

Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território
[POLÍTICAS URBANAS E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO]

***Overtourism* no Porto? Perceções do visitante e do residente**

Tiago José Silva Rocha Lopes

M

2025



Tiago José Silva Rocha Lopes

***Overtourism* no Porto? Perceções do visitante e do residente**

Relatório de Estágio realizado no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, orientado pelo Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes e pelo Professor Doutor Jorge Ricardo Pinto.

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2025

Sumário

Declaração de honra / <i>Declaration of Honour</i>	4
Agradecimentos	5
Resumo.....	6
Abstract	7
Índice de Figuras	8
Índice de Tabelas.....	9
Índice de Gráficos.....	10
Introdução.....	11
1. <i>Overtourism</i> - Conceitos, percepções e impactos: uma revisão da literatura	13
1.1. Breve síntese sobre a evolução do turismo e a sua importância na atualidade	13
1.2. O conceito de <i>overtourism</i> e principais indicadores	15
1.3. Percepções de <i>overtourism</i> e de (<i>over</i>) <i>crowding</i>	19
1.4. Estudos empíricos.....	25
2.Síntese do estágio na Divisão Municipal de Turismo, da Câmara Municipal do Porto.....	30
2.1. Caracterização da entidade de acolhimento do estágio	30
2.2. Caracterização da entidade de acolhimento do estágio	33
3.Metodologia.....	34
4.Análise de Resultados	38
4.1. Mapeamento do turismo na cidade do Porto: análise de indicadores	38
4.2. Análise do <i>crowding</i> nos <i>hotspots</i> selecionados	44
4.3. Análise dos inquéritos	52
4.4. Análise das entrevistas a guias intérpretes	58
Conclusão	61
Referências Bibliográficas	65
Anexos.....	69

Declaração de honra / *Declaration of Honour*

Declaro que o presente relatório é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (textos, trabalhos, ideias) respeitam escrupulosamente as regras de atribuição de autoria e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

I hereby declare that this report is of my authorship and has not been used previously in another course, degree, curricular unit or subject, at this or any other institution. References to other authors (statements, ideas, thoughts) scrupulously respect the rules of attribution and are duly indicated in the text and bibliographical references, in accordance with the rules of referencing. I am aware that the practice of plagiarism and self-plagiarism is an academic offence.

Declaro, ainda, que não utilizei ferramentas de inteligência artificial generativa (chatbots baseados em grandes modelos de linguagem) para realização de parte(s) da/o presente tese/dissertação/relatório.

I further declare that I have not used generative artificial intelligence tools (chatbots based on large language models) to carry out part(s) of this thesis/dissertation/report.

Porto, 25 de julho de 2025 / *Porto, July 25 2025*

Tiago José Silva Rocha Lopes

Agradecimentos

Em primeiro lugar gostaria de agradecer aos Doutores José A. Rio Fernandes e Jorge R. Pinto pela dedicação, orientação e motivação prestadas ao longo da realização deste trabalho, que muito contribuíram para a conclusão do mesmo.

Agradecer também à Dra. Ana Maria Barbosa de Azevedo pelo apoio prestado durante o estágio, realizado na Câmara Municipal do Porto.

Gostaria também de agradecer à minha namorada, pelo apoio incondicional e principalmente pela paciência em lidar com todo o *stress* que este processo envolveu.

Aos meus Pais, e, em especial à minha Mãe, por todo o apoio prestado.

À minha irmã, de quem eu me orgulho muito, por todo o apoio.

Aos meus avós por toda a ajuda e apoio prestados ao longo da minha vida.

A toda a restante família.

Por fim, a todos os meus amigos, em especial ao João e ao Mário, que são como irmãos para mim.

Resumo

A atividade turística tem vindo a crescer constantemente, tendo já ultrapassado os valores pré-pandemia. Sendo assim, torna-se essencial analisar este crescimento e tomar medidas para garantir que o turismo, setor essencial em vários países, seja sustentável para as sociedades e para o planeta.

O fenómeno do *overtourism* tem vindo a receber cada vez mais atenção no seio académico, tendo surgido vários estudos sobre o mesmo nos anos mais recentes. Este trabalho pretende contribuir para esta literatura, tendo como objetivo principal perceber se este fenómeno existe na cidade do Porto, tendo como base as perceções tanto de residentes como de visitantes e medidas de avaliação do *crowding*.

Para responder à questão de investigação, recorreu-se a análises quantitativas e qualitativas, através do recurso a indicadores de atividade turística, inquéritos de rua, entrevistas a guias intérpretes e cálculos de *crowding* e densidade estática média em *hotspots* (em áreas da cidade consideradas como muito significativas em termos turísticos) previamente selecionados.

O trabalho foi desenvolvido no âmbito de um estágio realizado na Divisão Municipal de Turismo, da Câmara Municipal do Porto. A entidade de acolhimento ajudou a motivar esta investigação e participou na orientação da mesma, apoiando com a disponibilização de relatórios sobre o turismo na cidade do Porto, essenciais, por exemplo, para a fundamentação da seleção das áreas do trabalho de campo (*hotspots*). Ainda, foi no âmbito do estágio que foi possível estabelecer o contacto com os entrevistados.

A comparação dos resultados das análises qualitativas (inquéritos e entrevistas, as perceções) com os *outputs* da análise quantitativa (cálculos de *crowding* e densidade estática média) sugere que estes estão alinhados, ou seja, não se pode dizer que o fenómeno do *overtourism* esteja já completamente instalado na cidade mas parece existir um risco real de que se está a caminhar para esse cenário. Assim, estes resultados sustentam a necessidade de planeamento e políticas públicas para minimizar esse risco.

Palavras-chave: *overtourism*, *overcrowding*, Porto

Abstract

Tourism has been growing steadily and has already surpassed pre-pandemic levels. It is, therefore, essential to analyse this growth and take measures to ensure that tourism, a vital sector for many countries, is sustainable for societies and the planet.

The phenomenon of overtourism has been receiving increasing attention in academic circles, and several studies have appeared on it in recent years. This work aims to contribute to this literature, with the main objective being to understand whether this phenomenon exists in the city of Porto based on the perceptions of both residents and visitors and crowding assessment measures.

To answer the research question, quantitative and qualitative analyses were used, using indicators of tourist activity, street surveys, interviews with interpreter guides, and calculations of *crowding* and average static density in previously selected hotspots (city areas considered as very significant regarding tourism).

The work was carried out as part of an internship at the Municipal Tourism Division of Porto City Council. The host organisation helped to motivate this research and took part in its guidance, providing reports on tourism in Porto, which were essential, for example, in justifying the selection of fieldwork areas (hotspots). It was also within the scope of the internship that it was possible to establish contact with the interviewees.

Comparing the results of the qualitative analyses (surveys and interviews, perceptions) with the outputs of the quantitative analysis (*crowding* calculations and average static density) suggests that they are aligned, i.e., it can't be said that the phenomenon of overtourism is already fully established in the city, but there seems to be a real risk that it is moving towards this scenario. These results, therefore, support the need for planning and public policies to minimise this risk.

Key-words: overtourism, overcrowding, Porto

Índice de Figuras

FIGURA 1 - DETERMINANTES DO <i>OVERTOURISM</i> , TENDÊNCIAS, EFEITOS NEGATIVOS E ESTRATÉGIAS DE ALÍVIO .	18
FIGURA 2 - ESTRUTURA ORGÂNICA DO DEPARTAMENTO MUNICIPAL DO TURISMO E INTERNACIONALIZAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP).....	33
FIGURA 3 - MAPEAMENTO DE ATIVOS TURÍSTICOS NA CIDADE DO PORTO	36
FIGURA 4 - DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DO <i>CROWDING</i> NA RUA DAS FLORES	45
FIGURA 5 - DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DO <i>CROWDING</i> NA RUA SANTA CATARINA.....	46
FIGURA 6 - DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DO <i>CROWDING</i> NA RIBEIRA.....	46
FIGURA 7 - DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DO <i>CROWDING</i> NA RUA DAS CARMELITAS (LIVRARIA LELLO)....	47

Índice de Tabelas

TABELA 1 – INDICADORES ESTATÍSTICOS SOBRE A ATIVIDADE TURÍSTICA NO PORTO	34
TABELA 2 – CÁLCULO DO <i>CROWDING</i> NOS <i>HOTSPOTS</i> SELECIONADOS.....	47
TABELA A3 – SÍNTESE DAS RESPOSTAS ÀS ENTREVISTAS CONDUZIDAS JUNTO DE GUIAS-INTÉRPRETES	69

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1 - CAPACIDADE DE ALOJAMENTO NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO POR 1000 HABITANTES (2014-2023)	39
GRÁFICO 2 - HÓSPEDES POR HABITANTE (N.º) NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO (2014-2023)	39
GRÁFICO 3 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO (2014-2023).....	40
GRÁFICO 4 - PERCENTAGEM DE ESTRANGEIROS NO TOTAL DAS DORMIDAS NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICOS (2014-2023)	41
GRÁFICO 5 - TAXA LÍQUIDA DE OCUPAÇÃO NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO (2014-2023)	42
GRÁFICO 6 - ESTADA MÉDIA NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO (2014-2023).....	43
GRÁFICO 7 - NÚMERO DE QUARTOS NOS ESTABELECIMENTOS DE ALOJAMENTO TURÍSTICO NO PORTO (2014-2023)	44
GRÁFICO 8 - DENSIDADE ESTÁTICA MÉDIA NOS VÁRIOS HOTSPOTS NO HORÁRIO DA MANHÃ (11H00-11H05). 51	
GRÁFICO 9 - DENSIDADE ESTÁTICA MÉDIA NOS VÁRIOS HOTSPOTS NO HORÁRIO DA TARDE (16H30-16H55) .. 51	
GRÁFICO 10 - NÚMERO DE RESPOSTAS POR ESCALÃO ETÁRIO	54
GRÁFICO 11 - NÚMERO DE RESPOSTAS POR NACIONALIDADE	55
GRÁFICO 12 - MEDIDAS DE ESTATÍSTICA DESCRITIVA SOBRE AS PERCEÇÕES DE <i>OVERTOURISM</i> E <i>OVERCROWDING</i> POR GÉNERO	56
GRÁFICO 13 - MEDIDAS DE ESTATÍSTICA DESCRITIVA SOBRE AS PERCEÇÕES DE <i>OVERTOURISM</i> E <i>OVERCROWDING</i> PARA PORTUGUESES E NÃO PORTUGUESES	56
GRÁFICO 14 - MEDIDAS DE ESTATÍSTICA DESCRITIVA SOBRE AS PERCEÇÕES DE <i>OVERTOURISM</i> E <i>OVERCROWDING</i> PARA RESIDENTES E NÃO RESIDENTES	58

Introdução

O turismo é hoje reconhecido como um dos setores económicos mais relevantes, e independentemente dos potenciais efeitos adversos despoletados por crises de natureza financeira, alterações climáticas ou outros fatores, é expectável que o mesmo continue a crescer no futuro (Hall e Page, 2014).

A motivação para a realização deste trabalho resulta da constatação do forte crescimento da atividade turística nos últimos anos, tendo já ultrapassado os valores pré pandemia, e da necessidade de se assegurar a existência de um turismo sustentável nos diferentes lugares onde ele se tem imposto. Neste contexto, o papel dos decisores de política, nomeadamente a nível local, é fundamental. Os governos, a todos os níveis, têm de assumir um papel de destaque no desenvolvimento de políticas e medidas que permitam maximizar os pontos positivos e minimizar os pontos negativos da atividade turística, procurando encontrar o equilíbrio de um turismo sustentável (OECD, 2024). A partir da década de 2000, a atenção sobre as políticas no planeamento turístico aumentou, evolução em grande medida motivada pelos potenciais efeitos negativos do fenómeno de *overtourism* nos destinos (Xie, 2023).

O *overtourism* é o problema de base que motivou este trabalho, sendo que sua análise tem crescido no seio académico (Dodds and Butler, 2019; Goodwin, 2017 e Alexis, 2017 in Nádasi, Kovács e A. Szollos-Toth, 2024), como se detalha adiante. Ao longo do tempo, a transformação de um lugar pode conduzir a uma situação de *overtourism* quando o limite da capacidade de carga de um lugar é excedido, fazendo com que o destino perca atração (Lucarno, 2024).

O trabalho descrito neste relatório foi desenvolvido no âmbito de um estágio realizado na Divisão Municipal de Turismo, da Câmara Municipal do Porto. O objetivo principal consiste em analisar a situação da atividade turística na cidade do Porto de forma a poder responder à questão de investigação seguinte: “Tendo por base as perceções de residentes e de turistas face ao turismo, a cidade do Porto encontra-se ou não em situação de *overtourism*?”

Para responder, a metodologia utilizada tem dimensões quantitativas e qualitativas, incluindo mapeamento e análise de indicadores turísticos, cálculos de *crowding* em *hotspots*, inquéritos a transeuntes e entrevistas a guias intérpretes.

O relatório está organizado da forma que se descreve em seguida. No primeiro capítulo é apresentado o enquadramento teórico, resultante de uma revisão de literatura. Em seguida, no segundo capítulo, apresenta-se uma breve síntese sobre o estágio realizado e, no capítulo três, é descrita a metodologia utilizada. No quarto capítulo apresenta-se a análise dos resultados, que se dividirá em 4 subcapítulos. No primeiro subcapítulo será feito um mapeamento de indicadores de atividade turística, relacionando a realidade da cidade do Porto com a realidade do país. De seguida, é feita a análise aos inquéritos realizados nas ruas do Porto em *hotspots* previamente selecionados. Ainda, são apresentadas as principais considerações sobre as entrevistas realizadas a quatro guias intérpretes. Por fim, o relatório termina com as conclusões, elencando-se aí as principais limitações do trabalho e eventuais pistas para investigação futura.

1. *Overtourism* - Conceitos, percepções e impactos: uma revisão da literatura

1.1. Breve síntese sobre a evolução do turismo e a sua importância na atualidade

O turismo, segundo a definição da Organização Mundial do Turismo (OMT), corresponde às “atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora do seu ambiente habitual, por um período não superior a um ano consecutivo para fins de lazer e negócios, entre outros.” (Nelson, 2017, tradução livre). Esta definição foca-se mais na vertente da procura, definida pela OMT como o número de pessoas que viajam para usar instalações e serviços turísticos em locais fora do seu local de trabalho e de residência.

Mas, dependendo da perspetiva de análise, é possível incidir o foco também na oferta, ou seja, no conjunto das empresas que fornecem diretamente bens ou serviços para facilitar atividades comerciais, de prazer e de lazer, fora do ambiente doméstico (OMT, 2019). Ambas as perspetivas são componentes fundamentais do turismo, que se complementam, sendo, portanto, necessário analisar ambas de forma a obter uma melhor compreensão. *indústria do turismo inclui todas as empresas que fornecem bens e serviços diretamente aos turistas, como transporte, alojamento, restauração, entretenimento e agências de viagens.*

A evolução para o turismo moderno começou a desenvolver-se na Europa Ocidental por volta do século XVIII. “The Europeen Grand Tour”, é uma das partes integrantes fundamentais nessa evolução. Inicialmente, (séculos XVI e XVII) tratava-se de uma viagem destinada aos jovens britânicos de alta classe social e académica, que visitavam os grandes centros do Renascimento acompanhados pelos seus tutores. Itália correspondia ao “Santo Graal” da viagem, nomeadamente as cidades de Veneza, Florença, Roma e Nápoles, tendo a viagem uma duração de cerca de 3 anos. No final do século XVIII, este *tour* começa a sofrer alterações, desde logo aumentando o número de participantes, passando a englobar também os aristocratas e a ter como origem outros

países do norte da Europa, a que se juntam os filhos das classes recentemente endinheiradas. Também a extensão espacial aumentou, procurando-se novos destinos como Portugal, Turquia e Grécia, para além dos tradicionais até aqui, França, Alemanha, Itália, Suíça, Países Baixos, Bélgica e Luxemburgo. O foco da viagem também se altera, com a educação a manter-se como motivação principal, mas com o surgimento de uma nova, a visita turística. Museus, teatros, galerias de arte, entre outras atividades do género, começaram a ganhar cada vez mais relevância, acabando o “Grand Tour” por se tornar pura e simplesmente uma procura por lazer e prazer (Nelson, 2017).

O turismo tem impactos importantes nos destinos, de carácter económico, ambiental e social, o que faz com que a tomada de decisão de desenvolver o turismo num determinado lugar os tenha de ter em consideração. A principal força que explica o crescimento do setor turístico durante o último século são os impactos positivos do mesmo nas economias. No entanto, é necessário olhar de forma sistemática para o nível de dependência que o destino possa ter da atividade turística, uma vez que uma economia que tenha uma dependência elevada, encontra-se exposta e vulnerável, já que o turismo é sensível a fatores que estão fora do controlo dos destinos (Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert e Wanhill, 2008). O turismo tem um impacto extremamente positivo na economia de muitos países, ainda mais nos menos desenvolvidos, onde os rendimentos são maioritariamente provenientes do setor primário e são muito baixos. Os benefícios económicos do turismo são principalmente a criação de emprego e o aumento dos rendimentos e investimento estrangeiro, associados ao desenvolvimento económico (Nelson, 2017), contudo o turismo também tem os seus pontos negativos a nível económico, como por exemplo, uma inflação localizada e especulação imobiliária (Hall e Page, 2014), com aumento do custo de vida para o destino.

O turismo afeta toda a estrutura do território. Logo, a sua gestão tem de ser feita tendo sempre em conta uma integração das várias dimensões de uma forma coesa (Hall e Page, 2014). Ao nível social surgem diversos problemas, nomeadamente, alterações culturais de forma a acomodar o turista, alterações na estrutura da comunidade, possíveis tensões entre residentes e visitantes, deslocação social, entre outros (Hall e Page, 2014).

