



Organizadores
Rita de Cássia Ariza da Cruz
Carolina Todesco
Maria Goretti da Costa Tavares
José Júlio Júnior Guambe
Amilton Luiz Novaes
Sara Larrabure
Hugo Rogério Hage Serra

TURISMO EM TEMPOS DE PANDEMIA:

(DES)CONTINUIDADES E CONJECTURAS



Sistema de Coordenadas Geográficas
Datum: WGS 84
Elaboração: os autores
Tete, 11 de Setembro de 2022



Organizadores

Rita de Cássia Ariza da Cruz

Carolina Todesco

Maria Goretti da Costa Tavares

José Júlio Júnior Guambe

Amilton Luiz Novaes

Sara Larrabure

Hugo Rogério Hage Serra



TURISMO EM TEMPOS DE PANDEMIA: (DES)CONTINUIDADES E CONJECTURAS

Agradecimentos:



Ao Conselho Nacional de
Desenvolvimento Científico e Tecnológico



Ao Programa de Pós-graduação em
Geografia Humana da FFLCH/USP

DOI: 10.11606/9788575064665

Comissão Editorial do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana

Ângelo Serpa
Fábio Betioli Contel
Iná Elias de Castro
Reinaldo Paul Pérez Machado
Rita de Cássia Ariza da Cruz
Rodrigo Ramos Hospodar Felipe Valverde
Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Sônia Maria Vanzella Castellar
Wanderley Messias da Costa

Projeto Gráfico Interativo

José Design

Capa, imagem sobre Ilustração

José Design

Esta obra é de acesso aberto.
É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e autoria e respeitando a Licença **Creative Commons** indicada.



Catálogo na Publicação (CIP)
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo
Charles Pereira Campos CRB-8/8057

T938 Turismo em tempos de pandemia [recurso eletrônico]: (des) continuidades e conjecturas / organizadores: Rita de Cássia Ariza da Cruz... [et al.]. -- São Paulo: FFLCH/USP, 2023.

38.700 Kb; PDF.

ISBN 978-85-7506-466-5

DOI 10.11606/9788575064665

1. Turismo. 2. Pandemia de COVID-19. 3. Movimentos socioterritoriais. 4. Políticas públicas - Brasil. I. Cruz, Rita de Cássia Ariza da, org. II. Todesco, Carolina, org. III. Tavares, Maria Goretti da Costa, org. IV. Guambe, José Júlio Júnior, org. V. Novaes, Amilton Luiz, org. VI. Larrabure, Sara, org. VII. Serra, Hugo Rogério Hage, org.

CDD 338.4791

Comissão Editorial do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana

Ângelo Serpa
Fábio Betioli Contel
Iná Elias de Castro
Reinaldo Paul Pérez Machado
Rita de Cássia Ariza da Cruz
Rodrigo Ramos Hospodar Felipe Valverde
Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Sônia Maria Vanzella Castellar
Wanderley Messias da Costa

Projeto Gráfico Interativo

José Design

Capa, imagem sobre Ilustração

José Design

Esta obra é de acesso aberto.
É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e autoria e respeitando a Licença **Creative Commons** indicada.



Catálogo na Publicação (CIP)
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo
Charles Pereira Campos CRB-8/8057

T938 Turismo em tempos de pandemia [recurso eletrônico]: (des) continuidades e conjecturas / organizadores: Rita de Cássia Ariza da Cruz... [et al.]. -- São Paulo: FFLCH/USP, 2023.

38.700 Kb; PDF.

ISBN 978-85-7506-466-5

DOI 10.11606/9788575064665

1. Turismo. 2. Pandemia de COVID-19. 3. Movimentos socioterritoriais. 4. Políticas públicas - Brasil. I. Cruz, Rita de Cássia Ariza da, org. II. Todesco, Carolina, org. III. Tavares, Maria Goretti da Costa, org. IV. Guambe, José Júlio Júnior, org. V. Novaes, Amilton Luiz, org. VI. Larrabure, Sara, org. VII. Serra, Hugo Rogério Hage, org.

CDD 338.4791



Apresentação

A Rede Internacional de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem geográfica multi e transescalar foi

constituída em maio de 2020, sob a coordenação das professoras Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz, da Universidade de São Paulo (USP), e Dra. Maria Goretti da Costa Tavares, da Universidade Federal do Pará (UFPA). À época, o mundo vivenciava os meses iniciais de uma pandemia, com elevado grau de incerteza em relação a sua durabilidade e a dimensão de seus impactos.

As restrições impostas à mobilidade e à circulação alteraram o cotidiano das pessoas e afetaram as práticas sociais e as atividades econômicas numa escala sem precedentes.

Nesse contexto, a Rede foi formada por pesquisadores instigados em realizar a leitura e o registro de um momento histórico, com o objetivo de compreender os desdobramentos socioespaciais e econômicos da crise gerada pela pandemia de covid-19 nos lugares em que o turismo se fazia presente como atividade produtora do espaço, dinamizadora da economia e geradora de postos de trabalho.

De 2020 a 2022, participaram da Rede grupos de pesquisadores de instituições de ensino e pesquisa dos estados do Amazonas (UEA), Pará (UFPA, UFOPA, UNIFESSPA, IFPA), Maranhão (UFMA, IFMA), Rio Grande do Norte (UFRN), Paraíba (UFPB), Pernambuco (UFPE, UFRPE), Sergipe (UFS), Rio de Janeiro (UNIRIO, UFF, UFRRJ), São Paulo (USP, UNESP), Mato Grosso (SEDUC/MT), Mato Grosso do Sul (UFMS, UFGD, IFMS), Paraná (UFPR) e do Distrito Federal (UnB), além de pesquisadores da Argentina (UBA), Moçambique (UPM, UP, UEM) e Portugal (ULisboa, UC).

A quantidade e a pluralidade de pesquisadores refletiram na diversidade de estudos de caso e possibilitou análises em diferentes escalas geográficas e em diversas áreas temáticas, tais como: políticas públicas de turismo; atividades características do turismo; mobilidade, circulação e transporte; trabalho no/do turismo; comportamento do turista; segunda-residência; patrimônio cultural; turismo em áreas naturais e em comunidades tradicionais.

Os frutos das pesquisas realizadas pela Rede durante os anos de 2020, 2021 e 2022 estão disponíveis em formato de dossiês e de livro:

- ♦ CRUZ, R. A. da, et al. (Org.). Turismo em tempos de covid-19: ensaios sobre casos na Argentina, Brasil, Moçambique e Portugal. São Paulo: FFLCH/USP, 2021.
<https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/627>
- ♦ Dossiê “Turismo em Tempos de Pandemia”, publicado na revista GeoUERJ (n. 39, 2021), composto de 10 artigos:
<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/issue/view/2570>
- ♦ Dossiê “Um esforço em rede para compreensão do turismo em tempos de pandemia”, publicado na revista Caderno Virtual de Turismo (v. 21, n. 3, 2021), composto de 3 artigos:
<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/issue/view/74>
- ♦ Dossiê “Turismo” publicado na revista Formação (v.29, n.55, 2022), composto de 9 artigos:
<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/issue/view/494>
- ♦ Dossiê “Turismo em Tempo de Covid”, publicado na Confins Revista Franco-Brasileira de Geografia (n. 56, 2022), composto de 8 artigos:
<https://journals.openedition.org/confins/47093>
- ♦ Dossiê “Turismo em Tempos de Pandemia”, publicado na revista GeoUsp (v. 26, n. 3, 2022), composto de 5 artigos:
<https://www.revistas.usp.br/geousp/issue/view/12496>

Além das publicações, também foram organizados anualmente seminários abertos ao público em geral para a apresentação, discussão e divulgação dos trabalhos. Nos anos de 2020 e 2021, os eventos da Rede foram realizados em formato virtual e, em 2022, foi sediado no Departamento de Geografia da USP e realizado de forma híbrida. Os

Sumário





vídeos das mesas redondas do I, II e III Seminário Internacional da Rede de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia estão disponíveis no canal da FFLCH/USP na plataforma do Youtube, podendo ser acessados pelo site da Rede (<https://sites.google.com/view/turismo-em-tempos-de-pandemia/p%C3%A1gina-inicial>).

A essa lista de produções científicas soma-se a presente obra, composta por 17 capítulos, envolvendo 59 pesquisadores da Rede. A obra foi organizada pelos membros do “Grupo Metodológico”, que foi criado desde o início com as atribuições de: propor procedimentos metodológicos para as pesquisas; orientar as equipes em relação aos trabalhos da Rede; organizar as reuniões gerais; gerenciar a inclusão e exclusão de integrantes; buscar fontes de financiamento nacionais e internacionais; sociabilizar e divulgar os trabalhos da Rede; organizar as publicações; discutir e propor formas de articulação da Rede.

Assim, nós do “Grupo Metodológico” gostaríamos de agradecer a todos os integrantes e, em especial aos autores dos capítulos deste livro, pelo empenho e comprometimento com os objetivos da Rede. Também gostaríamos de registrar e agradecer o apoio dado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), que financiou os custos de produção dessa obra, por meio dos recursos da Chamada Universal-CNPq/2021.

Acreditamos que após quase 3 anos de trabalho intenso e diante da produção acumulada, a Rede Turismo em Tempos de Pandemia pode se orgulhar de sua trajetória. Todavia, diante do contexto de arrefecimento

da pandemia, recentemente, a Rede reavaliou o seu direcionamento, tendo sido renomeada, em fevereiro de 2023, para **Turismo e Dinâmicas Socioterritoriais Contemporâneas**. Os novos objetivos da Rede são:

- ♦ Analisar criticamente a relação dialética entre turismo e dinâmicas socioterritoriais contemporâneas, envolvendo aspectos sociais, econômicos, políticos, ambientais e culturais;
- ♦ Produzir análises comparativas que permitam apreender e compreender particularidades locais, regionais e nacionais do desenvolvimento do turismo no Brasil, na Argentina, em Portugal e em Moçambique;
- ♦ Analisar criticamente os impactos da pandemia sobre o setor de turismo e sobre os lugares em que o turismo constitui atividade relevante;
- ♦ Colaborar com a sociedade em geral e com organismos governamentais e não-governamentais por meio do compartilhamento público dos resultados das pesquisas.

Atualmente, a Rede é composta por 70 pesquisadores de 31 instituições de ensino e pesquisa, com o compromisso de atuar de forma democrática, solidária e inclusiva na produção de conhecimento científico e na proposição de ações de melhoria da realidade mundo.

Rita de Cássia Ariza da Cruz
Carolina Todesco
Maria Goretti da Costa Tavares
Amilton Luiz Novaes
José Júlio Júnior Guambe
Sara Larrabure
Hugo Rogério Hage Serra

Sumário



INTRODUÇÃO

PARTE 1 – REFLEXÕES INTRODUTÓRIAS SOBRE BRASIL, MOÇAMBIQUE E ARGENTINA

1. POLÍTICAS PÚBLICAS, ATORES E DEMANDAS DO SETOR DE TURISMO DURANTE OS TRÊS ANOS PANDÊMICOS NO BRASIL

Carolina TODESCO; Claudia Corrêa de Almeida MORAES; Fábila TRENTIN; Helena Araújo COSTA;

Maria Angélica Maciel COSTA; Isabela de Fátima FOGAÇA..... 12

2. A PANDEMIA DA COVID-19 NO BRASIL E A TAXA DE DEPENDÊNCIA NO EMPREGO NO TURISMO

Fábila TRENTIN; Claudia Corrêa de Almeida MORAES; Mara Aline RIBEIRO; Roberson da Rocha BUSCIOLI 25

3. A CRISE AÉREA E A CONCESSÃO DE AEROPORTOS NO BRASIL EM PLENA PANDEMIA DE COVID-19

Carolina TODESCO; Marcos Paulo FERNANDES; Amilton Luiz NOVAES; Thays Regina Rodrigues PINHO;

José Júlio Júnior GUAMBE 34

4. UM BREVE OLHAR SOBRE O IMPACTO DA PANDEMIA DE COVID-19 NO TURISMO EM MOÇAMBIQUE

José Julião da SILVA; José Júlio Júnior GUAMBE; Dário Manuel Isidoro CHUNDO; Hélio Amiro Motany de

Albuquerque AZEVEDO; Ringo Benjamim VICTOR..... 46

5. LA PANDEMIA DE COVID-19 EN UN DESTINO DE TURISMO INTERNO. LA CIUDAD DE SALTA (ARGENTINA)

Claudia Alejandra TRONCOSO..... 56

6. INDÚSTRIA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS IMPACTA PANDEMIA DE COVID-19

Marcos Paulo FERNANDES 65

PARTE 2 – IMPACTOS DA PANDEMIA EM REGIÕES E LUGARES PELO BRASIL

7. VIAGENS E PERCEPÇÕES DOS TURISTAS AMAZONENSES DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19

Susy Rodrigues SIMONETTI; Thais Zucheto de MENEZES; Aristocles Rannyeri Nascimento de LIMA; Giovana Alves BARBOSA..... 80

8. A PANDEMIA DE COVID-19 NO ESTADO DO PARÁ E SUAS CONSEQUÊNCIAS NAS REGIÕES TURÍSTICAS ENTRE OS ANOS DE 2020 E 2021

Jorge Alex de Almeida SOUZA; Hugo Rogério Hage SERRA; Sandra Maria Sousa da Silva; Ágila Flaviana Alves Chaves RODRIGUES; Kassia Suelen da Silva FARIAS; Elcivânia de Oliveira BARRETO; Milene de Cássia Santos de CASTRO; Izabela Rodrigues PAZ; Maria Goretti da Costa TAVARES 88





9. GESTÃO DA CRISE PROVOCADA PELA COVID-19 NOS DESTINOS TURÍSTICOS MARANHENSES: AS AÇÕES ESTRATÉGICAS DAS EMPRESAS TURÍSTICAS

Thays Regina Rodrigues PINHO; David Leonardo Bouças da SILVA; Linda Maria RODRIGUES; Monique de Oliveira SERRA; Ravel PAIXÃO; Thamires Rocha NUNES; Joseane Viegas Ferreira ALMEIDA101

10. IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO TURISMO SERGIPANO

Cristiane Alcântara de Jesus SANTOS; Antonio Carlos CAMPOS; Larissa Prado RODRIGUES115

11. OS DESDOBRAMENTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NAS ATIVIDADES CARACTERÍSTICAS DO TURISMO EM RECIFE-PE

Denise Betânia Marques dos SANTOS; Camilla Andrade LINS; Ilana Barreto KIYOTANI; Cristina Pereira de ARAUJO122

12. COVID-19 E EMPREGO E RENDA NO TURISMO: OS CASOS DE ARMAÇÃO DOS BÚZIOS, PARATY, PETRÓPOLIS E RIO DE JANEIRO

Luciano Muniz ABREU; Claudia Corrêa de Almeida MORAES; Fabia TRENTIN; Eloise Silveira BOTELHO; Maria Angélica Maciel COSTA.....130

13. A PRÁTICA TURÍSTICA NO PANTANAL SUL EM TEMPOS DE PANDEMIA

Mara Aline RIBEIRO; Karoline Batista GONÇALVES; Edvaldo Cesar MORETTI141

14. A VISITAÇÃO TURÍSTICA NO PARQUE NACIONAL DA SERRA DA BODOQUENA EM TEMPO DE PANDEMIA DE COVID-19

Joyce Avila de OLIVEIRA; Edvaldo Cesar MORETTI.....149

15. OS ECOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO TURISMO DE MATO GROSSO

Gizelle Prado da Silva FONSECA; Luiz Geraldo MENDES; José Manuel Cañizal SALCEDA; Silvana Maria de Moraes ABDALLA.....156

16. PANDEMIA E TURISMO: REFLEXÕES CRÍTICAS SOBRE FLUXOS, SEGUNDAS RESIDÊNCIAS E MERCADO IMOBILIÁRIO ENTRE AS REGIÕES METROPOLITANAS DE SÃO PAULO E BAIXADA SANTISTA

Rita de Cássia Ariza da CRUZ; Isabella BEIL; Daniel Renzo BARRETTI; Thiago ALLIS170

17. CRISE SANITÁRIA E OS MUNICÍPIOS TURÍSTICOS SERRANOS NO INTERIOR DO NORDESTE BRASILEIRO

Dimas Magalhães BICALHO; Maria Aparecida Pontes da FONSECA180

BIOGRAFIA DOS AUTORES.....190



Introdução

Rita de Cássia Ariza da Cruz
Sara Larrabure

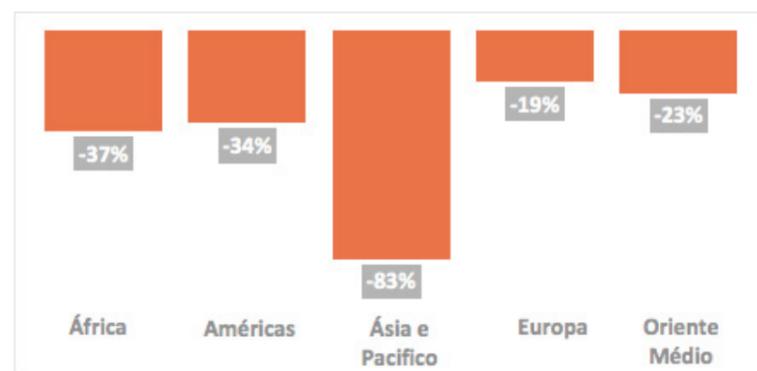
Neste momento, dezembro de 2022, a pandemia de covid-19 começa a parecer um pesadelo superado, apesar de sucessivas ondas de contágio. Essa sensação é claramente um efeito da vacinação e da diminuição drástica no número de mortes pela doença em todo o mundo.

É nesse contexto que a liberdade de ir e vir voltou a ser algo normal e, conseqüentemente, que as viagens em geral e o turismo doméstico, assim como o internacional, passaram a esboçar sinais de recuperação.

No que concerne ao turismo internacional, de acordo com dados compilados pela Organização Mundial do Turismo (UNWTO) (2022)¹, os fluxos turísticos até hoje não atingiram os patamares de 2019, ficando em média cerca de 37% menores do que os números atingidos naquele período. Por outro lado, os dados da UNWTO também revelam algo que se evidenciou desde o início da pandemia: a geografia dos impactos da pandemia no turismo era e é profundamente desigual.

Como se pode ver no gráfico a seguir (Figura 1), as chegadas internacionais de turistas no mundo entre 2019 e 2022 experimentaram processos de recuperação muito distintos. Enquanto o continente europeu está mais próximo de alcançar o desempenho de 2019, com -19%, Ásia e Pacífico até hoje amargam -83% dos fluxos.

Figura 1. Mudanças por regiões (%)



Fonte: UNWTO (2022)

Em se tratando dos países estudados por esta Rede Internacional de Pesquisa (Brasil, Argentina, Moçambique e Portugal), e segundo a UNWTO, a Argentina ainda tem 33% menos chegadas internacionais que em 2019, Portugal já conseguiu recuperar esses fluxos em +2%, e, lamentavelmente, não há dados para Brasil e Moçambique, o que também deve ser motivo para reflexões.

Embora esses dados sejam indicativos de como regiões e países foram diferentemente afetados no que concerne a fluxos turísticos internacionais, pesquisadores da Rede de Pesquisa “Turismo em tempos de pandemia: uma análise multi e transescalar” reconheceram, desde o início, que outras escalas de análise, assim como distintas Atividades Características do Turismo (ACTs), deveriam ser consideradas na busca por um maior e melhor entendimento sobre os efeitos da pandemia no setor. Além disso, reconheceram que análises comparativas entre países, regiões e lugares poderiam contribuir, de forma decisiva, na busca por uma compreensão mais totalizante dos impactos da pandemia no turismo, como também das medidas tomadas por diferentes governos no enfrentamento à crise.

Nesse processo de pesquisa coletiva, chegamos, neste final de 2022, a dois anos e meio de investigações, três eventos internacionais levados a termo em 2020, 2021 e 2022, e uma intensa e extensa produção bibliográfica — à qual se junta agora este livro —, produção esta que compõe o principal legado desta Rede, a saber, o compartilhamento público e acessível de toda a produção intelectual decorrente da dedicação de pesquisadores à análise dos impactos da pandemia no setor de turismo.

Assim, os trabalhos aqui compilados se propõem a conhecer, estudar e detalhar criticamente, por meio da ótica acadêmico-científica, como o turismo tem sido afetado e também afeta a pandemia de covid-19 em diferentes escalas. Eles estão divididos em duas partes. A primeira tem como objeto de estudo a escala nacional ou alguma localidade estrangeira, e entre eles encontramos reflexões sobre o Brasil, Moçambique e Argentina. Já a segunda parte é uma compilação de 11 capítulos que abordam os impactos da pandemia em regiões e lugares pelo Brasil, com uma escala regional ou local.



O capítulo que abre o livro trata das políticas públicas brasileiras direcionadas às áreas do turismo entre 2020 e 2022 para o enfrentamento da pandemia, e foi escrito por Todesco, Moraes, Trentin, Costa, Costa e Fogaça. Os autores argumentam que, na contramão da maioria dos países, o Brasil apresentou uma conduta desarticuladora, negacionista e polêmica, o que resultou numa crise política, que contribuiu para o agravamento da crise sanitária.

No capítulo seguinte, Trentin, Moraes, Ribeiro e Buscioli avaliam como a covid-19 impactou o mercado de trabalho no setor turístico no Brasil e alterou a Taxa de Dependência do Turismo, baseada no número de empregos. Os mapas dos anos de 2020, 2021 e 2022, produzidos pelos autores, apontam as unidades da federação (UFs) das regiões Sudeste (Rio de Janeiro e Espírito Santo), Nordeste (Bahia e Alagoas) e Centro-Oeste (Distrito Federal) como as mais dependentes do turismo durante a pandemia e, conseqüentemente, aquelas em que o mercado de trabalho no turismo foi mais atingido.

A crise aérea e a concessão de aeroportos no Brasil em plena pandemia de covid-19 é abordada por Todesco, Fernandes, Novaes, Pinho e Guambe, os quais evidenciam as contradições das políticas neoliberais do governo federal no setor aéreo brasileiro e apontam para uma clara política de extinção da Infraero, com as inúmeras concessões de aeroportos; a ironia de ter uma empresa estatal espanhola controlando seis aeroportos brasileiros; e a devolução ao Estado, com pedidos de indenização, de aeroportos concedidos há mais tempo.

Moçambique, um país situado na África Austral, é o objeto de análise do capítulo escrito por Silva, Guambe, Chundo, Azevedo e Víctor, em que os autores demonstram o impacto da pandemia de covid-19 no turismo moçambicano. Além disso, dão especial atenção às políticas públicas e indicam que, assim como no Brasil, as medidas tomadas pelo governo de Moçambique foram ineficientes frente à crise da pandemia no setor turístico.

Troncoso, por sua vez, explora, no capítulo de sua autoria, as transformações provenientes da pandemia na cidade de Salta, ao norte da Argentina. A autora investiga o número de passageiros desembarcados no aeroporto da cidade, de hospedagens e de estabelecimentos de alojamento em funcionamento durante os quase três anos de pandemia. Além disso, fornece um panorama das principais medidas em âmbito

nacional e provincial que afetaram a atividade turística na Argentina, e, mais especificamente, na cidade estudada.

O último capítulo da primeira parte dedica-se a examinar o impacto da indústria de cruzeiros marítimos nos números do contágio de covid-19, sobretudo em seu estágio inicial. Fernandes elabora uma cartografia dos casos de covid-19 em cruzeiros marítimos em escala global entre janeiro e maio de 2020.

Iniciando a segunda parte, o capítulo escrito por Simonetti, Menezes, Lima e Barbosa faz uma análise das viagens e percepções de segurança dos turistas amazonenses quanto às medidas sanitárias contra a covid-19, entre abril de 2020 e fevereiro de 2021. As autoras indicam que o turismo doméstico prevaleceu durante o período em questão e que os respondentes tinham receio de se contaminar durante a viagem.

Em seguida, as conseqüências da pandemia de covid-19 no estado do Pará são investigadas no capítulo de autoria de Souza *et al.*, os quais fazem um balanço dos dois primeiros anos da pandemia (2020 e 2021) no estado. Os autores apontam que a manifestação da pandemia, com seu caráter de evento, se dá conforme a organização do espaço e está de acordo com o movimento das pessoas, das ideias e das mercadorias.

No capítulo subsequente, Pinho *et al.* avaliam as medidas empresariais estratégicas adotadas pelas empresas turísticas maranhenses frente à crise provocada pela covid-19. Por meio de um conjunto de informações sistematizadas em quadros, os autores expõem os impactos sobre os negócios e as estratégias de enfrentamento da crise para colaboradores, clientes, fornecedores, concorrentes e instituições de suporte do setor turístico no estado.

Na sequência, Santos, Campos e Rodrigues analisam os impactos da pandemia no turismo sergipano. Mostram as quedas bruscas de passageiros no aeroporto e no faturamento dos meios de hospedagem e explicitam alguns projetos e ações realizados pelo poder público para estímulo à atividade. Aqui nos deparamos, mais uma vez, com uma crítica ao governo federal, que, segundo os autores, foi débil no processo de tomada de decisão, impactando drasticamente a disseminação do vírus SARS-Cov-2 e o número de mortes.

Os desdobramentos da pandemia nas ACTs em Recife são averiguados por Marques, Lins, Kiyotani e Araujo. Neste capítulo, as autoras apresentam infográficos e dados referentes ao fluxo aéreo, à movimentação de empregos





formais (admissões e desligamentos) e à ocupação hoteleira, e discorrem sobre os efeitos da crise sanitária nos setores hotéis e similares, agências de viagens, serviços de alimentação, e eventos. Salientam a perceptível resiliência e a retomada das atividades das ACTs, que só foram possíveis devido a decretos e ações coordenadas entre prefeitura e governo do estado.

No capítulo de autoria de Abreu, Moraes, Trentin, Botelho e Costa, são investigados os impactos ocasionados pela crise pandêmica na dinâmica de emprego e renda nos destinos turísticos fluminenses de Armação dos Búzios, Paraty, Petrópolis e Rio de Janeiro. Os autores realçam os dados por meio de infográficos da dinâmica de empregos nas ACTs entre 2019 e 2022, e sinalizam que o turismo doméstico colaborou para a retomada do turismo nos municípios estudados.

O capítulo sobre a prática turística no Pantanal Sul é objeto de investigação de Ribeiro, Gonçalves e Moretti. Os autores destacam que o setor de hospedagem foi o que mais registrou demissões no período da crise na área estudada. E que, ainda em 2020, quando o turismo começava uma reação de recuperação, a região deparou-se com as intensas queimadas que atingiram o solo pantaneiro. Porém, afirmam que a retomada do fluxo turístico é uma realidade para 2022, e que essa dinâmica pode ser atribuída aos programas governamentais de incentivo ao turismo no estado, aos investimentos do Fundo Geral de Turismo e à valorização do turismo em áreas naturais e com menor aglomeração de pessoas.

O capítulo seguinte é dedicado a examinar os impactos da pandemia na visitação turística no Parque Nacional da Serra da Bodoquena, no Mato Grosso do Sul. Os dados apresentados por Oliveira e Moretti apontam para a recuperação do fluxo de visitantes ao final de 2022. Interessante notar que os autores sinalizam uma contradição entre os dados dos órgãos oficiais do turismo, que demonstram diminuição do número de visitantes durante o ano de 2020, com as entrevistas aos trabalhadores, que afirmam que o turismo nunca parou.

O Mato Grosso é o objeto de análise do capítulo escrito por Fonseca, Mendes, Salceda e Abdalla. Além de identificar os impactos ocasionados

pela pandemia no Pantanal Mato-Grossense e Chapada dos Guimarães, eles também discorrem sobre ações e reações, estratégias e medidas adotadas que repercutiram na atividade turística das regiões estudadas. Curioso notar que se observou a elevação das receitas nos municípios estudados, o que os autores creditam a medidas de mitigação do choque sanitário, com os recursos e o socorro fiscal promovidos pelo governo federal.

Os impactos da pandemia sobre o turismo intermetropolitano, abarcando as Regiões Metropolitanas de São Paulo (RMSP), como polo emissor, e a Baixada Santista (RMBS), como polo receptor, são o tema do capítulo escrito por Cruz, Beil, Barretti e Allis. Os autores dão especial ênfase às segundas residências concentradas em municípios da Baixada e levam em conta em sua análise os dados epidemiológicos para o estado de São Paulo e a ressignificação do uso desse tipo de hospedagem durante a pandemia. Além disso, avaliam a evolução dos aluguéis por temporada entre 2019 e 2022 e o comportamento do mercado imobiliário em municípios litorâneos nesse período.

O último capítulo debruça-se sobre a dinâmica do turismo em municípios serranos do interior do Nordeste brasileiro durante a pandemia. Bicalho e Fonseca perscrutam os setores mais afetados e as ações de enfrentamento da pandemia pelos agentes públicos. Entre as ações, ressaltam a criação de programas visando à certificação dos estabelecimentos de hospedagem que cumprissem medidas de biossegurança, que passam a ser reconhecidos como seguros e recebem um selo de identificação.

Os estudos incluídos neste livro nos ajudam a perceber como cada região ou país foi afetado pela pandemia e como tem lidado com seus desdobramentos no setor de turismo. Os textos aqui reunidos tocam em diversas questões de natureza política, econômica, social e geográfica, e contribuem para o fortalecimento dos estudos sobre o tema.

¹UNWTO. **Internacional tourism and covid-19**. [S. l.]: UNWTO, 2022. Disponível em: <https://www.unwto.org/tourism-data/international-tourism-and-covid-19>. Acesso em: 26 dez. 2022.



Reflexões introdutórias sobre Brasil, Moçambique e Argentina

Políticas públicas, atores e demandas do setor de turismo durante os três anos pandêmicos no Brasil

-  Carolina TODESCO
-  Claudia Corrêa de Almeida MORAES
-  Fábila TRENTIN
-  Helena Araújo COSTA
-  Maria Angélica Maciel COSTA
-  Isabela de Fátima FOGAÇA



A pandemia de covid-19 incidiu sob as arenas políticas das diferentes áreas de atuação do Estado (saúde, economia, assistência social, segurança, educação, turismo...) com alto impacto na redefinição de demandas e na rearticulação dos atores políticos (formais e informais), demandando ações coordenadas do poder central dos países, sobretudo nos anos de 2020 e 2021.

Ao alterar a formação da agenda, impondo novos problemas na lista de prioridades da ação governamental (CARVALHO, 2020), a pandemia de covid-19, tal como desastres e crises de grande escala, constituiu-se em um evento focalizador (*focusing events*) com alta capacidade de mobilização da sociedade e dos *policymakers* (BRASIL; CAPELLA; FERREIRA, 2021).

No Brasil, entretanto, há que se reconhecer que o poder central na figura do Chefe do Estado, na contramão da maioria dos países do mundo, apresentou uma conduta desarticuladora, negacionista e polêmica no enfrentamento da pandemia, acrescentando à crise sanitária o agravamento de uma crise política, intensificando ainda mais a crise econômica gerada pelas medidas restritivas de circulação de pessoas e de funcionamento do comércio e dos serviços (ANGELI-SILVA *et al.*, 2021; FONSECA *et al.*, 2021; SOUSA, 2021). De toda forma, os órgãos ministeriais precisaram lidar com a nova realidade e com as inúmeras demandas de diversas ordens e autorias que se avolumavam conforme as crises sanitária, política e econômica se agravavam no país.

Logo que deflagrada a pandemia, prontamente, as entidades representativas de empresas da área do turismo se rearticularam nas arenas políticas, pressionando por ações governamentais que amenizassem os prejuízos e vislumbassem alternativas para a retomada das atividades turísticas. O Ministério do Turismo (MTur) se viu compelido a dar respostas aos diferentes segmentos empresariais do turismo, e, por sua interface com outras pastas, os ministérios da Economia, da Justiça, da Saúde, da Infraestrutura e as agências reguladoras também produziram políticas que repercutiram nas empresas e nos empregos do turismo, nos serviços e no consumo turístico.

Nesse sentido, o presente capítulo tem por objetivo identificar as políticas implementadas pelo governo federal em resposta às demandas das diferentes áreas do setor de turismo entre os anos de 2020 e 2022, período em que a pandemia inseriu novos problemas na agenda

governamental. Foram foco deste estudo as seguintes áreas do turismo: transporte aéreo e marítimo, hospedagem, alimentação, agenciamento de viagens e eventos.

Para atingir o referido objetivo, foi realizada uma pesquisa de caráter exploratório, adotando como procedimento metodológico a pesquisa documental a partir do levantamento de leis, decretos, portarias e resoluções, assim como planos, projetos e outros documentos oficiais direcionados às áreas do turismo e com recorte temporal do período de janeiro de 2020 a julho de 2022. Para a identificação das demandas das áreas em estudo, foi feito um levantamento de documentos oficiais das entidades representativas, entrevistas em jornais e revistas, assim como a participação em 31 audiências públicas realizadas pela Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados durante os anos de 2020 e 2021.

As informações coletadas foram tratadas por meio de ilustrações com a finalidade de produzir um registro sobre as ações do governo brasileiro (*outputs*) que repercutiram nas diferentes áreas do turismo, evidenciando as demandas (*inputs*) atendidas e barradas pelo sistema político, conforme apresentam as Figuras 1, 2 e 3.

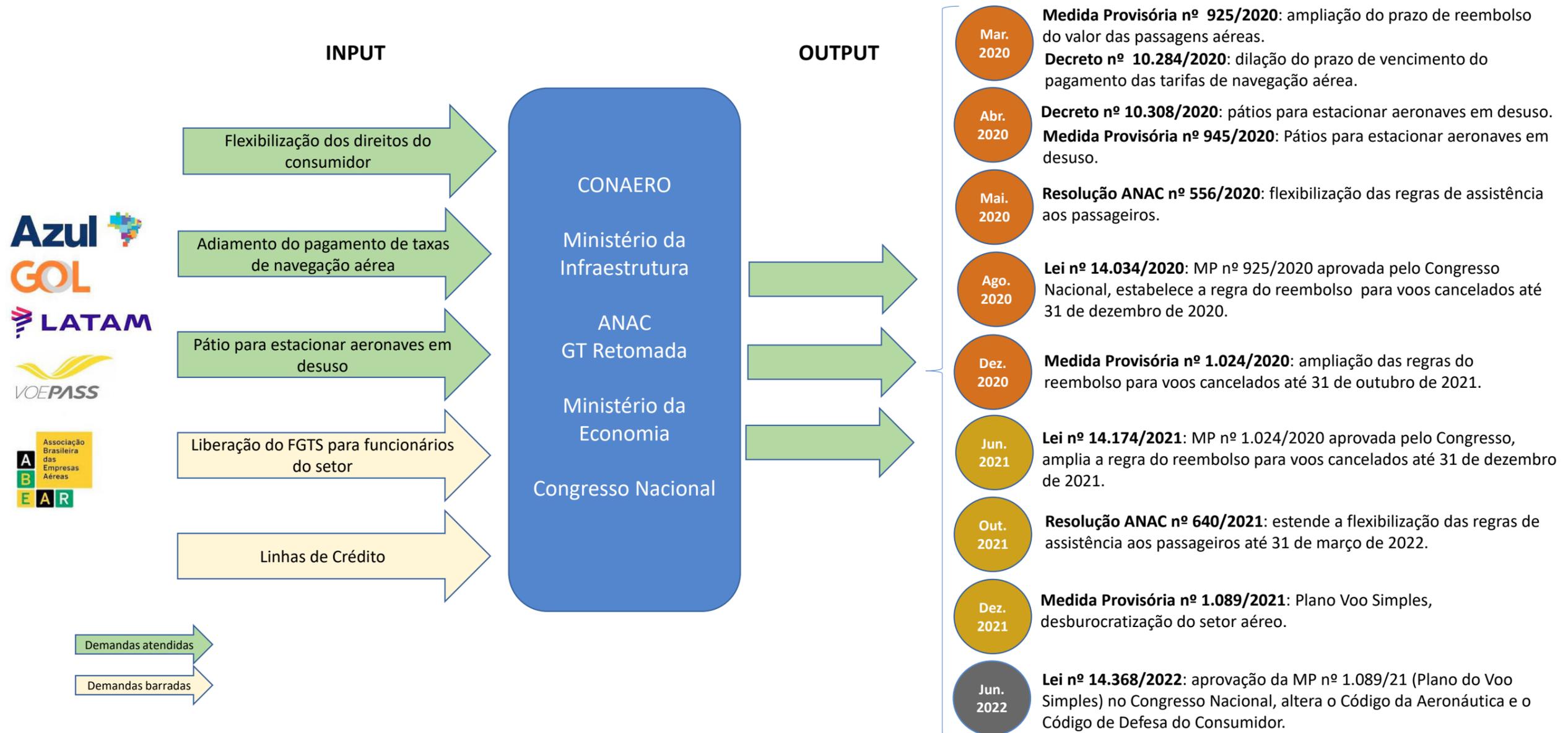
Ao analisar as três figuras, nota-se que a área do **transporte aéreo** foi a primeira a ter algumas de suas demandas atendidas pelo governo federal. A arena política da aviação civil, durante a pandemia, deu-se praticamente no Grupo de Trabalho para Retomada da Aviação Civil pós-covid-19 (GT Retomada), coordenado pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC)¹, na Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero)², presidida pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), no Ministério da Economia e no Congresso Nacional.

No Brasil, o transporte aéreo regular doméstico é realizado praticamente por três empresas, Gol, Latam e Azul (em 2021, corresponderam a 92,6% do mercado nacional) (ANAC, 2022a). Para representar seus interesses, em 2012, essas companhias, à época junto com a Avianca, fundaram a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR)³.

Em 2020 e 2021, a ABEAR esteve presente nas reuniões do GT Retomada, coordenado pela ANAC, e como convidada nas reuniões da Conaero, coordenadas pelo Minfra. Em 2021 e 2022, participou de diversas audiências públicas da Comissão de Turismo e da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados; e circulou pelo Congresso Nacional



Figura 1. Demandas do setor de transporte aéreo regular de passageiros e políticas do governo federal de 2020 a 2022



Fonte: Elaboração própria



defendendo as demandas das empresas do transporte aéreo e discutindo sobre a retomada das viagens aéreas e do turismo.

A principal preocupação das companhias aéreas, logo que deflagrada a pandemia, era em relação ao fluxo de caixa. Azul, Latam e Gol apresentaram uma perda de 87% de suas receitas com o serviço de transporte regular de passageiros domésticos no 2º trimestre de 2020, comparado ao mesmo período de 2019 (ANAC, 2022b). O Minfra, a ANAC e as empresas aéreas convergiram na posição de que era necessário evitar um possível risco de insolvência do setor e de descontinuidade de serviços. Assim, em março de 2020, a ANAC estabeleceu a manutenção de uma malha aérea essencial para que nenhum estado do país ficasse sem ao menos uma ligação aérea (ANAC, 2020a). Em paralelo, o Minfra efetuou a primeira ação visando contribuir para o caixa das companhias aéreas: a Medida Provisória (MP) n.º 925, de 18 de março de 2020.

A MP n.º 925/2020 prorrogou o prazo para reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas para 12 meses, sendo que esse prazo era de sete dias, uma medida polêmica em relação aos direitos do consumidor (CASIMIRO, 2021)⁴. Em agosto de 2020, a referida MP foi aprovada pelo Congresso Nacional, transformando-a na Lei n.º 14.034/2020, estabelecendo que essa regra valeria para os voos cancelados entre 19 de março e 31 de dezembro de 2020.

Com a proximidade de findar esse benefício às empresas, em dezembro de 2020, o governo editou a MP n.º 1.024/2020, estendendo a regra para voos cancelados até 31 de outubro de 2021. Posteriormente, em junho de 2020, a MP foi transformada na Lei n.º 14.034/2020, dilatando a regra para voos cancelados até 31 de dezembro de 2021.

Somada à política de reembolso, em maio de 2020, a Resolução ANAC n.º 556/2020 flexibilizou as regras de assistência aos passageiros: o prazo para informar alteração de voo reduziu de 72 horas para 24 horas, e foram suspensas a obrigatoriedade de fornecer assistência material aos passageiros em caso de atrasos e cancelamentos de voos e a acomodação em voos de outras empresas aéreas e execução do serviço por outra modalidade de transporte. Essas regras vigoraram até 31 de março de 2022 (com a renovação dada pela Resolução ANAC n.º 640, de 20 de outubro de 2021).

Outra medida que auxiliou o caixa das empresas foi a prorrogação do prazo de pagamento das tarifas de navegação aérea (Decreto n.º 10.284/2020). As empresas também tiveram suporte operacional, com a possibilidade de estacionar aeronaves em desuso em pátios de aeroportos militares e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) (Decreto n.º 10.308/2020 e MP n.º 945/2020).

Em audiência pública na Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, com o tema “Impactos da pandemia no transporte aéreo e soluções para a crise”, realizada por videoconferência, em 10 de maio de 2021, o presidente da ABEAR afirmou que todas essas medidas foram fundamentais para que as empresas aéreas atravessassem a crise. Em seguida, acrescentou sua crítica ao governo brasileiro:

[...] o que não funcionou foram as medidas que demandamos do Ministério da Economia. [...] aqui no Brasil infelizmente não foi possível ter linha de crédito, não foi possível ter liberação do saque do saldo do Fundo de Garantia dos Trabalhadores (FGTS). Esse último pedaço do pacote ficou pendente (ABEAR, 2021, informação verbal)⁵.

Na realidade, o Ministério da Economia chegou a criar, em 2020, uma linha de crédito para as companhias aéreas, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, 2020). Entretanto, várias foram as divergências em relação às regras do financiamento, tornando a linha de crédito indesejada pelas companhias aéreas (MENDES, 2020).

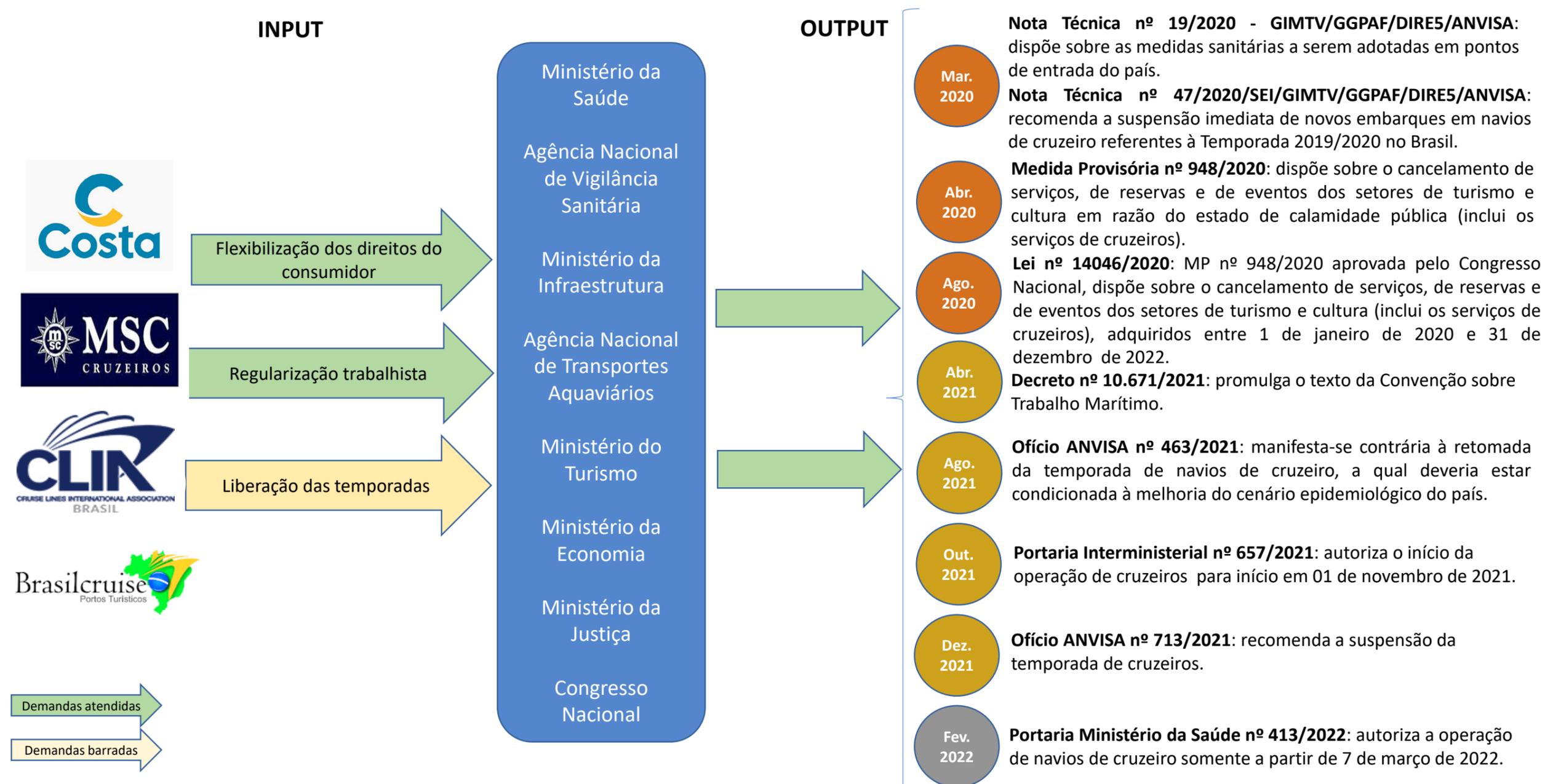
Assim, das inúmeras demandas das companhias aéreas, as principais barradas pelo sistema político foram referentes aos subsídios financeiros e ao saque do Fundo de Garantia dos Trabalhadores (FGTS) para os aeronautas e aviários, esse último vetado na Lei n.º 14.034/2020 pelo Presidente.

Outra modalidade de transporte altamente impactada pelas restrições de circulação foi o **transporte marítimo** (Figura 2), em especial os cruzeiros. Durante a pandemia, a arena política desse setor teve o protagonismo da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), que é a entidade responsável pelas inspeções dos portos e navios que circulam pela costa brasileira.

A Anvisa já havia demonstrado preocupação com a proliferação do vírus da covid-19 nas embarcações marítimas antes mesmo de ser declarada



Figura 2. Demandas do setor de cruzeiros e políticas do governo federal de 2020 a 2022



Fonte: Elaboração própria



pandemia mundial pela Organização Mundial de Saúde (OMS), conforme observado em reuniões e notas técnicas emitidas nos meses de janeiro e fevereiro de 2020 (ANVISA, 2020). Em que pese o protagonismo da Anvisa, existiu também um grupo executivo responsável por avaliar os protocolos de segurança e saúde e legislar sobre os cruzeiros no país, formado por representantes dos ministérios do Turismo, da Saúde, da Justiça e Segurança Pública, do Desenvolvimento Regional e da Infraestrutura, além de técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (RODRIGUES, 2020).

No período pandêmico, as três temporadas de cruzeiros sofreram algum tipo de impacto. A primeira delas foi a Temporada 2019/2020, iniciada em novembro de 2019, com previsão de término para abril de 2020. Em uma coletiva de imprensa, realizada em 13 de março de 2020, o Ministério da Saúde determinou o cancelamento da realização de cruzeiros turísticos em toda a costa do país por tempo indeterminado, pois as embarcações eram vistas como ambientes propícios para o contágio do vírus (MINISTÉRIO..., 2020), conforme orientações da nota técnica da Anvisa n.º 47/2020.

A Temporada 2020/2021, prevista para ocorrer entre novembro de 2020 e abril de 2021, foi marcada por fortes incertezas. Apesar de alguns avanços na área comercial — os pacotes de viagens já estavam sendo comercializados e existia mais de 50 escalas marcadas nos portos por meio do *site* da Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos (Brasil Cruise) — as viagens não aconteceram devido à demora da Anvisa para se manifestar sobre as operações (LORRAN, 2020). Na ausência de comunicados oficiais, as empresas que realizariam cruzeiros (MSC e Costa Cruzeiro) cancelaram as viagens programadas há poucas semanas antes do início da temporada, alegando que não teriam tempo hábil para organizar a logística das viagens (RODRIGUES, 2020). A Associação dos Cruzeiros Marítimos do Brasil (Clia Brasil) emitiu nota em seu *site* lamentando o fracasso da temporada no país (CLIA..., 2020).

A Temporada 2021/2022 aconteceu de forma parcial. Em agosto de 2021, a Anvisa, por meio do Ofício n.º 463/2021, manifestou posição contrária à realização desta temporada. Contudo, a Portaria Interministerial n.º 657, de 2 de outubro de 2021, aprovou o início da operação de embarcações com transporte de passageiros nos portos nacionais a partir de 1 de novembro de 2021. Ainda em outubro de 2021, duas novas orientações foram publicadas: a Portaria do Ministério da Saúde n.º 2.928/2021, que apresentou as condições para o cumprimento do isolamento ou da quarentena de viajantes e definiu quatro níveis de contaminação das embarcações; e a Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) n.º 574/2021, publicada pela Anvisa, que definiu os requisitos sanitários para embarque, desembarque e transporte de viajantes em cruzeiros marítimos.

O início da Temporada 2021/2022 registrou um aumento do número de casos de covid-19 nas embarcações devido, principalmente, à chegada da variante ômicron. Desta forma, no final de dezembro de 2021, a Anvisa emitiu o Ofício n.º 713, recomendando ao Ministério da Saúde a suspensão da temporada após o aumento súbito de casos nos navios.

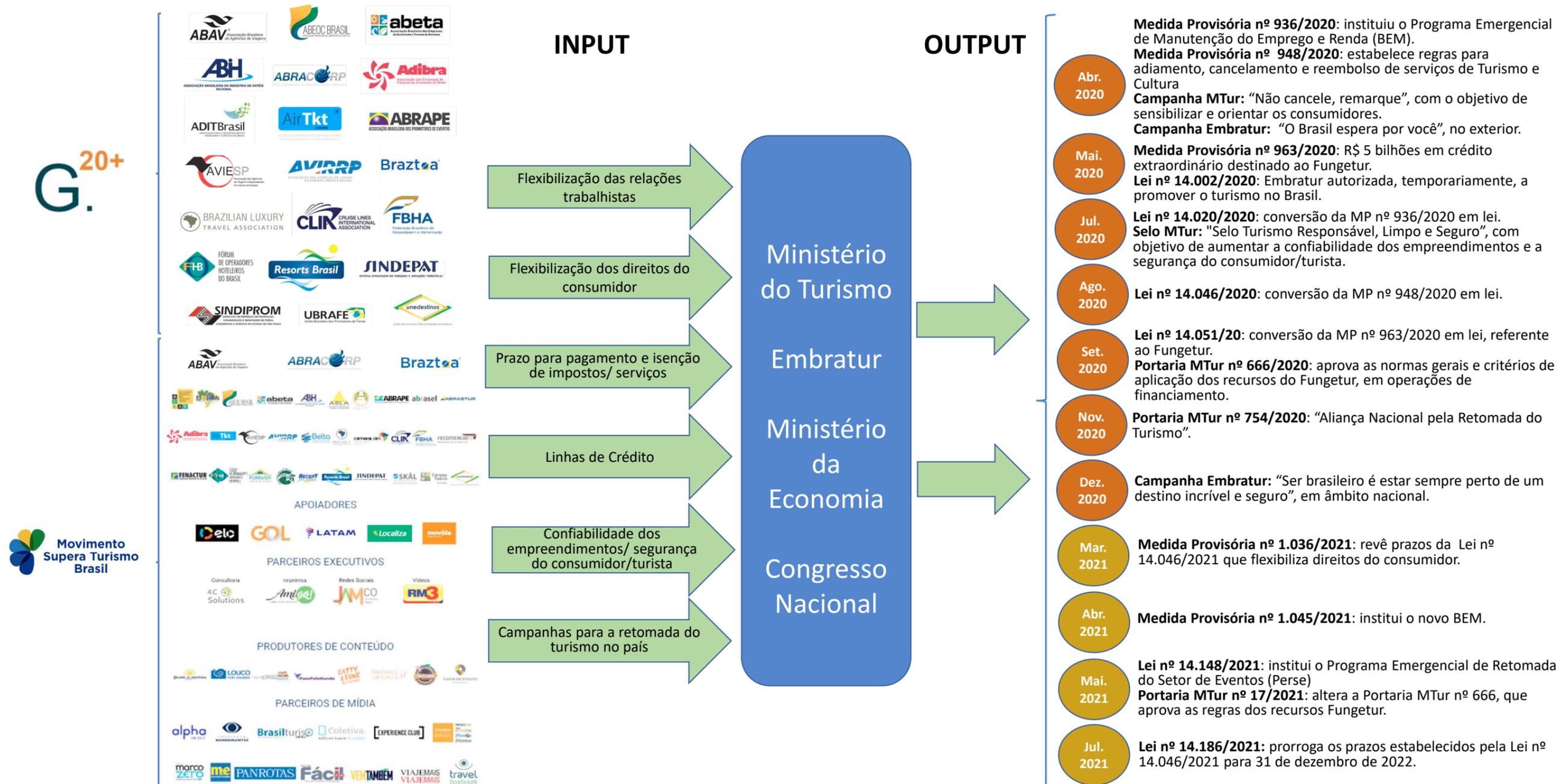
Por sua vez, em 3 de janeiro de 2022, a Clia Brasil anunciou a suspensão voluntária e imediata das operações nos portos brasileiros. Em 25 de fevereiro de 2022, o Ministério da Saúde publicou a Portaria n.º 413/2022, autorizando a operação de navios de cruzeiro a partir de 7 de março de 2022.

Nota-se, portanto, que a liberação das operações de cruzeiros foi uma demanda não atendida nos anos de 2020 e 2021, com idas e vindas nas medidas restritivas. Por outro lado, parece que o setor encontrou uma janela de oportunidade na pandemia para a promulgação da Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), por meio do Decreto n.º 10.671/2021. Tal política já havia sido aprovada pelo Congresso em 2019 e sua promulgação, em abril de 2021, foi vista como um avanço, pois a ausência do Brasil na CTM significava um entrave devido à instabilidade jurídica dos trabalhadores marítimos brasileiros (MENEZES, 2021).

Em relação aos setores de **agências de viagens**, de **alimentação** fora do lar, de **hospedagem** e de **eventos** (Figura 3), a partir do 2º trimestre de



Figura 3. Demandas do setor de agenciamento de viagens, de hospedagem, de alimentação e de eventos e políticas do governo federal de 2020 a 2022



Fonte: Elaboração própria

Sumário



2020, suas associações, entidades de classes e seus sindicatos se uniram na arena política para reivindicar ações do governo federal diante da crise que vinha se agravando a cada mês⁶.

Uma das articulações deu origem ao grupo denominado G20+, composto de 21 associações do setor de turismo que, juntas, são responsáveis pela geração de mais de 2,9 milhões de empregos diretos e por mais de 8% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil (ABEOC, 2020). O grupo pleiteou medidas governamentais para a cadeia produtiva do turismo, uma vez que a recuperação econômica estava prevista para cerca de dois anos (ABEOC, 2020). Assim, suas propostas foram organizadas em duas fases: primeiro, visando à sobrevivência e à manutenção de empresas e empregos do turismo; e, posteriormente, objetivando a recuperação da cadeia produtiva, com medidas para o fomento da demanda turística assim que fosse possível.

O Movimento Supera Turismo foi outra articulação relevante com o objetivo de tornar os segmentos do turismo mais unidos para ultrapassar o contexto pandêmico. Esse movimento, iniciado em junho de 2020, foi formado pelas empresas, entidades de classe e associações, pelos veículos de comunicação e influenciadores digitais da área de turismo. Para esse movimento, a melhor solução para superar a crise pandêmica seria pela vacinação da população; assim, declararam apoio à causa por meio da campanha Unidos pela Vacina. Criaram, ainda, protocolos sanitários para o setor e campanhas para a valorização do turismo e dos destinos brasileiros (MOVIMENTO SUPERA TURISMO, 2020).

Já em novembro de 2020, o governo federal lançou a Aliança Nacional pela Retomada do Turismo (Portaria MTur n.º 754/2020), com a finalidade de recuperar o setor de maneira gradual e planejada. Diferentemente das articulações anteriores, esta foi comandada pelo MTur para reunir os setores público e privado, terceiro setor e Sistema S.

Nessa Aliança Nacional, o MTur se apresenta em um papel de coordenador de esforços organizados em quatro eixos: I. preservação de empresas e empregos no setor de turismo; II. melhoria da estrutura e da qualificação de destinos; III. implantação dos protocolos de biossegurança; IV. promoção e incentivo às viagens. A Aliança contou com a participação de 33 entidades nacionais relacionadas à cadeia produtiva do turismo (BRASIL, 2021b).

Nas três iniciativas (G20+, Movimento Supera Turismo, Aliança Nacional pela Retomada do Turismo), nota-se a presença marcante das seguintes

entidades representativas: Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Associação Brasileira de Empresas de Eventos (ABEOC), Associação Brasileira de Agências de Viagens (ABAV), Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH), Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), Associação Brasileira de Agências de Viagens Corporativas (ABRACORP), Associação Brasileira dos Promotores de Eventos (ABRAPE), Associação Brasileira de Resorts (Resorts Brasil), Associação Brasileira dos Consolidadores de Passagens Aéreas e Serviços de Viagens (AirTKT), Associação dos Cruzeiros Marítimos do Brasil (Clia Brasil), Associação das Empresas de Parques de Diversões do Brasil (ADIBRA), Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA), Fórum de Operadores Hoteleiros do Brasil (FOHB), Sistema Integrado de Parques e Atrações Turísticas (SINDEPAT), União Brasileira de Feiras e Eventos de Negócios (UBRAFE) e União Nacional de CVBx e Entidades de Destinos (Unidestinos). Estes foram os atores recorrentes na arena política do setor de turismo, durante a pandemia, junto ao MTur e pastas correlacionadas. Complementarmente, analisando os convidados das audiências públicas da Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados (de 2020 a 2021), verifica-se a presença recorrente das seguintes entidades: Fórum Nacional dos Secretários e Dirigentes Estaduais de Turismo (FORNATUR), ABAV e ABEAR, em quatro audiências cada; Confederação Nacional do Comércio (CNC), Associação Nacional de Secretários e Dirigentes Municipais de Turismo (ANSEEDITUR), ABRAPE e Clia Brasil, em três audiências cada.

As principais reivindicações da área de hospedagem, alimentação fora do lar, agências de viagens e eventos eram referentes a: flexibilidade das relações trabalhistas; flexibilização dos direitos do consumidor; linhas de crédito; aumento de prazo de carência e para pagamento de impostos; isenção de impostos, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU); parcelamento dos débitos fiscais acumulados; agilidade dos bancos nos financiamentos; renegociação das contas de luz, água e gás para que os serviços não fossem cortados por falta de pagamento; e campanhas para retomar o turismo no país.

Todas essas demandas, em alguma proporção, foram contempladas pelo poder Executivo e pelo Legislativo, por meio de medidas provisórias que se tornaram leis e por decretos que regulamentaram os auxílios.

Uma delas foi a MP n.º 936, de 1 de abril de 2020, convertida na Lei n.º 14.020/2020, que, ao ser sancionada, instituiu o Programa Emergencial



de Manutenção do Emprego e Renda (BEM). Essa lei foi defendida sob o argumento da manutenção do emprego e da renda no período da pandemia, em função da possibilidade de realizar acordos individuais ou coletivos visando à redução de salário ou à suspensão temporária do contrato de trabalho. O BEM foi pago com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador, complementando a renda dos trabalhadores formais de acordo com as negociações entre empregador e empregados, tendo como referência o seguro-desemprego. A esse arcabouço se somou a MP n.º 1.045, de 27 de abril de 2021, que tinha premissas similares, e a MP n.º 1.046, de 27 de abril de 2021, que permitia a suspensão do recolhimento do FGTS por até quatro meses, férias coletivas, antecipação de férias, entre outros aspectos que regem as regras trabalhistas. Notadamente, não foram políticas públicas direcionadas restritamente às empresas e aos empregos do turismo, mas afetou-os diretamente.

Se por um lado, a Lei n.º 14.020/2020 foi importante para o setor de turismo no enfrentamento da crise pandêmica, por outro, ela também contribui para reforçar o cenário histórico de precarização das relações de trabalho no turismo, além de expressar, claramente, a preocupação e a proteção dos interesses do empresariado em detrimento dos empregados (SOUZA, 2020). Tal legislação rege apenas os empregos formais e deixa sem proteção os trabalhadores intermitentes, cujos contratos foram admitidos a partir da reforma trabalhista instituída pela Lei n.º 13.467, de 13 de julho de 2017 (SANTOS *et al.*, 2020).

Outras medidas tiveram o objetivo de atender a demandas e necessidades específicas do setor de turismo. É o caso da MP n.º 948, de 8 de abril de 2020, convertida na Lei n.º 14.046, de 24 de agosto de 2020, que dispõe sobre o adiamento e o cancelamento de serviços, de reservas e de eventos dos setores de turismo e de cultura. A Lei n.º 14.046/2020 permitiu que os prestadores de serviços não fossem obrigados a reembolsar os valores pagos pelo consumidor, desde que assegurassem a remarcação, o crédito para compra futura ou realizassem outro acordo. No caso de não haver acordo ou possibilidade de remarcação era previsto um prazo máximo para a realização do reembolso. O prazo inicial era de 12 meses contados a partir da data de encerramento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo n.º 6/2020. Esse prazo foi revisto pela MP n.º 1.036/2021, convertida na Lei n.º 14.186/2021, estabelecendo que a

remarcação de serviços, de reservas e de eventos ou o reembolso deveria ser efetuado até 31 de dezembro de 2022.

A flexibilização dos direitos do consumidor se constituiu uma das principais demandas dos atores empresariais, tendo em vista o impacto direto nas operações dessas empresas. Essas medidas foram essenciais para que a cadeia produtiva do turismo tivesse rapidamente a possibilidade de suspender e remarcar os serviços, e minimizou as perdas, permitindo que muitas empresas não fechassem as portas.

Em paralelo, foram realizadas campanhas de sensibilização do público consumidor. Em abril de 2020, o MTur se articulou com as entidades representativas e lançou a campanha “Não cancele, remarque”. Essa ação promocional tinha o objetivo de sensibilizar e orientar os consumidores sobre a importância de adiar, e não cancelar viagens, pacotes e eventos contratados, reforçando a manutenção de negócios e postos de trabalho no setor turístico. A campanha também almejava amenizar a rejeição às normas que passaram a vigorar com a MP n.º 948/2020.

No mesmo mês, a Embratur lançou a campanha no exterior “O Brasil espera por você”, com o objetivo de informar que, naquele momento, o turismo estava paralisado, mas o Brasil estaria esperando pelos turistas após o controle do cenário pandêmico. Nesse momento, a pandemia se encontrava em fase inicial e não havia informações seguras referentes a sua duração e seus reais impactos no turismo, assim se instalava um ambiente inseguro e um certo hiato até a produção de informações científicas e de avanços na produção de vacinas. Passados dois anos e meio, e por mais estranho que possa parecer, essa foi uma resposta dada ao setor e ao consumidor em um momento que tinha suas especificidades.

Em junho de 2020, houve duas ações referentes à promoção do turismo doméstico, tendo em vista as limitações da mobilidade internacional. Em uma ação, os representantes dos setores do turismo uniram-se com o MTur para propor o “Selo Turismo Responsável, Limpo e Seguro”, visando à confiabilidade nos empreendimentos e à segurança do consumidor/turista. Essa iniciativa estipulava protocolos básicos de atendimento, permitindo obter um selo para fixação no local e um certificado, sem mecanismos de fiscalização sobre o real cumprimento das medidas pelas empresas. Em dezembro do mesmo ano, a Embratur lançou a campanha “Ser brasileiro é estar sempre perto de um destino incrível e seguro”, ressaltando



novamente o aspecto da segurança na retomada das viagens e mirando um público doméstico, na esteira da mudança de suas atribuições, permitidas até julho de 2021 pela Lei n.º 14.002/2020 (a Embratur foi autorizada temporariamente a promover o turismo no Brasil, já que não poderia promover o país no exterior, tendo em vista as barreiras fronteiriças para a circulação de turistas impostas pela pandemia).

Outra reivindicação das empresas de turismo dizia respeito às linhas de crédito. Assim, ações de financiamento foram desenhadas para o setor. Nessa seara, estão os R\$ 5 bilhões em crédito extraordinário destinados ao Fundo Geral do Turismo (Fungetur) por meio da MP n.º 963, de 7 de maio de 2020, convertida na Lei n.º 14.051, de 8 de setembro de 2020. O acesso ao recurso foi designado aos prestadores de serviços turísticos cadastrados no Cadastur. O objetivo era ofertar linhas de crédito mais atrativas, com redução de juros e ampliação do prazo de carência. Para a obtenção do crédito era necessário que instituições financeiras fossem credenciadas para a operacionalização do recurso. Inicialmente, apenas as agências estaduais de fomento disponibilizavam a linha de crédito. Posteriormente, instituições como a Caixa Econômica Federal também passaram a oferecer o recurso vinculado ao Fungetur.

Todavia, embora o crédito do Fungetur tenha sido disponibilizado, a maior parte do recurso não chegou aos destinatários por uma série de problemas, entre eles: as condições de carência, poucos agentes financeiros credenciados e taxas e prazos para pagamentos menos vantajosos se comparados a outras opções de linhas de crédito disponíveis no mercado, tais como o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), criado por meio da Lei n.º 14.161, de 2 de junho de 2021 (TRENTIN; COSTA; MORAES, 2022).

Diversos foram os instrumentos posteriores (Portaria MTur n.º 666/2020, Portaria MTur n.º 17/2021) que detalharam e buscaram viabilizar a implementação desse crédito para o setor, tendo em vista as dificuldades manifestadas por empresas para acessar o crédito em audiência pública na Câmara dos Deputados em abril de 2021. O empréstimo de apenas R\$ 650 milhões dos R\$ 5 bilhões do Fungetur, até fevereiro de 2021, levou o Tribunal de Contas da União (TCU) a questionar o MTur em relação ao uso do recurso (TCU, 2021). No dia 9 de junho de 2021, o TCU exigiu a devolução de R\$ 3,4 bilhões dos recursos do Fundo (TCU, 2021), o que motivou a articulação de atores, tais como o G20+.

Como outra fonte de crédito, destaca-se a criação do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), instituído pela Lei n.º 14.148, de 3 de maio de 2021, com o objetivo de criar condições para minimizar as perdas do setor de eventos. Cabe ressaltar que, apesar do Perse ter sido criado para atender às demandas das empresas de eventos⁷, por lei, ele contempla todas as empresas da cadeia produtiva do turismo (definida no art. 21 da Lei n.º 11.771/2008).

A Lei n.º 14.179, de 30 de junho de 2021, estabelece também normas para facilitação de acesso a crédito e para mitigação dos impactos econômicos decorrentes da pandemia de covid-19.

Verifica-se, portanto, um conjunto de sete leis (n.º 14.020/2020, n.º 14.046/2020, n.º 14.051/2020, n.º 14.148/2021, n.º 14.161/2021, n.º 14.179/2021 e n.º 14.186/2021) que abarcaram cinco pontos importantes demandados pelo setor empresarial do turismo: refinanciamento de dívidas; créditos para sobrevivência das empresas; desoneração fiscal; flexibilização das regras trabalhistas; e condições de adiamento e cancelamento de serviços.

Por fim, observando as Figuras 1, 2 e 3, pode-se concluir que o sistema político nos anos de 2020 e 2021 foi marcado por inúmeras demandas das diferentes entidades representativas do turismo, que se rearticularam para pressionar por respostas à maior crise econômica da história do setor. No primeiro semestre de 2022, a crise sanitária gerada pela pandemia já estava controlada, em grande medida pela vacinação iniciada em 2021, reverberando no reaquecimento do mercado e na retomada crescente dos fluxos turísticos.

Dessa forma, nota-se que a maioria das medidas governamentais em socorro às empresas do turismo foi realizada entre março de 2020 e junho de 2021. As empresas de transporte aéreo regular de passageiros domésticos foram as primeiras a se beneficiarem com políticas de **flexibilização dos direitos do consumidor**. Posteriormente, essas flexibilizações ocorreram para o setor de eventos, cruzeiros, agenciamento de viagens e hospedagem.

As **campanhas pela retomada do turismo doméstico** foram realizadas ainda em 2020, em paralelo com a criação de “selos” que promoviam a adoção de protocolos sanitários pelas empresas, sem, no entanto, adotar formas de fiscalização do cumprimento desses protocolos. As campanhas e os selos, portanto, cumpriam o papel de



amenizar a insegurança dos turistas para o retorno às viagens, sem garantir necessariamente um turismo seguro.

Em relação às políticas de **crédito**, verifica-se problemas em sua implementação. No caso do transporte aéreo, as exigências das empresas foram barradas no Ministério da Economia e no BNDES. Para o restante do setor de turismo, as expectativas por crédito foram frustradas pelas condições impostas para acessar os recursos do Fungetur, que está tendo que responder ao TCU pela sua ineficiência na aplicação dos recursos.

As demandas pela liberação das temporadas dos cruzeiros e realização de eventos também foram barradas em 2020 e em meados de 2021, devido ao descontrole da crise sanitária. Pela situação crítica em que o setor de eventos se encontrava, as empresas da área viraram alvo de políticas específicas de crédito (Perse).

As políticas de **flexibilização dos direitos trabalhistas**, implementadas no período da pandemia em resposta às demandas empresariais, são as que causam maior preocupação em relação ao aprofundamento da precarização das condições de trabalho no turismo, em um contexto em que suas entidades representativas possuem pouca expressividade nas arenas políticas.

REFERÊNCIAS

- ABEOC. **Contribuições do Turismo para a sobrevivência e recuperação do setor**. Rio de Janeiro: ABEOC, 2020. Disponível em: <https://abeoc.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Documento-G20-Contribuic%CC%A7o%CC%83es-Atualizada-jul2020.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- ANAC. **Malha aérea essencial começa no sábado (28)**: Iniciativa garante que nenhum estado brasileiro fique sem ligação aérea. Brasília: ANAC, 27 mar. 2020a. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- ANAC. **Protocolos sanitários para as operações no setor de aviação civil no período de pandemia**. Brasília: Grupo de Trabalho Retomada da Aviação Civil, 2020b. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/coronavirus/veja-tambem/nova-cartilha-protocolo-sanitario_v2-1.pdf. Acesso em: 10 ago. 2022.
- ANAC. **Microdados**. Brasília: ANAC, 2022a. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/Instrucoes-para-a-elaboracao-e-apresentacao-das-demonstracoes-contabeis/microdados/microdados>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- ANAC. **Demonstrativos Contábeis de Empresas Aéreas**. Brasília: ANAC, 2022b. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/demonstracoes-contabeis>. Acesso em: 11 ago. 2022.
- ANGELI-SILVA, L.; QUEIRÓS, A. A. L de; RICARDI, L. M.; LEAL, M. B.; PRADA, C. A. O desafio brasileiro de enfrentar a pandemia da COVID-19 em meio à crise política. In: HENRION, C. T.; HENRÍQUEZ, D. I.; SCHOR-LANDMAN, C. (coord.). **América Latina**. Sociedad, política y salud en tiempos de pandemia. Buenos Aires: CLACSO, 2021. p. 225-244.
- ANVISA. **Linha do tempo**. Brasília: Anvisa, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/anvisa/pt-br/assuntos/paf/coronavirus/linha-do-tempo>. Acesso em: 11 ago. 2022.
- AZUL anuncia saída de associação das empresas aéreas. Folha de S. Paulo, São Paulo, 1 maio 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/azul-anuncia-saida-de-associacao-das-empresas-aereas.shtml>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- BNDES. **Programa BNDES de Subscrição de Valores Mobiliários para Apoio Emergencial ao Combate dos Efeitos da Pandemia do Coronavírus – Empresas Aéreas**. Brasília: BNDES, 2020. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/mercado-de-capitais/investimento-direto/programa-bndes-de-subscricao-de-valores-mobiliarios-para-apoio-emergencial-ao-combate-dos-efeitos-da-pandemia-do-coronavirus-aereas>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- BRASIL. Ministério da Economia. Ministério do Turismo. **Guia de Retomada Econômica do Turismo**: resumo executivo. Brasília: ME/MTur, 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/novembro/ministerios-da-economia-e-turismo-lancam-o-guia-para-retomada-economica-do-turismo/GuiaRetomadaEconomicoTurismo.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Retomada do Turismo**. Brasília: MTur, 2021b. Disponível em: <https://retomada.turismo.gov.br/>. Acesso em: 23 maio 2022.
- BRASIL, F. G.; CAPELLA, A. C. N.; FERREIRA, L. T. Eventos focalizadores e a pandemia da COVID-19: a renda básica emergencial na agenda governamental brasileira. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 55, n. 3, p. 644-661, maio/jun. 2021.



- CARVALHO, L. Curto-Circuito: o vírus e a volta do Estado. São Paulo: Todavia, 2020.
- CASIMIRO, L. Crédito para voo cancelado vira dor de cabeça, e Procons têm alta de 36% nas queixas. **O Globo**, 1 nov. 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/credito-para-voo-cancelado-vira-dor-de-cabeça-procons-tem-alta-de-36-nas-queixas-veja-que-fazer-25259055>. Acesso em: 13 ago. 2022.
- CLIA Brasil se pronuncia sobre a não realização da temporada 2020/2021. **Clia Brasil**, 2020. Disponível em: <https://abremar.com.br/sem-categoria/clia-brasil-se-pronuncia-sobre-a-nao-realizacao-da-temporada-2020-2021/>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- CORONAVÍRUS: Abrasel tem agilidade para conter impacto e cobra transparência. **ABRASEL**, Belo Horizonte, 13 maio 2020. Disponível em: <https://abrase.com.br/revista/legislacao-e-tributos/coronavirus-abrase-tem-agilidade-para-conter-impacto-e-cobra-transparencia-do-setor-publico/>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- FOHB; BONADONA HOTEL CONSULTING. **Análise Curvas de Recuperação**. 2021. Disponível em: <https://fohb.com.br/wp-content/uploads/2022/06/Noticias-e-tendencias-do-setor-hoteleiro-Junho.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- FONSECA, E.; NATTRASS, N.; BENITES, L.; BASTOS, F. Political discourse, denialism and leadership failure in Brazil's response to COVID-19. **Global Public Health**, v. 16, n. 8-9, p. 1251-1266, 2021.
- LORRAN, T. Ainda sem protocolo da Anvisa, cruzeiros confirmam temporada 2020/2021. **Metrópoles**, 12 set. 2020. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/economia-br/ainda-sem-protocolo-da-anvisa-cruzeiros-confirmam-temporada-2020-2021>. Acesso em: 14 ago. 2022.
- MENDES, J. Ajuda às aéreas não decola. **IstoÉ**, 23 out. 2020. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/ajuda-as-aereas-nao-decola/>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- MENEZES, P. Brasil assina Convenção sobre Trabalho Marítimo. **Mercado e Eventos**, 13 abr. 2021. Disponível em: <https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/cruzeiros/brasil-assina-convencao-do-trabalho-maritimo/>. Acesso em 13 ago. 2022.
- MINISTÉRIO da Saúde determina o cancelamento de cruzeiros marítimos no país. **G1**, 13 mar. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2020/03/13/ministerio-da-saude-determina-cancelamento-de-cruzeiros-turisticos-no-pais.ghtml>. Acesso em: 11 ago. 2022.
- MOVIMENTO SUPERA TURISMO. **Início**, 2020. Disponível em: <https://movimentosuperaturismo.com.br/>. Acesso em: 19 ago. 2021.
- OLIVEIRA, J. J. Turismo demitiu 1 milhão na pandemia e só retoma em 2023, diz associação. **UOL**, 20 fev. 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/02/20/turismo-so-recupera-perdas-depois-de-2023-diz-associacao-de-operadoras.htm>. Acesso em: 24 ago. 2022.
- RODRIGUES, A. MSC volta a cancelar cruzeiros devido à covid-19. **EBC Brasil**, 23 dez. 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-12/msc-volta-cancelar-cruzeiros-devido-covid-19>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- SANTOS, K. O. B.; FERNANDES, R. de C. P.; ALMEIDA, M. M. C. de.; MIRANDA, S. S.; MISE, Y. F.; LIMA, M. A. G. Labor, health and vulnerability in the COVID-19 pandemic. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, n. 36, v. 12, 2020.

- SEGUNDO semestre traz otimismo e desafios para o setor de eventos. **ABRAPE**, Belo Horizonte, 8 ago. 2022. Disponível em: <https://www.abrape.com.br/segundo-semester-traz-otimismo-e-desafios-para-o-setor-de-eventos-no-pais/>. Acesso em: 27 ago. 2022.
- SILVA, R. Abalado pela pandemia, o setor de eventos precisa de apoio. **Exame**, 6 jan. 2022. Disponível em: <https://exame.com/bussola/abalado-pela-pandemia-setor-de-eventos-precisa-de-apoio/>. Acesso em: 27 ago. 2022.
- SOUSA, C. R. de M. A pandemia da COVID-19 e a necropolítica à brasileira. **Revista de Direito**, [S. l.], v. 13, n. 1, p. 1-27, 2021.
- SOUZA, D. O. As dimensões da precarização do trabalho em face da pandemia de Covid-19. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 19, 2021, e00311143.
- TCU. **TCU solicita ao Ministério do Turismo informações sobre uso de créditos extraordinários de R\$ 5 bilhões do Fungetur**. Brasília: Secom TCU, 16 jul. 2021. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-solicita-ao-ministerio-do-turismo-informacoes-sobre-uso-de-creditos-extraordinarios-de-r-5-bilhoes-do-fungetur.htm>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- TRENTIN, F.; COSTA, M. A.; MORAES, C. Crédito extraordinário federal para manutenção do setor de turismo durante a pandemia de Covid-19. **Revista Formação** (Online), v. 29, n. 55, p. 29-53, 2022.

¹ O GT Retomada foi instituído pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), por meio da Portaria ANAC n.º 1126, de 23 de abril de 2020, com o objetivo de acompanhar a retomada das operações aéreas domésticas e internacionais nos aeroportos brasileiros, após os impactos decorrentes da pandemia de covid-19, e propor estratégias e ações com vistas à segurança, ao desenvolvimento e à sustentabilidade da aviação civil (ANAC, 2020b). As reuniões eram realizadas semanalmente, por videoconferência, com representantes de órgãos públicos — Ministério da Infraestrutura (Minfra), ANAC, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) —, operadores aéreos — Latam, Gol, Azul, Voepass —, associações — Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA), Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais no Brasil (JURCAIB) —, operadores aeroportuários e organização internacional. A Portaria ANAC n.º 4.815/2021 formalizou o GT Retomada até 31 de outubro de 2021.

²A Conaero tem a finalidade de propor, coordenar e avaliar medidas de eficiência relacionadas às atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicas nos aeroportos. É presidida pelo Minfra e composta de representantes da Casa Civil, do Ministério da Justiça e Segurança Pública, do Ministério da Defesa, do Ministério da Economia, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, da Anac e da Anvisa.

³Em 2019, após divergências e conflitos com a Latam e a Gol em relação ao plano de compra de ativos da Avianca (que entrou em recuperação judicial em dezembro de 2018), a Azul saiu da ABEAR, preferindo representar seus interesses de forma direta (AZUL..., 2019).

⁴De janeiro a setembro de 2021, os Procons receberam 64.650 reclamações relacionadas a transporte aéreo, 36% a mais do que no mesmo período do ano anterior. Diante dos números, o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), órgão do Ministério da Justiça, notificou as empresas aéreas brasileiras — Azul, Gol e Latam — e a TAP para que prestassem esclarecimentos (CASIMIRO, 2021).



⁵Representante da ABEAR em audiência pública realizada pela Comissão de Turismo da Câmara dos Deputados, em 10 de xx de 2021, com o tema “Impactos da pandemia no transporte aéreo e soluções para a crise”.

⁶No caso do setor de hospedagem, 92% dos empreendimentos hoteleiros sentiram efeitos em relação à taxa de ocupação, desestabilizando todas as suas gestões (FOHB; BONADONA HOTEL CONSULTING, 2021). No de alimentação fora do lar, de acordo com a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL) (CORONAVÍRUS..., 2020), cujas empresas empregavam mais de seis milhões de trabalhadores, em 2020 já registravam até 80% de perdas no seu faturamento; e em 2021, 300 mil estabelecimentos foram fechados. No de agências operadoras de viagens, de acordo com a Associação Brasileira de Operadoras de Turismo (Braztoa), as vendas do setor caíram 50% em comparação ao realizado em 2019, e a estimativa de demissões do setor foi de um milhão de vagas (OLIVEIRA, 2021). No de eventos, a interrupção das atividades ocasionou ao setor a paralisação de 97% das empresas, que, conseqüentemente, deixaram de faturar ao menos R\$ 230 bilhões em 2020 e 2021, por causa do cancelamento de 350 mil eventos e de outros 530 mil que não aconteceram em 2020. Em decorrência desse fato, mais de seis milhões de pessoas que trabalham na área de eventos no Brasil foram afetadas (SILVA, 2022).

⁷Em 2021, o mercado começou a se recuperar, e em 2022, após a diminuição do número de mortos e de pessoas internadas em decorrência da variante ômicron, o calendário de eventos foi retomado, incluindo grandes eventos, como festas juninas, festas de rodeios, grandes festivais de músicas, eventos científicos e de negócios. mas ainda está recuperando-se dos efeitos econômicos, e há a falta de trabalhadores especializados (SEGUNDO..., 2022).

A pandemia da covid-19 no Brasil e a taxa de dependência no emprego no turismo

 Fábia TRENTIN

 Claudia Corrêa de Almeida MORAES

 Mara Aline RIBEIRO

 Roberson da Rocha BUSCIOLI



O turismo mundial, em relação ao trabalho, sofreu impacto negativo em 2020 (WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL, 2022), em consequência da pandemia da covid-19 (Figura 1).

Neste trabalho, destaca-se o emprego, por ser percebido como mais um fator de produção e que, portanto, sempre que necessário, pode ser suprimido para reduzir custos.

Em 2019, o número de empregos do turismo mundial estava em crescimento. Em 2020, diminuiu o número dos postos de trabalho em -18,6%, ocasionando perda de 62 milhões de empregos, em virtude da pandemia, os quais se recuperaram na retomada do turismo em 2021, com um crescimento de 6,7% (WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL, 2022).

No Brasil, segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), foram eliminadas 523,9 mil vagas formais (-12,9%) nas Atividades Características do Turismo (ACTs) — atividades de alojamento, alimentação, agência de viagem, transportes aéreo, terrestre e aquaviário, aluguel de transporte, e cultura e lazer — no primeiro semestre de 2020, conforme observa-se na Figura 2. O efeito da covid-19 no mercado turístico levou ao fechamento de muitas empresas do setor e, por conseguinte, demissões de trabalhadores.

A partir do último trimestre de 2020, houve a abertura de 51 mil novas empresas turísticas, totalizando, em julho de 2022, 606.564 unidades empresariais ativas. Essas novas empresas auxiliaram na retomada de parte das vagas formais (-12%) de empregos perdidos no mercado formal nas ACTs.

A recuperação dos empregos se iniciou em outubro de 2020, porém, com o agravamento da doença devido à variante ômicron, voltou a ter queda no saldo de admissões e desligamentos nas ACTs, obtendo saldo positivo apenas após maio de 2022. O período que segue apresenta saldo positivo, contudo, somente no início do segundo semestre de 2022, o saldo de empregos nas ACTs se equipara ao período anterior à pandemia, como observa-se na Figura 2.

A Figura 3 revela a importância do turismo na composição do emprego total no país, que esteve durante o período analisado entre 10 e 9 por cento do emprego formal total do país.

