uso e ocupação do solo;

CONSIDERANDO a necessidade de monitorar continuamente os impactos do turismo e ajustar as políticas e práticas conforme necessário para garantir a sustentabilidade a longo prazo da atividade turística;

CONSIDERANDO os impactos do turismo nas mudanças climáticas.

Disposições Preliminares

Art. 1º O Município de Porto Seguro (BA) promoverá o turismo como fator de desenvolvimento econômico, cultural, social e ambiental por meio do Planejamento Ambiental Turístico Municipal, denominado pela sigla Plamtur de acordo com o disposto em Anexo Único desta Lei.

Art. 2º O Plamtur terá duração de 10 (dez) anos, a contar da data de sua publicação devendo ser atualizado a cada cinco anos ou quando necessário, observado o interesse público estabelecendo estratégias, diretrizes, metas e ações.

Art. 3º O Plano Municipal Ambiental do Turismo obedecerá aos princípios constitucionais da livre iniciativa, da descentralização, do desenvolvimento econômico-social justo, do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, garantindo a inclusão social de sua população, preservação das características do patrimônio físico e abstrato, as memórias e tradições históricas, a cultura, os sítios arqueológicos, acompanhado dos elementos ambientais do município de Porto Seguro Bahia.

Parágrafo Único. A inclusão social da comunidade como ferramenta de participação popular será feita por meio do:

I - Conselho Municipal de Turismo, obedecendo à Lei Municipal 1.095 de 2013;

II - Das Conferências Municipais de Turismo;

§ 1 - As conferências terão o objetivo de apresentar os resultados das metas e objetivos estabelecidos no Plamtur no âmbito local, devendo ser realizado no intervalo de até 5 (cinco) anos com fim de atualizar o plano para o decênio seguinte.

III - De Fóruns Municipais de Turismo;

§ 1 - Os fóruns de turismo realizar-se-ão anualmente, com o objetivo de apresentar o balanço das ações durante o ano, atualizar e levantar demandas da comunidade local subsidiando novas metas para o programa de ações do ano subsequente levando em consideração os objetivos do Plamtur.

IV - Câmaras Temáticas de Turismo;

§ 1 - Será composta por especialistas, pesquisadores e comunidade local que atuarão de forma voluntária. Tem como objetivo, desenvolver estudos e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos constantes no Plamtur, para decisões do Conselho e gestão pública do segmento turístico, organizada por regimento próprio.

§ 2 - Terá no mínimo 05 (cinco) e no máximo 8 (oito) membros titulares e seus suplentes, dentre os quais um deverá ser eleito coordenador das atividades.

§ 3 - Os membros serão nomeados por Decreto pelo poder executivo municipal para um período de atuação de 2 (dois anos).

§ 4 - A prefeitura por meio da Secretaria de Cultura e Turismo oferecerá todo suporte necessário para a realização das atividades realizadas.

Art. 4º O Plano Municipal Ambiental do Turismo será regido por diretrizes, metas e programas definidos no Plamtur, voltadas ao planejamento e ordenamento do setor turístico na cidade de Porto Seguro.

Art. 5º O fundo municipal de turismo será aplicado de acordo os objetivos e metas traçadas no Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur).

Das atribuições

Art. 6º Caberá ao poder Executivo Municipal em parceria com a comunidade, promover, fomentar, incentivar e consolidar o turismo como fator estratégico de desenvolvimento sustentável, buscando a geração e distribuição de renda de forma justa, objetivando a valorização e elevação da qualidade de vida dos munícipes assim como a inclusão social desses no contexto turístico local conforme o programa de metas geradas a partir do Plamtur.

Art. 7º Compete a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo em conjunto com o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) e comunidade local elaborar o Plamtur, de forma participativa e integrada, tornando-o instrumento de orientação para realização das ações voltadas ao desenvolvimento socioeconômico do segmento turístico do município.

Art. 8º A Secretaria de Cultura e Turismo do Município, no âmbito de sua atuação, coordenará os programas de desenvolvimento do turismo criados a partir do Plamtur.

Dos objetivos

Art. 9º O Plamtur tem o objetivo de estimular a integração dos distintos segmentos do trade turístico, atuando em regime de cooperação com os órgãos públicos, entidades de classe, associações representativas voltadas às atividades turísticas, além de integrar os conhecimentos acadêmicos científicos das universidades e escolas técnicas para o pleno desenvolvimento econômico sustentável do município e:

I - Promover a melhoria da qualidade dos serviços turísticos do Município, qualificação da oferta, qualificação profissional e serviços de informação ao turista;

II - Monitorar a oferta turística para a implantação de novos roteiros ambientalmente sustentáveis;

III - Implantar indicadores mensuráveis de monitoramento das ações realizadas;

IV - Estimular o apoio ao desenvolvimento e execução de pesquisas no turismo da cidade;

V - Divulgação dos resultados do alcançados;

VI - Estimular o uso sustentável dos recursos naturais nas atividades produtivas do turismo em Porto Seguro fazendo do turismo um instrumento de educação ambiental;

VII - Criar medidas em parceria com a Secretaria de Meio Ambiente para a conservação dos ecossistemas naturais da cidade;

VIII - Estimular a valorização da cultura indígena do município;

IX - Estimular o alinhamento das políticas públicas municipais ao turismo;

X - Delinear pontos de alto valor histórico e sustentável no planejamento e execução de obras de infraestrutura, considerando o seu aproveitamento para finalidades turísticas;

XI - Desenvolver estudos de capacidade de carga, de impacto ambiental e externalidades negativas geradas pela atividade turística e ações de mitigação.

Da estrutura

Art. 10. O Plamtur será estruturado em quatro etapas a seguir:

I - Inventário;

§ 1 - Levantará dados e informações de toda estrutura do destino

II - Avaliação prévia de impactos ambientais;

§ 1 - Etapa para identificar apenas aspectos ambientais afetados pelo turismo dentro do planejamento do destino. Os lugares pesquisados no inventário serão os mesmos analisados nesta etapa da APIA.

§ 2 - A estrutura da análise é composta pelas partes física - ambiental, histórico-cultural e socioeconômico nos quais são observados pontos positivos e negativos dos efeitos e das atividades turísticas.