1.2. O conceito de *overtourism* e principais indicadores

Sendo o turismo um dos setores económicos com maior crescimento nos últimos anos, a discussão do excesso de turismo foi aumentando no seio académico, ao longo da segunda metade da década passada, (Dodds e Butler, 2019; Goodwin, 2017 e Alexis, 2017 *in* Nádasi, Kovács e Szollos-Toth, 2024). É esperado para 2030 que o turismo internacional dobre os números de chegadas alcançados em 2012, quando atingiu pela primeira vez mil milhões de chegadas turísticas (Hall e Page, 2014).

Para o problema da concentração de turistas num determinado local ao mesmo tempo, surgiu recentemente o termo *overtourism*. No entanto, este é um “termo recente para um problema antigo” (Dodds e Butler, 2019; Vagena, 2021). É exemplo disso mesmo o crítico de arte John Ruskin que, já em meados do século XIX, se queixava do excesso de turistas em Veneza (Dodds e Butler, 2019).

O Parlamento Europeu (2018) define *overtourism* como “a situação em que o impacto do turismo, em determinados momentos e em determinados locais, excede os limiares de capacidade física, ecológica, social, económica, psicológica e/ou política.” Contudo, segundo um estudo da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) – comissão do Parlamento Europeu responsável “pela legislação comum em matéria de transportes na União Europeia, nomeadamente nos setores do transporte ferroviário, rodoviário, marítimo, aéreo e por vias navegáveis interiores” (Parlamento Europeu, 2018 *in* Vagena, 2021) – não existe uma definição clara (Vagena, 2021).

Ainda que possa não existir um conceito de *overtourism* consensual é geralmente aceite que o fenómeno aparece associado à diminuição da qualidade da experiência turística (Koens et al., 2018 *in* Krajickova et al. 2022). Além disso, está ligado à capacidade de carga de um destino, considerando-se que o limite desta capacidade deve ser bem conhecido, de forma a evitar o *overtourism* (Comissão Europeia, 2022). Segundo Mowforth & Munt (2003), este conceito da capacidade de carga é subdividido em 5 tipos diferentes, sendo estes, a capacidade ecológico-ambiental, a capacidade física das instalações, a capacidade percecionada socialmente, a capacidade de carga económica e a capacidade psicológica.

Segundo Dodds e Butler (2019), o *overtourism* resulta da conjugação de diversos fatores, na criação de uma “tempestade perfeita”. Existem vários aceleradores do *overtourism*, nomeadamente o aumento da população e da esperança média de vida, o que está diretamente ligado com o aumento do número de pessoas a viajar, resultante em grande parte de uma maior facilidade de acesso aos transportes da qual é uma forte evidência o crescimento das companhias *low-cost*, estas com um impacto muito significativo no crescimento do turismo de cidade e fim-de-semana (*short-breaks*). As alterações demográficas foram acompanhadas de novos comportamentos de viagem que, paralelamente ao crescimento económico global e à melhoria dos padrões de vida e ao aumento de férias pagas, nomeadamente em economias em desenvolvimento, contribuíram fortemente para o aumento do turismo (McKinsey & Company, 2017).

Além disso, os avanços tecnológicos são outro grande impulsionador do turismo, não só na redução do tempo e conforto das viagens, mas também através das comunicações, uma vez que é cada vez mais fácil encontrar e marcar viagens, sendo ainda maior a conectividade dos transportes, com redes de rotas mais densas e mais frequentes, envolvendo aviões, comboios e navios de cruzeiro (Goodwin, 2017 in Nádasi, Kovács e Szollos-Toth, 2024). Nesse sentido, as redes sociais são um grande fomentador do *overtourism* (Gretzel, 2019), o que é corroborado por Justin Francis, chefe executivo da “Responsible Travel”, uma empresa fundada em 2000 que se destaca pela visão ecológica sobre o turismo, promovendo a redução de emissões de carbono das férias que organizam e procurando maximizar os ganhos para as comunidades locais, num compromisso claro com o turismo sustentável.¹

Outro conceito ligado ao *overtourism*, é o de “limites aceitáveis de mudança”, que corresponde a uma abordagem baseada em valores, focada em objetivos de conservação de uma determinada área protegida (Comissão Europeia, 2022).

¹ <https://www.responsibletravel.com/copy/about-us>, acedido em 16 de julho de 2025.

O *crowding* é outro dos conceitos ligados ao *overtourism*, que terá um foco particular neste trabalho. É subjetivo e depende muito das expectativas dos visitantes e de percepções, tanto de visitantes como de residentes.

Em ambos os casos, considera-se que o planeamento turístico é fundamental para o desenvolvimento sustentável do turismo, contudo, um dos grandes entraves continua a ser a predominância de uma mentalidade direccionada para o crescimento e não para o desenvolvimento.

O planeamento turístico não é uma manobra de *marketing*, tratando-se sim de um processo com várias camadas, tendo em conta os interesses de todos os *stakeholders*, independentemente da escala a que o planeamento esteja a ser feito. Tem também um papel fundamental na intensão de potenciar os benefícios económicos provenientes do turismo, reduzindo ao máximo os impactos negativos (Xie, 2023). O problema fundamental do *overtourism* reside na prioridade sistemática dada à dimensão económica, em detrimento das outras duas dimensões essenciais para um turismo sustentável: a ambiental e a social. (Dodds e Butler, 2022)

O planeamento urbano é fundamental na formatação de um lugar enquanto destino turístico, contudo e apesar dessa importância, a integração do turismo no planeamento continua a ser pouco considerada pelos urbanistas. Esta falta de reflexão tem dificultado a integração do turismo no planeamento urbano, nomeadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo (Calle-Vaquero et al., 2020). A figura seguinte (Figura 1) oferece uma síntese dos contributos da literatura sobre os determinantes do *overtourism*, as tendências emergentes da experiência turística, os efeitos negativos do fenómeno, bem como algumas medidas para minimizar o problema.

Figura 1 - Determinantes do *overtourism*, tendências, efeitos negativos e estratégias de alívio

Causas do <i>Overtourism</i>	Tendências	Fatores Agravantes	Impactos Negativos	Estratégias de Mitigação
• Crescimento económico, o aumento do nível de vida e mais tempo livre • Avanços tecnológicos e o aumento da mobilidade global • Avanços tecnológicos e o acesso à informação • Redução dos custos de viagem • Falta de decisões estratégicas sobre o setor do turismo	• Valorização das experiências de lazer • Influência das redes sociais e concentração em <i>hotspots</i>	• Aumento rápido de turistas e concentração geográfica • Falta de infraestruturas adequadas • Elevada dependência económica do turismo	• Degradação ambiental e urbana • Pressão sobre os residentes e outras atividades da economia local • Perda de autenticidade e conflitos sociais	• Gestão da capacidade de carga • Descentralização da oferta turística • Promoção do turismo fora de época • Regulação do alojamento local • Educação e sensibilização • Planeamento urbano e mobilidade • Taxas turísticas inteligentes

Fonte: Elaboração própria a partir da revisão de literatura.

As perspetivas em relação ao *overtourism* incluem os diversos *stakeholders*, residentes, visitantes ou empresas. Contudo, é de notar que *overcrowding* e *overtourism* não são a mesma coisa. A primeira cinge-se apenas a uma experiência negativa envolvendo um número excessivo de turistas num dado local a uma dada altura. Já o fenómeno do *overtourism* é uma situação muito mais complexa (Vagena, 2021). *Crowding* é uma perceção que acaba por criar uma sensação de densidade. Contudo, uma grande densidade de turistas pode ser percecionada como tolerável ou aceitável se existir organização na gestão desse fluxo turístico. Em contrapartida, as expectativas do turista em relação à autenticidade de um lugar, por exemplo, podem sair frustradas se este lugar não souber lidar de forma organizada com os números excessivos de visitantes. O *overtourism* engloba muitos outros limites, não só os de capacidade física, como também os ambientais, sociais, políticos e psicológicos (Bouchon e Rauscher, 2019). Atualmente, ainda não existem mais do que modelos de previsão para medir o *overtourism*, uma vez que se trata de um fenómeno que não pode ser medido com absoluta precisão (Šenková et al., 2022). Os indicadores mais relevantes para medir o fenómeno, segundo o Parlamento Europeu (2018), são os seguintes:

1. Densidade turística (dormidas por km²) e intensidade (dormidas por residente);
2. A percentagem da capacidade de camas Airbnb, na capacidade combinada de camas da Airbnb e de booking.com;
3. Percentagem do turismo no PIB regional;
4. Intensidade de viagens aéreas (número de chegadas a dividir pelo número de residentes);
5. Proximidade ao aeroporto, portos marítimos e de locais classificados como património mundial da UNESCO (Parlamento Europeu, 2018 *in* Vagena, 2021; Šenková *et al.*, 2022).

1.3. Perceções de *overtourism* e de *(over)crowding*

Tal como foi referido, o *overtourism* tem-se tornado um tema de debate presente em muitas cidades e regiões turísticas, contudo, importa referir que nem todos os destinos afetados olham para a situação como sendo um problema. Há cidades onde as instituições, empresas e grande parte dos residentes têm uma perceção muito positiva relativamente aos elevados números turísticos, especialmente as cidades cujos números de visitantes tradicionais têm vindo a diminuir (Dodds e Butler, 2019). O desenvolvimento do turismo provoca reações distintas nos destinos, umas positivas e outras negativas (Butler, 1975; Young, 1973 *in* Dodds e Butler, 2019).

O grande crescimento do turismo urbano, apesar do forte impacto positivo que pode ter especialmente na economia, mas também noutras dimensões, tem impactos negativos, especialmente em áreas de forte densidade turística, levando muitas vezes à ocorrência de fenómenos como a turistificação e a turismo-fobia (David de la Osada Saurí, 2024). Em situações em que o aumento dos números de turistas ocorre de forma exponencial e descontrolada, principalmente quando aliado a este crescimento surge uma perceção de perda de qualidade de vida por parte dos residentes, as reações hostis face ao turismo irão tendencialmente aumentar.

As principais preocupações dos residentes em relação aos turistas direcionam-se para o uso dos espaços públicos e situações de *overcrowding*, e para o aumento do custo de

vida (Vagena, 2021). Note-se que as percepções dos residentes são muito importantes para o sucesso do setor turístico, uma vez que são fundamentais para uma imagem de sustentabilidade do setor (Vagena, 2021).

A chave para se alcançar o sucesso do turismo está em encontrar o equilíbrio das relações entre residentes e visitantes. Atitudes e percepções positivas dos residentes em relação aos turistas permitem melhorar as infraestruturas e qualidade do serviço, consequentemente melhorando a imagem do destino. Já as atitudes negativas danificam a imagem do destino e provocam tensões entre residentes e visitantes, desviando-se do ideal de turismo sustentável (Sharpley, 2014 *in* Fan, Liu e Qiu, 2019).

Um dos melhores modelos para se compreender as percepções e reações dos residentes em relação ao turismo é o “Irridex” de Doxey (1975), que assume que as percepções e reações dos residentes em relação ao desenvolvimento do turismo são provenientes das relações sociais dentro da comunidade que acolhe o turismo. Doxey classifica a percepção do residente em relação ao turista em 4 fases: 1) euforia, 2) apatia, 3) incómodo e 4) antagonismo/irritação. A percepção dos residentes vai evoluindo desde a “euforia” até ao “antagonismo”, à medida que o número de turistas aumenta (Fan *et al.*, 2019). A última fase, de “irritação”, é onde se manifestam os efeitos negativos do *overtourism*. Os residentes acabam por atingir um estado de agonia, onde se deparam com a consciencialização de que o seu ecossistema nunca mais será o mesmo, o que leva ao desenvolvimento de uma percepção do residente face ao turista extremamente negativa, acabando o residente por ver o turista como a expressão de tudo o que é mau e errado para a comunidade em que se insere (Šenková *et al.*, 2022).

Outro modelo clássico, que se tornou fundamental para a compreensão da evolução do turismo, foi o “Life Cycle Model”, de Butler, de 1980. O modelo consiste na divisão do ciclo de vida de um destino turístico em 6 fases, sendo que a última se subdivide em duas, uma vez que oferece dois cenários diferentes. As 4 primeiras fases representam uma curva de crescimento bastante acentuada, que se inicia com a pequena exploração do destino, passando depois para o envolvimento, momento em que os residentes começam a providenciar instalações para os turistas. Segue-se a fase do desenvolvimento, primeiro, e, depois, consolidação do lugar como destino turístico.

Nesta fase já se verifica um número significativo de infraestruturas e alojamentos turísticos, bem como o surgimento de conflitos entre residentes e visitantes. A quinta fase corresponde à estagnação, momento em que o destino atinge o pico do número de turistas e em que se começam a observar impactos negativos da atividade turística no destino. A última fase divide-se em duas possibilidades: ou o rejuvenescimento do destino ou o declínio enquanto destino turístico.

Os impactos negativos do *overtourism* tornaram-se muito significativos na perceção dos residentes dos principais destinos turísticos, passando os impactos positivos para plano de fundo, verificando-se cada vez mais um aumento da hostilidade dos residentes e ativistas face aos turistas (Żemła e Szromek, 2021). Do outro lado, na perceção do turista, existe frequentemente o sentimento de querer obter o melhor produto possível no destino, sem ter de ceder a qualquer tipo de condições do lugar. Aliás, o turista tem muitas vezes a perceção totalmente oposta, ou seja, a perceção de que o lugar tem de alterar condições de forma a melhor o acomodar. O turista é também muitas vezes criticado pelos residentes por usar gratuitamente infraestruturas que são geridas com o orçamento local (Żemła e Szromek, 2021).

Goodwin analisa esta relação de perceções entre residentes e turistas como “um caso clássico de Tragédia dos Comuns” (Goodwin in Żemła e Szromek, 2021, p. 3). As perceções extremamente negativas dos residentes em relação aos turistas levam, por vezes, a manifestações violentas, especialmente nas grandes cidades. Recentemente, a literatura tem-se referido a este cenário como “turismo-fobia” (Żemła e Szromek, 2021).

Contudo, na maioria dos casos, estes protestos não são direcionados aos turistas em si nem são de oposição aos seus direitos. Não se trata propriamente de uma xenofobia contra os turistas, mas sim de um protesto contra o modelo económico e as dinâmicas do setor turístico (Bravo, 2020).

Como já foi referido, o *overtourism* não é um conceito hermético, e por isso, as perceções têm um papel fundamental para caracterizar um destino como estando sob a influência do *overtourism*. Um local pode encontrar-se numa situação de *overcrowding*, mas, desde que a perceção, tanto por parte dos residentes como dos

turistas, seja a de que essa condição não compromete a sua experiência ou qualidade de vida, então esse local estará em *overcrowding* sem, no entanto, se considerar em situação de *overtourism*. (Adie e Falk, 2021). O termo *overcrowding* é usado como referência à experiência do turista em determinado destino, contudo, esta percepção é influenciada por mais fatores que não apenas a densidade de visitantes (Stokols, 1972 in Comissão dos Transportes e do Turismo, 2018). Segundo Bryon e Neuts o *crowding* é um estado psicológico marcado por situações de stress, sendo “uma construção psicológica em vez de uma realidade objetiva” (Neuts et al., 2012, p. 651).

O problema do *overtourism* tem vindo a ser cada vez mais abordado, contudo, essa abordagem tem-se centrado mais nas políticas e medidas e não propriamente nas possíveis causas sociopsicológicas que poderão estar na base do stress provocado por situações de *crowding* (Gössling et al., 2020). Steen Jacobsem et al. (2019) apresenta uma teoria de estímulos provocados pela sobrecarga (“stimulus-overload theory”), teoria essa que é chave para compreender as alterações das relações das pessoas com os lugares. A teoria consiste na ideia de que o número de pessoas, a sua presença no espaço e a sua diversidade tendem a criar um stress psicológico que pode levar a respostas afetivas ou adversas do residente face ao turista (Schmidt e Keating, 1979 in Gössling et al., 2020). O espaço pessoal é algo definido como a pequena zona de conforto que os humanos criam e mantêm entre eles (Hall, 1966 in Gössling et al., 2020). Ora, quando algo ou alguém perfura esta zona de conforto, a reação instintiva é a de medo e ansiedade. Sendo assim, grandes multidões despertam, tanto em turistas como em residentes, sensações de medo, insegurança, ansiedade, diminuição do prazer, entre outras reações adversas (Andereck, 1997; Consiglio et al., 2018; Maeng et al., 2013 in Gössling et al., 2020).

A existência de uma percepção de *crowding* excessivo é, normalmente, um sintoma de má gestão dos fluxos turísticos, indicando que o limite de pessoas que podem estar num determinado espaço ao mesmo tempo, de forma sustentável, está a ser excedido.

A literatura distingue *crowding* de duas formas: *crowding* humano e *crowding* espacial. O primeiro refere-se à quantidade de pessoas, num determinado espaço, num determinado momento. O segundo refere-se a restrições e dificuldades de deslocação

livre e desimpedida num determinado lugar (Kim *et al.*, 2016; Machleit *et al.*, 2000 in Sanz-Blas *et al.*, 2024). Enquanto o *crowding* humano foca as pessoas presentes num determinado espaço/tempo, o *crowding* espacial engloba elementos do meio envolvente e a forma como estes mesmos elementos se relacionam e condicionam o movimento, como por exemplo, edifícios, estradas e outros.

O *crowding* humano pode ser percecionado pelo turista tanto de forma positiva como negativa; já o *crowding* espacial tem sempre uma percepção negativa (Buzova *et al.*, 2019; Kim *et al.*, 2016; Sanz-Blas *et al.*, 2019 in Sanz-Blas *et al.*, 2024).