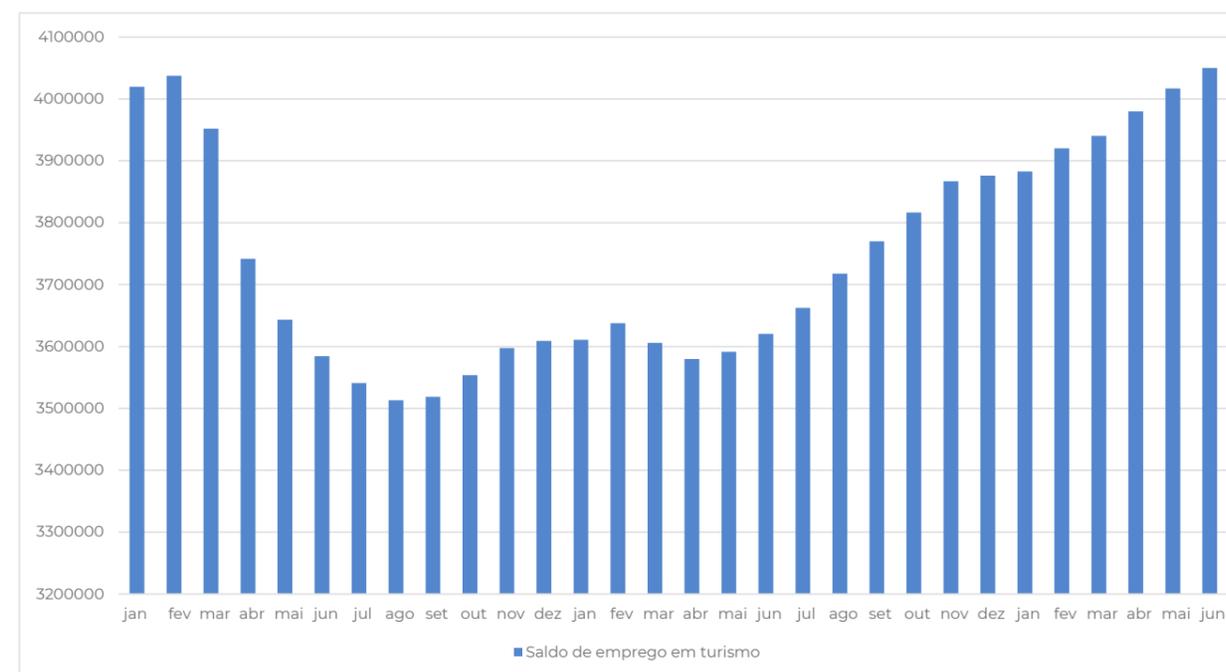
As ACTs que mais tiveram crescimento em 2022, em comparação com o ano de 2021 (Figura 4), foram os bares e restaurantes, por

Figura 1. Total de trabalhadores no turismo mundial em 2019, 2020 e 2021



Fonte: Elaboração própria com base em World Travel and Tourism Council, 2022

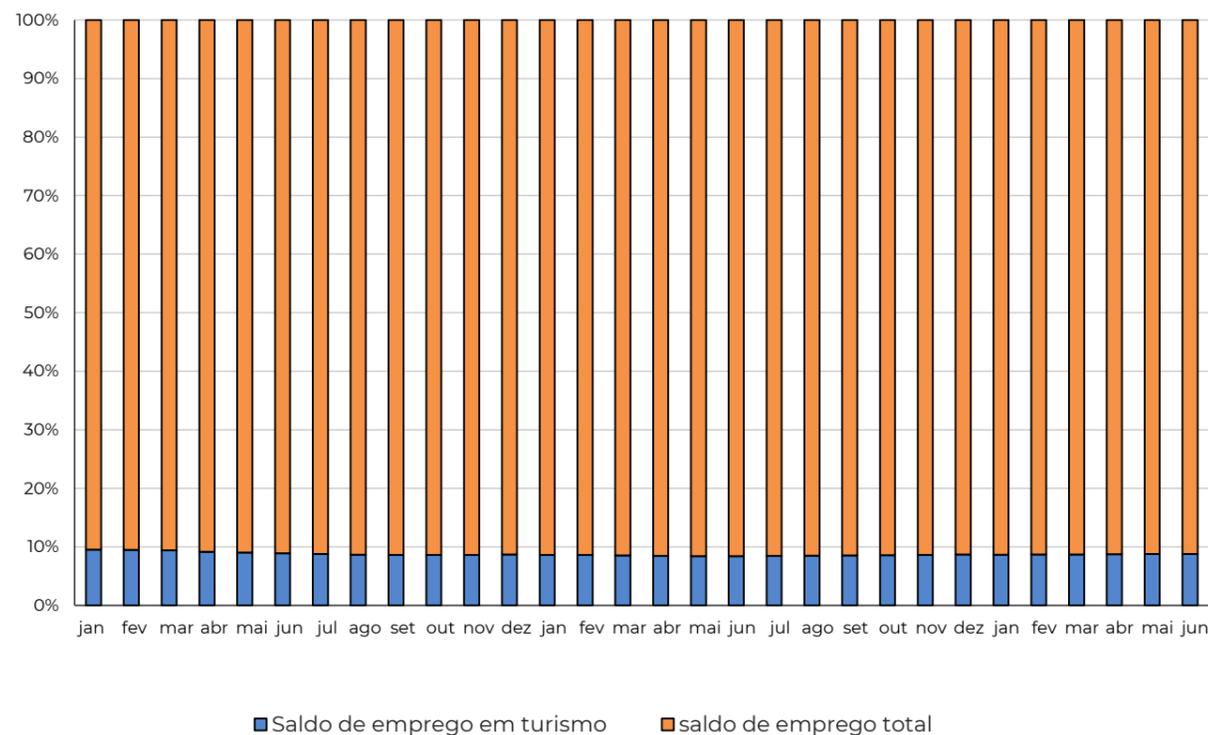
Figura 2. Saldo mensal emprego nas ACTs — 2020 a jun. de 2022



Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged, 2022

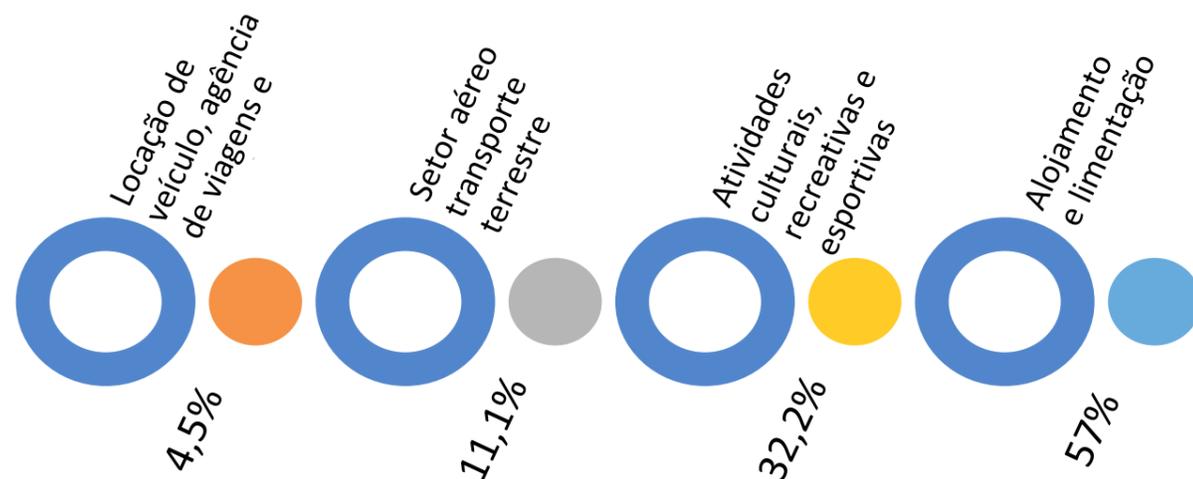


Figura 3. Participação mensal do percentual do emprego nas ACTs no total de empregos no Brasil — 2020 a jun. de 2022



Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged, 2022

Figura 4. Saldo mensal entre admissões e desligamentos nas ACTs



Fonte: Gandra, 2022

contabilizar 240 mil vagas, e os serviços de hospedagem, ao abrirem 63 mil vagas (IBGE, 2022).

Na figura 4, pode-se ver o saldo mensal entre admissões e desligamentos nas ACTs nos meses de janeiro de 2020 a junho de 2022.

Ante o exposto, este capítulo procura desvelar a Taxa de Dependência do Turismo (TDT) por unidade federativa (UF), em relação ao emprego, com o intuito de espacializar o trabalho formal em turismo no território brasileiro, com o recorte temporal dos anos de 2020, 2021 e o primeiro semestre de 2022, bem como identificar as UFs que tiveram maior dependência do turismo na geração de empregos formais.

No percurso metodológico foi utilizada análise qualitativa e quantitativa dos dados coletados no Novo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Novo Caged), considerando as ACTs: agência de viagens e operadores turísticos, alojamento, alimentação, arte, cultura, esporte e recreação, transporte aéreo, transporte aquaviário, e transporte terrestre. Para definir as sete ACTs, foi considerada a informação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (SAKOWSKI, 2015), que as define como atividades diretamente relacionadas ao turismo e disponibilizadas nos dados do Novo Caged.

Para encontrar a TDT correspondente à participação relativa do emprego nas ACTs no total de empregos da UF, verifica-se que quanto maior o valor dessa participação relativa, maior a dependência dessa UF no turismo para formação dos empregos formais e, conseqüentemente, maior sua dependência no turismo.

Ressalta-se que a crise do emprego iniciou em 2015 e agravou-se nos últimos anos, comprometendo o futuro do país. O problema do desemprego no Brasil está associado às baixas taxas de poupança e investimentos, do alto grau do déficit público, da dívida pública e da baixa produtividade e competitividade da economia brasileira (ALVES, 2021).

Esta situação, que já era complexa, acentuou-se ainda mais diante da crise pandêmica da covid-19, ao reforçar o desenvolvimento desigual que, por sua vez, é resultante da divisão do trabalho na sociedade capitalista (SMITH, 2008). A desigualdade está no cerne do modo de produção capitalista, com suas contradições e distinções que ocasionam diferenciação espacial e regional e que precisam ser superadas (HARVEY, 2013). No Brasil, este



desenvolvimento ocorre com concentração e centralização relacionadas à acumulação capitalista. No turismo, pode ser traduzido na localização de concentração de empresas e empregos.

Cruz (2018) estuda o desenvolvimento desigual e o turismo no Brasil trazendo dados como localização das empresas industriais, da rede de transportes, dos fluxos do turismo doméstico, de algumas ACTs, como as agências e operadoras de turismo e alojamento. Estes dados permitem avaliar onde estão concentrados os negócios do turismo e o setor produtivo e logístico brasileiro. Complementa ainda a análise com a citação do papel do Estado no direcionamento das políticas públicas.

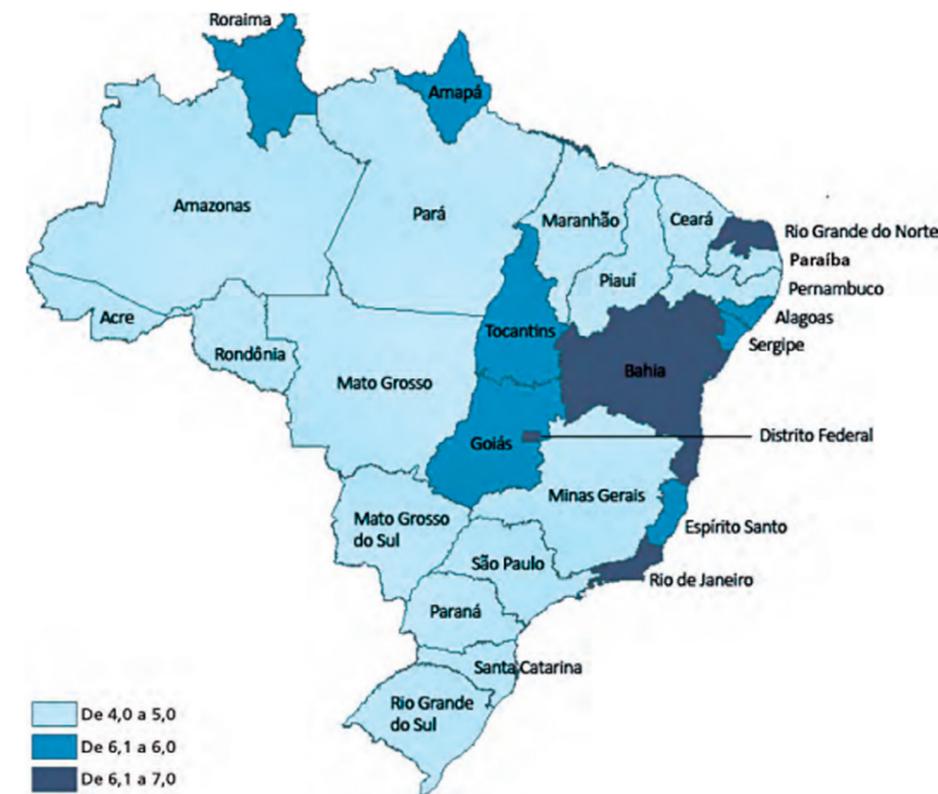
Considerando que a TDT pode ser um dos instrumentos para avaliar o desenvolvimento da atividade, a desigualdade e a concentração de empresas, a pesquisa realizada sobre os empregos nas UFs tem condições de ser um dos indicadores para esse fim. Assim, estudos feitos pelo IPEA (2010) antes da crise do emprego mensuraram a desigualdade por meio da TDT baseada no número de empregos (TDT-E) por UF (em %).

Os estudos da TDT-E podem ser realizados por várias vertentes: Produto Interno Bruto (PIB), número de empresas, emprego e massa salarial. A escolha, neste capítulo, pelo emprego no turismo está associada à volatilidade no contexto da pandemia — retração e recuperação — e ao impacto que ocasiona na sociedade. Para ilustrar a taxa de TDT-E, recorre-se aos estudos de Coelho e Sakowski (2014) (Figuras 5 e 6).

Considerando a Figura 5 e a ideia de Sakowski (2015), em valores absolutos, os estados de São Paulo (30,5%), Rio de Janeiro (13,0%) e Minas Gerais (10,4%) concentram juntos 53,9% dos empregos nas ACTs, contra 2,7% no Distrito Federal, 1,5% no Rio Grande do Norte e 5,3% na Bahia. Distrito Federal (7,0%), Rio de Janeiro (6,8%), Rio Grande do Norte (6,7%) e Bahia (6,0%) são aqueles que apresentaram valores mais altos frente à média de 5,0% no país. Nessas UFs, o turismo é particularmente importante na geração de emprego. Contudo, os valores do Distrito Federal podem ser superestimados devido à forte presença do setor público na região.

Em 2014, ainda antes da crise do emprego, o setor de turismo era responsável por 2,04 milhões de ocupações no Brasil (SAKOWSKI, 2015). A TDT-E por UF, em dezembro de 2011, pode ser observada na Figura 5, e a de 2013 na Figura 6.

Figura 5. Taxa de Dependência do Turismo (emprego) — UF dez. 2010



Fonte: Coelho e Sakowski, 2014

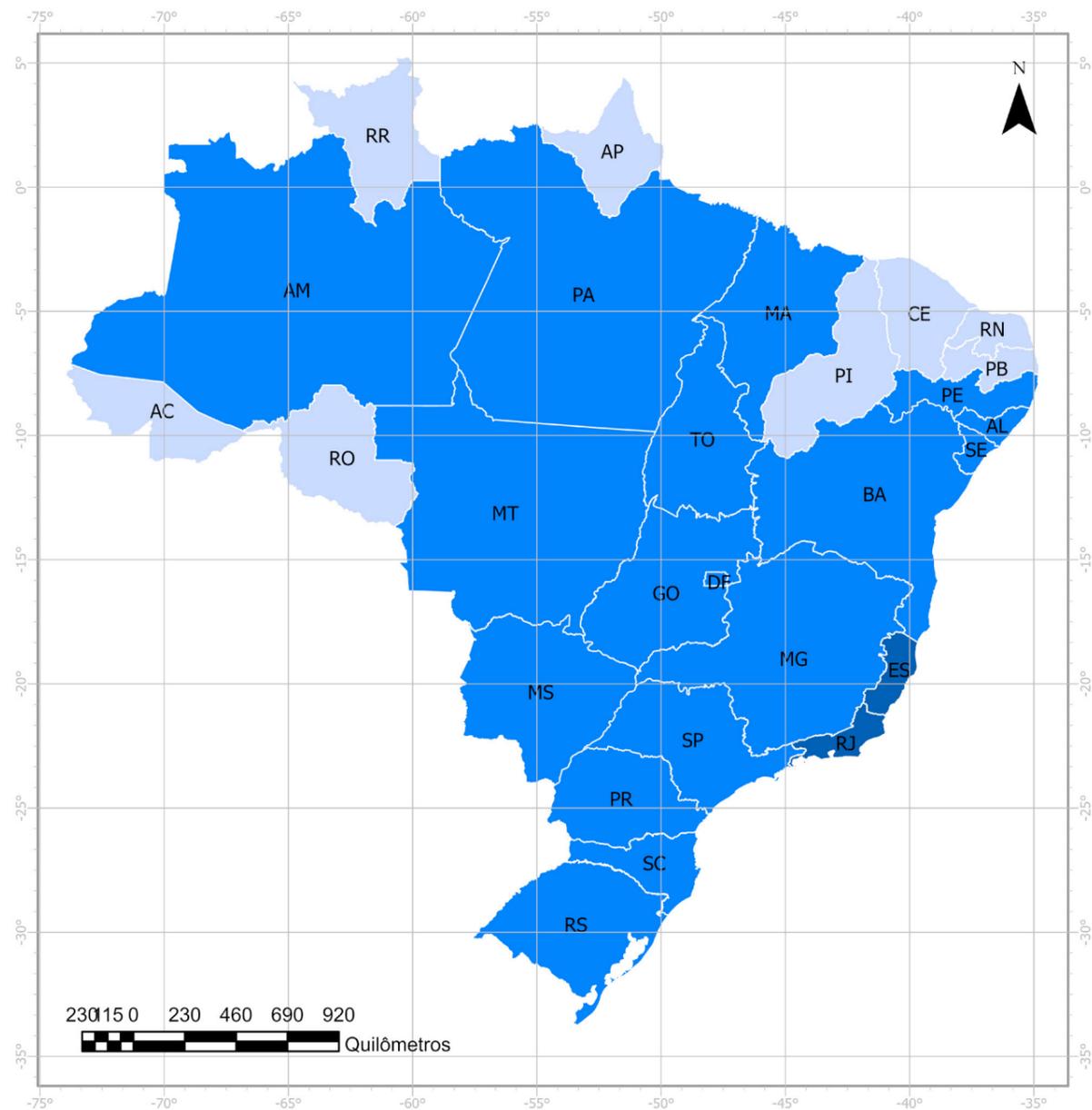
Figura 6. Taxa de Dependência do Turismo (empregos) — UF dez. 2013



Fonte: Sakowski, 2015



Figura 7. Mapa da Dependência do Turismo por UF no Brasil — 2020



Legenda

Tx de Dependência (%)

- 5,94 - 7,77
- 7,78 - 10,36
- 10,37 - 15,42

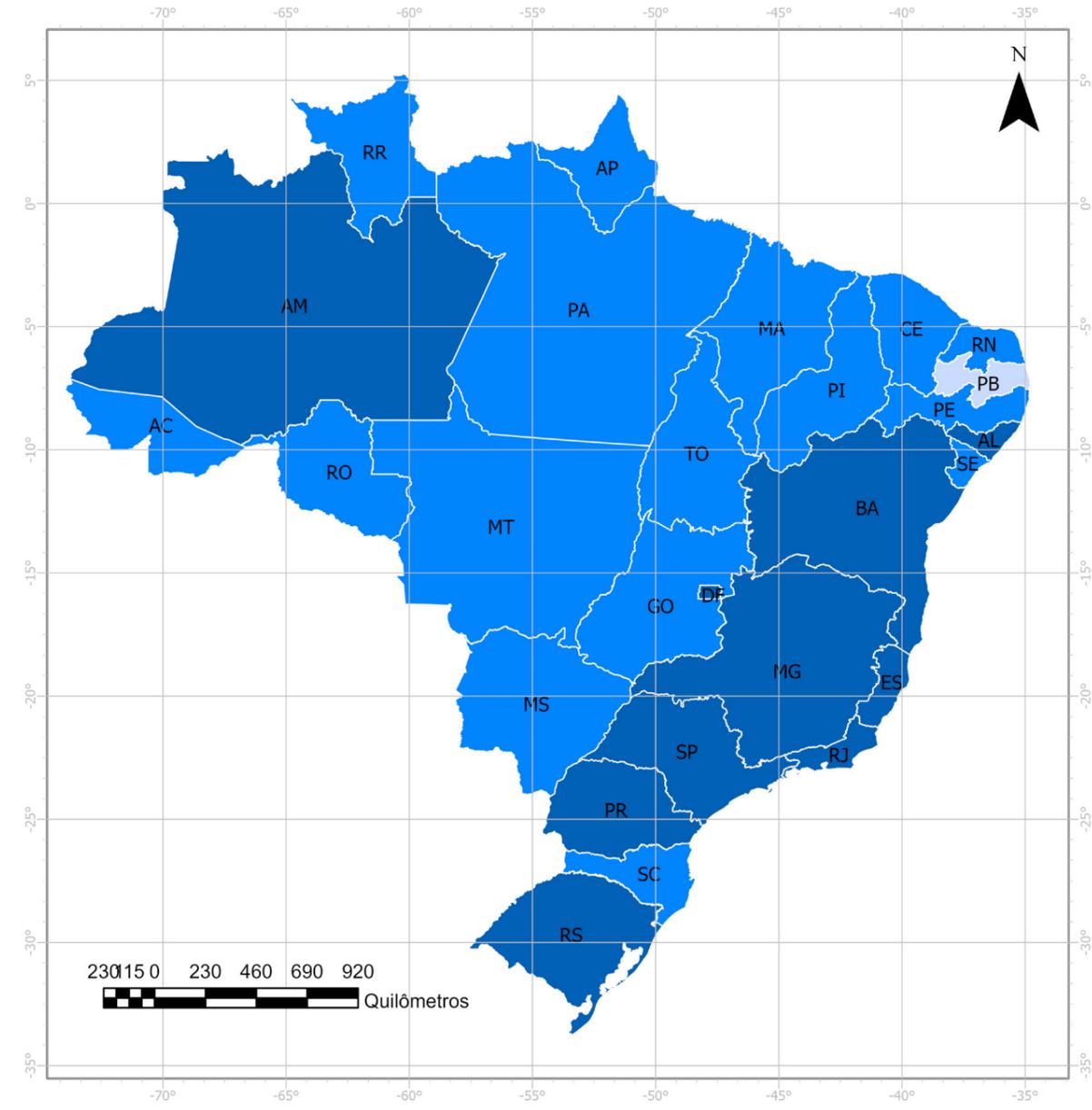
Escala: 1:25.000.000

Referência Espacial
 Nome: GCS SIRGAS 2000
 GCS SIRGAS 2000
 Datum: SIRGAS 2000

Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged (2022)
 Elaboração: Guilherme Henrique Barros de Souza

Fonte: Novo Caged, 2022

Figuras 8. Mapa da dependência do turismo por UF no Brasil — 2021



Legenda

Tx de Dependência (%)

- 2,27
- 2,28 - 9,08
- 9,09 - 13,25

Escala: 1:25.000.000

Referência Espacial
 Nome: GCS SIRGAS 2000
 GCS SIRGAS 2000
 Datum: SIRGAS 2000

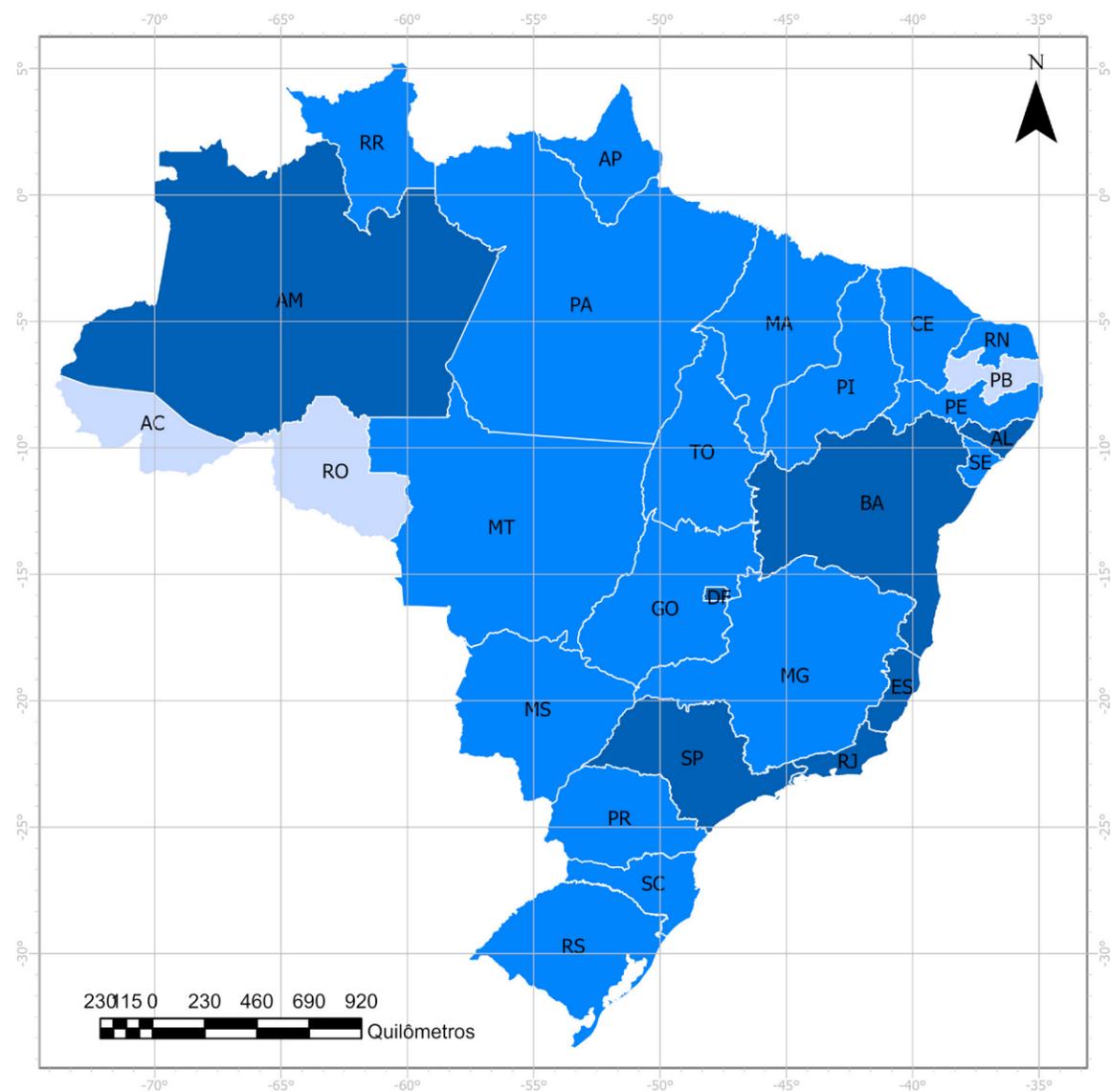
Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged (2022)
 Elaboração: Guilherme Henrique Barros de Souza

Fonte: Novo Caged, 2022

Sumário



Figuras 9. Mapa da dependência do turismo por UF no Brasil — 2022



Legenda

Tx de Dependência (%)

- 2,32 - 5,68
- 5,69 - 9,41
- 9,42 - 13,36

Escala: 1:25.000.000

Referência Espacial
 Nome: GCS SIRGAS 2000
 GCS GCS SIRGAS 2000
 Datum: SIRGAS 2000

Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged (2022)
 Elaboração: Guilherme Henrique Barros de Souza

Fonte: Novo Caged, 2022

Como citado anteriormente, a pandemia da covid-19 impactou as ACTs e, conseqüentemente, os empregos no turismo. Nos resultados apresentados nas Figuras 7, 8 e 9 (mapas da TDT-E dos anos de 2020, 2021 e 2022), é possível verificar alteração na taxa de dependência pela incidência da covid-19 e suspensão ou redução da circulação de pessoas, variáveis externas que impactam a volatilidade do emprego no setor.

As principais mudanças das TDT-E entre os estudos de 2010 e 2013 ocorreram em Minas Gerais, com taxa de 4,0 a 5,0 (2010) para 5,1 a 6,0 em 2013; e Amapá, de 6,1 a 6,0 em 2010 para 4,2 a 5,0 em 2013. Nos estudos realizados pelo IPEA (SAKOWSKI, 2011, 2015), também utilizando a TDT-E por UF, obteve-se como resultado as UFs Bahia, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Alagoas e Roraima, com as maiores taxas. A Bahia diminui a dependência do turismo, e o Rio Grande do Norte não aparece entre os mais dependentes no segundo estudo.

Em outro estudo do IPEA (SAKOWSKI, 2015), cotejou que, no Brasil, 2,6% dos empregos formais e 2,0% dos empregos informais correspondiam aos empregos no turismo em relação ao total de empregos no país, e as regiões com mais empregos no turismo eram o Sudeste, o Nordeste e o Centro-Oeste. A Tabela 2 revela que há correspondência entre o percentual de empregos totais com carteira assinada e as menores taxas de subutilização da força de trabalho nos estados com maiores médias de TDT-E. A contribuição da TDT-E no setor por estado é de 12,54% (Espírito Santo), 16,36% (Rio de Janeiro), 10,24% (Amazonas), 10,25% (Distrito Federal), 9,94% (Bahia) e 9,69% (Alagoas), em relação ao emprego formal total.

Destacam-se os estados de Rondônia (11,20%), Roraima (14,40%) e Espírito Santo (16,30%) devido às menores taxas de subutilização da força de trabalho. Os dois primeiros também apresentam menores médias de TDT-E, diferentemente das UFs com maiores médias TDT-E, que apresentam maiores taxas de subutilização da força de trabalho.

Nos dados mais recentes coletados pela pesquisa baseada nos dados do Novo Caged (2022), confirma-se as UFs das regiões Sudeste (Rio de Janeiro e Espírito Santo), Nordeste (Bahia e Alagoas) e Centro-Oeste (Distrito Federal) como a mais dependente do turismo.

A Tabela 1 revela as UFs com as cinco maiores e as cinco menores TDT-E (%). O Acre ficou entre a segunda e a terceira posição, enquanto o Piauí caiu para o quarto lugar em 2021 e 2022. Um realce é o Rio Grande do Norte, que

Sumário



na pesquisa de 2010 tinha muita dependência e dez anos depois teve uma queda expressiva. Rondônia diminui a posição em 2021 e 2022, e o Ceará aparece entre os cinco primeiros menos dependentes¹.

As UFs com menores dependências do turismo se localizam na Região Nordeste (Piauí, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará) e Norte (Acre,

Rondônia e Roraima). Os estados de Piauí e Paraíba se mantiveram nos primeiros lugares, mas o Piauí caiu para o quarto lugar em 2021 e 2022. O Acre se manteve entre a segunda e a terceira posição. Um destaque é o Rio Grande do Norte, que na pesquisa de 2010 tinha muita dependência e dez anos depois teve uma queda expressiva. Rondônia diminui a posição em 2021 e 2022 e o Ceará aparece entre os cinco primeiros menos dependentes.

Tabela 1. Unidades federativas com maiores e menores TDT-E

UF com maiores TDT - E											
Ano	2020			Ano	2021			Ano	2022		
UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)	UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)	UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)
ES	111053	720013	15,424	ES	85946	773802	11,107	ES	89442	806420	11,091
RJ	406726	3049565	13,337	RJ	428596	3233970	13,253	RJ	447886	3352364	13,360
AM	42303	408366	10,359	AM	44964	444530	10,115	AM	47816	466517	10,250
DF	78443	775777	10,112	DF	84965	832915	10,201	DF	90377	866137	10,434
BA	161865	1658152	9,762	BA	181402	1797652	10,091	BA	187959	1887349	9,959
AL	1111775	11819493	9,406	AL	36621	375929	9,741	AL	37164	370292	10,036
UF com menores TDT - E											
Ano	2020			Ano	2021			Ano	2022		
UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)	UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)	UF	Emprego ACTs	Emprego TT	TDT - E (%)
RO	13734	231123	5,942	RO	15934	246424	6,466	RO	14706	258771	5,683
RN	24485	407449	6,009	RN	36823	439657	8,375	RN	38221	447933	8,533
AC	4825	79077	6,102	AC	4986	86870	5,740	AC	5202	92236	5,640
PB	27282	400121	6,818	PB	29326	1291743	2,270	PB	30305	1307343	2,318
PI	20478	280540	7,299	PI	21848	301138	7,255	PI	22614	313382	7,216
RR	4299	58467	7,353	RR	4723	63696	7,415	RR	5291	67748	7,810
CE	82742	1110899	7,448	CE	89193	1191705	7,484	CE	93929	1230837	7,631

Legenda: 1º lugar; 2º lugar; 3º lugar; 4º lugar; 5º lugar; 6º lugar; 7º lugar.

Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged, 2022



Tabela 2. Porcentagem de emprego com carteira assinada e taxa de subutilização da força de trabalho

UF com maiores dependências	DF	RJ	ES	AM	AL	BA	
Média TDT-E (%)	10,25	16,36	12,54	10,24	9,69	9,94	
Carteira assinada 2022 (%)	77,60	77,20	72,50	64,70	63,70	56,70	
TX Subutilização da Força de Trabalho %	22,00	20,10	16,30	23,90	33,60	34,90	
UF com menores dependências	RO	AC	RN	RR	CE	PB	PI
Média TDT - E (%)	6,030	5,830	6,010	7,41	7,630	3,770	7,26
Carteira assinada (%)	70,50	63,70	63,01	57,40	55,80	54,60	46,60
Tx Subutilização da Força de trabalho (%)	11,20	28,60	30,80	14,40	28,70	32,20	42,30

Fonte: Elaboração própria com base no Novo Caged, 2022

Neste universo, as oscilações do mercado ditam as regras que definem a quantidade de postos de trabalho que poderão absorver o contingente de trabalhadores formais que ainda estão desempregados no Brasil.

A Tabela 2 revela que há correspondência entre o percentual de empregos totais com carteira assinada e menores taxas de subutilização da força de trabalho nos estados com maiores médias de TDT-E. A contribuição da TDT-E no setor por estado é de 12,54% (ES), 16,36 % (RJ), 10,24% (AM), 10,25% (DF), 9,94 (BA) e 9,69% (AL), em relação ao emprego formal total.

Destacam-se os estados de Rondônia (11,20%), Roraima (14,40%) e Espírito Santo (16,30%) devido às menores taxas de subutilização da força de trabalho. Os dois primeiros também apresentam menores médias TDT-E, diferentemente, das UFs com maiores médias TDT-E, que apresentam maiores taxas de subutilização da força de trabalho.

O estado da Paraíba indica uma TDT-E de 6,82%, mas, ao ter a recuperação dos empregos totais com carteira assinada, o turismo não corresponde, diminuindo sua TDT-E. Situação observada nas UFs como Acre, Paraíba e Roraima.

Ao estudar a TDT-E, os empregos totais, os empregos no turismo e a taxa de subutilização, observa-se que há características particulares relacionadas a outras possibilidades de emprego ou mesmo a migração para outras áreas que disponibilizaram emprego com carteira assinada, estimulando a migração de pessoas que antes da pandemia estavam empregadas no turismo.

A movimentação econômica do turismo está permeada pelas incertezas do mercado internacional, refém dos direcionamentos postos pela inflação, pela crise energética e pelo recuo do preço das *commodities*. No Brasil, o aumento dos juros, a falta de valorização da moeda brasileira, o preço do combustível, que se mantém alto mesmo com a redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), e a perda no poder de compra da população brasileira, dificultam a retomada integral da atividade turística e, conseqüentemente, dos postos de trabalho no turismo. Apesar das perspectivas desoladoras, o turismo registrou aumentos e acumula altas no ano.

Nestes dois anos e meio de pandemia da covid-19, muitas alterações ocorreram em relação ao emprego no turismo. Assim, este capítulo procurou estudar um dos aspectos econômicos do turismo: as Taxas de Dependências Econômicas do turismo.

As análises e imagens trabalhadas qualitativa e quantitativamente desvelaram a TDT-E ao turismo por UF, com o intuito de espacializar o trabalho formal em turismo no território brasileiro, com o recorte temporal dos anos de 2020, 2021 e o primeiro semestre de 2020, bem como identificar as UFs que tiveram maior impacto pela interdependência ao turismo na geração de empregos formais.

Para referendar a pesquisa, foi necessário averiguar algumas variáveis que contribuiriam para a compreensão do setor do turismo, como o saldo mensal de emprego nas ACTs de 2020 a junho de 2022 e a participação mensal do percentual do emprego nas ACTs no total de empregos no Brasil de 2020 a junho de 2022. Posteriormente, foram recuperados os estudos de Coelho e Sakowski (2014) e Sakowski (2015), que permitiram estabelecer uma base comparativa em relação à TDT-E com os dados analisados no período de 2020, 2021 e 2022.

Os dados revelaram que as menores TDT-E se referem a UFs localizadas nas regiões Norte e Nordeste, conhecidas por suas belezas naturais e



atributos culturais, figurando em segundo lugar na preferência dos brasileiros nos anos de 2020 e 2021 (PNAD..., 2022). As UFs com maiores TDT-E localizam-se em quatro das cinco macrorregiões brasileiras, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Os dados relativos à região Nordeste alertam para a TDT-E e a consequente subutilização da força de trabalho, bem como dos empregos com carteira assinada.

Ao realizar as pesquisas utilizando como fonte o Novo Caged, considerando as ACTs, constatou-se que há limitações relacionadas à nova plataforma do Caged, que não permite que os dados sejam extraídos. Desse modo, cada informação deve ser pesquisada e digitada manualmente em um banco de dados. Isso impacta a dificuldade de desagregar diferentes dados e cruzá-los.

Verificou-se, também, a necessidade da continuidade da presente pesquisa quanto à abordagem sobre as TDTs para outros indicadores, como o número de empresas e a massa salarial dos trabalhadores, de modo que possam contribuir com mais efetividade para orientar ações e políticas públicas que visem à melhoria do emprego no turismo.

Por fim, as tabelas e figuras que apresentam o saldo mensal de emprego nas ACTs, a participação mensal do percentual do emprego nas ACTs no total de empregos no Brasil, o saldo mensal entre admissões e desligamentos nas ACTs, as TDT-E, os mapas da dependência do turismo por UF no Brasil (2020, 2021 e 2022) oferecem ao leitor uma visão detalhada de toda a movimentação promovida pela atividade turística no país em tempos de pandemia. Essas informações poderão servir de referência para elaboração de projetos e políticas públicas que auxiliem empresários e trabalhadores do turismo a montar estratégias direcionadas para a recuperação do emprego.

REFERÊNCIAS

- ALVES, J. E. D. O dramático quadro do mercado de trabalho brasileiro. **EcoDebate**, 2 jun. 2021. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2021/06/02/o-dramatico-quadro-do-mercado-de-trabalho-brasileiro/>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- COELHO, M.; SAKOWSKI, P. A. **Perfil da mão de obras do turismo no Brasil nas atividades características do turismo e em ocupações**. Rio de Janeiro: Ipea, 2014.
- CRUZ, R. de C. A. da. Desenvolvimento desigual e turismo no Brasil. **Confins**. n. 36, 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/13707>. Acesso em: 22 ago. 2022.
- GANDRA, A. Pesquisa mostra que turismo e exportação geraram mais empregos no país. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 11 abr. 2022. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-04/pesquisa-mostra-que-turismo-e-exportacao-geraram-mais-empregos-no-pais>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- HARVEY, D. A. **Os limites do capital**. Trad. Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.
- IBGE. **Turismo 2020–2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101954_informativo.pdf. Acesso em: 17 ago. 2022.
- NOVO CAGED – Novo Cadastro Geral de Emprego e Desemprego: Painel de Informações. Brasília, 2022. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJljo2UyYmOThmYmFmYTk3OCJ9&pageName=ReportSectionb52b07ec3b5f3ac6c749>. Acesso em: agosto de 2022.
- PNAD Contínua Trimestral: desocupação cai em 22 das 27 das UFs no segundo trimestre de 2022. **Agência IBGE Notícias**, Rio de Janeiro, 12 ago. 2022. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/34641-pnad-continua-trimestral-desocupacao-cai-em-22-das-27-ufs-no-segundo-trimestre-de-2022>. Acesso em: 17 ago. 2022.
- SAKOWSKI, P. A. **Mensurando o emprego no setor turismo no Brasil**: do nível nacional ao regional e local. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2015.
- SMITH, N. **Uneven Development**. 3rd Edition. Nature, capital and the production of space. Athens: University of Georgia Press, 2008.
- WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. **Travel & Tourism Economic Impact 2022**. Disponível em: <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/EIR/EIR2022-global-infographic-2pager-080622.pdf?ver=2022-06-14-183513-303>. Acesso em: 19 ago. 2022.

¹ Apesar destes resultados serem uma possibilidade de verificar a dependência do turismo nas UFs, deve-se considerar que, sem computar os empregos informais, os dados podem ser inconsistentes. O IPEA (2021) levantou que os trabalhadores por conta própria e os trabalhadores do setor privado sem carteira assinada se destacam como os com maiores números. No segundo trimestre do ano, os trabalhadores sem carteira assinada cresceram 16,7%, e os por conta própria, 14,7%; enquanto os trabalhadores com carteira assinada apresentaram um aumento de 0,1% (o primeiro aumento desde o início da pandemia), e no setor público houve queda de 4,4%.

A crise aérea e a concessão de aeroportos no Brasil em plena pandemia de covid-19

-  Carolina TODESCO
-  Marcos Paulo FERNANDES
-  Amilton Luiz NOVAES
-  Thays Regina Rodrigues PINHO
-  José Júlio Júnior GUAMBE



Em 7 de abril de 2021, o Ministro da Infraestrutura do governo Bolsonaro virou notícia ao bater o martelo com muita força em um arremate de leilão de concessão de aeroportos, após exclamar “[...] agora vou mostrar para os senhores como é que faz” (MINISTRO..., 2021). A partir de então, passou a ser comparado ao personagem Thor, ao realizar esse mesmo gesto em uma série de leilões de concessão de infraestrutura pública do país (GRAZINI; MOTTER, 2021).

Essa cena é no mínimo intrigante, afinal, em 8 de abril de 2021, o país ultrapassava a marca de mais de quatro mil mortes em 24h, e em 24 de abril de 2021, totalizava 400 mil vítimas fatais pela covid-19 (RETROSPECTIVA..., 2021). Nesse mesmo mês de abril, instaurava-se no Senado Federal a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Pandemia, com o objetivo de apurar as ações e omissões do governo federal no enfrentamento à covid-19 (SENADO FEDERAL, 2021). A trágica situação no âmbito sanitário, político e econômico que o Brasil atravessava gerava um cenário altamente instável e imprevisível, entretanto, o governo vibrava ao conceder à iniciativa privada a infraestrutura aeroportuária no auge das incertezas em relação à retomada da demanda por transporte aéreo.

Acrescenta-se o fato de que os três primeiros aeroportos concedidos no Brasil já estão em processo de devolução ao Estado, segundo as empresas, pela frustração da previsão da demanda, sendo eles: o Aeroporto Internacional Governador Aluizio Alves (Aeroporto Internacional de Natal), em São Gonçalo do Amarante/RN, concedido em 2011; o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas/SP, concedido em 2012; e o Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim (Aeroporto Internacional do Galeão), no Rio de Janeiro/RJ, concedido em 2014 (ACIONISTAS..., 2017; INFRAMERICA..., 2020; SILVA, B., 2021). As empresas já sinalizaram que entrarão com pedido de indenização ao Estado pelos investimentos realizados nos aeroportos.

Para fechar esse quadro inquietante, cabe destacar que ao mesmo tempo em que o governo federal se vangloriava em leiloar os aeroportos para a iniciativa privada, realizava uma série de medidas desde março de 2020 para amenizar os prejuízos das empresas administradoras de aeroportos em meio à crise pandêmica.

Desta forma, o presente capítulo tem por objetivo apresentar as contradições da política neoliberal do governo federal brasileiro no setor

aéreo durante a crise gerada pela pandemia de covid-19, com foco especial nas concessões aeroportuárias entre os anos de 2020 e 2022. Para isso, foi realizada uma pesquisa exploratória com a coleta de dados de fontes primárias e secundárias.

Primeiramente, para elaborar um panorama da crise aérea no país, foi realizado o levantamento de dados referentes aos fluxos aéreos e à receita dos aeroportos brasileiros antes e durante a pandemia de covid-19. Em seguida, para uma análise da ação governamental no setor aeroportuário, foram identificados os modelos de concessão de aeroportos, assim como as políticas adotadas pelo governo federal no amparo às empresas administradoras de aeroportos durante os anos de 2020 a 2022.

Para revelar as contradições da política do governo federal no setor aéreo, é preciso evidenciar que o governo à frente do Estado brasileiro durante a crise gerada pela pandemia de covid-19 foi eleito no final de 2018, sob o enfático discurso de ser “[...] liberal na economia e conservador nos costumes” (SILVA, I., 2021). O governo de Bolsonaro não é o primeiro governo neoliberal, mas com certeza representa a radicalização do neoliberalismo no país, com a ascensão da nova direita (ROCHA, 2018) e da extrema direita (DARDOT; LAVAL, 2019).

Para Filgueiras (2006), a implantação e a evolução de um programa político-econômico neoliberal no Brasil passou por três fases desde a década de 1990: uma fase inicial de ruptura com o modelo de substituição de importações e implantação das primeiras ações concretas neoliberais (Governo Collor); uma fase de ampliação e consolidação da nova ordem econômico-social neoliberal (primeiro mandato do Governo Fernando Henrique Cardoso (FHC)); e, por último, uma fase de aperfeiçoamento e ajuste do novo modelo, na qual se amplia e consolida-se a hegemonia do capital financeiro no interior do bloco dominante (segundo Governo FHC e Governo Lula).

Já para Saad Filho e Moraes (2018), no início dos anos 2000, com o Governo Lula, deu-se início ao que os autores denominam de neoliberalismo desenvolvimentista, momento em que as circunstâncias globais foram favoráveis ao desenvolvimento econômico, com os altos preços das exportações, durante o “superciclo das *commodities*”, e as entradas de capital. Conforme os autores, essas condições facilitaram a implantação de políticas híbridas — ao mesmo tempo neoliberais e



novo-desenvolvimentistas — que sustentaram um ciclo de crescimento sem precedentes, que proporcionou altos lucros para as empresas, criação de empregos em larga escala, distribuição de renda, inclusão social e estabilidade política, sem confrontar os interesses do capital, com o compromisso do governo de jogar as “regras do jogo”.

A desaceleração econômica iniciada em 2011 — em grande medida reflexo da crise global de 2008 oriunda do sistema financeiro, a qual derrubou a demanda interna das grandes economias centrais impactando na exportação de *commodities* — foi um dos fatores para desestruturar o neoliberalismo desenvolvimentista no Brasil (SAAD FILHO; MORAIS, 2018), dando vazão a uma crise generalizada nos âmbitos social, cultural, político e econômico no país.

Assim, a crise gerada pelo próprio neoliberalismo o alimenta e torna-o ainda mais radical, “[...] cuja manifestação mais evidente é a forte ascensão dos regimes autoritários e dos partidos de extrema direita, apoiados por uma ampla parte das classes populares nacionais, ainda mais agressivo, militarizado e violento” (DARDOT; LAVAL, 2019), que no Brasil culmina na eleição de Bolsonaro.

Além da conjuntura, I. Silva (2021) identifica a conjugação de cinco características que dão o caráter de novidade desses grupos políticos no país: a estratégia de priorização da disputa cultural como pré-condição para a conquista do poder político; o anti-intelectualismo; o antielitismo, representado pela valorização do homem médio e do senso comum; a adoção de uma retórica performática e disruptiva, sustentada na narrativa do politicamente incorreto; e a síntese entre o conservadorismo moral e a defesa do livre-mercado.

É, portanto, nesse contexto que o Brasil adentra no período pandêmico, em que todos esses elementos permanecem na conduta do Chefe de Governo e são até mesmo levados ao extremo, acirrando ainda mais a crise política, econômica e sanitária no país (ANGELI-SILVA *et al.*, 2021; LÖWY, 2020; SOUSA, 2021).

Nessa perspectiva, enquanto no âmbito sanitário a necropolítica se estabelecia, no âmbito econômico, a preocupação do governo neoliberal se dava em atender às demandas das empresas, que, no caso do setor aéreo, vão surgir logo que a pandemia é deflagrada.

O setor aéreo foi um dos mais impactados pelas medidas iniciais de restrição de circulação de pessoas, gerando uma queda histórica nos fluxos aéreos e, conseqüentemente, na receita das companhias aéreas e das empresas administradoras de aeroportos.

No Brasil, a movimentação de passageiros do transporte aéreo, considerando voos domésticos e internacionais, vinha aumentando de forma contínua desde o início dos anos 2000, como se pode observar no Gráfico 1. Em 2016, ocorreu a primeira queda no fluxo aéreo, -7,3% comparado ao ano de 2015, período em que o país adentra a instabilidade no cenário político e a crise econômica.

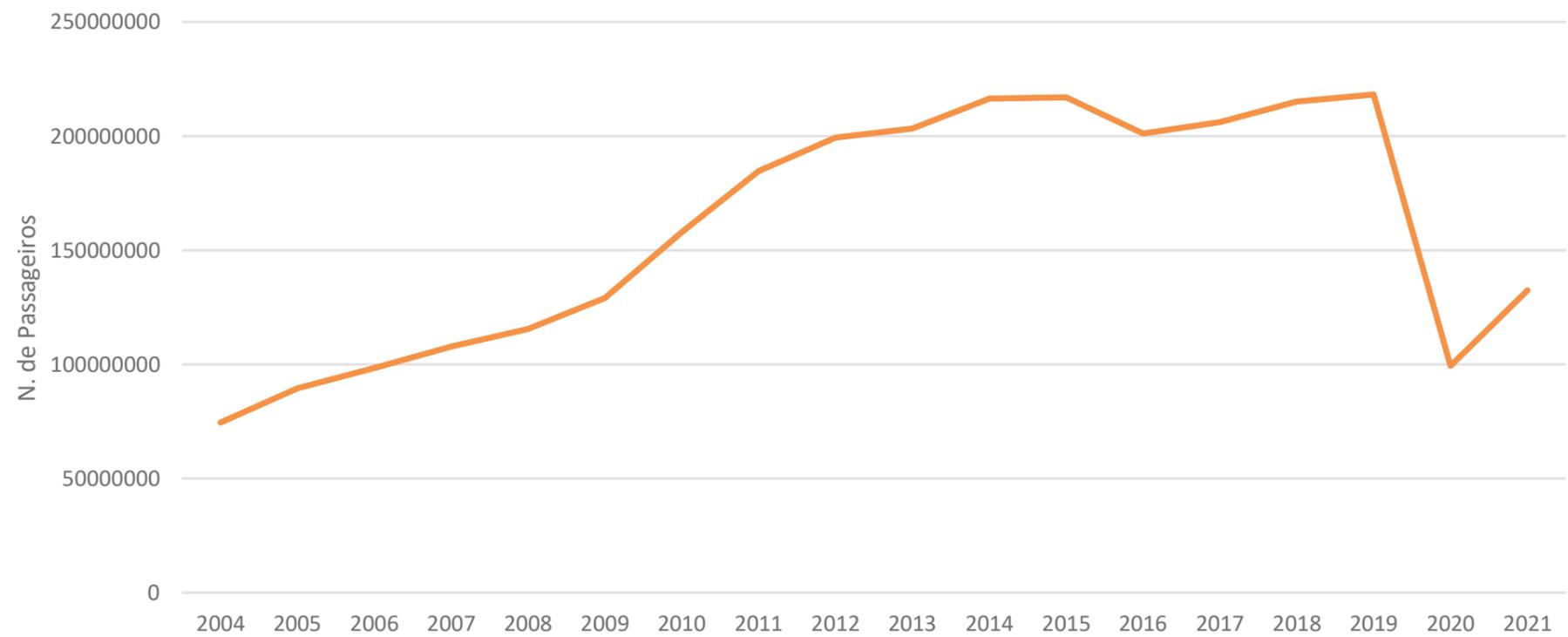
A queda registrada em 2016, no entanto, é inexpressiva comparada à perda drástica nos anos de 2020 e 2021 com a pandemia de covid-19, -54% e -39% respectivamente, com base no ano de 2019. Os meses que apresentaram picos de queda foram abril de 2020 e de 2021 (Gráfico 2).

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2021), no âmbito do projeto Redes e Fluxos do Território, em sua publicação intitulada Ligações Aéreas, mapeou a movimentação de passageiros por origem-destino nos anos de 2019 e 2020 (Mapas 1 e 2). Fica evidente que as ligações aéreas sofreram uma redução significativa, porém, há que se registrar que algumas mantiveram certa dinamicidade durante o primeiro ano pandêmico, com destaque para o fluxo entre os aeroportos de São Paulo e os aeroportos de Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Brasília e Porto Alegre.

Evidentemente, a redução drástica da demanda refletiu nas contas das empresas administradoras de aeroportos, conforme expresso na Tabela 1. É interessante observar que muitas dessas empresas já apresentavam prejuízo anterior ao período da pandemia, mas, na contramão, cinco delas tiveram um prejuízo maior em 2019 que em 2020, dentre elas o Aeroporto de Guarulhos/SP, de Natal/RN e de Campinas/SP.

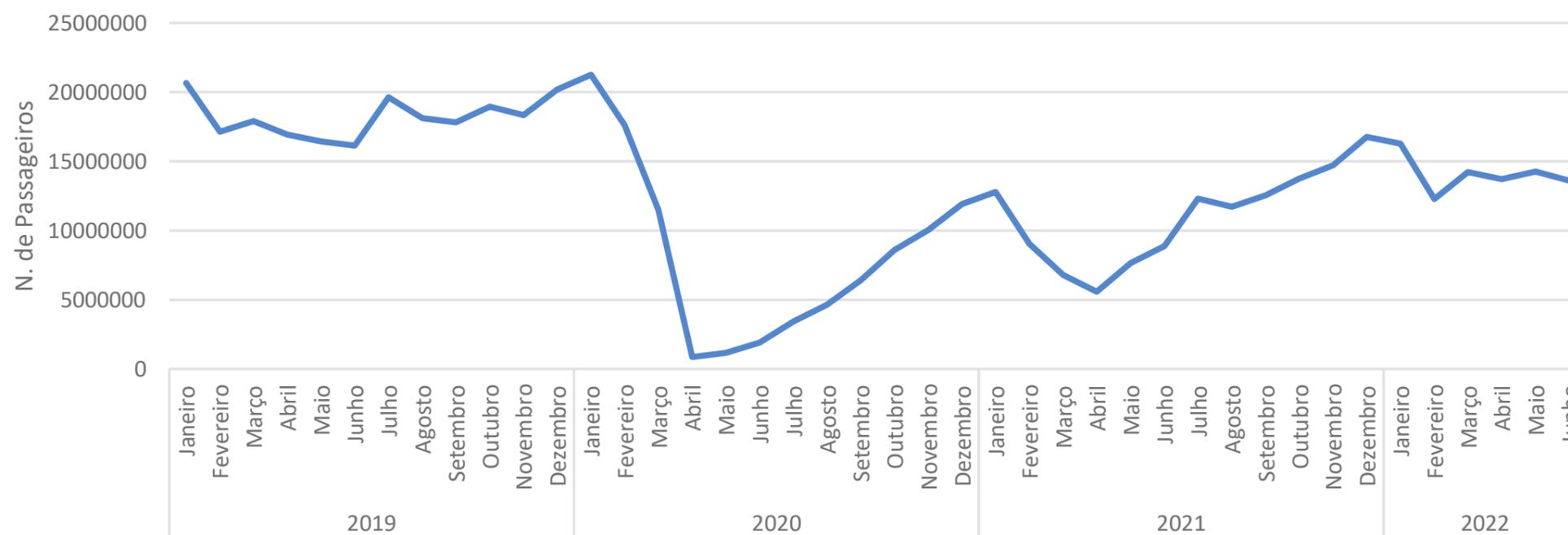


Gráfico 1. Evolução do número de passageiros nos aeroportos brasileiros por ano (2004–2021)



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério da Infraestrutura, Secretaria da Aviação Civil, 2022

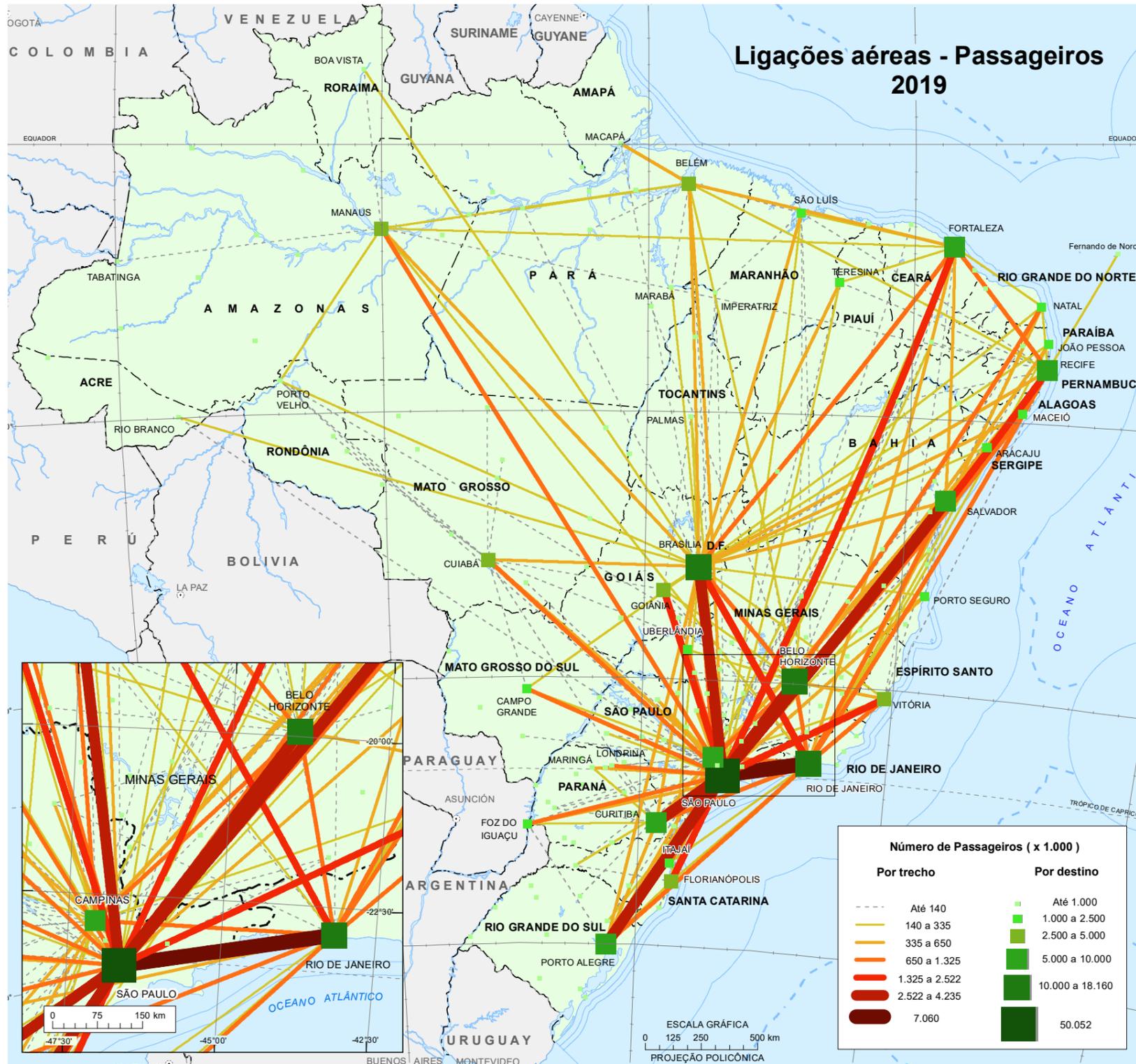
Gráfico 2. Evolução do número de passageiros nos aeroportos brasileiros, por mês, de jan. 2019 a jun. 2022



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério da Infraestrutura, Secretaria da Aviação Civil, 2022



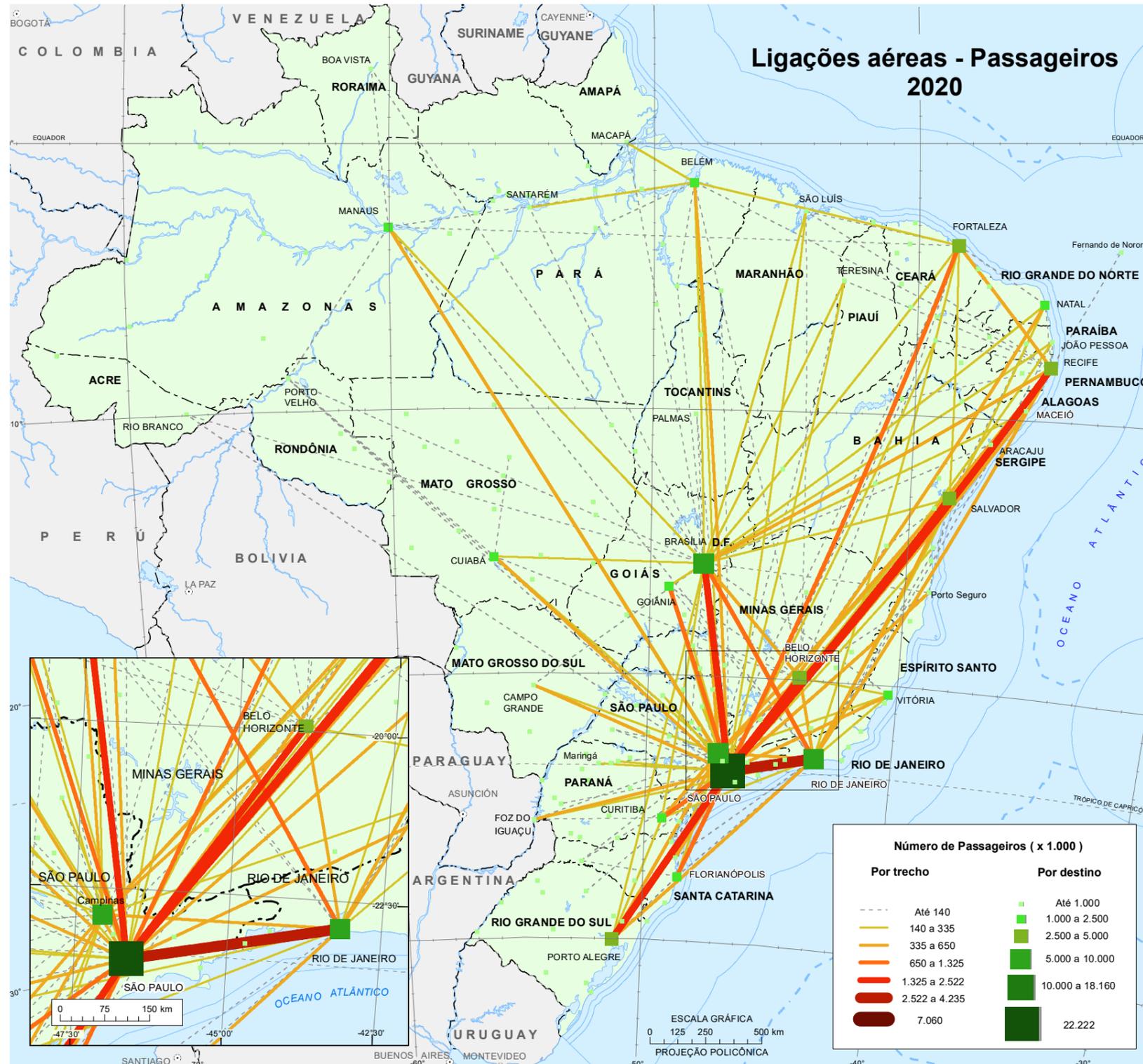
Mapa 1. Ligações aéreas e movimentação aérea de passageiros, por trecho e cidade (2019)



Fonte: IBGE, 2021



Mapa 2. Ligações aéreas e movimentação aérea de passageiros, por trecho e cidade (2020)



Fonte: IBGE, 2021



Tabela 1. Saldo das empresas dos aeroportos concedidos em milhares de R\$ (2019–2021)

Ano da concessão	Empresa concessionária (cidade/aeroporto)	2019	2020	2021
2011	Inframerica (Natal/RN)	-219.093	-168.288	-36.317
2012	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Guarulhos/SP)	-874.453	-124.030	-979.875
2012	Aeroportos Brasil Viracopos (Campinas/SP)	-558.787	-322.353	276.237
2012	Inframerica (Brasília)	-394.751	-631.781	-656.568
2014	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins (Belo Horizonte/MG)	-78.929	-130.164	-196.311
2014	Concessionária Aeroporto de Rio de Janeiro – Galeão (Rio de Janeiro/RJ)	-1.641.616	-1.816.963	-1.132.874
2017	Fraport Brasil (Porto Alegre/RS)	61.284	38.889	16.230
2017	Fraport Brasil (Fortaleza/CE)	29.142	14.642	-60.538
2017	Concessionária do Aeroporto de Salvador (Salvador/BA)	30.695	3.183	2.975
2017	Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis (Florianópolis/SC)	-1.636	-32.333	-43.759
2019	Concessionária Aeroeste Aeroportos (Cuiabá/MT, Sinop/MT, Rondonópolis/MT e Alta Floresta/MT)	-3.451	3.763	10.344
2019	Aeroportos do Sudeste do Brasil (Vitória/ES e Macaé/RJ)	-5.234	-4.509	16.127
2019	Aeroportos do Nordeste do Brasil (Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB, Juazeiro do Norte/CE)	-14.667	-330.398	-361.537

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC, 2022b

Com essa realidade, as empresas aeroportuárias demandaram do governo federal ações para minimizar seus prejuízos. Sem demora, em março de 2020, foi editada a Medida Provisória (MP) n.º 925/2020, permitindo que nos contratos de concessão aeroportuária as outorgas¹ fixas e as variáveis com vencimento no ano de 2020 pudessem ser pagas até 18 de dezembro de 2020. A medida objetivou mitigar as dificuldades financeiras de curto prazo, visto que as outorgas dos aeroportos concedidos venceriam em maio e julho do referido ano.

Ainda em março de 2020, para evitar a descontinuidade do transporte aéreo no país, a ANAC definiu uma malha aérea essencial, com o objetivo de manter pelo menos uma ligação aérea em todos os estados brasileiros. A malha aérea essencial era 91,61% menor que a malha originalmente prevista antes da pandemia pelas empresas aéreas para o período, representando uma queda de 56% das localidades atendidas, passando de 106 para 46, com voos semanais passando de 14.781 para 1.241 (ANAC, 2021).

Em agosto de 2020, a MP n.º 925/2020 foi transformada na Lei n.º 14.034/2020, estabelecendo benefícios ao setor aeronáutico e aeroportuário. Além de manter o adiamento do pagamento das outorgas, essa Lei também alterou as regras do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) (Lei n.º 12.462, de 4 de agosto de 2011), possibilitando que os recursos do FNAC fossem utilizados como garantia de empréstimos, celebrados até 31 de dezembro de 2020, às empresas do setor aéreo.

Nesse contexto, várias foram as concessionárias de aeroportos que entraram com pedido de revisão dos valores das outorgas dos contratos de concessão. Entre 2020 e 2022, a ANAC recebeu os pedidos e aprovou os reequilíbrios contratuais emergenciais e parciais para as concessionárias dos aeroportos conforme constam na Tabela 2.

Tabela 2. Valores da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato das concessões de aeroportos devido à pandemia de covid-19

Aeroporto	2020	2021
Brasília (DF)	R\$ 170.716.309,16	R\$ 136.814.886,52
Confins (MG)	R\$ 110.855.640,63	R\$ 11.836.741,45
Florianópolis (SC)	R\$ 35.965.395,51	
Fortaleza (CE)	R\$ 91.751.722,12	R\$ 82.266.673,78
Galeão (RJ)	R\$ 356.762.987,43	
Guarulhos (SP)	R\$ 832.281.442,86	R\$ 750.866.570,87
Porto Alegre (RS)	R\$ 113.940.751,61	R\$ 118.107.344,90
Salvador (BA)	R\$ 108.167.595,62	R\$ 96.178.358,88
São Gonçalo do Amarante (RN)	R\$ 18.776.924,67	R\$ 18.062.332,74
Bloco Sudeste	R\$ 39.686.289,29	
Bloco Nordeste		R\$ 68.584.243,81
Bloco Centro-Oeste		R\$ 11.494.794,20
Total	R\$ 1.395.197.551,18	R\$ 1.282.375.205,70

Nota: Os valores levam em consideração as revisões realizadas pela ANAC nos anos de 2020, 2021 e 2022, referentes ao exercício de 2020 e 2021.

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC, Decisões da Diretoria Colegiada, 2022a

Os pedidos de revisão dos valores das outorgas foram possíveis, pois o Gabinete da Consultoria Jurídica da União, junto ao Ministério da Infraestrutura, concluiu por meio de parecer que a crise gerada pela



pandemia se enquadrava no conceito de “[...] força maior ou caso fortuito” (AGU, 2020), para justificar o reequilíbrio de contratos de concessão de infraestrutura de transporte (Parecer n.º 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU). No caso das concessões de infraestrutura aeroportuária, a revisão dos valores das outorgas significará, conforme a Tabela 2, R\$ 2,6 bilhões a menos para os cofres públicos, referentes aos anos de 2020 e 2021.

Cabe destacar também que a maioria das empresas concessionárias, assim que assume a gestão de um aeroporto, obtém financiamento de longo prazo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com juros que costumam variar até 3% ao ano, para dar início às obras de infraestrutura. A Tabela 3 apresenta o montante financiado pelo BNDES às concessionárias, totalizando mais de R\$ 9,6 bilhões.

Tabela 3. Financiamento obtido pelas concessionárias junto ao BNDES, em milhares de R\$

Empresa concessionária (cidade/aeroporto)	Valor do financiamento	Ano da contratação do financiamento
Inframerica (Natal/RN)	329.263	2012
Aeroportos Brasil Viracopos (Campinas/SP)	1.192.137	2012
Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Guarulhos/SP)	633.165	2015
Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos (Guarulhos/SP)	2.400.000	2013
Inframerica (Brasília)	495.303	2013
Concessionária Aeroporto de Rio de Janeiro - Galeão (Rio de Janeiro/RJ)	1.106.000	2014
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins (Belo Horizonte/MG)	405.000	2015
Concessionária do Aeroporto de Salvador (Salvador/BA)	516.718	2018
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis (Florianópolis/SC)	961.000	2018
Fraport Brasil (Porto Alegre/RS)	1.020.000	2019
Aeroportos do Sudeste do Brasil (Vitória/ES e Macaé/RJ)	550.000	2020
Total	9.609.132	

Fonte: Elaboração própria com base em ANAC, Demonstrações Financeiras dos Aeroportos Concedidos, 2022b

Na pandemia, além de poderem rever os valores das outorgas a curto prazo, as empresas concessionárias também puderam recorrer à postergação do pagamento de juros e da dívida de financiamento obtido junto ao BNDES, por meio do Programa Standstill oferecido pelo banco.

Essas medidas, além de atenderem aos anseios das atuais empresas concessionárias, visaram manter os ânimos e a confiança empresarial

nos leilões programados para os demais aeroportos brasileiros. Mas para compreender a política de concessão aeroportuária do governo Bolsonaro, é preciso entender o cenário da infraestrutura aeroportuária no Brasil anterior a ele.

No ano de 2011, antes da primeira concessão para exploração da iniciativa privada de infraestruturas aeroportuárias, 66 de um total de 134 aeroportos no Brasil eram geridos pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), ou seja, quase a metade dos aeroportos do país, sendo que estes representavam cerca de 97% do tráfego regular (BRASIL; SAC; BITTENCOURT, 2011).

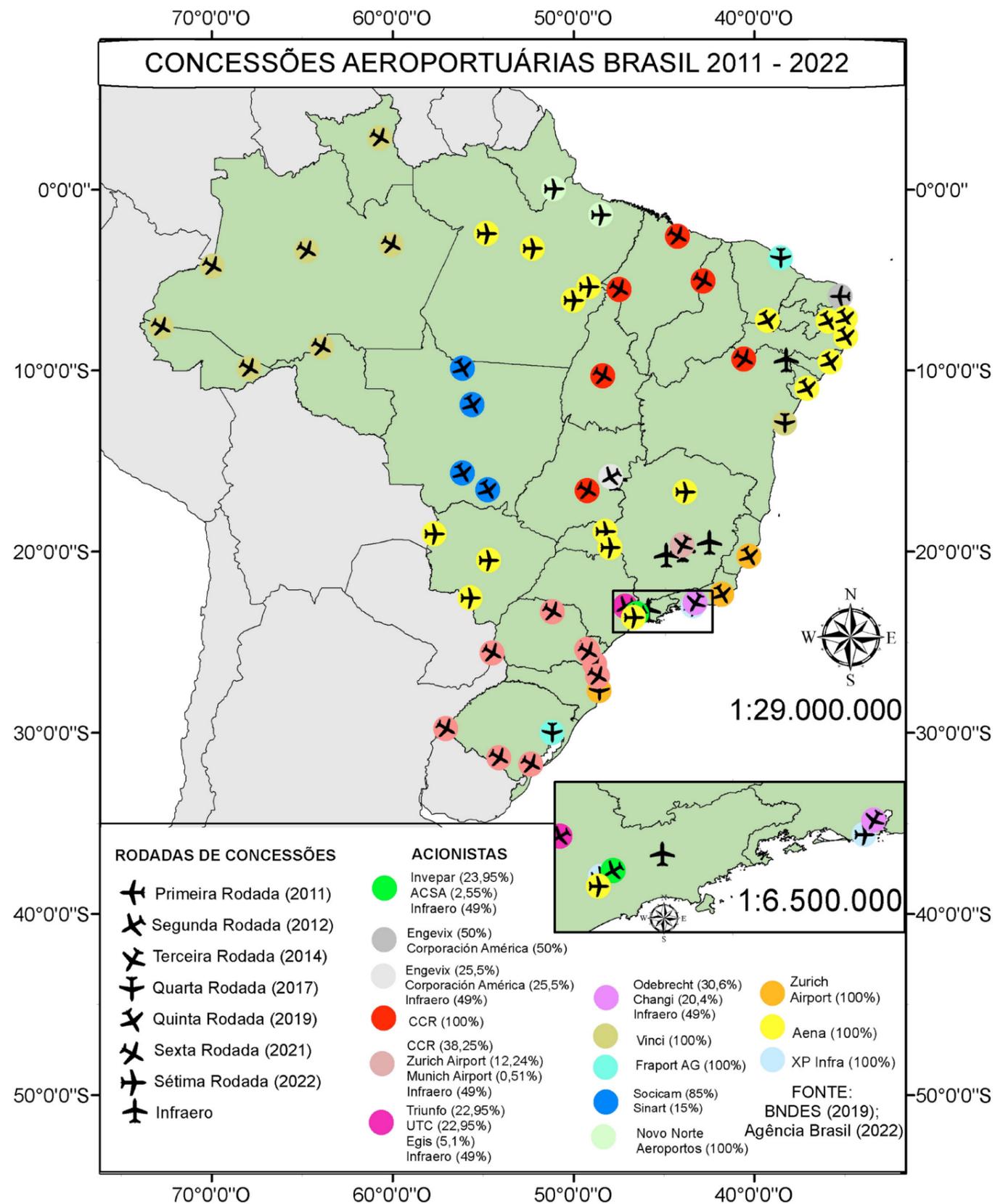
A política de concessões foi considerada em um contexto de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e da ascensão da classe média na década de 2000, período que apresentou um aumento na movimentação de passageiros a uma taxa de 14,5% entre 2004 e 2011, pressionando a infraestrutura instalada. Diante de tal cenário e perante a dificuldade de agilidade da Infraero na execução de obras, bem como a expectativa de sediar megaeventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de Verão de 2016, a opção pela concessão foi apontada como solução para a realização de grandes investimentos a curto e médio prazo (MACHADO *et al.*, 2019).

Em 2011, por força da MP n.º 551/2011 (posteriormente convertida na Lei n.º 12.648, de 17 de maio de 2012) foi permitida à Infraero participar, minoritariamente ou majoritariamente, de outras sociedades públicas ou privadas a fim de integrar-se com outras empresas para fazer a gestão de infraestruturas aeroportuárias (BRASIL, 2011). A participação da Infraero em outras sociedades se dava sob o argumento da manutenção da lógica de subsídios cruzados, isto é, da utilização da receita proveniente dos aeroportos concedidos para a manutenção do sistema de aviação regional; bem como a intenção de “[...] permitir que a Infraero internalizasse nos outros aeroportos por ela operados as práticas inovadoras incorporadas nos aeroportos concedidos” (MACHADO *et al.*, 2019, p. 21).

Com este modelo de concessão, em 2011, o aeroporto de Natal, situado em São Gonçalo do Amarante/RN, foi o primeiro aeroporto concedido no Brasil (conforme ilustra mapa 3). A segunda rodada foi realizada em 2012, leiloando os aeroportos de Viracopos, em Campinas/SP, de Guarulhos/SP e de Brasília/DF. A terceira rodada ocorreu em 2014, quando foram concedidos os aeroportos do Galeão/RJ e de Confins/MG, ano em que foi assinado o



Mapa 3. Concessão dos aeroportos brasileiros (2011–2022)



Fonte: Elaboração própria



último contrato com a participação da Infraero na composição societária da concessionária (seis aeroportos concedidos nesse formato).

Para a quarta rodada, em 2017, além da eliminação da participação da Infraero, outra medida alterada foi a forma de cobrança das outorgas. Para a outorga fixa, foi exigido o pagamento de 25% como outorga mínima no momento da celebração da concessão, além de eventual ágio; o restante seria pago a partir do sexto ano, de forma escalonada e crescente até o décimo ano, momento em que as parcelas ficariam fixas (MACHADO *et al.*, 2019, p. 29). Nessa rodada, foram concedidos os aeroportos de Fortaleza/CE, de Salvador/BA, de Porto Alegre/RS e de Florianópolis/SC, de forma “individual”, ou seja, cada leilão contemplou apenas um único aeroporto.

Já nas rodadas seguintes, as concessões foram realizadas em bloco², termo utilizado para indicar que os leilões contemplam um conjunto de infraestruturas aeroportuárias, agrupando aeroportos mais rentáveis com aeroportos de pequeno porte, popularmente chamado “filé com osso” (SABINO, 2019).

No modelo de concessão da quinta rodada, em 2019, a íntegra da outorga fixa e o ágio foram pagos quando da assinatura do contrato, restando a obrigação para as concessionárias da outorga variável. Essa condição acabou por privilegiar o perfil de investidor estrangeiro, que apresenta maior capacidade de grandes aportes iniciais.

Com o cenário pandêmico e os inúmeros pedidos de reequilíbrio dos contratos de concessão e as intenções das concessionárias em devolver ao Estado os aeroportos de Natal, de Viracopos e do Galeão, os modelos de concessão das sexta e sétima rodadas, realizadas em 2021 e 2022, incluíram na outorga variável o chamado *ramp up*, em que a concessionária paga após o quinto ano uma alíquota baseada em sua receita bruta, dependente do fluxo de passageiros.

Na sexta rodada houve ágios altíssimos, de até 9151% no Bloco Central, que fizeram o Ministro da Infraestrutura quebrar o martelo de tanta emoção. Na sétima rodada, os valores foram muito mais modestos, havendo concessões, como as do Bloco Aviação Geral, realizadas praticamente pelo valor mínimo, com ágio de 0,01% e outorga indo de 3,05% até 15,25%.

O Bloco Central tem outorga variável entre 0,12% das receitas até o valor máximo de 0,62%, o que significa que o governo praticamente renunciou a ganhos ao longo da extensão do período de 30 anos.

Sobre os ágios, Sberze e Pereira (2021) o relacionam, em seus altos valores, à situação de favorecerem, no leilão, empresas que buscarão renegociação de contratos futuramente. Esta foi a situação das empresas cujas rodadas de concessão favoreceram empresas de construção. Machado *et al.* (2019) reconhecem a participação de construtoras como controladoras de consórcios, resultando em um baixo comprometimento a longo prazo com a concessão.

De 2011 a 2022, foram 44 aeroportos concedidos para exploração da iniciativa privada, sendo que destes, apenas três não eram geridos pela Infraero (leiloados no Bloco Centro-Oeste). Como síntese, o Mapa 3 expressa a distribuição geográfica dos aeroportos concedidos e as respectivas empresas acionistas.

Nota-se que há uma clara política de extinção da Infraero, numa lógica neoliberal, em que ao Estado cabe apenas a regulamentação do setor aéreo. Entretanto, evidencia-se todo o suporte financeiro dado pelo Estado às empresas concessionárias, em especial por meio do BNDES, com juros irrisórios, para que os investimentos em infraestrutura sejam executados. Não é à toa que empresas da área da construção se interessam em administrar os aeroportos brasileiros. Outra ironia, é que nesse processo de concessão, a empresa de gestão aeroportuária Aena, que ganhou a licitação dos aeroportos de Recife, Juazeiro do Norte, João Pessoa, Campina Grande, Aracaju e Maceió, é controlada pela empresa estatal da Espanha, Enaire, ou seja, esses aeroportos que antes eram administrados por uma empresa estatal brasileira, agora estão sob o controle de uma empresa estatal espanhola.

Na pandemia, enquanto batiam o martelo com força para leiloar as infraestruturas aeroportuárias, o mesmo governo buscou apoiar as empresas concessionárias de modo a amenizar os prejuízos da crise, com a extensão dos prazos para o pagamento das outorgas, a revisão dos valores de outorga (reequilíbrio contratual) e o adiamento do pagamento da dívida de seus financiamentos junto ao BNDES.

Além disso, enquanto avançam as concessões de aeroportos “menores”, ou menos atrativos, aqueles que haviam sido concedidos há mais tempo, com um fluxo de passageiro elevado, estão sendo devolvidos ao Estado, com pedidos de indenização, colocando em questão a eficiência das políticas de privatização de aeroportos em meio a maior crise do setor aéreo.



REFERÊNCIAS

- ACIONISTAS decidem devolver aeroporto de Viracopos ao governo. **Veja**, 28 jul. 2017. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/acionistas-decidem-devolver-aeroporto-de-viracopos-ao-governo/>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- AGU. **Parecer n.º 261**, de 16 de abril de 2020. Brasília: AGU, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conjur/Geral00261406894540CS.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- ANAC. **Principais medidas do setor aéreo após início da pandemia de Covid-19 – Linha do Tempo**. Brasília: ANAC, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/coronavirus/anac-covid-19-linha-do-tempo>. Acesso em: 26 ago. 2022.
- ANAC. **Decisões da Diretoria Colegiada**. Brasília: ANAC, c2022a. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes>. Acesso em: 1 ago. 2022.
- ANAC. **Demonstrações Financeiras dos Aeroportos Concedidos**. Brasília: ANAC, 2022b. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/aeroportos-concedidos>. Acesso em: 1 ago. 2022.
- ANGELI-SILVA, L. *et al.* O desafio brasileiro de enfrentar a pandemia da COVID-19 em meio à crise política. In: HENRION, C. T.; HENRÍQUEZ, D. I.; SCHOR-LANDMAN, C. (coord.). **América Latina**. Sociedad, política y salud en tiempos de pandemia. Buenos Aires: CLACSO, 2021. p. 225-244.
- BRASIL. Exposição de Motivos Interministerial n.º 14, de 16 de novembro de 2011. **Medida Provisória n.º 551**. SACPR/MF/MD/MP, 16 nov. 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/Exm/EMI-14-SAC-PR-MF-MD-MP-Mpv-551.doc. Acesso em: 21 ago. 2022.
- BRASIL. **Lei n.º 12.648**, de 17 de maio de 2012. Dispõe sobre: Altera dispositivos das Leis n.ºs 7.920, de 12 de dezembro de 1989, 8.399, de 7 de janeiro de 1992, 9.825, de 23 de agosto de 1999, 12.462, de 5 de agosto de 2011, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, e 5.862, de 12 de dezembro de 1972; revoga o Decreto-Lei n.º 1.896, de 17 de dezembro de 1981; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=12648&ano=2012&ato=323ETVU1kMVPWT3c5>. Acesso em: 25 ago. 2022.
- BRASIL. **Lei n.º 14.034**, de 5 de agosto de 2020. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19. Brasília: Presidência da República, 2020a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.034-de-5-de-agosto-de-2020-270712514>. Acesso em: 25 ago. 2022.
- BRASIL. **Medida Provisória n.º 925**, 18 de março de 2020. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19. Brasília: Presidência da República, 2020b. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-925-de-18-de-marco-de-2020-248810143>. Acesso em: 25 ago. 2022.
- BRASIL. **Medida Provisória n.º 551**, de 22 de novembro de 2011. Altera dispositivos das Leis n.º 7.920, de 12 de dezembro de 1989, n.º 9.825, de 23 de agosto de 1999, n.º 8.399, de 7 de janeiro de 1992, n.º 6.009, de 26 de dezembro de 1973, n.º 5.862, de 12 de dezembro de 1972, n.º 12.462, de 5 de agosto de 2011; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/Mpv/551.htm. Acesso em: 25 ago. 2022.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria da Aviação Civil. **Hórus**. Módulo de Informações Gerenciais: movimentação dados completos 2004-2022. Brasília: SAC, 2022. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Movimentacao/DadosCompletos>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- BRASIL; SAC; BITTENCOURT, W. **Infraestrutura Aeroportuária**. Brasília: SAC, 2011. Disponível em: http://portal3.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/imprensa/noticias/noticias_arquivos/Wagne.pdf. Acesso em: 29 ago. 2022.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. Anatomia do novo liberalismo. **Revista IHU on-line**, São Leopoldo, 25 jul. 2019. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/591075-anatomia-do-novo-neoliberalismo-artigo-de-pierre-dardot-e-christian-laval>. Acesso em: 10 abr. 2022.
- FILGUEIRAS, L. O neoliberalismo no Brasil: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo econômico. In: BASUALDO, E. M.; ARCEO, H. (org.) **Neoliberalismo y sectores dominantes**. Tendencias globales y experiencias nacionales. Buenos Aires: CLACSO, 2006, p. 179-206.
- GRAZINI, M.; MOTTER, A. Ministro da Infraestrutura quer levar martelo de Thor a leilão de rodovia. **Folha de São Paulo**, 4 nov. 2021. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2021/11/ministro-da-infraestrutura-quer-levar-martelo-de-thor-a-leilao-de-rodovia.shtml>. Acesso em: 21 ago. 2022.
- IBGE. **Ligações aéreas: 2019-2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.
- INFRAMERICA decide devolver Aeroporto Internacional de Natal ao governo federal. **G1 RN**, 5 mar. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2020/03/05/inframerica-decide-devolver-aeroporto-internacional-de-natal-ao-governo-federal.ghtml>. Acesso em: 21 ago. 2022.
- LÖWY, M. “Gripezinha”: O neofascista Bolsonaro diante da pandemia. In: TOSTES, A.; MELO FILHO, H. (org.). **Quarentena: reflexões sobre a pandemia e depois**. Bauru: Canal 6 Editora, 2020. p. 147-150.
- MACHADO, B. V. Z. *et al.* A evolução recente do modelo de concessão aeroportuária sob a ótica da financiabilidade. **BNDES Setorial**, v. 25, n. 50, p. 7-65, 2019. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/19000>. Acesso em: 27 ago. 2022.
- MINISTRO bate martelo com força no leilão de aeroportos que rendeu R\$3,3 bilhões ao Brasil. **Diário do Poder**, 7 abr. 2021. Disponível em: <https://diariodopoder.com.br/brasil-e-regioes/ministro-bate-martelo-com-forca-no-leilao-de-aeroportos-que-rendeu-r33-bilhoes-ao-brasil>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- RETROSPECTIVA 2021: segundo ano da pandemia é marcado pelo avanço da vacinação contra Covid-19 no Brasil. **Instituto Butantan**, Rio de Janeiro, 31 dez. 2021. Disponível em: <https://butantan.gov.br/noticias/retrospectiva-2021-segundo-ano-da-pandemia-e-marcado-pelo-avanco-da-vacinacao-contra-covid-19-no-brasil>. Acesso em: 13 abr. 2022.
- ROCHA, C. **“Menos marx mais Mises”**: uma gênese da nova direita brasileira (2006-2018). Tese (Doutorado em Ciência Política) — Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- SAAD FILHO, A.; MORAIS, L. **Brasil: neoliberalismo versus democracia**. São Paulo: Boitempo, 2018.



SABINO, M. BF Capital: “Congonhas e Santos Dumont não deveriam ser vendidos em blocos”. **Poder 360**, 21. jul. 2019. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/bf-capital-congonhas-e-santos-dumont-nao-deveriam-ser-vendidos-em-blocos/>. Acesso em: 28 ago. 2022.

SBERZE, O. D. R.; PEREIRA, T. S. Análise econômica das concessões aeroportuárias em relação aos problemas financeiros das concessionárias. **Revista de Gestão Economia e Negócios**, v. 2. n. 1. p. 1-19, 2021. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/regen/article/view/5883>. Acesso em 26. ago. 2022.