III - Diagnóstico e análise preliminar;

§ 1 - O diagnóstico ambiental turístico corroborará para uma análise da situação de modo geral do destino turístico. Esta avaliação faz uso dos dados coletados nas fases anteriores tanto nos aspectos ambientais quanto dos socioeconômicos e promoverá como resultado o espelho do real estado do município de modo geral e, através deste alinhar metas, ações e objetivos para o segmento turístico do município.

IV - Zoneamento Ambiental Turístico.

§ 1 - Tem o objetivo de destacar as áreas do território de alto valor que necessitam serem mantidas e organizadas, além de limitar ações antrópicas nos ecossistemas mais fragilizados evitando outros processos de degradação, estabelecendo assim áreas prioritárias de investimento.

Disposições finais

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Por ser considerada o centro da atividade turística na Costa do Descobrimento e um dos seis destinos indutores da Bahia, o município de Porto Seguro (BA) demanda uma complexa gestão pública deste segmento econômico. Assim, a fim de corroborar com os importantes esforços despendidos até o momento para a organização e ordenamento do setor no município, este projeto de lei apresenta o Plano Municipal Ambiental do Turismo, doravante denominado Plamtur, desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Ciências e Tecnologias Ambientais da Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB) e o Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia da Bahia (IFBA), sendo a pesquisa financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa da Bahia (FAPESB).

O estudo é baseado na dissertação e tese de doutorado da professora Doutora Clauciana Schmidt Bueno de Moraes, no entanto, foi atualizado, reestruturado e modelado quanto as necessidades da cidade de Porto Seguro pelo discente Fernando da Cruz Lima durante o período de dois anos sob orientação dos professores Doutor Roberto Muhájir Rahnemay Rabbani e Doutora Allívia Rouse Carregosa Rabbani.

Este plano se destaca por ser uma iniciativa de planejamento que distinta das tradicionais, busca adicionar dois elementos fundamentais na gestão do turismo, a comunidade e os recursos naturais. O mesmo prioriza a avaliação e gestão dos elementos do meio ambiente na sua totalidade, culturais e infraestruturais, visando promover o turismo de forma sustentável e responsável.

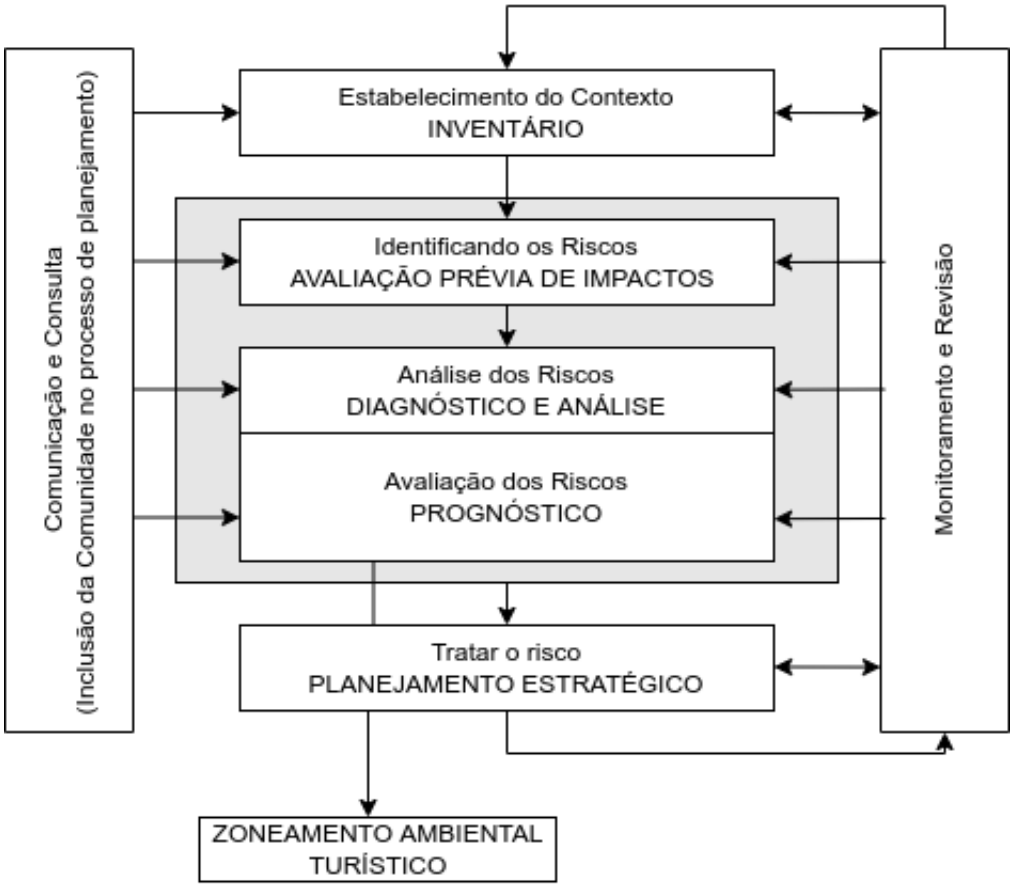
Tal concepção advém de que a preservação ambiental, tendo o turismo como atividade fim para este objetivo, deve ocorrer de modo a manter a biodiversidade, ecossistemas e habitats. Nesse sentido, segundo dados do MapBiomas (2023) mais da metade do território de Porto Seguro já foi degradada. Por tal razão, é mister que a cidade defina seus valores e objetivos a serem alcançados a longo prazo para evitar um colapso ambiental e consequente desaceleração do turismo.

Em resumo, o PLAMTUR é uma ferramenta que pode ser essencial para promover o turismo de maneira responsável, garantindo benefícios econômicos, preservação ambiental e qualidade de vida para as comunidades locais. Sua implementação é vital para o crescimento sustentável e o bem-estar das gerações presentes e futuras.

Diante disso, é importante salientar a importância de haver um planejamento de curto, médio e principalmente de longo prazo sem que seja vinculado a períodos eleitorais, pois, a falta deste, implica na degradação do meio natural, como erosões, assoreamento dos rios, perda da fauna e flora, dentre outros relacionados aos aspectos sociais, culturais e econômicos provocando no serviço público apenas a reparação dos danos, não atuando no real causa dos problemas.