As percepções e conotações negativas que o fenómeno de *crowding* foi criando, tanto em residentes como em visitantes, levou a que este conceito fosse associado a conceitos mais abrangentes como a já referida capacidade de carga e sustentabilidade. O *overcrowding* é, no fundo, o superar dos limites da capacidade de carga (Shi *et al.*, 2017).

A percepção dos visitantes em relação ao *crowding* pode ser afetada por diversos fatores (Donnelly, Vaske, Whittaker, & Shelby, 2000; Kyle, Graefe, Manning, & Bacon, 2004; Manning, 1999; Westover, 1989 in Shi *et al.*, 2017). Primeiro, pode ser afetada por variáveis do meio envolvente, como por exemplo: sazonalidade, a disponibilidade, a acessibilidade e o tipo de utilização do espaço. As características de outros turistas no local também podem afetar as percepções do *crowding*, e, por fim, as características pessoais de cada indivíduo, como o estatuto socioeconómico, a nacionalidade e a cultura, também afetam a forma como o *crowding* é percecionado pelo turista. (Shi *et al.*, 2017).

Um dos pontos para os quais as percepções negativas face ao turismo se têm direcionado são os possíveis impactos negativos deste no património cultural. O património cultural é visto como um fator atrativo de turismo e não apenas como um recurso da comunidade (Richards, 2007; Silberberg, 1995 in Žemła e Szromek, 2021). Se é verdade que para os setores do comércio e serviços a presença do maior número possível de turistas é muito favorável e percecionada como algo positivo, para os residentes locais a percepção é de que demasiados turistas podem representar uma ameaça ao património cultural (Litvin *et al.*, 2020 in Žemła e Szromek, 2021). As campanhas anti-turistas têm

sido bastante notadas em países europeus, tais como Espanha, Alemanha, França e Itália (Milano, 2018; Sans e Russo, 2016; Gravari-Barbas e Jacquot, 2016; Füller e Michel, 2014; Novy, 2016; Vianello, 2016 *in* Comissão dos Transportes e do Turismo, Parlamento Europeu, 2018). Este alarme originou o surgimento de organizações como a “Assembly of Neighbourhoods for Sustainable Tourism”, em Barcelona e a “Network of Southern European Cities against Touristification” (Milano *et al.*, 2018).

Barcelona é uma das cidades de referência na gestão da problemática do *overtourism*. A força da abordagem da cidade a esta questão assenta não apenas em políticas gerais, mas também em políticas pormenorizadas a uma escala micro, como, por exemplo, a limitação de abertura de novas lojas de *souvenirs* em *hotspots*, acordos com os guias turísticos para a gestão dos fluxos dos grupos de visitantes em espaços públicos e a regulação de veículos como os *segways* (trotinetes elétricas), que são utilizados para excursões turísticas (Goodwin, 2019).

O turismo de massas pode alterar profundamente as características dos destinos. Por isso, se não existir um esforço para preservar a cultura do lugar, esta pode sofrer um processo de erosão ou até ser apagada. Os elementos culturais que os destinos pretendem salvaguardar enquanto potenciais atratores de turismo podem ser, ao mesmo tempo, destruídos por esse mesmo turismo, caso sejam alvo de alterações para acomodar o turista (Nelson, 2017). Quando ultrapassada a capacidade de carga turística (*social carrying capacity*) de um destino espolia os impactos negativos associados ao *overtourism* (García-Buades, García-Sastre e Alemany-Hormaeche, 2022). Esta capacidade de carga turística define-se como “o nível máximo de utilização (em termos de número e de atividade) que pode ser absorvido por uma área, sem que haja uma diminuição inaceitável da qualidade da experiência dos visitantes e sem um impacto negativo inaceitável na sociedade local” (García-Buades *et al.*, 2022; p. 2).

Como síntese, a Comissão Europeia (2022, p. 28) considera os impactos do *overtourism*, divididos em 5 grandes categorias:

- Degradação das infraestruturas locais,
- Degradação do meio ambiente,

- Desequilíbrios na economia local,
- Perturbações da ordem social,
- Diminuição da qualidade da experiência do turista.

Sobre medidas para melhor gestão e controlo do *overtourism*, Jamieson e Jamieson (2019) propõem o seguinte conjunto de ações:

- Mudar a mentalidade dos responsáveis pelo desenvolvimento do turismo nos diversos locais;
- Melhorar a compreensão das características específicas e da natureza de cada lugar;
- Gerir e lidar com o *overtourism* de acordo com os diferentes contextos;
- Avaliar melhor o papel das agências de marketing na gestão do turismo;
- Identificar o papel dos governos locais na gestão do *overtourism*;
- Melhor gestão dos visitantes já dentro dos destinos.

1.4. Estudos empíricos

Sanz-Blas *et al.* (2024) elaboraram uma pesquisa que culminou em dois estudos. O primeiro, de natureza qualitativa, foca-se na forma como os consumidores percecionam o *crowding* em espaços de lazer, a origem do *crowding* (espaciais ou sociais) e os seus impactos nas suas experiências e comportamentos futuros. O segundo estudo, de natureza quantitativa, tem como base um inquérito a 537 inquiridos e o objetivo de: estimar uma associação entre medidas de *crowding* subjetivas e objetivas, a contribuição relativa do *crowding* humano e espacial para as perceções dos visitantes face a esse mesmo *crowding* e o impacto deste nas intenções comportamentais e no grau de satisfação dos visitantes. Tendo como base a ideia de que as perceções em relação ao *crowding* são muito mais negativas do que neutras ou positivas, os autores elaboraram quatro hipóteses: (i) quanto maior for a perceção do nível de *crowding*, menor o grau de satisfação com a visita ao destino, (ii) quanto maior for a perceção do nível de *crowding*, menor será a intenção de regressar ao destino, (iii) quanto maior for a perceção do nível de *crowding*, menor será a intenção de recomendar o destino e, por

fim, (iv) quanto maior for a percepção do nível de *crowding*, menor será a intenção de recomendar o destino *online*.

A investigação indicou que a percepção de *crowding* num destino influencia negativamente a satisfação relativamente à visita por parte dos turistas. Ou seja, uma gestão inadequada dos fluxos turísticos no destino impacta direta e negativamente a avaliação que os visitantes fazem da sua experiência no destino.

Żemła e Szromek (2021) analisaram as percepções dos residentes nas cidades polacas de “Białka Tatrzańska” e “Kraków”, em relação ao número de turistas, tendo como base 50 questões. Os autores concluíram que a maioria dos inquiridos acaba por concordar com a ideia de que o fluxo turístico nos destinos selecionados é, de facto, demasiado elevado. Concluem ainda que é a localização dos inquiridos dentro destes destinos que faz variar as percepções dos mesmos, e não os níveis de educação ou o género. As pessoas que vivem na periferia destas cidades discordam da opinião de que existem turistas a mais, enquanto aquelas que moram no centro têm uma opinião clara de que há turistas em excesso. Assim, o estudo conclui que a atitude e a percepção face aos turistas dependem do local de residência do inquirido (Żemła e Szromek, 2021).

Amore, Falk e Adie (2020) realizaram um estudo relacionado com o *overtourism* e os respetivos indicadores para 15 cidades turísticas europeias onde esta problemática é debatida de forma mais intensa nas redes sociais. O estudo revelou que a cidade de Veneza possui os níveis mais altos de *overtourism*, seguida de Florença, Sevilha, Lisboa e Amesterdão. Um dado interessante que o estudo revela é que a maioria das cidades analisadas têm um potencial de *overtourism* abaixo da média europeia, acabando por ser algo paradoxal tendo em conta a cobertura mediática que as mesmas têm em relação a esta problemática. O estudo suporta a ideia de que uma análise unicamente focada em números não é suficiente para compreender o problema. Para se compreender melhor os limites aceitáveis do turismo, é necessário ouvir a opinião de todos os utilizadores da cidade. Na maioria das vezes, o limite de capacidade turística aceitável só é percebido quando já foi ultrapassado (Amore *et al.*, 2020).

Uma vez que os indicadores utilizados pelo Parlamento Europeu não dão uma noção clara de como a percepção de *overtourism* é criada, Bouchon e Rauscher (2019) levaram a cabo um estudo que levou ao desenvolvimento de uma nova categorização para avaliar o fenómeno. Essa categorização divide-se em diversos pontos, começando pela facilidade de acesso e saturação espacial. O estudo revelou que o *overtourism* não se verifica ao longo de todo o ano e que varia também consoante as diferentes vizinhanças/bairros, estando a percepção de *overtourism* dependente de gradientes temporais e espaciais. Os autores dão o exemplo das cidades de Veneza e Barcelona que demonstram um elevado fluxo turístico durante todo o ano, contudo é no verão que a percepção de *overtourism* é maior, uma vez que o número de chegadas duplica. Há um claro padrão de sazonalidade com um notório aumento da sensação de *overtourism* no verão. Em Munique, por exemplo, esta sazonalidade já não existe, o que faz com que a percepção dos visitantes face ao turista seja mais confortável, tendo em conta que a aglomeração num curto espaço de tempo é inexistente. Outro fator que o estudo aponta é a diferença de percepções do fenómeno em cidades que estão em constante crescimento turístico já há vários anos e cidades que tiveram um “boom” turístico mais recentemente e de forma repentina. Uma cidade que já venha de um crescimento turístico continuado há vários anos acaba por beneficiar de uma habituação dos residentes aos turistas. Quando este crescimento ocorre de repente, a percepção de *overtourism* é muito mais vincada por parte dos residentes.

Outro indicador abordado neste estudo foi a questão do alojamento e de ambiguidades associadas à habitação. Nele, os residentes consideram o aumento do custo de habitação o principal problema associado ao turismo. Os autores argumentam que os problemas relacionados com o *overtourism* estão focados em áreas específicas das cidades, sendo essas as áreas que sofrem diversas alterações devido ao turismo, nomeadamente o aumento do custo de habitação, a gentrificação e outras consequências negativas que perturbam o quotidiano das comunidades locais.

O último indicador é a facilidade da experiência, sendo que os autores citam o trabalho de Kagermeier and Erdmenger, de 2019, para sustentarem a ideia de que as tensões entre residentes e turistas são menores se existirem pontos em comum entre eles. Desta

forma, a percepção dos residentes deixa de ser a de que o turista é um estrangeiro que pretende “roubar” a propriedade e o bem-estar dos residentes e consideram o turista como parte integrante da comunidade, contribuindo positivamente para o seu enriquecimento.

Bouchon e Rauscher (2019) identificam tipologias de cidades em situação de *overtourism*: (i) as cidades com turismo emergente (*e.g.*, Regensburg), as cidades com turismo disfuncional (*e.g.*, Veneza), as cidades com turismo bem integrado na comunidade (*e.g.*, Munique) e as cidades segregadas pelo turismo (*e.g.*, Paris e Berlim).

Steen Jacobsen et al. (2019) realizaram um estudo com o objetivo de compreender de que forma as percepções face às excessivas adaptações/alterações de um destino turístico, bem como a percepção de densidade social, podem afetar os comportamentos de aproximação ou afastamento, as avaliações das situações de *crowding* por parte dos turistas e as avaliações que estes fazem de pequenos *hotspots* (loais com elevada afluência turística). O estudo revelou um impacto direto e positivo, no sentido de diretamente condicionar essas avaliações. Os resultados demonstraram que o aumento de adaptações/mutações de um território aumenta as avaliações negativas do turista para com o destino em causa.

Recentemente, em junho de 2025, a Câmara Municipal do Porto publicou um inquérito, promovido pelo Pelouro do Turismo e da Internacionalização e realizado sobre a atividade turística na cidade do Porto. Incidiu em três grupos: agentes económicos (juntas de freguesia, entidades regionais e associações do setor e inquérito *online*); residentes (com realização presencial e *online*) e turistas (presencial), neste caso, a propósito da forma de reserva, o consumo médio e a avaliação da experiência.²

Dos agentes económicos inquiridos, 80% refere que o desenvolvimento do turismo deve continuar a ser uma aposta estratégica da cidade, contudo, pouco mais de metade dos residentes inquiridos (60%) são da mesma opinião. À pergunta sobre se consideram o

² <https://comercioturismo.cm-porto.pt/files/uploads/cms/Estudos%20sobre%20a%20atividade%20tur%C3%ADstica%20da%20cidade%20do%20Porto%20-%20Sumario%20Executivo%202025.pdf> , acedido em julho 2025.

turismo fundamental para o desenvolvimento económico, 95% dos agentes económicos inquiridos responderam que sim, enquanto apenas 79% dos residentes responderam afirmativamente. Relativamente à questão sobre se o turismo preserva ou não a identidade cultural da cidade, é de notar o facto de as respostas serem maioritariamente negativas, com apenas 31% dos residentes a responder afirmativamente. Significativamente, apenas 51% dos residentes considera que os pontos positivos do turismo superam os negativos. Esta conclusão, como veremos adiante, está alinhada com os resultados da nossa investigação, apesar das perguntas que estiveram na base deste estudo não serem coincidentes.

2. Síntese do estágio na Divisão Municipal de Turismo, da Câmara Municipal do Porto.

2.1. Caracterização da entidade de acolhimento do estágio

O Departamento Internacional do Turismo e Internacionalização da Câmara Municipal do Porto é uma das várias unidades orgânicas nucleares da Câmara Municipal do Porto e pauta-se pelas seguintes atribuições e competências (adaptado de MUNICÍPIO DO PORTO Despacho n.º 5602/2022, Diário da República, 2ª série):

- Coordenar a definição da estratégia de desenvolvimento do Turismo do Município, e também com vista à coordenação do Conselho Municipal de Turismo.
- Conceber e/ou implementar propostas e programas de promoção turística e de compras, que sejam considerados inovadores e que levem à potenciação e consolidação do Porto, enquanto destino turístico e de compras de eleição.
- Promover a ligação interinstitucional com as entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, tendo como objetivo a implementação de novos programas e/ou a consolidação dos programas já existentes no Município, no que ao Turismo diz respeito, tais como eventos, exposições e certames...
- Colaborar no relacionamento e apoio a programas e projetos que sejam de interesse municipal, em sintonia com entidades da administração central, organismos públicos, ou outras entidades, tanto públicas como privadas.
- Promover exercícios que articulem as estratégias setoriais e dos diferentes agentes para que suportem a decisão em matéria do desenvolvimento do Turismo da Cidade.
- Dar ferramentas de análise e de estudos da natureza ao Município, com o objetivo de uma melhor definição de estratégias de desenvolvimento da economia local, com particular foco nos setores do Turismo e sua implementação.
- Gerir, acompanhar e monitorizar os contratos entre o Município do Porto e entidades externas, relativamente ao Turismo.

- Garantir o relacionamento e representação do Porto em eventos nacionais e internacionais com importância turística.
- Articular o desenvolvimento de atividades e políticas promocionais da cidade do Porto, tanto a nível nacional como internacional, em vista a complementar a oferta turística na perspetiva económica.
- Assegurar a promoção digital como ferramenta crucial de comunicação para as novas gerações, com utilização das diversas redes sociais, Netflix, parcerias com influenciadores, entre outras, no âmbito de permanente adaptação e integração a esta realidade;
- Coordenar o desenvolvimento do turismo virtual, como ferramenta estratégica para a monitorização e promoção do Porto enquanto destino turístico.
- Ligar a conceção de políticas e estratégias ao Executivo para a área de internacionalização, promoção do Porto como cidade de futuro para viver, investir e trabalhar, em articulação transversal, com particular foco na promoção e divulgação externa.
- Preparar e programar, seguindo a estratégia definida, a celebração de acordos ou protocolos com entidades ou instituições públicas ou privadas de âmbito internacional, assim como, acompanhar a sua execução potenciando as relações com o exterior, favorecendo as atuais formas de acolhimento inovador, dando grande importância às novas vias de comunicação, divulgação das mensagens, projetos e anseios.
- Articular os interesses dos diferentes serviços e dos agentes locais relativamente às iniciativas internacionais e projeção das mesmas, garantindo o reforço da dimensão internacional da cidade e do Município.
- Desenvolver juntamente com os serviços municipais, os processos de cooperação externa, designadamente os de gemação, e também articular a participação em associações internacionais.
- Cooperar na garantia da realização das ações referentes à representação e cooperação internacional do Município, em específico no âmbito da União Europeia e outras organizações internacionais.

- Colaborar na divulgação da informação sobre a pertença à União Europeia e sobre os projetos com relevância em curso na área internacional.
- Potenciar as competências cosmopolitas e de vocação internacional da cidade do Porto, através da internacionalização dos seus recursos, fazendo aumentar a visibilidade do Porto enquanto espaço e destino turístico de referência.
- Promover o desenvolvimento de programas, projetos e ações, nomeadamente, para salvaguarda e valorização do Porto, promoção de uma cultura de proximidade e de ligação com o território. Fomentar e valorizar a dimensão intercultural da cidade, promover e internacionalizar a cidade do Porto.
- Garantir e promover o apoio municipal a eventos, exposições, e outras organizações nacionais e internacionais.
- Promover o apoio à organização de eventos de cariz nacional e internacional, com importância para a cidade, solicitando a participação necessária dos diferentes serviços municipais.
- Desenvolver diligências pertinentes, tendo como objetivo a captação eficaz de fundos e apoios para a atividade do Município, nomeadamente, junto da União Europeia.
- Utilizar a marca Porto, promover, em articulação com as diversas entidades, os intercâmbios a vários níveis, designadamente turísticos, artísticos, técnicos, desportivos, e político culturais, acompanhando e fomentando as relações existentes e resultantes.
- Promover e dinamizar a qualificação do alojamento turístico, utilizando o Programa Municipal de reconhecimento de “Confiança Porto”.
- Autorizar a exploração de modalidades, com vista a que os jogos de sorte e outras formas de jogo, quando limitadas à área territorial do Município ou, quando mais alargadas, sejam promovidas por entidades com residência ou sede no Município do Porto.