SENADO FEDERAL. **Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado CPI da Pandemia**. Brasília: Senado Federal, 2021. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/comissoes/comissao?codcol=2441>. Acesso em: 21 ago. 2022.

SILVA, B. A. da. **Análise do Desempenho Financeiro das Concessões Aeroportuárias Brasileiras**: os casos de Brasília, Guarulhos e Galeão. Dissertação (Mestrado em Transportes) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

SILVA, I. H. M. Liberal na economia conservador nos costumes: uma totalidade dialética. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 36, n. 107, 2021.

SOUSA, C. R. de M. A pandemia da COVID-19 e a necropolítica à brasileira. **Revista de Direito**, v. 13, n. 1, p. 1-27, 2021.

¹Outorga é o valor cobrado de concessionárias de serviço público pelo direito de explorar e lucrar com a atividade.

²Em 15 de março de 2019, foram concedido à iniciativa privada em leilão: o Bloco Centro-Oeste, formado pelos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, todos em Mato Grosso; o Bloco Central, formado pelos aeroportos de Goiânia/GO – Santa Genoveva, São Luís/MA – Marechal Cunha Machado, Teresina/PI – Senador Petrônio Portella, Palmas/TO – Brigadeiro Lysias Rodrigues, Petrolina/PE – Senador Nilo Coelho e Aeroporto de Imperatriz/MA – Prefeito Renato Moreira; o Bloco Nordeste, formado pelos aeroportos de Recife/PE, Maceió/AL, João Pessoa/PB, Aracaju/SE, Campina Grande/PB e Juazeiro do Norte/CE; e o Bloco Sudeste, formado pelos aeroportos de Vitória/ES e Macaé/RJ. Em 07 de abril de 2021, foram concedidos à iniciativa privada em leilão: o Bloco Norte, formado pelos aeroportos de Manaus/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC, Tabatinga/AM, Tefé/AM e Boa Vista/RR; o Bloco Sul, formado pelos aeroportos de Curitiba/PR – Afonso Pena; Foz do Iguaçu/PR – Cataratas; Navegantes/SC – Ministro Victor Konder; Londrina/PR – Governador José Richa; Joinville/SC – Lauro Carneiro de Loyola; de Bacacheri/PR; Pelotas/RS; Uruguaiana/RS – Rubem Berta; Bagé/RS – Comandante Gustavo Kraemer; e o Bloco Central, formado pelos aeroportos de Goiânia / GO – Santa Genoveva; São Luís / MA – Marechal Cunha Machado; Teresina / PI – Senador Petrônio Portella; Palmas / TO – Brigadeiro Lysias Rodrigues; Petrolina / PE – Senador Nilo Coelho; Aeroporto de Imperatriz / MA – Prefeito Renato Moreira.

Um breve olhar sobre o impacto da pandemia de covid-19 no turismo em Moçambique

-  José Julião da SILVA
-  José Júlio Júnior GUAMBE
-  Dário Manuel Isidoro CHUNDO
-  Hélsio Amiro Motany de Albuquerque AZEVEDO
-  Ringo Benjamim VICTOR



Tal como muitos países em desenvolvimento, Moçambique espera que o turismo tenha uma grande participação na luta contra a pobreza, por meio da valorização dos recursos naturais e do património histórico-cultural, e que contribua de forma significativa na promoção de investimentos, na criação de empregos, assim como na geração de receitas em moeda externa (MOÇAMBIQUE, 2014). Por essa razão, o turismo em Moçambique é considerado um pilar para o desenvolvimento do país; facto que é estimulado, igualmente, por organizações internacionais.

No entanto, apesar da aparente facilidade de integrar-se no desenvolvimento nacional/local, convém mencionar que o turismo é uma atividade vulnerável devido à sua forte dependência das condições ambientais e socioeconómicas, ou seja, ele não depende apenas da vontade do destino turístico, isto é, da oferta turística. Assim, qualquer alteração das condições locais ou globais que tenham efeitos sobre a mobilidade das pessoas afeta a atividade turística. No caso de Moçambique, basta referir, por exemplo, às cheias do ano 2000 ou aos ciclones recentes (Idaí, Keneth, Ana, Guambe e Gombe) que assolaram o país, tendo havido implicações diretas nos empreendimentos turísticos e igualmente nas infraestruturas de acesso aos destinos turísticos, de abastecimento de água, energia, entre outras, e, conseqüentemente, na mobilidade.

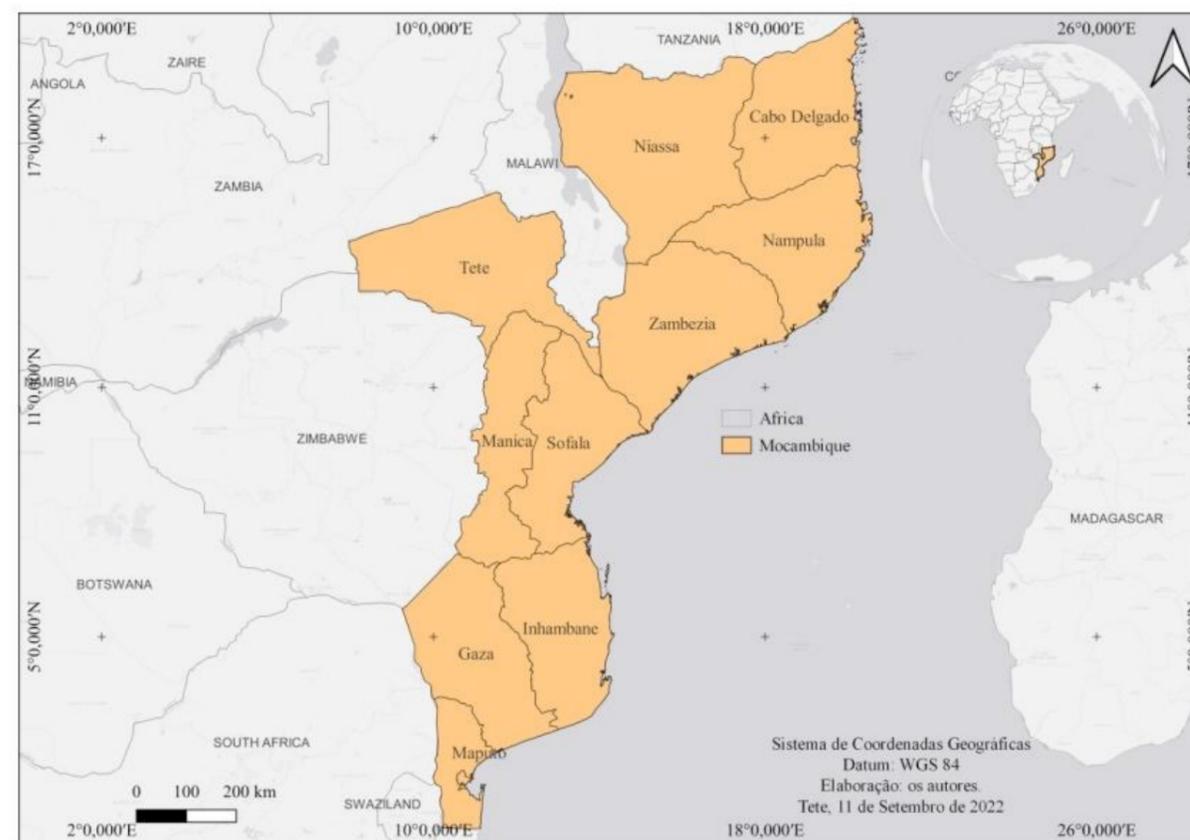
Desde o início do ano 2020, a pandemia do novo coronavírus criou impactos nefastos no sector do turismo em escala global e em Moçambique, em particular, afetando o sector correlato, como o dos transportes, condição fundamental para assegurar a mobilidade.

Em Moçambique, o Ministério da Saúde (MISAU) (MOÇAMBIQUE, 2020a), no seu Boletim Diário de Covid-19, refere que o primeiro caso confirmado registou-se no dia 22 de março, ou seja, quase três meses depois de se ter registado o primeiro caso conhecido, na China. Nesse dia, em âmbito mundial, o total de casos diagnosticados rondava os 190.000, o que perfaz, desde o primeiro caso, uma média diária de 2.112 infetados.

A atividade turística, pela natureza deste vírus e pela forma de transmissão, foi uma das mais afetadas pela pandemia, visto que a mobilidade foi responsável pela propagação do vírus. A título de exemplo, o primeiro caso em Moçambique foi importado. Assim, a condição primária necessária para a propagação é a mesma necessária para a existência do turismo, a mobilidade.

Com este trabalho, pretende-se desenvolver uma reflexão sobre o impacto da covid-19 no turismo em Moçambique, um país africano, situado na África Austral (vide Figura 1). Trata-se de um país em desenvolvimento, que tem o turismo entre as suas estratégias de desenvolvimento. Ora, a emergência da pandemia da covid-19 constituiu e continua a constituir um grande revés, vindo a associar-se a outra gama de problemas de que o turismo em Moçambique padece(ia).

Figura 1. Localização geográfica de Moçambique



Fonte: Elaboração própria

Moçambique localiza-se na sua totalidade na costa oriental da África. Geograficamente, situa-se entre os paralelos 10° 27' e 26° 52' de latitude Sul, e entre os meridianos 30° 12' e 40° 51' de latitude Este. A longa costa, com cerca de 2.700 km de extensão banhada pelas águas do canal de Moçambique, constitui a principal base das ofertas turísticas de Moçambique. A ela se associam as praias e as práticas desportivas e de lazer no mar e no oceano. A grande abertura para o oceano teria sido a responsável pelo contacto com outros povos, do qual resultou uma grande diversidade patrimonial e



cultural, com traços africanos, asiáticos e europeus de grande interesse para o turismo. De Norte a Sul e de Este a Oeste, a biodiversidade é diversificada e está a serviço do turismo por meio dos parques nacionais e das reservas naturais. Além disso, a geodiversidade se afigura num dos ingredientes de capital relevância no turismo.

Sobre a temática dos impactos do turismo em Moçambique, foram publicados alguns artigos pelos autores deste trabalho, no quadro da Rede Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem geográfica e multi-escalar. Assim, de um modo geral, para o desenvolvimento deste estudo, os autores basearam-se nos trabalhos publicados pela referida Rede e em outras fontes que estudaram o fenómeno dos impactos da covid-19.

Para o desenvolvimento desta investigação, privilegiou-se a pesquisa bibliográfica e documental, tratando-se de um trabalho de natureza quali-quantitativa. Também se realizou trabalho de campo, onde houve observação direta e algumas entrevistas. Os dados recolhidos foram tratados e detalhados em tabelas, gráficos e outras formas de representação.

Para além da introdução — onde são evidenciados os objetivos do estudo, a metodologia e a localização geográfica de Moçambique — o trabalho apresenta as medidas tomadas em Moçambique para conter a pandemia de covid-19 e minimizar os seus efeitos; analisa os efeitos da pandemia de covid-19 no sector do turismo; e, antes das considerações finais, faz uma breve reflexão sobre o processo de gestão da crise provocada pela pandemia de covid-19.

Segundo Nazerali *at al* (2021), o vírus da covid-19 foi trazido à atenção mundial pela primeira vez em dezembro de 2019 e declarado uma doença pandémica pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em 11 de março de 2020. Em Moçambique, o primeiro caso foi declarado em 22 de março de 2020.

Como forma de controlar a propagação e minimizar o efeito da covid-19, várias medidas foram imediatamente instituídas em todo o mundo, entre as quais se evidenciou a limitação da deslocação de pessoas por meio de restrições de viagens, cancelamento ou adiamento de eventos, bloqueio parcial ou completo de todas as atividades que envolvessem aglomeração de pessoas, entre outras. Obviamente, dada a natureza das atividades do sector do turismo, este se afigura como o mais afetado pela pandemia da covid-19.

Em Moçambique, poucos dias antes do anúncio oficial do primeiro caso de infecção por covid-19, logo após o posicionamento da OMS, o governo tomou um conjunto de medidas restritivas para conter a rápida propagação do vírus pelo país. Foi assim que o Decreto Presidencial n.º 11, de 30 de março de 2020 (MOÇAMBIQUE, 2020b), declarou Estado de Emergência (EE), por razões de calamidade pública, em todo o território nacional, com a duração de 30 dias, iniciado em 1º de abril de 2020.

O Decreto seguinte, o de n.º 12/2020 (MOÇAMBIQUE, 2020c), operacionalizou o EE, instituindo medidas gerais de execução administrativa que confirmaram a limitação da mobilidade, restringindo as atividades do sector aeroportuário. De um total de 14 aeroportos, quatro foram encerrados. Posteriormente, pelo Decreto n.º 14/2020 (MOÇAMBIQUE, 2020d), reabriu-se um dos aeroportos, o de Nacala, passando, assim, para onze os aeroportos com permissão de funcionamento. O principal aeroporto do país, na cidade de Maputo, em nenhum momento teve suas atividades suspensas.

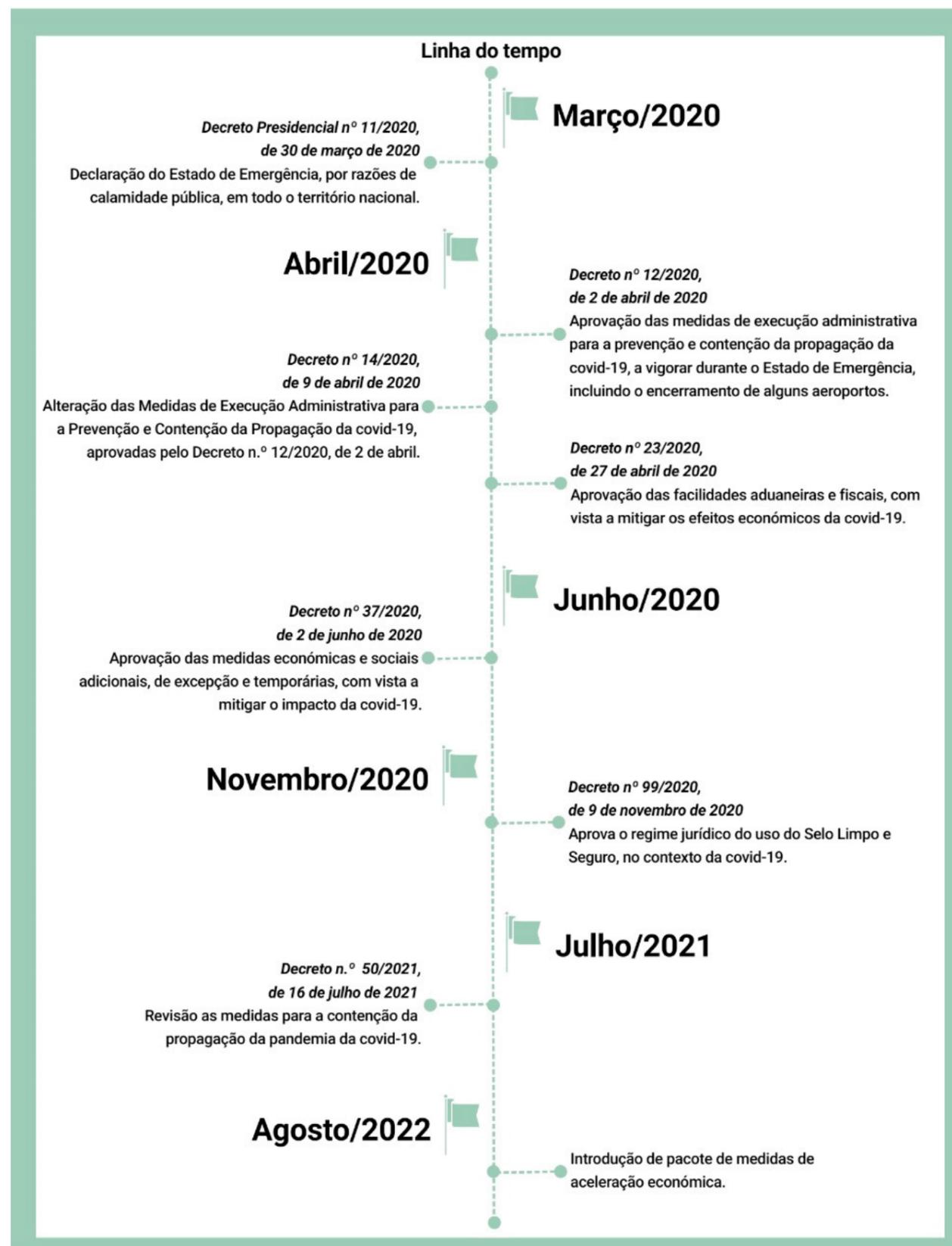
Nos meses subsequentes, outros decretos atinentes ao EE foram divulgados, agravando ou relaxando as medidas de prevenção, em função da evolução dos casos de contaminação e de mortes, momento em que os Decretos n.º 23/2020 (MOÇAMBIQUE, 2020e), n.º 37/2020 (MOÇAMBIQUE, 2020f) e n.º 99/2020 (MOÇAMBIQUE, 2020g) apresentavam claramente um carácter de amparo, ainda que indireto e não específico ao sector de transportes.

O Decreto n.º 23/2020 aprovou as facilidades aduaneiras e fiscais, com vista a mitigar os efeitos económicos da covid-19 nas empresas e nas famílias. No caso das pequenas empresas, destacam-se o adiamento dos pagamentos do Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Colectivas (IRPC) para empresas com um volume de negócios abaixo de Mts 2,5 milhões até 2021 e a autorização da compensação dos créditos de Imposto sobre Valor Acrescentado (IVA), em conjunto com outros impostos até 31 de dezembro de 2020, o que beneficiaria as pequenas empresas aéreas.

Igualmente, o Decreto n.º 37/2020 aprovou as medidas económicas e sociais adicionais, de exceção e temporárias, para atenuar o impacto da pandemia durante o período de vigência do EE, como a redução em 10% na tarifa de energia elétrica para empresas, o perdão de multas sobre as dívidas à segurança social (INSS) e a redução da taxa de juros



Figura 2. Decretos emitidos em Moçambique no quadro da covid-19 em 2020



Fonte: Elaboração própria



para pagamentos devidos. Além disso, foi aberta uma linha de crédito de US\$ 14,5 milhões para o apoio às Pequenas e Médias Empresas (PMEs) afetadas pela crise, para tesouraria e aquisição de equipamentos, e uma linha de crédito de US\$ 8,7 milhões, reembolsável a uma taxa de juros de 4%. Essas linhas de empréstimo, geridas pelo Banco Nacional de Investimento (BNI) e pelo Fundo de Desenvolvimento Sustentável (FNDS), não foram suficientes para cobrir as necessidades de financiamento demandadas pelas PMEs (MOÇAMBIQUE, 2021a; MUIANGA; IBRAIMO, 2021).

O Decreto n.º 99/2020 aprovou o regulamento do uso do “selo limpo e seguro”, cujo objetivo foi apoiar o sector do turismo e áreas afins, incluindo os aeroportos, no cumprimento e na observância dos protocolos sanitários para prevenção e controle da covid-19, no intuito de retomar de forma segura o exercício das atividades do sector do turismo — permitindo a reconquista da confiança dos turistas e consumidores dos produtos e serviços turísticos, nacionais e internacionais —, bem como de promover o país como destino “limpo e seguro” e incrementar as receitas no sector de atividades características do turismo.

Em 2021, com o início do processo de vacinação, o governo de Moçambique, pelo Decreto n.º 50/2021 (MOÇAMBIQUE, 2021b), fez a revisão das medidas de contenção da propagação da covid-19. Desde fevereiro de 2022, com o Decreto n.º 4/2022 (MOÇAMBIQUE, 2022a), foram legalmente criadas as condições para mobilidade e, conseqüentemente, retomada da actividade turística. Assim, o artigo 12 do referido Decreto autoriza a emissão de vistos de turismo; o artigo 13 autoriza a abertura de todos os postos de travessia terrestre, aéreos e portuários; enquanto o artigo 14 introduziu o regime de reciprocidade para voos de transportes de passageiros para determinados países.

Com efeito, de forma tímida assiste-se à retomada da actividade turística, esperando que esta volte aos níveis anteriores à pandemia, sobretudo com a introdução do pacote de medidas para a aceleração da economia (MOÇAMBIQUE, 2022b).

Todavia, apenas uma medida ou ação governamental teve um claro objetivo de amparo direto ao sector, realizada com o financiamento ao sector empresarial do Estado para compensar a redução drástica das receitas das empresas municipais de transportes públicos e do sector aéreo,

em função das medidas tomadas em observância ao limite de passageiros. De acordo com o relatório do uso de fundos no âmbito da covid-19, do Ministério de Economia e Finanças (MOÇAMBIQUE, 2021c), dos US\$ 5.305.797,10 destinados ao apoio ao sector empresarial do Estado, 35% (US\$ 1.876.525,59) foram utilizados para apoiar os aeroportos de Moçambique e 20,4% (US\$ 1.085.740,43) para a Linhas Aéreas de Moçambique (LAM).

Dados disponíveis revelam que, ao lado do sector de turismo, o dos transportes afigura-se como um dos mais afetados pela pandemia da covid-19 devido, essencialmente, ao abrandamento do fluxo de atividade económica de forma geral, aliado às restrições impostas pelas medidas de prevenção e combate à pandemia que limitaram a circulação de pessoas e bens.

Algumas medidas compreendem a restrições na lotação de autocarros, a rotatividade dos trabalhadores, o encerramento das escolas e todos os serviços não essenciais que induziram a queda da procura do transporte rodoviário de passageiros urbano e inter-urbano e o encerramento de fronteiras que afetou os operadores do transporte internacional de passageiros e do transporte aéreo de passageiros. Importa aludir que a pandemia da COVID-19 vem agravar os constrangimentos que este sector já vinha enfrentando devido às tensões político militares nas regiões centro e norte do país, com maior incidência para os transportadores interprovinciais de passageiros e de carga (CTA, 2020a, p. 49).

Já em 2021, em consequência da implementação dos Decretos n.º 1, de 13 de janeiro de 2021, n.º 2, de 5 de fevereiro de 2021, e n.º 7, de 5 de março de 2021, no 1º semestre de 2021, na área do turismo, registou-se o encerramento de **875** estabelecimentos, sendo **780** em fevereiro, **93** em março e **2** em abril.

Tabela 1. Número de estabelecimentos encerrados no 1º semestre de 2021

Alojamento	Restauração e bebidas	Salões de dança	Jogos de fortuna e azar	Total
21	782	66	6	875

Fonte: Moçambique, 2021d

No que concerne ao número total de estabelecimentos que permanecem encerrados, o total é de 1.768, sendo 898 de 2020 e 870 de 2021, conforme a Tabela 2, tendo gerado o desemprego de **6.443** trabalhadores.



Tabela 2. Estabelecimentos encerrados na área da hotelaria e turismo no ano de 2021

Província	Alojamento		Restauração e bebidas		Agências de viagem		Salas de dança		Salas de jogos		Total de Estab.
	T	E	T	E	T	E	T	E	T	E	
Cidade de Maputo	182	0	1.366	51	246	0	5	5	2	0	58
Província de Maputo	252	0	591	22	12	0	29	29	1	1	52
Gaza	170	3	98	59	0	0	0	0	0	0	50
Inhambane	581	33	255	4	2	1	1	1	0	0	10
Sofala	162	02	112	44	06	01	3	3	1	0	51
Manica	150	03	413	314	4	0	4	4	0	0	321
Zambézia	283	0	348	231	4	0	5	5	0	0	236
Tete	142	2	114		5	0	3	3	1	0	6
Nampula	262	3	379	36	19	0	5	5	1	0	45
Niassa	114	0	68	34	2	0	5	5	0	0	39
Cabo Delgado	199	5	157	2	2	0	1	1	0	0	8
Total	2391	21	3901	782	302	0	66	66	6	1	875

Legenda: Est. — Estabelecimentos, T – Total, E – Encerrados, DPCTs – Direções Provinciais da Cultura e Turismo.

Fonte: Moçambique, 2021d

Os dados da Tabela 3 revelam que a região Centro, que engloba as províncias de Sofala, Manica, Zambézia e Tete, é a que apresenta maior número de estabelecimentos encerrados, seguida pela região Sul (Maputo, Gaza, Inhambane) e, por fim, a Norte (Nampula, Cabo Delgado e Niassa).

Tabela 3. Número de estabelecimentos encerrados por regiões

Região	Estabelecimentos encerrados	Percentagem (%)
Norte	91	11
Centro	612	69
Sul	128	20
Total	831	100

Fonte: Moçambique, 2021d

Um estudo realizado pela Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA) (2020b) na província de Inhambane, com base numa amostra de 64 estabelecimentos, sugere que até o fim do primeiro trimestre de 2020 cerca de 75% desses estabelecimentos haviam encerrado as suas atividades, tendo resultado na dispensa de mais de 72% da massa laboral em regime de férias coletivas. Com efeito, tudo isso tem implicações,

não só sob o ponto de vista económico e de arrecadação de impostos, mas igualmente no emprego e no bem-estar social.

Assim, no que concerne aos postos de trabalho, nos dois anos (2020 e 2021) foram afetados 12.387 trabalhadores em todo o país, dos quais 6.830 em 2020 e 5.533 em 2021 (MOÇAMBIQUE, 2021d). Esses dados são referentes aos trabalhadores que perderam os seus empregos, ou seja, que cessaram o seu vínculo laboral com a empresa empregadora, os que foram temporariamente suspensos e os que viram os seus ordenados reduzidos.

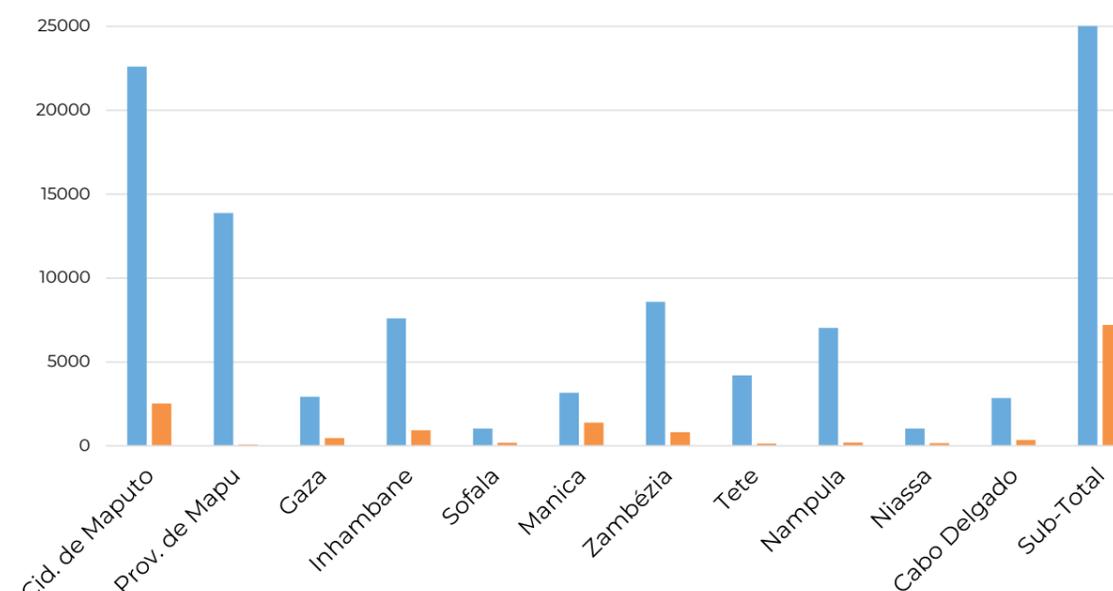
Tabela 4. Províncias com maior número de trabalhadores do sector de turismo afetados pela pandemia de covid-19

Província	Trabalhadores afetados	Percentagem (%)
Maputo — cidade	2520	34,5
Manica	1384	21
Inhambane	865	13,2

Fonte: Moçambique, 2021d

Os dados da Tabela 4 revelam que a cidade de Maputo, capital de Moçambique, foi a que apresentou o maior número de trabalhadores afetados, seguida pelas províncias de Manica e de Inhambane.

Gráfico 1. Trabalhadores afetados, por província, no âmbito da pandemia de covid-19 em 2021



Fonte: Moçambique, 2021d



No que diz respeito à contribuição directa do turismo no Produto Interno Bruto (PIB), constata-se que houve uma redução muito significativa de 2019 a 2020, conforme ilustram os dados da Tabela 5.

Tabela 5. Contribuição Directa do Turismo no PIB (%)

ANO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
%	4,62	3,88	3,90	4,18	4,20	1,4

Fonte: Moçambique, 2019a

Entre 2015 e 2019, embora se verificasse alguma oscilação, pode-se dizer que havia uma estabilidade relativa na contribuição do turismo para o país, facto que foi interrompido em 2020, com uma redução de 2,8% no PIB.

A covid-19, como em outros países, trouxe grandes desafios aos gestores públicos e privados em Moçambique. O rápido alastramento da doença fez com que o governo, sob comando da OMS, orientasse ações para minimizar as infecções e mortes e salvaguardar o funcionamento da máquina governamental e da economia nacional.

Desde a sua eclosão, em março de 2020, a covid-19 passou a ser gerida pelo governo moçambicano de forma “descendente”, isto é, entre março de 2020 e janeiro de 2022, os diferentes intervenientes, principalmente o sector privado, foi recebendo comandos para o funcionamento do sector económico, tendo pouca intervenção nas decisões que eram emitidas mensalmente pelo Presidente de República nos seus discursos à Nação, no âmbito das medidas para a contenção da doença e o funcionamento do país (vide Figura 3, que ilustra os níveis de gestão da crise e as atribuições dos atores deste processo).

Conforme ilustrado na Figura 3 e proferido várias vezes nos discursos do Presidente, este era aconselhado, na gestão da crise, por uma comissão técnico-científica que integrava, na sua criação, médicos, biólogos, docentes universitários, especialista em farmacovigilância, jurista e economista, segundo Resolução n.º 20, de 25 de março de 2020 (MOÇAMBIQUE, 2020a). Em 6 de abril do mesmo ano, a comissão passou de 13 para 20 membros, integrando mais médicos/pessoal da saúde, um jornalista, uma docente universitária e uma veterinária (MUSSANE, 2021).

Fica evidente que o sector privado (a CTA), onde o turismo se enquadra, não esteve representado no processo de gestão da crise da pandemia em Moçambique, facto que fez com que muitas das decisões, como o

encerramento de praias, fossem determinadas para todo o país, mesmo havendo locais onde se podia utilizar a praia pelo baixo fluxo de utentes e pela possibilidade de adopção de critérios de capacidade de carga. Exemplificam-se as praias das Ilhas do Parque Nacional de Bazaruto ou ainda a zona de Santa Maria em Matutuíne, na província de Maputo.

Em termos operacionais para o sector do turismo, o governo emitiu de forma sistemática, por meio de decretos, medidas para a contenção da propagação da pandemia da covid-19 enquanto durou a situação de calamidade pública. Essas medidas abordavam mecanismos de entradas no país, circulação/mobilidade nas diferentes cidades, horários de funcionamento de estabelecimentos de hotelaria e restauração, entre outros aspectos essenciais à permanência do visitante.

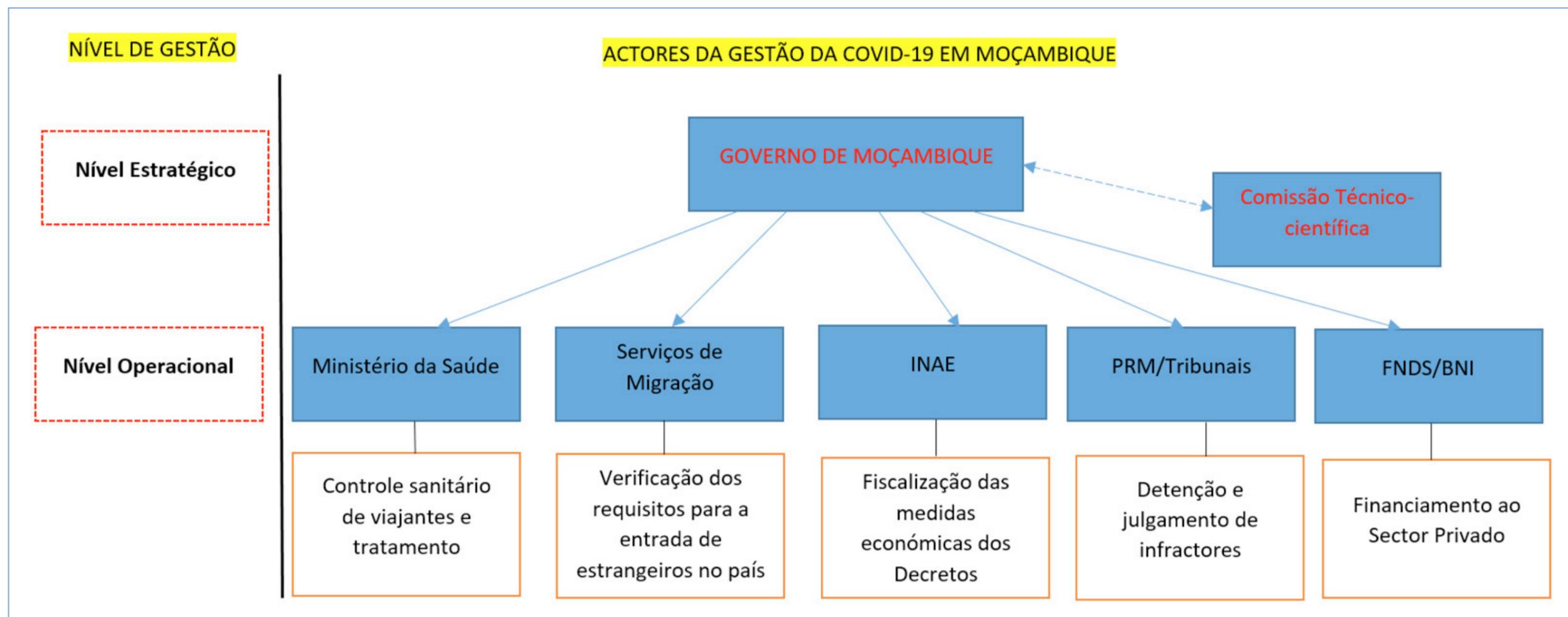
A observância das orientações do governo nesses decretos era operacionalizada por várias entidades, nomeadamente, Ministério da Saúde, Serviços de Migração, Inspeção Nacional das Atividades Económicas, Tribunais e Polícia da República de Moçambique, Banco Nacional de Investimento e Fundo de Desenvolvimento Sustentável.

Ao longo da vigência desses decretos houve vários relatos de extorsão a turistas e operadores (FERNANDO, 2021; CONCEIÇÃO, 2022), decorrentes da má interpretação dos decretos e ainda por falta de uma estratégia que deveria sugerir uma gestão mais integrada nas brigadas de fiscalização ao cumprimento das medidas anunciadas, isto é, o decreto deveria propor mais de uma instituição para verificar a implementação das medidas, incluindo o sector privado, tendo em conta os impactos e repercussões da pandemia no sector do turismo, e que gerou o encerramento de centenas de estabelecimentos e despedimento de milhares de funcionários.

O Fórum de Turismo (FORTUR), entidade nacional para gerir crises no sector de turismo no período em alusão, segundo Azevedo *et. al.* (2022), somente apoiou a efetivação do Projecto Selo Limpo e Seguro, implementado pelo Instituto Nacional de Turismo, para os diferentes serviços na área de hotelaria e turismo. Este projeto não teve os resultados almejados (número de estabelecimentos alcançados *versus* número de estabelecimentos existentes no país), visto que somente uma equipe central tinha mandato para inspecionar e atribuir a certificação. Os técnicos provinciais não foram treinados para possibilitar maior disseminação e operacionalização do projeto. Apesar de ter grande relevância legal, o FORTUR não foi elencado como um



Figura 3. Gestores da covid-19 em Moçambique



Fonte: Elaboração própria

órgão crucial para auxiliar o governo na gestão da pandemia, principalmente para medidas específicas de apoio ao sector. Igualmente, não conseguiu instituir o selo como um mecanismo obrigatório para melhorar as questões de resposta à covid-19, especificamente, e outros aspectos que são elencados para o processo de avaliação dos serviços.

Os aspectos descritos mostram que instituições/órgãos centrais na área do turismo, exemplifica-se o FORTUR e a CTA, não integraram o grupo primário de apoio na definição de medidas de gestão do turismo no período da pandemia e não tiveram mandato para operacionalizar ações de monitoria, fiscalização e avaliação durante a crise. A integração desses/as órgãos/instituições poderia possibilitar que algumas medidas orientadas nos decretos fossem melhor debatidas e instituídas, principalmente pela necessidade de observância das

particularidades locais e de salvaguardar a resiliência do sector. Com base na Lei da Descentralização em Moçambique (MOÇAMBIQUE, 2019b), os processos de emissão de orientações poderiam ser melhor apropriados pelos governos locais, que, junto dos diferentes atores, poderiam aproveitar-se das determinações do governo central e ajustá-las às realidades locais.

A covid-19 mostrou que os diferentes níveis de gestão não possuíam planos de resposta a situações de crise como a pandemia, facto que, no período pós-crise, requer ampla reflexão dos atores do sector do turismo sobre mecanismos de gestão da crise mais integradores, com menores impactos ao sector.

Ao longo do texto, foram apresentados os impactos da pandemia da covid-19 em Moçambique, onde se evidenciou que as restrições impostas



globalmente e localmente, sobretudo aquelas que conduziram à redução da mobilidade, atingiram umas das condições essenciais do turismo, pois sem mobilidade não há turismo.

Ademais, a pandemia da covid-19 pôs em tela o almejado efeito multiplicador do turismo, ao mesmo tempo que evidenciou a vulnerabilidade deste importante sector de actividade para dar respostas eficientes à crise. Com efeito, a redução do número de empregos, de empresas a operar e de volume de viagens, ao provocar uma diminuição no número de hóspedes, veio a afetar todas as atividades, tanto à montante como à jusante da atividade turística.

Considerando a duração da pandemia de covid-19, constatou-se que ela afectou todas as atividades características do turismo e todas as outras com as quais elas têm relação. Ao afectar a massa de trabalhadores diretos do sector de turismo e de toda a gama de sectores com os quais a actividade turística tem, direta e indiretamente, relação, percebe-se que o número de pessoas afectadas está muito além dos dados que foram expostos neste trabalho, pois cada trabalhador tem, no mínimo, um dependente, e considerando que, em média, as famílias moçambicanas são constituídas por cinco membros, o número de pessoas afectadas cresce significativamente.

A crise iniciada em 2020 ainda não terminou, visto que existem empresas encerradas e trabalhadores desempregados, facto que exige outra linha de acção do governo e do sector privado para contornar os impactos apresentados neste estudo. Vale referir que a contínua monitoria dos indicadores se mostra necessária para a compreensão dos impactos das medidas que têm sido tomadas no período pós-crise. A pandemia revelou fragilidades na legislação laboral e em outros instrumentos legais para apoio social em situações similares. O debate e os novos paradigmas da gestão de turismo devem caminhar para apropriação das boas práticas (de gestão da crise) que foram sendo implementadas em outras realidades, ajustadas à realidade nacional.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, H. A. A.; GUAMBE, J. J. J.; SILVA, J. J.; VICTOR, R. B. Gestão de crises em destinos turísticos: experiências do município de Maputo em Moçambique no contexto do COVID-19. **Formação** (Online), v. 29, n. 55, p. 55-77, 2022. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/8887>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- CONCEIÇÃO, L. da. Moçambique: Polícia acusada de extorquir turistas nas praias de Inhambane. **DW**, Maputo, 15 fev. 2022. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/mo%C3%A7ambique-pol%C3%ADcia-acusada-de-extorquir-turistas-nas-praias-de-inhambane/a-60785085>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- CTA. **Impacto do covid-19 no sector empresarial moçambicano e propostas de medidas para a sua mitigação**. Maputo: CTA, 2020a.
- CTA. **Análise do impacto da covid-19 no sector do turismo**. Maputo: CTA, 2020b.
- FERNANDO, A. Moçambique: Quem trava os excessos da polícia em época de Covid-19? **DW**, Maputo, 18 jan. 2021. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/mo%C3%A7ambique-quem-trava-os-excessos-da-pol%C3%ADcia-em-%C3%A9poca-de-covid-19/a-56268391>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- MOÇAMBIQUE. **Estratégia Nacional de Desenvolvimento (2015-2035)**. Maputo: MEF, 2014. Disponível em: https://www.mef.gov.mz/index.php/documentos/instrumentos-de-gestao/-/397--3/file?force_download=1. Acesso em: 10 mar. 2022.
- MOÇAMBIQUE. Instituto Nacional de Estatística. **Estatísticas demográficas e sociais de Maputo cidade**. Maputo: INE, 2019a.
- MOÇAMBIQUE. Conselho de Ministros. Lei n.º 4/2019 de 31 de maio. Estabelece os princípios, as normas de organização de governação descentralizada provincial. Maputo, 2019b.
- MOÇAMBIQUE. **Resolução n.º 20**, de 25 de março de 2020. Cria a Comissão Técnico-Científica para a Prevenção e Resposta à Pandemia de COVID-19. Maputo, 2020a.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto Presidencial n.º 11**, de 30 de março de 2020. Declaração do estado de emergência, por razões de calamidade pública em todo território nacional. Moçambique, 2020b.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 12/2020**, de 2 de abril de 2020. Aprovação das medidas de execução administrativa para a prevenção e contenção da propagação da covid-19 a vigorar durante o estado de emergência. Moçambique, 2020c.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 14/2020**, de 9 de abril de 2020. Alteração das medidas de execução administrativa para a prevenção e contenção da propagação da covid-19. Moçambique, 2020d.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 23/2020**, de 27 de abril de 2020. Aprovação das facilidades aduaneiras e fiscais com vista a mitigar os efeitos económicos da covid-19. Moçambique, 2020e.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 37/2020**, de 2 de junho de 2020. Aprovação das medidas económicas e sociais adicionais, de excepção e temporárias, com vista a mitigar o impacto da covid-19. Moçambique, 2020f.
- MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 99/2020**, de 9 de novembro de 2020. Aprovação do regime jurídico do uso do selo limpo e seguro, no contexto da covid-19. Moçambique, 2020g.



MOÇAMBIQUE. Ministério de Economia e Finanças. **Balanco do Plano Económico e Social 2020**. Maputo: MEF, 2021a.

MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 50/2021**, de 16 de julho de 2021. Aprovação da revisão das medidas para a contenção da propagação da pandemia da covid-19. Moçambique, 2021b.

MOÇAMBIQUE. Ministério de Economia e Finanças. **Relatório de uso de fundos no âmbito da covid-19**. Maputo: MEF, 2021c.

MOÇAMBIQUE. Direcção de Planificação e Cooperação. **Indicadores de Referência na Área Turística**. Maputo: Ministério da Cultura e Turismo, 2021d.

MOÇAMBIQUE. **Decreto n.º 4/2022**, de 18 de fevereiro de 2022. Aprovação da revisão das medidas para a contenção da propagação da pandemia da covid-19. Moçambique, 2022a.

MOÇAMBIQUE. Ministério de Economia e Finanças. **Pacote de medidas de aceleração económica**. Maputo: MEF, 2022b. Disponível em: <https://www.mef.gov.mz/index.php/publicacoes/estrategias/1642-pacote-de-medidas-de-aceleracao-economica>. Acesso em: 20 ago. 2022.

MUIANGA, C.; IBRAIMO, Y. Política económica em contexto de pandemia uma reflexão em torno das medidas de mitigação dos efeitos da covid-19 sobre a economia de Moçambique. *In*: MACUANE, J. J.; SIÚTA, M. (org). **Desafios para Moçambique 2021**. Maputo: IESE, 2021. p. 103-121.

MUSSANE, Y. Comissão técnico-científica com novos membros. **O País**, Maputo, 20 abr. 2021. Disponível em: <https://opais.co.mz/comissao-tecnico-cientifica-com-novos-membros/>. Acesso em: 20 ago. 2022.

NAZERALI, S.; BADRÚ, H.; COSSA, V. Impacto da pandemia do COVID-19 nas áreas de conservação privadas beneficiárias do BIO-Fundo de emergência. Maputo, 2021. Disponível em: <https://www.biofund.org.mz/wp-content/uploads/2021/04/Relatorio-Inqu-rito-BIO-Fundo-de-Emerg-ncia-190421-VFinal1.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2022.



La pandemia de covid-19 en un destino de turismo interno: la ciudad de Salta (Argentina)

 Claudia Alejandra TRONCOSO



Como sucedió en otros contextos, la reciente pandemia de covid-19 ha tenido consecuencias importantes para el turismo en la Argentina. Estas consecuencias han variado según los destinos. Aquí se exploran algunas transformaciones que tuvieron lugar en la ciudad de Salta, al norte de la Argentina cerca de las fronteras con Bolivia y Chile. La ciudad es la capital de la provincia del mismo nombre y constituye una de los centros urbanos más grandes de la región (para 2010 contaba con 535.303 habitantes –INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS, 2012-, pero se estima que en la actualidad la cifra llega a 700.000).

Recibe especialmente turistas nacionales y es el destino turístico más importante del noroeste argentino. Constituye un centro de llegada y pernocte desde donde se realizan visitas a otras localidades y áreas rurales cercanas. Además, se ha consolidado como uno de los principales destinos turísticos a nivel nacional.

Este capítulo busca presentar algunas de las transformaciones generadas por la pandemia de covid-19 (y las medidas sanitarias asociadas a la prevención del contagio de esta dolencia). El interés está focalizado en dar cuenta de estas transformaciones especialmente en vinculación con el turismo. Para ello se utiliza información proveniente de diferentes fuentes. Entre las fuentes secundarias se recupera la información generada desde el ámbito de la gestión pública turística (a nivel nacional, provincial y municipal) y la consignada en algunos artículos periodísticos dedicados al tema. Asimismo, se utiliza información de tipo primaria compuesta por un conjunto de entrevistas a actores clave con incidencia en la dinámica turística de la ciudad (Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad, Ministerio de Turismo y Deportes de la provincia, trabajadores del sector -incluida una asociación que los nuclea-, empresarios hoteleros y representantes de la Cámara Hotelera, Gastronómica y afines de Salta).

El 3 de marzo de 2020 se identifica de manera formal el primer caso de contagio por el virus SARS-CoV-2 en la Argentina. A partir de ese momento, la evolución de los casos confirmados aumenta produciéndose, en la segunda mitad de ese año, los números más elevados de casos diarios. Durante 2021 los casos continuaron en aumento con picos de contagios durante los meses de invierno (junio y julio). El tercer pico de contagios se registró a comienzos del 2022 (enero, febrero y marzo) en un momento en el que ya habían comenzado a aplicarse las dos primeras dosis de la vacuna (la vacunación en Argentina comienza el 29 de diciembre de 2020

con un esquema que prioriza personal de salud, personas de riesgo y luego resto de la población; para mediados de noviembre de 2021 el 60% de la población a nivel nacional contaba con la segunda dosis de la vacuna).

Durante 2020 y 2021 se desplegaron numerosas medidas sanitarias, muchas de ellas orientadas a la restricción de la circulación de personas especialmente durante el primer año (ver Tabla 1). Las primeras fueron establecidas a partir del 12 de marzo por el Decreto 260/2020 que establecía, entre otras cosas, la situación de emergencia sanitaria, el aislamiento obligatorio para las personas provenientes del exterior, la suspensión de vuelos y el cierre de lugares de acceso público junto con la suspensión de eventos masivos. De manera complementaria se dispone (por Decreto 297/2020) el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO). La disposición establece la permanencia de las personas en las residencias habituales, la abstención a la concurrencia a los lugares de trabajo y la prohibición de circular en el espacio público. A esto se sumará (Decreto 313/2020) la prohibición del ingreso al territorio nacional de extranjeros y de argentinos provenientes del exterior. En algunas jurisdicciones específicas que contaban con pocos casos de contagio (entre ellas Salta) se habilitó intermitentemente la circulación (al interior de sus correspondientes territorios) para actividades turísticas.

En noviembre se da fin al ASPO y se reemplaza por el Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio (DISPO) (Decreto 875/2020 del 7/11/2020) con el fin de reactivar algunas actividades sociales y económicas (que podían llevarse adelante con protocolos sanitarios dispuestos en las jurisdicciones provinciales). En ese mismo mes se dispone (a partir de diciembre y de cara a la temporada de vacaciones) la habilitación del turismo a nivel nacional (y aquel proveniente de países limítrofes). Durante 2021 las medidas de prevención seguirán vigentes, pero serán diferenciales a nivel nacional, en tanto están sujetas a lo dispuesto en cada jurisdicción.

En relación con el turismo, a partir de octubre de 2021 comienzan a habilitarse actividades de recreación y ocio (entre otras) con menores restricciones a la existentes hasta ese momento (Decreto 678/2021). También a partir de octubre de 2021 se flexibilizan algunas medidas referidas a la circulación turística al interior del país. Una de las más importantes es la autorización (a partir de noviembre) de los viajes grupales (como los realizados por jubilados y estudiantes) y la llegada de turismo internacional (Decisión administrativa 951/2021) con requisitos específicos como la acreditación de un esquema de vacunación completo y un examen PCR negativo dentro de



las 72hs previas al ingreso al país. En el caso del turismo interno se solicita el Certificado Turismo (un permiso de circulación emitido por el gobierno nacional para circular en el territorio nacional). Cada una de las provincias, por su parte, establece requisitos específicos para el ingreso en sus jurisdicciones.

En estos dos años también se establecieron medidas para asistir a empresas y trabajadores con la intención de mitigar los efectos de la pandemia (ver Tabla 1). Así, en 2020 se estableció la prohibición de despidos laborales sin causa justa o por motivos de fuerza mayor; se creó el Ingreso Familiar de Emergencia (IFE) (consistente en una suma fija para desempleados o autónomo de bajo ingreso); y se implementó el Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción (ATP) (orientado al sector empresarial que incluye desgravaciones impositivas, créditos blandos y subsidios).

Hacia mediados de año se implementó el Programa de Auxilio para Prestadores Turísticos (APTUR) orientado a ofrecer ayuda económica a prestadores del sector. Esto fue acompañado del pago extra de motos fijas a trabajadores, el congelamiento de tarifas de servicios y la exención de corte de servicios (Resolución 262/2020). Esto se incluyó en la Ley de Sostenimiento y Reactivación Productiva de la Actividad Turística Nacional (Ley 27563 del 21/09/2020).

Durante el 2020 se buscó estimular el turismo, especialmente para el verano de 2021. Para ello se creó el Programa PreViaje (Régimen de Incentivos a la Preventa de Servicios Turísticos Nacionales) en el mes de octubre. Se trata de una iniciativa por la cual se obtiene un reembolso equivalente al 50% del gasto realizado en viajes turísticos en diferentes servicios (pasajes, alojamiento, agencias de viajes, gastronomía, etc.). Esto se concreta a través de la emisión de una tarjeta precargada con un crédito para utilizar en el viaje programado o en futuros viajes. Este programa se renovó durante el 2021 para gastos en servicios a ser utilizados hasta febrero de 2022 (en esta edición se contempló un porcentaje de reembolso mayor para los jubilados -70%-). En esta oportunidad se cuadruplicó el gasto turístico en el marco del programa con respecto al año previo. Salta se encontró entre las ciudades elegidas dentro de este programa, junto con otros destinos tradicionales y más concurridos del país (MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE LA NACIÓN, 2021). El Programa PreViaje tuvo una tercera edición en septiembre de 2022 pero solo para ser aprovechada en viajes fuera de la temporada alta.

En términos generales el gobierno provincial salteño (y también el municipal) acompañó las medidas sanitarias dictadas a nivel nacional (mediante el Decreto 250/20 del 16/03/2020 se declara el estado de emergencia sanitaria en la provincia). Sin embargo, la circulación en el territorio provincial fue habilitada en ciertos momentos durante 2020 cuando los casos de contagios eran muy pocos. Esto ocurrió en junio y en octubre de ese año (hacia fin de ese año se dispondrá la apertura progresiva para visitas desde provincias vecinas). Con estas medidas, la ciudad de Salta (localidad más poblada de la provincia) fue el centro de emisión de turistas hacia otras localidades del interior provincial (TRONCOSO, 2020). Las medidas específicas para el sector turístico incluyeron el programa “Comprá hoy, viajá mañana” (que establecía descuentos en los impuestos para quienes adquirieran servicios turísticos mediante el sistema de compra anticipada) e iniciativas de asistencia económica generadas desde el gobierno provincial (esto incluyó la creación de una línea de créditos para pequeñas empresas y otra para empresas turísticas instrumentada a través del Consejo Federal de Inversiones - CFI). A su vez, el sector turístico salteño también fue alcanzado por los programas nacionales (Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción y el Ingreso Familiar de Emergencia). El panorama en materia de normativas se completa con la aprobación de la Ley Provincial de Emergencia Turística (Ley 8.195/20): ella contemplaba la exención del pago de impuestos para las empresas turísticas y facilidades para acceder a tarifas diferenciales en servicios y a créditos.

Durante 2021 continuaron los incentivos al consumo turístico con promociones (“Promo 3x2 en la más linda”) que ofrecía tres noches de alojamiento al precio de 2 para algunos prestadores de servicios de alojamiento adheridos y la implementación de descuentos en alojamiento para quienes reservaran los servicios mediante agencias de viaje. Asimismo, se firma un convenio de libre circulación entre las provincias vecinas del noroeste argentino (además de Salta son: Jujuy, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero y La Rioja) para estimular el turismo regional. Desde el gobierno provincial también se creó un programa de capacitación turística que se desarrolla de manera virtual desde 2020 dirigido a prestadores de servicios turísticos.

Las medidas de ayuda económica específicas para el sector turístico existentes durante el 2020 se vieron suspendidas durante 2021 (lo mismo aconteció a nivel nacional).



Tabla 1. Principales medidas a nivel nacional y provincial que han afectado la actividad turística en la ciudad de Salta (Argentina)

	Medidas nacionales de restricción a la circulación	Medidas nacionales de asistencia que alcanzaron al turismo	Medidas relativas a la circulación y a la asistencia al turismo a nivel provincial (Salta)
Marzo 2020	Decreto 260/2020 Se declara la Emergencia Sanitaria por el plazo de un año Se establece el aislamiento obligatorio por 14 días para las personas llegadas del exterior Se suspenden los vuelos internacionales Se cierran lugares de acceso público y eventos masivos Decreto 297/2020 Se define el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) Decreto 313/2020 Se prohíbe el ingreso al territorio nacional para extranjeros y argentinos	Decreto 329/2020 Prohibición de despidos Decreto 310/2020 Creación del Ingreso Familiar de Emergencia (IFE)	Decreto 250/20 Se declara el estado de emergencia sanitaria en el territorio provincial
Abril 2020		Decreto 332/2020 Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción (ATP)	
Mayo 2020			Decreto 40/2020 Programa "Comprá hoy, pagá mañana" Eximición del pago de impuestos para compras turísticas Aprobación de línea de créditos especial para pequeñas empresas
Junio 2020		Resolución 262/2020 Programa de auxilio para prestadores turísticos (APTUR)	Primera apertura al turismo interno provincial
Julio 2020			Ley 8.195/2020 Ley de emergencia turística en Salta Decreto 289/2020 Gestión de créditos del Ministerio de Turismo y Deportes de Salta a tasas blandas con Consejo Federal de Inversiones (CFI) Créditos a tasa cero para guías turísticos
Septiembre 2020		Ley 27563/2020 Ley de Sostenimiento y Reactivación Productiva de la Actividad Turística Nacional	
Octubre 2020		Resolución 456/2020 Programa PreViaje (primera edición)	Segunda apertura al turismo interno provincial
Noviembre 2020	Decreto 875/2020 Se reemplaza el aislamiento obligatorio por el "distanciamiento social, preventivo y obligatorio" (DISPO)		
Diciembre 2020	Decreto 956/2020 Se habilita el turismo nacional y de países limítrofes		Apertura de museos Apertura progresiva a turismo extraprovincial (provincias limítrofe y resto del país)
Febrero 2021			Promo 3x2 en la más linda"
Octubre 2021	Decreto 678/2021 Se habilitan actividades de recreación y ocio (entre otras) con menores restricciones		
Noviembre 2021	Decisión administrativa 951/2021 Se habilita la llegada de turismo internacional Autorización para la realización de viajes grupales		
Diciembre 2021	Para el turismo interno se solicita la presentación de permisos de circulación y Pase Sanitario	Resolución 305/2021 Programa PreViaje (segunda edición)	Se ofrecen promociones para quienes contratan servicios de alojamiento y agencias de viaje Convenio de libre circulación con provincias vecinas
Septiembre 2022		Disposición 26/2022 Programa PreViaje (tercera edición)	

Fuente: elaboración propia en base a Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2022; Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación, 2022; Gobierno de la Provincia de Salta, 2022



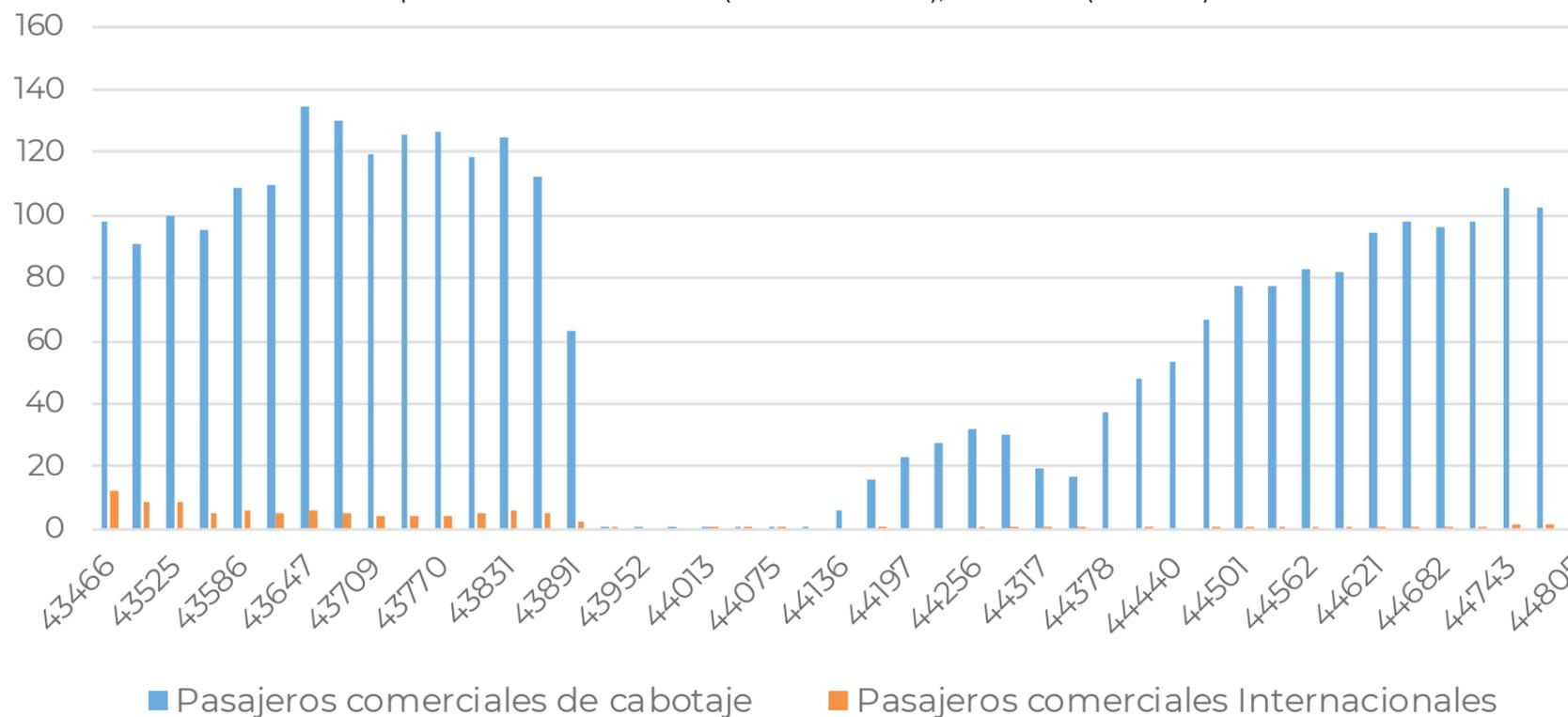
Durante el 2020 los viajes turísticos en la Argentina estuvieron muy limitados a momentos y lugares puntuales en tanto lo permitían las medidas sanitarias y de circulación. Esto se revierte a partir de comienzos de 2021, en la época estival, cuando se habilita la circulación y las actividades turísticas.

En el caso de la ciudad de Salta, las cifras vinculadas al transporte aéreo muestran una interrupción en el movimiento de pasajeros en el aeropuerto local entre abril y septiembre de 2020. La recuperación se daría progresivamente hacia fin de ese año con movimientos de pasajeros (internos) con un pico en la estación estival (tradicional temporada alta para el destino) de 2021. Las vacaciones de invierno de 2021 (julio) y dos fines de semana largos (con feriados) en octubre y noviembre los momentos dentro de ese año de mayor incremento en las cifras correspondientes a movimientos de pasajeros internos. Los movimientos del fin de semana de noviembre estuvieron alcanzados por las ventajas ofrecidas mediante el programa PreViaje. A partir de ese momento las cifras se mantendrán en niveles altos (aunque menores a los de 2019). La llegada de turistas internacionales (menos numerosos históricamente en el destino) se recupera recién a partir de la segunda mitad de 2022.

Estos movimientos de pasajeros a través del aeropuerto estuvieron limitados por la restricción a la cantidad de vuelos que operaron en el aeropuerto en este período (claramente limitado durante 2020). De los 124 vuelos semanales en 2019 se pasó a una frecuencia de 7 en diciembre de 2020, a 15 en abril de 2021 y para noviembre de 2021 la cantidad de vuelos semanales pasaría a 65 (la mitad que en 2019). En Julio de 2022 la cantidad de vuelos semanales llegaría a 115.

Los datos de viajeros hospedados en la ciudad de Salta ofrecen un panorama de la situación del turismo entre 2019 y mediados de 2022. El descenso en el número de viajeros a partir de abril de 2020 (con respecto al año previo) se corresponde con las restricciones a la circulación dispuestas a nivel nacional. Solo a partir de finales de ese año se recuperarán parcialmente a partir de algunas medidas que habilitan movimientos provinciales y regionales. En 2021 el número de viajeros hospedados se incrementa paulatinamente sin llegar a los niveles previos a la pandemia. Se observa un aumento en enero, febrero y marzo de 2021 respecto a diciembre de 2020 y el incremento habitual que caracteriza al destino durante las vacaciones de invierno (julio). Nuevamente, los datos de

Gráfico 1. Cantidad de pasajeros en vuelos comerciales de cabotaje e internacionales. Aeropuerto M. M. de Güemes (ciudad de Salta), 2019-2022 (en miles)

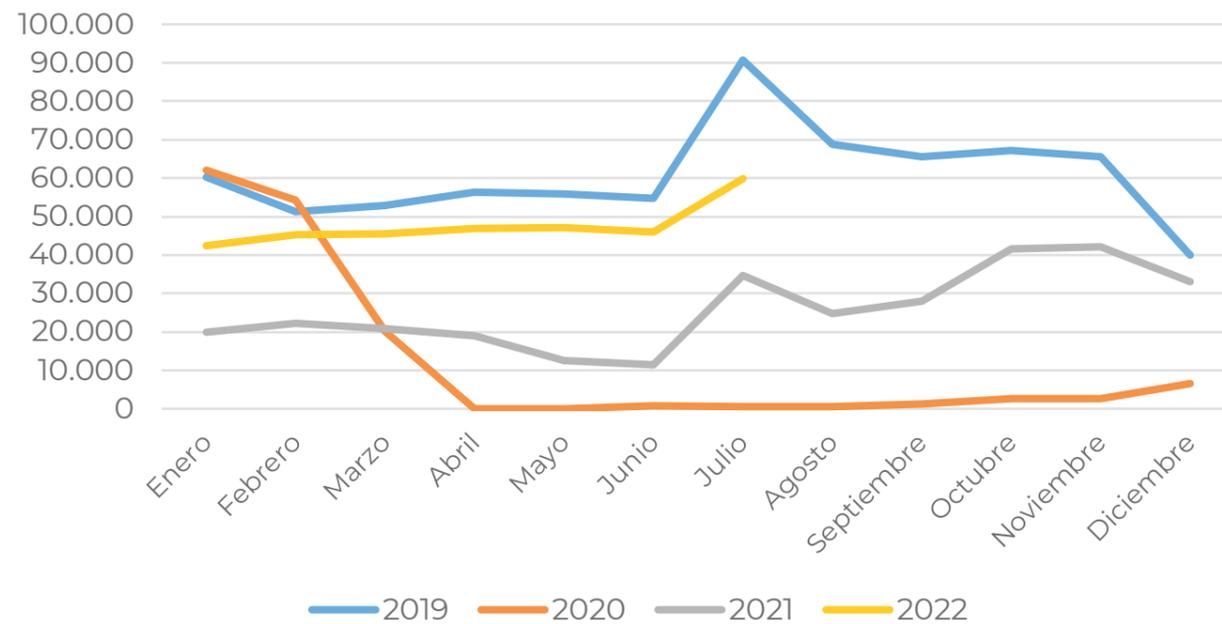


Fuente: Dirección Nacional de Transporte Aéreo, ANAC, 2022



octubre y noviembre (influenciados por los fines de semana largo) registran un incremento que para este año es superior a los números de julio. Especialmente en durante el feriado de noviembre, e influenciada por el Programa PreViaje, la provincia de Salta fue uno de los destinos que registró una mayor ocupación hotelera a nivel nacional durante ese fin de semana (HOSTELTUR, 2021). Durante 2022 el número de viajeros hospedados se recuperará, sin llegar a las cifras anteriores a la pandemia.

Gráfico 2. Viajeros hospedados en la ciudad de Salta, 2019-2022*



*Para el año 2022 solo hay datos disponibles hasta el mes de julio.

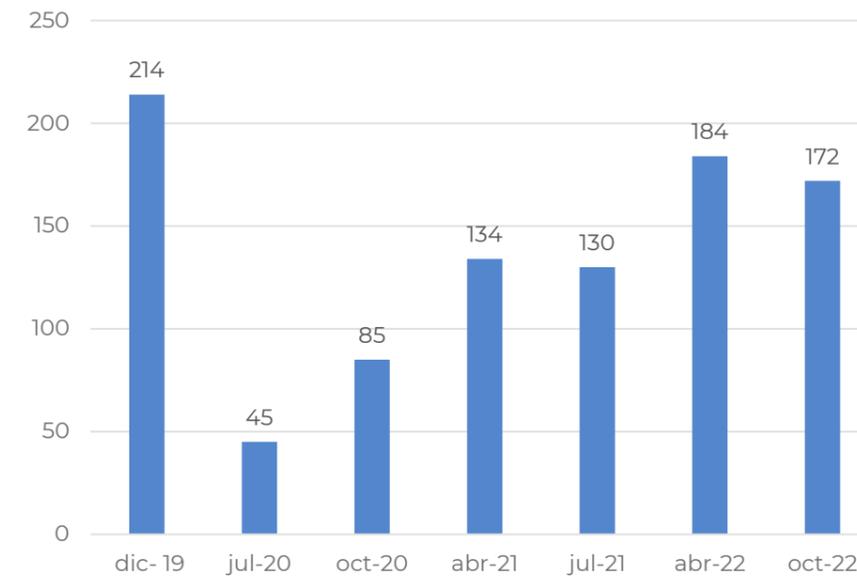
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera 2019-2021. Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2022

Más allá de estas cifras, las entrevistas realizadas dan detalles de la situación de distintos actores que permiten tener una idea del panorama del turismo en la ciudad en el contexto de la pandemia de covid-19.

La actividad hotelera en la ciudad ha variado lógicamente durante 2020 y 2021 conforme las decisiones respecto de la habilitación de la circulación y, por ende, la llegada de turistas. A partir de las entrevistas realizadas y de listados otorgados por el Ministerio de Turismo y Deportes de la provincia fue posible reconstruir la información respecto de la cantidad de hoteles en funcionamiento entre 2019 y 2022. En 2019 había 214 hoteles en funcionamiento en la ciudad; esa cifra pasó a 45 en julio de 2020, a 85 en octubre de ese año, a 134 en Semana Santa de 2021 (abril) y una cifra aproximada a esta última para las vacaciones de invierno de 2021 (julio). Es decir, durante el 2020 abrieron

entre el 20% y el 40% de los hoteles y en el mejor momento de 2021 solo se mantuvo abierta poco más de la mitad de los hoteles de la ciudad. La cantidad de hoteles abiertos se recupera en 2022 con 184 abiertos durante Semana Santa (abril) y esta cifra desciende un poco hacia los meses finales del año (en octubre hay 172 hoteles en funcionamiento).

Gráfico 3. Establecimientos de alojamiento en funcionamiento en la ciudad de Salta, 2019-2022



Fuente: Entrevistas a funcionarios de la Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad y al Presidente de la Cámara Hotelera, Gastronómica y afines de Salta, 2021; registros del Ministerio de Turismo y Deportes de la provincia de Salta, 2022

En los otros casos de hoteles cerrados, nunca pudo establecerse con certeza si los cierres eran definitivos. Lo que explicaban desde la Cámara de Hoteleros y Gastronómica y Afines de Salta es que los establecimientos no querían declarar el cierre definitivo porque esta situación los dejaba fuera de los beneficios a los que podían acceder a partir de las medidas de asistencia estatal (las cuales solo se otorgaban a empresas están activas) (entrevista con el presidente de la Cámara de Hoteleros y Gastronómica y Afines de Salta, febrero de 2021).

Los hoteles que permanecieron abiertos (o cerraron temporariamente) abordaron diferentes estrategias para hacerse de ingresos. Durante 2020 algunos hoteles estuvieron afectados a recibir repatriados salteños que debían realizar cuarentena obligatoria en sus lugares de residencia luego de llegar de viaje. Esta función se extendió hasta agosto de 2020. Hubo 45 hoteles (21% respecto de la cifra total de 2019) en la ciudad cumpliendo esta función. En otros casos, los hoteles se reorientaron al rubro gastronómico



ofreciendo este servicio para los residentes de la ciudad en sus propias instalaciones o brindando la opción de envío a domicilio. Asimismo, algunos establecimientos se dedicaron a la venta de vinos (que adquirirían en el área vitivinícola cercana a la ciudad y los ofrecían a los residentes como una forma de acercar ese producto que no podía obtenerse como parte de un viaje turístico). En otras ocasiones los hoteles ofrecieron sus instalaciones como espacios de coworking. También continuaron cumpliendo funciones de alojamiento para los trabajadores vinculados a la actividad minera desarrollada en la provincia que continuó activa durante la pandemia (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de 2021 y mayo de 2022).

En el caso de las agencias de viaje, algunas también estuvieron dedicadas a la repatriación de salteños en 2020, pero la mayoría estuvo inactiva durante ese año (en ese momento el turismo habilitado en la provincia era interno y los desplazamientos se realizaban principalmente con vehículo propio). Las agencias recuperaron un poco la actividad durante el verano y Semana Santa de 2021, y vacaciones de invierno y feriados largos de ese año. Es recién a partir del verano de 2022 retomaron la actividad habitual. Se estima que de las 138 agencias de viaje que tenían base en la ciudad en 2019 solo 2 cerraron definitivamente (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de 2021 y mayo de 2022).

Los servicios de gastronomía se mantuvieron activos durante 2020 y 2021 con un funcionamiento con horarios y aforos restringidos (que se ampliarían paulatinamente durante 2021). Solo en algunos momentos de 2020 permanecieron completamente cerrados. En esos momentos los establecimientos se volcaron a la comercialización con el sistema de retiro de la compra en el local o envíos domiciliarios. Esto estuvo estimulado desde el gobierno provincial a partir de la iniciativa “Comprá en tu barrio”, plataforma de comercio online creada (en julio de 2021) para que restaurantes y emprendimientos hoteleros reconvertidos a la gastronomía (entre otros emprendedores de rubros variados) pudieran ofrecer sus productos vía web (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de 2021).

El consumo gastronómico de los residentes salteños fue estimulado a través de otras propuestas como, por ejemplo, el programa “Ganemos las calles” pensado para aumentar la capacidad operativa de los locales

gastronómicos evitando el uso de espacios cerrados. En efecto, como parte de este programa, desde julio de 2020 hasta noviembre de 2021 se habilitó la ocupación del espacio público mediante la colocación de mesas y sillas en las veredas y las calles frente a los locales gastronómicos localizados en determinadas áreas (turísticas y gastronómicas) de la ciudad. Esto se implementó durante los días viernes y sábado en el horario nocturno con una reorganización del tránsito vehicular en las áreas afectadas. A esto se sumaron eventos tematizados en torno a productos gastronómicos específicos que también buscaron estimular el consumo gastronómico por parte de los residentes durante 2021, entre ellos, la noche de las pizzas (en julio), Octoberfest, y la noche de los sándwiches (en noviembre) (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, mayo de 2022).

Más allá de estas estrategias, para el sector empresarial de la ciudad una de las grandes demandas durante 2020 y 2021 ha sido el incremento en los vuelos que llegaban al aeropuerto local. Un porcentaje importante de turistas que llega a Salta lo hace desde el área metropolitana de Buenos Aires y otros centros urbanos del país que se encuentran distantes de Salta (Buenos Aires, por ejemplo, se encuentra a 2.000km de distancia). Desde estos centros la llegada a Salta se realiza principalmente por vía aérea (se calcula que del total de turistas que llegaban a Salta en 2018, 20% lo hacía por este medio; MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE SALTA, 2018); por eso se demandaría la normalización del aeropuerto durante 2020 y 2021. Otra demanda ha sido, especialmente a partir de 2021, la renovación de las medidas de ayuda estatal (a nivel nacional y provincial) orientada al pago de salarios de los trabajadores empleados (entrevista con el presidente de la Cámara de Hoteleros y Gastronómica y Afines de Salta, febrero de 2021). También se señalaron los problemas que generaban a las agencias de viaje locales el cierre al turismo internacional y las limitaciones para el turismo nacional derivadas de la prohibición de los viajes grupales (estas dos últimas cuestiones fueron revertidas recién en noviembre de 2021).

Con respecto a los trabajadores asalariados y pequeños cuentapropistas, ellos han experimentado los efectos de la pandemia de diferentes maneras, en un mercado laboral habitualmente signado por la informalidad (se estima que el 50% de los trabajadores vinculados al turismo en la ciudad realizaban su trabajo en condiciones de informalidad antes de la pandemia) (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de



2021). Durante 2020 muchas empresas turísticas (especialmente hoteles) contrataban personal en los momentos en que temporariamente se abría el turismo, pero lo hacían por el período de prueba. Esto les permitía luego prescindir de los contratados sin consecuencias para el empleador, pero con la lógica inestabilidad para los empleados (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de 2021). La situación más delicada la atravesaron los guías cuentapropistas contratados eventualmente por las agencias de viajes (muchas veces de manera informal). Al no ser trabajadores asalariados formales no han podido acceder a los beneficios económicos que se ofrecen a las empresas destinados a sus trabajadores (mediante el ATP generado desde el gobierno nacional destinado a que las empresas abonen los sueldos de los empleados).

Algunos cuentapropistas han sobrevivido de ahorros; en otros casos, han buscado trabajos eventuales en otras actividades económicas. Uno de los entrevistados, guía de turismo, relató en detalle su estrategia para procurar un ingreso durante 2020:

Particularmente yo estuve todo el año pasado, casi todo el año pasado, haciendo lavado de autos a domicilio. Como no tenía ingreso por el turismo y en mi casa la mayor fuente de ingresos era la mía estuve viviendo un tiempo de mis ahorros, pero los ahorros se terminaban y dije: “¿qué hago?”. Entonces compré una hidrolavadora y una aspiradora y le mandé mensajitos a todos mis amigos y mi familia y les dije que estaba haciendo lavado de autos a domicilio. Y bueno, empecé a hacer eso y luego me empezaron a recomendar y... me hice como una clientela y estuve con eso hasta Carnaval [febrero de 2021]. (entrevista guía de turismo, abril de 2021).

En otras ocasiones, la búsqueda de otras fuentes de ingreso implicó que algunos trabajadores no regresaran a la actividad turística cuando ésta se reanudó en 2021. Esto es la evaluación que realizaron desde la Asociación de Trabajadores del Turismo de la Provincia de Salta: “Hay algunos que ya no van a volver al turismo” (representante de la Asociación, abril de 2021).

Los trabajadores del turismo demandaron (a los gobiernos provincial y nacional) la creación de puestos de trabajo en otros rubros diferentes al turístico, pero acerca de este tema no obtuvieron respuesta. Solo hubo créditos que estaban destinados a los guías de turismo y también se concretó, durante 2020, la entrega de bolsones de alimentos por parte

del gobierno local (entrevista Secretaría de Turismo y Cultura de la ciudad de Salta, marzo de 2021). Esto constituía una situación que, claramente, no resolvía la incertidumbre (y la vulnerabilidad) que experimentaban los trabajadores asalariados. Uno de los guías comentaba las dificultades de los trabajadores de mayor edad para buscar alternativas en otros rubros: “Hay algunas personas que lograron reinventarse y otras no. Como te decía, hay gente grande. Yo tengo colegas que tienen más de 50 y hasta un poco menos de 70. Esa persona, que la hagas reinventarse... es casi imposible” (entrevista guía de turismo, abril de 2021).

Para los guías la situación comenzó a mejorar a partir de 2021 en los tradicionales momentos de temporada alta para el turismo nacional (Semana Santa, vacaciones de invierno y los feriados de octubre y noviembre de ese año). De cualquier manera, la cantidad de turistas era significativamente menor que en 2019 (por ejemplo, los tours guiados por la ciudad se realizaban con la mitad o un tercio de los turistas que participaban en 2019) (entrevista guía de turismo, diciembre de 2021).

A partir del verano de 2022 todos los servicios vinculados con el turismo en la ciudad de Salta fueron retomando su dinámica habitual. Un empresario hotelero evaluaba en mayo de 2022: “acá te digo que el verano fue bueno, en Semana Santa se vio mucha gente. Y de a poco empezamos a trabajar. Pero estuvo todo cerrado, muy parado. Muchos se achicaron, especialmente las agencias. Vas a ver locales [comerciales] vacíos” (entrevista empresario de hostel, mayo de 2022). Efectivamente, durante el trabajo de campo postpandemia (en mayo de 2022) varios locales comerciales (vinculados a diferentes rubros turísticos, incluidas las agencias de viaje) se encontraban cerrados especialmente en el centro histórico de la ciudad (principal área de circulación turística). Según las apreciaciones realizadas desde el ámbito público, durante la primera mitad del año 2022, la dinámica turística de la ciudad todavía no había recuperado a niveles de la prepandemia que se esperan alcanzar durante el verano de 2023 (Secretaría de Cultura y Turismo de la Municipalidad de Salta y Ministerio de Turismo y Deportes de la provincia, mayo de 2022).

La información aquí ofrecida busca constituir un panorama que sirva para futuros análisis acerca del turismo en una etapa de postpandemia para la ciudad de Salta y de los efectos o la incidencia que la difusión de esta dolencia pueda tener a mediano o largo plazo en este destino argentino.



REFERÊNCIAS

- HOSTELTUR, Argentina: fin de semana largo de noviembre, con un 25% por encima del de 2019. **Hosteltur**, Buenos Aires, 22 nov. 2021. Disponible en: https://www.hosteltur.com/lat/148121_argentina-fin-de-semana-largo-de-noviembre-un-25-por-encima-del-de-2019.html. Acceso en: 10 dic. 2021.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL. **Estadísticas**. Buenos Aires: ANAC. Disponible en: <https://www.eana.com.ar/>. Acceso en: 21 oct. 2022.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA. **Boletín oficial**. Salta: Gobierno de la provincia de Salta. Disponible en: www.boletinoficialsalta.gob.ar/NewBusquedas.php. Acceso en: 22 sept. 2022.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. **Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Resultados definitivos**. Buenos Aires: INDEC, 2012. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/censo2010_tomo1.pdf. Acceso: 12 dic. 2021.
- MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. **Legislación nacional**. Buenos Aires: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Disponible en: www.argentina.gob.ar/normativa/. Acceso: 21 oct. 2022.
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE LA NACIÓN. **Medidas frente al COVID-19**. Buenos Aires: Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/turismoydeportes/medidas-en-turismo-frente-al-covid-19>. Acceso en: 21 oct. 2022.
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE LA NACIÓN, “PreViaje: más de un millón y medio de turistas ya usaron el beneficio”, **Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación**, 24 oct. 2021.
Disponible en : <https://www.argentina.gob.ar/noticias/previaje-mas-de-un-millon-y-medio-de-turistas-ya-usaron-el-beneficio>. Acceso: 11 dic. 2021.
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE LA NACIÓN - INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. **Encuesta de Ocupación Hotelera 2019-2021**. Buenos Aires: INDEC, 2022. Disponible en: <https://www.yvera.tur.ar/estadistica/informe/info/encuesta-de-ocupacion-hotelera-eoh>. Acceso en: 21 oct. 2022.
- MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTES DE SALTA. **Anuario estadístico 2018**. Salta: Ministerio de Turismo y Deportes de Salta, 2018.
- TRONCOSO, Claudia. Turismo y Covid-19 en Salta (Argentina): un análisis preliminar. *In*: CRUZ, R.; SILVA, S.; PUGLIESI LARRABURE, S.; TODESCO, C.; SERRA, H.; GUAMBE, J. (Org.) **Turismo em tempos de Covid-19. Ensaíos sobre casos na Argentina, Brasil, Moçambique e Portugal**. São Paulo: Departamento de Geografia, USP, 2021, p. 7-14.

Indústria de cruzeiros marítimos impacta pandemia de covid-19

 Marcos Paulo FERNANDES



O presente capítulo visa analisar o impacto da indústria de cruzeiros marítimos nos números da pandemia de covid-19, sobretudo em seu estágio inicial. Como subversão à temática, onde comumente se associa o impacto da difusão da doença enquanto fator a dificultar a realização da atividade, é nosso intento tratar deste setor do turismo, de escala global, primeiramente analisando-o nesta escala, através de um mapa que produzimos, utilizando-nos de inúmeras fontes, como relatórios produzidos por entidades governamentais bem como notícias em diversos países. A partir dele, lançando mão de documentos governamentais e notícias sobre a temática, a discutimos em escalas nacionais, dialetizando a capacidade de exercer poder de uma entidade global e representativa dos cruzeiros marítimos, a Cruise Lines International Association (CLIA) com as diferentes forças institucionais dos Estados-nação. A análise se conduz tendo como elã a Teoria do Sistema Mundo (TSM), de Immanuel Wallerstein, que hierarquiza os países em seus papéis na economia e política globais.

Por fim, fazemos uma breve discussão a fim de trazer à luz outra contribuição teórica: o entendimento de que a difusão viral nos ambientes de navios de cruzeiro se dá de maneira ampliada pela própria forma com o que o negócio se dá – buscando ultrapassar explicações para além daquelas que somente atribuem tal ocorrência à limitação física em área das embarcações, ou ainda, as que vão um pouco mais além e abstraem das relações de poder entre os diferentes territórios e a CLIA, representantes de um negócio desterritorializado e representativo da globalização em estado puro.

Mapas: saber-poder para poder saber

Harley (2009) discute os mapas como produtos de um saber associado a um poder, elencando três caminhos a explorar sob esse paradigma: como recurso para discutir o contexto de sua feitura e de seu consumo; como o exercício do poder estrutura-os em seu conteúdo; e como, em um nível simbólico, pode reforçar esse poder. Assim, pensaremos os mapas adiante da seguinte forma: o Mapa 1, que retrata a distribuição de visitas de passageiros de cruzeiros em 2011, contextualizando as tendências do crescimento ininterrupto do setor, até a pandemia de covid-19, em março de 2020; e o Mapa 2, de nossa autoria, que contabiliza os casos da doença

ligados a navios de cruzeiro até a data de 18 de maio de 2020, localizando-os nos destinos ou desembarques havidos, tendo por fontes notícias de diversos países, assim como relatórios produzidos por alguns deles.