Assim, se faz necessário um modelo de plano na gestão pública do turismo voltado a maximizar os aspectos positivos sobre os negativos, promovendo o bem-estar da comunidade local, algo destacado no modelo apresentado neste projeto de lei. Outro fator de extrema relevância deste projeto está em atender os dispositivos legais estabelecidos na Política Nacional de Turismo, disposta na Lei n.º 11.771/2008, que visa estimular o segmento através de normativas, incentivos fiscais, diretrizes e orientações da atividade no Brasil.

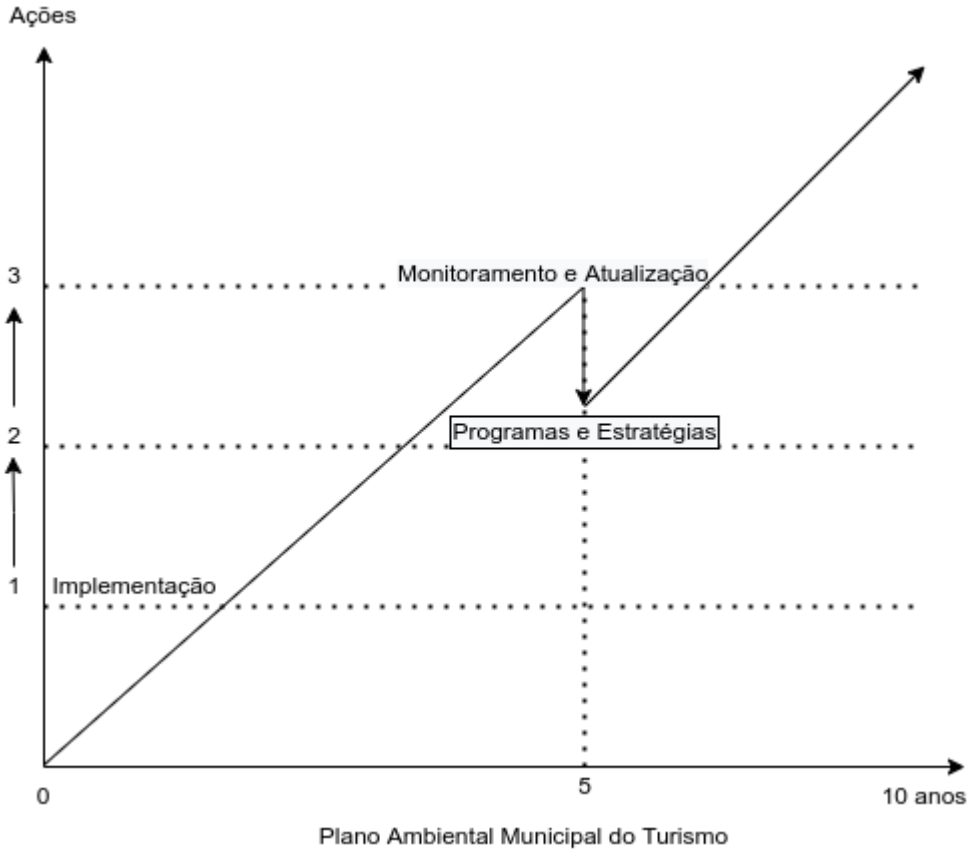
Visão Geral do PLAMTUR



Fonte:

Elaboração própria baseado na AS/NZS 4360:2004.

Processos de funcionamento do Plamtur em 10 anos



Fonte: Elaboração própria, 2024.

ANEXOS

ESTADO DA BAHIA
CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO
Pça. Antonio Carlos Magalhães, 30 - tel/fax: (0xx) 73-288-2481/3617/3717 Cx. Postal, 70 - Cep. 45.810-000
E-mail: camaravereadores@portonet. Com.br. - Porto Seguro - Bahia - Brasil

Pauta dos Trabalhos da Câmara Municipal para a 5ª Sessão Ordinária em 07 de março
1º Período Legislativo do ano de 2024

10h00min (Dez horas):
Iniciando com a prece do "Pai Nosso" de acordo com a Resolução Nº 46/2000
Expediente:
Ata da Sessão Ordinária 29 de fevereiro.

Para Leitura

Do Executivo Municipal:
Mensagem Nº 003/24, acompanha o Projeto de Lei Nº 003/2024, que "Cria o Selo Porto Seguro Acessivel, no ambito do município de Porto Seguro, aberto a outras alternativas, como Selo Porto da Inclusão e Pertencimento- SIPP;"
Mensagem Nº 004/24, acompanha o Projeto de Lei Nº 003/2024, que "Institu o Banco Municipal de Materiais Ortopédicas para atendimento à Pessoas com Deficiência e dá outras providências;"
Mensagem Nº 005/24, acompanha o Projeto de Lei Nº 003/2024, que "Fica instituido, no âmbito do município de Porto Seguro, bahia, o uso do Cordão Porto Seguro".
Do Legislativo Municipal:
Projeto de Lei Nº 006/2024, autoria Edil, Anderson Ricelli Nunes Gonçalves
Matéria: Institui a obrigatoriedade da coleta seletiva de lixo nas servidões públicas do litoral sul do município de Porto Seguro
Projeto de Lei Nº 007/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Institui no Calendário Oficial do Município o Dia Vou de Busão como incentivo ao uso do transporte público municipal pelas autoridades públicas, de todas as esferas no municipio de Porto Seguro
Projeto de Lei Nº 008/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Dispõe sobre a criação do Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur)
Projeto de Lei Nº 009/2024, autoria Edil, Ronildo Vinhas Alves
Matéria: Estabelece Ponto Facultativo nos órgãos públicos os dias 20 de janeiro- Dia de São Sebastião e 03 de fevereiro – Dia de São Brás.
Projeto de Lei Nº 010/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Institui o Projeto Brincar Retrô no Município de Porto Seguro
Projeto de Resolução Nº 001/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr. Rafel Siqueia Montora
Projeto de Resoluçãoi Nº 002/2024, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos
Matéria: Concede Título de Cidadã Portosegurense a Sargento PM Márcia Domingos
Projeto de Resolução Nº 003/2024, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago
Matéria:Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr.Pablo Henrique Carneiro Baldivieso
Pequeno Expediente:

Ordem do Dia

Do Executivo Municipal – Para 2ª Votação:
Projeto de Lei Nº 002/2024
Matéria: Altera a Lei nº 1685, de 13 de setembro de 2021, que dispõe sobre Estrutura Organizacional Admnistrativa da Prefeitura Mun. de Porto Seguro e dá outras providências;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Do Executivo Municipal – Para 1ª Votação:
Projeto de Lei Nº 007/2024
Matéria: Abre ao Orçamento Fisal do Município, créditos especiais até o valor de R$ 650,000,00 (seriscentos e cinquenta mil reais) para os fins que específica
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Do Legislativo Municipal – Para 1ª Votação
Projeto de Lei Nº 003/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria:Denomina oficialmente como travessa Aurindo José dos Santos, via pública transverssão a rua Jorge Amado;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 004/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Cria o Programa "Colo para Mãe" dedicada a Ações de Conscientização, Incentivo ao Cuidado e Promoção da Saúde Mental de mulheres gestantes, parturientes e puérperas
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 005/2024, autoria Edil, Robinson Leão Vinhas
Matéria: Considera de Utilidade Pública Municipal o Instituo Pataxó de Etnoturismo
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Requerimentos:

Nº 027/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com Gov. do Estado para construção de ginásio poliesportivo na região sul;
Nº 028/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com a CerB para perfuração de poço artesiano no bairro Porto Alegre II, divisa como bairro Vila Jardim;
Nº 029/24, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Gov. do Estado para construção de quadra poliesportiva na escola 02 de Maio, no assentamento Chico Mendes;
Nº 030/24, autoria Edil, Eduardo Levino Soares Filho–Requer do Executivo Mun. a disponibilização de transporte escolar para o assentamento Irmã Dulce;
Nº 031/24, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho–Requer do Executivo Mun. o cumprimento da Lei Municipal nº 1640/2021, que Institui a Política de Mobilidade Sustentável no município de Porto Seguro;
Nº 032/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. das Cidades para revitalização da praça do bairro Maria Viúva, distrito de Trancoso;
Nº 033/24, autoria Edil, Robinson Leão Vinhas–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. das Cidades para pavimentação da av. Flamboyans, alameda dos Oitis, alameda das Espatodias, alameda das Paineiras no bairro Village II;
Nº 034/24, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. das Cidades para drenagem e pavimentação da rua Sonja Gurrite Pessoa, rua Maria Borges, rua Verão, rua Outono, travessa Primavera, bairro Cambolo;
Nº 035/24, autoria Edil, Charles Sena Santos–Requer do Executivo de Municipal, construção de uma praça com equipamento de ginástica e parque infantil no Bairro Porto Alegre;
Nº 036/24, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. do Esporte para construção de arena de esporte no bairro Cambolo.
Nº 037/24, autoria Edil, Kempes Nevilles Simões Rosa–Requer do executivo Mun. celebração de convênio com o Min. da Educação para climatização das escolas públicas;

Indicações:

Nº 024/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Instalação de iluminação pública em LED no bairro Santiago, bairro São Pedro e bairro São Francisco, distrito do Arraial d`Ajuda;
Nº 025/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Recuperação das ladeiras das estradas vicinais do município;
Nº 026/24, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos–Construção de refeitório na escola 02 de Maio, no assentamento Chico Mendes;
Nº 027/24, autoria Edil, Eduardo Levino Soares Filho–Revitalização da praça da Igreja Nossa Senhora d`Ajuda, no distrito do Arraial d`Ajuda;
Nº 028/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Força tarefa com máquinas patrol, retro escavadeira e rolo compactador para terraplanagem nos bairros: Maria Viúva e Xandó no distrito de Trancoso;
Nº 029/24, autoria Edil, Charles Sena Santos– Pavimentação e drenagem e na rua Antônio Augusto de Oliveira, Parque EcológicoIII, reforma da quadra esportiva do colégio Álvaro Henrique no Frei Calixto, reforma do Mercado Municipal Pedro Abade, pavimentação e drenagem asfáltica das ruas: Bernardo Spector, Quintino Bocaiúva, Dona Candi , Maria Valanusela Ramos, João Hingenio Figueredo e rua Cova da Moça no centro, reforma geral, manutenção e construção de banheiros na quadra da Escola Chico Mendes no bairro Fontana. reposição de novos ventiladores na Escola Manuel Carneiro e Corujinha Feliz no Mirante, pavimentação e drenagem da rua Ana Alves e rua Balneário no Riacho Doce.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Porto Seguro, 05 de março de 2024

Dilmo Batista Santiago
Presidente

ESTADO DA BAHIA
CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO
Pça. Antonio Carlos Magalhães, 30 - tel/fax: (0xx) 73-288-2481/3617/3717 Cx. Postal, 70 - Cep. 45.810-000
E-mail: camaravereadores@portonet. Com.br. - Porto Seguro - Bahia - Brasil

Pauta dos Trabalhos da Câmara Municipal para a 6ª Sessão Ordinária em 14 de março
1º Período Legislativo do ano de 2024

10h00min (Dez horas):
Iniciando com a prece do "Pai Nosso" de acordo com a Resolução Nº 46/2000
Expediente:
Ata da Sessão Ordinária e da Sessão Extraordinária do dia 07 de março

Para Leitura

Do Legislativo Municipal:
Projeto de Lei Nº 006/2024, autoria Edil, Anderson Ricelli Nunes Gonçalves
Matéria: Institui a obrigatoriedade da coleta seletiva de lixo nas servidões públicas do litoral sul do município de Porto Seguro
Projeto de Lei Nº 010/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Institui o Projeto Brincar Retrô no Município de Porto Seguro
Projeto de Lei Nº 011/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parrachho
Matéria: Assegura às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) a prestação gratuita do serviço de transporte coletivo municipal e dá outras providências
Projeto de Lei Nº 012/2024, autoria Edil, Robinson Leão Vinhas
Matéria: Denomina oficialmente como rua Nilson Borges de Souza, via pública indica
Pequeno Expediente:

Ordem do Dia

Do Legislativo Municipal – Para 2ª Votação
Projeto de Lei Nº 003/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria:Denomina oficialmente como travessa Aurindo José dos Santos, via pública transverssão a rua Jorge Amado;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Do Executivo Municipal – Para 1ª Votação:
Projeto de Lei Nº 003/2024,
Matéria: Cria o Selo Porto Seguro Acessivel, no ambito do município de Porto Seguro, aberto a outras alternativas, como Selo Porto da Inclusão e Pertencimento- SIPP;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 004/2024
Matéria: Institu o Banco Municipal de Materiais Ortopédicas para atendimento à Pessoas com Deficiência e dá outras providências
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 005/2024
Matéria: Fica instituido, no âmbito do município de Porto Seguro, bahia, o uso do Cordão Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Do Legislativo Municipal – Para 1ª Votação
Projeto de Lei Nº 004/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Cria o Programa "Colo para Mãe" dedicada a Ações de Conscientização, Incentivo ao Cuidado e Promoção da Saúde Mental de mulheres gestantes, parturientes e puérperas
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 007/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Institui no Calendário Oficial do Município o Dia Vou de Busão como incentivo ao uso do transporte público municipal pelas autoridades públicas, de todas as esferas no municipio de Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 008/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Dispõe sobre a criação do Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur)
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 009/2024, autoria Edil, Ronildo Vinhas Alves
Matéria: Estabelece Ponto Facultativo nos órgãos públicos os dias 20 de janeiro- Dia de São Sebastião e 03 de fevereiro – Dia de São Brás.
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Resolução Nº 001/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr. Rafel Siqueia Montora
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI
Projeto de Resoluçãoi Nº 002/2024, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos
Matéria: Concede Título de Cidadã Portosegurense a Sargento PM Márcia Domingos
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI
Projeto de Resolução Nº 003/2024, autoria Edis, Dilmo Batista Santiago e Ronildo Vinhas
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr.Pablo Henrique Carneiro Baldivieso
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Requerimentos:

Nº 038/24, autoria Edis, Vinicius Pinheiro Parracho, Dilmo Batista Santiago, Eduardo Levino Soares Filho, Lionete Matsui, Lucas Farias Barreto Souza, Kempes Neville Simões Rosa, Reinaldo Bispo dos Santos, Ronildo Vinhas Alves Robinson Leão Vinhas–Requer a instalação de Comissão Especial de Inquérito sobre o transporte coletivo urbano;
Nº 039/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Requer do Executivo Mun. a instalação do Sistema de Atendimento ao Cidadão – SAC – Municipal;
Nº 040/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Requer do Executivo Mun. o pagamento dos restos a pagar aos aposentados da prefeitura municipal, aposentados compulsoriamente
Nº 041/24, autoria Reinaldo Bispo dos Santos– Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com a Sec. Infraestrutura do Estado para reforma do telhado do CRAS da Vila Parracho;
Nº 042/24, autoria Edil, Charles Sena Santos– Requer do Executivo de Municipal, celebração com Gov. do Estado para Construção de uma Creche na orla norte;
Nº 043/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Requer do Executivo Municipal, celebração de convênio com o Min. da Saúde para construção de Posto de Saúde no bairro Xandó, distrito de Trancoso;

Indicações:

Nº 030/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Sinalização de trânsito vertical e horizontal em toda região sul;
Nº 031/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Sinalização de pintura das faixas de pedestres e redutores de velocidade e construção de redutor de velocidade na BR 367, frente ao loteamento Portobello;
Nº 032/24, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos–Instalação de academias ao ar livre nos bairros dos distritos de Trancoso e Caraiva;
Nº 033/24, autoria Edil, Charles Sena Santos–Pavimentação e drenagem da rua Tiradentes no bairro Paraguai, reposição de lâmpadas de Led no bairro Porto Alegre I e II, reforma da quadra do bairro Sapoti e Iluminação no campo do Sapoti, manutenção no calçamento dos bairros: Mirante, Mira Porto e Sapoti, construção de redutores de velocidade na rua Balneário, loteamento Balneário, orla norte;
Nº 034/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Reforma da praça do Dendê com instalação de academia ao ar livre e parque infantil;
Nº 035/24, autoria Edil, Anderson Ricelli Nunes Gonçalves–Revitalização dos campos de futebol na Vila Vitória, Vila Parracho e Belo Campo.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Porto Seguro, 12 de março de 2024

Dilmo Batista Santiago
Presidente

ESTADO DA BAHIA
CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO
Pça. Antonio Carlos Magalhães, 30 - tel/fax: (0xx) 73-288-2481/3617/3717 Cx. Postal, 70 - Cep. 45.810-000
E-mail: camaravereadores@portonet. Com.br. - Porto Seguro - Bahia - Brasil

Pauta dos Trabalhos da Câmara Municipal para a 7ª Sessão Ordinária em 27 de março
1º Período Legislativo do ano de 2024

10h00min (Dez horas):
Iniciando com a prece do "Pai Nosso" de acordo com a Resolução Nº 46/2000
Expediente:
Ata da Sessão Ordinária do dia 21 de março.

Para Leitura

Do Legislativo Municipal:
Projeto de Lei Nº 014/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria: Considera de Utilidade Pública Municipal a Associação Solidária de Terapeutas
Projeto de Lei Nº 015/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria: Estabelece no calendário oficial do município o "Dia do DeMolay" a ser comemorado anualmente no dia 18 de março.
Projeto de Lei Nº 016/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Estabelece a limpeza e manutenção periódica da infraestruitura da rede pluvial em áreas de risco para enchentes e inundações no município de Porto Seguro.
Projeto de Lei Nº 017/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de ventiladores e/ou ar condicionado nas unidades de ensino de toda a rede pública municipal de Porto Seguro/BA
Pequeno Expediente:

Ordem do Dia

Do Executivo Municipal – Para 2ª Votação:
Projeto de Lei Nº 003/2024,
Matéria: Cria o Selo Porto Seguro Acessivel, no ambito do município de Porto Seguro, aberto a outras alternativas, como Selo Porto da Inclusão e Pertencimento- SIPP;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 004/2024
Matéria: Institu o Banco Municipal de Materiais Ortopédicas para atendimento à Pessoas com Deficiência e dá outras providências
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 005/2024
Matéria: Fica instituido, no âmbito do município de Porto Seguro, Bahia, o uso do Cordão Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Do Legislativo Municipal – Para 2ª Votação
Projeto de Lei Nº 098/2023, autoria, Mesa Diretora
Matéria: Fixa os subsídios do Prefeito, do Vice-Prefeito e Secretários Municipais do Município de Porto Seguro, para o Quadriênio 2025/2028, e dá outras providências
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 002/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Institui o Programa de Certificasção em Sustentabilidade – IPTU Verde
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 004/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Cria o Programa "Colo para Mãe" dedicada a Ações de Conscientização, Incentivo ao Cuidado e Promoção da Saúde Mental de mulheres gestantes, parturientes e puérperas
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 007/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Institui no Calendário Oficial do Município o Dia Vou de Busão como incentivo ao uso do transporte público municipal pelas autoridades públicas, de todas as esferas no municipio de Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Lei Nº 008/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parracho
Matéria: Dispõe sobre a criação do Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur)
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI
Projeto de Resoluçãoi **Nº 002/2024**, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos
Matéria: Concede Título de Cidadã Portosegurense a Sargento PM Márcia Domingos
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Projeto de Resolução Nº 003/2024, autoria Edis, Dilmo Batista Santiago e Ronildo Vinhas
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr.Pablo Henrique Carneiro Baldivieso
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Do Legislativo Municipal – Para 1ª Votação

Projeto de Lei Nº 003/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria:Denomina oficialmente como travessa Aurindo José dos Santos, via pública transverssão a rua Jorge Amado;
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 006/2024, autoria Edil, Anderson Ricelli Nunes Gonçalves
Matéria: Institui a obrigatoriedade da coleta seletiva de lixo nas servidões públicas do litoral sul do município de Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 009/2024, autoria Edil, Ronildo Vinhas Alves
Matéria: Estabelece Ponto Facultativo nos órgãos públicos os dias 20 de janeiro- Dia de São Sebastião e 03 de fevereiro – Dia de São Brás.
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 010/2024, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra
Matéria: Institui o Projeto Brincar Retrô no Município de Porto Seguro
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 011/2024, autoria Edil, Vinicius Pinheiro Parrachho
Matéria: Assegura às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) a prestação gratuita do serviço de transporte coletivo municipal e dá outras providências
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 012/2024, autoria Edil, Robinson Leão Vinhas
Matéria: Denomina oficialmente como rua Nilson Borges de Souza, via pública indica
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Lei Nº 013/2024, autoria Edil, Ariana Fehlberg
Matéria: Considera de Utilidade Pública Municipal a Associação Comunitária dos Agricultores e Empreendedores Familiares Rurais do Novo Limoeiro – ACAEF
Quórum: Maioria Absoluta de acordo com o art. 142 do RI

Projeto de Resolução Nº 001/2024, autoria Edil, Lucas Farias Barreto Souza
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr. Rafel Siqueia Montora
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Projeto de Resolução Nº 004/2024, autoria, Mesa Diretora
Matéria: Concede Título de Cidadã Portosegurense a Dra. Magaly de Souza Menezes
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Projeto de Resolução Nº 005/2024, autoria, Mesa Diretora
Matéria: Concede Título de Cidadão Portosegurense ao Dr. Rodolfo Mário Veiga de Pamplona Filho
Quórum: Dois Terços (2/3) de acordo com o art. 143 do RI

Requerimentos:

Nº 049/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Gov. Federal para obras de drenagem na estrada da balsa;

Nº 050/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Requer do Executivo Mun. que seja enviada Proposição incluindo a formação em psicopedagogia no plano de cargos dos agentes de saúde;

Nº 051/24, autoria Edil, Charles Sena Santos–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com Min. da Educação para construção de creche na orla norte;

Nº 052/24, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. dos Esportes para construção de academia ao ar livre na rua Manguezal

Nº 053/24, autoria Edil, Eduardo Levino Soares Filho–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com Gov. do Estado para instalação de Casa de Apoio a famílias de pacientes próximo ao Hospital HDLEM, visando acolher as famílias que moram na zona rural, distritos e povoados;

Nº 054/24, autoria Edil, Ariana Fehlberg–Requer do Executivo Mun. envio de Proposição versando sobre alteração da nomenclatura de motorista para condutor de veículo de emergência na legislação pertinente a SAMU;

Nº 055/24, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos–Requer do Executivo Mun. o envio de Proposição versando sobre pagamento de abono-auxílio moradia aos professores selecionados que lecionam distantes de suas residências;

Nº 056/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Requer do Executivo Mun. celebração de convênio com o Min. da Educação para construção de creche no bairro Rio da Vila, bairro Sapoti e bairro Mirante;
Nº 057/24, autoria Edis, Vinicius Pinheiro Parracho, Derival dos Santos Brito, Saulo Jesus de Almeida, Kempes Neville Simões Rosa–Reque a inclusão da empresa Águia Azul na CPI do transporte público coletivo do município de Porto Seguro;

Indicações:

Nº 039/24, autoria Edil, Dilmo Batista Santiago–Revitalização das praças dos distritos: Arraial d`Ajuda, Trancoso, Vale Verde, Caraíva e demais localidades da região sul;
Nº 040/24, autoria Edil, Enildo Rodrigues da Gama–Revitalização da rua Fernando Koragem (antiga rua Salvador), rua Cuiabá, rua Gonçalo Coelho e adjacentes;
Nº 041/24, autoria Edil, Charles Sena Santos–Pavimentação e drenagem da rua Tiradentes no bairro Paraguai, reposição de lâmpadas de Led no bairro Porto Alegre I e II, reforma da quadra do bairro Sapoti e Iluminação no campo do Sapoti, manutenção no calçamento dos bairros: Mirante, Mira Porto e Sapoti, construção de redutores de velocidade na rua Balneário, loteamento Balneário, orla norte;
Nº 042/24, autoria Edil, Nilson Cardoso Bezerra–Poda das árvores, limpeza de calçadas e ruas dos bairros: Manoel Carneiro, Areião, Campinho e Pacatá;
Nº 043/24, autoria Edil, Eduardo Levino Soares Filho–Pavimentação asfáltica da rua do Contorno, próximo ao bar do Laguna, bairro Cambolo;
Nº 044/24, autoria Edil, Ariana Fehlberg–Construção de casa de apoio para gestantes residentes distantes da sede do município;
Nº 045/24, autoria Edil, Reinaldo Bispo dos Santos–Pavimentação asfáltica da rua D. no bairro Mirante Rio Verde distrito de Trancoso;
Nº 046/24, autoria Edil, Saulo Jesus de Almeida–Revitalização da praça da Bíblia e do espaço esportivo com construção de áreas para duchas;
Nº 047/24, autoria Edil, Anderson Ricelli Nunes Gonçalves–Construção de praça no final da av. Ayrton Sena (rua da Linha), bairro Cambolo.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Porto Seguro, 26 de março de 2024