O Departamento Internacional do Turismo e Internacionalização subdivide-se em duas divisões: a Divisão Municipal de Internacionalização e a Divisão Municipal de Turismo. O

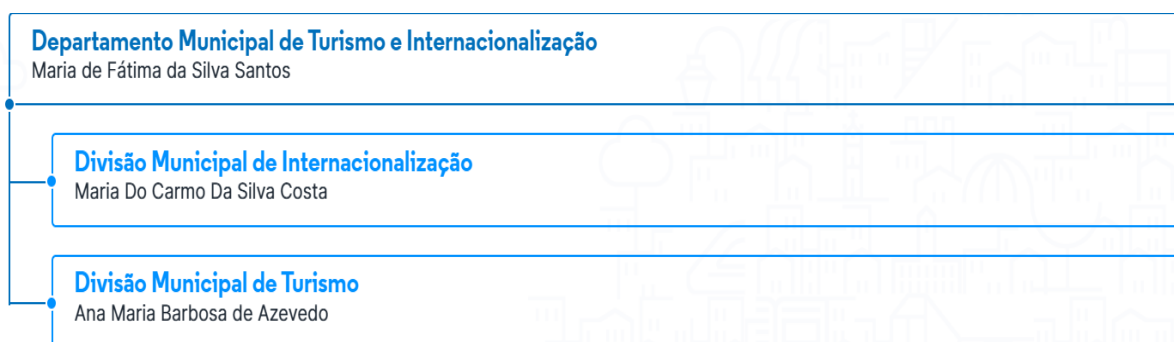
estágio foi realizado sob a tutela e orientação da Chefe da Divisão Municipal de Turismo, a Dra. Ana Maria Barbosa de Azevedo.

2.2. Caracterização da entidade de acolhimento do estágio

O estágio na Divisão Municipal do Turismo da Câmara Municipal do Porto, englobada no Departamento Municipal do Turismo e Internacionalização da Câmara Municipal do Porto, seguiu a linha de um estágio de orientação à investigação. Foram tidas diversas reuniões, tanto presenciais como online, com a Chefe da Divisão Municipal de Turismo, a Dra. Ana Maria Barbosa de Azevedo, que serviram de acompanhamento e auxílio à investigação. A entidade do estágio foi sempre muito prestável na disponibilização de materiais que pudessem ser úteis à investigação, tendo esta tido um papel fundamental na seleção das áreas de estudo para os cálculos do *crowding*. Essas áreas foram escolhidas com base na “Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de quarteirões no concelho do Porto”, que permitiu identificar de forma clara e óbvia os locais mais congestionados e com mais fluxo turístico da cidade.

A estrutura orgânica da entidade acolhedora do estágio é apresentada em seguida (Figura 2).

Figura 2 - Estrutura orgânica do Departamento Municipal do Turismo e Internacionalização da Câmara Municipal do Porto (CMP)



Fonte: CMP.

3. Metodologia

O principal objetivo desta investigação consistiu na comparação entre os valores de *crowding* em *hotspots* da cidade do Porto e as perceções em relação à atividade turística que foram recolhidas com base em entrevistas.

Numa primeira fase, foi feita uma análise com recurso a diversos indicadores de natureza estatística da situação da atividade turística na cidade (ver Tabela 1). Para esta caracterização recorreu-se ao levantamento de indicadores turísticos no Instituto Nacional de Estatística (INE). Consultou-se também a LemePorto mas, uma vez que os dados da mesma são retirados do INE, optou-se por fazer a extração da fonte original. Com os dados recolhidos, organizou-se a informação em gráficos e tabelas a partir da informação considerada mais relevante para a caracterização da atividade turística na cidade do Porto.

Tabela 1 – Indicadores estatísticos sobre a atividade turística no Porto

Indicadores	Fonte	Período analisado
Capacidade de alojamento nos estabelecimentos de alojamento turístico, por 1000 habitantes (N.º)	INE	2014-2019/2022-2023
Hóspedes por habitante (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico	INE	2015-2019/2022-2023
Estabelecimentos de alojamento turístico (N.º) e tipo de alojamento	INE	2015-2019/2022-2023
Dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico por 100 habitantes (N.º)	INE	2014-2019/2022-2023
Dormidas (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico e local de residência	INE	2014-2019/2022-2023
Taxa líquida de ocupação cama (%) nos estabelecimentos de	INE	2014-2019/2022-2023

alojamento turístico e tipo de alojamento		
Estada média (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico e Tipo de alojamento	INE	2014-2019/2022-2023
Proporção de hóspedes não residentes (%)	INE	2014-2019/2022-2023
Quartos (N.º) em estabelecimentos de alojamento turístico e Tipo de Alojamento	INE	2014-2019/2022-2023

Fonte: elaboração própria.

Numa segunda fase procedeu-se à seleção dos *hotspots*, ou seja, das áreas com acentuado fluxo turístico, para servirem como áreas de estudo. Com recurso aos indicadores anteriormente recolhidos, bem como da “Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de bairros no concelho do Porto”, e sessões de orientação neste âmbito, foram selecionadas 2 áreas de estudo para proceder ao cálculo do *crowding*.

A “Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de bairros no concelho do Porto” desempenhou um papel fundamental na seleção das áreas utilizadas para o cálculo do *crowding*, uma vez que teve por base um estudo exaustivo da situação da atividade e dos fluxos turísticos na cidade do Porto, permitindo assim identificar as melhores áreas e *hotspots* para proceder à questão de investigação.

Com base no trabalho das duas fases anteriores, procedeu-se ao cálculo do *crowding* (ver Tabela 2, no capítulo 4) nas áreas selecionadas. Chegou-se à conclusão de que a melhor forma de calcular este valor seria através de uma equação com 3 variáveis: espaço, tempo e número de pessoas.

Para a contagem do número de pessoas em cada área, optou-se por realizar pequenos vídeos, com a duração de 5 minutos, captando o número de pessoas a circular nas ruas selecionadas para o estudo. Este procedimento foi efetuado, para cada uma das áreas analisadas, nos mesmos intervalos temporais: entre as 11:00 e as 11:05 horas da manhã,

e entre as 16:30 e as 16:35 da tarde, realizando-se então duas medições de *crowding* para cada lugar. As medições foram realizadas em dias de fim de semana ou feriados, nos horários referidos. Os horários foram deliberadamente selecionados por corresponderem, normalmente, a períodos de maior afluência, com o objetivo de registar os valores mais elevados possíveis.

Como metodologia para a seleção das ruas onde se iria calcular o *crowding*, recorreu-se novamente à “Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de quarteirões no concelho do Porto” (ver Figura 3). As áreas de estudo foram selecionadas em função da proximidade a grandes atrações turísticas, tendo sido identificadas as áreas do Centro Histórico e da Baixa da cidade como sendo as mais relevantes. De seguida, optou-se pela seleção de 4 áreas de estudo, duas em cada uma destas duas áreas.

Figura 3 - Mapeamento de ativos turísticos na cidade do Porto



Fonte: “Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de quarteirões no concelho do Porto”, Câmara Municipal do Porto, pág. 19.

No Centro Histórico, foi escolhida a rua das flores, por sugestão do Departamento de Turismo da CMP, que faz a ligação da estação de São Bento ao Largo de São Domingos, e que é uma das artérias mais movimentadas da cidade, na proximidade ao Palácio da

Bolsa e à Igreja da Misericórdia. Optou-se também, na Ribeira, pela área junto à Ponte Luís I, por se tratar de um dos pontos mais visitados e emblemáticos da cidade.

Na Baixa, optou-se por uma área próxima da Livraria Lello, dado o enorme crescimento da procura turística neste local, o que levou à implementação de um sistema de bilhética paga, em 2015, para controlar o fluxo de visitantes. A outra área escolhida na Baixa da cidade foi a Rua Santa Catarina, por se tratar da principal artéria comercial da cidade. Num estudo levado a cabo pela empresa Coldwell Banker Richard Ellis (CBRE), em 2017, esta rua foi identificada como a mais movimentada do país, com um fluxo médio de 4328 pessoas por hora.

Para garantir uma análise empírica o mais rigorosa possível, os vários lugares analisados deviam ser semelhantes em termos de área. Assim, recorreu-se ao *Google Earth* para, através da funcionalidade “polígono”, selecionar trechos nos *hotspots* referidos com áreas de dimensão equivalente (ver figuras 2 a 5, no capítulo 4), para depois aplicar o cálculo de *crowding* aos mesmos. A apresentação e discussão dos resultados é feita no capítulo seguinte.

Após a análise de natureza quantitativa, seguiu-se a componente qualitativa desta investigação, baseada na aplicação de inquéritos no terreno, de forma a captar as perceções de residentes e turistas relativamente à atividade turística na cidade do Porto. Assim, foi elaborado um inquérito no qual os participantes avaliaram, numa escala de Likert de 1 a 5, a perceção de excesso de turismo na cidade do Porto (*overtourism*) e também, na mesma escala, as suas perceções de *crowding*, sendo que 1 corresponde à ausência total dessa perceção e 5 a uma perceção muito intensa do fenómeno.

Por fim, cruzou-se a informação quantitativa com a qualitativa, para compreender se existe uma relação entre os dados obtidos e a perceção dos residentes. Os cálculos e os gráficos foram efetuados em Excel.

4. Análise de Resultados

Neste capítulo será feita a análise dos resultados quantitativos e qualitativos, obtidos durante a investigação. Será sistematizado: (i) o mapeamento do turismo na cidade com recurso a indicadores, (ii) a análise estatística aos inquéritos realizados nas áreas previamente seleccionadas e (iii) o estudo aos resultados de *crowding* e de densidade estática média, obtidos nessas mesmas áreas. Por fim, apresenta-se uma (iv) síntese da análise às entrevistas realizadas a guias intérpretes.

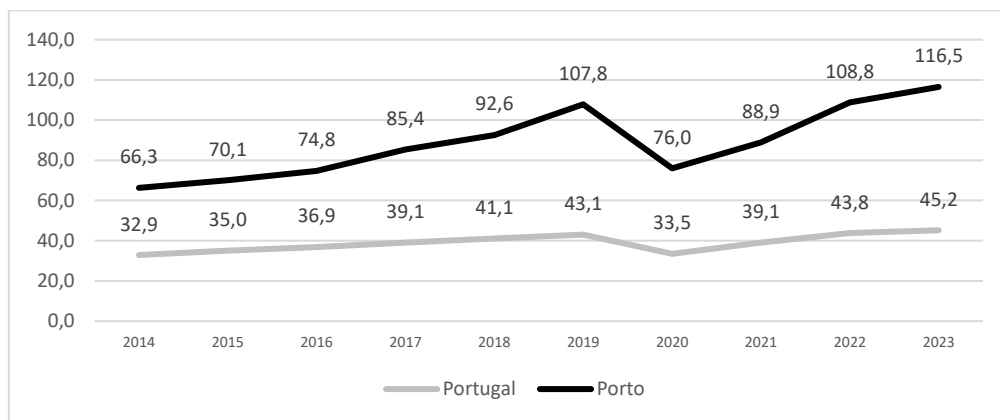
4.1. Mapeamento do turismo na cidade do Porto: análise de indicadores

Para um melhor enquadramento da análise empírica, fez-se um mapeamento dos principais indicadores de turismo para a cidade do Porto, tomando o país como comparação.

Relativamente à capacidade de alojamento turístico (por 1000 habitantes), a evolução tem sido de constante crescimento no período analisado, com exceção da queda abrupta em 2020 e 2021, provocada pela pandemia da Covid-19, representando uma taxa de variação de 75,7%, aproximadamente, entre 2014 e 2023.

Além disso, verifica-se que a cidade do Porto está sempre bastante acima da média nacional para este indicador. Em 2014, apresentava um valor correspondente ao dobro da média nacional, estando esse desvio a aumentar. De facto, o número registado no Porto passa do dobro em 2014 para 2,6 vezes superior à média nacional em 2023. Realça-se também o facto de em 2022 e 2023 já se terem atingido valores superiores aos de pré pandemia (Gráfico 1).

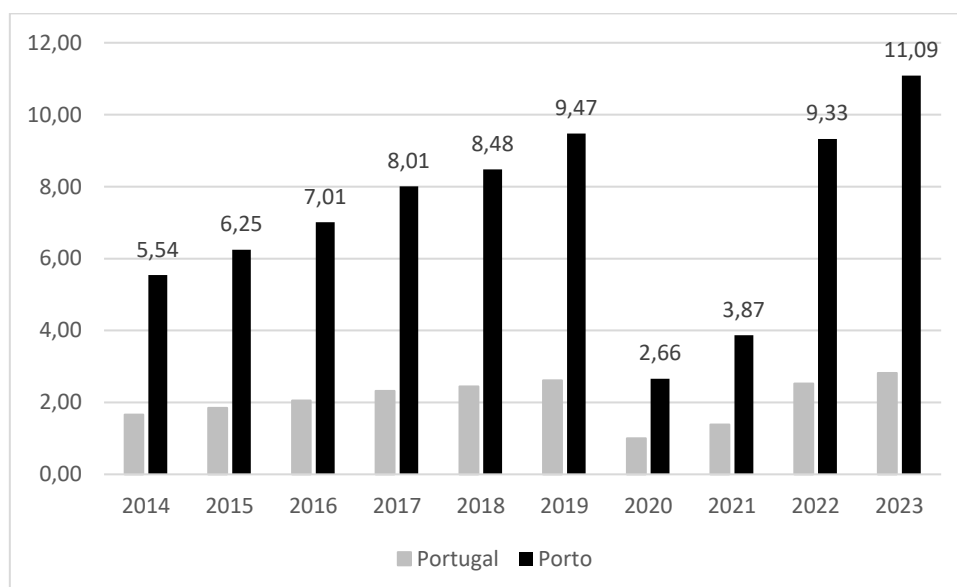
Gráfico 1 - Capacidade de alojamento nos estabelecimentos de alojamento turístico por 1000 habitantes (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

Observando agora os hóspedes por habitante nos estabelecimentos de alojamento turístico, nota-se a mesma evolução, de acentuado crescimento. O número de hóspedes é sempre superior ao número de residentes na cidade, com exceção para os anos de pandemia. Entre 2014 e 2023, verifica-se um crescimento de 100,1% (ver Gráfico 2).

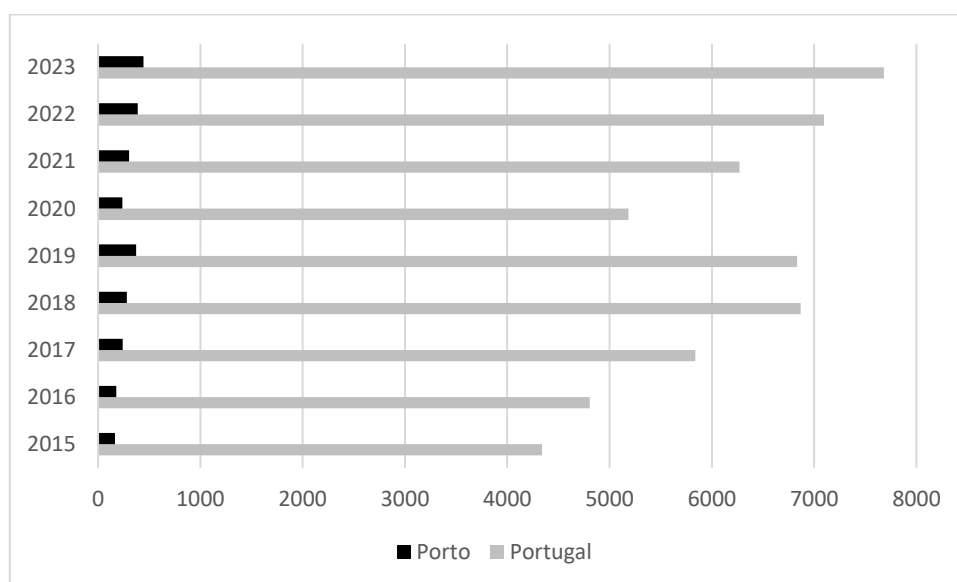
Gráfico 2 - Hóspedes por habitante (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

Analisando agora o número de alojamentos turísticos, confirma-se a tendência de crescimento acentuado. Em 2015, existiam 164 alojamentos turísticos na cidade do Porto, tendo esse número aumentado para 443 em 2023, o que representa uma taxa de variação de aproximadamente 170,1% no período global. Em 2014, os estabelecimentos de alojamento turístico do Porto representavam cerca de 3,8% dos estabelecimentos de alojamento turístico do país, tendo esse valor subido para, aproximadamente, 5,8% em 2023. Mais uma vez, em 2022 e 2023, os valores observados são já superiores aos de pré pandemia (Gráfico 3).