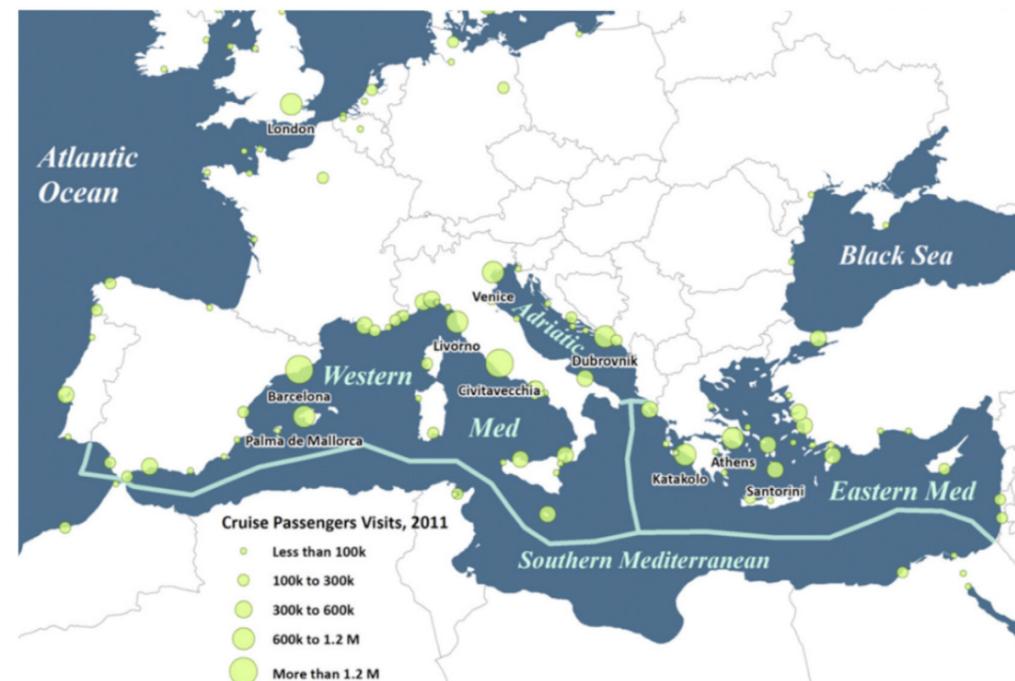
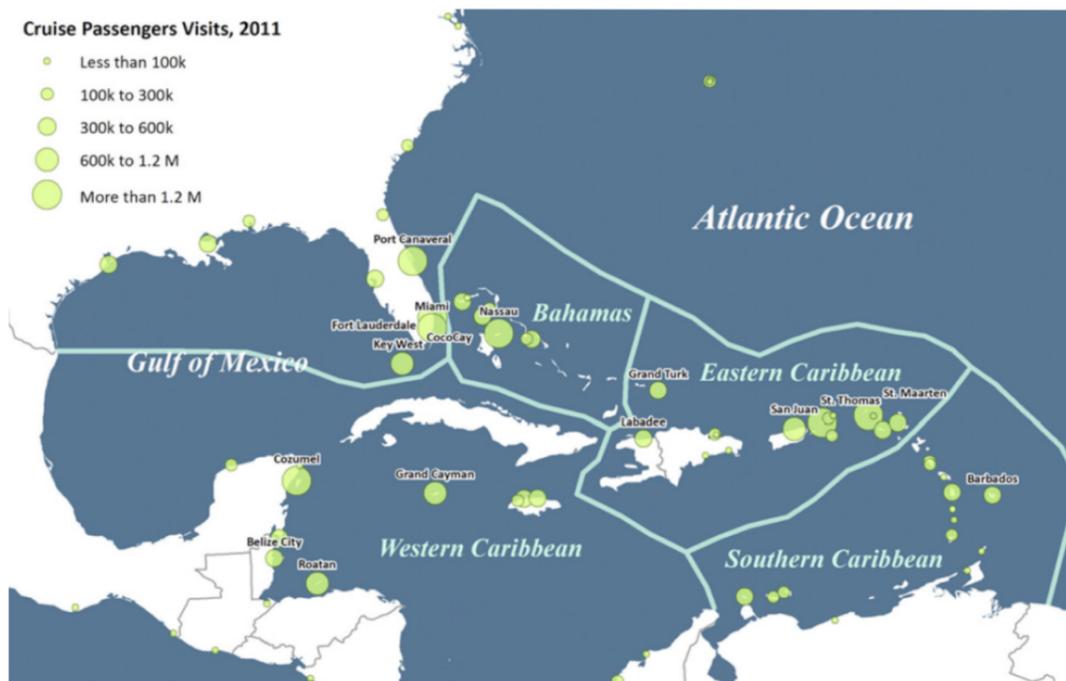
O Mapa 1, de escala global, expressa o exercício do poder das empresas de cruzeiros marítimos, um setor economicamente concentrado e altamente oligopolizado, reunido sob a égide da CLIA, que se autodefine como “[...] a maior associação comercial da indústria de cruzeiros do mundo, fornecendo uma voz unificada e liderando a autoridade da comunidade global de cruzeiros”, representando “[...] mais de 95% da capacidade global de cruzeiros” (CLIA, 2022, tradução nossa). A CLIA é encabeçada pelas quatro maiores *holdings* do setor: Carnival Corporation (CCL), Royal Caribbean Group (RCG), Norwegian Cruise Lines Holding (NCLH) e MSC Cruises.

Sua informação, dos destinos e não dos lugares emissores de turistas, descortina a extensão de uma atividade turística que se dá em rede, onde lugares emissores tendem a exercer influência maior nos lugares receptores do que o contrário (CRUZ, 2007). Sua hierarquização destaca nos mapas auxiliares as regiões em que se concentram o negócio, expondo a maneira pela qual se dá este exercício do poder: projetando-se globalmente e desigualmente nas regiões do planeta.

Neste cenário de recorte espacial em escala global e a partir de um evento, a pandemia de covid-19, surge nosso objeto, com a hipótese de que, assim como a crise sanitária impactou a economia do setor de cruzeiros marítimos, essa atividade econômica, em suas práticas, teria potencializado os números da doença, sobretudo no estágio inicial da pandemia. É intento aqui explicitar como esse conteúdo pensado na sua relação com os Estados-nação, em seus controles e regulação – ou falta deles –, faz da duração da pandemia, neste caso, não algo meramente natural, mas organizacional (SANTOS, 1996). Também em nosso caminho, objetivamos pôr em relevo antecedentes históricos, estruturantes da prática social e atividade econômica da indústria de cruzeiros marítimos, que foram contributos à problemática da multiplicação e difusão de casos da doença relacionados às embarcações.



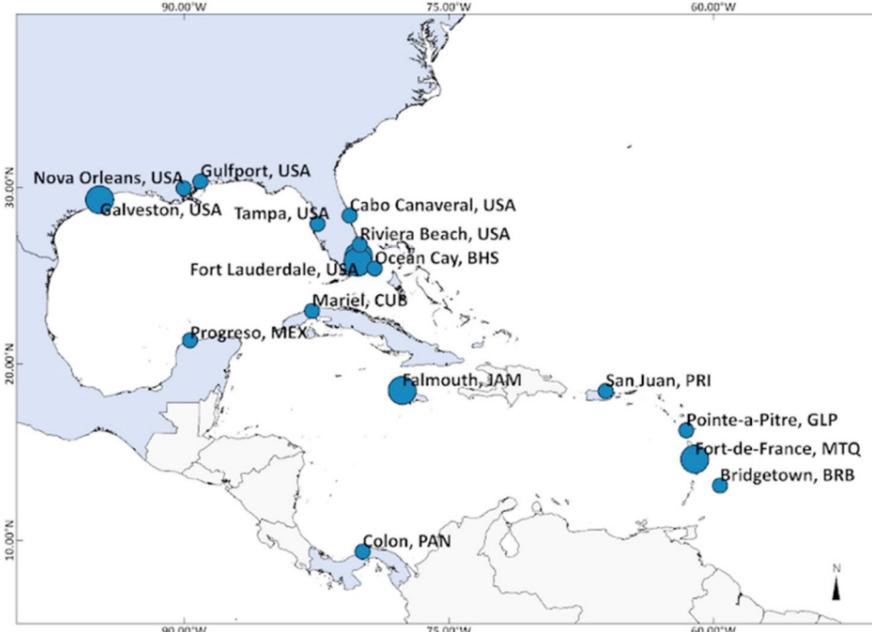
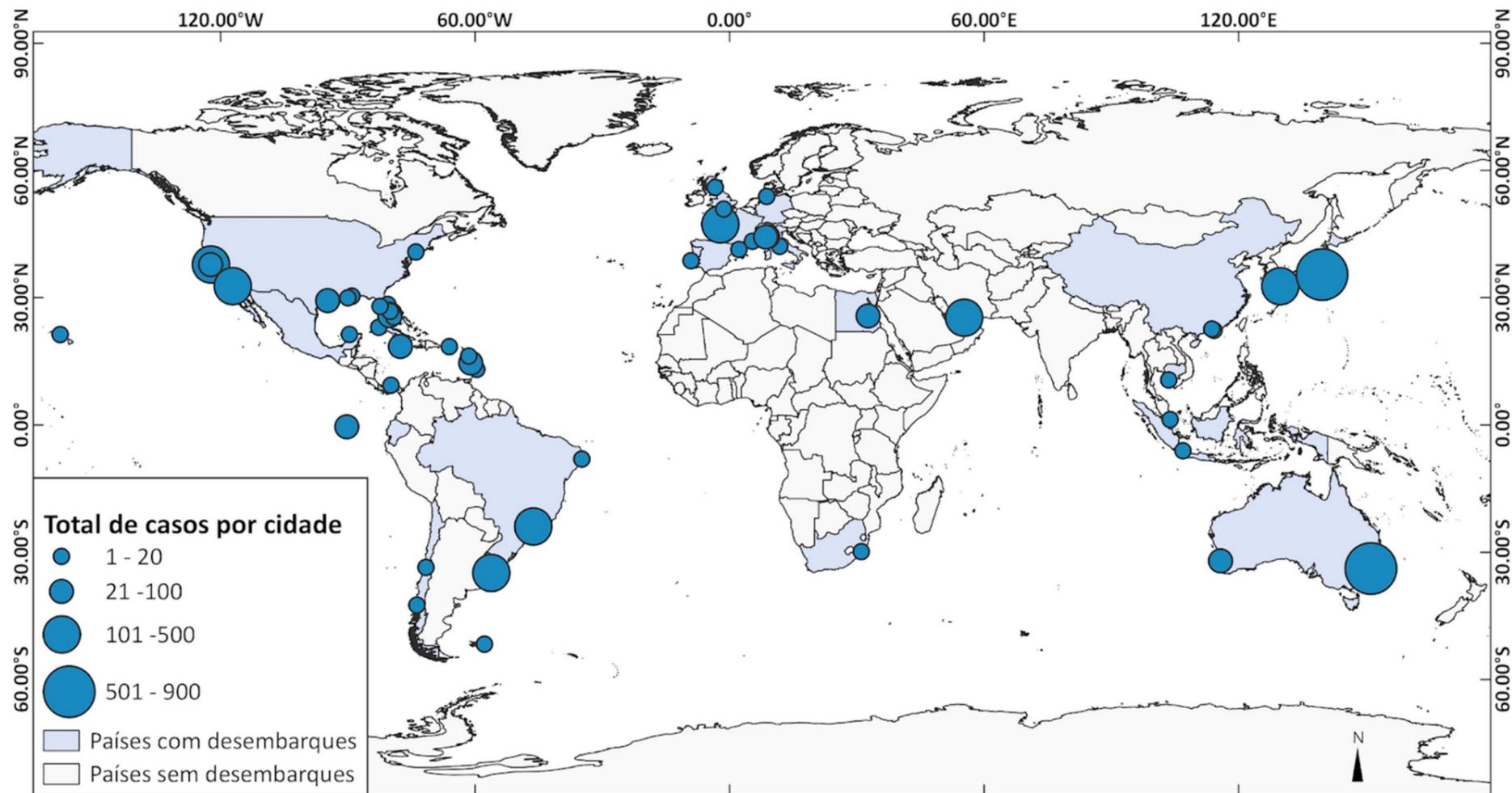
Mapa 1. Distribuição geográfica de visitas de passageiros de cruzeiros (2011)



Fonte: Rodrigue e Notteboom, 2013



Mapa 2. Casos de covid-19 em cruzeiros marítimos, por desembarque (jan/2020 a maio/2020)



Fonte: Elaboração própria



No Mapa 2 adotamos a escala global para poder contrapor as informações contidas em ambos os mapas e verificar se haveria coerência entre o número de casos de covid-19 apresentados, com o quantitativo e concentração de locais de visita que o Mapa 1 demonstra. Para estas regiões de consumo concentrado, o Mediterrâneo ocidental e o Caribe, também fizemos mapas auxiliares afim de melhor detalhar as localidades onde os navios aportaram com casos de covid-19 no período. Seus dados expuseram maior quantitativo da doença em locais que seriam a semiperiferia de atuação da CLIA, ou seja, em mercados que já possuem algum desenvolvimento, mas não são os principais.

A partir disto, buscamos hierarquizar a atuação da entidade e sua expressão de poder face aos níveis hierárquicos propostos por Wallerstein (1974) em sua Teoria do Sistema Mundo (TSM). Sendo assim, a CLIA teria nos EUA, em interface com o Caribe, seu principal centro; seguido pelo Mediterrâneo Ocidental e o mercado emissor da Europa Ocidental, dada a formação histórica do negócio nessas regiões; sua semiperiferia estaria situada em mercados emergentes como a Ásia, sobretudo China e Japão, a América do Sul, notadamente o Brasil, bem como a Austrália e a Nova Zelândia, no Pacífico; sendo a periferia do negócio o restante das regiões do planeta. Nosso argumento é subsidiado pela Tabela 1.

Ainda quanto ao Mapa 2, uma explicação para o alto número de casos de covid-19 na Austrália e no Japão, semiperiferias no consumo em cruzeiros e projeção de poder da CLIA, mas centrais na TSM, estaria justamente no argumento de Wallerstein (1974), segundo o qual os países centrais têm estruturas de Estado fortes em relação à semiperiferia e à periferia. Na semiperiferia e periferia da TSM, em parte parece-nos ter havido subnotificação de casos, pois estas, que tendem a ser fracas em suas estruturas estatais, propiciaram, assim, maiores condições à atuação de entes econômicos globais, tal qual a CLIA, que se desenvolve promovendo e tendo como condição o desenvolvimento geográfico desigual da economia-mundo capitalista.

A força e a fraqueza de tais estruturas são aspectos qualitativos que influenciaram os dados colhidos para o Mapa 2. Como capacidade de exercer poder, tais qualidades são formadas a partir dos componentes informacionais e de energia (RAFFESTIN, 1993).

Tabela 1. Passageiros por região de emissão (milhares) vs. hierarquizações da CLIA e da TSM

Região	2019	Hierarquização de mundo segundo a CLIA	Hierarquização de mundo na TSM
América do Norte	15.408	Centro	Centro
Europa Ocidental	7.226		
Ásia	3.738	Semiperiferia	Japão (centro), China, Índia, Coréia do Sul e Indonésia (semiperiferia);
Austrália / Nova Zelândia / Pacífico	1.351		Centro
América do Sul	935		Brasil, Argentina, Chile (semiperiferias); o restante dos países (periferia)
Europa Oriental	263		Centro
Escandinávia / Islândia	218	Periferia	Centro
África	169		Periferia
Oriente Médio	108		Arábia Saudita (semiperiferia); o restante: periferia
Caribe	57		Periferia
América Central	49		Periferia

Fonte: Elaboração própria com base no Global Market Report, CLIA, 2022

Os dados coletados que obtivemos não vieram, na maioria das vezes, de instrumentos organizados de saúde pública ou de controle fronteiriço dos Estados-nação, mas de informações jornalísticas dispersas. Daí, Austrália e Japão, cada qual com suas idiosincrasias, constituíram exceções, pois realizaram ações enérgicas em face à covid-19 em cruzeiros, ao testarem de forma ampla aqueles passageiros que estiveram em navios infectados, por exemplo. Ações que, *a posteriori*, tornaram-se informações que pudemos colher e aqui analisar. Cremos que isso se deu, pois a atuação da CLIA ou de suas empresas não teve força institucional suficiente para levar a frente seus interesses, diante das instituições estatais daquele país. Corroboramos para nossa assertiva, o fato da CCL, principal empresa do setor, no contexto crescente do que viria a ser a pandemia, ter, em março de 2020 segundo Brown (2020), ameaçado encerrar seus negócios na Jamaica, Turks e Caicos e Ilhas Cayman, países periféricos na TSM, depois que estes países tentaram impedir o desembarque de navios com doentes a bordo. Ou, ainda, no

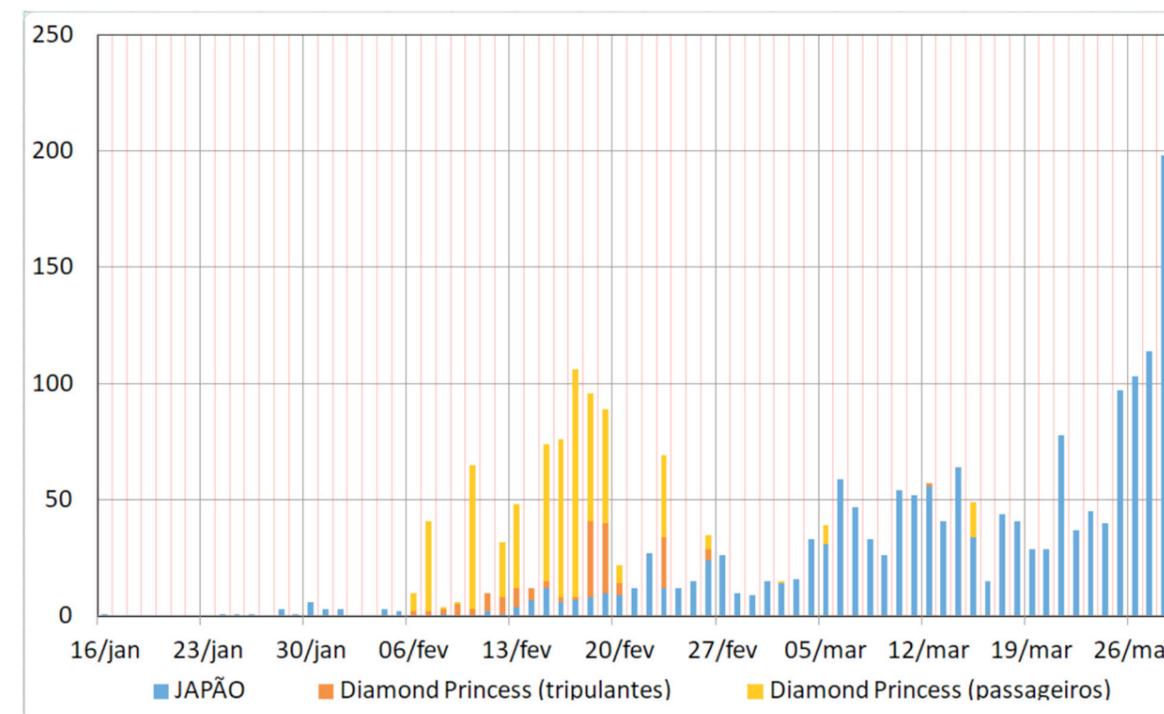


Brasil, uma semiperiferia da TSM, onde estranhamente quando já havia a oficialização da pandemia, por parte da OMS, a Costa Cruzeiros, subsidiária da mesma empresa, ter permitido a partida, no dia 14 de março de 2020, de seu navio Costa Fascinosa, aproveitando-se de uma mudança abrupta, feita na mesma data, pela Secretaria de Vigilância em Saúde, que havia voltado atrás da decisão de proibição aos cruzeiros que havia feito no dia anterior. O saldo disto foi de 36 casos naquele navio, com três mortes e trinta casos detectados em tripulantes, que foram mantidos em quarentena pelo governo após o desembarque (G1, 2020a, 2020b).

O diamante e o rubi: as joias evidentes da coroa

No caso japonês, no início de fevereiro de 2020, a ação do Estado conduziu o navio Diamond Princess a realizar a quarentena de seus hóspedes e tripulantes na embarcação, próximo ao porto de Yokohama, com 712 infectados e 13 mortes em um universo de 3711 embarcados, 19,18% do total (MORIARTY *et al.*, 2020). A situação demonstrou o potencial de contágio em ambientes fechados e foi o primeiro grande surto fora da China. Porém, embora tenha adotado os tratamentos sanitários necessários, o Japão não contou para si os casos, em um tratamento *sui generis* da informação. Tampouco Bermudas, a bandeira que o referido navio carrega, teve creditada para si os casos, mas sim o próprio navio, que aparecia na segunda colocação na contabilização de casos feita pela Johns Hopkins University na ocasião. A realização da contagem creditando casos a um navio, e não a um Estado-nação, a nosso ver, auxiliou na percepção do surto no navio como algo isolado, ajudando a mitigar o alerta global quanto à doença. Também expôs o caráter desterritorializado do negócio de cruzeiros marítimos, que trataremos adiante. O Gráfico 1, a seguir, mostra o quantitativo diário dos casos do Diamond Princess, na sua relação com os casos notificados no Japão. caso houvessem sido creditados ao Japão.

Gráfico 1. Casos de covid-19 do Diamond Princess em relação ao território japonês (16/01/2020 até 31/03/2020)

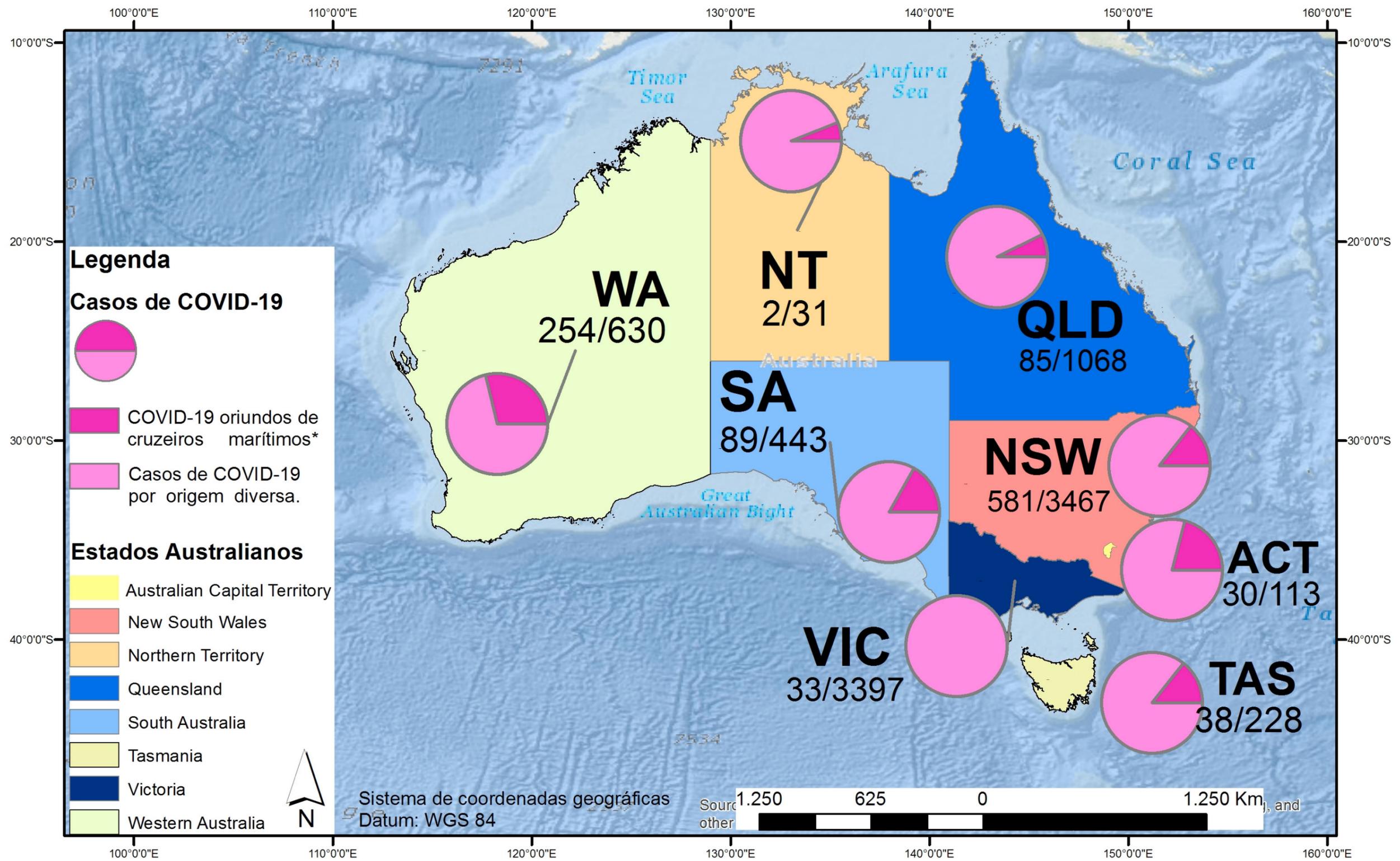


Fonte: Elaboração própria com base em Organização Mundial da Saúde, 2022 e Japão, 2020

Já na Austrália, seis navios de cruzeiro compuseram os casos desse país no início da pandemia. Destacamos o Ruby Princess, que, em 19 de março de 2020, desembarcou seus 2647 passageiros, tendo um total de 605 infectados descobertos posteriormente. Dentre a tripulação mantida em quarentena pelo governo do país, houve um total de 202 acometidos pelo vírus dentre os 1148 trabalhadores (WILLEBRAND *et al.*, 2022). A alegação do governo de Nova Gales do Sul para tais medidas era de que nenhum caso de covid-19 havia sido detectado no navio, justificando a decisão, pois “[...] a experiência internacional mostra que o covid-19 pode se espalhar rapidamente entre os passageiros se deixados a bordo [como no Diamond Princess], portanto, o autoisolamento em casa é uma opção muito mais segura do que deixá-los a bordo” (AUSTRÁLIA, 2020, tradução nossa). Ainda assim, a covid-19 em cruzeiros marítimos se mostrou muito significativa no país, onde 11,85% da população que havia contraído o vírus até 10 de julho de 2020 teve por origem os navios. É importante lembrar que o Estado australiano adotou uma política bastante severa de *lockdown* e fechamento total de suas fronteiras, fatos que puderam gerar esta amostragem de possíveis impactos da covid-19 provenientes da indústria de cruzeiros marítimos em outros países e que resulta no Mapa 3 a seguir.



Mapa 3. Covid-19 em navios de cruzeiro no território australiano (por estado)



Fonte: Elaboração própria com base em Organização Mundial da Saúde, 2022; New South Wales, 2020; Western Australia, 2020; Queensland, 2020; Tasmania, 2020; Northern Territory, 2020; Australian Capital Territory, 2020; Victoria, 2020; e Cockburn, 2020



Os conflitos nos EUA: centro da TSM e da hierarquização da CLIA

Outro caso precedente ao Diamond Princess, porém distinto, foi o do Grand Princess, nos Estados Unidos, onde a opção foi a quarentena em terra. Neste navio, o total de casos, 141 (WILLEBRAND *et al.*, 2022), distribuiu-se ao longo de duas viagens — de 11 a 21 de fevereiro e de 21 de fevereiro a 8 de março de 2020 –, tendo sido o caso-índice, descoberto já em terra, em 4 de março (MORIARTY *et al.*, 2020). Antes, Moriarty *et al.* indicam o trânsito de cinco tripulantes entre as duas viagens para outros três navios, que juntos totalizavam 13.317 embarcados. Os autores apontam que, durante a quarentena em terra nos EUA, as 3571 pessoas receberiam testes, mas Willebrand *et al.* (2022, p. 8, tradução nossa) assim descreveram a real situação:

O navio foi colocado em quarentena em Oakland, CA. No entanto, durante a quarentena, apenas 1.103 testes foram realizados (tipo de teste não especificado), devido à preocupação entre os convidados de que o teste positivo exigisse que eles ficassem em quarentena por mais tempo em terra. Por fim, foram identificados 123 casos e cinco pessoas morreram (...) Por somente cerca de 30% dos convidados e tripulação terem sido testados, o verdadeiro número de casos pode ter sido maior do que o relatado.

Segundo Moriarty *et al.* (2020), que escreveram o estudo ao longo da escalada deste surto, “[...] a quarentena será gerida pela empresa de cruzeiros, com assistência técnica prestada por especialistas em saúde pública” (MORIARTY *et al.*, 2020, p. 329, tradução nossa). Publicado ainda em 23 de março de 2020, o estudo assim sinalizava a situação nos Estados Unidos quanto aos casos de covid-19 provenientes de cruzeiros naquele momento:

De 3 de fevereiro a 13 de março, nos EUA, aproximadamente 200 casos de covid-19 foram confirmados entre os viajantes de cruzeiro que retornaram de várias viagens de navio, incluindo o Diamond Princess e o Grand Princess, [...] aproximadamente 17% do total de casos relatados nos EUA no período. Casos relacionados a viagens de cruzeiro foram relatados ao CDC em pelo menos quinze estados. Desde fevereiro, vários cruzeiros internacionais foram implicados em relatos de casos de covid-19 [...] (MORIARTY *et al.*, 2020, p. 349, tradução nossa).

Esse alerta dos autores, conjuntamente com a instituição da pandemia pela Organização Mundial da Saúde (OMS), em 11 de março de 2020, fez com

que, no dia 14, os Estados Unidos, por meio do Centers for Disease Control and Preventions (CDC), instituíssem a proibição de novos embarques e a navegação aos cruzeiros pelos próximos trinta dias: a *No sail order n° 1*. Na *No sail order n° 2*, de 15 de abril de 2020, que estende a primeira, o governo norte-americano nos traz informações importantes quanto aos intentos da CLIA e à escalada de casos associados aos navios:

Durante a suspensão das operações, os operadores das linhas de cruzeiros trabalharam com os governos federal, estadual e local para desembarcar mais de 250.000 passageiros de mais de 120 embarcações. As operadoras de cruzeiros marítimos continuam as discussões com o governo federal, estadual e local sobre as 114 embarcações com mais de 93000 tripulantes nos portos dos EUA ou perto deles. No entanto, clusters e surtos de Covid-19 continuam a ocorrer nos navios de cruzeiro e em conexão com eles. Há uma série de incidentes recentes de navios de cruzeiros com difusão de Covid-19 a bordo, incluindo *Costa Magica*, *Costa Favolosa*, *Celebrity Eclipse*, *Disney Wonder*, *Holland America Zaandam* e *Celebrity Coral Princess*. O *Costa Magica* e *Costa Favolosa* relataram pelo menos 88 tripulantes doentes a bordo com sintomas da Covid-19. (ESTADOS UNIDOS, 2020, p.3, tradução nossa)

No mesmo documento, o governo dos EUA afirma as intenções da CLIA, quando do anúncio de suspensão de operações de seus membros nos portos de escalas no país, no dia 13 de março de 2020: “[...] a CLIA também elaborou um plano de resposta ‘*On course: Cruise Industry Covid-19 Response and Protocols*’” que propunha “[...] a gerência dos casos confirmados ou suspeitos de covid-19 sem ônus ao governo dos EUA. [...]” (ESTADOS UNIDOS, 2020, p. 4). Esta ausência foi expressa pelo comprometimento da indústria a responsabilizar-se “[...] por transportar os indivíduos (expostos ou infectados) em ônibus, carros ou ambulâncias” (ESTADOS UNIDOS, 2020, p. 4, tradução nossa).

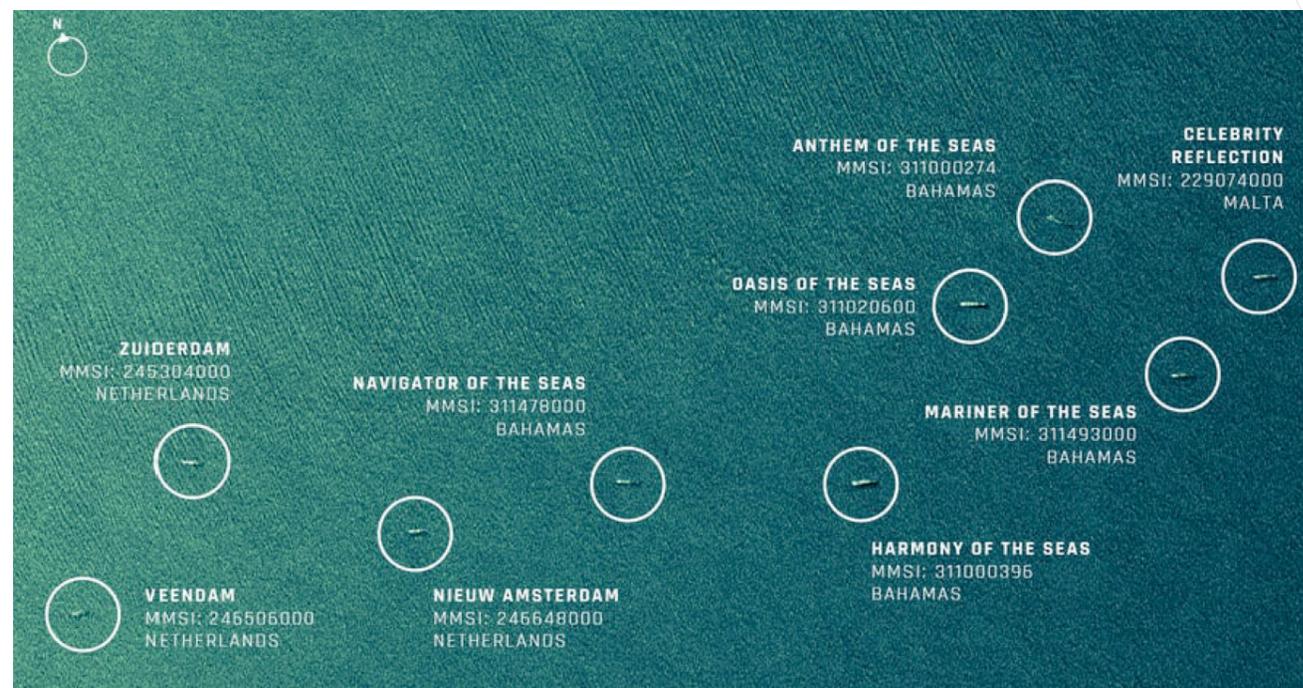
Em maio de 2020, quanto ao Disney Wonder, informações da tripulação expuseram cerca de 200 casos dentre os embarcados, isolados no mar do Caribe (WALKER, 2020a). Willebrand *et al.* (2022) fazem a ressalva de que esses casos foram comunicados sem grandes detalhes sobre o surto. Situações similares a essa, ao que tudo indica, se deram pela recusa das empresas constituintes da CLIA de arcar com as despesas de repatriação



através de voos fretados, partindo dos EUA (DOLVEN, 2020). Assim, desde a *No sail order n° 1* os navios foram transportados para as ilhas particulares que as empresas mantêm no Caribe, à margem da legislação dos Estados Unidos e uma situação possível por serem navios estrangeiros naquele país. Em fuga da jurisdição norte-americana, já nas ilhas, as empresas misturaram tripulações para realizarem elas próprias o transporte de seus trabalhadores para seus países de origem, utilizando seus navios, conforme sugere a Figura 1, coletada em 21 de março de 2020; bem como a Figura 2, de maio do mesmo ano. As imagens ratificam que, na prática, já ocorria o plano de repatriação tardiamente anunciado pela RCG e CCL, em maio de 2020 (DAVIES, 2020) em uma situação completamente à margem de cuidados de saúde por parte de algum Estado-nação e em evidente risco aos tripulantes envolvidos. Walker (2020b) denuncia que, para além de eventuais casos de Covid-19, essa situação de completa incerteza e risco possa ter motivado o suicídio de 10 tripulantes.

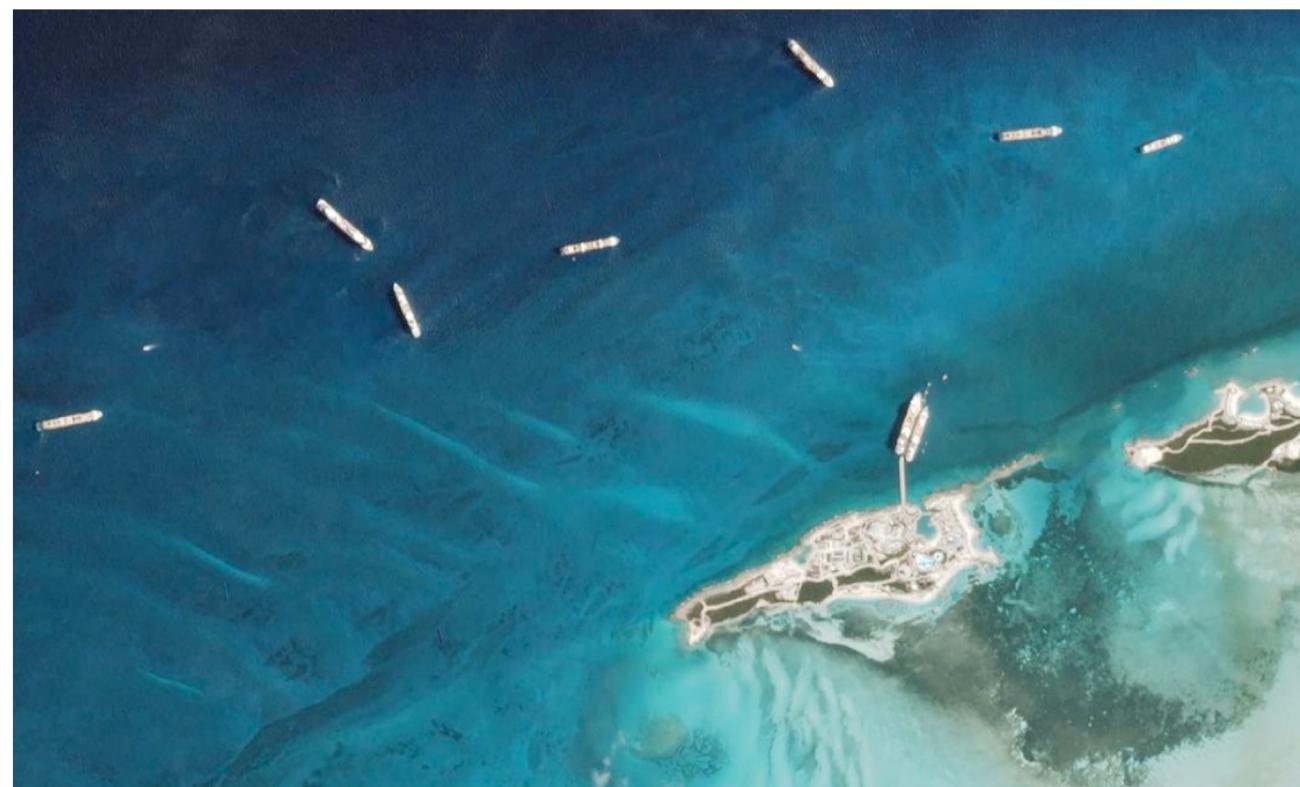
Em decorrência de situações como essas e também da aparente omissão de informações por parte das empresas, as informações dos Estados Unidos naquele momento tinham incompletudes. No Costa Favolosa, cujo desembarque de passageiros antes de aportar nos Estados Unidos se deu em Guadalupe-FRA em 19 de março, 49 cidadãos de Trinidad e Tobago tiveram confirmados a Covid-19 após o retorno ao seu país (TRINIDAD E TOBAGO, 2020), contribuindo com o cenário de metade das infecções desta nação insular ser proveniente de cruzeiros marítimos (DOLVEN; CHARLES, 2020). Segundo Sheila Cristina de Almeida Tesser, passageira do navio na referida viagem, em entrevista a nós concedida, dali, cerca de 180 brasileiros foram repatriados pelo governo brasileiro em voos fretados e sem qualquer testagem ou recomendação de quarentena, ainda que notadamente muitos já apresentassem sintomas. Ela também nos informou que, nas semanas subsequentes, no grupo de passageiros com o qual mantinha contato, 28 pessoas estavam infectadas, de um total de 31. Essas pessoas realizaram testes às próprias expensas, e as restantes, crianças, assintomáticas, não foram testadas. Não chegamos a incluir tais números no Mapa 2, dada a informação não ter sido explicitada, seja pelo governo brasileiro, bem como pela imprensa, nos servindo de demonstrativo em o quanto de informação a respeito praticamente continua inexplorada.

Figura 1. Cruzeiros da RCG próximos a Coco Cay, Bahamas (21 de março de 2020)



Fonte: Keranen, 2020

Figura 2. Cruzeiros estacionados próximos a Coco Cay, Bahamas, ilha particular da RCG



Fonte: O Globo, 2020



Considerações sobre o desenvolvimento do negócio de cruzeiros marítimos

Até aqui, a análise se centrou em como o conjunto das instituições no âmbito dos Estados-nação, de formações socioespaciais heterogêneas entre si, em suas desiguais forças institucionais, teve por ações quanto à Covid-19 na detecção dos casos associados a tal negócio, além da produção de informação a respeito. Assim, o Mapa 2, além de situar o fenômeno, explicitando-o, mostrando a participação global da indústria de cruzeiros no contágio, também, através de seus silêncios, serviu à exploração dos graus de opacidade desiguais referentes a produção de informação, advindos da interação entre a atuação da CLIA e as diferentes formações socioespaciais, de distintas qualidades em suas instituições.

Assim, uma distorção que temos consciência de existir no Mapa 2 é a de que nem tudo que ali está expresso revela a integralidade dos casos relacionados aos navios de cruzeiro. A fraqueza institucional de alguns países, a própria escassez de testes ao redor do planeta, um quadro de informações dispersas no que tange à especificidade deste modal de transporte, bem como a situação exemplificada nas Figuras 1 e 2, como forma de exercer poder onde o dispêndio de energia resulta em omissão de informação referente à doença, contribuem para este quadro. Afirmarmos tal omissão só foi possível pelo fato de que, em junho de 2020, cerca de três meses após a suspensão de novas viagens de cruzeiro, Jamaica, Dominica, São Vicente e Granadinas e Belize relataram infecções positivas para Covid-19 entre trabalhadores de cruzeiro que eram ali repatriados pelos navios (DOLVEN; CHARLES, 2020).

Contraditoriamente, foram as insuficiências e os silêncios do Mapa 2 que nos permitiram avançar com o tema. Harley (2009, p. 7), ao considerar a utilidade dos mapas na condução técnica da guerra, reconhece que neste processo "[...] as linhas silenciosas da paisagem de papel favorecem a ideia de um espaço socialmente vazio". Trazemos isso à luz, pois o conteúdo da pesquisa envolve o turismo, e sua análise envolve pensá-lo como "[...] uma prática social e atividade econômica cuja principal característica é colocar em movimento pessoas" (CRUZ, 2007, p. 28) que, no caso, são transportadas nos oceanos, fração planetária, em grande medida desregulamentada.

Esta desregulamentação tem no papel duplo e ambíguo dos Estados Unidos, um elemento fulcral. Na primazia do sistema-mundo de Wallerstein; central, no que se refere à emissão de turistas; e, sede da CLIA e das empresas de cruzeiros, embora estas, sejam incorporadas como conglomerados liberianos e panamenhos, por exemplo – daí serem empresas constituídas

sob expressão de preceitos neoliberais, em conveniente fuga das leis e taxações estadunidenses, situação precedente ao evento pandêmico, mas que são contribuintes aos conflitos, como os das repatriações.

O exame dessa ambiguidade remonta as chamadas bandeiras de conveniência.

Antes de conceituá-las, se faz mister explicitar sua relação com a noção de nacionalidade dos navios. Para Stein (2012), essa noção guarda relação com tratados de amizade, cooperação econômica e navegação, do séc. XIX, cuja disposição colocava os navios que arvorassem a bandeira de um dado país como uma extensão territorial destes e, portanto, sob suas leis. Esse paradigma tornou-se base do direito marítimo internacional. Sobre as bandeiras de conveniência, o autor assim define o termo:

O termo bandeira de conveniência descreve uma prática de negócios no mercado da navegação internacional que consiste na inscrição de um navio mercante em um Estado soberano diferente do Estado dos reais proprietários ou operadores do navio. Esse país cobra impostos e taxas mínimos, por vezes nulos, e não tem desejo, ou a capacidade, física ou financeira, por vezes ambos, de aplicar sua legislação interna ou a internacional, pertinente a registros de navios, para que um armador arvore sua bandeira. Na maioria das vezes, o Estado não mantém vínculos de qualquer natureza com estes armadores, senão com o objetivo de ganhos financeiros imediatos, ao reduzir custos de registro ou até mesmo esquivar-se de normas de segurança, ambientais ou trabalhistas internacionais, ou mesmo em seu país de origem (STEIN, 2012, p. 14).

As empresas componentes da CLIA, arvoram, em grande medida, seus navios sob este expediente, em países como Panamá, Libéria e Bahamas, o que faz com que tecnicamente estejam sob jurisdição e responsabilidade destes países, e não dos EUA, dado o entendimento de que as embarcações seriam extensões territoriais destes Estados-nação. Na hierarquização da CLIA e na TSM, tais países estão situados como periféricos, ou seja, economicamente dependentes, em busca de ganhos imediatos e instabilizados por forças exteriores no que diz respeito a formulação ou cumprimento de suas políticas internas, como as de saúde pública ou laborais.

A primeira bandeira de conveniência surgiu no Panamá, em 1919, como um expediente de fuga à lei que regulamentava níveis mínimos de pagamento e habilidades para tarefas específicas em relação ao trabalho marítimo naquele país (TENOLD, 2019). Segundo Traub (2021, tradução



nossa) se tratava ainda de um sistema “[...] não planejado, não sistemático e autoevoluído” em um país cuja independência foi uma expressão territorial da Doutrina Monroe, atualizada no Corolário Roosevelt, ou seja, em estreita ligação com a história estadunidense e sua expansão geopolítica e geoeconômica.

De um sistema não sistemático, foi na Libéria, em 1948, sob a liderança de Edward R. Stettinius Jr., ex-secretário de Estado estadunidense, criando um “[...] negócio de transporte marítimo que foi feito sob medida para atender às necessidades modernas de transporte marítimo dos Estados Unidos” (TRAUB, 2021, tradução nossa) que as bandeiras de conveniência se exponenciaram, sendo partes do sistema-mundo do período atual, marcado pela globalização. Desnecessário recordar que a capital do país africano, Monróvia, é justamente uma homenagem ao presidente estadunidense que nomeia a Doutrina já citada.

Não é de se estranhar, portanto, que esses países hoje em dia, sejam líderes na concessão de registros de navios sob suas bandeiras; muito menos serem onde estão incorporadas a CCL (Panamá) e a RCG (Libéria), as duas maiores *holdings* de cruzeiros marítimos do planeta, ainda que, na prática, suas sedes e o principal centro de suas operações se deem na Flórida.

As necessidades modernas, tal qual explicitada, guardam relação com a definição de Wood (2004) que considera os cruzeiros como destinos desterritorializados, por características como: a fraqueza de regulações a bordo; a globalização e a estratificação nos navios e no recrutamento dos trabalhadores; e serem produzidos como espaço a se consumir, para estarem destacados da região à qual se dirigem ao mesmo tempo em que a exploram. Tais elementos, segundo nossa interpretação, são contribuintes a alta disseminação da doença nos navios e dos conflitos gerados a partir do evento pandêmico, como o conflito entre CLIA e EUA referente à repatriação dos trabalhadores dos navios.

Das conveniências, em sua dimensão multiescalar, à inconveniência global

As possibilidades advindas das bandeiras de conveniência, no interior dos navios, se imiscuem nas relações entre tripulantes e turistas mediadas pelas empresas. Aos tripulantes, ela se constitui em uma dependência servil destes em troca de gorjetas para aumentarem seus baixos salários, além de se verem

mobilizados entre navios, conforme as necessidades das empresas. Ao turista, a situação se traveste pelo nexo de uma experiência distintiva: a hospedagem, eivada da oferta de serviços servis no navio, realizada de maneira *full time*; além da possibilidade do consumo espacial de um número de localidades incluídas no roteiro de viagem, elementos oferecidos através de preços mais vantajosos em relação a sua venda de maneira separada. Condição esta, propiciada justamente pela economia gerada pela captação de força de trabalho em escala global, pelos baixos salários adotados a tais trabalhadores e pela evasão de impostos de países centrais da TSM, sobretudo os EUA.

Não é preciso lembrar que, ao tratamos da transmissão de uma doença infectocontagiosa - a covid-19 - estamos falando, em primeiro lugar, de pessoas. Por tratarmos de turismo, o levamos em conta como um conjunto de ações, seja como prática social, mas também negócio no qual estas pessoas se colocam em movimento entre diferentes localidades, muitas vezes utilizando-se de algum meio ou sistema de transporte. Ao falarmos do turismo em cruzeiros, é salutar destacarmos que esta forma *sui generis* de se fazer turismo, até mesmo pela área exígua da embarcação, mas não só por ela, é uma forma bastante gregária de atividade humana. Apenas isto já faria por si só os cruzeiros como um ambiente propício à rápida disseminação viral aos seres humanos ali presentes. Porém, essa forma *sui generis* de se fazer turismo une, em um mesmo objeto, o navio, duas funções que se complementam: a de lazer e hospedagem; e, a de transporte. Ao pensarmos a difusão do vírus SARS-CoV-2 nos cruzeiros, teríamos, portanto, duas diferentes ordens escalares a levarmos em consideração. A primeira, do navio como meio de lazer e hospedagem, reunindo em um mesmo local pessoas dos mais diversos lugares, em um ambiente confinado, por alguns dias, sendo que ao final do roteiro programado, parte da população do navio é renovada – afinal, os turistas retornam às suas casas, enquanto a outra, dos tripulantes, permanece nos navios. A segunda, como meio de transporte, unindo diferentes regiões em seus roteiros de viagem.

O que propomos aqui, é que o funcionamento do negócio, em sua busca da lucratividade, possa ter promovido uma rápida multiplicação de indivíduos infectados no interior dos navios, amplificando ainda mais uma já delicada situação por conta da área exígua e muitas vezes confinadas de seus ambientes, que favorecem a disseminação do vírus SARS-CoV-2, o que se fez comprovado pelos *clusters* presentes no Diamond Princess,



Grand Princess e Ruby Princess. Amaral (2009), ex-presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA ABREMAR) revela serem os serviços a bordo que as empresas oferecem através de seus trabalhadores, a sua maior fonte de lucros, daí essa condição ser estimulada de toda forma e a todo o tempo durante as viagens. Ademais, a própria rotatividade dos turistas ao final de itinerário e o fato de que empresas de cruzeiros e linhas aéreas não serem competidoras no que diz respeito ao transporte, mas sim, complementares em suas atividades (MORRISON, 2003), pode ter difundido essa possível população já rapidamente multiplicada e com alta probabilidade de infecção, em uma escala planetária.

Essa mesma probabilidade e hipótese de difusão é trazida por Willebrand *et al.* (2022, p. 8, tradução nossa) quando afirmam:

Surtos em navios de cruzeiro têm o potencial para acelerar a propagação internacional da doença. Vários dos maiores surtos (acima de 100 casos por viagem) foram associados a eventos de superdisseminação quando os passageiros retornaram a seus países de origem, o que foi particularmente notável no início da pandemia de Covid-19

Adiante os mesmos autores apontam as limitações de seu estudo, dada a falta de literatura científica a respeito. Também fazem considerações sobre eventuais incompletudes de dados das notícias das quais fizeram uso, bem como a inacessibilidade aos tripulantes de navios para checarem a veracidade das informações. Além disso, destacam informações epidemiológicas incompletas quanto à oferta de testes em muitos navios, ou mesmo, apenas a confirmação, por parte do CDC, de haver surto de covid-19 ligado a um navio de cruzeiro, mas não nem sequer a quantidade de casos.

Compartilhamos das mesmas dificuldades dos autores e até por isto decidimos por traçar o caminho que aqui expusemos. Diferente deles, que procuraram um caminho quantitativo à temática abstendo-se de tentar explicar ou formular hipóteses sobre os porquês de tais ausências, buscamos, através delas, a formulação de uma possível explicação, através da dialetização entre os diferentes territórios, desiguais em sua geografia histórica, em relação as práticas da CLIA de exercer poder e a fuga de regulações como parte da constituição das empresas que a compõe. A mobilização dos navios

para águas internacionais lindeiras as suas ilhas particulares ao Caribe, tão logo desembarcaram seus passageiros e o governo estadunidense não aceitou suas condições de responsabilizar-se pelo gerenciamento dos casos relacionados aos navios é exemplar, nesse sentido.

Por fim, as dinâmicas que, acreditamos, trouxemos à luz aqui neste capítulo, tem evidente consubstanciação pela obtenção de mais-valia, em que a exploração de mulheres e homens pelas empresas por meio de serviços pessoais no navio e da relação entre mulheres e homens entre si nesses serviços – permeadas pela tentativa de obterem trocas vantajosas sob a forma de gorjetas e/ou sob a forma aparentemente banal de estar em um ambiente gregário por pura diversão –, tornou os navios de cruzeiros um ambiente propício ao contato próximo entre corpos humanos. Diante dessa produção nos navios de cruzeiro, em seus ambientes fechados – onde a vida se reduz à festa, a todo o tempo –, o vírus pôde ali vicejar e, posteriormente, já fora dos navios, ajudou a formar a pandemia, como expressão de uma doença difundida em escala global. Uma tragédia planetária, mas que para muitos, infelizmente e rotineiramente, fora externada, de maneira redutora, em notável destaque no seu aspecto de inconveniência econômica e em flagrante desconsideração as vidas humanas.



REFERÊNCIAS

- AMARAL, R. C. N. do. **Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos**: evolução, expansão e previsão no Brasil e no mundo. Tese (Doutorado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) — Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-10112010-114947/pt-br.php>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- AUSTRÁLIA. Ruby Princess update. **NSW Health**, 3 abr. 2020. Disponível em: www.health.nsw.gov.au/news/Pages/20200403_01.aspx. Acesso em: 20 ago. 2022.
- AUSTRALIAN CAPITAL TERRITORY. **COVID-19 panel for Australian Capital Territory**. 2020. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZTY4NTI1NzQtYTBlYy00ZTY4LTk3NmQtYjBjNzdiOGMzZjM3IiwidCI6ImI0NmMxOTA4LTAzMzQtNDIzNiI0Tc4LTU4NWVlODhINDE5OSJ9>. Acesso em 20. ago. 2022.
- COCKBURN, P. How the coronavirus pandemic would look in Australia if Ruby Princess had never docked. **ABC News**, Sydney, 22. abr. 2020. Disponível em: <https://www.abc.net.au/news/2020-04-23/coronavirus-across-australia-if-ruby-princess-never-docked/12172314>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- CLIA. **About CLIA**, c2022. Disponível em: www.cruising.org/en/. Acesso em: 20 ago. 2022.
- CRUZ, R. de C. A. da. **Geografias do Turismo**: de lugares a pseudolugares. São Paulo: Roca, 2007.
- DAVIES, P. Royal Caribbean charts mass crew repatriation. Londres. **Travel Weekly**. 04. mai. 2020. Disponível em: <https://travelweekly.co.uk/articles/369982/royal-caribbean-charts-mass-crew-repatriation>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- DOLVEN, T. Cruise companies refuse CDC terms to repatriate crew, call transport 'too expensive'. **Miami Herald**. Miami. 30. abr. 2020. Disponível em <https://www.miamiherald.com/news/business/tourism-cruises/article242380421.html>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- DOLVEN, T.; CHARLES, J. 42.000 cruise ship workers trapped at sea. **Tampa Bay Times**, Tampa, 15 jun. 2020. Disponível em: <https://www.tampabay.com/news/business/2020/06/15/42000-cruise-ship-workers-still-trapped-at-sea/> Acesso em: 20. ago. 2022.
- ESTADOS UNIDOS. No sail order n. 2. **Centers for Disease Control and Prevention (CDC)**, Atlanta, 9. abr. 2020. Disponível em: https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/No-Sail-Order-Cruise-Ships_Extension_4-9-20-encrypted.pdf. Acesso em: 20. ago. 2020.
- G1. Cruzeiros cancelam viagens devido a pandemia de coronavirus. **Portal G1**, Santos. 13. Mar. 2020a. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2020/03/13/cruzeiros-cancelam-viagens-devido-a-pandemia-de-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- _____. Navio de cruzeiros atracado em Santos é liberado de quarentena. **Portal G1**, Santos. 05. Mai. 2020b. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2020/05/15/navio-de-cruzeiros-atracado-em-santos-sp-e-liberado-de-quarentena.ghtml>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- HARLEY, B. Mapas, saber e poder. **Confins**, n. 5, p. 1-24. 2009. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/5724>. Acesso em: 26 jul. 2022.
- JAPÃO. Ministry of Health, Labor and Welfare. **Comunicados de imprensa do mês de fevereiro e março de 2020**. 2020. Disponível em: <https://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/index.html>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- KERÄNEN, M. Pattern-of-life changes in theme parks and cruise ship business during Covid-19 pandemic. **Iceye**. Irvine (CA). 30. abr. 2020. Disponível em: <https://www.iceye.com/blog/pattern-of-life-changes-in-theme-parks-and-cruise-ship-businesses-during-Covid-19-pandemic>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- MORIARTY, L. et al. Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships — Worldwide, February–March 2020. **Morbidity and Mortality Weekly Report**, Atlanta, v. 69. n. 12, p. 347-352, 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.15585/mmwr.mm6912e3>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- MORRISON, A. et al. Comparative profiles of on cruises and land-based resort vacations. **Journal of Tourism Studies**, Townsville (AUS): v. 14. n. 1. p. 99-111, 2003. Disponível em: https://kipdf.com/comparative-profiles-of-travellers-on-cruises-and-land-based-resort-vacations_5acbb8a17f8b9ae9918b4642.html. Acesso em: 20. ago. 2022.
- NEW SOUTH WALES. NSW Health. **2020 media releases from NSW Health**. 2020. Disponível em: <https://www.health.nsw.gov.au/news/Pages/2020-nsw-health.aspx>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- NORTHERN TERRITORY. **2020 media releases from NT Health**. 2020. Disponível em: <https://mediareleases.nt.gov.au/departments/2020-archive>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- OMS. Organização Mundial da Saúde. **Overview of coronavirus disease (COVID-19) by date - Australia and Japan**. 2022. Disponível em: <https://www.who.int/countries/aus/>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- O GLOBO. Coronavirus: A tortura psicológica vivida pelos tripulantes confinados nos cruzeiros. **O Globo**. Rio de Janeiro, 15. mai. 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/coronavirus-tortura-psicologica-vivida-pelos-tripulantes-confinados-nos-cruzeiros-24432594>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- QUEENSLAND. Queensland Health. **2020 Department of Health Media Releases**. 2020. Disponível em: <https://www.health.qld.gov.au/news-events/doh-media-releases>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RODRIGUE, J. P.; NOTTEBOOM, T. The geography of cruises: itineraries, not destinations. **Applied Geography**, v. 38, p. 31-42, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: EDUSP, 1996.
- SILVA, R. Casal do ES que viajou em cruzeiro está com coronavirus, diz família. **A Gazeta**. Vitória, 17. mar. 2020. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/gv/casal-do-es-que-viajou-em-cruzeiro-esta-com-coronavirus-diz-familia-0320>. Acesso em: 20. Ago.
- SOUTH AUSTRALIA. SA Health. **2020 media releases from SA Health**. 2020. Disponível em: <https://www.sahealth.sa.gov.au/wps/wcm/connect/public+content/sa+health+internet/about+us/news+and+media/all+media+releases?mr-sort=date-desc&mr-pg=1>. Acesso em 20. ago. 2022.
- STEIN, M. A. **Bandeiras de conveniência**: análise jurídica e econômica. Dissertação (Mestrado em Direito) — Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/5784>. Acesso em: 20 ago. 2022.



- TASMANIA. Department of Health. **2020 media releases from TAS Health**. Disponível em: <https://www.health.tas.gov.au/news/2020>. 2020. Acesso em: 20. ago. 2022.
- TENOLD, S. **Norwegian Shipping in the 20th century**. Cham: Palgrave Macmillan, 2019. *E-book*. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-95639-8>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- TRAUB, G. The Liberia maritime program: an abridged history. **Liberia Maritime Authority**, 16 ago. 2021. Disponível em: <http://lima.gov.lr/index.php/media-center/press-release/item/82-the-liberia-maritime-program-an-abridged-history.html#gsc.tab=0>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- TRINIDAD E TOBAGO. Trinidad and Tobago COVID-19 update: #53. **North West Regional Health Authority**, Port-of-Spain, 28 mar. 2020. Disponível em: <https://www.nwrha.co.tt/trinidad-and-tobago-Covid-19-update-53/>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- VICTORIA. Department of Health and Human Services. **COVID-19 updates archive**. Disponível em: <https://www.dhhs.vic.gov.au/coronavirus/updates/2020>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- WALKER, J. Around 200 crew members on Disney Wonder test positive for COVID-19. **Cruise Law News**. Miami, 19 mai. 2020a. Disponível em: <https://www.cruiselawnews.com/2020/05/articles/disease/around-200-crew-members-on-disney-wonder-reportedly-test-positive-for-Covid-19/>. Acesso em: 20. ago. 2022
- ____. Crew member dies on the Island Princess awaiting repatriation. **Cruise Law News**. Miami, 19. jun. 2020b. Disponível em: <https://www.cruiselawnews.com/2020/06/articles/maritime-death/crew-member-dies-on-the-island-princess-awaiting-repatriation/>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- WALLERSTEIN, I. **O sistema mundial moderno**. Porto: Afrontamentos, 1974. v. 1.
- WESTERN AUSTRALIA. Department of Health. **2020 media releases**. 2020. Disponível em: <https://ww2.health.wa.gov.au/News/Media-releases-listing-page>. Acesso em: 20. ago. 2022.
- WILLEBRAND, K. *et al.* A review of COVID-19 transmission dynamics and clinical outcomes on cruise ships worldwide, January to October 2020. **Euro Surveillance**, v. 27, n. 1, p. 1-12, 2022 Disponível em: <https://www.eurosurveillance.org/content/10.2807/1560-7917.ES.2022.27.1.2002113>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- WOOD, R. E. Cruise ships: deterritorialized destinations. *In*: LUMSDON, L.; PAGE, S. J. **Transport and tourism: issues and agenda for the new millenium**. Oxford: Elsevier, 2004. p. 133-145. Disponível em: <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abs/tract/20043122154>. Acesso em: 20. ago. 2022.

Impactos da pandemia em regiões e lugares pelo Brasil

Viagens e percepções dos turistas amazonenses durante a pandemia de covid-19

-  Susy Rodrigues SIMONETTI
-  Thais Zucheto de MENEZES
-  Arístocles Rannyeri Nascimento de LIMA
-  Giovana Alves BARBOSA



Durante o primeiro semestre do ano de 2019, a Organização Mundial do Turismo (OMT) indicou que houve um crescimento de 4% no número de chegadas internacionais de turistas, em comparação com o mesmo período de 2018. A OMT apontou que os resultados obtidos naquele período eram condizentes com as tendências históricas observadas e mostrou que os maiores crescimentos foram observados no Caribe (+11%) e no norte da África (+9%). As Américas tiveram um crescimento mais moderado no primeiro semestre de 2019: +2% (UNWTO, 2019).

Porém, a OMT sinalizava que alguns indicadores econômicos, as tensões comerciais e tecnológicas e os crescentes desafios geopolíticos poderiam afetar a confiança das empresas e dos consumidores. Colidindo com as previsões da OMT em 2019, o conglomerado britânico Thomas Cook Group, um dos grupos mais antigos do mercado de turismo do mundo, anunciou o fim de suas operações no final do ano de 2019 (ANDRADE, 2019). No início de 2020, surgiram as incertezas globais causadas pelo Brexit, no entanto, a pandemia de covid-19 foi a grande responsável por um impacto avassalador no turismo mundial.

Este capítulo tem origem diante desse contexto, com a finalidade de compreender as viagens no período de pandemia, considerando as medidas e políticas sanitárias durante 2020 e 2021, desde a perspectiva dos turistas amazonenses.

O trabalho foi desenvolvido com pesquisa quali-quantitativa e bibliográfica, com aplicação e análise de questionários enviados a pessoas do estado do Amazonas. Os questionários foram divulgados via *e-mail* e aplicativo WhatsApp, por meio das redes de contato dos autores do presente estudo, e respondidos por aqueles que tinham acesso à internet.

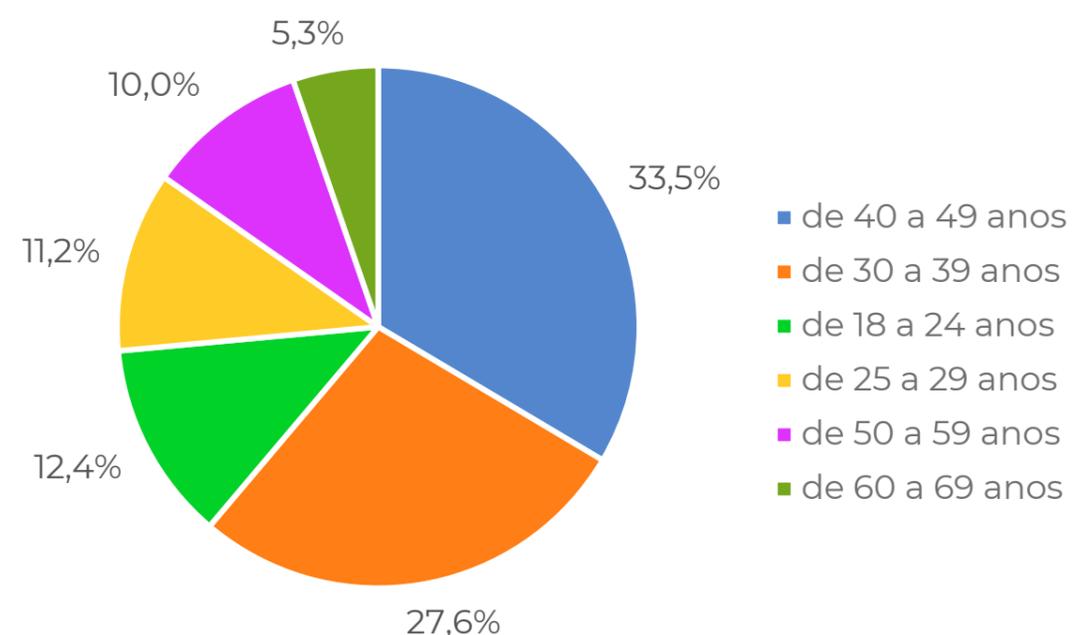
O questionário criado pelo grupo metodológico da Rede de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia objetivou levantar informações sobre os/as turistas moradores/as do estado do Amazonas e de suas viagens realizadas no período de abril de 2020 a fevereiro de 2021. O período de disponibilidade do instrumento de coleta teve início no dia 16 de março e foi finalizado no dia 24 de maio de 2021. A amostra corresponde a 170 respondentes, teve nível de confiabilidade de 90%, erro amostral de 6,33%

e as respostas foram provenientes de oito municípios do estado. A coleta e a amostra são não probabilísticas e não estratificadas, e os respondentes tinham 18 anos ou mais, sendo esta a única restrição ao processo de amostragem. No presente trabalho, consideramos turistas aqueles indivíduos que se deslocaram, saindo do seu local de residência, a lazer.

As viagens e as percepções dos turistas amazonenses quanto às medidas sanitárias durante as viagens foram o foco desta investigação, que, de acordo com Paiva e Paiva (2021), aconteceram simultaneamente às quatro grandes crises simultâneas e interconectadas que ocorriam no Brasil: sanitária, econômica, política e comportamental. Para chegarmos às respostas, faz-se necessário conhecer um breve perfil desses turistas.

Entre a totalidade dos turistas que responderam aos questionários (170), 71,8% eram do gênero feminino e 28,2% do gênero masculino. A faixa etária com maior concentração de turistas foi entre 40 e 49 anos (33,5%), seguido de 30 a 39 anos (27,6%), conforme exposto no Gráfico 1.

Gráfico 1. Faixa etária dos turistas amazonenses



Fonte: Elaboração própria

É importante mencionar que as mulheres foram a maioria das



respondentes do questionário e, em face disso, as que mais viajaram no período investigado, sendo a faixa etária mais indicada entre 30 e 49 anos.

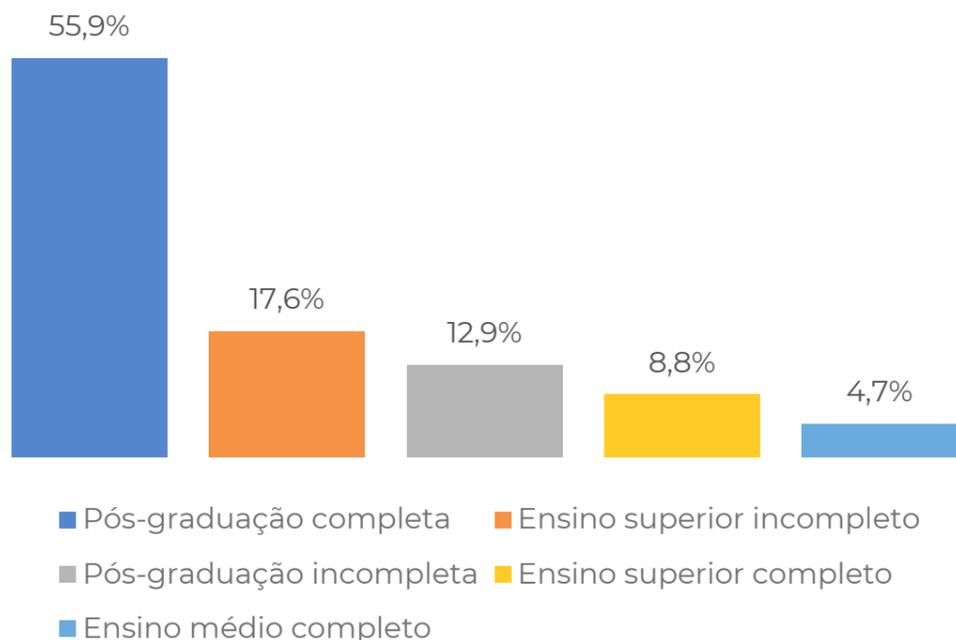
Com relação à escolaridade, 55,9% dos turistas possuem pós-graduação; 17,6%, ensino superior incompleto; 12,9%, pós-graduação incompleta; 8,8% têm ensino superior completo; e 4,7% cursaram até o ensino médio, como exibido no Gráfico 2.

Nota-se que o fato de mais da metade dos viajantes terem um bom nível de escolaridade, com pós-graduação (55,9%), pode indicar que são mais conscientes quanto às medidas sanitárias contra a covid-19, por exemplo, durante as viagens.

A renda desses turistas variou bastante, a maioria dos respondentes (28,2%) declarou ganhar entre R\$ 1.101,00 e R\$ 3.300,00, e 10% declararam não ter renda (10%), conforme sinalizado no Gráfico 3.

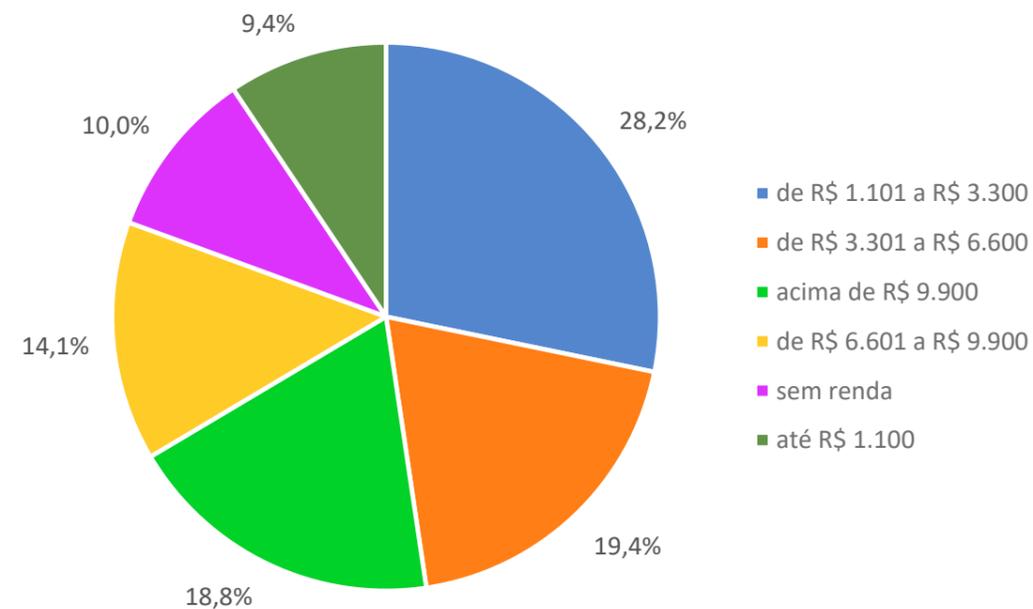
Com relação à ocupação principal dos turistas, 37,6% responderam que são funcionários públicos; 17,6% são funcionários de empresas privadas; 14,7%, estudantes; 10,6%, autônomos; 7,1% são empresários; 5,9%, desempregados; 2,4% são trabalhadores informais; 0,6% está aposentado; e 3,5% não declararam. A distribuição da ocupação principal entre os respondentes pode ser visualizada no Gráfico 4.

Gráfico 2. Escolaridade dos turistas amazonenses



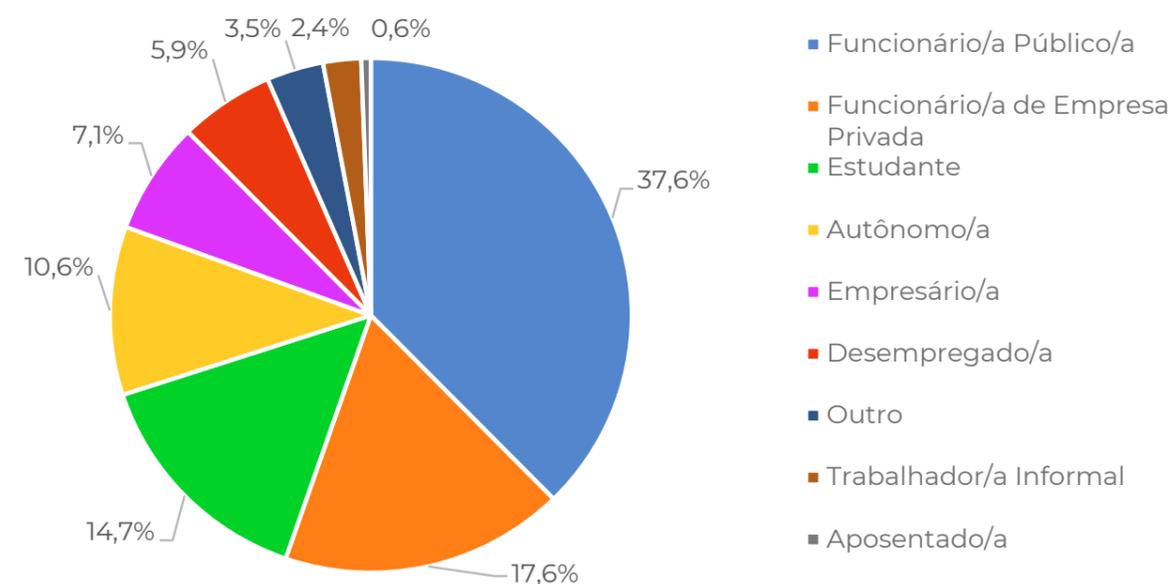
Fonte: Elaboração própria

Gráfico 3. Faixa de renda bruta/mensal declarada



Fonte: Elaboração própria

Gráfico 4. Ocupação principal dos turistas amazonenses



Fonte: Elaboração própria

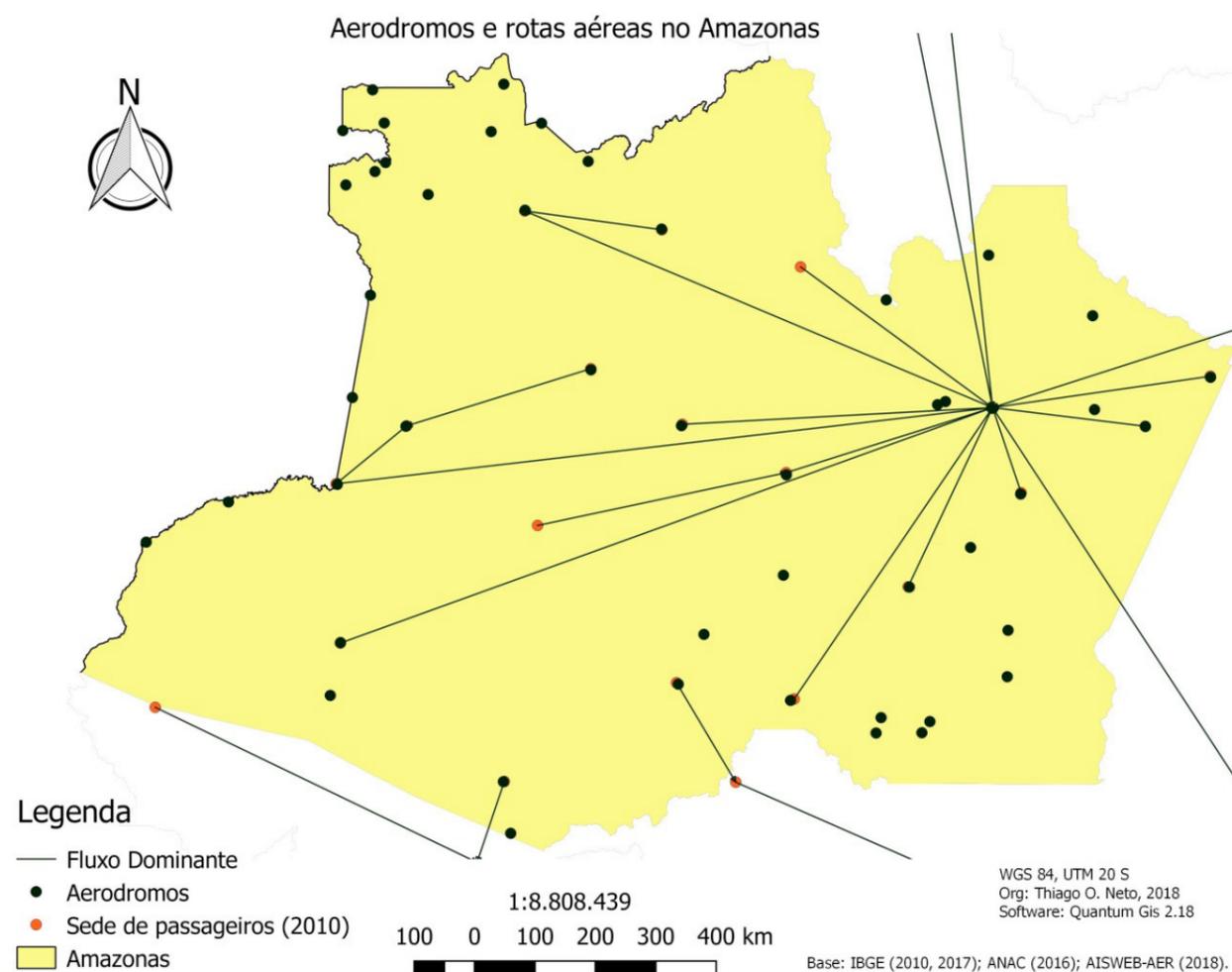
Como o maior número de respostas se manteve entre os funcionários públicos, presume-se que este grupo realizou mais viagens no período analisado devido a sua maior estabilidade financeira, principalmente por terem um salário fixo e seus ganhos terem permanecido inalterados durante a pandemia, isto é, mantiveram seus empregos. Cenário distinto de outros tipos de ocupação, como trabalhadores informais e empresários, por exemplo, mesmo que estes últimos não tenham declarado o porte de suas empresas.



As viagens mencionadas foram realizadas utilizando transporte aéreo, veículo próprio/alugado, ônibus de linha regular, ônibus ou van de turismo, outros meios de transporte, como barcos, especialmente para os municípios no próprio estado do Amazonas.

Destaca-se que a distribuição espacial dos aeródromos/aeroportos no Amazonas (Figura 1) está relacionada à presença de cidades sedes municipais e de Pelotões Especiais de Fronteira (PEF), que são estruturas militares. Os aeródromos da faixa de fronteira, por exemplo, são de uso militar; já o aeroporto de Tabatinga, um município do Amazonas, possui uso civil-militar (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2019).

Figura 1. Aeródromos e rotas aéreas no Amazonas



Fonte: Oliveira Neto e Nogueira, 2019

As saídas do Amazonas para os destinos mais distantes escolhidos pelos turistas ocorreram do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, localizado na cidade de Manaus, concentrando as saídas de voos domésticos e internacionais durante o período da pesquisa.

Os turistas também indicaram os destinos de suas viagens. O Quadro 1 apresenta todos os estados mencionados no questionário.

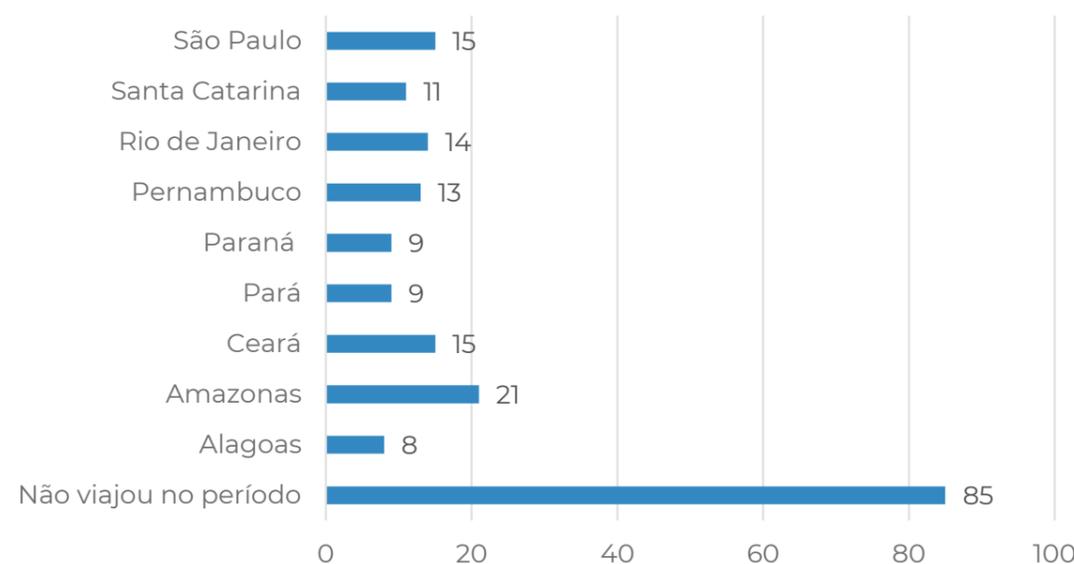
Quadro 1. Destinos das viagens a lazer dos turistas amazonenses

Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul
Amazonas/AM	Alagoas/AL	Distrito Federal/DF	Espírito Santo/ES	Paraná/PR
Pará/PA	Bahia/BA	Mato Grosso/MT	Rio de Janeiro/RJ	Rio Grande do Sul/RS
Roraima/RR	Ceará/CE		São Paulo/SP	Santa Catarina/SC
Rondônia/RO	Maranhão/MA		Minas Gerais/MG	
Tocantins/TO	Pernambuco/PE			
	Rio Grande do Norte/RN			

Fonte: Elaboração própria

Os estados mais mencionados foram o próprio Amazonas, citado 21 vezes, ou seja, houve deslocamentos internos durante a pandemia; seguido de São Paulo e Ceará, ambos com 15 citações; Rio de Janeiro, com 14 citações; Pernambuco, com 13 citações; Santa Catarina, com 11 citações; Paraná e Pará, ambos com nove citações; e Alagoas, com oito citações. Os demais estados do Quadro 1 foram citados uma única vez (Gráfico 5).

Gráfico 5. Destinos das viagens a lazer dos amazonenses no período de 2019 a 2021



Fonte: Elaboração própria

É importante verificar que as maiores cidades do país, tais como Rio de Janeiro e São Paulo, foram os destinos de parte dos turistas que saíram de Manaus, e que o turismo doméstico prevaleceu durante o período pandêmico. Nenhum destino internacional foi citado, considerando que as restrições em muitos países e regiões ainda vigoravam durante a pandemia.

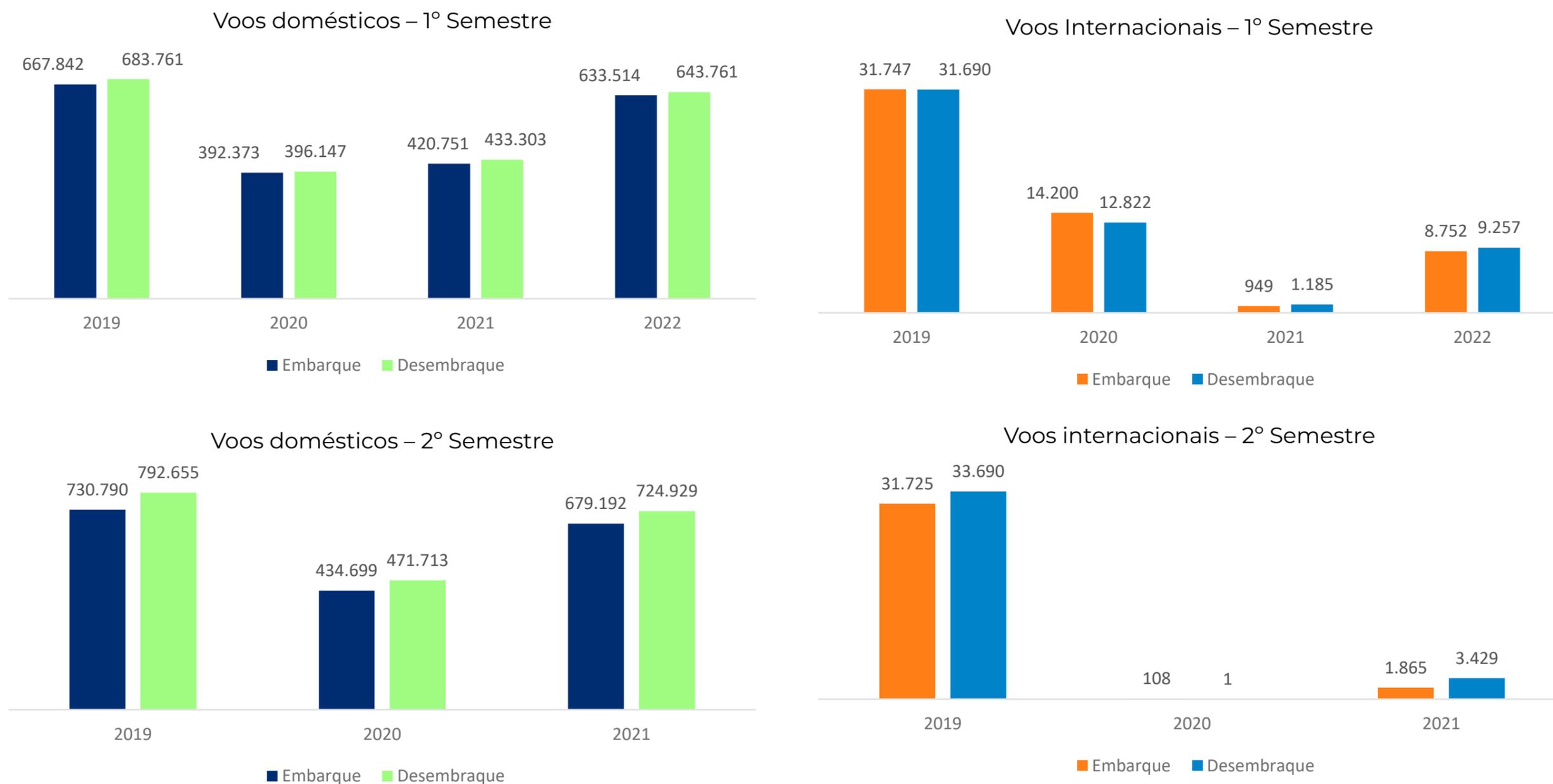


O Gráfico 6 ilustra o fluxo de embarques e desembarques durante o período de 2019 a 2022 no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (Manaus). As imagens foram separadas em dois recortes temporais, possibilitando a análise do primeiro e do segundo semestre dos anos indicados.

É possível notar a ausência de dados para o segundo semestre do ano de 2022, visto que estes estariam incompletos para uma comparação adequada. Além disso, também foram separados os voos domésticos e os voos internacionais.