Dilmo Batista Santiago
Presidente

DIÁRIO OFICIAL

JAM ANTE BRASILIAM EGO

Prefeitura Municipal de Porto Seguro

ÍNDICE DO DIÁRIO

DECRETO

DECRETO N. 15-610- 24 - NOMEIA MEMBROS DO CMDT
DECRETO N. 15-608- 24 - NOMEIA SERVIDOR JENIFER DE JESUS LOPES MEDRADO
DECRETO N. 15-607- 24 - EXONERA SERVIDOR JENIFER DE JESUS LOPES MEDRADO
DECRETO N. 15-606- 24 - EXONERA SERVIDOR LUCIMAR SOUSA DORIA SANTOS
DECRETO N. 15-613- 24 - TORNA SEM EFEITO DECRETO QUE CEDE SERVIDOR PARA JUCEB HERENILTON BORGES MENEZES
DECRETO N. 15-616- 24 - NOMEIA SERVIDOR EVERALDO RODRIGUES DE ARAUJO
DECRETO N. 15-615- 24 - EXONERA SERVIDOR EVERALDO RODRIGUES DE ARAUJO
DECRETO N. 15-620- 24 - TORNA SEM EFEITO DECRETO QUE EXONERA REGINALDO DAJUDA LIMA
DECRETO N. 15-574- 24 - DECLARA ÁREA PUBLICA MUNICIPAL
DECRETO N. 15-629- 24 - REDUZ CARGA HORARIA DA SERVIDORA MARIA DE FÁTIMA SOUZA

LEI

LEI MUNICIPAL Nº 2001 -24 - CRIA O SELO PORTO ACESSÍVEL
LEI MUNICIPAL Nº 2002 -24 - INSTITUI BANCO MUNICIPAL DE MATERIAIS ORTOPÉDICOS PARA ATENDIMENTO A PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
LEI MUNICIPAL Nº 2003 -24 - FICA INSTITUÍDO USO DO CORDÃO PORTO SEGURO
LEI MUNICIPAL Nº 2004 -24 - FIXA SUBSÍDIOS DO PREFEITO, DO VICE PREFEITO E SECRETÁRIOS
LEI MUNICIPAL Nº 2005 -24 - CONCEDE A REVISÃO GERAL ANUAL AOS SERVIDORES DO PODER LEGISLATIVO
LEI MUNICIPAL Nº 2006 -24 - DISPÕE SOBRE PLAMTR
LEI MUNICIPAL Nº 2007 -24 - CALENDÁRIO OFICIAL VOU DE BUSÃO
LEI MUNICIPAL Nº 2008 -24 - CRIA PROGRAMA COLO DE MÃE
LEI MUNICIPAL Nº 2009 -24 - INSTITUI PROGRAMA DE CERTIFICAÇÃO EM SUSTENTABILIDADE - IPTU VERDE

LEI MUNICIPAL Nº 2006 -24 - DISPÕE SOBRE PLAMTR

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO

ESTADO DA BAHIA

LEI MUNICIPAL Nº 2.006/24 DE 08 DE ABRIL DE 2024.

"Dispõe sobre a criação do Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur) e dá outras providências."

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO SEGURO, Estado da Bahia, no uso de suas atribuições legais, amparado pelo inciso IV, do artigo 58, da Lei Orgânica do Município. Faço saber que a Câmara Municipal APROVA e eu, Prefeito Municipal, SANCIONO a seguinte Lei:

CONSIDERANDO a importância estratégica do setor turístico para o desenvolvimento econômico e social do município;

CONSIDERANDO a crescente relevância do turismo como fator de promoção cultural, intercâmbio e integração entre comunidades locais e visitantes;

CONSIDERANDO que o turismo pode gerar benefícios significativos, tais como o fortalecimento da economia local, a criação de empregos e a valorização do patrimônio histórico e cultural;

CONSIDERANDO os impactos urbanísticos da atividade turística, no trânsito, na produção de resíduos, esgotamento sanitário, uso e ocupação do solo;

CONSIDERANDO a necessidade de monitorar continuamente os impactos do turismo e ajustar as políticas e práticas conforme necessário para garantir a sustentabilidade a longo prazo da atividade turística;

CONSIDERANDO os impactos do turismo nas mudanças climáticas.

Disposições Preliminares

Art. 1º O Município de Porto Seguro (BA) promoverá o turismo como fator de desenvolvimento econômico, cultural, social e ambiental por meio do Planejamento Ambiental Turístico Municipal, denominado pela sigla Plamtur de acordo com o disposto no Anexo Único desta Lei.

Art. 2º O Plamtur terá duração de 10 (dez) anos, a contar da data de sua publicação devendo ser atualizado a cada cinco anos ou quando necessário, observado o interesse público estabelecendo estratégias, diretrizes, metas e ações.

Art. 3º O Plano Municipal Ambiental do Turismo obedecerá aos princípios constitucionais da livre iniciativa, da descentralização, do desenvolvimento econômico-social justo, do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, garantindo a inclusão social.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO - Rua Alfredo Dutra, nº 01, Centro
CEP.: 45.810-000 - PORTO SEGURO - BAHIA - CNPJ.: 13.635.016/0001-12

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO

de sua população, preservação das características do patrimônio físico e abstrato, as memórias e tradições históricas, a cultura, os sítios arqueológicos, acompanhado dos elementos ambientais do município de Porto Seguro Bahia.