Gráfico 3 - Número de estabelecimentos de alojamento turístico (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

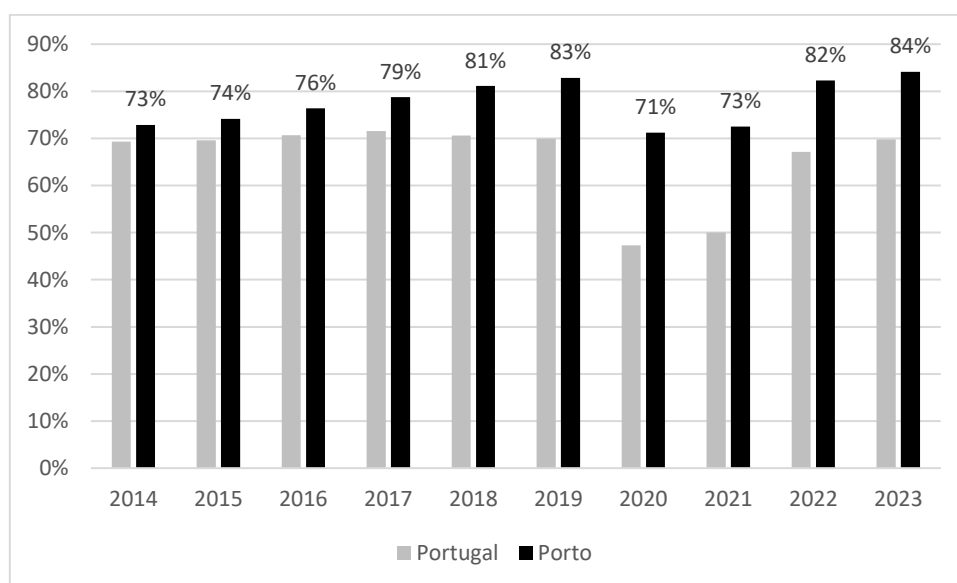
Analisando agora o número de dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico, verifica-se um aumento muito significativo no período analisado. Em 2014, o número de dormidas nestes estabelecimentos, na cidade do Porto, era de 2.548.591, subindo para 5.869.506 em 2023, o que corresponde a um aumento no número de dormidas de aproximadamente 130,3%.

Ao analisar o local de residência dos turistas, verifica-se que o número de dormidas de estrangeiros é superior ao número de dormidas de portugueses. Em 2023, as dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico na cidade do Porto são compostas por aproximadamente 84% estrangeiros e apenas 16%% portugueses, o que realça bem o

grande fluxo turístico da cidade e o estatuto da mesma enquanto destino turístico internacional. Em 2014, o cenário era de aproximadamente 72,9% estrangeiros e 27,1% portugueses, o que significa que o peso de estrangeiros nas dormidas na cidade do Porto é cada vez maior (ver Gráfico 4).

Analisando agora o rácio destas dormidas por 100 habitantes, verifica-se um aumento de 1.157,2 dormidas por 100 habitantes em 2014, para 2.387 dormidas por 100 habitantes em 2023, ou seja, um crescimento de aproximadamente 106,3%, sendo os valores bastante mais elevados do que os da média nacional (468,3, em 2014, e 729,6, em 2023). Estes números evidenciam que o número de dormidas nos alojamentos turísticos é bastante superior à população residente da cidade do Porto, confirmando a importância do turismo na cidade.

Gráfico 4 - Percentagem de estrangeiros no total das dormidas nos estabelecimentos de alojamento turísticos (2014-2023)

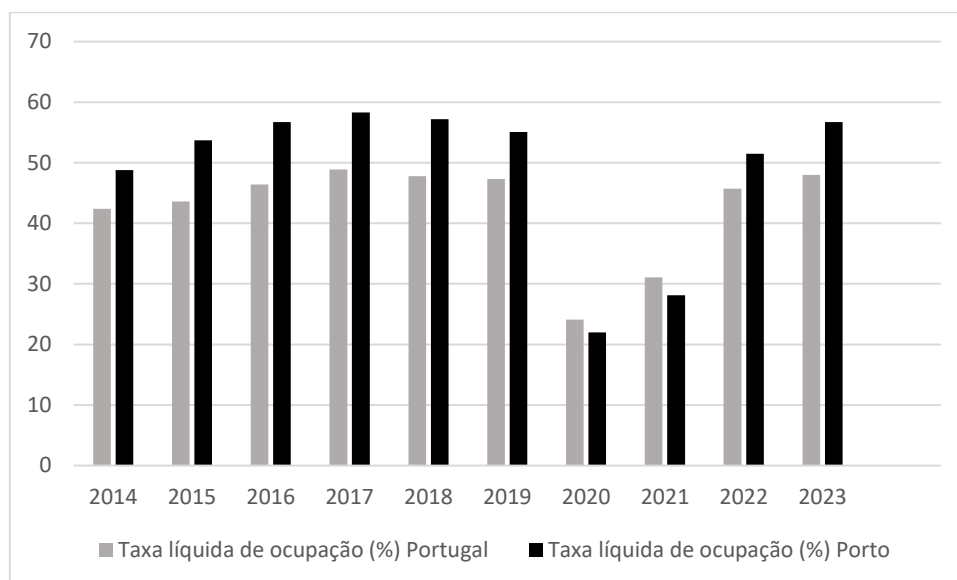


Fonte: INE, vários anos.

Ao analisar a taxa líquida de ocupação nos estabelecimentos de alojamento turístico verifica-se o aumento constante da mesma (exceto para os anos de pandemia) no período analisado. A taxa líquida de ocupação cresceu de 48,8%, em 2014, para 56,7%, em 2023, tendo superado o valor pré pandemia de 2019 já em 2023. Verifica-se também

que a taxa de ocupação na cidade do Porto é sempre superior à da média nacional no período analisado (Gráfico 5).

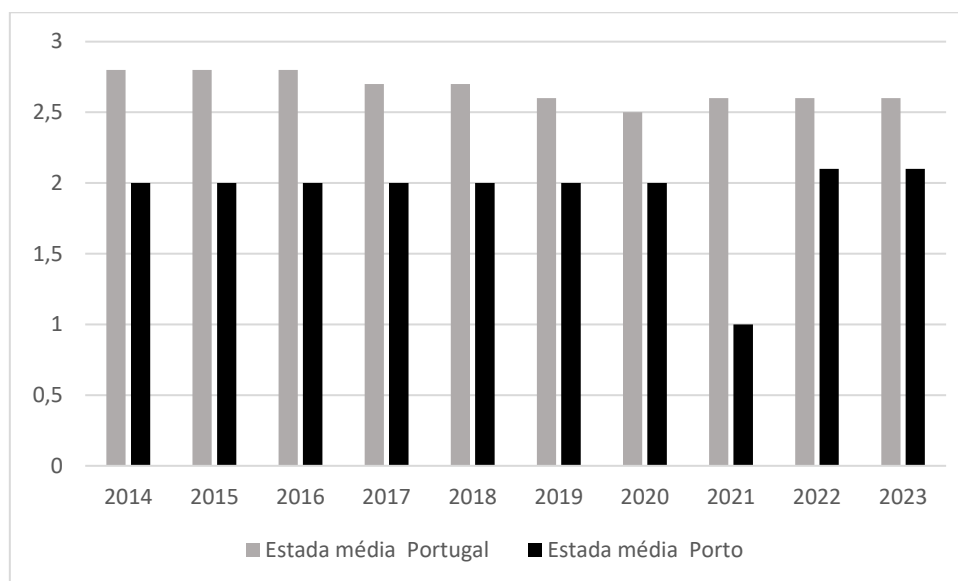
Gráfico 5 - Taxa líquida de ocupação nos estabelecimentos de alojamento turístico (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

Observando a estada média nos alojamentos turísticos, verifica-se que esta se manteve estável numa média de duas noites até aos anos da pandemia, quando naturalmente decresceu. Contudo, no pós-pandemia (2022-2023), a estada média já se encontra ligeiramente acima de duas noites, correspondendo a, aproximadamente, 2,1 noites. Por outro lado, a estada média no país decresceu ligeiramente de 2014 para 2023, passando de uma média de 2,8 noites para uma média de 2,6 noites. Assim, a cidade do Porto apresenta uma tendência oposta à do país, uma vez que a estada média no Porto está a aumentar, enquanto a média nacional está a diminuir, ainda que as variações sejam ligeiras em ambos os casos (Gráfico 6).

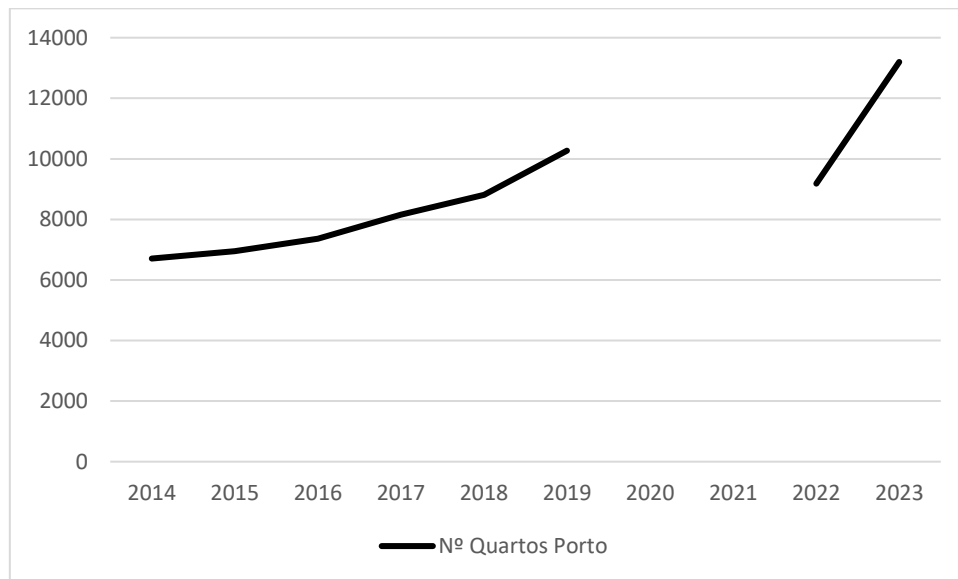
Gráfico 6 - Estada média nos estabelecimentos de alojamento turístico (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

Se tivermos em conta o número de quartos nos estabelecimentos de alojamento turístico (Gráfico 7), verifica-se um aumento muito significativo na cidade do Porto, de 6.707 para 13.199, representando um crescimento de, aproximadamente, 96,8%. Relativamente ao total do país, o crescimento foi de 38%, aproximadamente, o que revela que o número de quartos na cidade do Porto está a crescer a um ritmo duas vezes superior ao do total do país.

Gráfico 7 - Número de quartos nos estabelecimentos de alojamento turístico no Porto (2014-2023)



Fonte: INE, vários anos.

Em suma, todos os indicadores analisados permitem concluir que a atividade turística no país, e em especial na cidade do Porto, está em constante crescimento, apresentando já valores superiores aos pré pandemia.

4.2. Análise do *crowding* nos *hotspots* selecionados

Como indicado no capítulo da metodologia, foram selecionados 4 *hotspots* com áreas idênticas para calcular o *crowding*, apresentados em seguida (figuras 4 a 7).

A primeira figura (Figura 4) corresponde à delimitação, através da ferramenta polígono do *Google Earth*, de uma área de estudo para os cálculos de *crowding* e densidade estática média na Rua das Flores.³ A área está delimitada pelo contorno amarelo e tem aproximadamente 553,3 m².

³ Uma vez que o *Google Earth* não tem a função de unir polígono (*merge*), foram feitos mais do que um em algumas das áreas de forma a poder representar todo o espaço pretendido.

Figura 4 - Delimitação da área de estudo do crowding na Rua das Flores



Fonte: Elaboração própria através do *Google Earth*

Em seguida, na figura 5, é visível à área de estudo na rua Santa Catarina, delimitada da mesma forma, de aproximadamente 500,9 m².

Figura 5 - Delimitação da área de estudo do *crowding* na Rua Santa Catarina



Fonte: Elaboração própria através do *Google Earth*.

Na figura 6, representa-se a área de estudo delimitada para a Ribeira, através de 3 polígonos unidos e desenhados a amarelo, com cerca de 428 m².

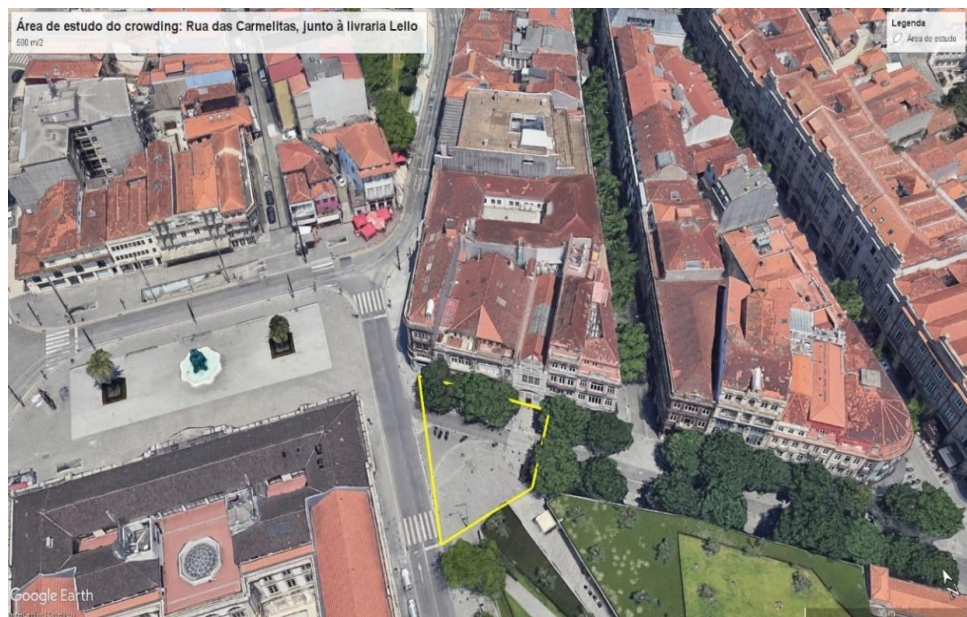
Figura 6 - Delimitação da área de estudo do *crowding* na Ribeira



Fonte: Elaboração própria através do *Google Earth*.

Por fim, na figura 7, é possível verificar a área delimitada para os cálculos na Rua das Carmelitas, junto à Livraria Lello. Esta área, delimitada mais uma vez a amarelo, tem aproximadamente 580 m².

Figura 7 - Delimitação da área de estudo do *crowding* na Rua das Carmelitas (Livraria Lello)



Fonte: Elaboração própria através do *Google Earth*.

Estando delimitadas as áreas identificadas nas figuras acima, com a informação dos vídeos elaborados nessas mesmas áreas, seguindo a metodologia explicada anteriormente, foram reunidos todos os elementos necessários para calcular o *crowding* e posteriormente a densidade estática média para os *hotspots* selecionados. A síntese dos cálculos apresenta-se em seguida, na Tabela 2.

Tabela 2 – Cálculo do *crowding* nos *hotspots* selecionados

Área (A)	Tempo (T)	Nº de pessoas (N)	Cálculo do <i>crowding</i> (C)	Densidade estática média (300 segundos)
Rua das Flores - aproximadamente 553,3 m ²	24 maio 11:00-11:05 300 segundos	N=563	C= 563/(553,3 x 300) C= 0,003392	C x 300 ≈ 1

	17 maio 16:30-16:35 300 segundos	N=308	$C = 308 / (553,3 \times 300)$ $C = 0,001856$	$C \times 300 \approx 0,6$
Rua St. Catarina - aproximadamente 500,9 m ²	21 junho 11:00-11:05 300 segundos	N=334	$C = 334 / (500,9 \times 300)$ $C = 0,002223$	$C \times 300 \approx 0,7$
	26 abril 16:30-16:35 300 segundos	N=556	$C = 556 / (500,9 \times 300s)$ $C = 0,003700$	$C \times 300 \approx 1,11$
Ribeira perto da ponte Luís I,* aproximadamente 428 m ²	19 junho 11:00-11:05 300 segundos	N=245	$C = 245 / (428 \times 300s)$ $C = 0,001908$	$C \times 300 \approx 0,57$
	26 abril 16:30-16:35 300 segundos	N=498	$C = 498 / (428 \times 300s)$ $C = 0,003878$	$C \times 300 \approx 1,16$
Rua das Carmelitas, junto à livraria Lelo, aproximadamente 580 m ²	21 junho 11:00-11:05h	N= 394	$C = 394 / (580 \times 300s)$ $C = 0.002264$	$C \times 300 \approx 0.67$
	28 junho 16:30-16:35	N= 297	$C = 297 / (580 \times 300s)$ $C = 0.001707$	$C \times 300 \approx 0.51$

*Não foi possível analisar definir uma área mais próxima dos 500 m² para este local.

Fonte: Elaboração própria.

Para interpretar estes valores do *crowding*, calculou-se a densidade estática média a partir do valor de *crowding* já obtido, uma vez que o resultado na forma de densidade estática média permite aplicar a tipologia do trabalho seminal de Fruin, datado de 1971, e à interpretação de valores aí proposta.

A interpretação de Fruin foi escolhida por oferecer uma base clássica para o estudo de fluxo de pedestres em espaços urbanos, definindo claramente os níveis de densidade, conforto e fluxos, em ruas e espaços públicos. Uma vez que não foi possível aceder ao livro original, a proposta de Fruin foi retirada de Buchmüller, S. e Weidmann, U. (2006).

Assim, vamos utilizar a interpretação dos valores das categorias LOS (*Levels of Service*) para as vias pedestres identificadas, de acordo com a tipologia de Fruin (1971), apresentada na Tabela 3.

Tabela 3 – Categorias LOS (*Level of Service*, A-F) definidas para vias pedestres por Fruin 1971

Categorias	Densidade (p/m²)
A	<0.31
B	0.31 – 0.43
C	0.43 – 0.71
D	0.71 – 1.11
E	1.11 – 2.00
F	>2.00

Fonte: Adaptado de Buchmüller, S. e Weidmann, U. (2006)

As categorias propostas por Fruin estão ordenadas de A a F, por ordem crescente de densidade. Assim, a categorização varia de A, que corresponde a uma densidade mínima e máximo conforto, até F, que significa superlotação e desconforto máximo.