Durante todo o ano de 2020, houve uma queda expressiva no número de embarques e desembarques nos voos domésticos e internacionais. No caso dos embarques domésticos, a queda foi superior a 40% entre o primeiro semestre de 2019 e 2020, e no caso dos voos internacionais, a queda foi superior a 50% no mesmo período. Porém, ao comparar as dinâmicas entre os voos domésticos e internacionais, é possível inferir que o turismo doméstico passa a ter uma retomada a partir do segundo semestre de 2021, já que o embarque e o desembarque alcançam números superiores aos números do primeiro semestre de 2019.

Gráfico 6. Embarques e desembarques de voos domésticos e internacionais em Manaus no período de 2019 a 2022



Fonte: Brasil, Ministério da Infraestrutura, Secretaria da Aviação Civil, 2022



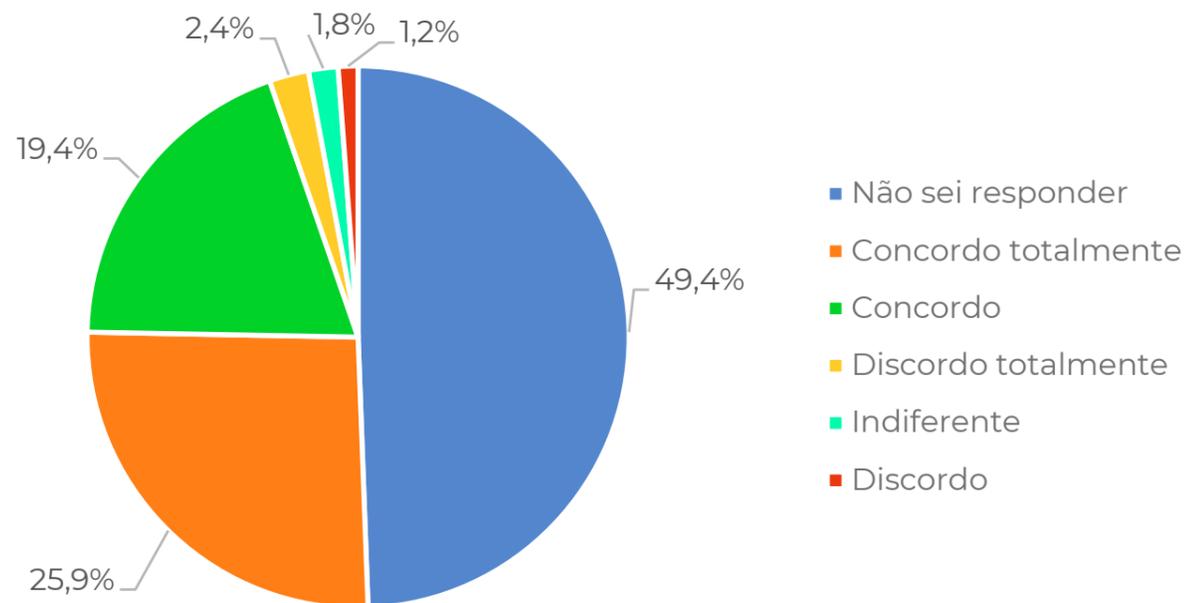
Com relação aos voos internacionais, é possível afirmar que não ocorreu a mesma dinâmica. Houve uma queda no número de embarques e desembarques a partir do primeiro semestre de 2020, intensificada no segundo semestre de 2020, e com um aumento muito discreto em 2021. Os dados do primeiro semestre de 2022 indicam que os números de embarques e desembarques seguem aumentando.

Ao comparar os números do primeiro semestre de 2019 com os dados do primeiro semestre de 2022, observa-se que os embarques atuais correspondem a cerca de 27% do total de 2019 e 29% do total de desembarques de 2019. Os números de turistas internacionais que circularam no primeiro semestre de 2020 ainda são muito inferiores aos números de antes do período pandêmico.

A ausência de respostas sobre viagens internacionais era esperada devido às restrições de circulação, porém, a análise da retomada da circulação aérea pelos turistas, tanto de voos domésticos quanto de internacionais, torna-se um instrumento de apoio para compreender a circulação pelo estado do Amazonas.

Quando questionados sobre o receio frente à covid-19 durante as viagens, os turistas respondentes estavam divididos entre os que não souberam responder (49,4%) e os que sentiam receio em se contaminar (45,3% entre os que concordaram e concordaram totalmente), conforme indicado no Gráfico 7.

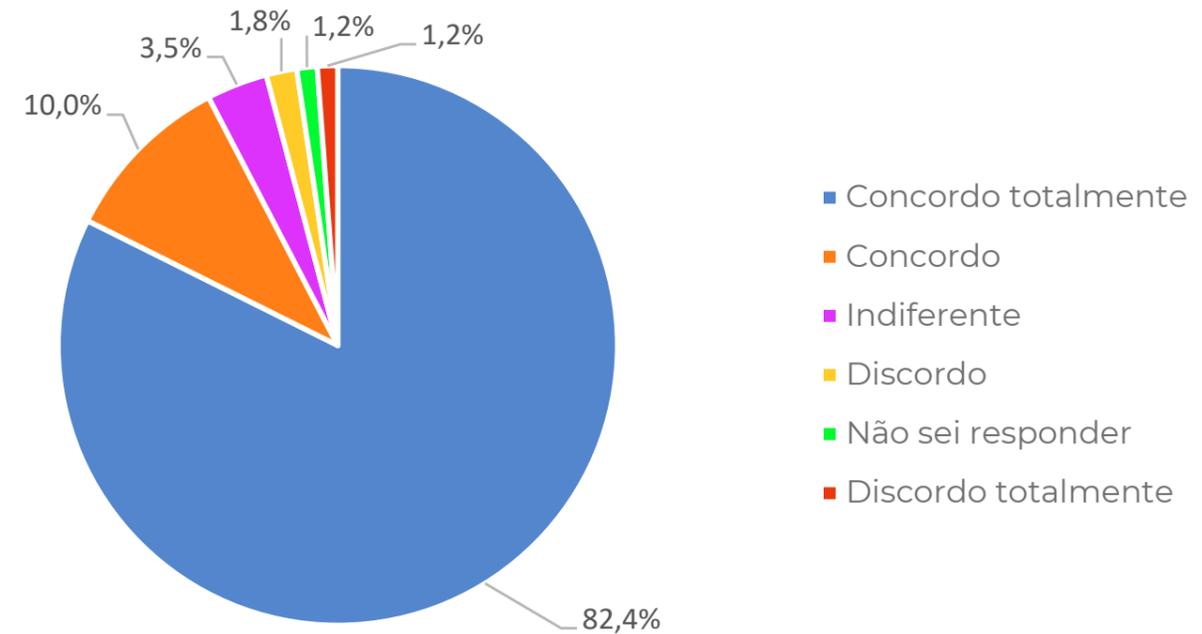
Gráfico 7. Receio de contaminação durante as viagens



Fonte: Elaboração própria

A partir de janeiro de 2021, as vacinas contra a covid-19 começaram a ser distribuídas no estado do Amazonas, de acordo com Cristaldo e Brandão (2021). Para compreender a importância da vacinação para a retomada das viagens, o questionário abordou o tema, e entre os respondentes, apenas 2,9% discordavam da importância da vacinação contra a covid-19 para a retomada das viagens com segurança (Gráfico 8).

Gráfico 8. Importância da vacinação contra a covid-19 para a retomada das viagens com segurança



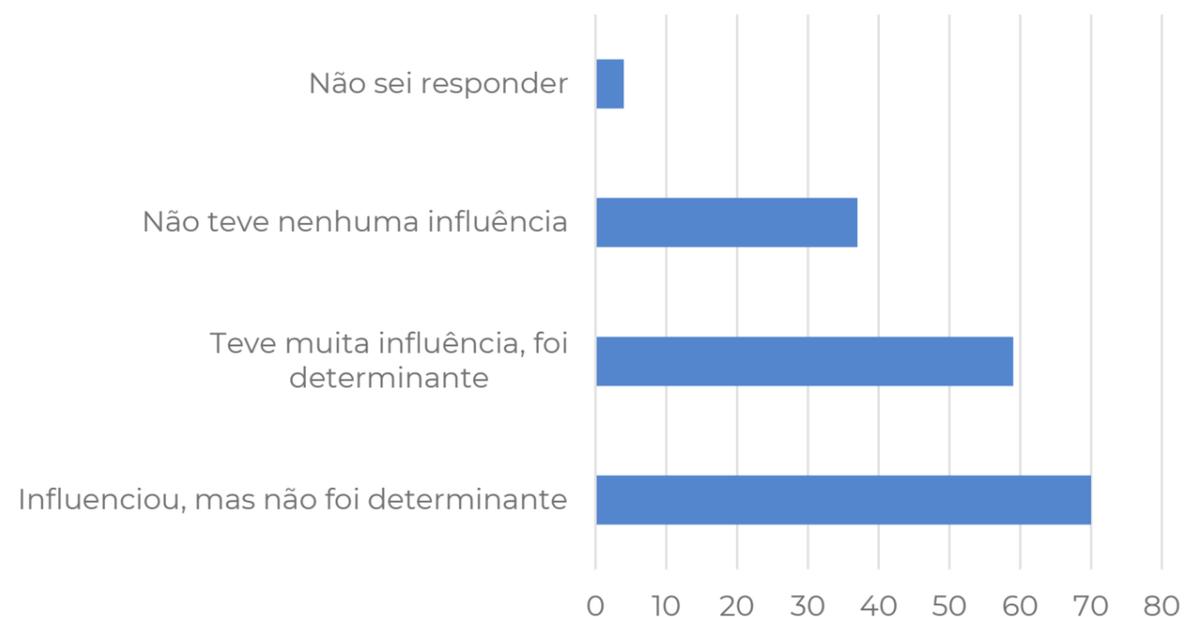
Fonte: Elaboração própria

Ao considerar que a maioria dos turistas possui um nível educacional elevado — 55,9% têm pós-graduação, conforme Gráfico 2 —, era de se esperar que este grupo entendesse a importância da vacinação contra a covid-19, o que vai ao encontro das respostas do Gráfico 8. Ao mesmo tempo, quase metade dos respondentes (49,4%) não soube responder sobre a possibilidade de contaminação durante as viagens, o que também pode sugerir que esse grupo preferiu não responder a admitir que corria risco ao viajar durante a pandemia, considerando que o ciclo vacinal havia sido iniciado e muitos recusaram a vacina.



Com relação ao Gráfico 9, os respondentes apontaram suas percepções sobre as ações do poder público, e como isso influenciou as viagens.

Gráfico 9. Percepção dos turistas sobre a influência das ações do poder público no enfrentamento da pandemia *versus* viagens



Fonte: Elaboração própria

É possível inferir que a maioria dos turistas, cerca de 70, responderam que as ações do poder público (medidas sanitárias como determinação do uso de máscaras, notícias sobre vacinas e outras) influenciaram, mas não foram determinantes para decidirem viajar (41,18%). Outros 59 asseguraram que as ações tiveram muita influência quanto à decisão de viajar (34,71%); enquanto 41 pessoas, 24,11% dos turistas, afirmaram que as ações governamentais não tiveram influência sobre as suas viagens ou não souberam responder. De acordo com essas respostas, é possível notar que a maioria dos respondentes decidiu viajar durante a pandemia, mas não sofreu forte influência das determinações governamentais.

Assim, este trabalho, fruto de uma investigação junto aos turistas amazonenses de oito municípios do estado que responderam aos questionários, apontou que de abril de 2020 a fevereiro de 2021, mesmo diante da covid-19 assolando o país, e especialmente o estado do Amazonas, as viagens continuaram acontecendo.

Em resumo, as mulheres com faixa etária entre 30 e 49 anos de idade foram as que mais viajaram no período da pesquisa, com prevalência daquelas que possuem pós-graduação e com renda bruta/mensal bem diversa. Com ocupação declarada como funcionário público, nota-se que este grupo realizou a maioria das viagens no período analisado, e esse fato pode estar ligado ao emprego e ao salário, que se mantiveram estáveis mesmo diante de demissões, redução salarial e outros, sofridos por trabalhadores que se declararam autônomos ou mesmo de empresas privadas.

As viagens foram realizadas com a utilização de diversos modais, sendo que para destinos como Rio de Janeiro ou São Paulo usou-se o avião, partindo da capital do estado, Manaus. Durante todo o ano de 2020 houve uma queda expressiva no número de embarques e desembarques nos voos domésticos e internacionais, e no primeiro semestre de 2022 percebe-se um aumento discreto nos números. Estados das cinco regiões do país foram citados como destino das viagens, sendo que o Amazonas aparece 21 vezes, isto é, os amazonenses viajaram em seu próprio território, com destaque para viagens de barco, um dos principais meios de transporte na Amazônia.

De modo geral, os turistas respondentes estavam divididos entre os que afirmavam que não sabiam responder (49,4%) e os que sentiam receio em se contaminar (45,3%) durante as viagens. Nota-se entre os 49,4% dos respondentes quase uma espécie de negacionismo ao afirmarem que não sabiam responder se podiam contaminar-se, considerando que a vacinação no Brasil contra a covid-19 já tinha sido iniciada.

A maioria dos turistas amazonenses alegou que as ações do poder público influenciaram, mas não foram determinantes sobre a decisão de viajar. Pouco mais de 30% responderam que as ações tiveram muita influência quanto à decisão de viajar. Já uma minoria afirmou que as ações governamentais não tiveram influência sobre as suas viagens ou não souberam responder, o que denota uma maior preocupação em buscar diversão e lazer, em detrimento da situação caótica que a covid-19 vinha impondo ao país.

Por fim, recomenda-se que outras pesquisas possam ser realizadas para aprofundar a percepção dos turistas sobre as viagens e sobre a covid-19 no estado do Amazonas.



REFERÊNCIAS

- ANDRADE, A. L. Gigante Thomas Cook encerra operações e deixa 600 mil “no chão”. **Panrotas**, 22 set. 2019. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/mercado/economia-e-politica/2019/09/gigante-thomas-cook-encerra-operacoes-e-deixa-600-mil-no-chao_167791.html. Acesso em: 10 set. 2022.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria da Aviação Civil. **Hórus**. Módulo de Informações Gerenciais: movimentação dados completos 2004-2022. Brasília: SAC, 2022. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Movimentacao/DadosCompleto>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- CRISTALDO, H.; BRANDÃO, M. Vacinação contra a covid-19 começa em todo o país. **Agência Brasil**, Brasília, 19 jan. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-01/vacinacao-contracovid-19-comeca-em-todo-o-pais>. Acesso em: 10 set. 2022.
- OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Os transportes e as dinâmicas territoriais no Amazonas. **Confins**, n. 43, 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/25365#tocto1n4>. Acesso em: 16 ago. 2022.
- PAIVA, C. C.; PAIVA, S. C. F. de. No Brasil, impacto econômico da pandemia será forte e duradouro. **Jornal da Unesp**, São Paulo, 2 jul. 2021. Disponível em: <https://jornal.unesp.br/2021/07/02/no-brasil-impacto-economico-da-pandemia-sera-forte-e-duradouro/>. Acesso em: 8 jun. 2022.
- UNWTO. World Tourism Barometer and Statistical Annex. **UNWTO**, v. 17, n. 3, 2019. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2019.17.1.3>. Acesso em: 10 ago. 2022.

A pandemia de covid-19 no estado do Pará e suas consequências nas regiões turísticas entre os anos de 2020 e 2021

-  Jorge Alex de Almeida SOUZA
-  Hugo Rogério Hage SERRA
-  Sandra Maria Sousa da SILVA
-  Ágila Flaviana Alves Chaves RODRIGUES
-  Kassia Suelen da Silva FARIAS
-  Elcivânia de Oliveira BARRETO
-  Milene de Cássia Santos de CASTRO
-  Izabela Rodrigues PAZ
-  Maria Goretti da Costa TAVARES



Incomparavelmente, não se pode deixar de asseverar que a covid-19 se tornou o evento do século XXI. Em todos os lugares do planeta, menos ou mais, a pandemia marcou definitivamente a atual geração e, por certo, deixará consequências permanentes na sociedade global. Entre tais consequências, a mobilidade das pessoas fora prejudicada de tal forma que, em diversos países, a restrição ao fluxo dos indivíduos chegou próximo da imobilidade social (SÁ; GASTAL, 2021).

O que se observa sobre a pandemia — ainda em curso — é seu comportamento interescalar, no sentido que a escala se modifica conforme a extensão de seu fenômeno obedece ao movimento das variáveis, as quais são, sobretudo, sociais (SILVEIRA, 2004). Assim, a pandemia de covid-19, ainda que contenha um caráter de evento (SANTOS, 2002), e sua manifestação nos lugares se dá conforme a organização do espaço está de acordo com o movimento das pessoas, das ideias e das mercadorias. Ainda segundo Santos (2002, p. 144): “[...] o lugar é o depósito final, obrigatório, do evento”, ideia esta que garante a relação dialética, porém combinada, entre o universal e o local.

O impacto da covid-19 não se manifestou de forma diferente na atividade turística. Sendo esta atividade eminentemente social (CRUZ, 2000), de forte cunho econômico e que produz territórios (KNAFOU, 1996), uma doença que altera significativamente o essencial do turismo, qual seja a mobilidade das pessoas (turistas) com finalidade de conhecer lugares fora de seu entorno habitual (SERRA; SOUZA; RIBEIRO, 2009), deixa marcas profundas conforme a intensidade do turismo se dá, a depender, certamente, da força dos atrativos turísticos.

Dada a importância e a variabilidade com que a covid-19 se alastrou pelo planeta, este capítulo tem como objetivo central dimensionar o impacto da covid-19 no estado do Pará entre os anos de 2020 e 2021, recorte temporal este em que a pandemia surge no território paraense não de forma concomitante com outros lugares do mundo, mas como consequência da difusão do fenômeno pandêmico.

Para tanto, o caminho metodológico apresentado aqui é centrado na exposição de mapas, tabelas e gráficos que demonstram como o impacto da covid-19 se manifestou no território paraense. Parte-se da análise de

informações de órgãos oficiais do turismo no Brasil, como Secretaria Estadual e Municipais de Turismo do Pará, Ministério do Turismo, Ministério do Trabalho e Previdência, Ministério da Infraestrutura, Agência Nacional de Aviação Civil, os quais servem de parâmetro para sistematização, elaboração e cotejamento analítico entre as regiões turísticas do estado do Pará. Para efeitos práticos, não estão consideradas todas as regiões turísticas do Pará devido ao desenho institucional formado pelos pesquisadores do Grupo Pará da Rede de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem multi e transescalar. Nas informações aqui contidas estão presentes as seguintes regiões: Belém, Marajó, Carajás, Tapajós e Amazônia Atlântica.

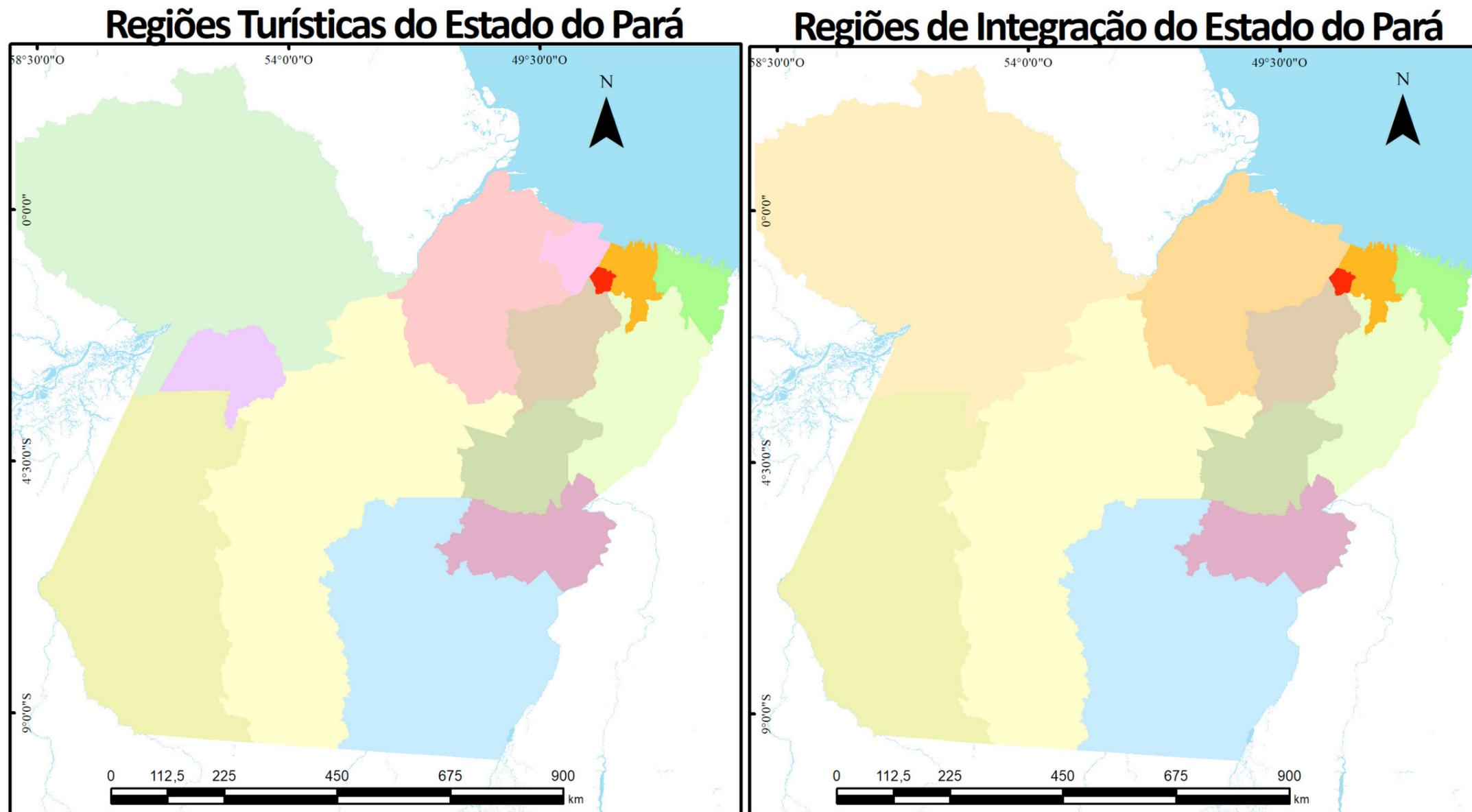
Outro dado importante a ser considerado é que o estado do Pará pode não ser tomado como um espaço atrativo de turismo em comparação com outros recortes regionais brasileiros, tais como os estados do Nordeste, bem como os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. No entanto, o turismo do Pará se vale, massivamente, da mobilidade de turistas do próprio território e de regiões circunvizinhas (em sua maioria), caracterizando-se como um estado de forte apelo do turismo regional.

Sendo assim, este texto está dividido da seguinte forma, além desta introdução e da conclusão: primeiramente, elencam-se dados gerais sobre o estado do Pará, que enfocam o recorte cartográfico considerado, bem como são apresentados mapas que situam os aeroportos do Pará, com destaque para a cidade de Belém. Ainda nessa primeira parte, duas tabelas evidenciam a movimentação de passageiros entre os anos de 2020 e 2021; em segundo lugar, expõem-se dados analisados das seguintes regiões turísticas: Belém, Marajó, Carajás, Tapajós e Amazônia Atlântica, regiões estas em que a atividade turística se concentra no território paraense e que, da mesma forma, o impacto da covid-19 foi mais nítido.

O Mapa 1 destaca a diferença entre as regiões turísticas publicadas pela Secretaria de Estado de Turismo (Setur) e as regiões de integração publicadas pela Secretaria de Estado de Planejamento (Seplad). A regionalização da Setur foi publicada sob a Portaria n.º 164 da Setur do estado do Pará/Gabiente da Governadora do Estado do Pará (GEPS), de 14 de junho de 2019; a segunda, sob o Decreto n.º 1.066, de 2008 (PARÁ, 2008).



Mapa 1. Comparação entre as regiões turísticas e as regiões de integração do estado do Pará



- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|---|
| Região Turística de Belém | Região Turística do Tocantins | Região de Integração Guajará | Região de Integração do Baixo Tocantins |
| Região Turística das Florestas do Marajó | Região Turística do Araguaia | Região Integração do Marajó | Região de Integração do Araguaia |
| Região Turística dos Campos Marajó | Região Turística do Capim | Região de Integração do Guamá | Região de Integração do Rio Capim |
| Região Turística Amazônia Atlântica Guamá | Região Turística do Baixo Tapajós | Região de Integração do Rio Caeté | Região de Integração do Tapajós |
| Região Turística Amazônia Atlântica Caeté | Região Turística do Alto Tapajós | Região de Integração do Lago de Tucuruí | Região de Integração do Xingu |
| Região Turística do Lago de Tucuruí | Região Turística do Xingu | Região de Integração do Carajás | Região de Integração do Baixo Amazonas |
| Região Turística do Carajás | Região Turística do Rio Amazonas | | Hidrografia |

Sistemas de Coordenadas Geográficas
 Sirgas 2000
 Fontes: IBGE/BCIM, 2018; Setur, 2019;
 Elaboração: Jorge Alex A. Souza
 Rede Internacional de Turismo em Tempos de Pandemia
 Grupo Pará

Fonte: Elaboração própria

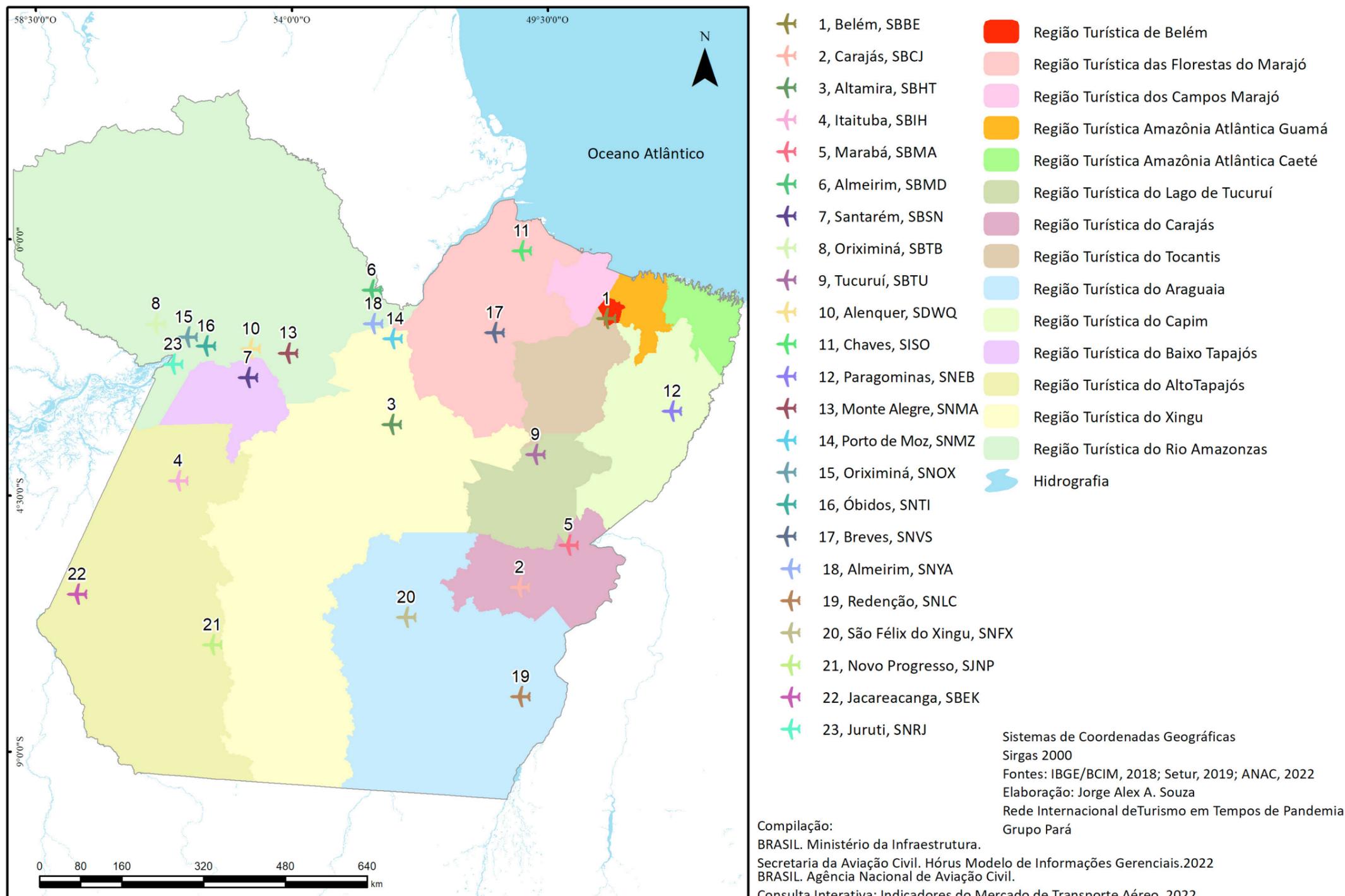


As regiões de integração do estado totalizam doze recortes territoriais para as quais a estrutura pública concentra esforços para fins de planejamento e ordenamento. Por sua vez, as regiões turísticas, muito embora contidas nas regiões de integração, consistem no planejamento setorial para o turismo, considerando as potencialidades naturais e a importância de algumas cidades centrais na dinâmica urbana no que

tange: ao acesso, aos equipamentos, às infraestruturas, aos serviços urbanos e ao interesse do mercado consumidor, notadamente doméstico e regional.

Ainda para efeitos de localização, ao se comparar as regiões turísticas, bem como as regiões de planejamento, observa-se a seguinte distribuição de aeroportos no território paraense (Mapa 2):

Mapa 2. Localização dos aeroportos segundo as regiões turísticas do Pará



Fonte: Elaboração própria



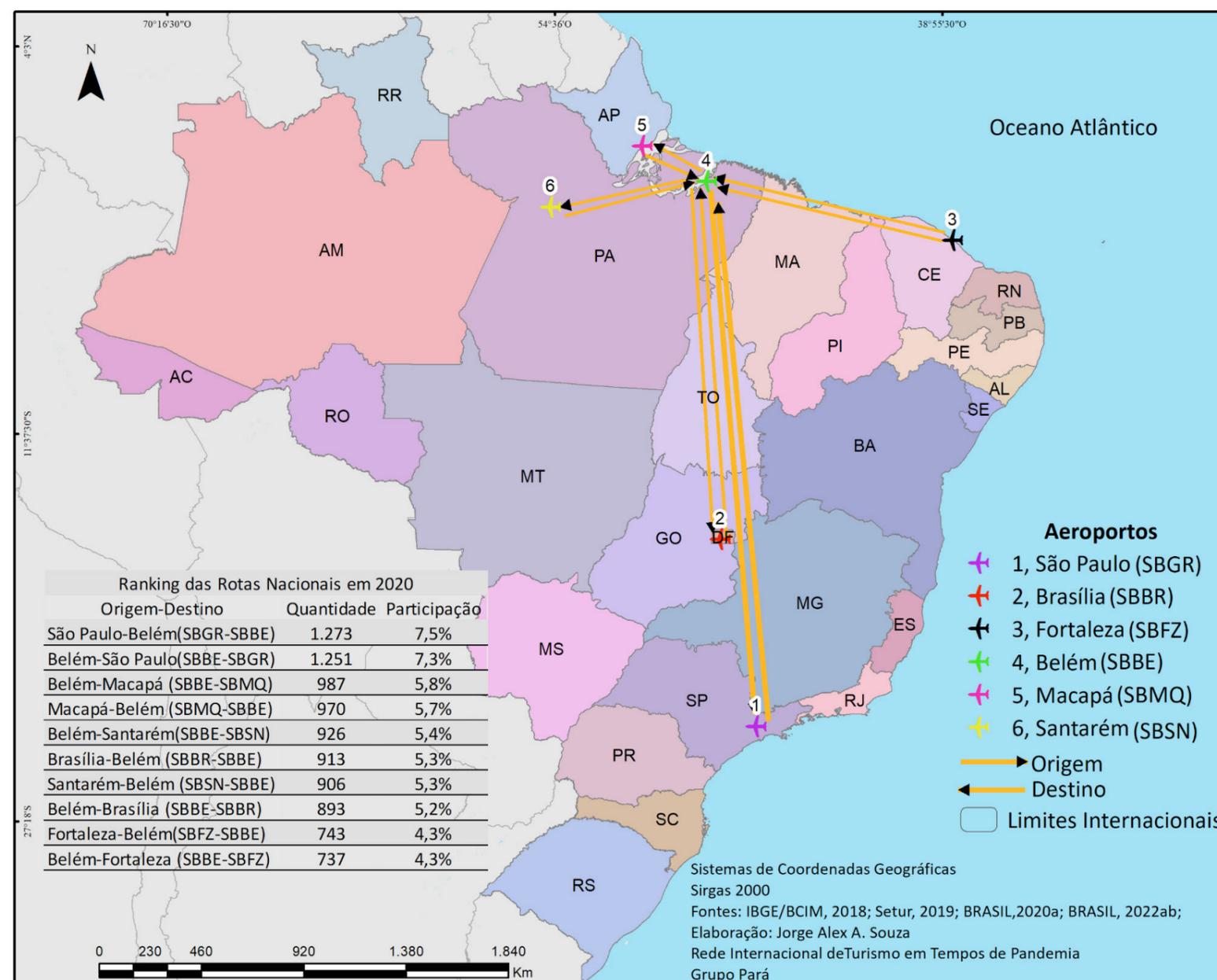
Há de se considerar, no entanto, que os fluxos de passageiros se concentram nos seguintes aeroportos: Belém, Santarém, Marabá, Altamira e Carajás. São por esses aeroportos, portanto, que a atividade turística se desenvolve de forma massiva no estado. Dada à concentração de um sistema de engenharia em sincronia com um sistema de ações, os fluxos aéreos no Pará são demandados nesses espaços, os quais também servem como irradiadores da mobilidade turística.

Os aeroportos podem ser entendidos como espaços de referência na ampla mobilidade turística planetária, visto que a viagem de avião permite um deslocamento entre os espaços emissores e os espaços receptivos de forma mais intensa. Na pandemia, não sendo diferente do restante do

planeta, os aeroportos paraenses sofreram drasticamente com a redução do número de embarques e desembarques.

Outro ponto a ser considerado metodologicamente é que se reconhece a grande diferença do fluxo de pessoas que passam pelos aeroportos paraenses em relação a outros aeroportos de cidades brasileiras em que a atividade turística já é mais consolidada, a exemplo de cidades do litoral nordestino e, mais ainda, as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo. Contudo, ao se tomar a escala regional do fenômeno da pandemia para o estado do Pará, percebe-se que o impacto no fluxo de pessoas é substancial, algo que, necessariamente, mexeu na organização socioprodutiva desses lugares (Mapa 3).

Mapa 3. Ranking das rotas nacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020)



Fonte: Elaboração própria

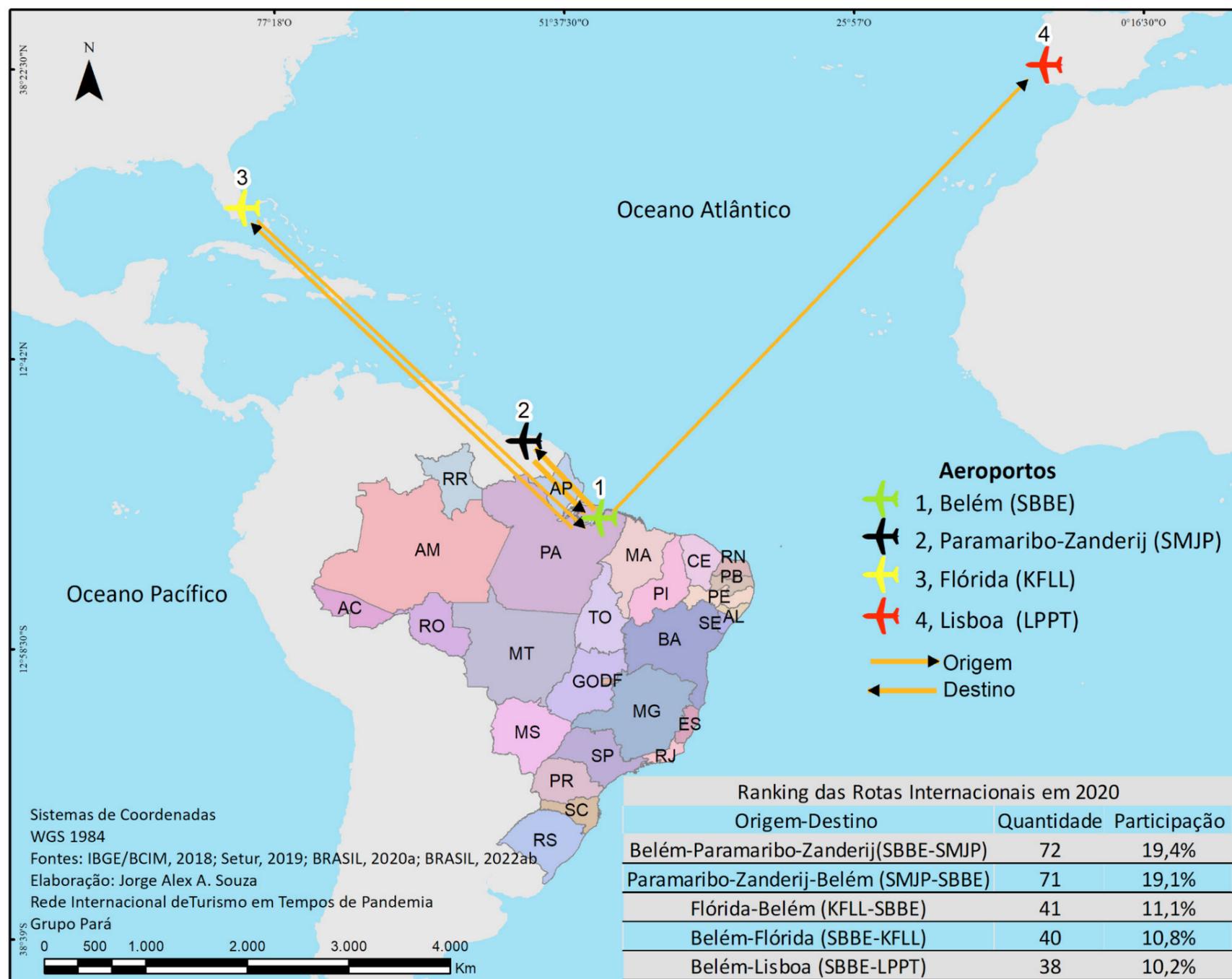


No Mapa 3, Belém se destaca, por ser uma metrópole regional, como lugar estratégico para dispersão da mobilidade de pessoas para a Amazônia e para o estado do Pará. Nesse sentido, o aeroporto internacional dessa cidade registrou, em 2020, seis rotas principais do mercado nacional; número reduzido que reflete os efeitos da pandemia de covid-19. Notadamente, São Paulo, na região Sudeste, compõe a maior participação do fluxo, seguido de Macapá, na região Norte; Santarém,

no mercado regional; Brasília, no Centro-Oeste; e Fortaleza, no Nordeste brasileiro.

O mercado internacional também registrou números baixos, pois apenas três rotas principais fizeram conexão com Belém, sendo o Suriname, país vizinho, o maior mercado emissor. Estados Unidos (Flórida) e Portugal (Lisboa) compõem a demanda externa para fins de negócio, lazer e turismo, tal como se percebe no Mapa 4.

Mapa 4. Ranking das rotas internacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020)



Sistemas de Coordenadas
 WGS 1984
 Fontes: IBGE/BCIM, 2018; Setur, 2019; BRASIL, 2020a; BRASIL, 2022ab
 Elaboração: Jorge Alex A. Souza
 Rede Internacional de Turismo em Tempos de Pandemia
 Grupo Pará

Fonte: Elaboração própria



Ao se comparar o período de 2019–2020, o impacto da covid-19 foi drástico para a mobilidade turística, visto que o transporte aéreo apresentou retração de -82%; a circulação via fluvial, -43%; e o terrestre não registrou uso, a exemplo do que se observa na Tabela 1.

No período de 2020–2021, o cenário do turismo internacional, bem como o doméstico (nacional) e o regional, alteraram-se muito em virtude da cobertura da vacina no território brasileiro, como também da flexibilização das barreiras nacionais e internacionais, o que possibilitou o aumento dos

Tabela 1. Chegada de turistas internacionais, por vias de acesso, região Norte (2019–2020)

UF	TOTAL			Aérea			Terrestre			Marítima			Fluvial		
	2019	2020	Var%	2019	2020	Var%	2019	2020	Var%	2019	2020	Var%	2019	2020	Var%
PA	26.006	5.552	-79%	23.873	4.332	-82%	-	-	-	-	-	-	2.133	1.220	-43%
AC	30.607	6.820	-78%	35	1	-97%	30.511	6.814	-78%	-	-	-	61	5	-100%
AP	36.160	11.635	-68%	54	7	-87%	19.208	4.582	-76%	-	-	-	16.898	7.046	-58%
AM	29.306	5.762	-80%	20.343	3.363	-83%	8.960	2.399	-73%	-	-	-	3	n/c	-100%
RR	12.471	2.394	-81%	84	21	-75%	12.387	2.373	-81%	-	-	-	-	-	-

Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, 2022a

Tabela 2. Comparativo da movimentação de passageiros, voos domésticos e internacionais, embarque e desembarque, regular e não regular nos aeroportos do Pará (2020–2021)

Aeroportos	2020	2021	Var%
Belém	1.973.887	2.669.991	35%
Carajás	60.181	105.132	75%
Altamira	50.888	72.729	43%
Itaituba	9.055	21.649	139%
Marabá	166.754	248.956	49%
Almeirim (Monte Dourado)	1.114	3.012	170%
Santarém	307.230	418.363	36%
Oriximiná	3.655	3.176	-13%
Tucuruí	12	304	2433%
Alenquer	92	36	-61%
Chaves	30	0	-100%
Paragominas	8	284	3450%
Monte Alegre	414	229	-45%
Porto de Moz	1.310	378	-71%
Oriximiná	355	192	-46%
Óbidos	382	193	-49%
Breves	2.064	3.874	88%
Almeirim	955	1.508	58%
Redenção	2	0	-100%
São Félix do Xingu	-	-	-
Novo Progresso	-	-	-
Jacareacanga	-	-	-
Juruti	-	-	-

Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, 2022b

fluxos de pessoas para os aeroportos do estado. Os voos (embarque e desembarques de passageiros) em Belém registraram aumento de 35%, enquanto outros aeroportos obtiveram os seguintes resultados: Carajás, 75%; Altamira, 43%; Marabá, 49%; e Santarém, 36% (Tabela 2).

A forte variação observada na Tabela 2 aponta para uma retomada da mobilidade de pessoas pelos aeroportos na tentativa de reorganizar o fluxo de passageiros altamente afetado em plena crise da pandemia. A forte diferença intrarregional do território paraense mostra, em números absolutos, como Belém atua como espaço concentrador das demandas de fluxos aéreos pelo fato de ser uma metrópole regional na Amazônia e, por conseguinte, concentrar uma maior densidade de equipamentos utilizados na dinâmica turística, ainda que, por outro lado, não tenha sido a cidade que contenha a maior variação entre os anos de 2020 e 2021.

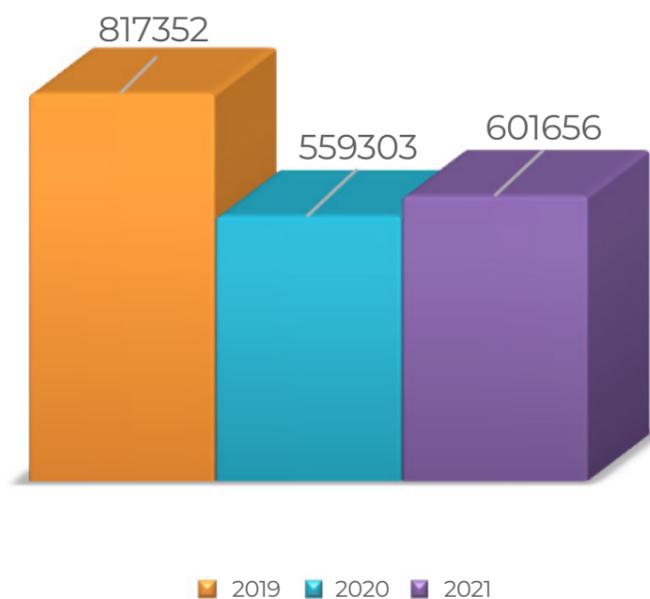
Em momentos de crise, como o ocasionado pela pandemia de covid-19, o Aeroporto Internacional de Val-de-Cans Júlio Cezar Ribeiro (SBBE) — criado no período de integração da Amazônia ao restante do país, no ano de 1959 — apresentou queda volumosa no número de voos domésticos e internacionais: a redução foi de 3.595.433 para 2.041.564 milhões de passageiros, entre 2019 e 2020, respectivamente, com os piores resultados entre os meses de abril, maio e junho. Ao se tratar dos voos internacionais, em abril de 2020 não houve nenhum embarque ou desembarque.



Com a vacinação no Brasil iniciada a partir de janeiro de 2021, a movimentação de passageiros neste aeroporto aumentou para 2.721.265 de pessoas, e os piores resultados foram em voos domésticos, entre os meses de fevereiro e abril, com nenhum registro de voos internacionais durante o mês de junho (BRASIL, 2022a).

Belém chama atenção ainda para o fluxo de passageiros nos portos, tendo como exemplo emblemático o Terminal Hidroviário Luiz Rebelo Neto, reconhecido como Porto de Belém, localizado na orla central e no entorno do centro histórico. Subutilizado durante anos, foi reinaugurado em 2014, com trajetos intermunicipais diários para os municípios de Barcarena, Salvaterra, Cachoeira do Arari, Santa Cruz do Arari, Ponta de Pedras, Mocajuba, Juruti, Monte Alegre, Óbidos, Almeirim, Breves, Gurupá, Prainha, Santarém e Soure. O percurso interestadual alcança as capitais estaduais de Macapá (AP) e Manaus (AM), atendendo ainda aos municípios de Itacoatiara-AM e Parintins-AM (CPH, 2022). No ano de 2019, circularam 817.352 passageiros, mas, com o advento da pandemia em 2020, esse número reduziu para 559.303 pessoas. Já 2021 apresentou relativo crescimento, com 601.656 passageiros (CDP, 2022) (Gráfico 1).

Gráfico 1. Porto de Belém: movimentação de passageiros entre anos de 2019, 2020 e 2021



Fonte: Elaboração própria com base em CDP, 2022

Desse modo, a diminuição no fluxo de embarcações impactou os municípios do delta do Rio Amazonas, em especial as atividades relacionadas ao turismo desenvolvidas na região dos Campos do Marajó, o que é ratificado pelas falas do representante do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), ao mencionar que, sempre que necessário, era preciso “[...] ir no continente para tratar. E, quando eles retornam do continente, retornam contaminados pela covid” (informação verbal)¹.

No que diz respeito às regiões turísticas dos Campos do Marajó e Florestas do Marajó, a primeira detém disponibilidade hídrica variável de “[...] contato direto com o oceano Atlântico e com as águas da baía do Marajó” (LISBOA, 2012, p. 26), concentra maior base econômica da ilha, como atividade turística desempenhada desde a década de 1980 nos municípios de Soure e Salvaterra. Já a segunda é composta de municípios que estão dispersos entre rios e densas florestas de terra firme, o que lhe faz ser muito conhecida pela exploração de madeira na região, principalmente nos municípios de Breves e Portel, e por compor municípios com o mais baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil (CASTRO; CAMPOS, 2015).

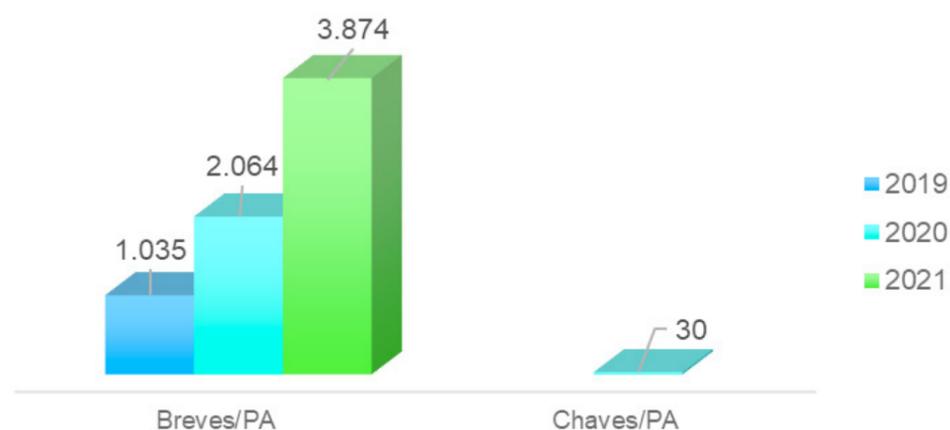
Os municípios de Breves e Chaves, atualmente, são os únicos do Marajó que detêm uma dinâmica de passageiros por via aérea. Soure, embora tenha maior desempenho da atividade turística, apresenta baixo fluxo de voos, espaçados entre os anos de 2004 e 2007. Isso pode estar relacionado à menor distância geográfica entre os municípios de Soure e Salvaterra em relação a Belém, cuja disponibilidade de balsas (*ferryboat*), navios e lanchas é maior. Já em Breves, Chaves e Portel, que fazem parte da região turística Floresta do Marajó, a distância da capital é maior, com 221 km, 219 km e 263 km, respectivamente, sendo as lanchas e os navios o transporte mais utilizado para acessá-las, com duração média de 12 a 16 horas de viagem. Ressalta-se, ainda, dificuldade em acessar as informações acerca dos fluxos de passageiros nos portos e rodoviárias das três regiões turísticas.

Não obstante o tempo de voo para acessar esses municípios seja consideravelmente reduzido, os custos são maiores, não sendo financeiramente acessível para as classes sociais de baixa renda. Nos dados coletados na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) foi possível identificar que a frequência de voos em Chaves desde 2004 não é contínua, havendo interrupções de voos nos anos de 2006 e 2007 e



entre 2010 e 2019. O retorno de voos para o município se deu em 2020, de maneira acentuada nos meses de julho e agosto, o que pode estar relacionado ao mês de maior impacto da covid-19 na região. No município de Portel só existem voos registrados nos anos de 2008 e 2009. Já em Breves, notou-se um contínuo e intenso fluxo de passageiros desde 2004, com interrupções nos anos de 2009 a 2018 e retorno do fluxo no ano de 2019, com número considerável no mês de julho, típico mês das férias escolares. A intensidade desse fluxo é ainda mais notória em 2020, com o dobro de passageiros nos meses de agosto a dezembro, se comparado ao mês de maior fluxo do ano anterior (Gráfico 2).

Gráfico 2. Quantidade de passageiros no transporte aéreo nos municípios de Breves e Chaves, Marajó-PA (2019–2021)



Fonte: Elaboração própria com base em BRASIL, 2022b

As dificuldades de acesso, as mazelas socioeconômicas preexistentes e a desigualdade da infraestrutura do sistema hospitalar em Marajó foram as situações mais preocupantes no período de maior incidência da covid-19. Os primeiros registros de infectados datam do mês de abril de 2020 nos municípios de Afuá e Breves, e após os primeiros óbitos, o número de infectados aumentou rapidamente. Breves foi o primeiro município a decretar *lockdown* e concentrou os principais serviços de saúde. O número de óbitos na região do Marajó superou Belém após o 37º dia do primeiro registro (VIEIRA *et al.*, 2020), e até o mês de setembro de 2020, Breves liderava o número de óbitos de todo o Arquipélago do Marajó, cerca de 47% do total de mortes. Com o relaxamento das medidas sanitárias entre os meses de julho a setembro, o número

de infectados aumentou semanalmente, com nível de incidência elevado comparado aos indicadores nacional e regional (LOPES *et al.*, 2020), o que pode justificar o aumento de passageiros do transporte aéreo nesse período.

Acerca dos impactos da pandemia de covid-19 na região turística Carajás, destaca-se o município de Marabá. Desde 2020, há inconsistências nos dados referentes ao turismo no município. Há, de fato, um impacto na cadeia produtiva causado pela pandemia, mas não se sabe ao certo a dimensão no espaço regional. Na Tabela 2, há um comparativo entre os anos de 2020 e 2021 que mostra o comparativo anual dos voos domésticos e internacionais nos aeroportos do Pará, incluída a região turística Carajás, onde há dois aeroportos: João Corrêa da Rocha (Marabá) e Carajás (Parauapebas). Para Marabá, houve uma variação de aumento na movimentação de passageiros de 49%, indo de 166.754 para 248.956, em 2021 (BRASIL, 2022a).

Segundo a Secretaria Municipal de Turismo (Semtur), por meio do Inventário da Oferta Turística de Marabá (IOT), realizado em 2021, hotéis que recebem grandes empresários, como Golden Ville, Itacaiúnas Hotel e Hotel São Bento, não foram tão afetados quanto pequenos hotéis e pousadas do município. Isso significa dizer que a demanda de turistas em Marabá e o aumento do fluxo de passageiros tem a ver com o “turismo de negócios”; porém, para além desta atividade, não há a atividade turística consolidada, mas, ainda assim, os impactos causados nos setores econômicos — que dependem do fluxo de pessoas de fora de Marabá — foram expressivos. As comparações entre os anos, em muitos aspectos, não puderam ser feitas por falta de informações da própria prefeitura, sejam em *sites* oficiais ou nos sindicatos. Da mesma forma, para o ano de 2020, não foi possível localizar dados estatísticos sobre os fluxos referentes a hotéis e similares.

Santarém, localizada no oeste do estado do Pará, compõe juntamente com os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos a região turística do Baixo Tapajós. Assim como os demais destinos turísticos, Santarém também sofreu impactos no turismo com a pandemia da covid-19. As medidas de restrições adotadas para conter a mobilidade humana e, conseqüentemente, a proliferação do novo coronavírus pelo mundo causaram, sobretudo, a redução no fluxo de transportes e pessoas.



Em relação aos fluxos de transporte aéreo e de passageiros em Santarém, os dados mostram que houve uma redução significativa tanto no número de aeronaves quanto de passageiros que embarcaram e desembarcaram no Aeroporto Internacional de Santarém Maestro Wilson Fonseca, a partir de março de 2020, sendo abril e maio os meses em que essa redução foi ainda maior. Em 2021, ano que especialistas apontaram como ocorrência da segunda onda da pandemia, observou-se que abril também foi o mês que apresentou maior redução no fluxo de aeronaves e passageiros (tabelas 3 e 4).

A redução no fluxo, principalmente de passageiros, também teve seus desdobramentos em outros setores do turismo em Santarém, como meios de hospedagem, locadoras de veículos, restaurantes e demais atrativos turísticos, pois dentre esse público apresentam-se visitantes e turistas que utilizam tais serviços, e assim contribuem na geração de emprego e renda.

Os dados correspondentes ao primeiro semestre de 2022 em relação ao mesmo período de 2020 e 2021 revelam um aumento de aproximadamente 53% e 35%, respectivamente, no fluxo de passageiros desembarcados em Santarém, apontando para uma perspectiva positiva na retomada das atividades turísticas no município.

Tabela 3. Movimentação de aeronaves (embarque/desembarque) no Aeroporto Internacional de Santarém nos meses de janeiro a dezembro de 2020 e 2021 e de janeiro a junho de 2022

MÊS	AERONAVES/EMBARQUE			AERONAVES/DESEMBARQUE		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Janeiro	269	233	253	271	236	257
Fevereiro	180	148	182	178	148	181
Março	146	137	185	146	137	190
Abril	5	80	155	5	78	159
Maio	34	126	186	35	126	182
Junho	57	146	170	59	146	159
Julho	90	196		90	196	
Agosto	113	189		111	189	
Setembro	140	184		141	185	
Outubro	190	188		190	188	
Novembro	174	200		175	199	
Dezembro	230	263		229	263	
TOTAL	1628	2090	1131	1630	2091	1128

Fonte: Elaboração própria com base em BRASIL, 2022b

Tabela 4. Movimentação de passageiros (embarque /desembarque) no Aeroporto Internacional de Santarém nos meses de janeiro a dezembro de 2020 e 2021 e de janeiro a junho de 2022

MÊS	PASSAGEIROS/EMBARQUE			PASSAGEIROS/DESEMBARQUE		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Janeiro	33553	23504	28353	28397	20242	25053
Fevereiro	20426	9502	15829	18365	8680	14521
Março	13526	9436	17157	13211	9570	15855
Abril	381	8577	14005	321	8278	13320
Maio	1292	12763	15772	1489	12355	15386
Junho	2364	13973	14973	2352	13613	14061
Julho	6352	21380		6448	20509	
Agosto	9643	20219		9253	19735	
Setembro	13617	21780		13519	22207	
Outubro	16907	24161		16895	23190	
Novembro	17948	24071		16386	22063	
Dezembro	24136	26781		24336	26576	
TOTAL	160145	216147	106089	150972	207018	98196

Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, 2022b



Mapa 5. Modais de comunicação entre Belém, Salinópolis e nordeste paraense nos séculos XVII, XVIII, XIX e início do XX



Fonte: Elaboração própria com base em Égler, 1961; Penteadó, 1967; Ribeiro, 2015, 2018



A região turística Amazônia Atlântica Caeté, localizada no nordeste paraense, apresenta processo de ocupação e povoamento vinculado às demandas políticas e econômicas emanadas de Belém, pois o uso do litoral e das riquezas naturais sempre despertaram interesses da capital. Nessa regionalização para fins turísticos, destaca-se a cidade de Salinópolis, que no século XX torna-se atrativa ao lazer e a passeios de veraneios. Ribeiro (2015, 2018) analisa o crescimento da rede urbana tendo a cidade de Belém como centro difusor de sociabilidades urbanas, a exemplo do lazer e do turismo, aplicados em Salinópolis.

Nesse sentido, com a pandemia de covid-19 e as medidas de restrições adotadas no Pará para conter o avanço do vírus, o fluxo de pessoas saindo da capital, via eixo rodoviário, para Salinópolis apresentou drástica redução. Assim, nos anos de 2019 e 2020, foi registrado saldo negativo na movimentação em hotéis e similares. No setor de restaurantes, serviços de alimentação e bebidas, os reflexos foram sentidos no aumento das demissões de trabalhadores, sendo que, em 2019, houve mais de 15 pessoas desligadas; em 2020, registrou-se mais de 70 trabalhadores (BRASIL, 2020b). Em 2021, muito embora com auxílio financeiro do governo do estado, foram registrados demissões, fechamentos e falências, principalmente no mercado informal, uma vez que há pouca qualificação profissional no que tange ao processo de gestão dos negócios (informação verbal)².

Dois movimentos estruturantes devem ser observados frente aos impactos da pandemia da covid-19 no turismo paraense: o primeiro deles é a deflagração global da pandemia no território paraense, assim como no território brasileiro. Entretanto, há de ressaltar-se que esse movimento é diferente e combinado, visto que o volume de turistas que visita destinos turísticos consolidados no Brasil é bem superior ao do estado do Pará, a exemplo de cidades como Salvador, Recife e Fortaleza (no nordeste brasileiro), e São Paulo e Rio de Janeiro (no sudeste brasileiro). Isso mostra como a interpretação dos impactos da pandemia deve obedecer ao recorte da escala do fenômeno e de como ele se materializa nos lugares. O segundo movimento é que, mantendo-se ainda a interpretação da escala do impacto, no estado do Pará, há regiões que sofreram com a retração do turismo de forma distinta. Cidades como Belém, Santarém e Marabá — que possuem uma relação direta com o fluxo aéreo — tiveram impacto imediato; por outro lado, a região Marajó — que depende, majoritariamente, do fluxo

hidroviário — sentiu o impacto da redução do turismo de forma tardia, visto que o grande fluxo de turistas externos ao Pará se dá inicialmente via aérea e depois via rio.

Observa-se, como um todo, que cada região turística no Pará lidou com o impacto da pandemia de forma bastante particular, levando-se em consideração o grau de integração urbana em relação às grandes cidades representativas dessas regiões. A partir delas, por fim, é que se pode ter uma noção mais clara da retração do turismo nos anos de 2020 e 2021.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Ministério da Defesa. **Anuário Estatístico do Tráfego Aéreo**. Brasília: DECEA, 2020a.
- BRASIL. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. **Cadastro geral de empregados e desempregados**. Base de dados on-line. Brasília: MTE, 2020b. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>. Acesso em: 20 jul. 2021.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo 2021** (Ano Base 2020). 2. ed. Brasília: Mtur, 2022a. v. 4.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria da Aviação Civil. **Hórus**. Modelo de Informações Gerenciais: movimentação dados completos 2004-2022. Brasília: SAC, 2022b. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- CASTRO, E. M. R. de; CAMPOS, Í. Formação socioeconômica do estado do Pará. In: CASTRO, E.; CAMPOS, I. (org.). **Formação socioeconômica da Amazônia**. Belém: NAEA, 2015. p. 401-482.
- CDP. Companhia de Docas do Pará. Informações de Estatísticas da Companhia de Docas do Pará. **Relatório de Gestão**. 2022. Disponível em <https://cdp.com.br/estatisticas/>. Acesso em 20 ago. 2022.
- CPH. Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará. Horários de viagens do Terminal Hidroviário de Belém. **Notícias**. 2022. Disponível em <http://cph.pa.gov.br/?q=node/512>. Acesso em 19 ago. 2022.
- CRUZ, R. de C. A. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Roca, 2000.
- ÉGLER, E. G. A zona bragantina no estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, Ano XXIII, n. 3, p.527-556, 1961.
- KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A. (org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 62-74.
- LISBOA, P. L. B. **A terra dos Aruã: uma história ecológica do arquipélago do Marajó**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2012.
- LOPES, C. M. de L. et al. **Relatório Covid-19 em Breves e nos municípios atendidos pelo Cumb em 2020**: Bagre, Currálinho, Melgaço e Portel. Breves-PA, set. 2020.
- PARÁ. Gabinete da Governadora do Estado do Pará. Dispõe sobre a regionalização do Estado do Pará e dá outras providências. **Portaria n. 1.066, de 20 de junho de 2008**. Diário Oficial do Estado do Pará, Belém, n. 31194, p. 8, 2008.
- PENTEADO, A. R. **Problemas de colonização e de uso da terra na região bragantina do estado do Pará**. Belém: UFPA, 1967. Coleção Amazônica (série José Veríssimo).
- RIBEIRO, W. O. Das frágeis conexões às múltiplas interações: estruturação e periodização da rede urbana do nordeste do paraense. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 11., 2015, Presidente Prudente. **Anais [...]**. Presidente Prudente, SP: ANPEGE, 2015. p. 5909-5920.
- RIBEIRO, W. O. Dispersão metropolitana e novas formas urbano-regionais: uma proposta para o reconhecimento e a delimitação da cidade-região de Belém. **Ateliê Geográfico**, v. 12, n. 1, p. 132-154, 2018.

TURISMO EM TEMPOS DE PANDEMIA: (DES)CONTINUIDADES E CONJECTURAS

- SÁ, F. Z. de; GASTAL, S. A. Mobilidade, imobilidade e a-mobilidade: para discutir o turismo em tempos de Covid-19. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 1-13, 2021.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2002.
- SERRA, H.; SOUZA, A.; RIBEIRO, W. Superando o pragmatismo econômico: redefinindo os limites do turismo a partir de uma abordagem espacial. **Revista Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 85-100, 2009.
- SILVEIRA, M. Escala geográfica: da ação ao império? **Terra Livre**, Goiânia, v. 2, n. 23, p. 87-96, 2004.
- VIEIRA, I. C. G. et al. Nota técnica n.º 3. A pandemia de Covid-19 no Marajó: novas estimativas até junho/2020. **Museu Goeldi**, p. 1-11, 2020. Disponível em: <https://www.museu-goeldi.br/noticias/nota-tecnica-panorama-da-covid-19-nos-municipios-do-marajo/nota-tecnica-a-pandemia-no-marajo-novas-estimativas-ate-junho-2020-10-de-julho.pdf>. Acesso em 15 ago. 2022.

¹Entrevista realizada com o Gerente Regional do Sebrae-Caeté, por via remota, em 29 de junho 2021.

²Entrevistas realizadas com o Gerente Regional do Sebrae-Caeté, por via remota, em 29 de junho 2021; e com o Presidente da Rede Turística Amazônia Atlântica, por via remota, em 1 de julho de 2021.



Gestão da crise provocada pela covid-19 nos destinos turísticos maranhenses: as ações estratégicas das empresas turísticas

-  Thays Regina Rodrigues PINHO
-  David Leonardo Bouças da SILVA
-  Linda Maria RODRIGUES
-  Monique de Oliveira SERRA
-  Ravel PAIXÃO
-  Thamires Rocha NUNES
-  Joseane Viegas Ferreira ALMEIDA



O setor turístico se defronta com momentos de crise em decorrência de diversas razões, a exemplo de guerras, ações terroristas, eventos climáticos extremos, recessões econômicas e pandemias (AZEVEDO *et al.*, 2022). Nesse sentido, a chegada da covid-19 provocou efeitos catastróficos para os negócios em razão das medidas necessárias à contenção da transmissão do SARS-CoV-2 — isolamento social e *lockdown*, restrições de funcionamento, adoção de protocolos de biossegurança — algo que deve perdurar pelos próximos anos (WORLD ECONOMIC FORUM, 2020).

A pandemia de covid-19 afetou a economia global em cerca de US\$ 90 trilhões (BACKES *et al.*, 2020), com impactos sentidos pelas organizações que vão desde a interrupção de negócios a efeitos sobre cadeias de suprimentos nacionais e internacionais, danos ao capital tecnológico e inovativo, comprometimento de *networks* e fluxos de conhecimento (ZAHRA, 2020).

Em âmbito nacional, os impactos sentidos são similares, com o agravante da redução do número de funcionários, do fechamento de empresas, da diminuição das vendas e receitas, e da dificuldade para realizar pagamentos de rotina (IBGE, 2020). Como apontou a Fundação Getúlio Vargas (2020), as perdas econômicas somam R\$ 161,3 bilhões, e a recuperação deve levar anos. Em decorrência do novo cenário, mudanças foram impostas às organizações, como adaptação estratégica, diminuição da capacidade de produção e exigência de transformação digital (GUIMARÃES JUNIOR *et al.*, 2020).

Em 2019, o setor de viagens e turismo foi um dos mais expressivos do mundo, representando 10,4% do Produto Interno Bruto (PIB) global (US\$ 9,2 trilhões) e 10,6% de todos os empregos (334 milhões) (TEIZEN, 2021). Como resultado das restrições às viagens internacionais, dados apontaram que, em 2020, o setor sofreu perdas de quase US\$ 4,5 trilhões, com sua contribuição global para o PIB diminuindo 49,1% e com perdas de 62 milhões de empregos em relação a 2019, e leve melhora em 2021 (Figura 1) (WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL, 2022).

Figura 1. Dados do turismo global

DADOS GLOBAIS				
Contribuições Totais ao PIB			Total de Viagens e Empregos no Turismo	
2019	10.3% USD 9.630 Bi	Viagens e Turismo - mudança no PIB:	333 Mi = 1 em 10 empregos	Mudança no Trabalho
2020	5.3% USD 4.775 Bi	-50.4% = USD -4.855 Bi Economia PIB = -3,3%	271 Mi = 1 em 12 empregos	-62.0% Mi = -18,6%
2021	6.1% USD 5.812 Bi	+21.7% = USD 1038 Bi Economia PIB = 5,8%	289 Mi = 1 em 11 empregos	+18.2% Mi = +6,7%

Fonte: Adaptado de World Travel and Tourism Council, 2022

No Brasil, as receitas do setor de viagens e turismo encolheram em 31,3%, reduzindo a sua participação no PIB para 5,5% (R\$ 458,9 bilhões) em 2020, contra 7,7% em 2019 (R\$ 667,8 bilhões). Em 2021, nota-se uma ainda discreta recuperação do setor, com a contribuição de 6,4% no PIB, representando R\$ 558,6 bilhões na economia brasileira. A redução dos empregos foi de 18,9% (-1,45 milhões) em 2020, com leve aumento de 2,9%, em 2021 (Figura 2) (WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL, 2022).

Figura 2. Dados do turismo nacional

DADOS DO BRASIL		
2019	2020	2021
Total de Contribuições de Viagens e Turismo para o PIB:		
7.7% Da Economia Total BRL 667,8 Bi (USD 123,7 Bi)	5.5% Da Economia Total BRL 458,9 Bi (USD 85,0 Bi) Mudanças: -31,3% / na Economia: -16%	6.4% Da Economia Total BRL 558,6 Bi (USD 103,5 Bi) Mudanças: +21,7% / na Economia: +4,4%
Total de Contribuições de Viagens e Turismo para o Emprego:		
7,67 Mi 8,1% do Total de Empregos	6,22 Mi 7,2% do Total de Empregos Mudanças: -18,9%	6,40 Mi 7,0% do Total de Empregos Mudanças: +2,9%
Gastos dos Viajantes		
Internacional BRL 27,6 Bi 2,3% do Total de Exportações (USD 5,1 Bi)	BRL 17,3 Bi 12% do Total de Exportações (USD 3,2 Bi) Mudanças: -37,4%	BRL 15,4 Bi 0,9% do Total de Exportações (USD 2,9 Bi) Mudanças: +10,6%
Doméstico BRL 436,9 Bi (USD 80,9 Bi)	BRL 288,4 Bi (USD 53,4 Bi) Mudanças: -34,0%	BRL 374,8 Bi (USD 69,4 Bi) Mudanças: +29,9%

Fonte: Adaptado de World Travel and Tourism Council, 2022



No Maranhão, os impactos sentidos foram imediatos e resultaram em redução das viagens, fechamento de atrativos, redução/interrupção nas vendas, desemprego e falência de empresas. Os destinos sofreram os impactos da pandemia, minimizados pela adoção de estratégias encabeçadas pelo poder público que abarcaram medidas de enfrentamento por meio de regulamentos e decretos, apoio às empresas, adoção de protocolos e comunicação eficaz com o público (RODRIGUES *et al.*, 2022).

Percebendo a pandemia desde a sua chegada, são compreendidos diferentes momentos para o seu enfrentamento: a chegada abrupta, que exigiu medidas mais rígidas; o momento de reabertura, mas ainda com baixos índices de vacinação; e o retorno gradual, com população com altos percentuais de vacinados e consolidação de medidas para prevenção do contágio (LAGES; COSTA, 2022). A retomada da “normalidade” no turismo é dificultosa, haja vista depender de fatores externos ao setor, como a segurança sanitária das nações, o surgimento de novas variantes e a renda disponível dos consumidores para viagens. Nesse contexto pandêmico, são destacadas as estratégias empresariais na resiliência aos efeitos adversos da crise para além daquilo que foi de iniciativa pública (RODRIGUES *et al.*, 2022).

Isto posto, este capítulo se propõe a responder à seguinte questão: quais medidas empresariais estratégicas foram adotadas no Maranhão para lidar com os efeitos adversos ocasionados pela atual crise sanitária? Assim sendo, o presente trabalho tem como objetivo macro verificar as estratégias desenvolvidas pelo setor empresarial maranhense para enfrentar a pandemia de covid-19, dando continuidade aos estudos desenvolvidos anteriormente que contemplaram: a) dados preliminares dos efeitos da pandemia de covid-19 em diferentes países (Argentina,

Brasil, Moçambique e Portugal), com um capítulo destinado ao Maranhão (CRUZ *et al.*, 2021); e b) os impactos no turismo dos municípios de São Luís, Barreirinhas e Tutóia, e as ações do poder público de enfrentamento no setor (RODRIGUES *et al.*, 2022).

A importância deste trabalho reside, principalmente, nas recomendações de pesquisa de Rodrigues *et al.* (2022) para estender as investigações sobre as ações de enfrentamento da pandemia para diversos municípios maranhenses, ampliando a coleta para variados segmentos e atores sociais do setor produtivo do turismo. Esta agenda de pesquisa segue o rastro de trabalhos anteriores que sugeriram investigar gerenciamento de crises em localidades turísticas nacionais (GOMES, 2021), bem como os impactos de doenças pandêmicas às empresas do setor de viagens (KIM *et al.*, 2020).

Em termos metodológicos, esta pesquisa é caracterizada como transversal, descritiva e qualitativa (FLICK, 2009). A coleta de dados ocorreu entre 22 de junho e 19 de julho de 2022, junto a atores sociais do turismo maranhense atuantes nos municípios de São Luís, Barreirinhas, Carolina e Tutóia. Ressalva-se que esses municípios pertencem a diferentes polos turísticos do estado, sendo, respectivamente, os polos São Luís, Lençóis Maranhenses, Chapada das Mesas e Delta das Américas. O público-alvo foi escolhido a partir, inicialmente, dos critérios de representatividade (poderes público e privado) e adesão (Quadro 1). O instrumento de coleta utilizado — roteiro semiestruturado — foi retirado de Bouças da Silva, Miranda e Hoffmann (2021), versando sobre os temas: a) impactos da crise (positivos e negativos); b) gestão pré-crise (planejamento de crise); c) gestão de crise (estratégias implementadas por grupos de *stakeholders*); d) gestão pós-crise (perspectivas e aprendizados).



Quadro 1. Caracterização da amostra

Entrevistado	Natureza/localidade	Ramo/segmento	Formação do(a) entrevistado(a)	Cargo na organização	Tempo na organização (em anos)
A	Associação (MA)	Agências de viagem	Ensino Superior	Presidenta	10
B	Entidade privada com fins públicos (SLZ)	Educação profissional	Especialista	Gerente	7
C	Entidade privada (MA)	Agronegócio, indústria, comércio e serviços	Especialista	Analista	12
D	Empresarial (SLZ)	Transporte	Ensino Superior	Proprietária	19
E	Empresarial (CAR)	Hospedagem	Ensino Superior	Proprietário	4
F	Pública municipal (CAR)	Turismo	Especialista	Servidora	5
G	Empresarial (CAR)	Hospedagem	Ensino Médio	Proprietário	12
H	Empresarial (BRR)	Agências de viagem e receptivo	Ensino Médio	Proprietário	12
I	Empresarial (BRR)	Agência de receptivo	Ensino Superior	Proprietário	18
J	Cooperativa (BRR)	Transporte náutico	Ensino Médio	Presidente	5
K	Empresarial (TUT)	Hospedagem	Ensino Superior	Proprietário	18
L	Empresarial (TUT)	Agência de receptivo	Ensino Fundamental	Proprietário	4
M	Cooperativa (TUT)	Artesanato	Mestrado	Associado	2
N	Empresarial (TUT)	A&B	Ensino superior	Proprietária	2

Legenda: Barreirinhas (BRR), Tutóia (TUT), São Luís do Maranhão (SLZ), Carolina (CAR).
Fonte: Elaboração própria

As entrevistas foram todas gravadas, via Google Meet, resultando em uma média de 29 minutos por investigado. Os dados obtidos foram transcritos — gerando um *corpus* de 40.262 palavras — e submetidos, em seguida, à técnica de análise de conteúdo de Bardin (2016), cujas categorias, *a priori*, foram obtidas em Bouças da Silva, Miranda e Hoffmann (2021).

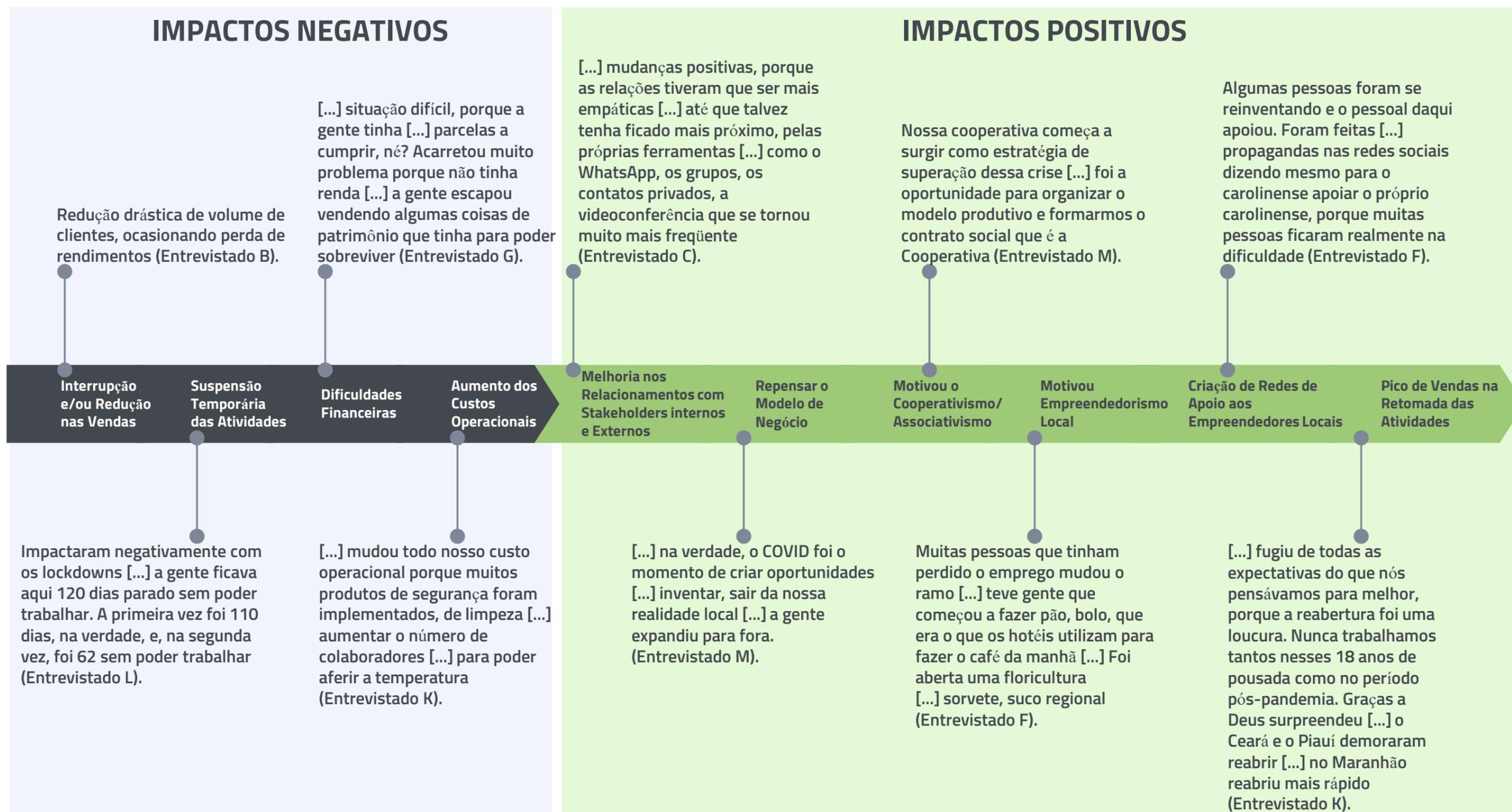
Neste ponto, obedeceu-se à orientação de Falquetto, Hoffmann e Farias (2018) para realizar a técnica de saturação teórica com, no mínimo, 12 entrevistas.

No tocante aos resultados de campo, inicialmente, a análise de conteúdo gerou as categorias relacionadas a impactos — positivos e negativos (Figura 3). Cabe ressalva que os impactos foram sentidos pelas empresas de maneira idiossincrática, consoante previsão de Hall, Scott e Gössling (2020). Para setores de hospedagem, A&B e transporte — terrestre e aéreo, sobretudo —, passadas as primeiras semanas de chegada da covid-19, os empreendimentos reabriram com fortes precauções e atendendo de forma reduzida a seus públicos. Em segmentos como eventos e cerimonial, a retomada ocorreu de forma mais lenta e gradativa (BOUÇAS DA SILVA; MIRANDA; HOFFMANN, 2021), com recuos constantes, conforme aconteceram novas ondas de contaminação (LAGES; COSTA, 2022).

Os principais efeitos negativos da pandemia de covid-19 aos negócios maranhenses trataram da interrupção e/ou redução nas vendas e da suspensão temporária das atividades, para todos os segmentos do turismo, todavia sentidos com intensidades diferentes, segundo o momento pandêmico enfrentado. Desde o início, os negócios sofreram o reflexo mais comum em situações de crise, dificuldades financeiras (KIM *et al.*, 2020) — devido ao corte abrupto e/ou à redução na entrada de receitas — corroboradas pelo aumento dos custos operacionais relacionados aos materiais de proteção sanitária, tais como máscaras, álcool em gel e insumos de limpeza (FONSECA; SALCEDA; MENDES, 2022).



Figura 3. Impactos da crise sobre os negócios maranhenses



Fonte: Elaboração própria



Excepcionalmente, uma cooperativa de artesanato de Tutóia alegou melhorias no faturamento, pois os(as) artesãos(ãs) seguiram produzindo e foi possível comercializar sua produção para públicos de outros estados. O mesmo ocorreu com uma agência de transporte de São Luís que opera com empresas ligadas ao setor portuário. Este não foi interrompido durante a pandemia, e os deslocamentos praticamente seguiram seu ritmo normal algumas semanas após principiar a pandemia. Em pesquisa anterior de Bouças da Silva, Miranda e Hoffmann (2021), verificou-se que restaurantes ludovicenses conseguiram incrementar seus rendimentos devido a práticas como *delivery* e *take away*.

Os impactos positivos se centraram na melhoria dos relacionamentos com diferentes públicos — clientes, colaboradores, fornecedores e instituições de suporte — diante de uma adversidade em comum: a pandemia. Alianças interorganizacionais, aliás, tendem a ocorrer quando as empresas estão em busca de soluções para problemas compartilhados, como forma de garantir a sua sobrevivência (BOCK; MACKE, 2014). Falou-se, ainda, no repensar do modelo de negócio diante das necessidades emergentes provocadas pela covid-19. Notou-se, na fala dos entrevistados, um comodismo de parte do empresariado acerca da situação que vivenciavam previamente à pandemia, como a forma de lidar com período de baixa e alta estações. Para alguns, esta crise serviu para estimular o empresariado a buscar novas oportunidades e atrair públicos a partir de esforços individuais, em vez de contar com a demanda espontânea gerada — por efeito de políticas públicas, por exemplo — para a região.

As categorias subsequentes de efeitos positivos constituem achados deste trabalho e devem ser ressaltadas. Como se tratou de um período de dificuldade generalizada, a pandemia motivou o cooperativismo/associativismo, fundamental à definição coletiva de estratégias de enfrentamento. Reforça-se, aqui, que a literatura defende amplamente a formação de redes de cooperação para que as empresas — sobretudo as de menor porte — elevem a sua competitividade (VERSCHOORE; BALESTRIN; PERUCIA, 2014), o que pode gerar ganhos para o destino como um todo (VIEIRA; HOFFMANN, 2018). Em cenários de crise, como a ocasionada pela covid-19, agir colaborativamente tem se mostrado saída essencial para muitos empreendimentos do setor turístico (FREIRE; COSTA; BOUÇAS, 2022).

Adicionalmente, a pandemia motivou o empreendedorismo local, uma vez que a dificuldade/impossibilidade de atuação no setor do turismo — em virtude de *lockdowns* e redução da demanda de visitantes — levou muitos empresários a atuarem em atividades comerciais diferentes das suas cotidianas (turísticas). Esta constatação ilustra o perigo de se desenvolver o turismo como monocultura (KRIPPENDORF, 2000), pois, de outra maneira, durante os momentos mais árduos da pandemia, não apenas os negócios como também as pessoas poderiam ter as suas possibilidades de sobrevivência comprometidas.

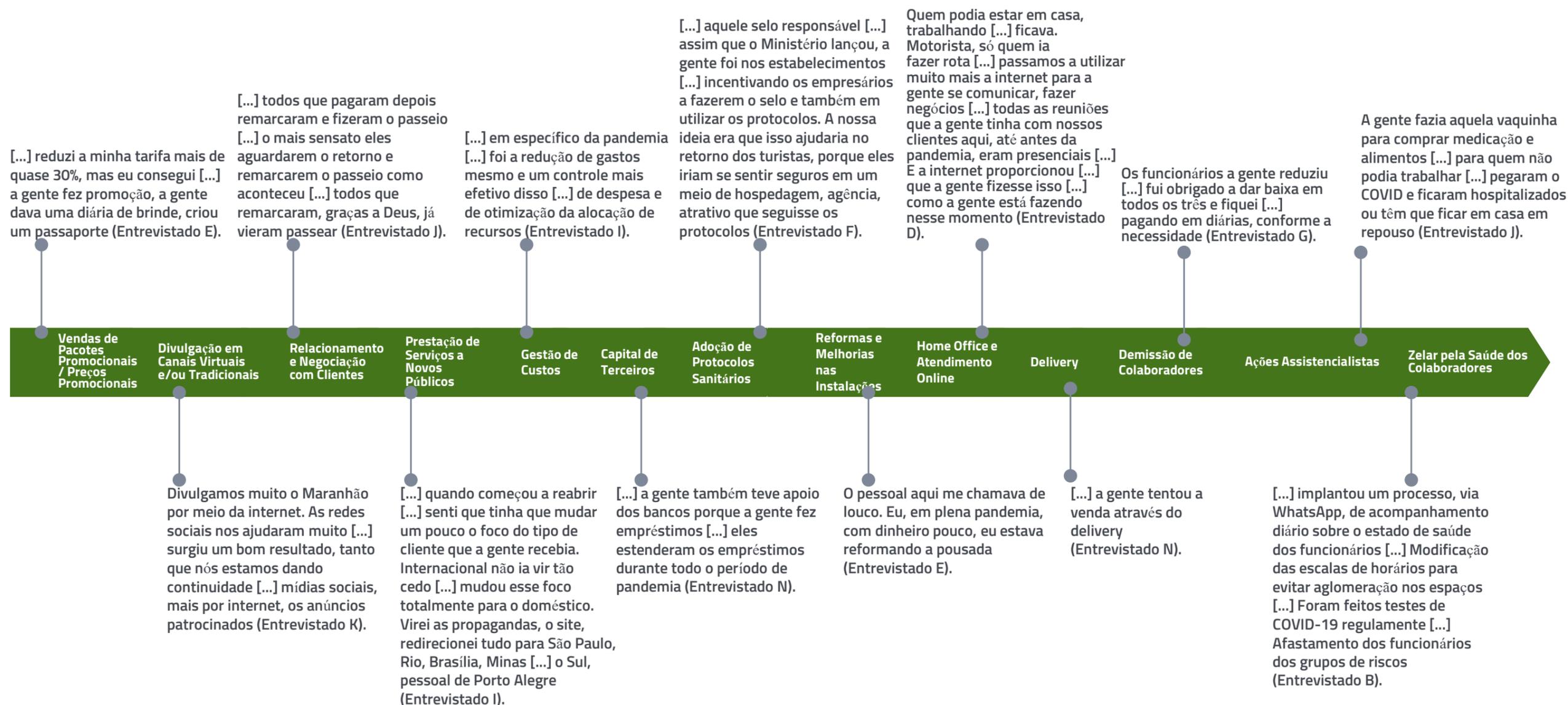
Empreender com criatividade e buscando a inovação foi uma das orientações de Carneiro, Cabral e Alvares (2022) para assegurar a sobrevivência empresarial neste contexto pandêmico. Assim, em destinos como Carolina, emergiram redes de apoio aos empreendedores locais, diante do senso de solidariedade provocado na sociedade em geral, por conta da chegada da covid-19 (ALVES *et al.*, 2020). De forma inesperada para muitos, ocorreu um pico de vendas na retomada das atividades, refletindo o desejo de viajar dos brasileiros a partir da flexibilização das medidas sanitárias, em especial para localidades cuja atratividade principal reside nos espaços naturais (BRASIL, 2021), caso da maioria das cidades turísticas maranhenses investigadas.