Parágrafo Único. A inclusão social da comunidade como ferramenta de participação popular será feita por meio do:

I - Conselho Municipal de Turismo, obedecendo à Lei Municipal 1.095 de 2013;

II - Das Conferências Municipais de Turismo;

a) As conferências terão o objetivo de apresentar os resultados das metas e objetivos estabelecidos no Plamtur no âmbito local, devendo ser realizado no intervalo de até 5 (cinco) anos com fim de atualizar o plano para o decênio seguinte.

III - De Fóruns Municipais de Turismo;

a) Os fóruns de turismo realizar-se-ão anualmente, com o objetivo de apresentar o balanço das ações durante o ano, atualizar e levantar demandas da comunidade local subsidiando novas metas para o programa de ações do ano subsequente levando em consideração os objetivos do Plamtur.

IV - Câmaras Temáticas de Turismo;

a) Será composta por especialistas, pesquisadores e comunidade local que atuarão de forma voluntária. Tem como objetivo, desenvolver estudos e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos constantes no Plamtur, para decisões do Conselho e gestão pública do segmento turístico, organizada por regimento próprio.

b) Terá no mínimo 05 (cinco) e no máximo 8 (oito) membros titulares e seus suplentes, dentre os quais um deverá ser eleito coordenador das atividades.

c) Os membros serão nomeados por Decreto pelo poder executivo municipal para um período de atuação de 2 (dois anos).

d) A prefeitura por meio da Secretaria de Cultura e Turismo oferecerá todo suporte necessário para a realização das atividades realizadas.

Art. 4º O Plano Municipal Ambiental do Turismo será regido por diretrizes, metas e programas definidos no Plamtur, voltadas ao planejamento e ordenamento do setor turístico na cidade de Porto Seguro.

Art. 5º O fundo municipal de turismo será aplicado de acordo os objetivos e metas traçadas no Plano Municipal Ambiental do Turismo (Plamtur).

Das atribuições

Art. 6º Caberá ao poder Executivo Municipal em parceria com a comunidade, promover, fomentar, incentivar e consolidar o turismo como fator estratégico de

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO

Certificação Digital: XOMLCUIT-BPZ21KWV-4MNAHFGI-LQLSBDKL
Versão eletrônica disponível em: http://www.acessoinformacao.com.br/ba/portoseguro/diario
Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que institui a infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP Brasil

desenvolvimento sustentável, buscando a geração e distribuição de renda de forma justa, objetivando a valorização e elevação da qualidade de vida dos munícipes assim como a inclusão social desses no contexto turístico local conforme o programa de metas geradas a partir do Plamtur.

Art. 7º Compete a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo em conjunto com o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) e comunidade local elaborar o Plamtur, de forma participativa e integrada, tornando-o instrumento de orientação para realização das ações voltadas ao desenvolvimento socioeconômico do segmento turístico do município.

Art. 8º A Secretaria de Cultura e Turismo do Município, no âmbito de sua atuação, coordenará os programas de desenvolvimento do turismo criados a partir do Plamtur.

Dos objetivos

Art. 9º O Plamtur tem o objetivo de estimular a integração dos distintos segmentos do trade turístico, atuando em regime de cooperação com os órgãos públicos, entidades de classe, associações representativas voltadas às atividades turísticas, além de integrar os conhecimentos acadêmicos científicos das universidades e escolas técnicas para o pleno desenvolvimento econômico sustentável do município e:

I - Promover a melhoria da qualidade dos serviços turísticos do Município, qualificação da oferta, qualificação profissional e serviços de informação ao turista;

II - Monitorar a oferta turística para a implantação de novos roteiros ambientalmente sustentáveis;

III - Implantar indicadores mensuráveis de monitoramento das ações realizadas;

IV - Estimular o apoio ao desenvolvimento e execução de pesquisas no turismo da cidade;

V - Divulgação dos resultados do alcançados;

VI - Estimular o uso sustentável dos recursos naturais nas atividades produtivas do turismo em Porto Seguro fazendo do turismo um instrumento de educação ambiental;

VII - Criar medidas em parceria com a Secretaria de Meio Ambiente para a conservação dos ecossistemas naturais da cidade;

VIII - Estimular a valorização da cultura indígena do município;

IX - Estimular o alinhamento das políticas públicas municipais ao turismo;

X - Delinear pontos de alto valor histórico e sustentável no planejamento e execução de obras de infraestrutura, considerando o seu aproveitamento para finalidades turísticas;

XI - Desenvolver estudos de capacidade de carga, de impacto ambiental e externalidades negativas geradas pela atividade turística e ações de mitigação.

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO ___/___/___

Certificação Digital: XOMLCUIT-BPZ21KWV-4MNAHFGI-LQLSBDKL
Versão eletrônica disponível em: http://www.acessoinformacao.com.br/ba/portoseguro/diario
Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que institui a infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP Brasil

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO
ESTADO DA BAHIA

Da estrutura

Art. 10. O Plamtur será estruturado em quatro etapas a seguir:

I - Inventário, para levantamento de dados e informações de toda estrutura do destino

II - Avaliação prévia de impactos ambientais, para identificar aspectos ambientais afetados pelo turismo dentro do planejamento do destino, composta pelas partes física - ambiental, histórico-cultural e socioeconômico nos quais são observados pontos positivos e negativos dos efeitos e das atividades turísticas.

III - Diagnóstico e análise preliminar, que irá corroborar uma análise da situação de modo geral do destino turístico. Esta avaliação faz uso dos dados coletados nas fases anteriores tanto nos aspectos ambientais quanto dos socioeconômicos e promoverá como resultado o espelho do real estado do município de modo geral e, através deste alinhar metas, ações e objetivos para o segmento turístico do município.

IV - Zoneamento Ambiental Turístico, com o objetivo de destacar as áreas do território de alto valor que necessitam serem mantidas e organizadas, além de limitar ações antrópicas nos ecossistemas mais fragilizados evitando outros processos de degradação, estabelecendo assim áreas prioritárias de investimento.

Disposições finais

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO
Porto Seguro, 08 de abril de 2024.

Jânio Natal Andrade Borges
Prefeito Municipal

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO

Certificação Digital: XOMLCUIT-BPZ21KWV-4MNAHFGI-LQLSBDKL
Versão eletrônica disponível em: http://www.acessoinformacao.com.br/ba/portoseguro/diario
Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que institui a infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP Brasil