Analisando a Tabela 2, onde estão sistematizados os resultados obtidos para o *crowding* e a densidade, vamos aplicar a tipologia de Fruin. Começando pelo trecho da Rua das Flores, com um valor de densidade estática de 1, este enquadra-se no nível D no horário matinal das 11h00, correspondendo a uma situação em que o fluxo ainda é razoavelmente fluido, mas o atrito e interação entre peões são prováveis. Relativamente ao horário da tarde, às 16h30, no mesmo local, a situação é um pouco melhor, estando dentro dos parâmetros da categoria C, o que significa que o espaço é suficiente para velocidades normais de deslocação e para contornar outros peões em fluxos principalmente unidirecionais, podendo, no entanto, causar alguns conflitos em mudanças de direção.

No trecho da Rua Santa Catarina, verifica-se, com base nos cálculos efetuados (ver Tabela 2, valor 0,7), que no horário matinal das 11h, este se encontra no limiar de transição entre a categoria C e a categoria D, ainda assim dentro da categoria C. Isto

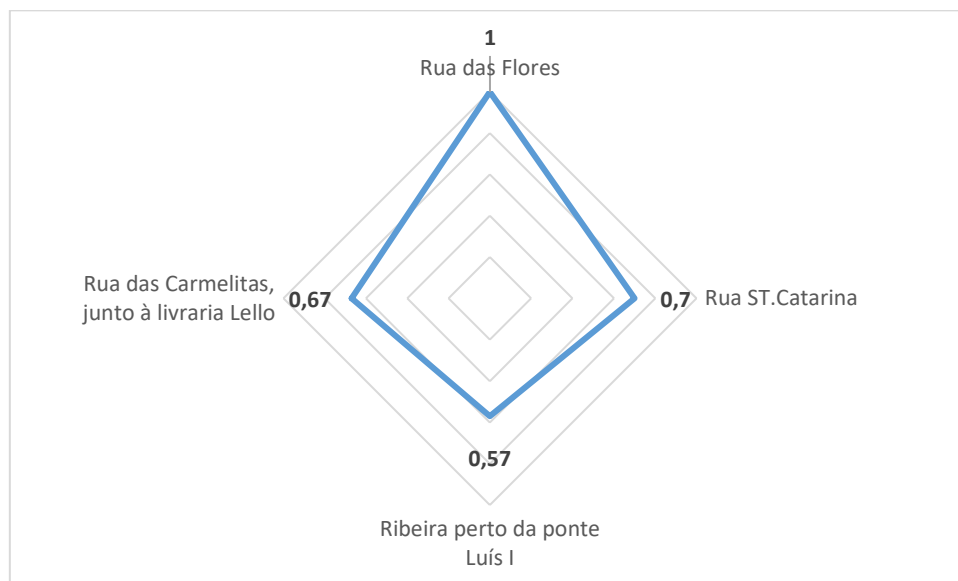
significa que o espaço disponível é totalmente aceitável para deslocações a velocidades normais e de direção única, podendo haver alguns atritos em situações de mudança de velocidade ou direção. Relativamente ao horário da tarde, o valor de aproximadamente 1,11 pessoas por m^2 indica que este trecho da rua se encontra na categoria D, já no limite de transição para a categoria E. Ou seja, o fluxo ainda é aceitável, mas o atrito e interação entre pessoas é muito provável, estando muito próximo do nível E, que remete para uma situação de restrição vinculada da velocidade de marcha, onde os movimentos de alteração de direção são muito complicados e o espaço não é suficiente para os peões mais lentos.

No caso do trecho na Ribeira, junto à ponte Luís I, o cenário para o horário matinal, analisando os cálculos da tabela 3, é o da categoria C, com um valor de 0,57. Ou seja, o espaço disponível é, como se verificou para outros casos, totalmente aceitável para deslocações a velocidades normais e de direção única, embora possam surgir alguns atritos em situações de mudança de velocidade ou direção. No horário da tarde, verifica-se uma situação mais preocupante, enquadrada na categoria E (1,16), isto é, uma situação onde existem fortes restrições à velocidade de deslocação, é muito complicado efetuar mudanças de direção e o atrito entre peões é muito frequente, sendo inclusive o espaço insuficiente para os peões mais lentos.

Relativamente à densidade estática verificada na Rua das Carmelitas, junto à Livraria Lello, tanto no horário matinal (0,67) como no horário da tarde (0,51), os valores enquadram-se na categoria C. Ou seja, o espaço disponível é aceitável para deslocações a velocidades normais e de sentido único, podendo ocorrer alguns atritos em situações de mudança de velocidade ou direção.

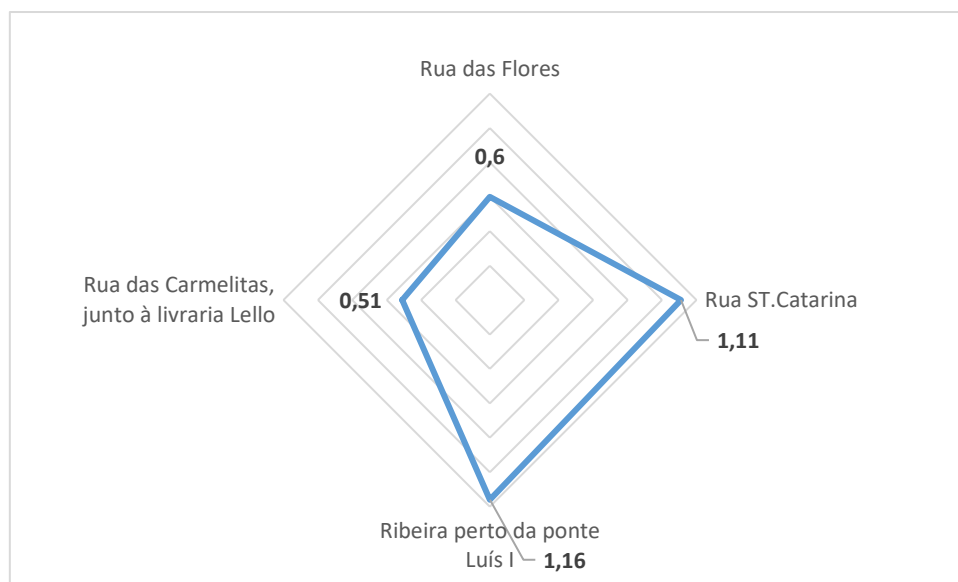
Em síntese, para finalizar esta análise, comparam-se os valores da densidade média nos *hotspots* sinalizados nos dois horários – manhã e tarde – através dos gráficos abaixo (Gráficos 8 e 9).

Gráfico 8 - Densidade estática média nos vários hotspots no horário da manhã
(11h00-11h05)



Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 9 - Densidade estática média nos vários hotspots no horário da tarde
(16h30-16h55)



Fonte: Elaboração própria.

Como é possível constatar, há diferenças assinaláveis entre o horário matinal (11:00-11:05 h) e o horário da tarde (16:30-16:35). De manhã, é notório o valor mais alto

registado na Rua das Flores, estando as outras 3 áreas de estudo mais abaixo, sendo a densidade média estática relativamente menor na Ribeira. Contudo, na parte da tarde o cenário altera-se completamente, sendo agora a Rua Santa Catarina e a Ribeira as áreas com maiores valores de densidade estática média. Esta constatação permite sustentar a hipótese de que há uma variação do fluxo de pessoas entre a manhã e a tarde, da Rua das Flores para a Rua Santa Catarina e para a Ribeira.

A descida acentuada dos valores na Rua das Flores e a subida acentuada na Ribeira até sugere que muitas das pessoas neste fluxo possam ser as mesmas, estando a percorrer o eixo São Bento-Rua das Flores-Ribeira, que é um dos eixos mais movimentados da cidade.

Em seguida, são apresentados e discutidos os resultados associados à análise dos inquéritos.

4.3. Análise dos inquéritos

Como descrito no capítulo da metodologia, foram realizados inquéritos a residentes e turistas nas mesmas áreas para as quais foram feitos os cálculos do *crowding*. Os inquéritos continham apenas duas questões, tendo sido perguntado aos transeuntes se sentiam: (i) excesso de turismo e turistas e (ii) excesso de pessoas nas ruas, ao ponto de dificultar a circulação. Desta forma, procurou captar-se as perceções dos mesmos face (i) à existência de *overtourism* e (ii) aos níveis de *crowding*, utilizando uma escala de Likert de 1 a 5 para as respostas. Como já referido, nesta escala, 1 significa a não perceção destes fenómenos e 5 significa uma forte perceção dos mesmos. Foram recolhidas 150 respostas durante os meses de maio e junho de 2025. Em seguida, apresenta-se uma sistematização dos resultados obtidos.

Começando por uma análise geral das respostas, a tabela 4 reúne um conjunto de medidas de estatística descritiva. Atendendo a que estamos a usar uma escala de 1 a 5 para medir as perceções dos inquiridos *i.e.*, uma escala ordinal, a mediana é uma medida mais adequada do que a média para analisar os resultados (Maroco, J., 2006), dando-nos o valor para o qual metade dos inquiridos respondem percecionar mais *overtourism*

e *overcrowding* e a outra metade menos. Para o conjunto das respostas, a mediana é 3, tal como a moda, o valor mais frequente nas respostas.

Tabela 4 – Medidas de estatística descritiva para todas as respostas aos inquéritos

	Perceção <i>Overtourism</i> (1-5)	Perceção <i>Crowding</i> (1-5)
Média	3,25	3,15
Desvio padrão	1,04	1,12
Moda	3	3
Mediana	3	3

Fonte: Elaboração própria.

Ainda assim, a média pode ser útil para a análise agregada das respostas, devendo a interpretação ser cautelosa, atendendo que os valores são influenciados pelas respostas de extremo (*outliers*). Verifica-se que a média de respostas relativamente à perceção de *overtourism* é de 3,25 e a média de perceção de intensidade de *crowding* é 3,15, o que revela um certo equilíbrio nas perceções sobre os dois fenómenos.

Ao fazer-se a análise da tabela de frequências (Tabela 5), é possível verificar que a frequência absoluta de respostas 4 e 5 para a perceção de *overtourism* e de *crowding* é, respetivamente, de 67 e de 58, significando que, em termos relativos, 44,7% das pessoas têm uma perceção forte/extremamente forte de *overtourism* (respondem 4 ou 5) e 38,66% já sentem o *crowding* também de forma muito intensa (4 ou 5). Em suma, o *overtourism* é um fenómeno percecionado por quase metade dos inquiridos.

Tabela 5 – Tabela de frequências de todas as respostas aos inquéritos

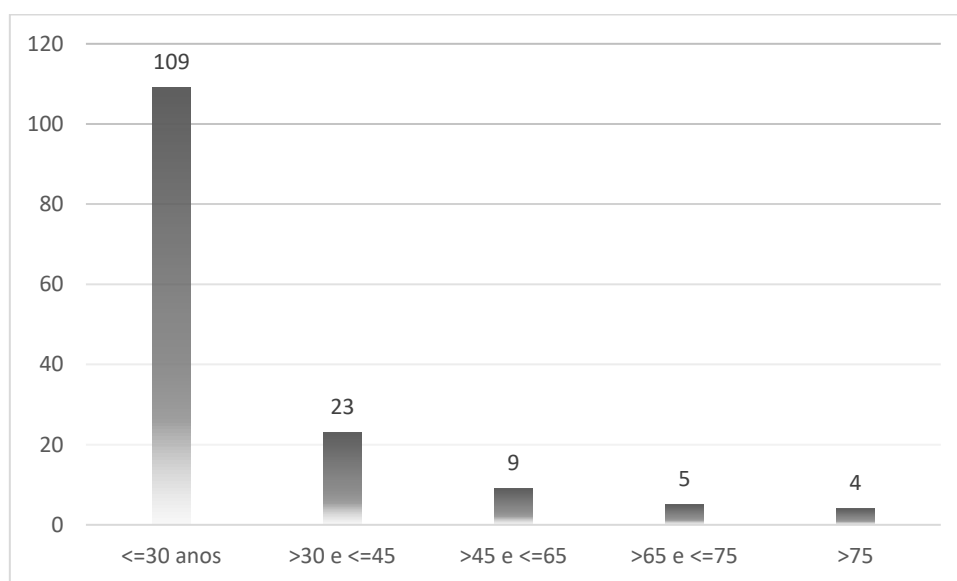
Perceção <i>Overtourism</i> (1-5)	Frequência absoluta	Frequência relativa	Perceção <i>Crowding</i> (1-5)	Frequência absoluta	Frequência relativa
1	14	9,33%		14	9,33%
2	13	8,67%		24	16,00%
3	56	37,33%		54	36,00%
4	56	37,33%		41	27,33%
5	11	7,33%		17	11,33%

Fonte: Elaboração própria.

Juntamente com a recolha das perceções dos transeuntes, foram também inquiridos alguns dados tais como o género, a idade, a nacionalidade e o local de residência (para portugueses). Começamos por apresentar a caracterização destas dimensões, mostrando em seguida a análise das diferenças nas perceções dos diferentes grupos.

Tendo em conta o género, os inquéritos foram respondidos por 78 mulheres e 72 homens, fazendo o total de 150 respostas. Em relação às idades, a maioria das respostas são de pessoas na faixa etária de <30 anos (109). No gráfico 10 é apresentada a distribuição das respostas para esta dimensão. Sendo claro o peso relativo dos mais jovens, note-se que estes mostraram muito mais abertura em responder ao inquérito de rua, sendo este um enviesamento a registar na análise dos resultados.

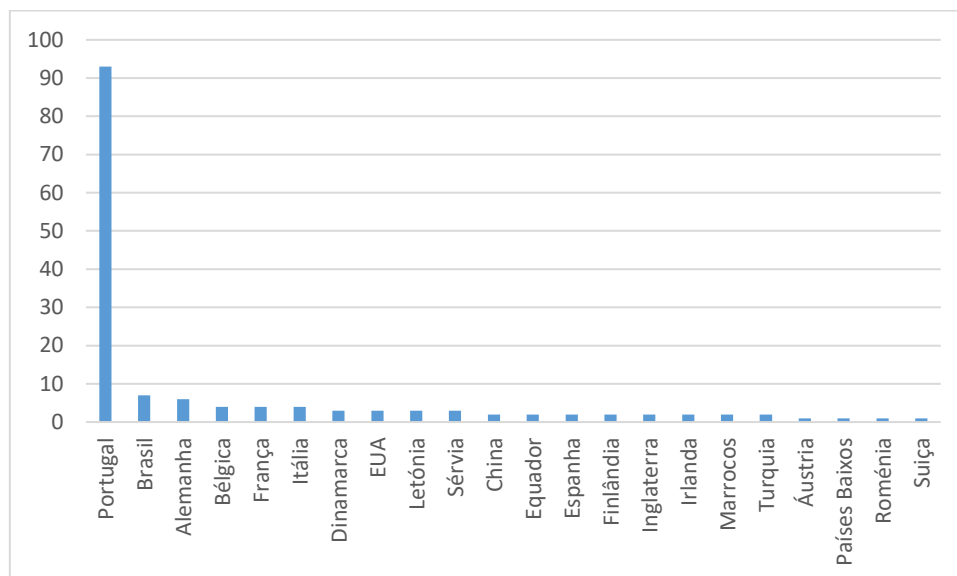
Gráfico 10 - Número de respostas por escalão etário



Fonte: Elaboração própria.

Em relação à nacionalidade dos inquiridos, foram inquiridos indivíduos de 22 nacionalidades diferentes, com clara predominância de portugueses, que correspondem a 93 das respostas (Gráfico 11).

Gráfico 11 - Número de respostas por nacionalidade



Fonte: Elaboração própria.

Por fim, considerou-se ainda o grupo dos inquiridos residentes e o dos não residentes,⁴ tendo-se obtido 42 e 108 respostas, respetivamente.

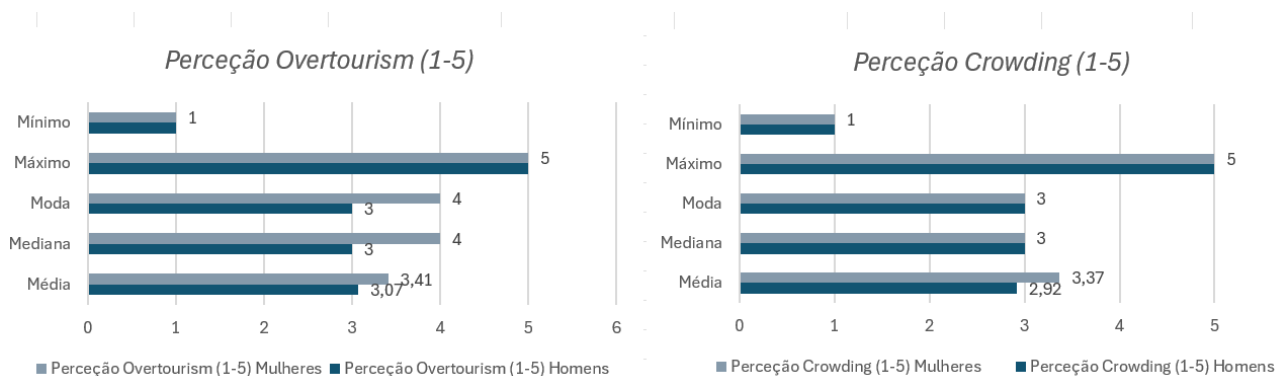
Para analisar se estas dimensões – género, nacionalidade, idade e residência – têm impacto nas perceções, fez-se uma análise das medidas de estatística descritiva dos diferentes subgrupos e procedeu-se à respetiva comparação.