No que concerne à gestão pré-crise, notou-se que planos contingenciais não são comuns às organizações, principalmente as de menor porte, como verificado na literatura sobre crises no turismo (BOUÇAS DA SILVA; MIRANDA; HOFFMANN, 2021), fato que dificultou, ainda mais, a capacidade de resposta à pandemia. Para uma empresa barreirinhense, situações recorrentes de crise nos últimos anos levaram a realizar a gestão de custos — fundo de reservas e estrutura enxuta — conforme segue: “[...] o empresário brasileiro [...] pensa em crise 24 horas [...] já teve uma grande crise mundial [...] naquele *boom* imobiliário [...] aí comecei a [...] não fazer empréstimos e aquisições de valores muito altos [...] quadro de funcionários mais enxuto” (Entrevistado I). Aqui se percebe que crises passadas podem contribuir com a postura dos gestores no enfrentamento de futuras turbulências no mundo empresarial (ALVES *et al.*, 2020).

O empresariado maranhense demonstrou sua resiliência ao compor com celeridade as estratégias para enfrentar a crise sanitária surgida com o SARS-CoV-2, e elas variaram segundo o *stakeholder* envolvido (Figuras 4 e 5)



Figura 4. Estratégias de enfrentamento da crise para colaboradores e clientes nos negócios maranhenses



Fonte: Elaboração própria



e a fase da pandemia. Para alguns segmentos — A&B e hospedagem —, a retomada das atividades ocorreu mais rapidamente, o que exigiu a imediata adoção de protocolos sanitários (FONSECA; SALCEDA; MENDES, 2022) e serviços de entrega (*delivery*). Para outros, como eventos e passeios (receptivo), foi necessário adotar o *home office* e o atendimento *on-line*, a fim de manter a comunicação com clientes ativa. Mesmo diante da crise, houve empreendimento hoteleiro que investiu em reformas e melhorias nas instalações, acreditando na retomada dos seus negócios no curto prazo.

Tão logo se anunciou o/a fechamento/restrrição das atividades turísticas, as empresas realizaram a gestão de custos — expressa na redução nos/nas gastos/despesas —, chegando, até mesmo, a acessarem capital de terceiros — contratação de empréstimos bancários — ou buscarem subsídios junto ao governo federal para honrar com seus compromissos financeiros. Neste caso, recorrentemente, relatou-se lentidão e/ou ineficácia no acesso aos subsídios governamentais, algo corroborado pelo estudo de Trentin, Moraes e Costa (2022), para quem reduzida parte do crédito extraordinário oferecido pelo governo federal para socorrer as empresas do turismo nesse momento de crise foi contratado, em razão de entraves como as burocracias envolvidas. Dificuldades relacionadas ao fornecimento de bens e serviços durante a pandemia estimularam que houvesse a busca por fornecedores locais, algo percebido em Carolina, mas possivelmente presente nos outros destinos investigados.

Quanto ao público interno, foi necessário demitir colaboradores — ação das mais urgentes quando da chegada da covid-19 (FOO *et al.*, 2020) — e contar com ações assistencialistas governamentais (doação de cestas básicas) e individuais (vaquinhas) para apoiá-los. Neste último ponto, reforça-se a ação solidária de muitos, expressa neste momento de adversidade (ALVES *et al.*, 2020). A situação do alto contágio provocado pelo novo coronavírus obrigou as empresas, do mesmo modo, a manifestarem seu zelo pela saúde dos colaboradores, promovendo afastamentos do trabalho para grupos de risco, testes de covid-19; investindo em Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) etc.

Focados na clientela, os empreendimentos se empenharam na venda de pacotes promocionais e/ou oferta de preços promocionais, como forma de estimular as viagens em um momento em que muitos temiam o contágio pela covid-19 (GOLETS *et al.*, 2021). Nesses termos, já em 2020,

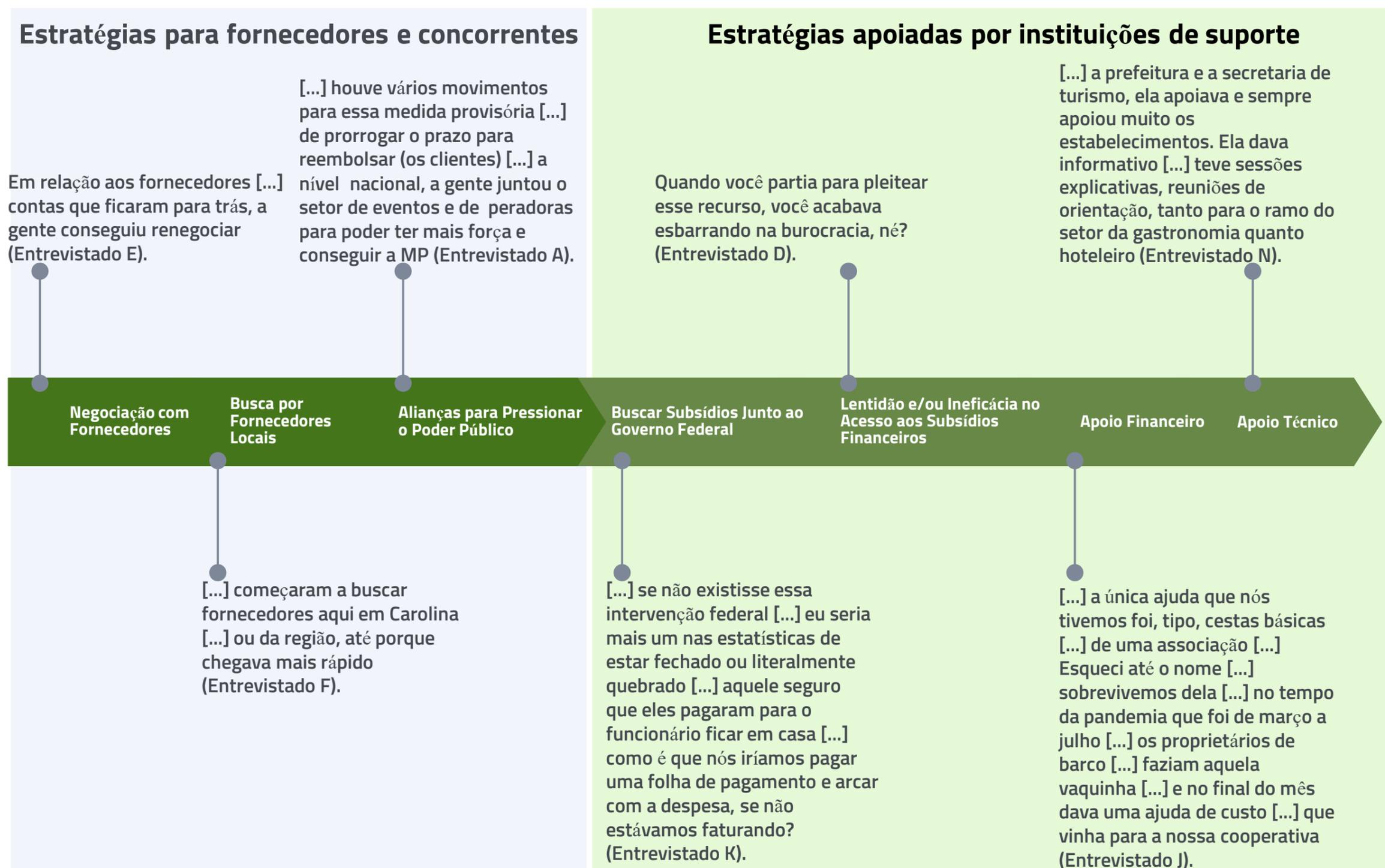
operadoras e agências comercializavam pacotes para 2021 com valores bastante atraentes (TURISMO..., 2020). O mote era conseguir levantar recursos para sustentar os negócios quando ainda não se sabia quando seria o retorno à normalidade das atividades. Essas ações de *marketing* foram acompanhadas da prestação de serviços a novos públicos, voltando-se mais ao turismo doméstico, diante das restrições impostas ao turista internacional. Aqui, percebe-se o estímulo à prática do *staycation*, manifestada por autores como Lin *et al.* (2021).

A pandemia acelerou também a transição para o mundo digital em vários ramos (GUIMARÃES JUNIOR *et al.*, 2020), inclusive no turismo (PERINOTTO *et al.*, 2021). Diante dessa realidade, os empresários buscaram ampliar a sua divulgação em canais virtuais, a fim de dar prosseguimento à comercialização dos seus produtos/serviços e/ou manter sua proximidade com os clientes, porquanto muitos desistiram/almejaram desistir das suas viagens. Essas iniciativas seguem orientações de Edwards (2021), a qual defendeu que medidas urgentes de comunicação e promoção com clientes foram/são fundamentais à prevenção de perdas por conta da pandemia.

Adicionalmente, como forma de mitigar os prejuízos financeiros, foi necessário negociar com clientes e fornecedores a devolução e/ou remarcação de pacotes, situação possibilitada pela Medida Provisória (MP) n.º 948/2020, a qual desobrigou empresas do turismo a reembolsarem consumidores por um determinado período, nos casos de cancelamentos de serviços, reservas e eventos, diante da situação de emergência provocada pela covid-19 (BRASIL, 2020). A criação dessa MP, aliás, foi provocada pelas alianças para pressionar o poder público, estabelecidas por entidades de classe como a Associação Brasileira de Agências de Viagem (ABAV) e a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH), ocorrência que proporcionou benesses coletivas ao setor do turismo a partir de um interesse comum: amenizar os impactos negativos da pandemia. Do mesmo modo, a atuação de instituições de suporte públicas e privadas — Ministério do Turismo, secretarias municipais e estadual de turismo, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), associações de classe, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), entre outras — no apoio técnico e financeiro ao empresariado foi destacada, principalmente, na orientação para a retomada das atividades. De maneira proeminente, o



Figura 5. Estratégias de enfrentamento da crise para fornecedores, concorrentes e instituições de suporte nos negócios maranhenses



Fonte: Elaboração própria



apoio governamental se mostrou essencial aos negócios para enfrentar a situação de crise (BARTIK *et al.*, 2020).

Para o pós-crise (Figura 6), notou-se que os aprendizados provenientes da pandemia são reconhecidos no enfrentamento de futuros momentos adversos e corroboram uma maior resiliência empresarial, conforme afirmou o Entrevistado I: “[...] a pandemia favoreceu que os empresários [...] tenham se adaptado de uma forma que talvez fique para o futuro”. Nesse rastro, o empresariado pretende manter e divulgar protocolos sanitários, melhorar seu atendimento aos clientes, como forma de suscitar a sensação de segurança exigida pelos viajantes atuais (GOLETS *et al.*, 2021). Ademais, focam em maior captação de clientes, sobretudo em momentos de baixa demanda, a partir da ampliação da atuação em canais virtuais e da oferta de pacotes promocionais, consoante defendido por Perinotto *et al.* (2021).

Reconheceu-se, também, a relevância de intensificar as relações interorganizacionais, ou seja, a atuação conjunta com outras empresas — concorrentes ou não — e associações de classe para fortalecer a competitividade empresarial (VERSCHOORE; BALESTRIN; PERUCIA, 2014). No entanto, a estratégia considerada mais importante para o pós-pandemia se volta à gestão de custos, representada pela necessidade de compor um planejamento financeiro, com fortalecimento do capital de giro, economia com insumos e enxugamento do quadro de funcionários. Como a pandemia de covid-19 constituiu um período de escassez, o empresariado percebeu que a atenção à sustentabilidade econômica dos seus negócios é ponto crucial ao enfrentamento de futuras adversidades que abalem o funcionamento do setor turístico. Para destinos com fluxos perenes e que sofrem com o *overtourism*, a pandemia significou uma forte retração que pode ter ditado novos rumos, quiçá em bases mais sustentáveis (BRASILEIRO *et al.*, 2022). Adicionalmente, tratou-se da relevância de desenvolver práticas de treinamento e desenvolvimento, tendo em vista as novas e emergentes demandas do consumidor do turismo (LAGES; COSTA, 2022).

Em termos conclusivos, traz-se que esta pesquisa, junto aos atores sociais do turismo maranhense, identificou um conjunto de impactos — positivos e negativos — da crise decorrente da covid-19, ocasionando efeitos que foram desde a suspensão de atividades até o pico de vendas na reabertura dos negócios. Os diferentes momentos

da pandemia permitiram/obstaculizaram as iniciativas empresariais, e elas foram influenciadas, em especial, pelas decisões governamentais, algumas das quais incluíram medidas sanitárias importantes e ditadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS) para preservar vidas. Mais recentemente, a flexibilização no Brasil, por exemplo, desobrigou o uso de máscaras em voos e a apresentação de testes negativos comprobatórios sobre a covid-19. Aos poucos, a retomada do setor do turismo se dá mais por conta da disponibilidade financeira dos viajantes do que, propriamente, por alguma medida restritiva imposta a eles.

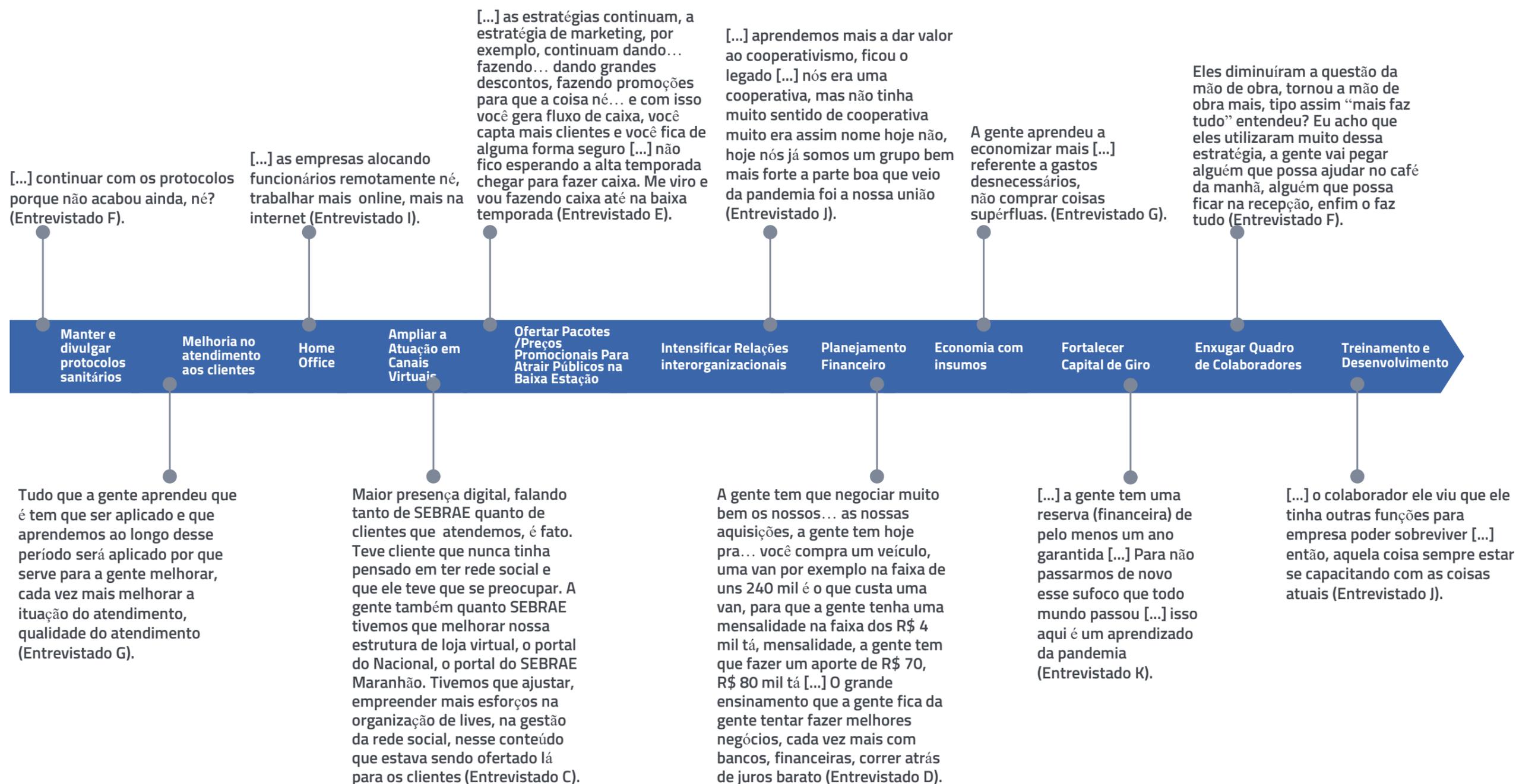
Em outro aspecto, como planos contingenciais não são comuns às empresas, a capacidade de resiliência empresarial ditou a força competitiva nessa situação desfavorável. Assim, as empresas maranhenses adotaram estratégias de enfrentamento da crise conforme o *stakeholder* envolvido — colaboradores, clientes, fornecedores, concorrentes e instituições de suporte — e a fase em que se encontrava a pandemia. Em termos dos aprendizados advindos da crise, há uma sinalização para que parte das estratégias adotadas no período mais crítico da pandemia seja mantida, com ênfase maior ao planejamento financeiro da organização.

Isto posto, considera-se que a covid-19 significou, para muitos, a extinção de seus negócios, todavia, aos que sobreviveram a esta crise, a pandemia representou um momento de aprendizado e fortalecimento organizacional que incrementa a capacidade empresarial de resistir a situações adversas. As novas formas de lidar com os variados *stakeholders*, possibilitadas, inclusive, pelas Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), corroboram que o futuro das empresas do turismo depende, em boa parte, da capacidade responsiva e adaptativa de seus gestores e gestoras.

Destaca-se, adicionalmente, que este estudo sequencia o que fora iniciado por Rodrigues *et al.* (2022) e Bouças da Silva, Miranda e Hoffmann (2021), aportando diferentes análises a partir das novas categorias surgidas, possibilitadas pelos novos locais e grupos de *stakeholders* pesquisados, trazendo achados inéditos e pertinentes. Em relação aos impactos positivos relativos à pandemia, surgiram as categorias de análise: motivação ao cooperativismo/associativismo; motivação ao empreendedorismo local; redes de apoio; e pico de vendas na retomada. Quanto às estratégias de enfrentamento pelas empresas, as novas categorias encontradas foram: reformas e melhorias nas instalações; busca por fornecedores locais;



Figura 6. Estratégias para o pós-crise nos negócios maranhenses



Fonte: Elaboração própria



ações assistencialistas; e zelo pela saúde dos colaboradores. Em relação às estratégias para o pós-crise, apareceu a categoria: melhorar o atendimento aos clientes.

No entanto, reconhece-se as limitações desta investigação, as quais se relacionam a setor, segmentos e públicos investigados, bem como ao recorte espacial, tendo em vista que não foi possível incluir outros municípios que fazem parte dos polos turísticos considerados aqui, ou mesmo avançar as pesquisas para outros polos turísticos maranhenses. Diante disso, recomenda-se, como agenda de pesquisa, que se siga investigando gestão de crises, em variados cenários adversos (econômicos, climáticos, sanitários etc.), no setor turístico e fora dele, contemplando abordagens qualitativas e/ou quantitativas, e diferentes técnicas de coleta e análise de dados. Ademais, sugere-se analisar contextos pós-covid-19, permitindo maiores dados, sobretudo no Maranhão. Ciente de que a maior parte da amostra investigada foi composta de empresas com maior tempo de existência, aconselha-se, ainda, investigar a relação entre longevidade das empresas e sobrevivência às crises, como a vivenciada recentemente.

Por fim, reforça-se que, embora não tenha findado ainda a pandemia de covid-19, já se fala na preocupante doença da varíola do macaco — causada pelo vírus *monkeypox* —, a qual vem exigindo medidas sanitárias importantes por parte de muitos países. Esta circunstância sinaliza para a expectativa de que a humanidade siga sendo desafiada pela atual e por outras pandemias provocadas por vírus, as quais exigirão, de maneira crescente, empenho coletivo de governos, setores empresariais e da sociedade de maneira geral, para mitigar os impactos nocivos e a perda de vidas que caracterizou este momento crítico da pandemia de covid-19.

REFERÊNCIAS

- ALVES, J.; LOK, T.; LUO, Y.; HAO, W. Crisis management for small business during COVID-19 out-break: Survival, Resilience and Renewal Strategies of Firms in Macau. **Research Square**, 2022. Disponível em: <https://www.researchsquare.com/article/rs-34541/v1>. Acesso em: 19 ago. 2022.
- AZEVEDO, H. A. A.; GUAMBE, J. J. J.; SILVA, J. J.; VICTOR, R. B. Gestão de crises em destinos turísticos: experiências do município de Maputo em Moçambique no contexto do COVID-19. **Formação** (Online), v. 29, n. 55, p. 55-77, 2022.
- BACKES, D. A. P.; ARIAS, M. I.; STOROPOLI, J. E.; RAMOS, H. R. Os efeitos da pandemia de Covid-19 sobre as organizações: um olhar para o futuro. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, São Paulo, v. 19, n. 4, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/riae/article/view/18987>. Acesso em: 19 ago. 2022
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Ed. rev. ampl. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BARTIK, A. W.; BERTRAND, M.; CULLEN, Z. B.; GLAESER, E. L.; LUCA, M.; STANTON, C. The Impact of COVID-19 on Small Business Outcomes and Expectations. **Harvard Business School Working Paper**, Nova Iorque, v. 117, n. 30, p. 17656-17666, abr. 2020. Disponível em: <https://www.pnas.org/doi/full/10.1073/pnas.2006991117>. Acesso em: 19 ago. 2022.
- BOCK, I. A. A.; MACKE, J. The social capital and the development of collaborative networks in the tourism sector: a case study on the Grupo Gestor do Turismo Rural do Rio Grande do Sul – RS, Brazil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 8, n. 1, p. 23-41, 2014. Disponível em: <https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/563>. Acesso em: 19 ago. 2022.
- BOUÇAS DA SILVA, D. L.; MIRANDA, A. L.; HOFFMANN, V. E. Viva ou deixe morrer: estratégias para o enfrentamento da COVID-19 sob a perspectiva empresarial em São Luís do Maranhão, Brasil. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, v. 15, n. 1, p. 1982-6125, 2021. Disponível em: <https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/2203>. Acesso em: 19 ago. 2022.
- BRASIL. **Medida Provisória n.º 948**, de 8 de abril de 2020. Brasília: Presidência da República, 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Mpv/mpv948.htm. Acesso em: 15 ago. 2022.
- BRASIL. **Guia de Retomada Econômica do Turismo**. Resumo Executivo. Brasília: MEC/MTur, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/retomadado-turismo/GuiaRetomadaEconmicadoTurismo.pdf>. Acesso em: 28 maio 2022.
- BRASILEIRO, I.; BOUÇAS, D.; COSTA, H.; ALVARES, D. (org.). **Turismo, Sustentabilidade e COVID-19**: entre incertezas e esperanças. Brasília: Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade/UnB, 2022. Coleção Travessias. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/book/228>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- CARNEIRO, D. M. R.; CABRAL, A. S.; ALVARES, D. F. Economia criativa e espacialização da inovação: desafios pós-COVID-19 para o desenvolvimento turístico de um bairro de Belo Horizonte. In: BRASILEIRO, I.; BOUÇAS, D.; COSTA, H.; ALVARES, D. (org.). **Turismo, Sustentabilidade e COVID-19**: entre incertezas e esperanças. Brasília: Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade/UnB, 2022. Coleção Travessias. p. 147-167. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/book/228>. Acesso em: 8 ago. 2022.



- CRUZ, R. C. A.; SILVA, S. A.; LARRABURE, S. P.; TODESCO, C.; SERRA, H. R. H.; GUAMBE, J. J. J. (org.). **Turismo em tempos de Covid-19**: ensaios sobre casos na Argentina, Brasil, Moçambique e Portugal. São Paulo: USP, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/48819>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- EDWARDS, J. Economic Feedback Loops: Crisis Communication Methods and Exhibited by the Travel and Tourism Industry During the COVID19 Pandemic. *In*: BERUBE, D. M. (ed.). **Pandemic Communication and Resilience**. Risk, Systems and Decisions. [S. l.]: Springer, 2021. p. 179-188. Disponível em: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-77344-1_11. Acesso em: 8 ago. 2022.
- FALQUETTO, J. M. Z.; HOFFMANN, V. E.; FARIAS, J. Saturação teórica em pesquisas qualitativas: relato de uma experiência de aplica o em estudo na área de Administra o. **Revista de Ciências da Administra o**, Florianópolis, v. 20, n. 52, p. 40-53, dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/adm/article/view/2175-8077.2018V20n52p40>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- FLICK, U. **Introdu o   pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- FONSECA, G. P. S.; SALCEDA, J. M. C.; MENDES, L. G. Impactos da pandemia de Covid-19 no setor do turismo em Chapada dos Guimarães - MT. **Forma o** (Online), v. 29, n. 55, p. 221-249, 2022. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/8890>. Acesso em: 26 ago. 2022.
- FOO, L. P.; CHIN, M. Y.; TAN, K. L.; PHUAH, K. T. The impact of COVID-19 on tourism industry in Malaysia. **Current Issues in Tourism**, [s. l.], v. 24, p. 2735-2739, jun. 2020. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13683500.2020.1777951>. Acesso em: 26 ago. 2022.
- FREIRE, L. L.; COSTA, H.; BOUÇAS, D. Negócios sociais do turismo na pandemia: crise, respostas estratégicas e perspectivas de futuro. *In*: BRASILEIRO, I.; BOUÇAS, D.; COSTA, H.; ALVARES, D. (org.). **Turismo, Sustentabilidade e COVID-19**: entre incertezas e esperanças. Brasília: Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade/UnB, 2022. Cole o Travessias. p. 98-127. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/book/228>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- FUNDA O GETÚLIO VARGAS. **Impactos econ micos da covid-19**: propostas para o turismo. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV Projetos, 2020. Disponível em: https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/02.covid19_impactoeconomico_turismo2_v07_fichacatalografica.pdf. Acesso em: 26 ago. 2022.
- GOLETS, A.; FARIAS, J.; PILATI, R.; COSTA, H. COVID-19 pandemic and tourism: The impact of health risk perception and intolerance of uncertainty on travel intentions. **Curr Psychol**, 2021. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s12144-021-02282-6#citeas>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- GOMES, B. S. **O impacto do novo Coronavírus (COVID-19) na hotelaria através da perspectiva dos colaboradores**. Disserta o (Mestrado em Turismo e Hospitalidade) — Universidade Portucalense, Porto, 2021.
- GUIMARÃES JUNIOR, D.; NASCIMENTO, A.; RODRIGUES, G.; SANTOS, L. Efeitos da Pandemia do COVID-19 na Transforma o Digital de Pequenos Negócios. **Revista de Engenharia e Pesquisa Aplicada**, Recife, v. 5, n. 4, p. 1-10, 2020. Disponível em: <http://revistas.poli.br/index.php/rep/article/view/1455>. Acesso em: 8 ago. 2022.

- HALL, C.; SCOTT, D.; G SSLING, S. Pandemics, transformations and tourism: Be careful what you wish for. **Tourism Geographies**, v. 22, p. 577-598, 2020. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14616688.2020.1759131>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- IBGE. **Pesquisa Pulso Empresa**: impacto da covid-19 nas empresas. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://covid19.ibge.gov.br/pulso-empresa/>. Acesso em: 19 ago. 2022.
- KIM, J.; KIM, J.; LEE, S. K.; TANG, L. R. Effects of epidemic disease outbreaks on financial performance of restaurants: Event study method approach. **Journal of Hospitality and Tourism Management**, n. 43, p. 32-41, jun. 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1447677019303535?via%3Dihub>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- KRIPPENDORF, J. **Sociologia do Turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Trad. Contexto Tradu o es. São Paulo: Aleph, 2000.
- LAGES, V.; COSTA, H. Sobre transi o es que nos inquietam: o turismo em transforma o. *In*: BRASILEIRO, I.; BOUÇAS, D.; COSTA, H.; ALVARES, D. (org.). **Turismo, Sustentabilidade e COVID-19**: entre incertezas e esperanças. Brasília: Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade/UnB, 2022. Cole o Travessias. p. 10-26. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/book/228>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- LIN, Z.; WONG, I. A.; KOU, I. E.; ZHEN, X. C. Inducing wellbeing through staycation programs in the midst of the COVID-19 crisis. **Tourism Management Perspectives**, v. 40, out. 2021. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2211973621001203?via%3Dihub>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- PERINOTTO, A. R. C.; LIMA SOBRINHO, L.; SOARES, J. R. R.; SÁNCHEZ FERNANDÉZ, M. D. O uso das estratégicas de Co-marketing, Coopeti o e marketing do destino, por meio da m dia social Instagram no período de pandemia. **PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review**, São Paulo, v. 10, n. 2, p. 81-105, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/podium/article/view/19018>. Acesso em: 8 ago. 2022.
- RODRIGUES, L. M.; LIMA, T. de J. C.; PINHO, T. R. R.; BOUÇAS DA SILVA, D. L.; ALMEIDA, J. V. F. As a o es de enfrentamento da Covid-19 em cidades turísticas maranhenses. **Forma o** (Online), v. 29, n. 55, p. 163-192, 2022. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/8893/0>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- TEIZEN, B. WTTC d   meros ao prejuízo do Turismo na pandemia. **Panrotas**, 13 jul. 2021. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/coronavirus/pesquisas-e-estatisticas/2021/07/wttc-da-numeros-ao-prejuizo-do-turismo-na-pandemia_182829.html. Acesso em: 16 ago. 2022.
- TRENTIN, F.; MORAES, C. C. A.; COSTA, M. A. M. Crédito extraordinário para manuten o do setor de turismo durante a pandemia da Covid-19: análise do fundo geral de turismo. **Forma o** (Online), v. 29, n. 55, p. 29-53, 2022. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/8879>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- TURISMO: operadoras vendem viagens para novembro e dezembro. **Exame Invest**, 20 set. 2020. Disponível em: <https://exame.com/invest/minhas-financas/turismo-operadoras-vendem-viagens-para-novembro-e-dezembro/>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- VERSCHOORE, J. R.; BALESTRIN, A.; PERUCIA, A. Small-Firm Networks: hybrid arrangement or organizational form? **O&S**, Salvador, v. 21, n. 69, p. 275-292, abr./jun. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/osoc/a/qn5Hy9MtsdQ9mCQ5WtTJnqD/?lang=en>. Acesso em: 15 ago. 2022.



VIEIRA, D. P.; HOFFMANN, V. E. A Influência dos Relacionamentos para o Desempenho das Empresas de Hospedagem. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 187-204, abr. 2018. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/1325>. Acesso em: 15 ago. 2022.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The global risks report**. 15. ed. [S. l.]: World Economic Forum: Marsh McLennan: Zurich Insurance Group, 2020. Disponível em: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risk_Report_2020.pdf. Acesso em: 20 maio 2022.

WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. **Economic Impact Reports**, 2022. Disponível em: <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact>. Acesso em: 20 ago. 2022.

ZAHRA, S. A. International entrepreneurship in the post Covid world. **Journal of World Business**, v. 56, n. 1, 2020. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7489878/>. Acesso em: 20 ago. 2022.



Impactos da pandemia de covid-19 no turismo sergipano

-  Cristiane Alcântara de Jesus SANTOS
-  Antonio Carlos CAMPOS
-  Larissa Prado RODRIGUES



Os acontecimentos mundiais instaurados pela pandemia de covid-19 impuseram novas condições à práxis social, redefinindo as relações e o cotidiano como reprodução da vida. Com isso, alguns setores foram mais afetados que outros; dentre estes, destaca-se o turismo, que depende do deslocamento espacial de pessoas para que a sua prática possa se desenvolver. Tal prática se configurou como uma das principais formas de contaminação por intermédio da aviação comercial de passageiros (OLIVEIRA NETO; GARCIA; SPINUSSI, 2020; CARNEIRO; ALLIS, 2021).

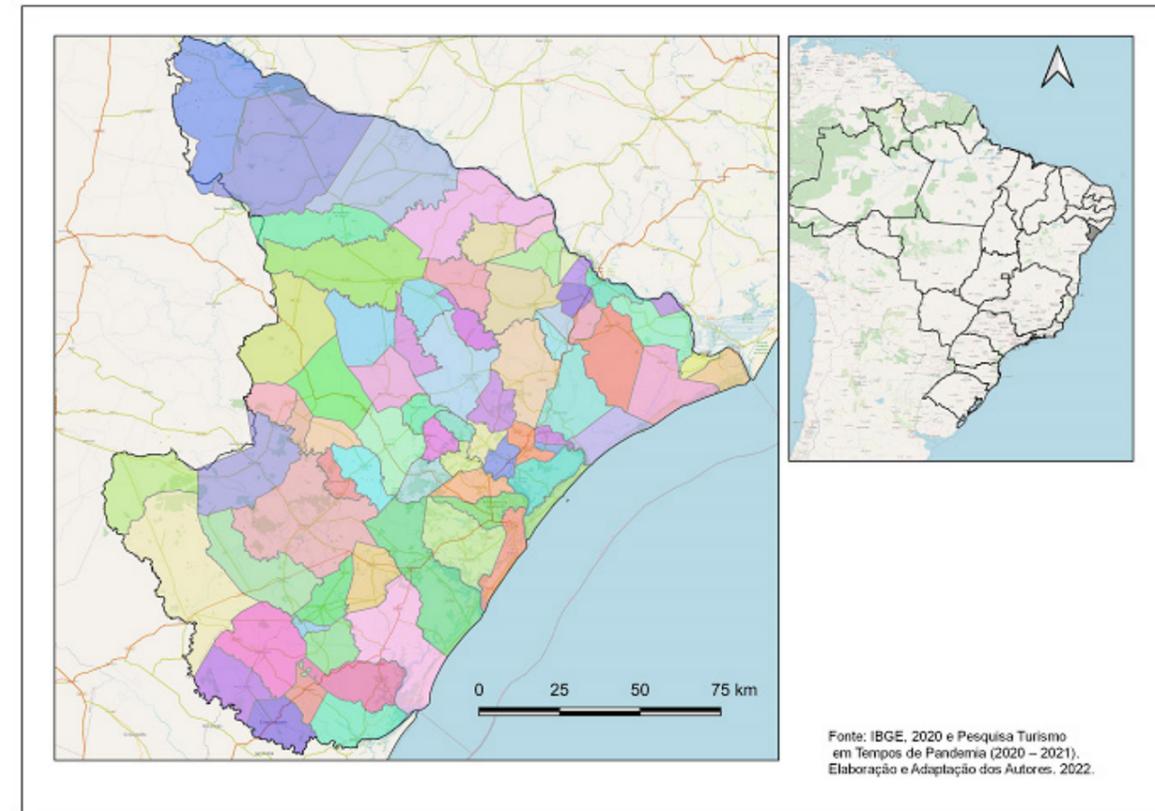
Deste modo, a partir da dimensão do turismo, várias questões se tornaram ainda mais aparentes durante a pandemia: a) o ímpeto de determinados indivíduos e classes sociais em burlar as regras para manter o convívio social local e turisticamente, mesmo que no início da pandemia, em 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) disseminasse a ideia de distanciamento e isolamento social; b) o colapso nos países que ocupam os primeiros lugares no *ranking* dos principais receptores de turistas internacionais, tendo em vista que foram os mais afetados na primeira e segunda onda da covid-19; e c) o colapso político-econômico-ideológico que se descortinou pelas medidas diferenciadas adotadas pelos países, o que revelou o caráter desigual da pandemia. Tais questões trazidas pela pandemia levariam alguns indivíduos a um desejo reprimido de viajar como momento de descanso; “[...] uma válvula de escape para a ansiedade e as incertezas trazidas pelo novo coronavírus, sendo, portanto, absolutamente compreensível” (CRUZ, 2020), revelando o fator de reparação social/pessoal que o turismo possui em si, ao promover deslocamento temporário da residência cotidiana.

No Brasil, mesmo com o decreto do estado pandêmico pela OMS, em março de 2020, acompanhou-se, em todo o território nacional, medidas específicas sendo sancionadas pelas unidades federativas, ao passo que o governo federal apresentou certa debilidade no processo de tomada de decisão. Assim sendo, o país foi drasticamente afetado pelo vírus SARS-Cov-2 devido à ausência de um direcionamento do governo federal acerca de um controle efetivo da disseminação e mortalidade da doença.

Isto posto, o presente capítulo tem por objetivo analisar os impactos da pandemia de covid-19 no turismo do estado de Sergipe, localizado na região Nordeste do Brasil. O estado está constituído por 75 municípios e tem um pouco mais de 22 mil km² de território, o que corresponde a 0,26 %

do território brasileiro. Está limitado ao norte com o estado de Alagoas, ao leste com o Oceano Atlântico e ao sul e ao oeste com o estado da Bahia (Figura 1).

Figura 1. Sergipe, Brasil – localização geográfica



Fonte: Elaboração própria com base em IBGE, 2020

Para atingir o objetivo supracitado, utilizou-se procedimentos metodológicos que têm por base a pesquisa quali-quantitativa. Primeiramente, foi realizado o levantamento bibliográfico, seguido da revisão de literatura, a fim de identificar produções que versam acerca da atividade turística antes e depois do cenário pandêmico, bem como produções mais recentes que enfocam o impacto da covid-19 sob diversos âmbitos nas ciências humanas e sociais.

Posteriormente, realizou-se o levantamento de documentos e decretos oficiais que regulamentam as atividades econômicas no estado de Sergipe, objetivando subsidiar a fundamentação dos resultados expostos neste texto. Ademais, buscou-se dados econômicos e sociais referentes à amplitude das receitas do setor dos meios de hospedagem de Aracaju, por meio da Secretaria Municipal da Fazenda (SEMFAZ), do saldo de postos



de emprego do setor de serviços do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e do transporte aéreo de passageiros divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

No que tange à coleta de dados primários, estes foram obtidos com residentes no estado de Sergipe, que responderam a questionários que foram enviados pela plataforma Google Docs. O formulário foi testado duplamente antes de ser disponibilizado on-line para obtenção de respostas durante o período de 16 de março a 24 de maio de 2021. A amostra totalizou 317 inquiridos, apresentando um nível de confiabilidade de 95% e erro amostral de 5,5%.

No contexto pandêmico, vários organismos internacionais — a exemplo da Organização Mundial do Turismo (OMT), do World Economic Forum (WEF), da World Travel and Tourism Council (WTTC) e, no caso do Brasil, do Ministério do Turismo — fizeram projeções para novos rumos do setor do turismo, assim como previsões que incorporavam transformações significativas no comportamento dos turistas a partir do novo cenário desenhado pela pandemia de covid-19. É certo que se acompanha a retomada das práticas turísticas em todo o mundo, conforme aponta a OMT (2022), ao afirmar que o turismo internacional, nos cinco primeiros meses de 2022, teve uma recuperação de 46% quando comparado ao ano de 2019 (anterior à pandemia).

No caso do Brasil, verifica-se esse mesmo cenário, tendo em vista que o ano de 2020 foi marcado por uma queda significativa no fluxo aéreo, sendo que, no primeiro semestre, o setor aéreo foi impactado pelas medidas adotadas pelas empresas de aviação que resolveram reduzir os voos; e, no segundo semestre, devido ao fechamento de fronteiras de muitos países e às medidas de restrições para contenção do vírus.

Mesmo no momento pandêmico, marcado por algumas incertezas e grandes desafios que influenciaram o processo de retomada da atividade turística mundial, a região Nordeste apresentou uma representatividade significativa no contexto turístico brasileiro, uma vez que conseguiu manter a tendência de anos anteriores, sendo responsável por 69,96 % das vendas das operadoras no ano de 2020 (BRAZTOA, 2021), destacando-se entre os

principais destinos: Salvador/Bahia, Maceió/Alagoas e Natal/Rio Grande do Norte, comprovando-se a hipótese de Santos, Campos e Rodrigues (2021) do fortalecimento do turismo doméstico e regional.

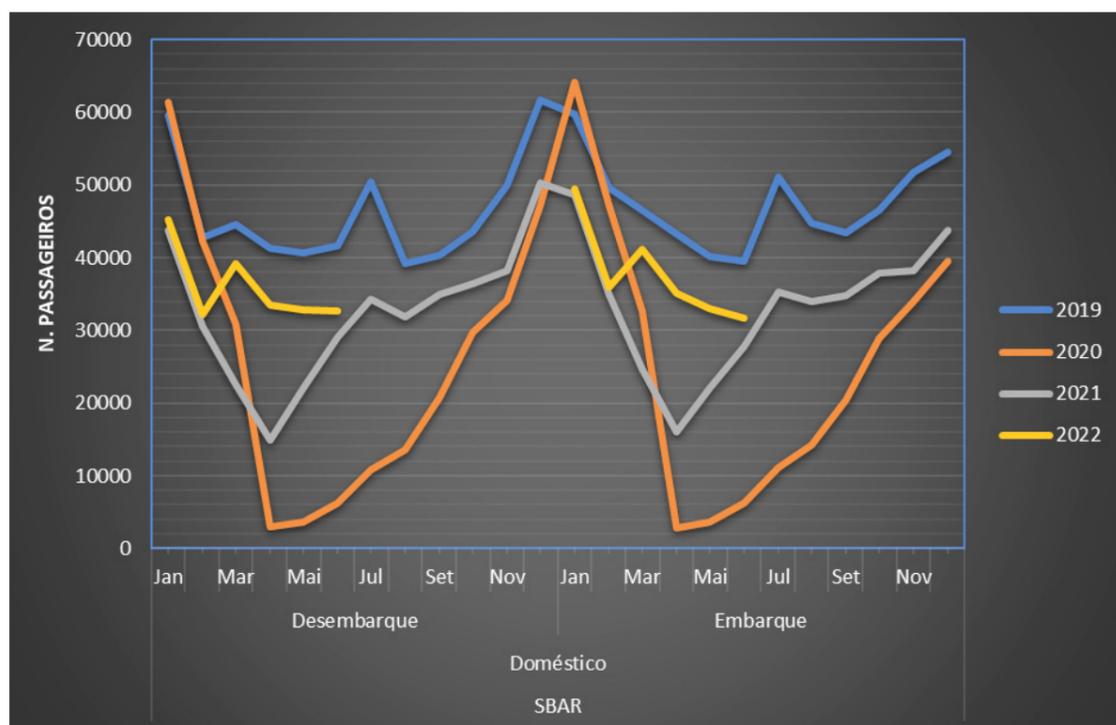
O estado de Sergipe tem acompanhado a tendência dos demais estados que compõem a região Nordeste durante este período pandêmico. Alguns aspectos têm contribuído para essa situação: a) sua localização geográfica, situado entre dois importantes destinos consolidados no mercado turístico nacional, os estados da Bahia e de Alagoas, que foram responsáveis por fluxos turísticos representativos no ano de maior crise da pandemia de covid-19; e b) as campanhas publicitárias relacionando a cidade de Aracaju, capital do estado, a um destino seguro, inclusive sendo mencionada por um buscador de viagem (Viajara.com.br) como destino nacional tendência do turismo pós-covid-19, por ter um aumento de 35% na procura dos viajantes brasileiros na plataforma durante a pandemia.

Assim sendo, os dados de embarque e desembarque no Aeroporto Santa Maria, único aeroporto do estado situado em Aracaju, gerados pela ANAC e Aena Brasil (administradora do aeroporto), mostram que, ao comparar os anos de 2019 e 2020, observa-se uma redução de 50,29% no volume total de passageiros, principalmente entre os meses de abril e agosto de 2020, período que corresponde à primeira onda de contaminações, ao ápice da média de mortes diárias pela covid-19 e às medidas de distanciamento social seletivo instituídas pelo Decreto nº. 40.588, de 27 de abril de 2020, que instituiu o fechamento de estabelecimentos de alimentos e bebidas (A&B) e meios de hospedagem.

No entanto, com o início do processo de vacinação, em janeiro de 2021, e a consequente flexibilização das medidas restritivas, o estado de Sergipe se insere no cenário de retomada gradual, pois percebe-se uma melhora da movimentação de embarques e desembarques, com um aumento significativo das taxas no período de alta estação do verão nordestino. Já no primeiro semestre de 2022, após a ampliação dos ciclos vacinais, verifica-se uma tendência de retomada dos voos e números de viagens, fato que ainda não alcança os valores obtidos no período anterior à pandemia (Gráfico 1).



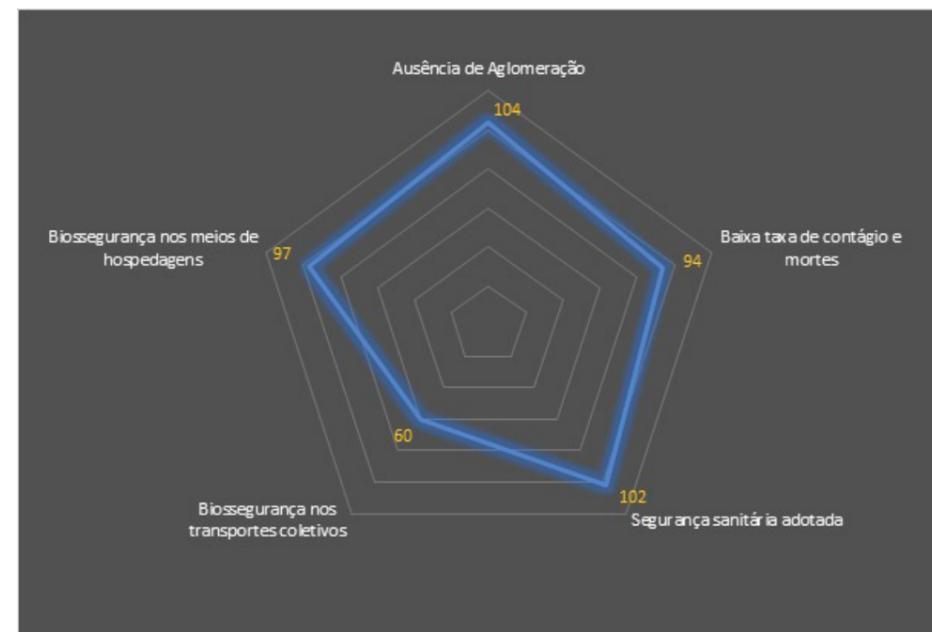
Gráfico 1. Aeroporto Santa Maria – Aracaju: variação da movimentação de embarque e desembarque de passageiros (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em ANAC, 2022

De acordo com os resultados dos questionários aplicados aos residentes no estado de Sergipe pela plataforma Google Docs no período de 16 de março a 24 de maio de 2021, 43% realizaram alguma viagem de lazer no período e, ao menos, 63% destes viajaram mais de uma vez. Observa-se que o percentual atribuído às viagens motivadas por lazer é superior à média brasileira, que, para o ano de 2021, foi registrada em 35,7% (IBGE, 2022). Torna-se relevante salientar que 57% dos inquiridos mencionaram que alguns fatores influenciaram e foram determinantes no momento de decisão por viajar e de escolha do destino: ausência de aglomeração, baixa taxa de contágio e de mortos no destino, adoção de medidas de segurança sanitária no destino, medidas de biossegurança nos transportes públicos e meios de hospedagem (Gráfico 2).

Gráfico 2. Sergipe – Fatores que influenciaram a escolha do destino

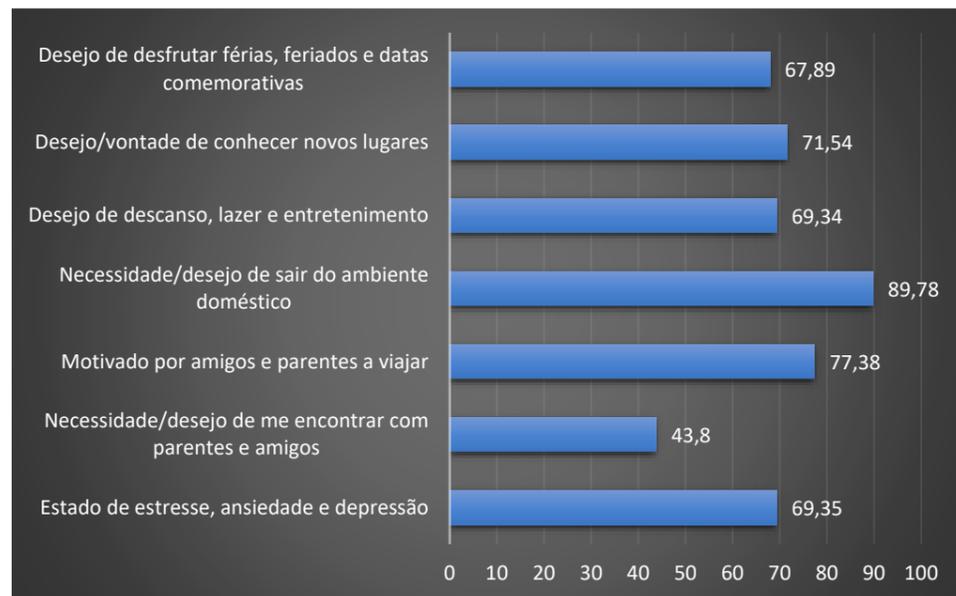


Fonte: Elaboração própria

O estresse acumulado e os transtornos da mente causados pelo processo de passagem ao “novo normal” — termo alardeado pelos noticiários —, marcado pelas inúmeras tarefas que se somaram e centralizaram-se no ambiente da casa, bem como pelo bombardeio de notícias sobre casos e mortes ocasionados pelo vírus, constituíram o principal *gap* no qual o mercado turístico apostou para a retomada do turismo. Entre os turistas sergipanos isso ficou evidente, uma vez que o fato da instituição de novas rotinas de trabalho e de estudo de forma remota foram os principais argumentos utilizados para influenciar a decisão de viajar (Gráfico 3).



Gráfico 3. Sergipe – fatores que influenciaram a viagem a lazer



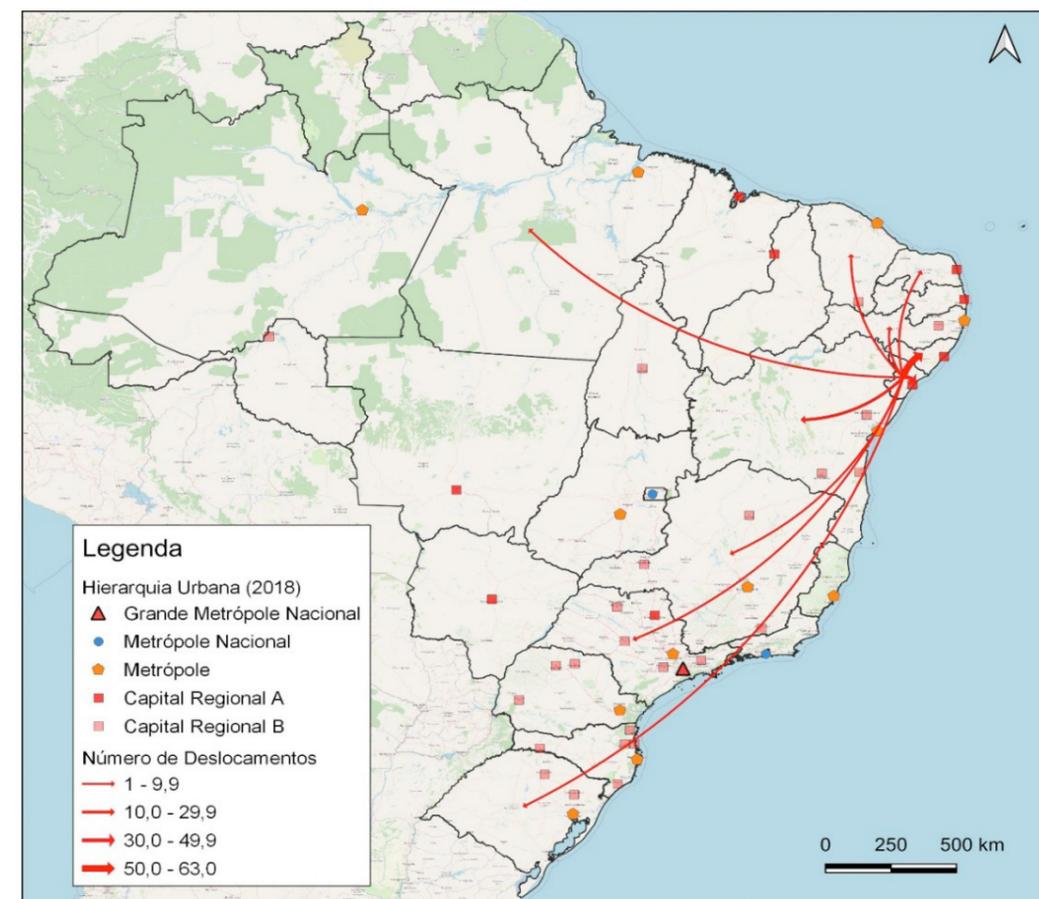
Fonte: Elaboração própria

Aspectos como o estado de estresse, ansiedade, depressão (69,35%) e a necessidade/desejo de sair do ambiente doméstico repercutiram como determinante entre 89,78% daqueles que decidiram realizar alguma viagem a lazer. Este último está relacionado ao fato de a residência ter-se configurado durante muitos meses desse momento pandêmico como um espaço multifacetado (moradia, trabalho, estudo, lazer etc.), como aponta Carlos (2020, p. 12), “[...] o *home office* subverteu a lógica e o uso do espaço privado da família, que se torna um espaço produtivo do capital subordinando o tempo familiar”, o que fez com que as pessoas tenham atribuído como necessidade eminente as viagens e as experiências em outros espaços.

A pandemia impôs os deslocamentos domésticos como preponderantes, uma vez que somente uma viagem internacional foi assinalada na pesquisa realizada com os turistas sergipanos. Desta forma, percebe-se que se mantêm inalterados os critérios de proximidade utilizados pelos turistas sergipanos, em que os deslocamentos internos dentro do estado de Sergipe figuraram com 36,5% (prática do *staycation*), e os destinos de Alagoas, com 44%, e Bahia, com 19%, mantiveram-se com os maiores percentuais de viagens, permanecendo como importantes destinos receptores dos turistas sergipanos, conforme já acontecia mesmo antes da pandemia (Figura 2). Tais dados também se refletem no meio de transporte utilizado, tendo em vista que os deslocamentos foram curtos e

o carro próprio (72%) obteve destaque de uso para a chegada ao destino e concretização da viagem.

Figura 2. Fluxos dos turistas sergipanos (2020–2021)



Fonte: Elaboração própria

No entanto, torna-se importante frisar que, se antes da pandemia os sergipanos buscavam os atrativos localizados nas capitais — Maceió e Salvador, respectivamente —, atualmente, de acordo com os dados da pesquisa, 32% buscaram os espaços naturais e 53% as praias em área natural, em contraposição às praias localizadas em áreas urbanas (29%), corroborando a perspectiva de Brooks *et al.* (2020) e Brasil (2021).

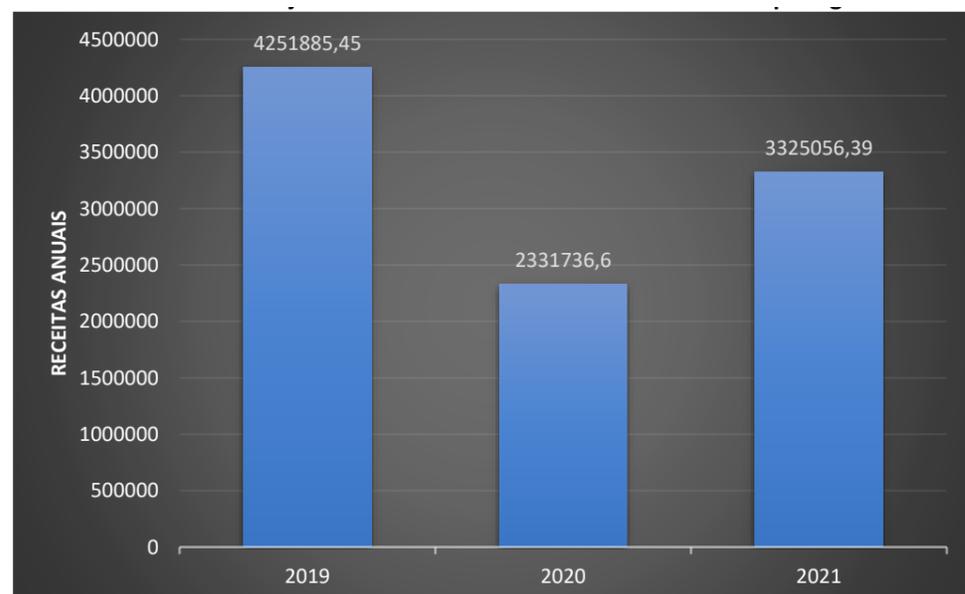
Brooks *et al.* (2020), ao estudarem os impactos psicológicos da quarentena, afirmaram que o fato de as pessoas serem impedidas de circular pelos espaços públicos durante o momento mais crítico da pandemia provocaria um anseio de usá-los com mais frequência após a flexibilização. Isso se confirmou no verão europeu de 2020, sobretudo na Itália, na Espanha e em Portugal, onde se presenciou praias e parques lotados e os gestores públicos precisando adotar medidas na tentativa de estimular o distanciamento social. Isso resultou no surgimento de



uma nova onda de contaminação que se expandiu por vários países do continente. Posteriormente, esse mesmo comportamento foi visto no verão do hemisfério sul e, citando especificamente o caso da cidade de Aracaju, verificou-se práticas semelhantes ao período anterior à pandemia: praias, meios de hospedagem, bares e restaurantes lotados, apesar de alguns estabelecimentos adotarem o Selo Turismo Responsável, Limpo e Seguro, do Ministério do Turismo.

Tais comportamentos refletem-se nos dados referentes aos meios de hospedagem. Em 2020, o setor teve uma variação negativa (-45,16%) quando comparado ao ano de 2019; e, a partir da retomada do turismo, o setor teve, no ano de 2021, um crescimento de 42,60% (Gráfico 4). De acordo com a SEMFAZ, o faturamento em alguns meses foi superior ao obtido no ano de 2019.

Gráfico 4. Aracaju – faturamento do setor de meios de hospedagem



Fonte: Elaboração própria com base em Aracaju, Secretaria Municipal da Fazenda, 2022

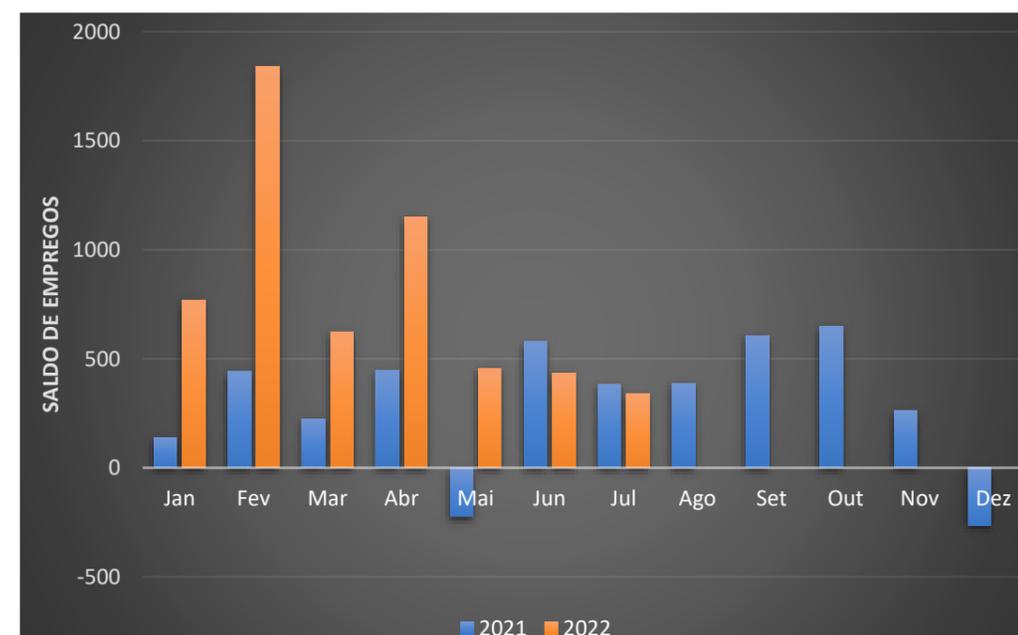
No final de 2020, a Prefeitura de Aracaju apresentou à população o Projeto +Aju, uma espécie de plano de estímulo à atividade econômica e à geração de emprego e renda, com o objetivo de auxiliar a retomada econômica das áreas mais afetadas pela pandemia do novo coronavírus. O turismo foi um dos setores atendidos pelo projeto, com investimentos previstos de R\$ 8,1 milhões para promover o município no cenário nacional como destino turístico, por meio de ações de *marketing*, impulsionando o turismo e aumentando o fluxo de turistas na cidade durante o período natalino e o verão de 2022.

Importante salientar que o governo do estado, por meio da Secretaria de Estado do Turismo (SETUR), também realizou algumas ações no ano de 2021 a fim de retomar e dinamizar a prática turística no estado, a exemplo de voos *charters* (voo + hospedagem) em parceria com a operadora CVC.

Neste caminho, a realização do carnaval e das festas juninas em diversos municípios sergipanos no ano de 2022 assegurou no mês de maio o lançamento da agenda do turista em Sergipe, uma iniciativa da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH), que conta com o apoio do trade turístico, da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), de fundações de cultura, de secretarias do turismo do estado e da capital sergipana. Seu propósito é dinamizar Sergipe como destino tanto no segmento de lazer quanto para eventos e/ou negócios.

Nesse sentido, com a ampliação do processo de vacinação, as retomadas das atividades públicas e a flexibilização do uso de máscaras em locais abertos coincidem com a percepção de crescimento do saldo de empregos no setor de serviços (Gráfico 5), que, de acordo com os dados do Caged (2021-2022), já apresentou uma variação positiva em 2021 e tende a superar as perdas de postos de trabalho no decorrer de 2022.

Gráfico 5. Sergipe – principais resultados do setor de serviços



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, 2022



A partir desses dados, percebe-se que o turismo do estado de Sergipe começa a mostrar uma recuperação. A formulação de um conjunto de ações, a dizer: a) criação da agenda de eventos e negócios; b) investimentos em infraestruturas específicas, como a reinauguração do Centro de Convenções de Aracaju, por meio de uma parceria público-privada; c) ampliação da estrutura viária e paisagística da Orla Sul de Aracaju; e d) negociações no sentido de ampliar a malha área que serve o estado de Sergipe; evidencia um panorama de otimismo.

Somando-se a esses fatores, ressaltamos também a retomada de grandes eventos no estado, como foi o caso do carnaval e dos festejos juninos, já citados anteriormente, que transcorreram com saldos positivos de ocupação do setor hoteleiro, movimentação de toda a cadeia produtiva do turismo e sem elevação do número de casos e de óbitos vinculados à covid-19. Essas experiências incentivaram o empresariado sergipano e o poder público a resgatar dois grandes eventos para o último trimestre do ano: o Pré-Caju, prévia carnavalesca que ocorrerá na cidade de Aracaju, e o Festival de Artes de São Cristóvão, na cidade de São Cristóvão, que se destaca por ser um dos principais destinos turísticos do estado. Porém, o município de São Cristóvão apresenta um percentual abaixo da média do estado no que diz respeito ao complemento do esquema vacinal. Assim sendo, novas análises poderão ser realizadas a fim de avaliar o impacto dos grandes eventos na disseminação do vírus.

REFERÊNCIAS

- ANAC. **Metadados do conjunto de dados**: Dados Estatísticos do Transporte Aéreo. Brasília: ANAC, 2021. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-estatisticos-do-transporte-aereo/>. Acesso em: 2 set. 2022.
- ARACAJU. Secretaria Municipal da Fazenda. **Relatório de arrecadação tributária, contribuições e transferências**, 2022. Disponível em: <https://transparencia.aracaju.se.gov.br/prefeitura/prestacao-de-contas/>. Acesso em: 02 jul. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Relatório de impacto da pandemia de covid-19 nos setores de turismo e cultura no Brasil**. Boletins de Estatísticas Turísticas. Brasília: MTur, 2020. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/boletins.html>. Acesso em: 27 jun. 2021.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Cartilha Retomada do Turismo**. Brasília: MTur, 2021.
- BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - Caged. **Base de dados online**. Brasília: MTE/Caged, 2022. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/>. Acesso em: 3 set. 2022.
- BRAZTOA. **Anuário Braztoa**, 2021. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/15dqqAnIX1kROS3QVFG-BZxhAIBBa8qwW/view>. Acesso em: 5 jun. 2022.
- BROOKS, S. K.; WEBSTER, R. K.; SMITH, L. E.; WOODLAND, L.; WESSELY, S.; GREENBERG, N.; RUBIN, G. J. The psychological impact of quarantine and how to reduce it: Rapid review of the evidence. **The Lancet**, v. 395, n. 10227, p. 912-920, 2020.
- CARLOS, A. F. A. A “revolução” no cotidiano invadido pela pandemia. In: CARLOS, A. F. A. (coord.). **COVID-19 e a crise urbana**. São Paulo: FFLCH/USP, 2020. p. 10-17.
- CARNEIRO, J.; ALLIS, T. Como se move o turismo durante a pandemia da Covid-19? **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 15, n. 1, 2021.
- CRUZ, R. C. A. O grito de independência de turistas pelo mundo e no Brasil. **Le Monde Diplomatique Brasil**, São Paulo, 14 set. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/o-grito-de-independencia-de-turistas-pelo-mundo-e-no-brasil/>. Acesso em: 25 jul. 2021.
- IBGE. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. Turismo 2020-2021. IBGE, 2022. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101954_informativo.pdf. Acessado em: 26 ago 2022.
- OLIVEIRA NETO, T.; GARCIA, T. de S. L.; SPINUSSI, E. Pandemia de COVID-19, as fronteiras pelo mundo e o transporte aéreo na Itália. **Confins**, São Paulo, n. 44, 2020.
- OMT. **El turismo internacional consolida su fuerte recuperación en medio de crecientes desafíos**. Madrid: OMT, 2022. Disponível em: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2022-07/220801-unwto-barometer-ju>. Acesso em: 30 ago. 2022.
- SANTOS, C. A. J.; CAMPOS, A. C.; RODRIGUES, L. P. O turismo de Aracaju/SE em tempos de COVID-19: ameaças e tendências. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, p. 112-125, 2021.

Os desdobramentos da pandemia de covid-19 nas atividades características do turismo em Recife-PE

-  Denise Betânia Marques dos SANTOS
-  Camilla Andrade LINS
-  Ilana Barreto KIYOTANI
-  Cristina Pereira de ARAUJO



Este artigo discorre sobre os efeitos da pandemia de covid-19 na cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, tomando-se como base as Atividades Características do Turismo (ACTs). Para tanto, realizou-se uma análise qualitativa, a partir de dados secundários, acerca da repercussão da crise sanitária referente ao fluxo aéreo, à ocupação hoteleira e à movimentação de empregos formais (admissões e desligamentos) nos seguintes setores ligados ao turismo, avaliados como os mais significativos para Recife: hotéis e similares, agências de viagens, serviços de alimentação e setor de eventos.

O levantamento dos empregos formais foi feito junto ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), considerado o registro permanente de admissões e desligamentos sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a partir de classes da Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE), definidas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) como ACTs. Como recorte temporal para este estudo, foram estabelecidos os anos de 2020, 2021 e o primeiro semestre de 2022, que abrange o início da pandemia (março de 2020) até um momento mais atual, caracterizado pela retomada das atividades de um modo geral.

Pernambuco é um dos nove estados da região Nordeste brasileira, concentra grandes investimentos oriundos do governo federal em diversos setores da economia, e em relação à área de turismo o panorama não é diferente. Sua diversidade cultural, geográfica e histórica está refletida e sintetizada na cidade do Recife, pois trata-se de uma capital litorânea, multicultural, com elevado nível de urbanização, considerada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 2021, cidade criativa na categoria música, além de estar passando por um processo de transformação a fim de inserir-se no conceito de Cidade Turística Inteligente (CIT). É o principal portão de entrada para o turismo no estado, haja vista possuir aeroporto internacional, porto para temporadas de cruzeiros marítimos, além de vasta malha rodoviária. Recife é a terceira cidade mais populosa no Nordeste e configura-se como metrópole regional, pelo estudo Regiões de Influência das Cidades (REGIC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2018), devido a seu grau de influência sobre as demais cidades de seu entorno e da região. Esses aspectos são de grande importância para a atividade turística e justificam a escolha deste destino para o presente estudo.

Desde a criação do Ministério do Turismo (MTur) em 2003, Recife tem participado de atividades e projetos desenvolvidos para o fomento do setor. Assim foi com o projeto dos 65 Destinos Indutores do Turismo Regional, dada a sua condição avançada na estruturação, oferta e articulação em rede entre os atores (grupos gestores) envolvidos direta ou indiretamente nessa atividade; a participação efetiva nas ações de *marketing* junto à Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (EMBRATUR) e as premiações no âmbito do *marketing* e das políticas públicas, na década de 2010 (SANTANA; KÖRÖSSY; HOLANDA, 2016).

Contudo, os impactos causados pela pandemia de covid-19 nas atividades econômicas ocasionaram grandes recuos, e no turismo esses efeitos foram sentidos de forma imediata, sem margem para uma rápida recuperação, já que este foi o primeiro setor a paralisar e o último a retornar às atividades plenamente. Com os principais serviços de mobilidade, hospedagem, agenciamento e eventos interrompidos, coube apenas ao ramo de alimentação se reinventar por meio dos serviços de *delivery*. Ao longo dos dois anos e meio analisados, foram percebidas oscilações e tentativas de retomadas, porém, somente em 2021, gradativamente as atividades são reiniciadas, com foco no turismo doméstico.

Segundo o Boletim Mensal de Dados do Turismo do Recife (BMDT) (2022), do Observatório de Turismo do Recife, mantido pela equipe de técnicos da Secretaria de Turismo e Lazer em parceria com os diversos órgãos que transversalmente oferecem dados importantes para o setor, atualmente, o turismo no Recife tem demonstrado uma notável recuperação após a repercussão negativa causada pela pandemia. Desempenhos relacionados a faturamento das empresas de turismo, arrecadação de impostos, abertura progressiva da malha aérea e contabilização expressiva de visitas aos atrativos, assim como realização de roteiros turísticos por parte de turistas vindos, sobretudo, de São Paulo e Fortaleza, já são observáveis.

A fim de verificar os números referentes às ACTs elencadas neste estudo entre o início de 2020 e o fim do primeiro semestre de 2022 na cidade do Recife, este capítulo traz, além desta introdução, um fluxo de dados e análises da conjuntura do setor aéreo, destacando-se a movimentação de voos e de pessoas; a empregabilidade na classe hotéis e similares e a taxa



de ocupação; a empregabilidade nas classes agências de viagens, serviços de alimentação e organização de eventos, finalizando com uma conclusão analítica dos dados.

Começando nossa análise pelo fluxo aéreo, é sabido que o transporte aéreo de passageiros mundial foi drasticamente impactado pela pandemia de covid-19, afirmativa atestada por pesquisas acadêmicas, matérias jornalísticas e boletins informativos publicados ao longo desses dois últimos anos. Dadas as restrições nas viagens, sejam nacionais ou internacionais, o setor aéreo reduziu seu quadro de funcionários devido à inviabilidade financeira de mantê-los sem que houvesse demanda de trabalho. De acordo com a Aviation Benefits Beyond Borders (2021), mundialmente, esse número chegou a uma perda de 2,3 milhões de empregos diretos no período da pandemia, o que representa uma redução de 21% dos empregos diretos gerados pela aviação, comparado ao período pré-epidêmico.

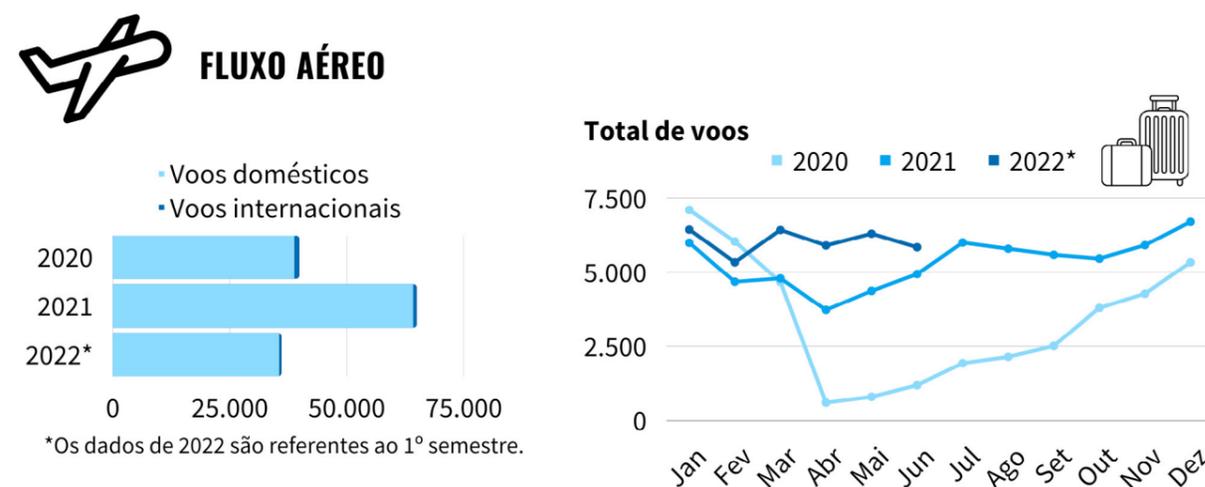
No Brasil, conforme dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR) (2021), o setor que até 2019 tinha uma participação de 1,4% no Produto Interno Bruto (PIB), no ano de 2020 contribuiu com apenas 0,3% no PIB brasileiro. No que tange aos empregos, o montante de 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos gerados em 2019 caiu para 401 mil gerados em 2020, resultando, inclusive, em uma queda no pagamento de salários: de 42,9 bilhões para 13,3 bilhões (ABEAR, 2021). Estes dados ainda não foram atualizados, impossibilitando uma melhor compreensão sobre a retomada do setor, tendo em vista que a movimentação aérea vem numa crescente desde o incremento de voos a partir de 2021 (IATA, 2022), podendo representar também um aumento de empregos.

Traçando uma retomada no cotidiano das viagens no Brasil, tem-se que, apesar de oscilações, o transporte aéreo de pessoas mantém-se em crescimento desde maio de 2020 (BRASIL, 2022a), com o aumento do número de voos domésticos em 65% no Aeroporto Internacional dos Guararapes – Gilberto Freyre, no Recife, passando de 38.762 em 2020 para 64.175 em 2021 (Figura 1). Já os números para o primeiro semestre de 2022 são animadores, uma vez que o número de voos (35.519) representa 65% do total de 2021, vislumbrando uma maior demanda para o aeroporto.

No que tange aos voos internacionais, percebeu-se que entre 2020 e 2021 houve uma redução de 55% nesta movimentação, quando em 2020 seu número foi de 1.099 e em 2021, 798. Infere-se que este número,

inverso aos voos domésticos que cresceram, justifica-se pelo fato de muitos estrangeiros ainda não terem, em 2021, recobrado sua segurança em viagens longas, para fora de seus países e, mais ainda, de seus continentes; ademais, somou-se o agravante da variante ômicron, que acabou por adiar essa confiança nos passageiros (IATA, 2022).

Figura 1. Dados sobre o fluxo aéreo em Recife



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Secretaria da Aviação Civil, 2022a; e Brasil, Ministério da Infraestrutura, Agência Nacional de Aviação Civil, 2022b

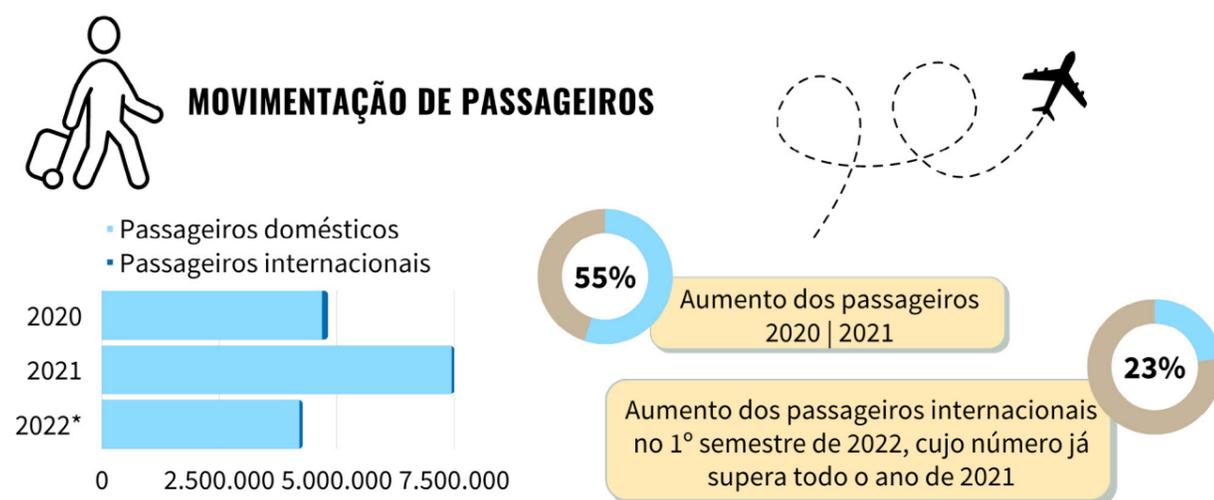
Entende-se, também, que a interrupção de voos em 2020 se deu após o período de carnaval, um dos mais buscados para viagens ao Brasil, tendo Recife e Olinda um poder de atração devido às suas tradicionais festas e eventos carnavalescos. Ou seja, no ano de 2020, ainda foi celebrado o principal evento atrativo para a cidade do Recife (PREFEITURA DO RECIFE, 2022), minimizando as perdas para aquele ano. Contudo, paulatinamente, os números vêm-se reequilibrando, visto que nos seis primeiros meses de 2022 já se contabilizaram 528 voos dessa natureza, contrapondo-se a um total de 798 de todo o ano anterior, representando um crescimento de 23,3% na comparação com os primeiros seis meses do ano anterior (BRASIL, 2022a).

Seguindo o padrão do número de voos, o número total de passageiros no aeroporto do Recife teve os percentuais de recuperação proporcionais para o quadro nacional, verificando-se um crescimento de 55% entre 2020 e 2021, quando em 2020 obteve-se um total de 4.678.347 e em 2021, 7.436.046. Para 2022, temos a perspectiva de um aumento ainda maior, pois no primeiro semestre já se alcançou um total de mais de 4 milhões de



passageiros, o que representa mais da metade do total de 2021 (7.436.000 pessoas). Quanto à retomada do fluxo internacional de passageiros, esta vem crescendo, tendo no presente ano apresentado um crescimento de 31,08% no número de passageiros em relação ao mesmo período de 2021 (BRASIL, 2022a) (Figura 2).

Figura 2. Movimentação de passageiros domésticos e internacionais em Recife



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Secretaria da Aviação Civil, 2022a; e Brasil, Ministério da Infraestrutura, Agência Nacional de Aviação Civil, 2022b

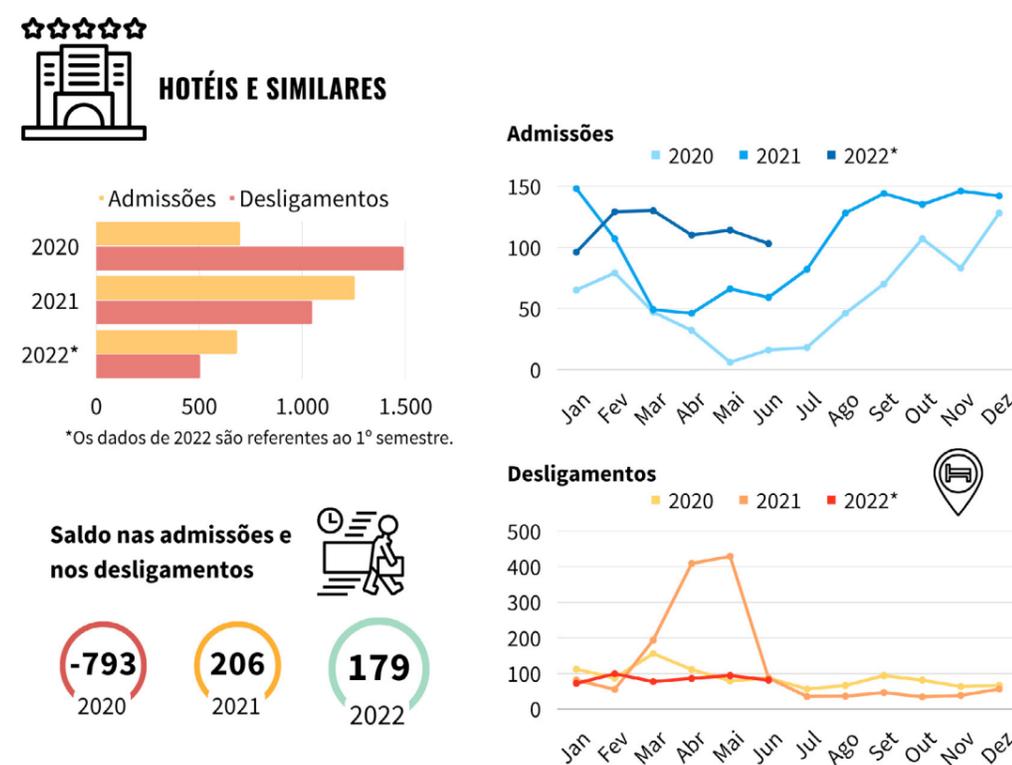
As perspectivas, portanto, para o segundo semestre de 2022 são boas, pois, pelos números, percebe-se uma tendência de crescimento em torno de 50% sobre o ano anterior no tocante à movimentação doméstica, e superior a este percentual, quando vislumbrada a movimentação de voos e passageiros internacionais no Aeroporto Internacional do Recife. Em consonância a isso, dados da International Air Transport Association (IATA) mostraram que o número de voos domésticos em julho de 2022 no Brasil atingiu o mesmo patamar pré-pandemia, ficando, inclusive, 0,9% acima do de julho de 2019 (MERKI, 2022).

Referente ao setor hoteleiro, não há dúvidas de que o ano de 2020 foi o pior da pandemia; por conseguinte, várias medidas foram tomadas nos âmbitos municipal, estadual e federal. O governo de Pernambuco criou, por meio da Secretaria de Turismo, uma coletânea de cartilhas denominada Turismo Seguro, que estabelece os protocolos de segurança sanitária para 12 segmentos do setor. Além de leis, foram criados decretos, portarias e ações diversas, sem legislação correspondente, que pudessem orientar os profissionais técnicos e empresários a agirem de maneira segura, embora o impacto na economia tenha sido muito forte.

No âmbito estadual com considerável impacto no município de Recife, o Decreto nº 48.834, de 20 de março de 2020, que trata da suspensão e do funcionamento de hotéis e pousadas com atendimento restrito aos hóspedes e a Portaria Conjunta da Procuradoria-Geral do Município (PGM) e da Secretaria de Finanças (SEFIN) n.º 2, de 3 de abril de 2020, que trata da suspensão por 90 dias do pagamento de Imposto sobre Serviços (ISS) de todas as empresas do Simples Nacional e dos setores de turismo, hotelaria, lazer, eventos, higiene e beleza, se configuraram como importantes orientações legais para a mitigação dos impactos da Covid-19.

O momento mais desafiador do ano de 2020, conforme identificado no infográfico (Figura 3), foi o trimestre de março a maio, que acumulou 1.031 empregados desligados, cerca de 69% do total acumulado para todo o ano. Para 2021, o cenário de admissão foi melhor, quase dobrou, entretanto o número de desligamentos ainda é considerado alto, porém com saldo positivo. Identifica-se que, no primeiro semestre de 2022, houve uma recuperação expressiva, especialmente para os hotéis de lazer. Segundo a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), a perda da hotelaria nacional entre 2020 e abril de 2022 foi de R\$254,5 bilhões, se comparado ao período anterior à pandemia.

Figura 3. Admissões e desligamentos na classe hotéis e similares



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Trabalho, 2022c



Parte dos meios de hospedagem nesse período ficou praticamente em função das unidades habitacionais destinadas aos profissionais da área de saúde que trabalharam na linha de frente nos hospitais e optaram por não voltar para casa com a intenção de proteger os familiares de possível contágio, a exemplo do que ocorreu em outras cidades. Essa estratégia contribuiu para a manutenção das empresas hoteleiras, somada à Medida Provisória n.º 936, que tratou da suspensão do contrato de trabalho, na qual o governo federal subsidiou parte dos salários dos funcionários, ou a diminuição da carga horária de trabalho com redução de salário, integralizando uma parte desse salário.

O aumento percentual da ocupação entre os anos de 2020 e 2021 foi de 5,3%, com vantagem para o segundo. Contudo, para Carlos Maurício Periquito, conselheiro da Associação Brasileira da Indústria Hoteleira em Pernambuco (ABIH-PE)¹, em informação obtida por meio verbal, o ritmo da retomada foi considerado lento e, mesmo não tendo havido hotéis que tivessem aberto falência, alguns suspenderam por completo suas operações.