Em relação ao género (ver Gráfico 12), a média de perceção de *overtourism* é de 3,07 e a média de perceção de *crowding* é de 2,92 para os homens. Já para os inquiridos do género feminino, as perceções destes fenómenos são mais fortes, com uma média de 3,41 para o *overtourism* e de 3,37 para o *crowding*. A mediana para o género feminino é mais alto (4) do que para o masculino (3) para a perceção do *overtourism*, sendo, contudo, o mesmo valor para a perceção do *crowding* (3 para ambos). O valor mais comum, a moda, é também mais elevado para as mulheres no que diz respeito à perceção do *overtourism* (4) do que para os homens (3), sendo igual para a perceção de

⁴ Consideraram-se residentes os entrevistados que identificaram como local de residência Porto, Maia, Gaia, Gondomar, Matosinhos, Ermesinde, Águas Santas, Rio Tinto e Valongo.

crowding (3). Os valores máximo e mínimo são iguais. Em suma, as mulheres apresentam percepções destes fenómenos mais elevadas do que os homens.

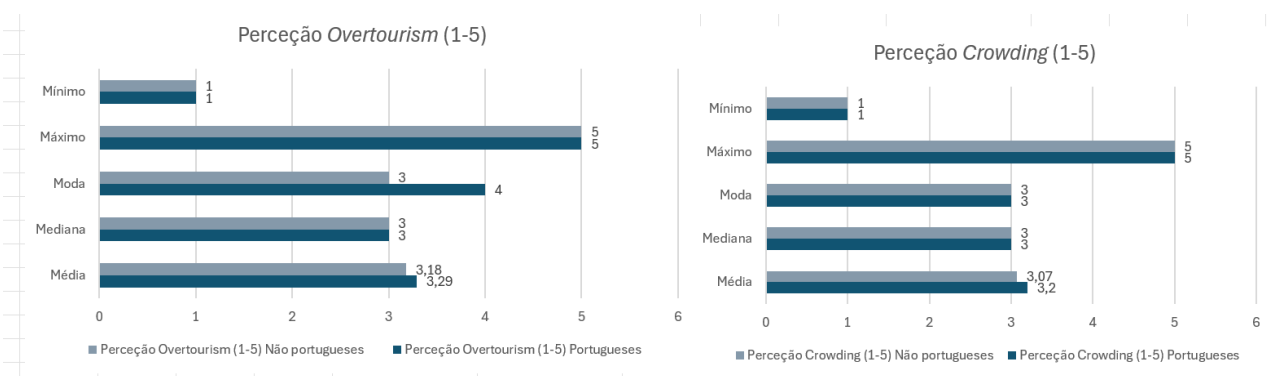
Gráfico 12 - Medidas de estatística descritiva sobre as percepções de *overtourism* e *overcrowding* por género



Fonte: Elaboração própria.

Atendendo à elevada dispersão das respostas de inquiridos com outras nacionalidades para além da portuguesa, optou-se por fazer a análise comparada das respostas agregadas para todas com as respostas dos inquiridos portugueses (ver Gráfico 13).

Gráfico 13 - Medidas de estatística descritiva sobre as percepções de *overtourism* e *overcrowding* para Portugueses e Não Portugueses



Fonte: Elaboração própria.

Analisando a média de respostas, a percepção dos portugueses corresponde a 3,29 para o *overtourism* e 3,20 para o *crowding*, enquanto as 57 respostas de outras nacionalidades têm uma média de 3,18 para a percepção de *overtourism* e 3,07 para a

percepção de *crowding*. Sendo a mediana, bem como o máximo e o mínimo, iguais para os dois grupos (3), a moda é maior para os portugueses no que diz respeito à percepção do *overtourism*, 4, enquanto para os não portugueses é 3. Assim, parece verificar-se que as percepções dos turistas face aos dois fenómenos são ligeiramente menores do que a dos portugueses.

Relativamente aos grupos etários (Tabela 8), como mencionada atrás, existe um enviesamento significativo face ao grande peso relativo (70%) dos inquiridos com menos de 30 anos. Para esses, as percepções para os dois fenómenos são de que estes têm alguma importância, com os valores da média, mediana e moda à volta de 3. Para os outros grupos, em relação à percepção sobre o *overtourism*, temos o escalão entre os 65 e os 75 anos com valores mais altos (média e mediana iguais a 4), sendo o grupo entre os 45 e os 65 que tem uma mediana mais alta para a percepção do *overcrowding*. Para o grupo com mais de 75 anos, com apenas 4 respostas, dois dos inquiridos identificaram valores muito baixos (1 e 2), com os outros dois a apontar valores mais altos (essencialmente 4). Contudo, o número de respostas nestes grupos é muito baixo pelo que não há robustez estatística sobre os resultados.

Tabela 8 – Medidas de estatística descritiva por grupo etário.

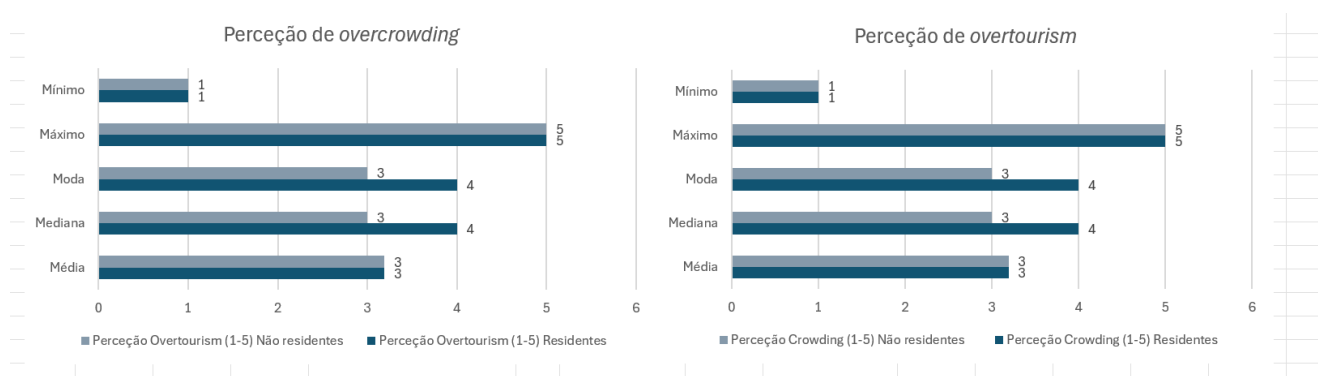
Grupo etário (anos)	Número respostas	Percepção <i>Overtourism</i> (1-5)					Percepção <i>Crowding</i> (1-5)				
		Média	Mediana	Moda	Máximo	Mínimo	Média	Mediana	Moda	Máximo	Mínimo
Menos de 30	105	3,3	3	3,0	5,0	1,0	3,1	3	3,0	5,0	3,0
Entre 30 e 45	26	3,4	3	3,0	5,0	1,0	3,0	3	3,0	5,0	3,0
Entre 45 e 65	9	3,2	3	2,0	5,0	2,0	3,0	4	1,0	5,0	1,0
Entre 65 e 75	6	2,8	4	4,0	4,0	1,0	3,2	3	3,0	5,0	3,0
Mais de 75	4	2,5	3	1,0	4,0	1,0	2,5	3	n.e.	4,0	1,0
n.e. (não existe)											

Fonte: Elaboração própria.

Por fim, comparando as respostas de residentes e não residentes (Gráfico 14), constata-se que a percepção média dos inquiridos sobre ambos os fenómenos é de 3, tanto para residentes como não residentes. No entanto, verifica-se que a moda e a mediana são superiores para o grupo dos residentes (4) em relação aos não residentes (3), indiciando que a percepção destes é já bastante forte.

Fazendo uma ligação entre esta análise e o “Irridex” de Doxey (1975), mencionado no enquadramento teórico, pode-se dizer que a percepção do residente face ao turista poderá estar na penúltima fase, a fase do incómodo e, se nada for feito e a atração turística do Porto se mantiver ou aumentar, poderá atingir a fase da irritação e de grande hostilidade face ao turista. Note-se, contudo, as limitações desta amostra, sendo o número de respostas de residentes superior ao dobro do número de respostas de turistas.

Gráfico 14 - Medidas de estatística descritiva sobre as percepções de *overtourism* e *overcrowding* para Residentes e Não Residentes



Fonte: Elaboração própria.

4.4. Análise das entrevistas a guias intérpretes

Ao analisar o conteúdo das entrevistas (ver síntese apresentada em Anexo, Tabela A1), constata-se que os entrevistados possuem uma vasta experiência no trabalho de guia intérprete. De facto, o entrevistado que desempenha a função há menos tempo é o entrevistado 2 e mesmo esse já trabalha nessas funções há 10 anos. O público principal dos guias entrevistados são pessoas que falam a língua inglesa, nomeadamente ingleses e americanos, dando os entrevistados também algum destaque à presença de turistas espanhóis e brasileiros. O outro grande público, como se pode perceber pela leitura das respostas, são os asiáticos.

Relativamente à faixa etária dos clientes destes guias intérpretes, percebe-se que é uma clientela adulta, maioritariamente entre os 45 e os 80 anos. Já o perfil do turista tendo em conta a nacionalidade, tal como descrito pelo entrevistado 2, é distinto. O turista

asiático por norma não visita monumentos, enquanto o norte americano faz *tours* privados, com acesso a monumentos. O entrevistado 3 refere que os seus clientes são, por norma, praticantes de turismo de luxo.

Olhando para a perceção dos entrevistados face à existência ou não da questão de investigação (*overtourism*), o primeiro refere que não existe para já, enfatizando, contudo, que existe uma grande falta de planeamento na gestão do turismo. Já o segundo entrevistado considera que a cidade pode estar já a caminhar para uma situação de *overtourism*, ou que até já se esteja nessa situação, voltando a referir a falta de planeamento. O entrevistado 4 está em sintonia com o entrevistado 1, enquanto entrevistado número 3 referiu com veemência a existência do fenómeno e refere-se à cidade como tendo o seu centro histórico num “verdadeiro caos”. Ou seja, apesar da maioria dos entrevistados considerarem que o Porto não se encontra ainda em situação de *overtourism*, todos são taxativos na afirmação de que há falta de planeamento na cidade. Além disso, consideram unanimemente que o centro histórico e a baixa são as áreas mais afetadas pelo excesso de turismo, com destaque para o eixo São Bento-Rua das Flores-Ribeira.

Em relação a alterações no volume e comportamentos dos turistas, todos concordam que o volume aumentou. Contudo, é de realçar a perceção dos entrevistados face ao comportamento dos turistas, já que todos referiram um aumento da falta de respeito do turista para com o património, verificado após a pandemia da COVID-19.

Relativamente às dificuldades que o aumento de turistas coloca ao trabalho de guia, todos referem dificuldades logísticas de gestão de espaço e mobilidade. Já a experiência do turista ser ou não afetada, os entrevistados referem que, estando tudo planeado atempadamente e desde que a situação seja explicada ao turista, este, apesar de não gostar, entende. Apenas um dos entrevistados referiu que já alterou roteiros em função de eventos na cidade, sendo que os outros ou nunca alteraram ou apenas fizeram ajustes nos horários para fugirem a horas de elevado congestionamento em certos locais.

Os entrevistados indicam que existe, de certa forma, uma percepção negativa do residente face ao turista, uns com mais ênfase do que outros. O entrevistado 1 refere que essa percepção do residente face ao turista depende muito de que área se trata. Por exemplo, no centro e na baixa há mais tendência a uma percepção negativa, ao contrário de áreas mais periféricas onde a presença do turista não é tão significativa. O entrevistado 4 refere ainda a importância que o residente tem de ter na preservação da identidade da cidade e do comércio tradicional, frequentando esses locais identitários, impedindo assim que estes espaços se sintam forçados a encerrar devido à pouca afluência.

Relativamente a situações de tensão entre residentes e turistas, dois dos entrevistados nunca presenciaram, enquanto os outros dois já. O entrevistado 4 realça o surgimento desse tipo de situações em filas de espera e em transportes públicos.

A burocracia existente para os pesados de passageiros no centro histórico foi um tópico negativo muito realçado pelos entrevistados. Outra questão abordada por mais do que um entrevistado foram as autorizações para colunas de som e entradas em monumentos a qualquer um que se diga guia (*free guides*), o que contribui para as dificuldades de gestão de espaço e para o ruído. Algumas críticas foram feitas também às autorizações para *street music* “demasiado alta”.

Realça-se a opinião dos entrevistados de que devem existir melhorias na gestão e organização dos transportes no centro da cidade e para a pegada e largada de passageiros. Ainda se manifestou, por parte do entrevistado 4, a opinião de que deveria ser dada prioridade nos transportes públicos a quem tem passe ou que se deveriam criar áreas específicas dentro das estações para os turistas. Conclui-se que os entrevistados dão destaque a medidas que possam reduzir problemas de transportes e ruído em certas áreas da cidade.

Conclusão

Este estudo fez a análise de perceções sobre fenómenos associados ao turismo que afetam as sociedades atuais, especialmente em contexto urbano, como é o caso do *overtourism* e do *overcrowding*, considerando o caso da cidade do Porto, face ao crescimento acentuado da procura verificado nos últimos anos. Foi também feita uma avaliação do *crowding* e da densidade média estática em quatro locais da cidade, consideradas como entre as de maior concentração de visitantes (*hotspots*).

A análise teórica sobre *overtourism* e *overcrowding* permitiu a identificação das suas causas, tais como o aumento da população, a melhoria das condições económicas dos indivíduos, o mais fácil acesso a transportes e viagens (nomeadamente com o aparecimento das companhias aéreas ditas de *low-cost*) e o grande desenvolvimento tecnológico, o que permitiu deslocações mais rápidas e cómodas. A revisão da literatura permitiu também a identificação dos indicadores mais relevantes para a avaliação do turismo e de situações de *overtourism* e *overcrowding*.

A cidade do Porto, como decorre do mapeamento feito na secção 4.1, caracteriza-se pela grande importância da atividade turística, tendo todos os indicadores considerados revelado um crescimento constante, superando já os valores pré pandemia Covid-19.

O trabalho de terreno realizado, incluindo o tratamento de inquéritos feitos a transeuntes nas áreas definidas como ‘hotspots’ para o estudo dos fenómenos de *overtourism* e de *overcrowding*, os cálculos de *crowding* e densidade estática média para essas áreas e as entrevistas realizadas a guias intérpretes, permitiu concluir que o *crowding* na cidade se situa num nível intermédio. Contudo, existem sinais claros de que está a aumentar, uma vez que atividade turística tem acelerado e existem áreas para as quais os cálculos demonstram valores de *crowding* e densidade estática média elevadas, ainda que não extremas, tais como Ribeira e Rua Santa Catarina no horário da tarde e Rua das Flores no horário do fim da manhã.

Estes resultados estão relativamente bem alinhados com as perceções dos transeuntes obtidas nos inquéritos. De facto, quando inquiridos sobre a sua perceção de *overtourism*, quase metade dos inquiridos sentem-no de forma intensa, tendo

selecionado as opções 4 ou 5 na escala de Likert, apesar de a média de respostas ser próxima de 3. Existem depois algumas diferenças entre grupos, sendo de notar que os residentes têm perceções de *overtourism* e *overcrowding* mais fortes do que os turistas. De facto, a resposta mais frequente dos residentes sobre a perceção de *overtourism* e de *overcrowding* foi 4, enquanto para os turistas, quer a moda, quer a mediana das respostas correspondeu a 3. Relativamente à comparação entre homens e mulheres, as mulheres percecionam o *overtourism* de forma mais intensa do que os homens.

Como resulta de forma inequívoca da análise da literatura relevante, a sustentabilidade do setor turístico depende muito das perceções que os residentes têm sobre o mesmo. Assim, a evidência recolhida no terreno, ao apontar para a existência de alguns sinais de que essas perceções podem estar a tornar-se mais negativas, sinaliza a necessidade de reconhecer o problema e adotar medidas para o minimizar.

A análise das entrevistas realizadas a guias intérpretes, agentes fortemente conhecedores do setor e que trabalham diretamente com turistas num contexto de interação também com residentes, com uma experiência acumulada, permitiu identificar perceções heterogéneas que variam entre os que consideram que a cidade do Porto já está a vivenciar *overtourism* e os que pensam que ainda não. É importante destacar que os entrevistados apontam consensualmente a existência de grande falta de planeamento, tendo elencado situações que mostram essa deficiência, nomeadamente a propósito da gestão dos transportes no centro histórico.

As várias respostas aos inquéritos, atribuindo perceções de 4 e 5 face a *overtourism* e *crowding*, assim como os valores calculados de densidade estática média que, em vários casos, já se encontram na fronteira de subir de categoria LOS (*Level of Service*) para vias pedestres, definidas por Fruin (Fruin, 1971), bem como as perceções dos guias intérpretes entrevistados, são indicadores claros da tendência de crescimento dos fenómenos em estudo. Assim, é fundamental que sejam aplicadas medidas de política que promovam um turismo mais sustentável, nomeadamente no que diz respeito à organização do espaço e à gestão dos fluxos, de forma a evitar que a perceção dos residentes para com o turismo se degrade ao ponto de haver conflitos e tensões entre estes e os visitantes, como se tem observado noutras cidades tais como Barcelona,

podendo instalar-se cenários de turismofobia, como referem Žemla e Szromek (2021). Se a aposta da cidade não for reforçada nesse sentido, as implicações sobre a atividade turística acabarão por ser negativas, uma vez que as perceções dos visitantes tenderão a refletir uma compreensão adversa sobre a capacidade da cidade oferecer uma experiência positiva, reveladora de uma aposta no turismo sustentável.