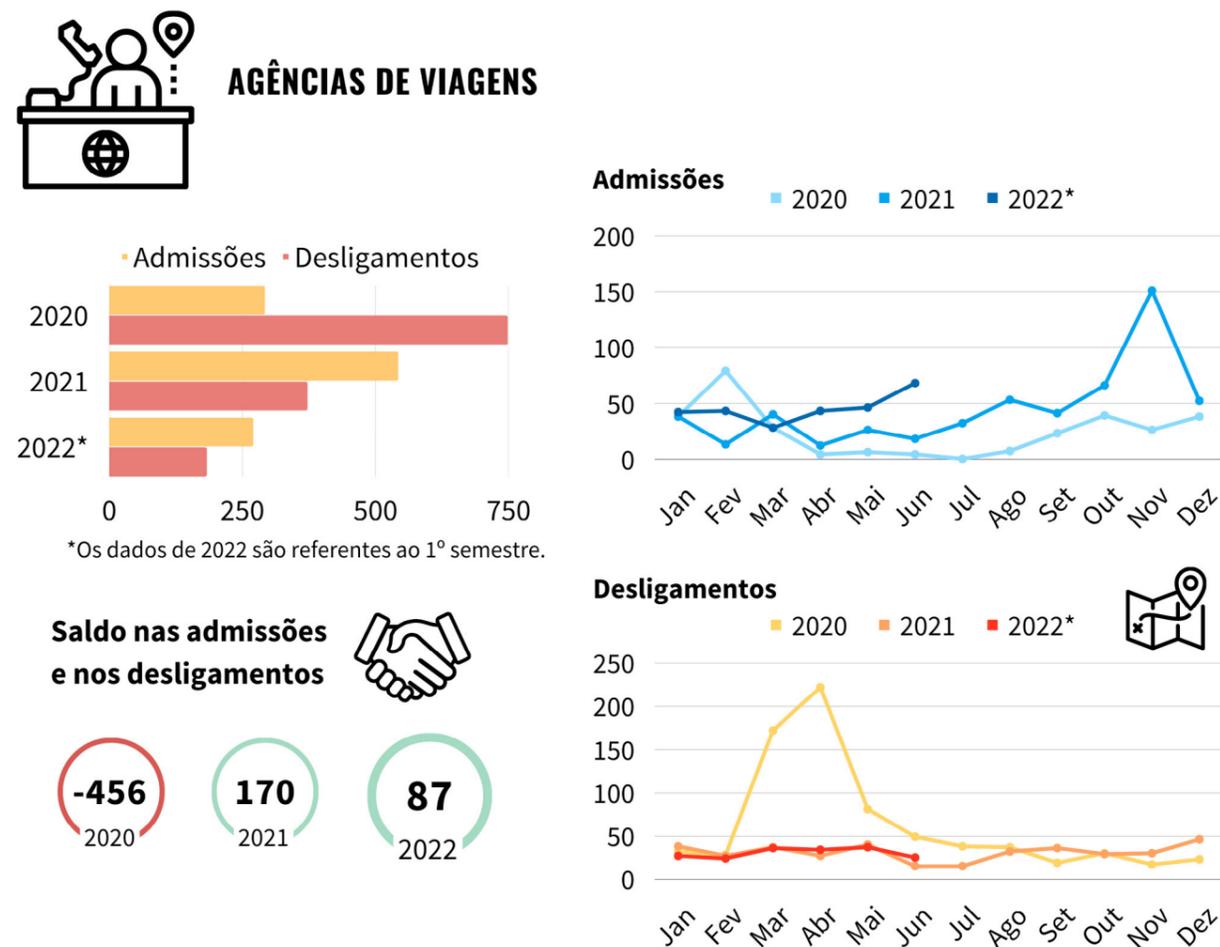
Para 2022, ano em que a cobertura vacinal se apresenta mais consolidada, considerando o primeiro semestre, a ocupação hoteleira contabilizou um saldo positivo e progressivo. Segundo dados do BMDT (2022), os meses de melhor desempenho foram janeiro e março, e o semestre, até agora, está com uma performance melhor, inclusive em comparação ao ano de 2019, anterior à pandemia. Possivelmente, esse impulso esteja relacionado à sensação de segurança proporcionada pela cobertura vacinal, ao atendimento às exigências dos protocolos sanitários, à diminuição do número de óbitos e ao desejo de reintegrar-se ao convívio social mais abrangente.

O segmento de agências de viagens está umbilicalmente relacionado ao de fluxos aéreos e meios de hospedagem, já que, dos cinco segmentos escolhidos para as análises, esses três serviços gozam entre si de uma maior interdependência e de dependência da figura do turista.

Em 2020, o número de desligados representou quase o triplo de empregados, com uma concentração maior de desligamentos nos meses de abril e maio (Figura 4), não por acaso, meses em que o mundo ainda tentava ajustar-se e encontrar saídas para o impasse da pandemia.

No bimestre em questão, foram demitidos 394 trabalhadores, o que corresponde percentualmente a pouco mais de 50% do total para todo o ano. Em 2021, comparado ao ano de 2020, o número de dispensas foi menor em 376 postos de trabalho, e a contratação, por sua vez, teve 250 a mais que o ano anterior. Se somarmos as baixas que deixaram de acontecer às contratações que foram ativadas, teremos um cenário de 626 postos de trabalhos, assegurando a empregabilidade para os trabalhadores do setor de turismo, nesse segmento.

Figura 4. Admissões e desligamentos na classe agências de viagens



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Trabalho, 2022c

Das políticas públicas que beneficiaram essa parcela da mão de obra, a que mais efetivamente ajudou as agências de viagens foi a Portaria Conjunta PGM/SEFIN n.º 2, no âmbito municipal, e a Medida Provisória n.º 936, do governo federal, sem que houvesse alguma política especificamente voltada para o segmento.



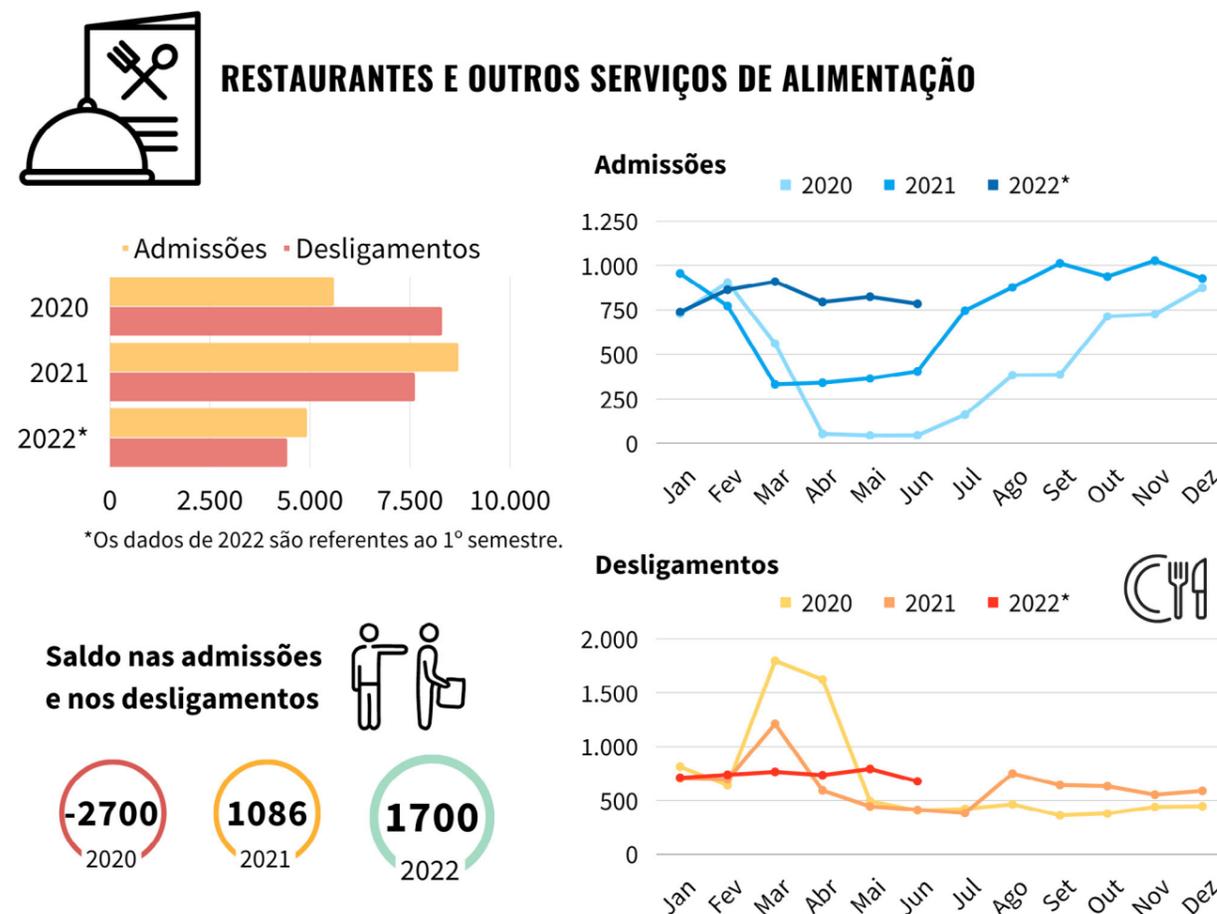
Iniciou-se 2022 com números positivos, embora ainda se tenha mais seis meses para apurar e analisar, pode-se estimar que o desempenho deste ano tende a ser melhor que o de 2021, considerando que Recife, em setembro, sediará o evento Abav Expo, o maior do setor de turismo na América do Sul.

Das atividades do turismo, a esfera relativa aos restaurantes foi, sem dúvida, severamente impactada. Ainda que pudesse reinventar-se e ampliar sua oferta por meio de serviços denominados *delivery* e *take away*, a demanda diminuiu consideravelmente e os números relativos às taxas de emprego e desemprego refletem a profunda recessão em que entrou. Na verdade, reforçamos que todos os setores enfrentaram muitos desafios não só relacionados a essas taxas, mas também aos custos fixos de aluguel e manutenção, às despesas com insumos já adquiridos e ao pagamento de fornecedores, especialmente nos primeiros dois primeiros meses de 2020, exemplificativamente, também se somam. Segundo Araujo *et al.* (2021), o setor mais afetado, em números absolutos, foi o de restaurantes, que registrou um saldo negativo (balanço entre admissões e demissões no período) de 3.260 entre janeiro e junho de 2020, contra um saldo negativo de 407 postos de trabalho para o mesmo período em 2019, assim, uma variação negativa de 800%.

O infográfico a seguir, representado pela Figura 5, demonstra que, em 2019, o saldo entre as referidas taxas já havia sido negativo, entretanto 2020 revelou uma diferença brutal de cerca de 33% a mais de desempregados em relação aos empregados do mesmo ano. Em 2021, o cenário ficou mais otimista e foi possível comemorar um aumento de mais de três mil contratações.

Para 2022, já se pode comemorar o saldo positivo, tendo em vista que os primeiros seis meses do ano acumularam um número maior de contratações em relação a todo o ano de 2021. Aliás, no primeiro semestre de 2021, o saldo foi quase totalmente negativo, tendo-se recuperado no segundo semestre, no qual o bimestre novembro/dezembro foi especialmente positivo.

Figura 5. Admissões e desligamentos na classe restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas

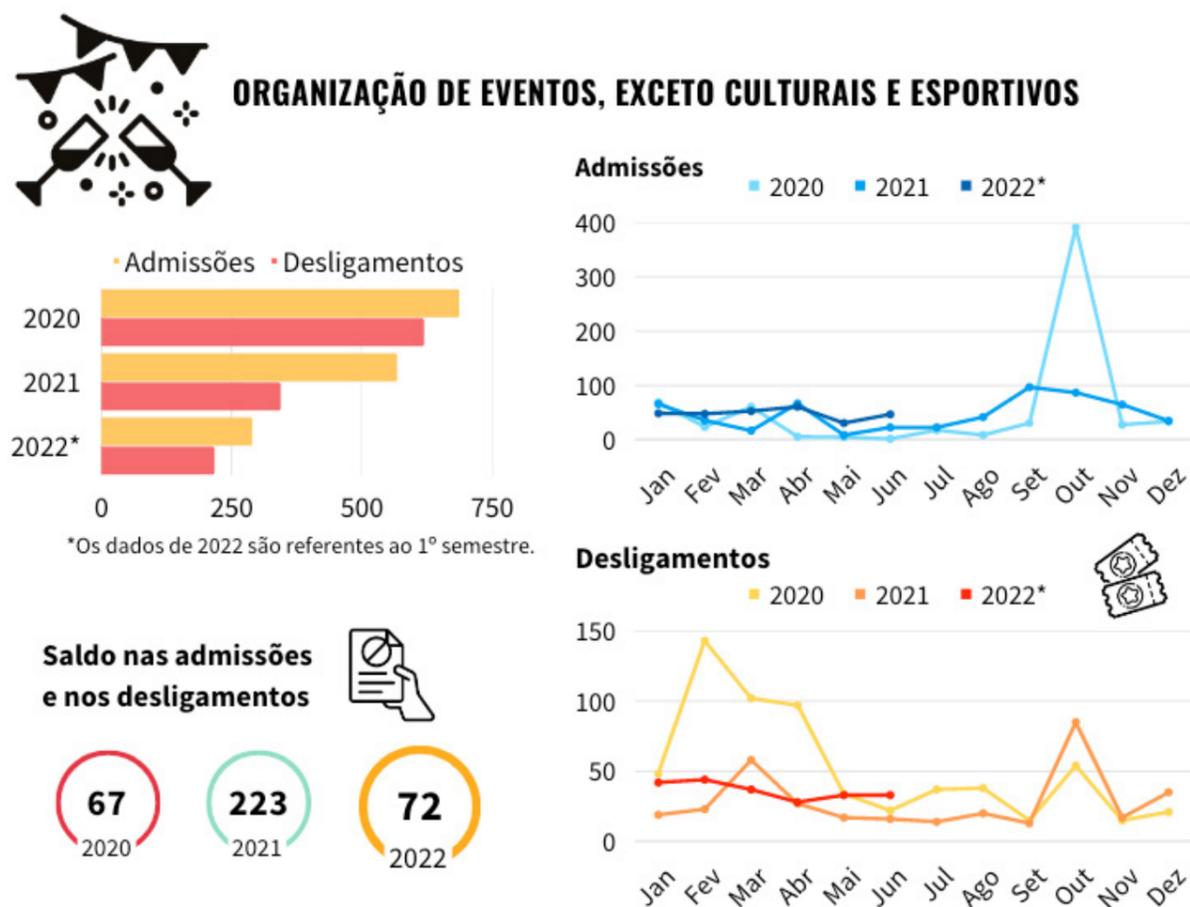


Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Trabalho, 2022c

Por fim, dentre as ACTs aqui elencadas, a de eventos foi a única que encerrou o ano de 2019 com saldo positivo, na cidade do Recife, pois a pandemia, quando se instalou, encontrou o segmento equilibrado no que tange à balança emprego e desemprego. Também foi observado que, segundo os dados pesquisados, o saldo entre essas taxas, nos anos de 2020 (auge da pandemia) e 2021, nunca esteve negativo. Possivelmente, a estrutura pública e as parcerias público-privadas na condução do setor contribuíram para tal (Figura 6).



Figura 6. Admissões e desligamentos na classe atividades de organização de eventos, exceto culturais e esportivos



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Trabalho, 2022c

Certamente, a proatividade da Secretaria Municipal de Turismo, da Empresa de Turismo de Pernambuco (EMPETUR), do Recife Convention & Visitors Bureau e da seccional da Associação Brasileira de Empresa de Eventos (ABEOC-PE), trabalhando de forma colaborativa, foi essencial para a captação de eventos nesse período.

Destarte, Recife destoa do cenário nacional, haja vista que o Anuário Estatístico de Turismo do Recife (OBSERVATÓRIO DE TURISMO DO RECIFE, 2021) indica que, no contexto brasileiro, houve grandes dificuldades, as quais se incluem o encerramento das operações de diversas empresas e o percentual significativo de empreendedores que recorreram aos empréstimos, estimando-se que 44% tenham-se endividado para continuar em operação. Os eventos respondem por 4,5% do PIB nacional. No primeiro

semestre de 2022, Recife contabilizou a recepção de 20 eventos e prepara-se para receber a Abav Expo, conforme já mencionado, o que deverá contribuir para potencializar os números de empregados.

As políticas públicas de proteção sanitária foram as preponderantes em relação às sociais e econômicas, porque os eventos, pela natureza da atividade, promovem aglomerações de difícil controle, colocando em risco a segurança de todos. Nesse sentido, e ainda no início da pandemia, a prefeitura expediu decretos proibindo eventos com mais de 50 pessoas, para só depois vetar todo e qualquer evento.

O balanço que se faz deste período, referente às ACTs estudadas na cidade do Recife, é que, embora a pandemia tenha efetivamente afetado o setor, é perceptível a sua resiliência e a retomada das atividades. Os decretos e ações coordenadas entre prefeitura e governo do estado, por meio de seus órgãos de turismo, foram fundamentais para manter o setor em seu pior momento.

Antes da pandemia, em 2019, a arrecadação do turismo no Recife, relativa ao ISS, foi de R\$34.620.991,51; e agora, com o retorno total das ACTs, vislumbra-se que esse setor continue sendo notório à economia municipal.

Compreende-se com este estudo a abrangência que tem a atividade turística, quantos empregos dependem diretamente da sua continuidade; logo sua paralisação foi danosa para municípios, estados e nações. Na mesma proporção, percebe-se o quão importante ela já se tornou na vida cotidiana das pessoas, que demonstraram claramente com essa demanda retraída, e agora ativa, sobretudo em 2022, o desejo de movimento, a busca por viagens e lazer.

O turismo, portanto, move não somente pessoas e não apenas a economia, mas representa a liberdade do ir e vir, o sentir-se livre de tantas “barreiras” que precisaram ser impostas nesses anos de pandemia. A retomada do turismo é, em parte, o despedir-se da sensação de aprisionamento e a retomada de sonhos. O cenário descrito a partir do recorte temporal indicado reflete também a capacidade multiforme do estado, que, mais uma vez, atua de maneira direta na proteção do cidadão comum e no apoio à capacidade operacional das empresas de turismo, contribuindo para a mitigação dos efeitos complexos da crise.



REFERÊNCIAS

- ABEAR. **Panorama 2020**: o setor aéreo em dados e análises. São Paulo: Brasília: ABEAR, 2021. Disponível em: <https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2021/08/Panorama2020-vf.pdf>. Acesso em: 6 set. 2022.
- AIR TRANSPORT ACTION GROUP. Covid-19 impact on aviation. **Aviation Benefits Beyond Borders**, set. 2021. Disponível em: <https://aviationbenefits.org/downloads/covid-19-impact-on-aviation/>. Acesso em: 8 set. 2022.
- ARAÚJO, Cristina Pereira de et al. Fevereiro tem carnaval? Políticas públicas para o setor de turismo em Pernambuco decorrentes da pandemia da Covid-19. **GeoUerj**, [s. l.], n. 39, p. 1-19, jul. 2021.
- BRASIL. Medida Provisória nº 936, de 1 de abril de 2020. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, n. 63-D, 1 abr. 2020. Seção 1.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria da Aviação Civil. **Hórus**. Modelo de Informações Gerenciais: movimentação dados completos 2004-2022. Brasília: SAC, 2022a. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Movimentacao/DadosCompleto>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Agência Nacional de Aviação Civil. **Histórico de voos**. Brasília: ANAC, 2022b. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/historico-de-voos>. Acesso em: 18 jun. 2022.
- BRASIL. Ministério do Trabalho. **Painel de informações do novo CAGED**: dados setoriais. Brasília: MTE, 2022c. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/novo-caged>. Acesso em: 15 ago. 2022.
- IATA. **Annual Review 2022**. Doha, Catar: IATA, 2022. Disponível em: <https://www.iata.org/en/publications/annual-review/>. Acesso em: 6 set. 2022.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades**: 2018 / IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.
- MERKI, Aramis. Demanda doméstica no Brasil cresce em julho e atinge níveis pré-pandemia. **Estadão**, São Paulo, 7 set. 2022. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/voos-domesticos-brasil/>. Acesso em: 9 set. 2022.
- OBSERVATÓRIO DE TURISMO DO RECIFE. **Anuário Estatístico 2021**. Recife: Observatório de Turismo do Recife, 2021. Disponível em: <https://observatorioturismo.visit.recife.br/wp-content/themes/observatorioturismorecife/pdf/anuario-observatorio-de-turismo-do-recife.pdf>. Acesso em: 2 set. 2022.
- OBSERVATÓRIO DE TURISMO DO RECIFE. **Boletim Mensal**: Dados do Turismo no Recife. Recife: Observatório de Turismo do Recife, 2022. Disponível em: <https://observatorioturismo.visit.recife.br/wp-content/themes/observatorioturismorecife/pdf/boletim-mensal-fevereiro-observatorio-de-turismo-do-recife.pdf>. Acesso em: 2 set. 2022.
- PERNAMBUCO. Decreto nº 48.834, de 20 de março de 2020. Define no âmbito socioeconômico medidas restritivas temporárias adicionais para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus. Governo do Estado de Pernambuco.

PREFEITURA DO RECIFE. **Cultura**. Recife: Prefeitura Municipal de Recife, [2022?]. Disponível em: <https://www2.recife.pe.gov.br/pagina/cultura>. Acesso em: 9 set. 2022.

RECIFE. Portaria Conjunta SEFIN/PGM Nº 2 DE 02/04/2020. *Estabelece novas datas de vencimento para o ISSQN e a suspensão de procedimentos de natureza tributária. Recife em Dia. Secretaria de Finanças da Prefeitura Municipal da Cidade do Recife. Disponível em: https://recifeemdia.recife.pe.gov.br/sites/default/files/PortariasTributarias.pdf. Acesso 31 de out. de 2022.*

SANTANA, Elizabete Regina de; KÖRÖSSY, Nathália; HOLANDA, Luciana Araújo de. Avaliação da gestão do destino turístico Recife. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p. 30-42, dez. 2016.

¹ Informação colhida por meio de entrevista realizada para obtenção de dados em fonte primária, realizada em 04 de dezembro de 2020.

Covid-19 e emprego e renda no turismo: os casos de Armação dos Búzios, Paraty, Petrópolis e Rio de Janeiro

-  Luciano Muniz ABREU
-  Claudia Correa de Almeida MORAES
-  Fabia TRENTIN
-  Eloise Silveira BOTELHO
-  Maria Angélica Maciel COSTA



A questão do trabalho no/do turismo, no contexto da pandemia de covid-19, representou um desafio para governos e sociedade civil. A interrupção e a diminuição dos fluxos turísticos fizeram com que houvesse fechamento de empresas e suspensão de atividades, provocando demissões de trabalhadores com contratos formais regidos pelas normas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Se o desemprego foi alto junto aos trabalhadores formais do turismo, ao observar aqueles grupos que trabalhavam como autônomos, microempreendedores individuais (MEIs) ou trabalhadores em situação de informalidade, o cenário também não foi favorável, pois, na ausência dos turistas, vivenciaram dificuldades para se manterem com alguma renda (RIBEIRO *et al.*, 2022).

Essa circunstância alterou o trabalho no/do turismo e, por conseguinte, a renda dos trabalhadores do setor. Neste capítulo, busca-se apresentar e analisar os impactos ocasionados pela crise pandêmica da covid-19 na dinâmica de emprego e renda nos destinos turísticos fluminenses de Armação dos Búzios, Paraty, Petrópolis e Rio de Janeiro (Figura 1). Esses municípios são destinos turísticos classificados como categoria A no Mapa do Turismo Brasileiro e possuem fluxos nacionais e internacionais expressivos, tendo, portanto, no turismo, um importante setor de dinamização econômica, geração de postos de trabalho e renda.

Figura 1. Destinos turísticos estudados



Fonte: Elaboração própria

Para realizar os estudos, optou-se pela pesquisa quali-quantitativa, tendo como principal base de dados as informações disponibilizadas pela Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), relativas às Atividades Características do Turismo (ACTs) (hotéis e similares; outros tipos de alojamentos; restaurantes e similares; locação de automóveis; agências de viagens; operadores turísticos; serviços de reservas; e organização de eventos) com contratos de trabalhos regidos pela CLT. Exclui-se outras formas de contratação pela indisponibilidade de dados de fontes oficiais, uma vez que não são registrados pelos organismos e entidades setoriais e/ou de governo. Os resultados da pesquisa foram expostos por meio de gráficos e infográficos, seguidos por análises.

Essas análises foram realizadas em dois blocos: um primeiro para o conjunto de todas as ACTs e os municípios (Infográfico 1); e, posteriormente (segundo bloco), para as ACTs mais expressivas em termos de postos de trabalho formais no contexto do recorte, a saber: hotéis, restaurantes, agências de viagens e eventos.

Antes da vacinação em massa, o distanciamento social e a redução da circulação de pessoas foram as principais medidas adotadas para minimizar a circulação do vírus. Assim, empreendimentos turísticos e trabalhadores do/no turismo criaram soluções alternativas para manterem as atividades em funcionamento, tais como: o setor de agências de viagens e as operadoras de turismo adotaram o *home office*; os setores de alimentos e bebidas e o de aluguel de carros venderam no sistema de *delivery*; o setor de eventos investiu em experiências nos formatos de *drive-in* e virtuais; os guias de turismo, os museus e os demais atrativos turísticos realizaram visitas virtuais; e uma pequena parte dos meios de hospedagem ofertou diárias para quem necessitou praticar o isolamento social.

Por causa da covid-19, o setor de cruzeiros marítimos foi impedido de concluir as temporadas 2019/2020, 2020/2021 e 2021/2022. Nesse contexto, a ausência dos turistas dos transatlânticos impactou negativamente o turismo dos municípios de Armação dos Búzios e Rio de Janeiro — destinos do recorte que possuem píeres de embarque/desembarque de passageiros marítimos. No entanto, alguns segmentos não tiveram restrições legais para seu funcionamento; nesse caso, a diminuição dos postos de trabalhos deveu-se à ausência de turistas, como ocorreu com o segmento de transportes aéreos e o hoteleiro (COSTA *et al.*, 2021).



Diante das circunstâncias em que se encontravam, as empresas e os trabalhadores reivindicaram junto aos governos municipais, estaduais e federais ações para manterem seus negócios e seus empregos. Na tentativa de manutenção dos negócios, foram criadas ações legais, como medidas provisórias, leis e outros instrumentos legais, que procurassem minimizar o impacto econômico da crise e evitar os processos de falência das empresas (TRENTIN; MORAES; COSTA, 2022).

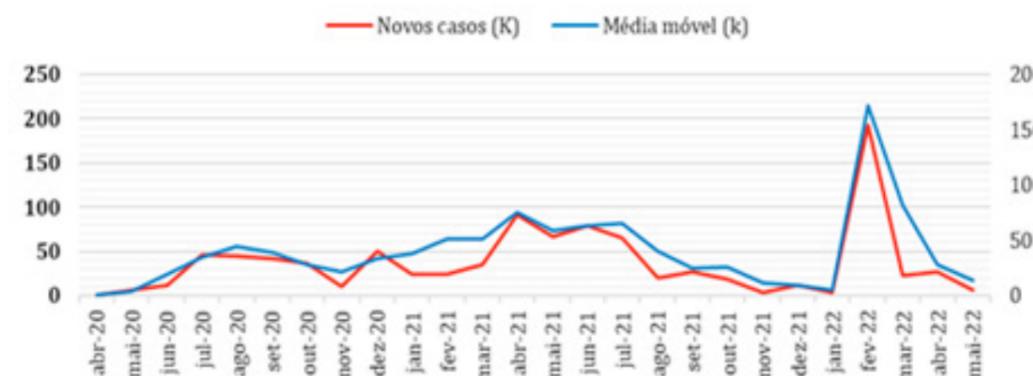
A abertura e o fechamento das empresas acabaram fazendo com que seus comportamentos fossem diferenciados pelo tipo de atividade que exerciam no turismo e sua relação com a concentração ou não de muitas pessoas, a criação de orientações e regras de caráter sanitários e os estudos relacionados ao aumento de casos e o número de leitos disponíveis. Ainda esteve associado às denominadas ondas da covid-19 períodos de maior número de infectados e mortos. Percebe-se, assim, que o comportamento dos empregos e das empresas variou durante os anos de estudo (RIBEIRO *et al.*, 2022).

Ainda que não se adentre na discussão conceitual a respeito das ondas da pandemia, é notório que, além de terem impactos diretos no mundo de trabalho, de modo geral, em todo o país, observa-se cinco principais momentos: (i) o reconhecimento oficial pelo governo federal da pandemia de covid-19, em fevereiro de 2020, por meio da Lei Federal n.º 13.979; (ii) o aumento substancial dos casos em território nacional a partir de março de 2020, caracterizado como primeira onda, com a implementação maciça de medidas restritivas de circulação, incluindo a implantação de barreiras sanitárias no acesso a diversos municípios; (iii) estabilização do surto inicial, a partir de junho de 2020 até novembro do mesmo ano, como resultado das medidas restritivas adotadas anteriormente. Neste período foram desenvolvidos novos protocolos de segurança que objetivavam uma retomada gradual da normalidade, senão uma convivência com a crise (muitas atividades foram retomadas nesta fase); (iv) novo aumento do número de casos, com cepas variantes, caracterizado como segunda onda, que se inicia em novembro de 2020 e tem seu pico em março de 2021; (v) período de estabilização e redução no número de novos casos e diminuição de complicações da doença, em razão da vacinação em massa

iniciada em janeiro de 2021 e intensificada nos meses subsequentes para toda a população.

O Gráfico 1 apresenta a evolução do número de novos casos de covid-19 desde o início da pandemia no Brasil, em que se pode verificar as tendências relatadas no parágrafo anterior. Interessante observar que o surto inicial e a multiplicação de casos se dá no primeiro semestre de 2020; há ainda um pico de novos casos em fevereiro de 2022, muito provavelmente decorrente do relaxamento e/ou da desativação de muitos protocolos de segurança autorizados em diversas instâncias estaduais e municipais, como a obrigatoriedade do uso de máscaras em ambientes fechados, além de novas variantes não cobertas pela vacina e o não comparecimento de parte da população para tomar as doses complementares. Ressalte-se, entretanto, que o aumento no número de casos não vem acompanhado do aumento de óbitos e hospitalizações, muito provavelmente em razão do processo de imunização em massa da população em andamento no país.

Gráfico 1. Evolução dos casos de covid-19 no Brasil



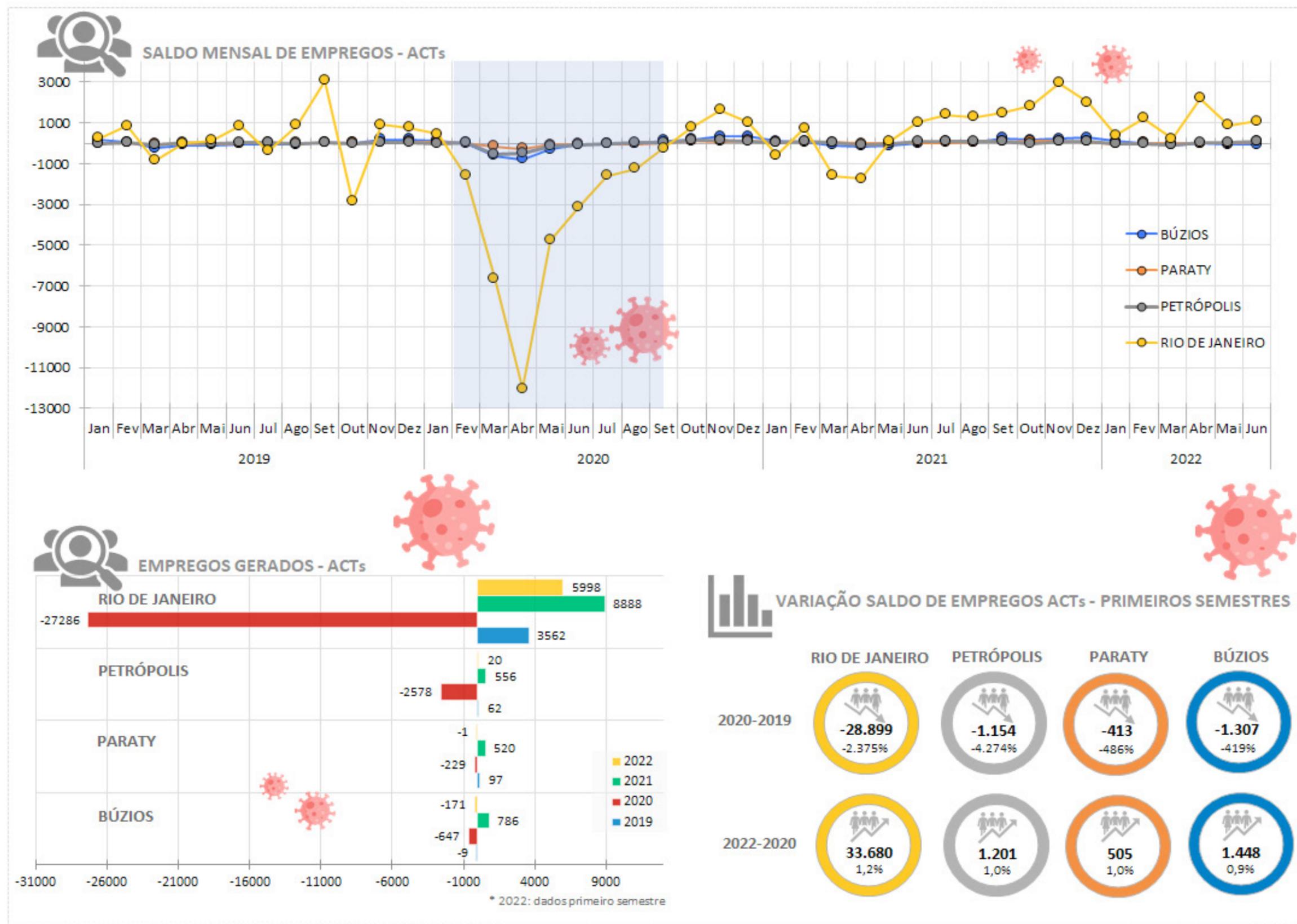
Fonte: Elaboração própria com base em Brasil (2022a)

Paralelamente à evolução dos casos de covid-19 no Brasil, é importante analisar dados a respeito dos impactos da pandemia nos empregos para o recorte espaço-temporal escolhido. Embora o enfoque recaia sobre os postos de trabalho (sua geração ou retração), é possível estendê-los à renda, dada a relação intrínseca entre esses dois aspectos.

O Infográfico 1 expõe um resumo da dinâmica de empregos no conjunto das oito principais ACTs para o recorte estudado e para o período de janeiro de 2019 (pré-pandemia) até o primeiro semestre de 2022.



Infográfico 1. Dinâmica de empregos nas ACTs (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS e CAGED, 2019–2022



É possível aferir o impacto da pandemia no quantitativo de empregos no primeiro semestre de 2020 (logo no início do agravamento da pandemia), principalmente se comparado aos períodos pré-pandêmico e de estabilização (protocolos sanitários, retomadas das atividades e vacinação).

No comparativo entre os anos de 2019, 2020 e 2021, percebe-se que, no ano de 2020, o saldo de empregos nas oito ACTs foi negativo em todos os municípios do recorte. Em termos absolutos, o município do Rio de Janeiro foi o que mais perdeu postos de trabalhos formais nas ACTs (-27.286), seguido de Petrópolis (-2.578), Armação dos Búzios (-687) e Paraty (-229).

O mês de abril de 2020 foi o de pior desempenho dentro do período analisado para o conjunto das oito ACTs. Apenas naquele mês, a cidade do Rio de Janeiro perdeu 12.040 postos de trabalho; Armação dos Búzios, 799; Petrópolis, 473; e Paraty, 267. Ressalte-se que foi o período inicial de grande proliferação do SARS-CoV-2 em território nacional, quando ainda não havia protocolos de segurança e as principais medidas protetivas se associavam ao isolamento social e à paralisação de diversas atividades econômicas, sobretudo aquelas características do turismo.

Tendo em vista que o primeiro semestre de 2020 foi o grande marco de impacto da pandemia na dinâmica de empregos do recorte, este foi tomado como referência comparativa para fins de análise da variação do saldo de empregos nos municípios estudados, caracterizando-o como um divisor de águas na dinâmica pré-pandemia e após seu surto inicial (primeira onda).

Nesse sentido, coteja-se que o primeiro semestre de 2020 teve uma variação negativa atípica no número de empregos gerados para todas as oito ACTs, nos quatro municípios do recorte, se comparado ao primeiro semestre de 2019. Em Petrópolis, a variação percentual da geração de empregos nas ACTs chegou à marca considerável de -4.274%. No Rio de Janeiro, a variação percentual foi de -2.375%, seguido de Paraty (-486%) e Armação dos Búzios (-419%).

O cenário apresentado no primeiro semestre de 2020 começa a dar sinal de melhora nos meses subsequentes, após o estabelecimento de protocolos sanitários que possibilitaram a retomada gradual de algumas atividades. O início do processo de imunização (no ano de 2021) e sua intensificação nos meses posteriores tiveram impactos consideráveis no mundo trabalho, com a retomada da geração de novos postos, o que tem levado a uma configuração bastante semelhante ao período pré-pandêmico, pelo menos no que se refere ao conjunto das ACTs no recorte estudado (vide a curva do saldo mensal de empregos nas ACTs mostrada no Infográfico 1).

Ao se comparar o primeiro semestre de 2022 (estabilização e retomada integral das atividades) com o primeiro semestre de 2020, observa-se uma melhora também expressiva. A diferença entre o número de empregos gerados no conjunto das oito ACTs nos dois períodos apresenta-se positiva para todos os municípios do recorte. No Rio de Janeiro, essa diferença foi de 33.680 postos de trabalhos; seguido de Armação dos Búzios, com 1.448; Petrópolis, com 1.201; e Paraty, com 505.

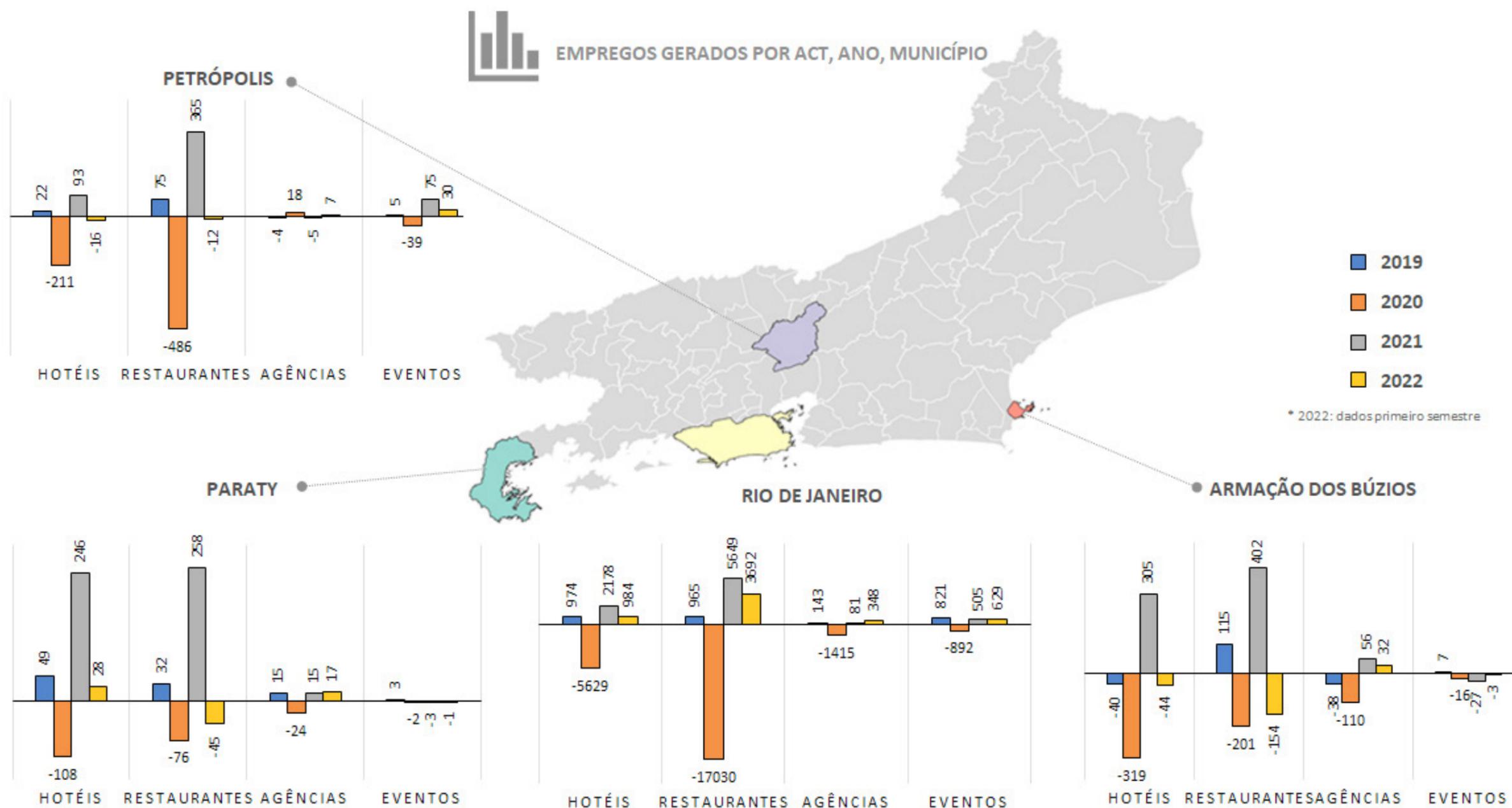
O Infográfico 2 revela as perdas das principais ACTs (hotéis, restaurantes, agências e eventos), por destino, no período em análise.

Tomando 2019 como referência antes da pandemia de covid-19, observa-se que em todos os destinos houve predominância de impacto positivo em hotéis, restaurantes, agências e eventos, exceto em Petrópolis e Armação dos Búzios, que acumularam perdas nas agências e nos hotéis (em Búzios).

Em 2020, a pandemia revela claramente o seu impacto em todas as ACTs nos destinos analisados. Petrópolis é o único que apresenta saldo anual positivo nos serviços prestados pelas agências. Em termos quantitativos, analisando o Infográfico 2, chama a atenção o número de demissões verificadas no setor de alimentos e bebidas, em especial nos municípios de Petrópolis, com perda de 486 empregos (mais que o dobro de demissões se comparado ao segundo setor que mais demitiu, a hotelaria), e Rio de Janeiro, com 17.030 empregos a menos (sendo que este número de demissões foi três vezes maior que o segundo setor que mais demitiu, a hotelaria).



Infográfico 2. Dinâmica de empregos gerados por ACT, ano e município do recorte (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS e CAGED, 2019–2022

Em 2021, esperava-se uma recuperação nas ACTs. Mesmo com o início tardio da vacinação, o agravamento da covid-19 e a escalada crescente no número acumulado de mortes, que chegou a 358,4 mil (VALENTE, 2021), houve uma tendência de recuperação, sobretudo a partir do mês de julho, nas atividades dos hotéis, restaurantes e agências. O segmento de eventos nos destinos de Armação dos Búzios e Paraty se revela como o mais atingido. Embora também tenham ocorrido em Petrópolis

impactos nesse segmento, foram menores quando comparados com os demais. Em contrapartida, foi também o segmento de eventos que apresentou retorno mais expressivo no Rio de Janeiro. Em Petrópolis, os empreendimentos hoteleiros e de alimentação, que se localizam fora do distrito central (Petrópolis), beneficiaram-se com o turismo de proximidade, trazendo turistas motivados pelo ambiente periurbano, justificando a recuperação dos empregos. Em Armação dos Búzios e



Paraty, o setor continuou acumulando prejuízos advindos das restrições sanitárias, da dificuldade de acesso ao crédito e ao fluxo de caixa.

Em 2022, inicia a explosão da variante ômicron, e as pessoas já estavam majoritariamente vacinadas, ao menos com uma dose. As dinâmicas sociais vão se restabelecendo, as restrições e medidas de distanciamento foram flexibilizadas gradativamente. Com o ano em curso, o primeiro semestre revela-se distinto entre os destinos estudados. O Rio de Janeiro é o único destino no qual hotéis, restaurantes, agências e eventos tiveram impactos positivos. Os demais revelaram particularidades que merecem reflexão.

Armação dos Búzios, que é um destino consolidado do segmento de sol e praia, acumula impacto negativo nos hotéis, restaurantes e eventos, enquanto as agências vivenciam situação favorável. A confirmação da temporada de cruzeiros marítimos 2022/2023, prevista para iniciar em novembro de 2022, com 52 transatlânticos aportando em Búzios, é visto com otimismo pelo setor de turismo (CARDOSO, 2022).

Conforme mencionado, o segmento de evento nos destinos de Armação dos Búzios e Paraty se revelou como o mais atingido. Paraty, por exemplo, um município Patrimônio da Unesco, Cidade Criativa da Gastronomia e com um calendário de eventos diversificado e consolidado, ainda não conseguiu a recuperação dos eventos e dos restaurantes. Em virtude das medidas sanitárias para controle da covid-19, eventos tradicionais que atraem milhares de turistas para a cidade, como a Festa Literária Internacional de Paraty (FLIP), nos anos de 2020 e 2021, aconteceram apenas no formato on-line — com previsão para voltar a acontecer no formato presencial apenas em novembro de 2022 (VIOLA, 2022).

Já Petrópolis buscava, desde o final de 2021, a sua recuperação econômica por causa da covid-19. Contudo, nos meses de fevereiro e março de 2022, o município foi atingido por fortes chuvas, que, além das mortes e da destruição de infraestrutura urbana, ocasionaram a diminuição na contratação de trabalhadores e o aumento de demissões nos setores, principalmente o de alimentação e o de hospedagem devido à ausência de turistas (SETOR..., 2022). Um dos principais eventos deste município, a Bauernfest, foi adiada no ano de 2022 em razão das chuvas.

Embora também tenham ocorrido impactos negativos no setor de eventos em Petrópolis, a recuperação foi melhor se comparada a Paraty e Búzios. Isso porque os eventos presenciais voltaram a acontecer a partir de meados de 2021. Além do mais, desde o início da pandemia, empreendimentos hoteleiros e de alimentação, que se localizam fora do distrito central, beneficiaram-se com o turismo de proximidade e com o turismo de segunda residência (PETRÓPOLIS..., 2022), trazendo turistas e novos moradores, motivados pelo ambiente periurbano para trabalhar em *home office*, auxiliando na recuperação dos empregos.

A capital fluminense retomou a agenda dos grandes eventos em 2021, fechando o ano com a realização da festa de réveillon na praia de Copacabana, Carnaval em abril de 2022 e o Rock in Rio em setembro de 2022.

Os Gráficos 2 e 3 apresentam dados desagregados dos saldos mensais de postos de trabalho formais, por ACT (as quatro mais representativas), para os quatro municípios do recorte e o período analisado.

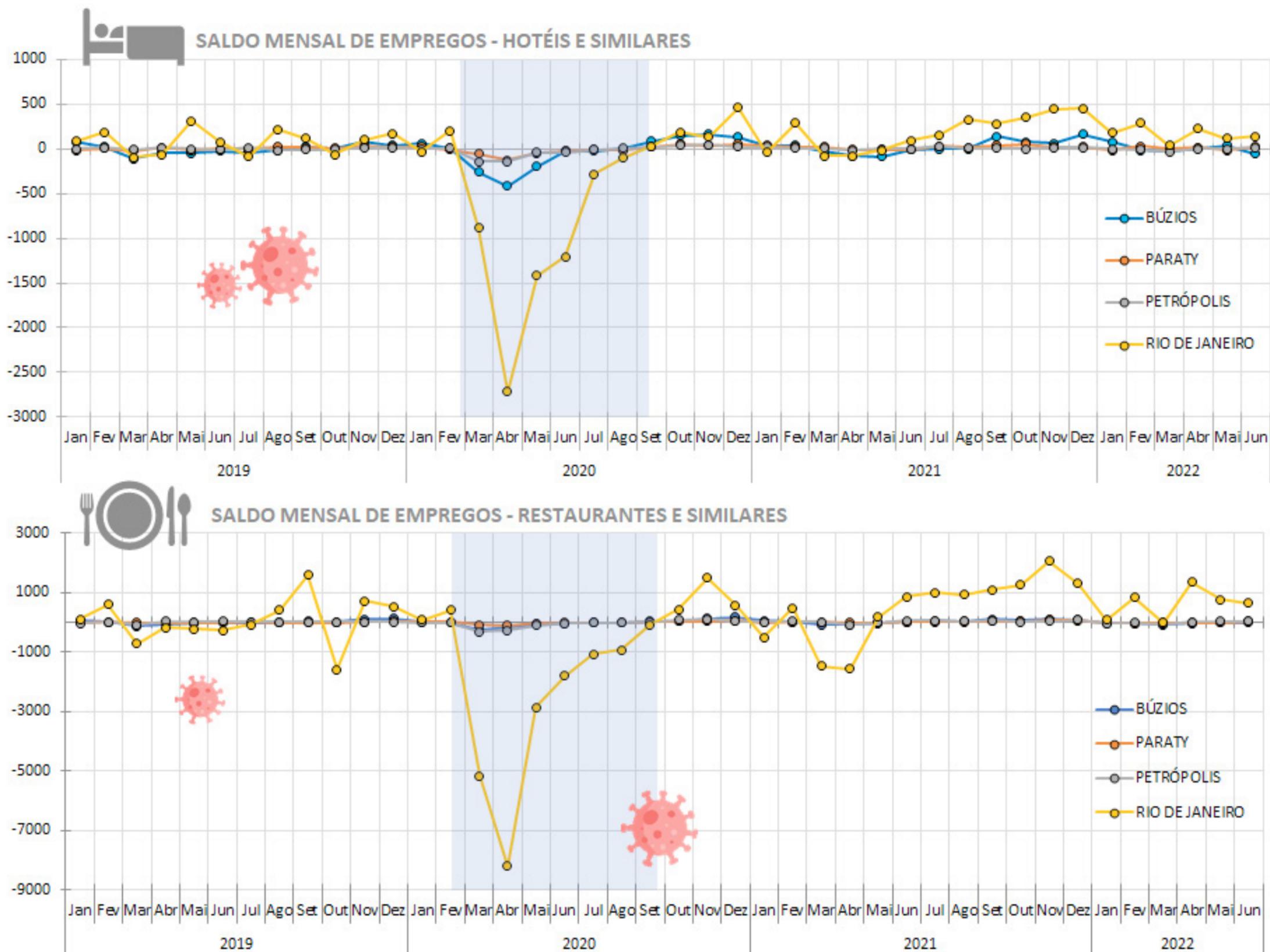
Observa-se que, em 2019, o saldo mensal de empregos variou entre os setores agências de viagens, eventos e restaurantes e similares na cidade do Rio de Janeiro, demonstrando contratações seguidas de demissões em proporções semelhantes, com exceção do setor de hotéis, que, embora houvesse variação, não gerou saldos negativos expressivos. Nos demais municípios, esses saldos mantiveram-se equilibrados no período anterior à pandemia, sem criação significativa de novas vagas. Os dados demonstram que o saldo de empregos nas ACTs nos destinos estudados já apontava estagnação do setor de turismo, reflexo do cenário de crise econômica e política que o estado do Rio de Janeiro presenciava (COSTA *et al.*, 2021).

A partir de março de 2020, verifica-se que houve uma resposta imediata do setor, revelada por queda acentuada no saldo de empregos nos destinos analisados logo no mês subsequente ao decreto federal que reconheceu a pandemia, acompanhando a tendência do comportamento do agregado das oito ACTs.

No período de fevereiro a setembro de 2020, em todos os quatro segmentos em análise, o saldo de empregos manteve-se negativo, sobretudo no Rio de Janeiro e em Búzios, que se mostraram mais sensíveis às medidas de minimização dos fluxos.



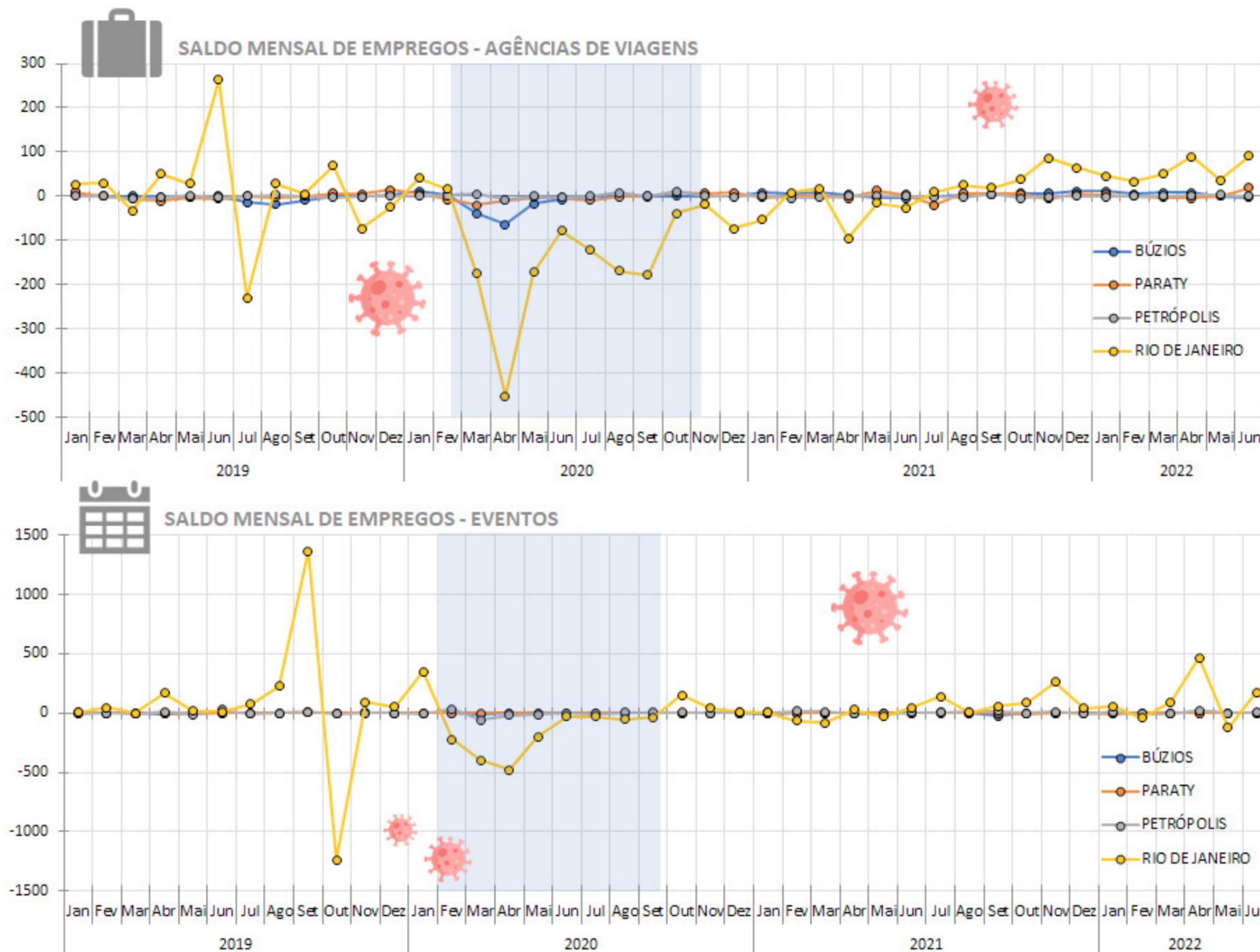
Gráfico 2. Saldo mensal de empregos nas ACTs hotéis e restaurantes (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS e CAGED, 2019–2022



Gráfico 3. Saldo mensal de empregos nas ACTs agências e eventos (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS e CAGED, 2019–2022



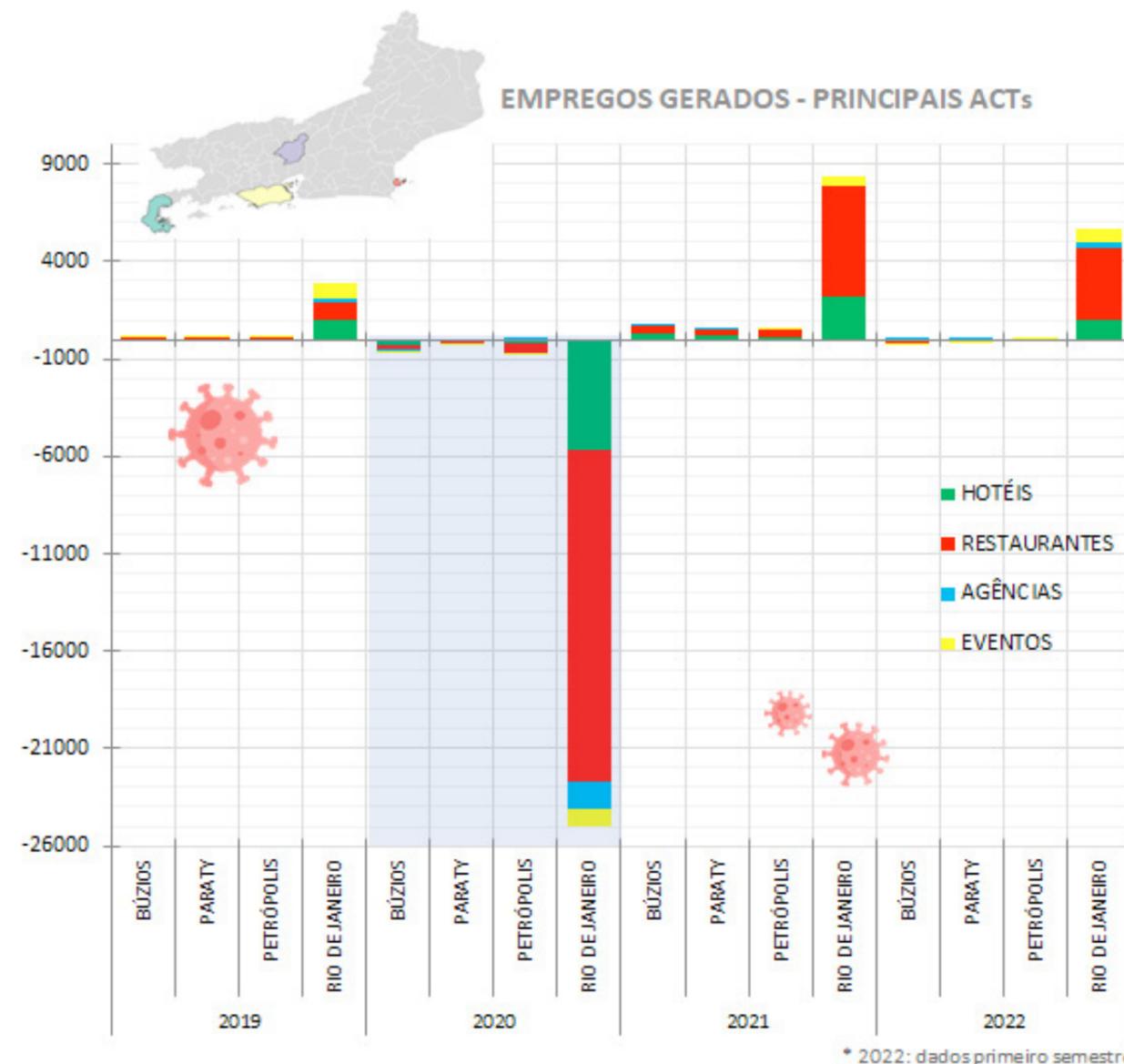
Destaca-se, nos dados, o município do Rio de Janeiro como o destino que mais teve variações no saldo de empregos em todos os segmentos analisados. Ao final de 2020, os segmentos hotéis, restaurantes e eventos sinalizavam saldos positivos na cidade do Rio de Janeiro, mas o segmento de agências de viagens não acompanhou a recuperação, passando a gerar novos empregos apenas a partir do segundo semestre de 2021, quando a vacinação foi ampliada para a maior parte da população, seguindo-se assim a tendência dos segmentos de hotéis, restaurantes e eventos.

Em Armação dos Búzios, ao longo do período analisado, o segmento que sofreu maior alteração no saldo de empregos foi o de hotéis. Nota-se que, no segundo semestre de 2021, o destino apresentou alta no setor de meios de hospedagem, superando índices de 2019.

Cabe assinalar que Petrópolis e Paraty não tiveram variação expressiva no saldo geral de empregos em todos os segmentos durante todo o período anterior ao início da pandemia e posterior ao início da vacinação, quando comparados ao Rio de Janeiro e, até mesmo, Armação dos Búzios. Nota-se, também, que as variações no saldo de empregos ocorridas no destino Rio de Janeiro, considerado “porta de entrada” do turismo no estado no contexto nacional e internacional, não influenciaram o saldo dos demais destinos.

O Infográfico 3 mostra um resumo dos dados que nos permite visualizar comparativamente o número de empregos gerados nas quatro principais ACTs por destino e ano, e o peso do saldo de cada uma delas dentro do conjunto. Mais uma vez, fica evidente o impacto que a pandemia teve no ano de 2020 na dinâmica do saldo de emprego, bem como a tendência de recuperação após esse ano, quando então puderam ser observados os resultados alcançados com o estabelecimento de protocolos sanitários e com o processo de vacinação.

Infográfico 3. Empregos gerados — principais ACTs (2019–2022)



Fonte: Elaboração própria com base em RAIS e CAGED, 2019–2022

Mesmo com alguns picos de contágio observados em 2021 e 2022 (Gráfico 1), superiores inclusive àqueles da primeira onda, os impactos nos empregos parecem não ter sido tão significativos, dado o cenário de maior controle e imunização da população que, por sua vez, evitaram a necessidade de aplicação de novo isolamento social, fechamento de atividades e interrupção de fluxos turísticos.



Além dos fatores internos, a conjuntura econômica internacional ajudou a aquecer o mercado de turismo doméstico no estado fluminense, pois, nas férias de julho de 2022, na ausência de condições financeiras para investir em viagens internacionais, os brasileiros praticaram o turismo doméstico de curta distância (FERREIRA, 2022). Comparando com dados apontados por Costa *et al.* (2021), as previsões otimistas feitas no início da pandemia, referentes ao potencial que o turismo doméstico teria para alavancar a retomada da atividade turística no estado do Rio de Janeiro, parecem estar concretizando-se nos municípios estudados.

Ao analisar os impactos ocasionados pela crise pandêmica na dinâmica de emprego e renda nos destinos turísticos de Armação dos Búzios, Paraty, Petrópolis e Rio de Janeiro, observou-se que os impactos mais severos nas ACTs e no saldo de empregos ocorreram no ano de 2020, sendo o mês de abril aquele em que o saldo de emprego mais se agravou para hotéis e similares, agências de viagens, restaurantes e similares e eventos, justamente nos meses iniciais da pandemia de covid-19.

Com as medidas sanitárias e as respostas governamentais e do setor articuladas, instituídas ou em fase de implementação em curso, verificou-se a recuperação das ACTs e do saldo de empregos, sendo a cidade do Rio de Janeiro a que teve diferença mais significativa, com um saldo de emprego de 33.680 (1,2%), seguido por Armação dos Búzios (1.448, 1,0%), Petrópolis (1.201, 1,0%) e Paraty (505, 0,9%).

Os dados corroboram que o impacto no setor de eventos perdurou por mais tempo devido às restrições de distanciamento social. Ainda em 2022, apresenta retorno mais lento, mesmo na cidade do Rio de Janeiro, quando comparado a outras ACTs.

Por fim, os dados revelam as perdas e a recuperação para cada destino, sugerindo que as especificidades sejam estudadas e analisadas em novas pesquisas, bem como as melhores estratégias e ações para a retomada do turismo.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Ministério da Saúde. **Painel Coronavírus**, 2022a. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 1 maio 2022.
- BRASIL. Ministério do Trabalho. Microdados RAIS e CAGED. Brasília: Ministério do Trabalho, 2022b. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/microdados-rais-e-caged>. Acesso em: 1 out. 2022.
- CARDOSO, L. Previsão de escala para chegada de navios temporada 2022-2023 para Búzios está confirmada. **Prefeitura Búzios**, 4 ago. 2022. Disponível em: <https://buzios.rj.gov.br/previsap-de-escala-para-chegada-de-navios-temporada-2022-2023>
- COSTA, M. A.; MORAES, C.; BOTELHO, E.; ABREU, L.; FOGAÇA, I.; TRENTIN, F.; LIMA, M.; SOARES, C. A.; QUEIRÓS, J.; ELICHER, M. J. Rio de Janeiro: cenário turístico carioca em tempos de pandemia. *GeoUERJ*, Rio de Janeiro, n. 39, p. 1-21, 2021.
- FERREIRA, L. A. Altas do câmbio e das passagens aéreas aquecem as férias de inverno no Rio. **O Dia**, Rio de Janeiro, 15 jul. 2022. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/columas/luiz-andre-ferreira/2022/07/6444119-alta-do-cambio-e-passagens-aereas-aquecem-as-ferias-de-inverno-no-rio.html>. Acesso em: 30 ago. 2022.
- PETRÓPOLIS se prepara para o “novo turismo” com o trade se mantendo operante, ultrapassando crises e investindo em diferentes nichos de mercado. **Diário de Petrópolis**, Petrópolis, 29 ago. 2022. Disponível em: <https://www.diariodepetropolis.com.br/integra/diario-68-anos-petropolis-se-prepara-para-o-novo-turismo-com-o-trade-se-mantendo-operante-ultrapassando-criises-e-investindo-em-diferentes-nichos-de-mercado-217621>. Acesso em: 31 ago. 2022.
- RIBEIRO, M. A.; MORAES, C.; BUSCIOLI, R.; TRENTIN, F.; SERRA, M. A pandemia da covid-19 e a vulnerabilidade dos trabalhadores no/do turismo no Brasil. **Confins**, São Paulo, 2022. No prelo.
- SETOR de alojamento e alimentação registra aumento de demissões em Petrópolis, aponta Caged. **Tribuna de Petrópolis**, Petrópolis, 5 maio 2022. Disponível em: <https://tribunadepetropolis.com.br/noticias/setor-de-alojamento-e-alimentacao-registra-aumento-de-demissoes-em-petropolis-aponta-caged/>. Acesso: 27 ago. 2022.
- TRENTIN, F.; MORAES, C.; COSTA, M. A. Crédito extraordinário para a manutenção do setor de turismo durante a pandemia da covid-19: análise do fundo geral do turismo. **Formação** (Online), v. 29, n. 55, p. 29-52, 2022.
- VALENTE, J. Covid-19: Brasil tem 358,4 mil mortes e 13,59 milhões de casos. **Agência Brasil**, 14 abr. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2021-04/covid-19-brasil-tem-3584-mil-mortes-e-1359-milhoes-de-casos>. Acesso em 30 ago. 2022.
- VIOLA, K. Festa Literária de Paraty volta ao formato presencial em novembro. **Veja Rio**, 6 jun. 2022. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/programe-se/flip-presencial-novembro/>. Acesso em: 29 ago. 2022.

A prática turística no Pantanal Sul em tempos de pandemia

 Mara Aline RIBEIRO

 Karoline Batista GONÇALVES

 Edvaldo Cesar MORETTI



Em 2020, frente ao cenário pandêmico da covid-19, a movimentação de pessoas foi interrompida e, conseqüentemente, a atividade turística foi suspensa em diversas partes do mundo. Nesse contexto, a ideia de viajar saiu da lista de prioridades do consumo das famílias brasileiras, que optaram por pequenos deslocamentos dentro do próprio estado, movimentando destinos locais; bem como pelo turismo de natureza, por acreditarem que em ambientes ao ar livre a circulação do novo coronavírus seria dissipada.

No estado de Mato Grosso do Sul (MS),

As empresas de turismo ficaram, em média, 90 dias com as atividades suspensas, com pequenas variações, reduzindo significativamente a receita/faturamento das mesmas. Porém, durante o trabalho de campo na região pesquisada, se observou que as informações das prefeituras municipais e do empresariado local, não correspondiam com a realidade posta, pois tanto no Pantanal como na Serra da Bodoquena, a rede hoteleira estava em funcionamento reduzido, inclusive recebendo turistas, fazendo um contraponto em um contexto de contradição entre as determinações legais e o desrespeito às recomendações da Organização Mundial da Saúde - OMS (NOVAES *et al.*, 2021, p. 74).

Ao estado é reservada 64,64% da área do Pantanal (IBGE, 2020) — também distribuído entre o estado do Mato Grosso, o Paraguai e a Bolívia —, cuja extensão de terra está dentro dos pseudocritérios estabelecidos, aleatoriamente, por turistas ávidos/as pelo reencontro com o ambiente natural. Assim, em desacordo com as informações dos órgãos oficiais do turismo e das prefeituras, a rede hoteleira local continuou recebendo turistas, em menor número, mesmo frente à pandemia.

No que se refere à prática turística no Pantanal Sul, os municípios de Corumbá, Miranda e Aquidauana se destacam, a princípio, pela facilidade de acesso e por concentrarem instalações de pousadas, ranchos de pesca, pesqueiros, barcos-hotéis, dentre outras Atividades Características do Turismo (ACTs), no decorrer da Estrada-Parque Pantanal. Logo, foram esses aspectos que justificaram a delimitação espacial da pesquisa,

conforme a Figura 1, que apresenta o mapa do Pantanal, bem como os municípios elencados para análise.

O início do turismo na região, na década de 1980, foi marcado, quase exclusivamente, pelo turismo de pesca. Posteriormente, o turismo de natureza foi se estruturando a partir de uma reorganização espacial, de infraestrutura, de equipamentos e de trabalhadores/as, atraindo um número expressivo de turistas estrangeiros/as instigados/as pela possibilidade de um “real” reencontro com a natureza, e, conseqüentemente, movimentando recursos em moeda estrangeira entre as pessoas envolvidas com o atendimento aos turistas.

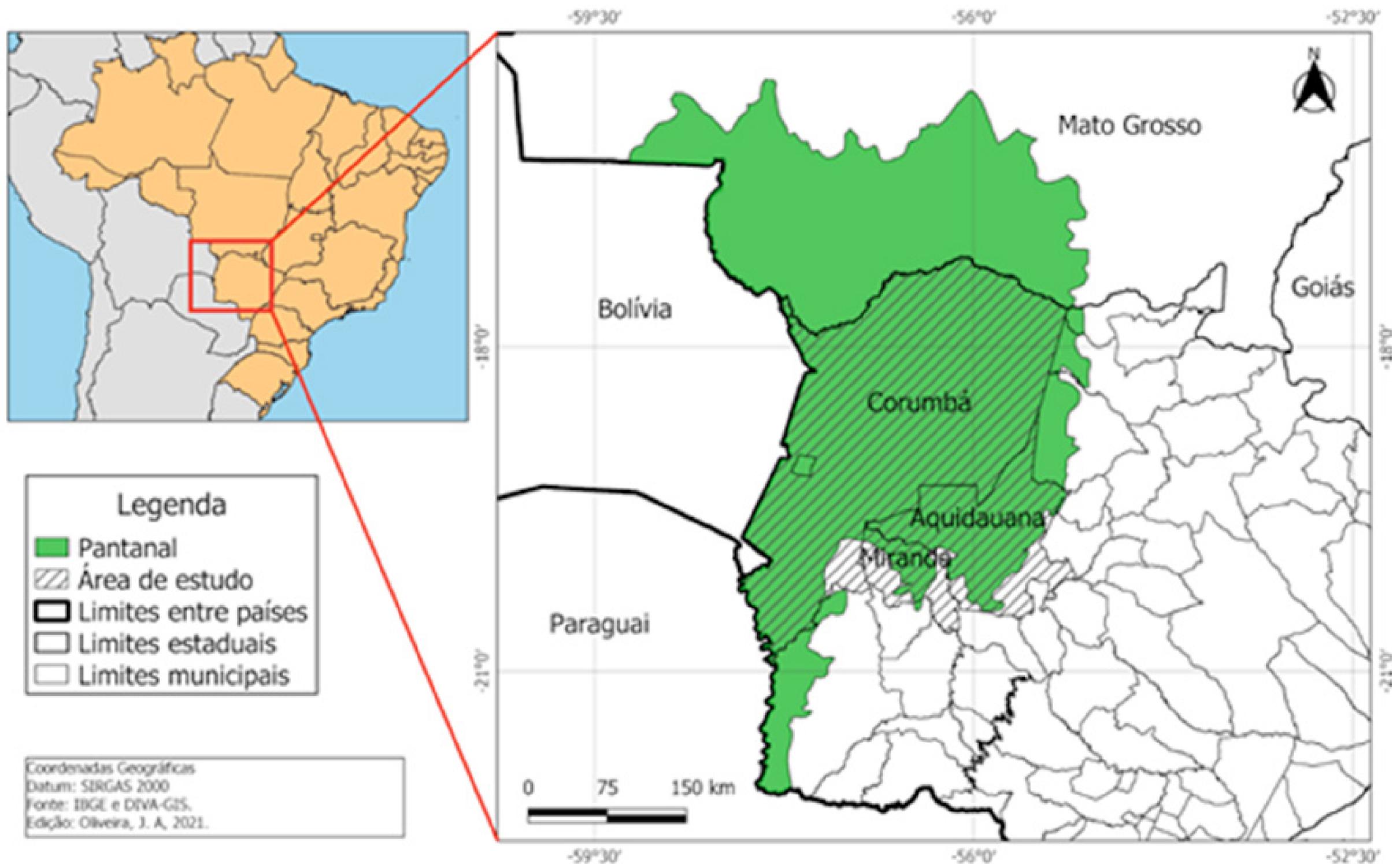
Tendo como referência a área delimitada, este artigo apresenta os impactos da pandemia no setor de hospedagem na região e a situação atual frente à diminuição das restrições de circulação de pessoas em um cenário estadual com aproximadamente 80% da população vacinada contra a covid-19 (MATO GROSSO DO SUL, 2022).

De acordo com o Observatório do Turismo de MS (2020), o segmento que mais registrou demissões no período da crise e/ou intenções de desligamento dos colaboradores no estado foi o de hospedagem, com 36,7% (entre registrados e terceirizados). Em seguida, aparecem os restaurantes (14,9%), as agências/operadoras (12,6%) e as transportadoras turísticas (7,4%).

Frente à pandemia, seguindo o padrão do país, o MS sofreu fortes impactos no turismo em razão do distanciamento social e das medidas de restrição adotadas para conter o avanço do novo coronavírus. As informações obtidas no *site* do Observatório do Turismo de MS (2021a) apontam que o turismo no estado foi um dos primeiros setores a parar e um dos últimos a retomar as atividades, como no país todo. Os principais impactos sobre o ano de 2020 foram identificados pela pesquisa de sondagem empresarial, que destaca o fluxo de passageiros, a taxa de ocupação e os empregos do setor do turismo, expostos na Figura 2.



Figura 1. Mapa de localização do Pantanal e dos municípios analisados



Fonte: Elaboração própria



Figura 2. Impactos da pandemia no turismo do MS



Desde o início da pandemia de covid-19, o setor do turismo enfrentou diversas mudanças na tentativa de manter operante a atividade, dentre elas, pode-se indicar a valorização do turismo local e a busca por atividades ligadas ao ecoturismo. Segundo dados do Observatório do Turismo de MS (2021a), a retomada do turismo no estado começou entre os meses de setembro e novembro de 2021, sendo que as preferências e os comportamentos dos viajantes se voltaram para o que lhes parecia familiar, previsível e confiável.

No Pantanal, os dados oficiais demonstram diminuição do número de visitantes durante o ano de 2020, porém, é importante considerar relatos de interlocutores que trabalham com turismo na região, como o de um guia de turismo que afirmou: “[...] aqui no Pantanal o turismo não parou de tudo, sempre tinha gente” (informação verbal)!. Portanto, há uma contradição na divulgação dos dados dos órgãos oficiais do turismo, principalmente em função de falhas nas informações entre os empreendimentos e estes órgãos.

A movimentação turística ficou por conta dos/as moradores/as do próprio estado de MS, os/as quais utilizaram meio de transporte próprio para efetivar o deslocamento em busca de locais (pousadas, hotéis, ranchos, acampamentos) que proporcionassem condições de hospedagem com certo grau de isolamento. Esse trânsito foi menor em relação ao número de turistas historicamente registrado na região, mas deve ser considerado importante, porque possibilitou a manutenção das empresas turísticas.

A dinâmica do fluxo de turistas se deve, sobretudo, pela necessidade do sentimento de liberdade que a pandemia suprimiu da vida das pessoas. Para Cruz (2020), “[...] o desejo reprimido de viajar [que], enfim, transborda como um grito de liberdade, uma válvula de escape para a ansiedade e as incertezas trazidas pelo novo coronavírus, sendo, portanto, absolutamente compreensível”.

No processo de recuperação do turismo no Pantanal Sul, mais precisamente nas cidades de Aquidauana, Corumbá e Miranda, o setor hoteleiro teve aumento na procura por reservas. O Observatório do Turismo de MS (2021b) fez uma análise comparativa da taxa de ocupação das pousadas pantaneiras entre o período de setembro a novembro de 2020 e 2021. Foram consultadas 23 pousadas, e constatou-se que em 2020 a maior taxa de ocupação ficou entre 21% e 30%, enquanto no ano de 2021 a taxa de ocupação foi de 31% a 40%.



A retração da atividade turística é inegável, porém, a suspensão, como os decretos estaduais e municipais determinaram, não foi efetivada. A Tabela 1 reitera essa informação ao apresentar o número de turistas que utilizaram barcos-hotéis, um dos meios de hospedagem e atrativos turísticos mais utilizados no município de Corumbá.

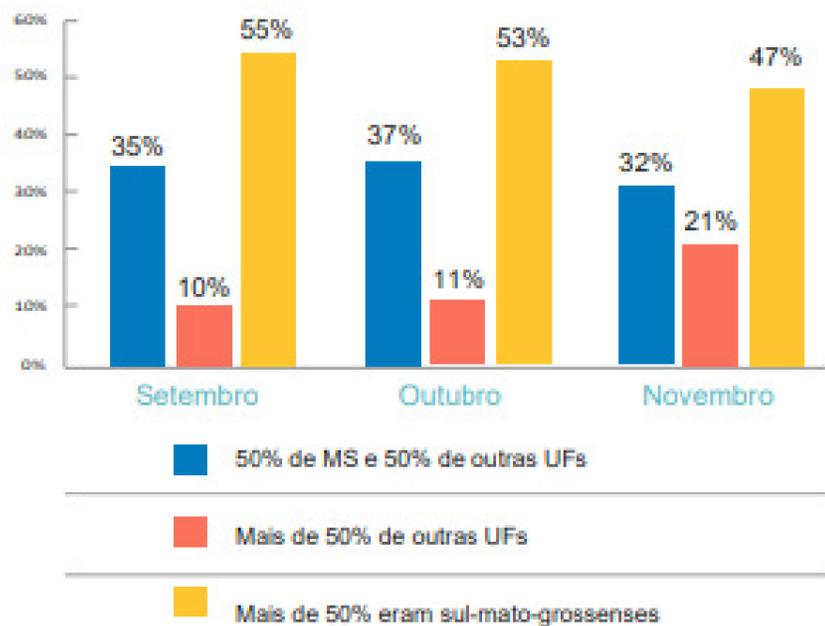
Tabela 1. Número de passageiros de barcos-hotéis no Pantanal Sul (2018 a 2020)

Ano	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
2020	3441	1658	787	148	99	377	769	511	1076	953	515	803
2019	311	451	1189	1196	1681	1669	648	1118	1940	1986	1077	1740
2018	329	125	1396	1384	2186	933	1530	1543	1398	517	1643	1616

Fonte: Adaptado de Observatório do Turismo de MS, 2021a.

O Gráfico 1 apresenta a procedência dos hóspedes registrados em pousadas no Pantanal Sul no ano de 2020. O destaque é o número da circulação de turistas do próprio MS. No Gráfico 2, em referência ao ano de 2021, ocorreu mudança do perfil da origem, com ênfase para os visitantes de outros estados do país. Esses dados estão diretamente relacionados com a pandemia e a inviabilidade de viagens de longa distância.

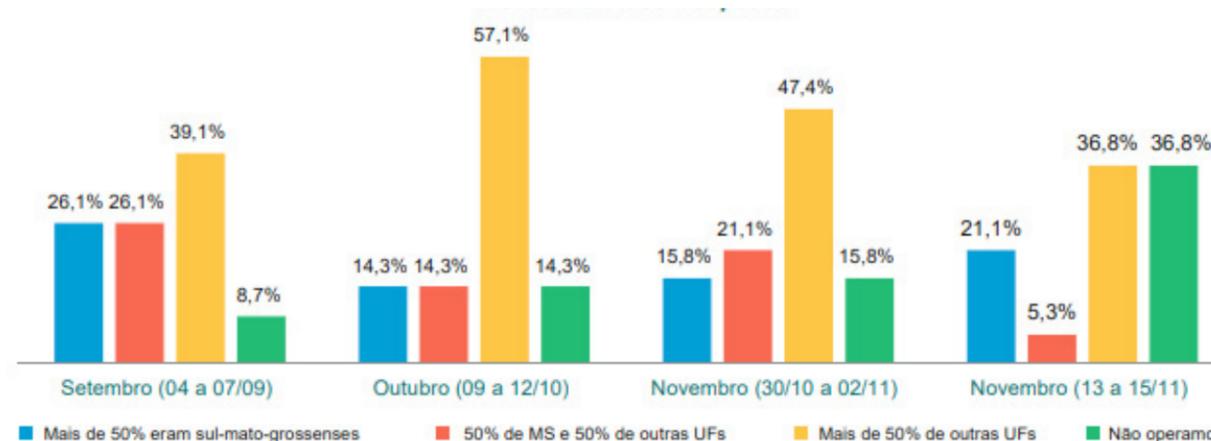
Gráfico 1. Procedência dos hóspedes nas pousadas pantaneiras de setembro a outubro de 2020



Legenda: UFs — unidades federativas.

Fonte: Observatório do Turismo de MS, 2021b

Gráfico 2. Procedência dos hóspedes nas pousadas pantaneiras de setembro a outubro de 2021



Legenda: UFs — unidades federativas.

Fonte: Observatório do Turismo de MS, 2022

Diante do cenário pandêmico, os atrativos mais procurados pelos/as turistas foram os destinos rural e de natureza, com atividades praticadas ao ar livre, que atendiam às medidas de biossegurança e, o mais importante, sem aglomerações de pessoas. Nesse sentido, as pousadas pantaneiras cumpriram os critérios recomendados pela Organização Mundial da Saúde (OMS). As Figuras 3, 4 e 5 são de pousadas na área delimitada pelo estudo.

Figura 3. Pousada Pequi em Aquidauana



Fonte: Aquidauana, 2022



Figura 4. Passo do Lontra em Corumbá



Fonte: Passo do Lontra, 2022

Figura 5. Fazenda Baía Grande Pousada e Turismo Rural em Miranda



Fonte: Pantanal Sul, 2022

Vale destacar que, ainda em 2020 — quando o turismo no Pantanal começava a apresentar uma pequena reação de recuperação por se encaixar nos critérios que o/a turista preocupado/a com o cumprimento dos critérios de biossegurança de proteção da covid-19 buscava (espaços abertos, contato com a natureza e baixa concentração de pessoas) —, os/as empresários/as do turismo se depararam com a redução no número de visitantes por conta das intensas queimadas que atingiram o solo pantaneiro.

Entre imagens que mostram as pousadas em um Pantanal reportado ao paraíso, as mazelas ambientais tomaram conta do cenário exuberante.

Além da pandemia, a região pantaneira sofre, desde 2019, com um período prolongado de seca extrema e de queimadas, em determinados casos, criminosas. Só em 2020, os incêndios atingiram 30% do território pantaneiro (PROJETO Noleedi, 2020), que tem uma extensão de 150.355 km² (IBGE, 2020), incidindo, diretamente, na prática turística local.

A partir das imagens das Figuras 6, 7 e 8, é possível ter uma pequena percepção da extensão das perdas provocadas pelo fogo descontrolado que atingiu o Pantanal. A despeito da capacidade de recuperação ambiental com as primeiras chuvas, o processo muito prolongado interfere na reprodução das espécies animais e vegetais, refletindo diretamente no ambiente e no turismo.

Figura 6. Duas margens da Estrada-Parque Pantanal consumidas pelo fogo (2020)



Fonte: Acervo pessoal de Mara Aline Ribeiro

Figura 7. Lagoa com nível muito baixo de água (2020)



Fonte: Acervo pessoal de Mara Aline Ribeiro



Figura 8. Tuiuiú em busca de alimento em solo devastado pelo fogo (2020)



Fonte: Acervo pessoal de Mara Aline Ribeiro

Soma-se a esses fatores, o período de reprodução dos peixes, denominado de piracema, quando anualmente a pesca é proibida em toda a extensão do Pantanal e a atividade turística tem forte retração. Considerando o turismo de pesca como uma das principais práticas nos municípios pesquisados, as “[...] queimadas, pandemia e piracema - potencializaram as perdas econômicas dos/as profissionais do turismo” (RIBEIRO; GONÇALVES; OLIVEIRA, 2020, p. 12.).

Diante do contexto de pandemia, queimada e piracema, em 2021, equipes dos órgãos estaduais de turismo, da economia e do desenvolvimento, além de representantes de entidades privadas, elaboraram o Plano de Retomada do Turismo de Mato Grosso do Sul, o qual propõe estratégias de ação, tais como: (1) estimular o turismo, haja vista as vantagens competitivas dos destinos de MS, como a capacidade de carga de grupos pequenos, atividade ao ar livre e em meio à natureza; (2) incentivar que o sul-mato-grossense viaje mais pelo estado; (3) atrair turistas de outras regiões do país para o MS, valorizando não apenas a riqueza natural do estado, mas também as possibilidades de experiências de acordo com o perfil de diferentes públicos.

Diferentes propostas e campanhas governamentais buscam alternativas para a retomada da prática turística no Pantanal, e, realmente, dados do Observatório do Turismo de MS apontam para essa direção, porém, os impactos na perda de emprego e de postos de trabalho ainda

são sentidos pelos/as trabalhadores/as que, até o momento, não retornaram integralmente às atividades profissionais na rede hoteleira do estado.

O cenário atual da chamada recuperação do turismo na região pantaneira segue o padrão nacional de ascensão. Apesar disso, não atingiu os patamares do último trimestre de 2019 e dos primeiros meses de 2020. Nessa toada, o Pantanal segue a tendência de receber visitantes atraídos/as pela especificidade da prática em ambiente natural. Além disso, o retorno dos eventos culturais, tais como o carnaval, as festas juninas e os festivais de música, principalmente na cidade de Corumbá, é um elemento importante na captação de turistas e de restabelecimento dos postos de trabalho dispersos em tempos de pandemia. Para o presidente da Associação Corumbaense das Empresas Regionais de Turismo (ACERT), Luiz Martins, “Já voltou à normalidade. A pescaria está normal. Os barcos-hotéis estão saindo e atraindo bastante gente. E os bolivianos estão vindo bastante, principalmente nos finais de semana” (SANTOS, 2022). Assim, progressivamente, o turismo começa a recompor-se em terras pantaneiras, conforme os dados do Observatório do Turismo do MS (2021b, 2022).