O equilíbrio positivo entre as perceções de residentes e visitantes é essencial para evitar que a cidade do Porto entre numa situação clara de *overtourism* e *overcrowding*. O reconhecimento desta necessidade deveria estar presente em sede de planeamento urbano, considerando diferentes opções de gestão do fluxo de turistas na cidade, por exemplo, promovendo o desfasamento de movimentos entre os diferentes pontos da cidade, o turismo fora de época, gerindo taxas turísticas de forma a estimular a descentralização dos fluxos e melhorando as possibilidades de transporte.

Por fim, importa considerar que durante este trabalho existiram algumas limitações que devem ser mencionadas. Desde logo, a dificuldade associada à obtenção de valores absolutamente fiáveis para os cálculos do *crowding*. A contagem das pessoas que passavam nas áreas definidas como *hotspot* em períodos com duração de 5 minutos foi, como já referido, feita com recurso a vídeos gravados com um telemóvel, nem sempre conseguindo os melhores planos para a filmagem. Para além disso, a contagem das pessoas foi feita a olho humano, sem recurso a mecanismos que permitissem uma contagem automática e com precisão exata. Portanto, estes valores deverão ser interpretados como estimativas. Outra limitação que importa identificar tem que ver com a realização dos inquéritos de rua, tendo sido evidente que as pessoas mais velhas (cerca de 40 anos ou mais) revelaram muito menos disponibilidade para responder, o que pode trazer algum enviesamento à análise.

Em sede de investigação futura, seria relevante aplicar testes para analisar a robustez estatística das diferenças de médias entre os grupos definidos (por exemplo, o teste de Kruskal-Wallis). Além disso, seria importante alargar o número de inquiridos, procurando suavizar os enviesamentos encontrados entre grupos, nomeadamente entre residentes e turistas.

Além disso, seria interessante aprofundar as políticas de planeamento e gestão de *crowding* e *overtourism*, considerando o estudo de práticas em outras cidades europeias.

Referências Bibliográficas

- Adie, B. A. & Falk, M. (2021). Residents' perception of cultural heritage in terms of job creation and overtourism in Europe. *Tourism Economics*, 27(6), 1185–1201. doi:10.1177/1354816620943688
- Amore, A., Falk, M. & Adie, B. A. (2020). One visitor too many: assessing the degree of overtourism in established European urban destinations. *International Journal of Tourism Cities*, 6(1), 117–137. <https://doi.org/10.1108/ijtc-09-2019-0152>
- Barbhuiya, M. R. (2021) Overtourism in Indian cities: a case study of Nainital. *International Journal of Tourism Cities*, 7(3), 702–724.
- Bouchon, F. & Rauscher, M. (2019). Cities and tourism, a love and hate story; towards a conceptual framework for urban overtourism management. *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), 598–619. <https://doi.org/10.1108/ijtc-06-2019-0080>
- Bravo, P. (2020). We travel with excess baggage: A Review of the Causes and Consequences of Tourism Saturation. In “Transformig Tourism: Regional perspectives on a global phenomenon”. Bruxelas: Coppieters and Ezkerraberri Foundations, pp. 91-103.
- Buchmüller, S. & Weidmann, U. (2006). Parameters of Pedestrians. Pedestrian Traffic and Walking Facilities. 132.
- Butler, R. W. & Dodds, R. (2022). Overcoming overtourism: a review of failure. *Tourism Review*, 77(1), 35–53. doi:10.1108/tr-04-2021-0215
- Calle-Vaquero, M., García-Hernández, M. & Mendoza de Miguel, S. (2020). Urban planning regulations for tourism in the context of overtourism. Applications in historic centres. *Sustainability*, 13(1), 70. <https://doi.org/10.3390/su13010070>
- Comissão Europeia (2022), “Unbalanced tourism growth at destination level – root causes, impacts, existing solutions and good practices. Final Report”, Agosto 2022, https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/study-unbalanced-tourism-growth-destination-level-root-causes-impacts-existing-solutions-and-good_en, acedido em janeiro 2025.
- Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. & Wanhill, S. (2008). *Tourism: Principles and practice* (4º ed). Harlow, England: Financial Times Prentice Hall.
- D. X. F., Liu, A. & Qiu, R. T. R. (2019). Revisiting the relationship between host attitudes and tourism development: A utility maximization approach. *Tourism Economics*, 25(2), 171–188. doi:10.1177/1354816618794088

- De la Osada Saurí, D. (2024). Turismo urbano en España. Una metodología para la detección de espacios saturados. Aplicación en Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia. *Revista Investigaciones Turísticas*, 28, 18–40. <https://doi.org/10.14198/inturi.25170>
- Dodds, R. & Butler, R. (2019). The phenomena of overtourism: a review. *International Journal of Tourism Cities*, 5(4), 519–528. doi:10.1108/ijtc-06-2019-0090
- Fruin, J. J. (1971). *Pedestrian Planning and Design*. Metropolitan Association of Urban Designers & Environmental Planners.
- García-Buades, M. E., García-Sastre, M. A. & Alemany-Hormaeche, M. (2022). Effects of overtourism, local government, and tourist behavior on residents' perceptions in Alcúdia (Majorca, Spain). *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 39(100499), 100499. doi:10.1016/j.jort.2022.100499
- Goodwin, H. (2019). 9. Barcelona- *crowding* out the locals: a model for tourism management? In R. Dodds & R. Butler (Eds.), *Overtourism*. De Gruyter (pp. 125-138).
- Gössling, S., McCabe, S. & Chen, N. C. (2020). A socio-psychological conceptualisation of overtourism. *Annals of Tourism Research*, 84(102976), 102976. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102976>
- Gretzel, U. (2019). The role of social media in creating and addressing overtourism. In R. Dodds & R. Butler (Eds.), *Overtourism*. De Gruyter (pp. 62-75).
- Hall, M. & S. J. Page (2014), *The Geography of Tourism and Recreation. Environment, Place and Space*, 4ª edição, Routledge.
- Jacobsen, J. K. S., Iversen, N. M. & Hem, L. E. (2019). Hotspot *crowding* and over-tourism: Antecedents of destination attractiveness. *Annals of Tourism Research*, 76, 53–66. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.02.011>
- Jamieson, W. & Jamieson, M. (2019). 15. Managing overtourism at the municipal/destination level. In R. Dodds & R. Butler (Eds.), *Overtourism*. De Gruyter (pp.217-233).
- Krajickova, A., Hampl, F. & Lancosova, E. (2022). Visitors' perception of overtourism impacts in a small destination. *Anatolia*, 33(2), 236–246. <https://doi.org/10.1080/13032917.2022.2040915>
- Lucarno, G. (2024), "There's no formula to calculate overtourism. But there is one to solve it", Setembro 2024, <https://publicatt.unicatt.it/handle/10807/300997>
- Maroco, J. (2006). *Análise estatística. Com utilização do SPSS*. Edições Sílabo. Lisboa.
- McKinsey & Company (2017). *Coping with success: Managing overcrowding in tourism destinations*. McKinsey & Company.

Mowforth, M. and Munt, I. (2003), *Tourism and Sustainability. Development and New Tourism in the Third World*. London: Routledge.

MUNICÍPIO DO PORTO. Despacho n.º 5602/2022, Diário da República, 2ª série.

Nádasi, L.; Kovács, S. & A. Szollos-Toth, 2024 (2024). The extent of overtourism in some European locations using multi-criteria decision-making methods between 2014 and 2023. *International Journal of Tourism Cities*. doi:10.1108/IJTC-05-2024-0103

Nelson, V. A. (2017). *An introduction to the geography of tourism* (2º ed). Lanham, MD, USA: Rowman & Littlefield.

Neuts, B., Nijkamp, P. & Van Leeuwen, E. (2012). Crowding Externalities from Tourist Use of Urban Space. *Tourism Economics*, 18(3), 649–670. <https://doi.org/10.5367/te.2012.0130>

OMT (2019). *UNWTO Tourism Definitions*, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284420858>

OECD (2024), *OECD Tourism Trends and Policies 2024*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/80885d8b-en>.

Sanz-Blas, S., Buzova, D. & Garrigos-Simon, F. J. (2024). Understanding *crowding* perceptions and their impact on place experience: Insights from a mixed-methods study. *Psychology & Marketing*. <https://doi.org/10.1002/mar.21964>

Šenková, A., Kormaníková, E., Šambronská, K. & Matušíková, D. (2022). Perception of Overtourism in Selected European Destinations in Terms of Visitor Age and in the Context of Sustainable Tourism. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 45(4spl), 1643–1649. <https://doi.org/10.30892/gtg.454spl14-985>

Shi, B., Zhao, J. & Chen, P.-J. (2017). Exploring urban tourism *crowding* in Shanghai via crowdsourcing geospatial data. *Current Issues in Tourism*, 20(11), 1186–1209. <https://doi.org/10.1080/13683500.2016.1224820>

Vagena, A. (2021). OVERTOURISM: Definition and impact. *Academia Letters*. doi:10.20935/al1207

Xie, P. F. (2023). Introduction to the handbook on tourism planning. Em *Handbook on Tourism Planning*, Edward Elgar Publishing (p. 1–24).

Żemła, M. & doxey, A. R. (2021). Influence of the residents' perception of overtourism on the selection of innovative anti-overtourism solutions. *Journal of Open Innovation Technology Market and Complexity*, 7(3), 202. doi:10.3390/joitmc7030202

Anexos

Tabela A3 – Síntese das respostas às entrevistas conduzidas junto de Guias-intérpretes

Questões	1. Introdução e Contextualização		2. Perceção do Fenómeno			3. Impactos Diretos na Atividade Profissional			4. Perceção dos Residentes		5. Futuro e Gestão		6. Conclusão
	Pode começar por me falar um pouco sobre si? Há quanto tempo trabalha como guia-intérprete no Porto e em que consiste o seu trabalho?	Qual é o seu público-alvo (nacionalidade, faixas etárias, tipo de visitas)?	Na sua opinião, o Porto encontra-se em situação de <i>overtourism</i> ou acha que possa estar a caminhar para lá? Se sim, porquê?	Tendo em conta a sua experiência, quais são os locais da cidade mais afetados pelo excesso de turistas?	Ao longo dos últimos anos, tem notado variações dignas de registo no volume de turistas ou nos comportamentos dos mesmos?	O aumento de turistas afeta ou tem afetado de alguma forma o seu trabalho enquanto guia? (ex: gestão de grupos, mobilidade, experiência dos visitantes)	Como é que os próprios turistas reagem a situações de multidões e elevado congestionamento em certos pontos da cidade?	Já teve situações em que teve de adaptar roteiros por causa do excesso de pessoas?	Acha que os residentes têm uma imagem positiva ou negativa do turismo atual na cidade?	Já presenciou situações de conflito ou desconforto entre turistas e locais?	Que medidas de gestão turística sugeria que fossem aplicadas na cidade? (ex: dispersão geográfica, limitação de grupos, horários, etc.)	Vê alguma medida já implementada que tenha tido impacto (positivo ou negativo)?	Há mais alguma coisa que gostaria de partilhar sobre este tema?
Entrevistados													
Entrevistado 1	Trabalha como guia intérprete desde 2004 para a Porto e Norte. <i>T-guide</i> com formação europeia para pessoas com	Estrangeiros, nomeadamente de língua inglesa e alemã. Faixa etária 45+.	Não acha que exista <i>overtourism</i> , mas sim uma falta de planeamento e gestão controlada. Diz	São Bento-Ribeira, Mercado do Bolhão e Livraria Lelo. Indica que as obras do metro têm	Sim, há um aumento no volume de turistas e refere um excesso de atividades de animação nas ruas. Notou uma	Dificuldades na gestão do espaço e na mobilidade.	O turista é previamente preparado para isso, a situação é explicada ao turista	Sim, em situações de eventos na cidade (exemplo: meia	Depende das áreas: no centro histórico a hostilidade do residente face ao turista é maior. Depende também da área	Não	Fiscalização horária de cargas e descargas, entradas de carros no centro (uber's etc). Tomadas e largadas de	Medidas com impacto negativo: Autorização <i>free tour</i> com colunas de	Nada mais a assinalar.

	necessidades especiais. Coordenadora do “guias de Portugal for all”, do SNATTI.		que há uma perda de identidade da cidade.	promovido concentrações excessivas em determinadas áreas.	alteração do comportamento do turista no pós COVID-19, tendo este se tornado mais desrespeitoso perante o património.			maratona, Rali...)	empregadora de cada pessoa.		turistas deveriam ter mais restrições. Mais autoridade municipal.	som para qualquer um. Não concorda com a burocracia existente para os pesados de passageiros no centro histórico.	
Entrevistado 2	Trabalha como guia intérprete há cerca de 10 anos. Formada em turismo e é ex-professora. O seu trabalho como guia consiste em executar programas.	Norte Americanos e Asiáticos. Os asiáticos por norma não visitam monumentos, enquanto os norte americanos fazem <i>tours</i> privados com entradas.	Sim, ou em vias disso. Falta de planeamento por parte das autoridades locais, tudo focado nos mesmos espaços.	Centro Histórico.	Os turistas estão menos respeitadores com o património e há um facilitismo por parte das autoridades	Prejudica a experiência dos visitantes na capacidade absorção do espaço.	Entendem, mas não deixam de demonstrar surpresa, principalmente em <i>tours</i> privados.	Nunca alterou o roteiro em si, mas já alterou a ordem das visitas.	Os residentes olham com mais desconfiança para o turista. Demasiados espaços dominados pelo turista, cria um certo constrangimento.	Não.	Limitar o número de pessoas por grupos de visita. Permitir mais autocarros dentro de um determinado horário, a pagar. Limitar a quantidade de atividades de rua. Desenvolvimento de acessibilidades para pessoas com	Limitação de autocarros, seria positivo, mas não com a burocracia atual e a forma como foi aplicado. Falta de espaços para largar o passageiro e seguir.	Nada mais a assinalar.

											necessidades especiais.		
Entrevistado 3	Começou como guia intérprete em 1987. Intérprete do IS CET e Escola de Hotelaria como correio turismo. Em 2014 passou a ser apenas guia intérprete, nacional, maioritariamente na região norte. Trabalha como <i>freelancer</i> .	Americano e Espanhol, turismo de luxo.	O Porto está em situação de <i>overtourism</i> . Mentalidade de que o Porto é o melhor destino do mundo, preços fora da realidade e a qualidade turística a baixar. Caos no centro histórico. Problemas com estacionamento e excesso de carros a entrar na cidade. Critica o cruzeiro no Douro, “sardinha em lata”.	Centro Histórico e Baixa	Sim. Este ano em especial devido à receção americana, os turistas vêm com mais cuidado nos gastos. Número de americanos a diminuir, não vê a cidade tão “cheia” como no ano passado.	Sim, gestão de entrada em monumentos. Vendem entradas a qualquer um que se diga guia.	Não lhes agrada, mas se for tudo tratado e organizado atempadamente eles acabam por entender.	Que se lembre, não.	Negativa! Dificuldade em compreender a massificação, Porto a tornar-se uma <i>Disney Land</i> (perda de identidade)	Já, reações menos simpáticas de locais face ao turismo.	Proibições dos autocarros: concorda mas não da forma que está aplicada. Deviam criar condições de acesso a estacionamento no centro. Deviam ser criados locais em que o autocarro pagava uma portagem e entrava na centro.	Autorização para street music, demasiado alto. Guias com megafones dentro da estação de São Bento, muito ruído.	Demonstrou o desejo de o Porto ser um destino com muito mais qualidade. Tem muito receio que este sucesso se vire contra a cidade, devido a certas atitudes tomadas pelo poder local.
Entrevistado 4	Trabalha como guia desde 1998 e o trabalho	Não tem público alvo, tem um leque	Não diria que é <i>overtourism</i> , mas uma	Tabuleiro da ponte Luís I, Estação de S.	Sim, uma grande mudança. Pode também estar	Tem mais trabalho, o que	Turista de guia e organizado está à espera, no turista	Sim, tenta fugir às horas	Imagem condicionada pela última	Sim, em filas de espera e	Utilização de equipamento social. Gestão	Não	Nada mais a assinalar.

	consiste em acompanhar clientes.	de clientes. Média de idades entre os 50 e os 80 anos. Maioria brasileiros e espanhóis, alguns italianos.	concentração nos mesmos locais de sempre. Falta de organização e promoção de outros locais.	Bento, Livraria Lello e praça dos Leões e o eixo Rua das Flores-Ribeira.	associado ao nosso cansaço, mas, pior comportamento. Falta de respeito do turista pelo património.	considera positivo, mas a procura é demasiado elevada para os profissionais disponíveis. Falta de sossego durante a visita e má promoção e gestão de outros locais da cidade. (dá o exemplo do museu Soares dos Reis)	normal nota-se frustração.	vulgares, desde que tenha essa liberdade. Por exemplo, evita a estação de S. Bento entre as 10 e as 10:30.	notícia lançada. Começa a faltar equilíbrio, grandes aumentos de preços, nomeadamente habitação. Os locais têm de contribuir na proteção do negócio tradicional.. Habitantes desinteressados com a cidade, só se lembram da identidade da mesma quando algum espaço fecha, precisamente por falta de clientes.	em transportes. Deveria haver prioridade para o passageiro com passe.	dos transportes públicos. Tem de se criar prioridade para quem tem passe, ou criar dentro da estação áreas protegidas para os turistas pararem.		
--	----------------------------------	---	---	--	--	---	----------------------------	--	--	---	---	--	--

Fonte: Elaboração própria a partir das respostas dos entrevistados.