Em um mundo reconfigurado economicamente por conta da pandemia de covid-19, a atividade turística é apontada como um importante componente catalisador de recursos e gerador de emprego e renda. Mesmo assim, a característica agrária exportadora do estado de MS não foi suficiente para a economia do turismo se sustentar, sobretudo porque o Brasil passa por um momento de extrema instabilidade política, onde a condição de vida dos/as trabalhadores/as tem pouca representatividade diante da ausência de políticas públicas que deem sustentabilidade às pessoas frente a uma crise sanitária sem precedentes na história.

Ao observar o aumento na procura por hospedagens no Pantanal Sul em 2021, aproximando-se dos números de visitantes do período denominado de pré-pandemia, é possível afirmar que, para 2022, a retomada do fluxo turístico é uma realidade na região, influenciando no retorno dos postos de trabalho, senão por completo, em números próximos ao último trimestre de 2019. Essa dinâmica pode ser atribuída aos programas governamentais de incentivo ao turismo no estado, aos investimentos do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR), à valorização do turismo em áreas naturais, à perspectiva de estar em lugares com menor aglomeração de pessoas e, em especial, à exuberância do bioma.



A despeito das queimadas que ocorreram de forma intensa no Pantanal no mesmo período, e que contribuíram significativamente para a diminuição do número de turistas, é relevante a constatação, por intermédio de entrevistas e diálogos com empresários/as e trabalhadores/as do turismo no Pantanal Sul, que a prática turística não foi totalmente paralisada durante o período mais agudo da pandemia. Logo, na região pantaneira, não houve uma suspensão efetiva da movimentação turística, mas uma redução na circulação de pessoas, principalmente estrangeiras.

A conjugação dos dois fatores, pandemia e queimadas, gerou um sentimento de insegurança entre empresários/as e trabalhadores/as do setor, que começou a ser revertida durante o ano de 2021 e consolidada em 2022, com a retomada dos eventos já tradicionais nas cidades pesquisadas (carnaval, festa de São João e festivais de pesca, de música, de gastronomia, dentre outros), caracterizando, com isso, a capacidade de divulgar a volta da regularidade no turismo, reforçada pela reedição da novela Pantanal, com grande apelo estético e cultural, exibido no canal de televisão de maior audiência no Brasil.

REFERÊNCIAS

- AQUIDAUANA. Pontos turísticos. Aquidauana, MS, [2022]. Disponível em: <http://www.aquidauana.ms.gov.br/cidade>. Acesso em: 3 set. 2022.
- CRUZ, R. C. A. O grito de independência de turistas pelo mundo e no Brasil. **Le Monde Diplomatique Brasil**, 14 set. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/o-grito-deindependencia-de-turistas-pelo-mundo-e-no-brasil/>. Acesso em: 29 ago. 2022.
- IBGE. **Pesquisa Mensal de Serviços - PMS**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/> Acesso em: 3 set. 2022.
- MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Saúde. **Boletim Covid-19**. Campo Grande: SES, 2022. Disponível em: <https://www.saude.ms.gov.br/e-vacine/>. Acesso em: 5 set. 2022.
- NOVAES, A.; MORETTI, E. C.; OLIVEIRA, J.; GONÇALVES, K.; RIBEIRO, M. A. Turismo e a pandemia de Covid-19 no Mato Grosso do Sul. In: CRUZ, R. C. A. et al. (org.). **Turismo em tempos de Covid-19: ensaios sobre casos na Argentina, Brasil, Moçambique e Portugal**. São Paulo: FFLCH/USP, 2021. p. 71-78. *E-Book*.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. **Anuário 2020**: ano base 2019, dados turísticos do Estado de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: FUNDTUR, 2020. Disponível em: https://www.observatorioturismo.ms.gov.br/wp-content/uploads/2020/12/ANUARIO_2020_BASE2019_-versaofinal.pdf. Acesso em: 8 ago. 2022.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. **Anuário 2021**: ano base 2020, dados turísticos do Estado de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: FUNDTUR, 2021a. Disponível em: https://www.observatorioturismo.ms.gov.br/wp-content/uploads/2022/03/ANUARIO_2021_BASE2020_VF.pdf. Acesso em: 8 ago. 2022.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. **Boletim de retomada do Turismo em MS**. Edição 01. Campo Grande: FUNDTUR, 2021b. Disponível em: <https://www.observatorioturismo.ms.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/BOLETIM.pdf>. Acesso em 22 de ago. de 2022.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE MS. **Boletim de retomada do Turismo em MS**. Edição 05. Campo Grande: FUNDTUR, 2022. Disponível em: <https://www.observatorioturismo.ms.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/Boletim-Retomada-do-Turismo-em-MS-Ed05-2021.pdf>. Acesso em 22 de ago. de 2022.
- PANTANAL Sul - Fazenda Baía Grande Pousada e Turismo Rural. **Eco Viagem**, c2022. Disponível em: <https://ecoviagem.com.br/brasil/mato-grosso-do-sul/miranda/fazenda/fazenda-baia-grande-pousada-e-turismo-rural/>. Acesso em: 3 set. 2022.
- PASSO DO LONTRA. **Chalés**. Disponível em: <https://passodolontra.com.br/hotel/chaes>. Acesso em: 26 out. 2022.
- PROJETO Noleedi responde 12 perguntas sobre o fogo no Pantanal. **Projeto Noleedi**, 13 out. 2020. Disponível em: <https://noleedi.blogspot.com/2020/10/projeto-noleedi-responde-12-perguntas.html>. Acesso em: 3 set. 2022.
- RIBEIRO, M. A.; GONÇALVES, K.; OLIVEIRA, J. Turismo no Pantanal/MS: entre a pandemia da COVID-19 e as queimadas. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 39, p. 1-15, dez. 2021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/61341>. Acesso em: 3 set. 2022.
- SANTOS, A. Destinos turísticos de Mato Grosso do Sul se recuperam após baixa na pandemia. **Campo Grande News**, Campo Grande, 7 maio 2022. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/economia/destinos-turisticos-de-mato-grosso-do-sul-se-recuperam-apos-baixa-na-pandemia>. Acesso em: 5 set. 2022.

¹ Afirmação de um guia de turismo no Pantanal em 2020.

A visitação turística no Parque Nacional da Serra da Bodoquena em tempos de pandemia de covid-19

 Joyce Avila de OLIVEIRA

 Edvaldo Cesar MORETTI



A proposta deste capítulo é analisar os impactos da pandemia de covid-19 na visitação turística ao Parque Nacional da Serra da Bodoquena (PNSB). Para essa análise, foram realizados: entrevista com o gestor do PNSB; levantamento de dados em órgãos municipais, estadual e federal de turismo, e observatório de turismo; e visita *in loco*.

O PNSB é o único parque nacional localizado integralmente no Mato Grosso do Sul. Foi implantado em 21 de setembro de 2000 e ocupa terras dos municípios de Bodoquena, Bonito, Jardim e Porto Murtinho.

A Unidade de Conservação Parque Nacional da Serra da Bodoquena está localizada em área consolidada para a prática da atividade turística, com destaque para o município de Bonito, que recebe anualmente um número significativo de turistas (Tabela 1), atraídos pelo chamado ambiente natural.

Tabela 1. Total de visitantes no município de Bonito (2015–2021)

Ano	Total de visitantes
2015	204.299
2016	212.817
2017	201.220
2018	201.215
2019	209.568
2020	145.219
2021	205.460

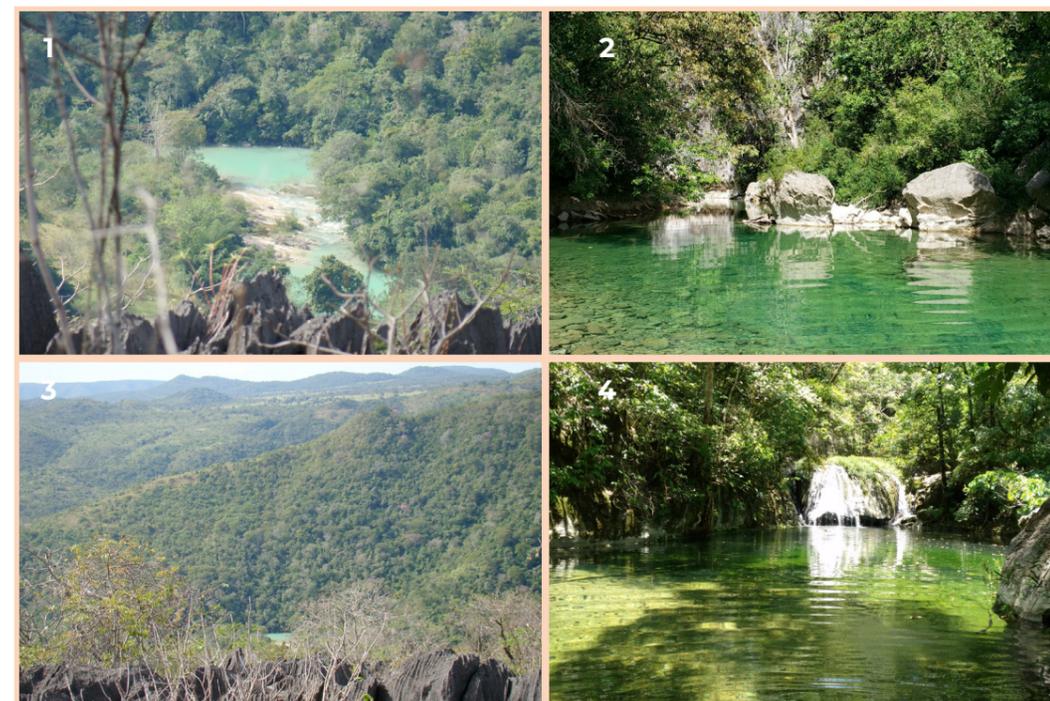
Fonte: Observatório..., 2021

Apesar das belezas naturais serem o ponto forte dos atrativos turísticos de Bonito, existe uma diferença significativa entre eles e o turismo do PNSB. As atividades turísticas do PNSB compreendem além das trilhas e da natureza silvestre, extensas áreas íngremes e outras com potencial para caminhadas (*trekking*), *aquatrecking*, escalada e boia cross. Existe um receio por parte dos donos dos atrativos turísticos de Bonito quanto à abertura da visitação no PNSB devido à perda de clientes, contudo o diretor do Parque explica o foco no turismo de aventura (DIRETOR, 2022). Dentre os cenários encontrados no PNSB, Lobo (2006) destaca:

Rios de águas cristalinas, cachoeiras que mudam de tamanho em função das tufas calcárias, cavidades naturais, fragmentos florestais conservados e outros elementos, fazem da Serra da Bodoquena um típico, porém diferenciado, destino de turismo de natureza (LOBO, 2006, p. 89).

A presença de rochas carbonáticas na região possibilitou a formação de inúmeras feições cársticas, como dolinas, sumidouros, ressurgências, e de cavernas (Figura 1). Esse relevo cárstico desenvolve-se sobre as rochas carbonáticas do Grupo Corumbá, abrangendo a maior parte do relevo montanhoso. Com o predomínio de rochas carbonáticas, a região é altamente favorável ao desenvolvimento de cavernas e abismos.

Figura 1. Aspecto da paisagem do Parque Nacional da Serra da Bodoquena



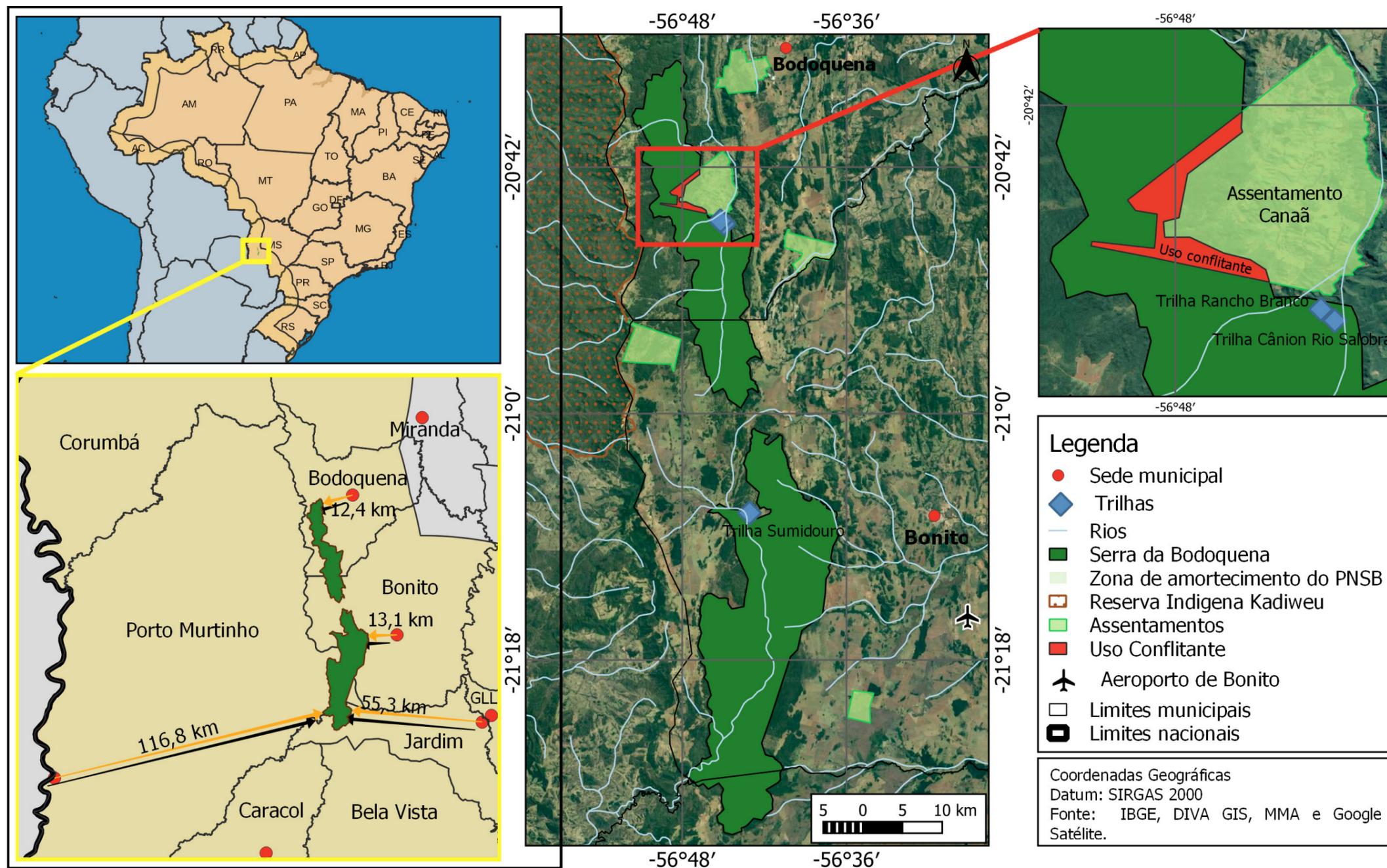
Fonte: Acervo pessoal de Edvaldo Cesar Moretti

As características da paisagem do PNSB e sua localização, em região turística consolidada, conferiu para essa unidade de conservação, desde sua criação, a expectativa de inclusão como atratividade turística no roteiro Bonito/Serra da Bodoquena. As áreas destinadas à visitação no PNSB compreendem as zonas de uso intensivo, especial e extensivo, as quais representam 0,34% (252,65 ha) da área total e 0,92% (709,32 ha) da de uso conflitante (ICMBIO, 2018).

Com a política do governo federal de concessão de parcelas de unidades de conservação para a exploração turística, o PNSB estrutura quatro trilhas como atrativos turísticos e passíveis de concessão para empresas. A expectativa de consolidação das trilhas no PNSB como atrativo turístico foi interrompida no período da pandemia, mas em 2021 e 2022 retoma seu processo de estruturação e de visitação (Figura 2).



Figura 2. Mapa das Trilhas do Parque Nacional da Serra da Bodoquena



Fonte: Elaboração própria



O PNSB possui três trilhas abertas para visitação. A primeira delas, que corresponde à Trilha do Sumidouro-Ressurgência do Rio Perdido, foi idealizada ainda em 2014, segundo diretor do PNSB (DIRETOR, 2022), e estruturada a partir de 2015, com o apoio de várias instituições parceiras. Dentre as estruturas de apoio à visitação estão escadarias, deques, ponte pênsil, passarelas e placas (Figura 3).

Figura 3. Infraestrutura instalada no PNSB

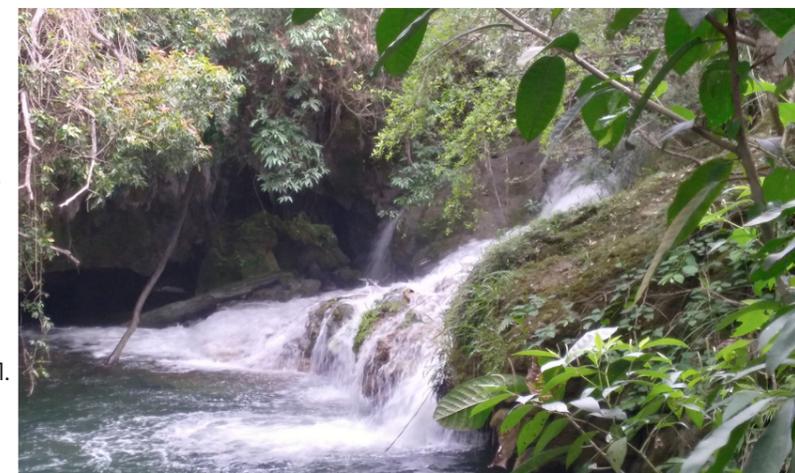


Fonte: Acervo do Parque Nacional da Serra da Bodoquena

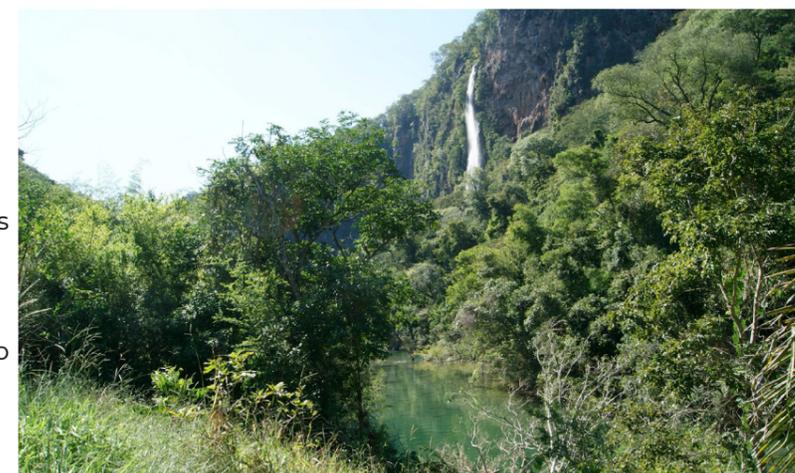
Conforme o Plano de Manejo do PNSB, "[...] as trilhas permanecem fechadas até que sejam cumpridas as ações de planejamento e implantação das estruturas e das formas de controle previstas para cada um deles" (ICMBIO, 2018). A Trilha do Cânion do Rio Salobra iniciou suas atividades recentemente, em março de 2022, tornando rapidamente uma das trilhas mais visitadas do PNSB (DIRETOR, 2022).

Quadro 1. Trilhas abertas para visitação mediante condução contratada

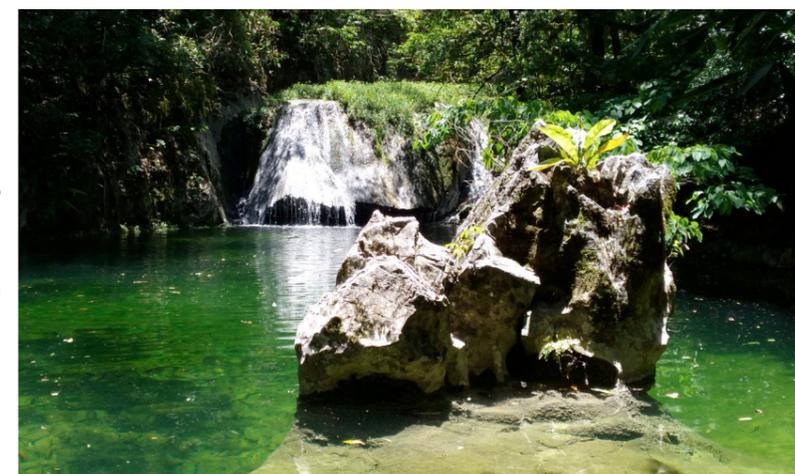
Trilha do Sumidouro-Ressurgência do Rio Perdido: possui uma trilha de 1.200 metros até a "Ressurgência", em uma boca de caverna, e um trecho total de 3.500 m (só de ida). Está localizada no Fragmento Sul do PNSB, em Bonito, e começou a receber turistas em janeiro de 2021.



Trilha do Cânion do Rio Salobra: com 2.500 metros (ida) de extensão, passando pelas margens e pelo leito do Rio Salobra; compreende uma atividade de caminhada dentro do leito do rio (*aquatrecking*) e está localizada no Fragmento Norte do PNSB.



Trilha Rancho Branco: possui cerca de 2,5 km (ida) de extensão e diversas áreas de banho no Rio Santa Maria. Durante o período de chuvas, é possível aproveitar a cachoeira e o banho. Localizada no Fragmento Norte do PNSB.



Fonte: Acervos pessoais de Ângelo Franco do Nascimento Ribeiro, Edvaldo Cesar Moretti e do Parque Nacional da Serra da Bodoquena



A visitação ao PNSB hoje é gratuita, porém, está condicionada à contratação de condutores credenciados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). O diretor do PNSB destacou os motivos para a necessidade de condutores junto aos visitantes: o primeiro corresponde à fragilidade ambiental das tufas de calcário nas bordas das quedas d'água; e o segundo é que faltam pontos de comunicação e as trilhas não estão totalmente estruturadas. Devido a essa necessidade de condutores para acessar o PNSB como visitante, em junho de 2020 foi realizado um curso para a formação de 180 condutores, dos quais apenas 70 estão ativos, segundo o diretor do PNSB.

Cabe ressaltar que todas as áreas direcionadas à visitação do Parque são regularizadas. Hoje o PNSB passa por um processo de regularização de suas áreas, no qual apenas 22% das áreas foram indenizadas (DIRETOR, 2022).

Ainda que os PARNAs estejam respaldados por ato legal de criação, as tentativas de diminuição das suas áreas ocorrem, em muitos casos, devido à ausência de regulamentação fundiária, o que acaba gerando os chamados "Parques de Papel". Os conflitos gerados geralmente estão associados ao uso do solo no entorno, e/ou dentro da área do PARNA que acabou de ser criado. Esse processo de regulamentação, frequentemente, se estende por anos. (OLIVEIRA, 2020, p. 221)

O processo de implantação de um Parque Nacional (PARNA) não é uma tarefa fácil, mas pode ser reforçado com a aprovação do Plano de Manejo e com a destinação das áreas regulamentadas para o uso público. Por ora, o PNSB possui um parecer favorável à manutenção de toda a sua área (76.481 ha), após o julgamento de recurso apresentado pelo Ministério Público Federal contra a liminar que determinou a caducidade do decreto de criação do PNSB.

Segundo informações e dados fornecidos pela direção do PNSB (Tabela 2), em 2019 (ano anterior ao reconhecimento do estado de pandemia mundial), ocorreu um aumento significativo do número de visitantes na unidade de conservação. Com a pandemia de covid-19, houve uma diminuição desse número em função da impossibilidade de viagens de longa distância e da paralisação da atividade turística em Bonito durante os meses de março a julho de 2020. Até a ocorrência da covid-19, o PNSB recebia para visitação em torno de 500 estudantes por ano (DIRETOR, 2022).

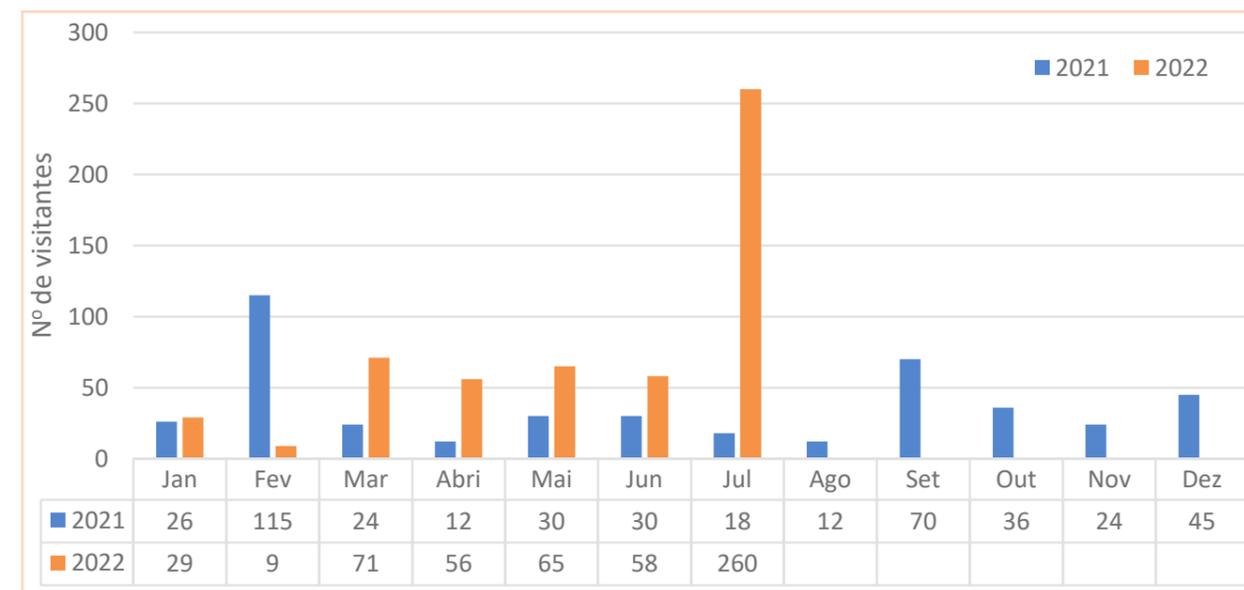
Tabela 2. Número anual de visitantes no Parque Nacional da Serra da Bodoquena

Ano	N.º de visitantes
2016	373
2017	391
2018	255
2019	777
2020	171
2021	442
Total	2.409

Fonte: Elaboração própria com base em Diretor, 2022

Os dados consolidados do número de visitantes para o ano de 2022 apontam para a recuperação do fluxo de pessoas com destino ao Parque Nacional, culminando em 260 visitantes em junho de 2022 (Gráfico 1), dado expressivo tendo em vista o histórico do Parque e o quadro de pandemia ainda não totalmente superado.

Gráfico 1. Número de visitantes no PNSB em 2021 e no primeiro semestre de 2022



Fonte: Elaboração própria com base em Diretor, 2022



No ano de 2021, os impactos da covid-19 foram significativos — pois nesse período estava ocorrendo a abertura do PNSB à visitação por meio de condutores contratados externamente — tanto no sentido da redução do número de turistas por condutor, valor esse que diminuiu de dez para cinco pessoas, quanto da diminuição efetiva de turistas devido ao aumento da contaminação por covid-19 no início do ano de 2021. Convém destacar que em março desse ano tivemos o maior registro de mortes em um mês de pandemia, chegando a 66.573 mortes por covid-19 (BRONZE; VITAL NETO, 2021), conforme dados do Ministério da Saúde.

Desde sua criação, o PNSB foi imaginado como possibilidade de destino turístico inserido na região de Bonito, que constitui um importante polo turístico internacional no Mato Grosso do Sul. A delimitação de sua fronteira incluiu em sua área de proteção quatro assentamentos rurais: Campina, Santa Lúcia, Guaicurus e Canaã. Neste último, alguns lotes foram sobrepostos dentro da área do Parque, gerando conflitos fundiários ainda não resolvidos. Algumas ações foram realizadas por Organizações Não Governamentais (ONGs), universidades e organização dos assentados, no sentido de produzir práticas turísticas associadas com o Parque Nacional a partir das comunidades assentadas. Essas ações não receberam apoio e visibilidade suficientes para serem efetivadas.

A gestão do Parque Nacional conseguiu por meio de ações locais, associadas a grupos de pesquisadores, escolas, ONGs, entre outros, iniciar práticas de visitas que, mesmo com pequeno número de visitantes, promoveram a produção de certas estruturas, com destaque para a implantação de trilhas em pontos específicos do Parque. Mas quando a prática de visitação nas trilhas foi viabilizada, ocorreu o fenômeno mundial da pandemia de covid-19, provocando a interrupção das visitas, e com o atraso na efetivação da vacinação em massa da população brasileira, o tempo de isolamento foi maior que o desejado. Foi um tempo de recolher as expectativas.

No ano de 2022, com o avanço da cobertura vacinal, o turismo inicia um momento de recuperação de suas práticas, com os fluxos de turistas retornando aos patamares pré-pandemia. Os dados das visitas ao PNSB do primeiro semestre de 2022 comprovam essa retomada.

Nesse período foi construída uma nova expectativa, pois, com a pandemia, poderiam ocorrer mudanças nos padrões do fluxo de turistas. Uma das expectativas era o aumento da procura por lugares turísticos com apelo do turismo de natureza. Mas os dados preliminares do ano de 2022 referentes ao PNSB não indicam tendência de mudança no padrão do fluxo turístico. Nesse sentido, afirmamos que a estrutura turística dos lugares é determinante para a escolha do destino, portanto, a situação pandêmica não aponta mudanças no padrão dominante do turismo, centrado na produção de infraestrutura padronizada de acordo com parâmetros urbanos dominantes. Assim, a construção de estruturas turísticas no PNSB, com o controle de empresas (é o previsto nos processos de concessão), indica a comercialização de atrativos no interior do Parque destinados a atender às demandas do turista que frequenta os atrativos já consolidados na região e que reproduz a forma privada de uso da natureza.



REFERÊNCIAS

- BRONZE, G.; VITAL NETO. 1 a cada 5 brasileiros vítimas da Covid-19 morreu em março de 2021. **CNN Brasil**, São Paulo, 31 mar. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/saude/1-a-cada-5-brasileiros-vitima-da-covid-19-morreu-em-marco-de-2021/> Acesso em: 1 set. 2022.
- DIRETOR. Entrevista com o diretor do Parque Nacional da Serra da Bodoquena, realizada em setembro de 2022.
- ICMBIO. **Plano de Manejo do Parque Nacional da Serra da Bodoquena**. Encarte 4. Planejamento do Parque Nacional Serra da Bodoquena. [S. l]: ICMBio, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/cerrado/lista-de-ucs/parna-da-serra-da-bodoquena/arquivos/encarte_4_palnodemanejo_parna_da_serra_da_bodoquena_2018.pdf. Acesso em: 22 ago. 2022.
- OLIVEIRA, J. A. Valoração e concessão do patrimônio natural na Serra da Bodoquena/MS. In: MORETTI, E. C. (org.). **Olhares geográficos**: produção social da natureza. 1 ed. Porto Alegre: TotalBooks, 2020. p. 215-226. *E-book*.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO E EVENTOS DE BONITO-MS. **Boletim OTEB**: dezembro 2020. Bonito: Bonito Convention & Visitors Bureau: FUNDTUR, 2021. Disponível em: https://otbonito.com.br/wp-content/uploads/2021/01/OTEB-Boletim-2020_12.pdf. Acesso em: 01 set. 2022.
- LOBO, H. **O lado escuro do paraíso**: espeleoturismo na Serra da Bodoquena, MS. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana, 2006.

Os ecos da pandemia de covid-19 no turismo de Mato Grosso

-  Gizelle Prado da Silva FONSECA
-  Luiz Geraldo MENDES
-  José Manuel Cañizal SALCEDA
-  Silvana Maria de Moraes ABDALLA



O estado de Mato Grosso está localizado na região Centro-Oeste do Brasil, possui uma população estimada de 3.567.234 pessoas, distribuídas em 141 municípios (IBGE, 2022). Seu território está inserido nos biomas Amazônia, Cerrado e Pantanal, com biodiversidade suficiente para despertar o desejo de visitação por turistas nacionais e internacionais.

Com o foco em municípios dos biomas Pantanal e Cerrado, que compõem o Mapa do Turismo do Programa Nacional de Regionalização do Turismo (BRASIL, 2016), instrumento de ordenamento que auxilia no desenvolvimento de políticas públicas para o turismo, instituído pela Portaria do Ministério do Turismo n.º 313, de 3 de dezembro de 2013 e suas atualizações, foram selecionados neste estudo três municípios do Pantanal e um da região denominada Circuito das Águas.

Os municípios de Barão de Melgaço, Cáceres e Poconé têm em comum o Pantanal Mato-Grossense, responsável por conferir identidade ao produto turístico comercializado pelos diversos empreendimentos localizados neles, dentro das suas especificidades. Estão entre as cidades brasileiras que possuem as maiores áreas territoriais compostas pela planície pantaneira e, juntamente com a Chapada dos Guimarães, pelo bioma Cerrado, caracterizando-se como alguns dos principais destinos turísticos brasileiros, procurados por turistas nacionais e internacionais (MATO GROSSO, 2020b).

A região do Pantanal atrai anualmente milhares de turistas interessados em conhecer as belezas naturais, a diversidade da fauna e da flora, além da possibilidade de conhecer a vivência de comunidades tradicionais. Os municípios pantaneiros são marcados pelo turismo de contemplação, tendo como principais atividades turísticas: cavalgada, safaris fotográficos, passeios a barco ou de canoa, pescarias e caminhadas. Os turistas hospedam-se em propriedades de diferentes categorias: hotéis, fazendas, residências em comunidades, hotéis-fazendas e pousadas.

A região do Circuito das Águas, onde está inserido o município de Chapada dos Guimarães, tem como marca registrada o Parque Nacional da Chapada dos Guimarães, com 33 mil hectares. Este está inserido na região Médio Norte do estado de Mato Grosso, classificado como categoria C no Mapa do Turismo (BRASIL, 2016), tendo a atividade turística uma função

importante em sua economia. Seus principais atrativos são os planaltos, as cachoeiras para contemplação e banho, os mirantes, as trilhas, as cavernas de arenito e os lagos, o que dinamiza o desenvolvimento do ecoturismo no local.

O acesso dos visitantes tanto ao Pantanal como à Chapada do Guimarães se dá pela capital do estado de Mato Grosso, Cuiabá, que corresponde a um centro receptor de turistas, sendo o único município do estado com a categoria A na classificação do Mapa do Turismo do Programa Nacional de Regionalização do Turismo, assim como todas as capitais brasileiras (BRASIL, 2016). A grande Cuiabá, em conjunto com o município de Várzea Grande, possui o maior aeroporto e o maior terminal rodoviário do estado, os quais constituem os maiores e melhores acessos aos municípios pesquisados, de ambas as regiões turísticas. (Figura 1).

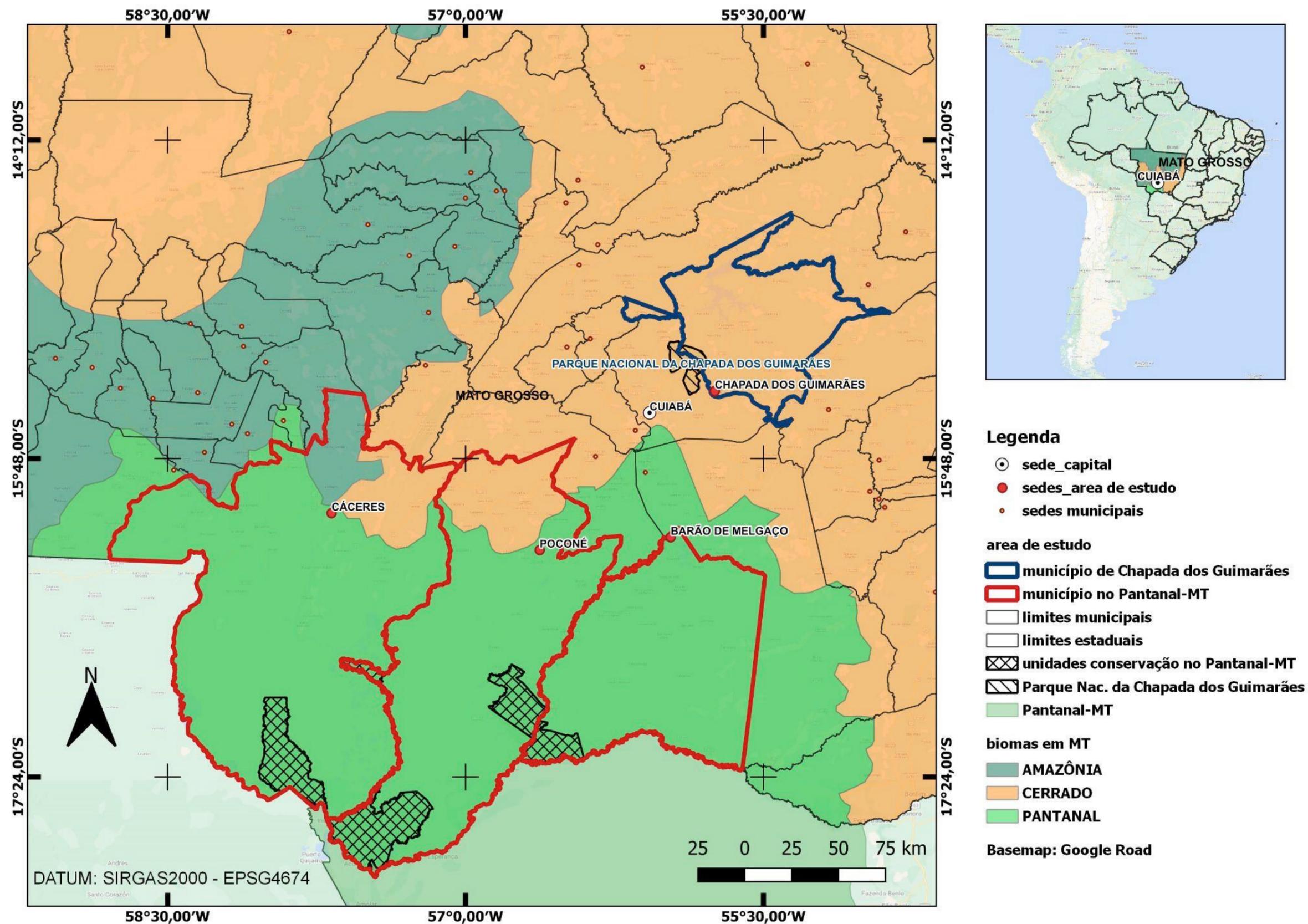
O estado de Mato Grosso é composto por regiões turísticas formadas por municípios em que a atividade turística tem apresentado destaque na economia, e que sofreram as consequências da pandemia de covid-19, fato que reforça a relevância de trabalhos como este, que teve como objetivo analisar os registros que mostram os impactos sofridos nesse setor — desde o avanço dos primeiros casos e óbitos por covid-19 nos municípios e no estado de Mato Grosso, e nos municípios supracitados em específico —, bem como identificar os ecos decorrentes do que foi vivenciado nesse período, compreendido entre o primeiro semestre de 2020 e o primeiro semestre de 2022.

Ao abordar o tema “Os ecos da pandemia de covid-19 no turismo de Mato Grosso”, pretendeu-se identificar não só os impactos ocasionados pela pandemia, mas também as ações e reações, estratégias e medidas adotadas que repercutiram na atividade turística das regiões e dos municípios em estudo, a partir desse evento que abalou o mundo de forma inesperada.

O levantamento de dados foi realizado durante o período compreendido entre o primeiro semestre de 2020 e o primeiro semestre de 2022, quando os impactos da pandemia de covid-19 puderam ser sentidos em todos os subsetores do turismo: transportes, hospedagem, agenciamento de viagens e serviços de alimentação e de lazer, de forma mais intensa nos primeiros anos, quando havia muitas incertezas sobre os impactos e a durabilidade dos efeitos da pandemia.



Figura 1. Localização da área de estudo: municípios de Barão de Melgaço, Cáceres, Poconé e Chapada dos Guimarães



Fonte: Elaboração própria com base em IBGE, 2017



A interrupção brusca e em grande escala dos fluxos turísticos no primeiro ano de pandemia (2020), com a continuidade da fragilidade das atividades durante o ano de 2021, retomando-se aos poucos em 2022, delineou um novo cenário considerando o comportamento sazonal da doença, com tendência de queda nos indicadores do número de casos e óbitos, por conta dos índices de vacinação da população com mais de uma dose em evolução. Contudo, a movimentação do fluxo de pessoas e as atividades turísticas ainda não se encontram em seu normal, haja vista os dados dos anos que antecedem a pandemia. A oscilação dos números de casos, com a ressurgência de picos em alguns períodos, mesmo com o aumento das vacinações, com visível diminuição das medidas de contenção ao avanço da doença, são informações que podem ser consideradas pelas pessoas com maior receio de infectar-se, limitando seu deslocamento e sua presença em locais com maior aglomeração.

Neste contexto, a pesquisa foi desenvolvida a partir do levantamento de dados sobre os diferentes componentes que constituem o Sistema de Turismo (BENI, 1990), nos municípios do Pantanal e de Chapada dos Guimarães, que claramente foram afetados e continuam sentindo as influências da pandemia, mesmo que em menor intensidade, e que, atualmente, vivenciam a busca de alternativas que possam fazer esse mercado se reerguer, com organizações de eventos e ações incentivadas por instituições públicas e privadas.

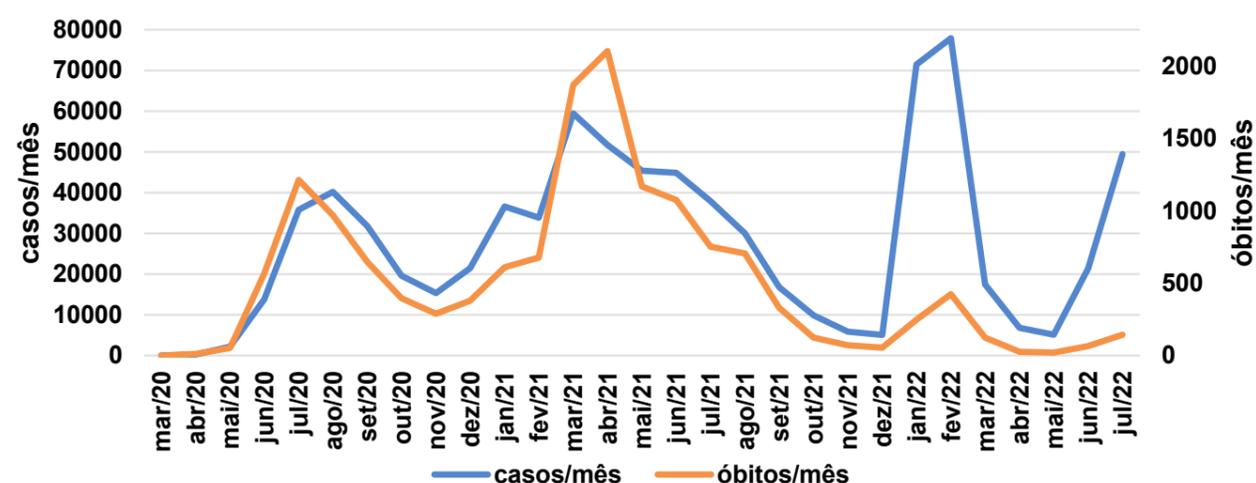
Este trabalho tem caráter bibliográfico, por levantar informações a respeito dos impactos da pandemia de covid-19 voltadas aos aspectos econômicos, sociais e de políticas públicas ligadas ao turismo. Buscou-se informações junto aos órgãos públicos referentes aos anos de 2019, 2020, 2021 e 2022, com o intuito de realizar comparações e evidenciar as diferenças entre os registros dos acontecimentos de cada ano.

Passados dois anos de pandemia de covid-19, pode-se verificar o avanço das retiradas das medidas de restrições e interrupções de fluxos, a reabertura das fronteiras e, desde o segundo semestre de 2021, a retirada das proibições de circulação e a revogação de leis e decretos relacionados à covid-19. Diante dessas ações, foram registradas as oscilações do número de casos, óbitos e os reflexos na sociedade, no que tange aos aspectos socioeconômicos relacionados ao turismo nos municípios em estudo,

como se pode observar nos registros e análises apresentados com figuras que estão dispostas ao longo deste texto.

Ao acompanhar o registro do número de casos e óbitos por covid-19 no estado de Mato Grosso, no período compreendido entre os meses de março de 2020 e julho de 2022, é possível identificar a ocorrência nítida de três períodos com a elevação do número de casos, com o início do quarto período de elevação no primeiro semestre de 2022, ou seja, o aumento do número de casos e óbitos ocorre nos quatro períodos subsequentes: junho a agosto/2020, março a abril/2021, janeiro a fevereiro/2022 e início do aumento do número de casos novamente em julho/2022 (Figura 2).

Figura 2. Número de casos e óbitos por mês no estado de Mato Grosso (2020 a 2022)



Fonte: Elaboração própria com base em Mato Grosso, Secretaria de Estado de Fazenda, 2022c

O número de casos e óbitos em Mato Grosso durante as duas primeiras ondas, ou a elevação do número de registros, seguiu o mesmo padrão. Já a partir da terceira onda, o número de óbitos diminuiu, fato que pode estar associado ao aumento do número de vacinados em Mato Grosso.

Pode-se observar que, nas duas primeiras ondas, que ocorreram nos períodos de junho a agosto de 2020 e entre março e abril de 2021, o número de óbitos superou o número de casos por mês. Já na terceira onda, o número de óbitos teve grande redução, o que também pode estar relacionado ao aumento do número de vacinados e à maior sensibilização das pessoas da necessidade de uso das medidas protetivas, após a constatação do grande número de mortes oriundas da covid-19.

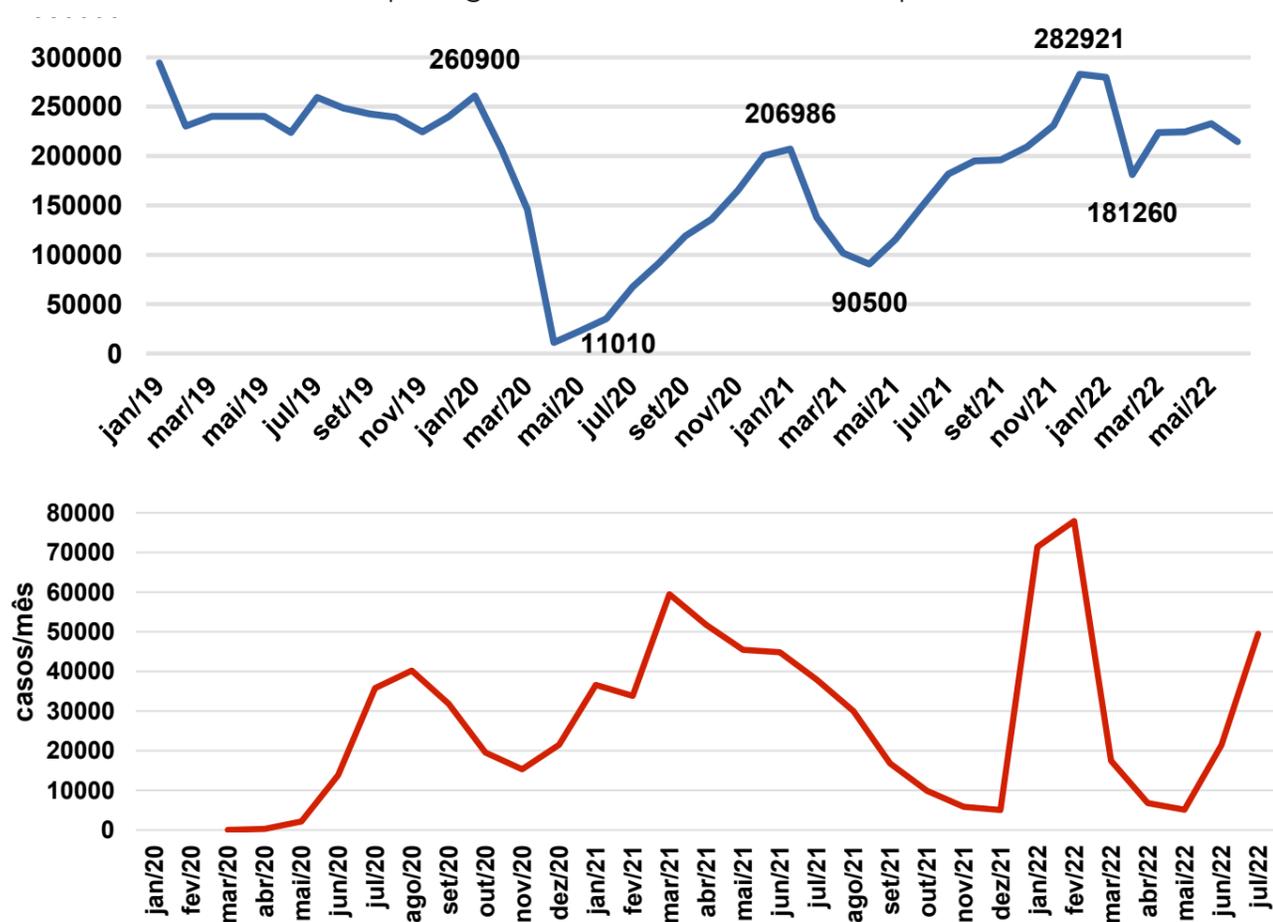
O aumento do número de casos e óbitos não só em nível estadual, como municipal e internacional, foi um dos fatores que afetou



diretamente o setor de turismo, pois além de todas as recomendações e restrições emitidas pela Organização Mundial de Saúde (OMS), foram emitidos leis e decretos nacionais, estaduais e municipais com o intuito de desacelerar a disseminação do vírus.

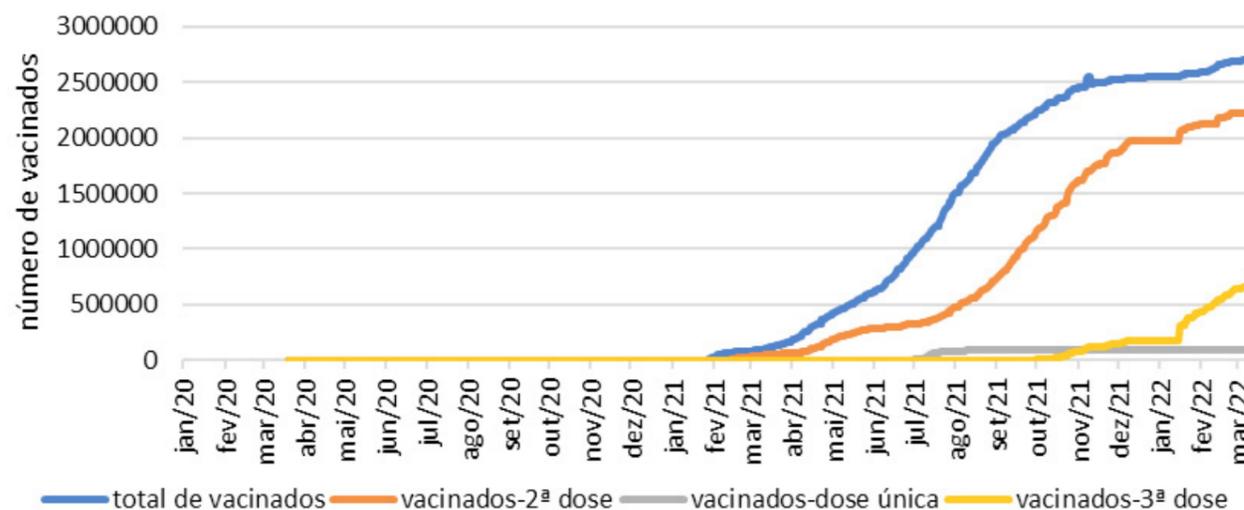
Com a recomendação de evitar o fluxo de pessoas e outras medidas de contenção, devido ao aumento de casos e óbitos por covid-19, pode-se verificar forte relação entre os períodos com aumento do número de casos e a redução do fluxo de passageiros. Em março de 2022, percebe-se o registro de maior número de pessoas vacinadas e a queda brusca do número de casos entre os meses de março a maio, com reinício do aumento do número de passageiros em março (Figuras 3 e 4).

Figura 3. Comparativo entre número de casos e fluxo de passageiros em voos de Mato Grosso por mês



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil, 2022a; Cota, 2022

Figura 4. Evolução do número de vacinados contra a covid-19 de acordo com o número de doses em Mato Grosso

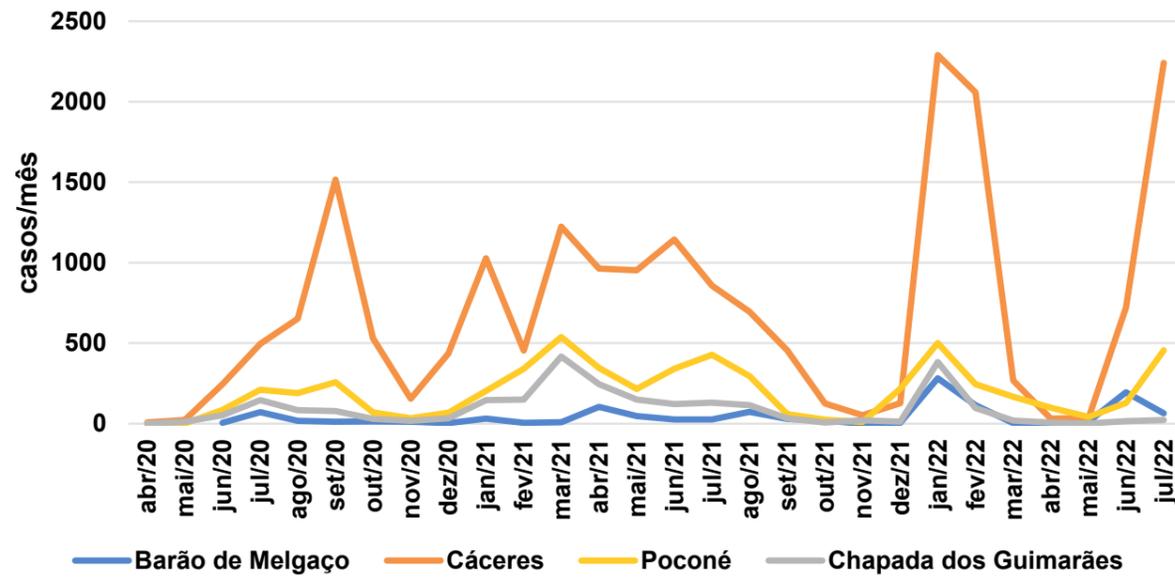


Fonte: Cota, 2022

Nos municípios com enfoque neste estudo, de acordo com os registros da Secretaria Estadual de Saúde de Mato Grosso (MATO GROSSO, 2020b), foram registrados os primeiros casos em Chapada dos Guimarães no dia 04/04/2020; em Cáceres, no dia 20/04/2020; em Poconé, no dia 27/04/2020; e em Barão de Melgaço, somente no dia 20/06/2020. Os maiores registros do número de casos de covid-19 nos municípios do Pantanal de Mato Grosso foram identificados em Cáceres e Poconé; o terceiro em número de registros de casos foi Chapada dos Guimarães; e Barão de Melgaço, com o menor número de registros. No caso dos municípios da região turística do Pantanal, o quantitativo de casos foi proporcional ao número de habitantes de cada um. Apenas o município de Chapada dos Guimarães, da região turística Circuito das Águas e do bioma Cerrado, mesmo tendo a maior população dos quatro municípios estudados, manteve-se com o baixo quantitativo de número de casos, também por ser um município que adotou as medidas restritivas e de contenção à disseminação do novo coronavírus desde os primeiros casos registrados (Figura 5).



Figura 5. Evolução do número de casos/mês para os municípios em estudo

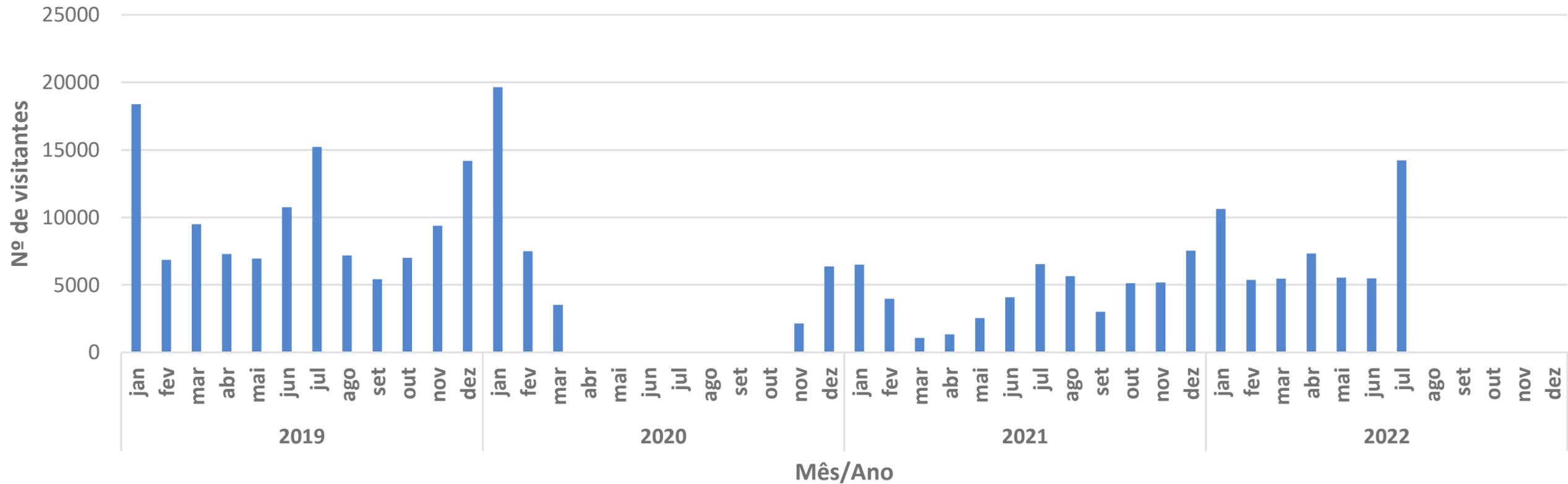


Fonte: Elaboração própria com base em Mato Grosso, Secretaria de Estado de Saúde, 2022e

O município de Chapada dos Guimarães teve a diminuição das atividades turísticas principalmente porque os seus maiores atrativos foram mantidos fechados durante um período do ano de 2020, com o fechamento a visitas do Parque Nacional de Chapada dos Guimarães, entre os meses de abril a outubro de 2020, como consta nos registros do principal atrativo turístico do Parque Nacional (PARNA), o Véu de Noivas. Fato que também pode ser verificado pelo registro de visitantes no referido atrativo é que o quantitativo ainda não voltou ao normal até julho de 2022, se comparado aos registros de cada mês no ano de 2019 (Figura 6).

A partir do mês de março/2020, com determinações que se prorrogaram até o final do mês de abril/2020, o poder executivo de Mato Grosso emitiu o Decreto n.º 425/2020, que consolidou as medidas restritivas às atividades

Figura 6. Registro do número de visitantes no atrativo turístico Véu de Noivas em Chapada dos Guimarães



Fonte: Mato Grosso, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Observatório de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso, 2022b



privadas para prevenção dos riscos de disseminação do novo coronavírus, com a paralisação das atividades turísticas no estado devido à necessidade de enfrentamento da pandemia de covid-19, vista naquele momento como algo desconhecido, com grande temor das pessoas, que não tinham noção do que poderia ser gerado a partir desse acontecimento. Desde então, a adoção de outras medidas pessoais para preservação da saúde passou a ser entendida como uma prioridade, o que influenciou na diminuição do deslocamento das pessoas, buscando-se ter maior controle do número de casos e óbitos nesse período, o que impactou diretamente as atividades turísticas.

Como uma das primeiras atividades econômicas a ser afetada pela pandemia de covid-19, o turismo, por ser totalmente dependente da mobilidade das pessoas, sofreu impactos severos com a interrupção de suas atividades, atingindo principalmente municípios com forte dependência turística.

A incidência da pandemia de covid-19 nesses dois anos gerou interrupção e/ou oscilação de fluxos turísticos, fechamento de fronteiras, proibições de circulação, medidas de confinamento, com as emissões de leis e decretos na tentativa de assegurar a saúde das pessoas, visando amenizar os impactos econômicos e sociais, evitar o fechamento de empresas, o aumento do desemprego e do número de pessoas em condições de vulnerabilidade socioeconômica.

Os números de casos, pessoas vacinadas em Mato Grosso e políticas públicas emitidas nesses dois anos sob a incidência da pandemia de covid-19 são apresentados na Figura 7, a seguir, e discutidos ao longo do texto. Já os registros de leis e decretos emitidos em função do avanço da pandemia de covid-19 em Mato Grosso foram sistematizados para melhor entendimento do motivo de suas emissões e suas funções diante do aumento do número de casos e óbitos e diante das situações vivenciadas nos períodos específicos durante os últimos dois anos e meio.

Ao se analisar o número de casos por semestre em Mato Grosso, verifica-se que o período em que houve o maior quantitativo, com 36% dos casos de covid-19 registrados, foi o primeiro semestre de 2021, quando ainda havia um baixo número de pessoas vacinadas e sem o reforço da segunda dose; também foi nesse período que ocorreu o início das vacinações em janeiro/2021, com a declaração de estado de emergência no mês de abril, constituindo um dos semestres do período de pandemia com o terceiro

menor número de passageiros no aeroporto Marechal Rondon-MT e o segundo período com maior número de registros de decretos de serviços essenciais e medidas fiscais de estímulo econômico.

No primeiro semestre de 2022, registrou-se 26% dos casos — período em que o número de vacinados com até a terceira dose foi superior ao dos outros semestres —, grande parte das leis e decretos foram revogados e o número de passageiros começou a aumentar.

No segundo semestre de 2020 foram registrados 22% dos casos, após as medidas mais restritivas emitidas no primeiro semestre de 2020, quando a pandemia estava no início. Porém, as legislações começaram a tornar-se mais brandas com relação às restrições de deslocamento e medidas protetivas, o que resultou em novo pico no primeiro semestre de 2021, com um dos menores registros de fluxo aéreo em Mato Grosso no período.

Ao se tratar das medidas sanitárias, os municípios em estudo, assim como outros do estado, seguiram as instruções dos decretos estaduais, com a emissão, na sequência, de outros decretos municipais, que, na maioria das vezes, seguiam as mesmas determinações ou aumentavam as medidas restritivas, quando eles registravam o aumento do número de casos e óbitos, limitando a circulação de pessoas e o funcionamento de atividades econômicas, seguindo critérios como a taxa de ocupação de leitos de Unidade de Terapia Intensiva (UTI), a taxa de crescimento dos contágios, a classificação de risco dos municípios de Mato Grosso, de acordo com os níveis de gravidade.

Verificou-se, diante disso, que as tomadas de decisões políticas, durante o período de pandemia, nem sempre foram emitidas apenas com o intuito de cuidar, proteger ou favorecer os cidadãos, mas principalmente com o objetivo de não atingir negativamente o setor econômico do estado e do país. Enquanto o número de óbitos por covid-19 aumentava no exterior, o Brasil continuava sendo uma referência turística mundial, permitindo a entrada de viajantes originários de outros países.

Nesse período, pode-se perceber que, enquanto a população brasileira sofria as consequências do novo coronavírus, as tomadas de decisões referentes ao endurecimento ou à flexibilização das medidas de contenção à pandemia eram adotadas de acordo com o parâmetro da ocupação dos leitos de UTI. As decisões políticas eram tomadas para frear o caos, e não com o intuito de evitá-lo. O objetivo maior parecia ser não atingir a economia cedo demais, em vez de prevenir quanto a futuras situações de calamidade.

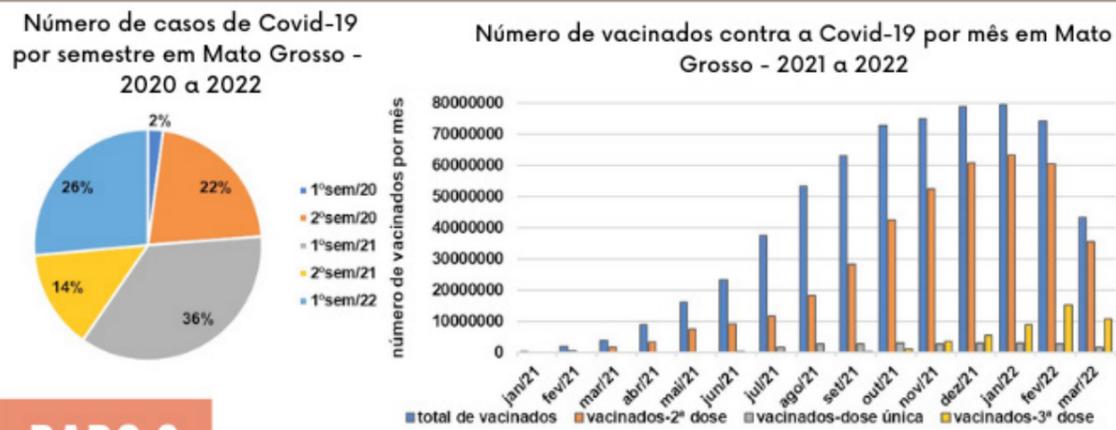


Figura 7. Decretos e leis relacionados à covid-19 e impactos no turismo em MT

DADOS RELACIONADOS ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS, SOCIAIS, ECONÔMICAS E SANITÁRIAS ELABORADAS EM FUNÇÃO DA PANDEMIA DA COVID-19, EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CASOS E FLUXO AÉREO EM MT ENTRE 2020 E 2022.

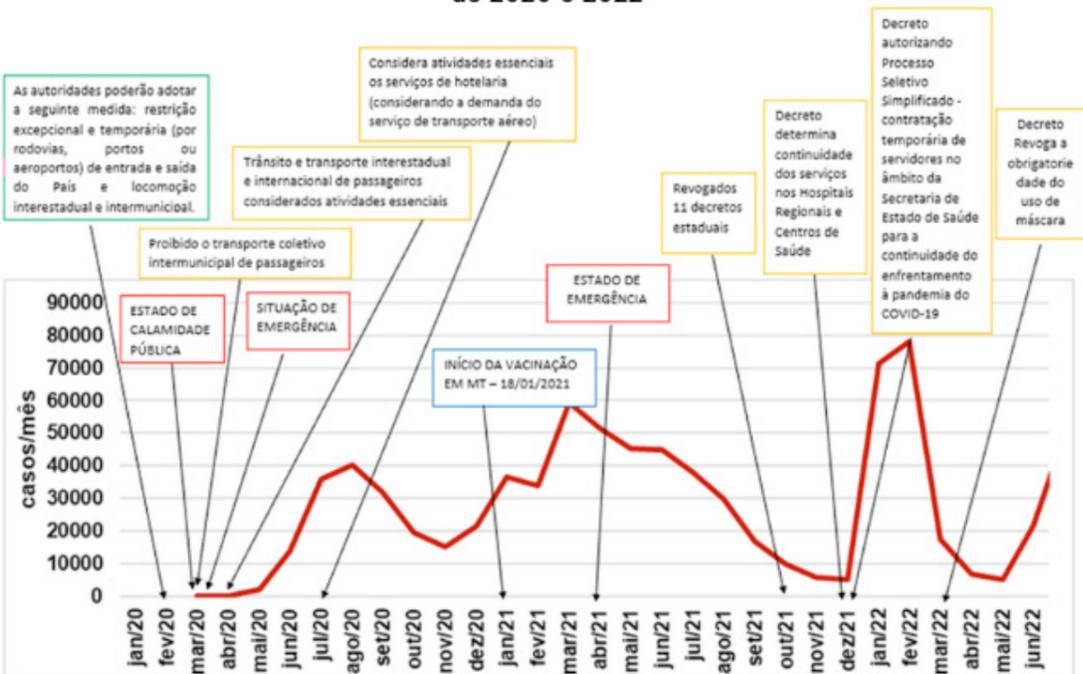
DADO 1

Evolução do número de casos de Covid-19 por semestre e do número de vacinados por mês em Mato Grosso.



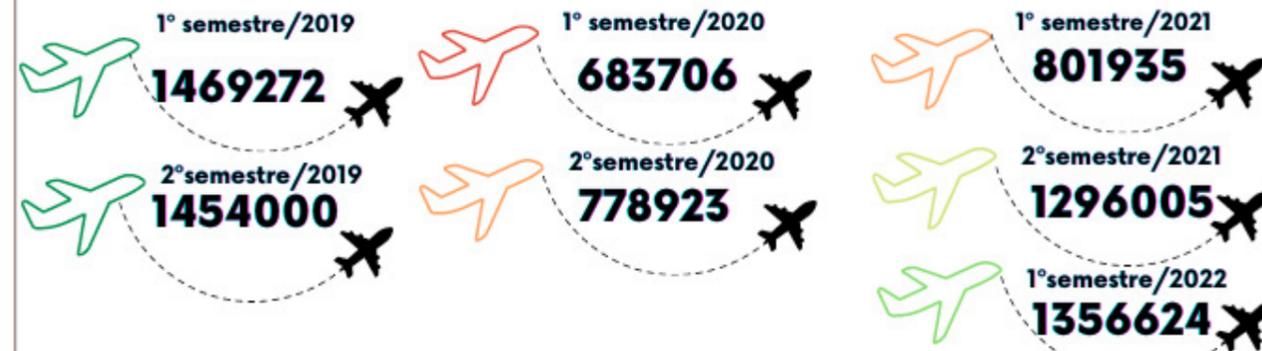
DADO 2

Relação Casos e Emissão de Decretos em decorrência da Covid-19 por mês entre os anos de 2020 e 2022



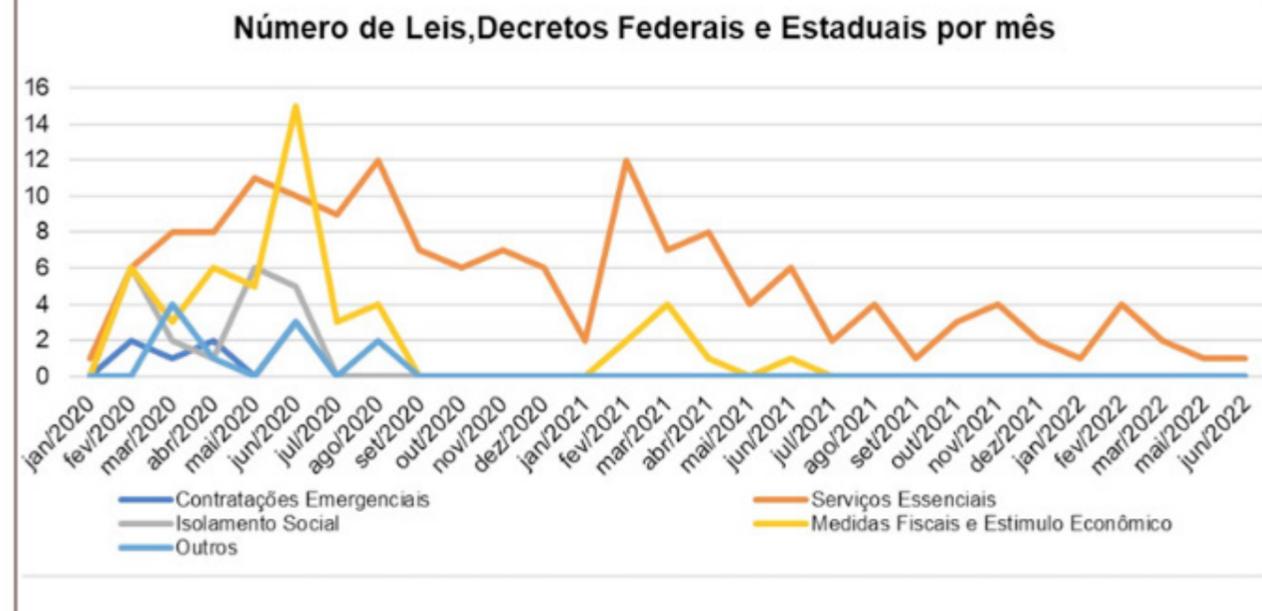
DADO 3

Número de passageiros por semestre no aeroporto de Várzea Grande e Cuiabá - MT



DADO 4

Emissão de Leis e Decretos no Estado de Mato Grosso relacionados à Covid-19 entre os anos de 2020 e 2022.



FONTES:
 CASOS E ÓBITOS: PAINEL COVID-19 SES- MT (Secretaria Estadual de Saúde de Mato Grosso).
 FLUXOS AÉREOS: SISTEMA HORUS, MINISTERIO DA INFRAESTRUTURA, Secretaria Nacional de Aviação Civil
 LEIS E DECRETOS: PORTAL DA TRANSPARENCIA (Governo de Mato Grosso).

Fonte: Elaboração própria com base Mato Grosso, Secretaria de Estado de Saúde, 2022e; Brasil, Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil, 2022a; Mato Grosso, Portal da Transparência, 2022a



Ao abordar os aspectos econômicos no que tange à pandemia e ao setor do turismo em Mato Grosso, com relação à receita geral dos municípios em estudo, constata-se que as maiores oscilações se apresentam de forma proporcional, de acordo com os municípios mais populosos, com destaque para o município de Cáceres, que apresentou maiores oscilações nos valores.

Entre os meses de abril e maio de 2020, a partir dos dois primeiros meses de pandemia, identificou-se, por pequeno período, queda na arrecadação da receita geral dos municípios. Entretanto, pode-se notar que, considerando todos os meses do período compreendido entre os anos de 2019, 2020 e 2021, a receita de todos os municípios em estudo se apresenta maior nos anos subsequentes a 2019, quando ainda não estavam sob a influência da pandemia de covid-19.

Apesar do fator atípico da pandemia, com início em 2020, e que deveria contribuir para a queda da receita dos municípios, a elevação surpreendente de suas receitas, ainda que em período pandêmico, pode estar associada às medidas de mitigação do choque sanitário, com os recursos e o socorro fiscal promovidos pelo governo federal. Observa-se, ainda, a tendência à elevação da receita durante os fins de ano, meses de novembro e dezembro de cada ano, e a progressão dos valores em 2020 e 2021 (Figura 8).

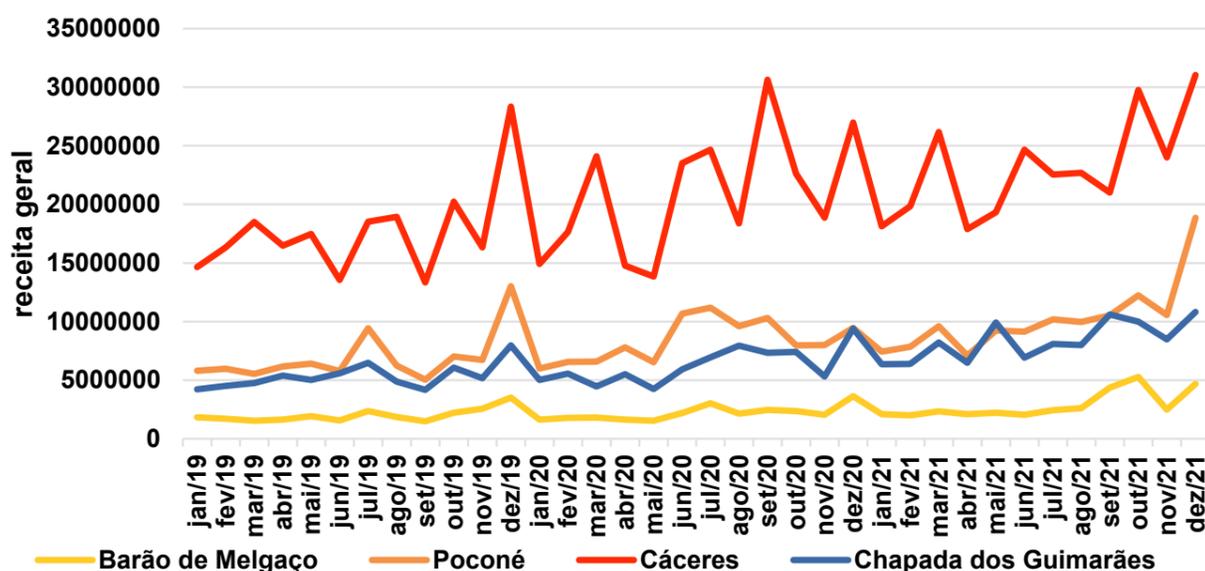
A evolução do saldo total de empregos nas atividades do turismo acompanha as variações no setor “hotéis e similares”, enquanto o setor “restaurantes e similares” permaneceu estável ao longo do ano de 2020, incluído o período da primeira onda de contágios do novo coronavírus, nos meses de junho e julho, e a redução gradativa de casos confirmados até o mês de dezembro de 2020. Porém, os hotéis começam a reduzir o número de empregados no mês de abril (coincidindo com a rápida expansão da primeira onda de covid-19 no estado de Mato Grosso e os cancelamentos das reservas), com aceleração da redução a partir do mês de agosto, somando-se às grandes queimadas sofridas no Pantanal nesses meses de seca (Figura 9).

O saldo da movimentação das atividades características do turismo, se comparado aos anos de 2019, 2020, 2021 e primeiro semestre do 2022, passa a apresentar elevação a partir do segundo semestre de 2021, quando se percebe a queda do número de casos e óbitos e menor incidência dos focos de incêndio no Pantanal e Chapada dos Guimarães, em relação ao número de focos do ano de 2020.

Sobre o saldo de empregos da atividade “hotéis e similares”, a partir do ano de 2021, nos municípios de Poconé e Barão de Melgaço, houve maior crescimento que na atividade “restaurantes e similares”, mesmo com a incidência da segunda onda de pessoas infectadas pelo novo coronavírus. Já nos municípios de Cáceres e Chapada dos Guimarães, a atividade “restaurantes e similares” apresentou maior crescimento a partir do ano de 2021, por se tratar de municípios com maior número de estabelecimentos desse ramo comercial.

Alguns aspectos devem ser levados em consideração ao se analisar o movimento das atividades características do turismo nos municípios estudados: localização dos restaurantes, em sua maioria nos núcleos urbanos; e o pequeno porte dos estabelecimentos, em muitas ocasiões de caráter familiar, foram condições decisivas para o enfraquecimento e/ou a falência de alguns deles. O saldo positivo de empregos, a partir do ano de 2021, deve-se ao fato de alguns estabelecimentos no setor dos hotéis e similares corresponderem à classificação de pousada/hotel-fazenda, que pelas características de “não aglomeração de pessoas” podem ter sido destinos eleitos pelo turista “regional”.

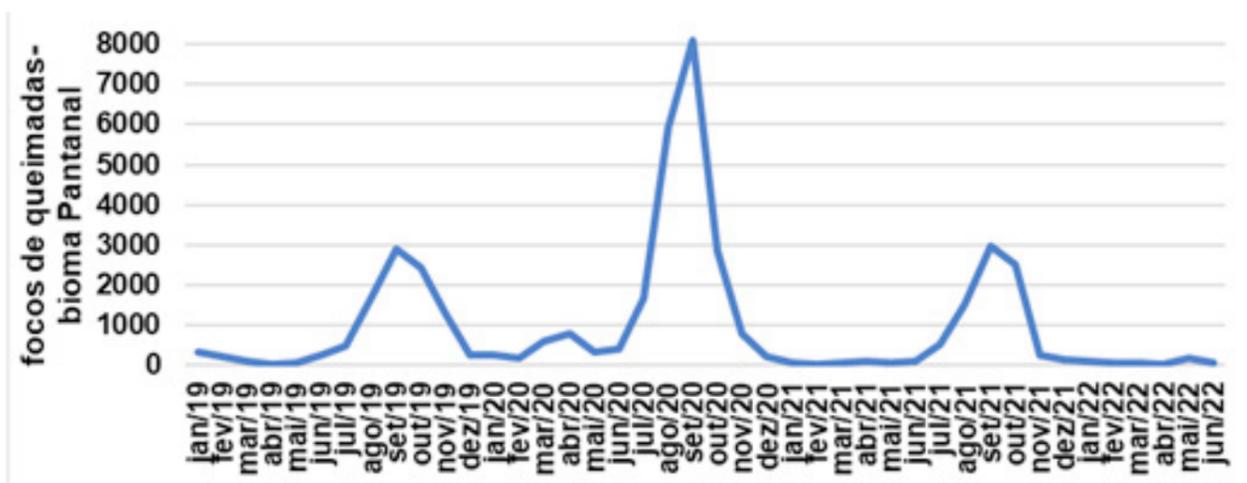
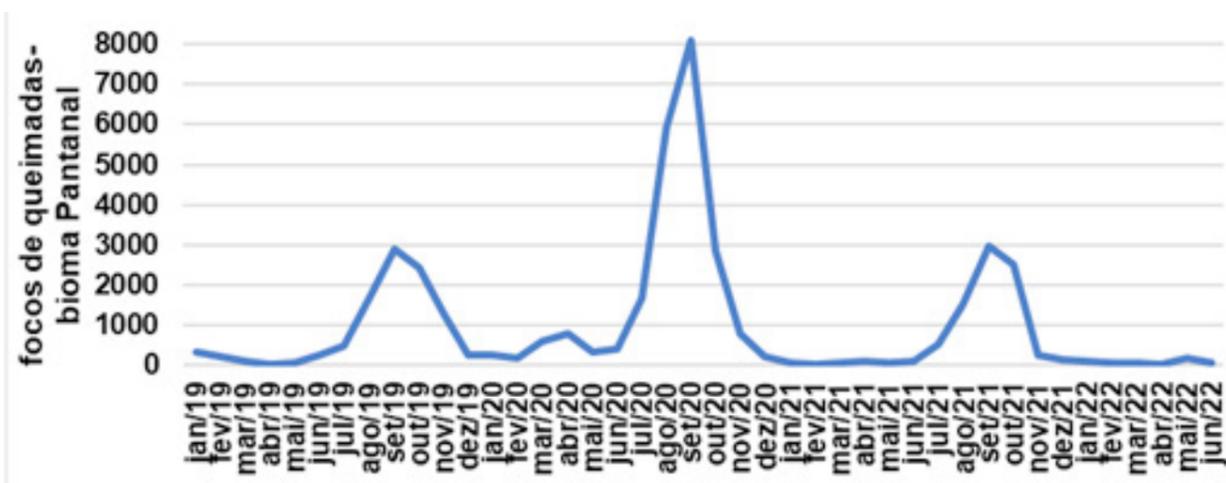
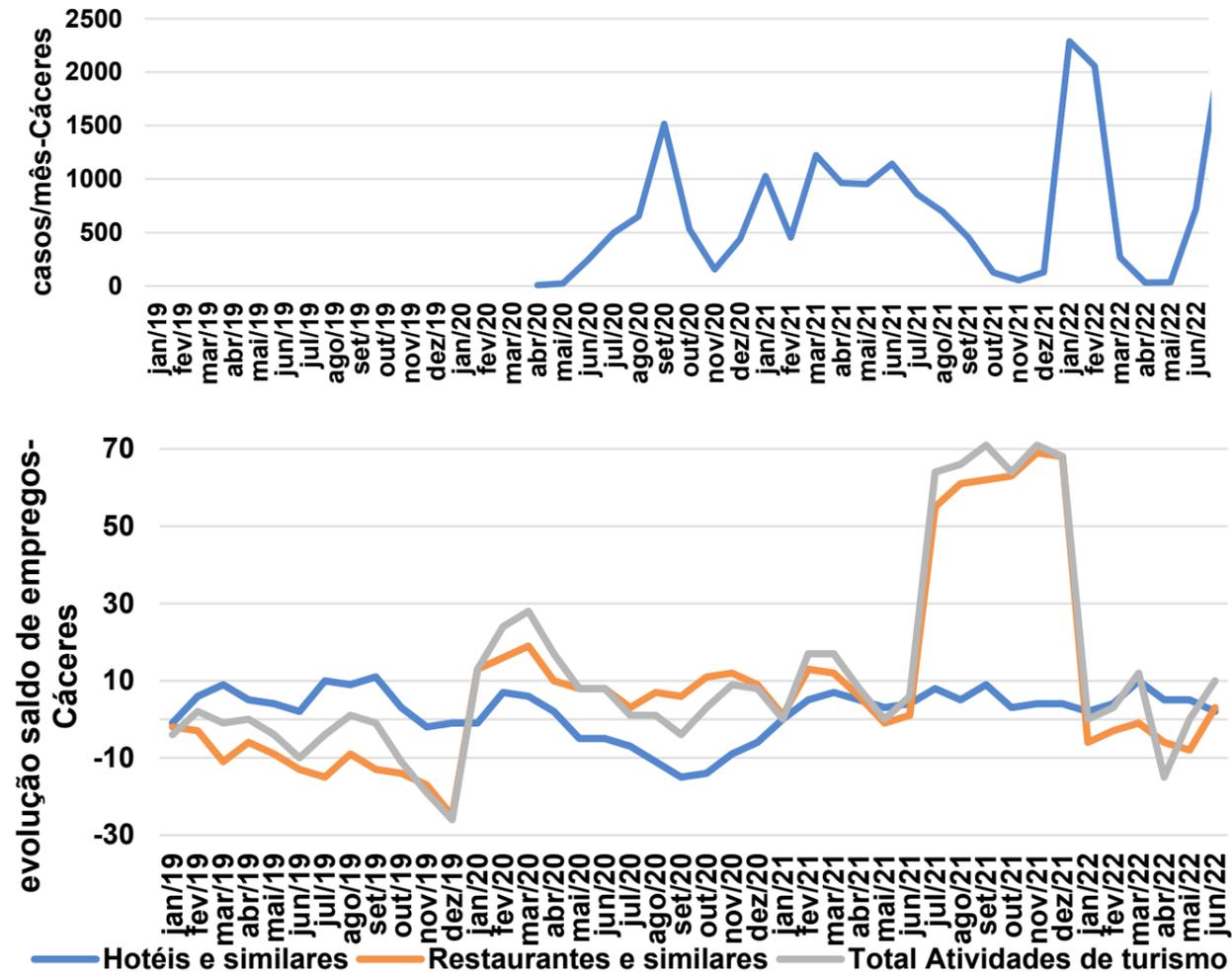
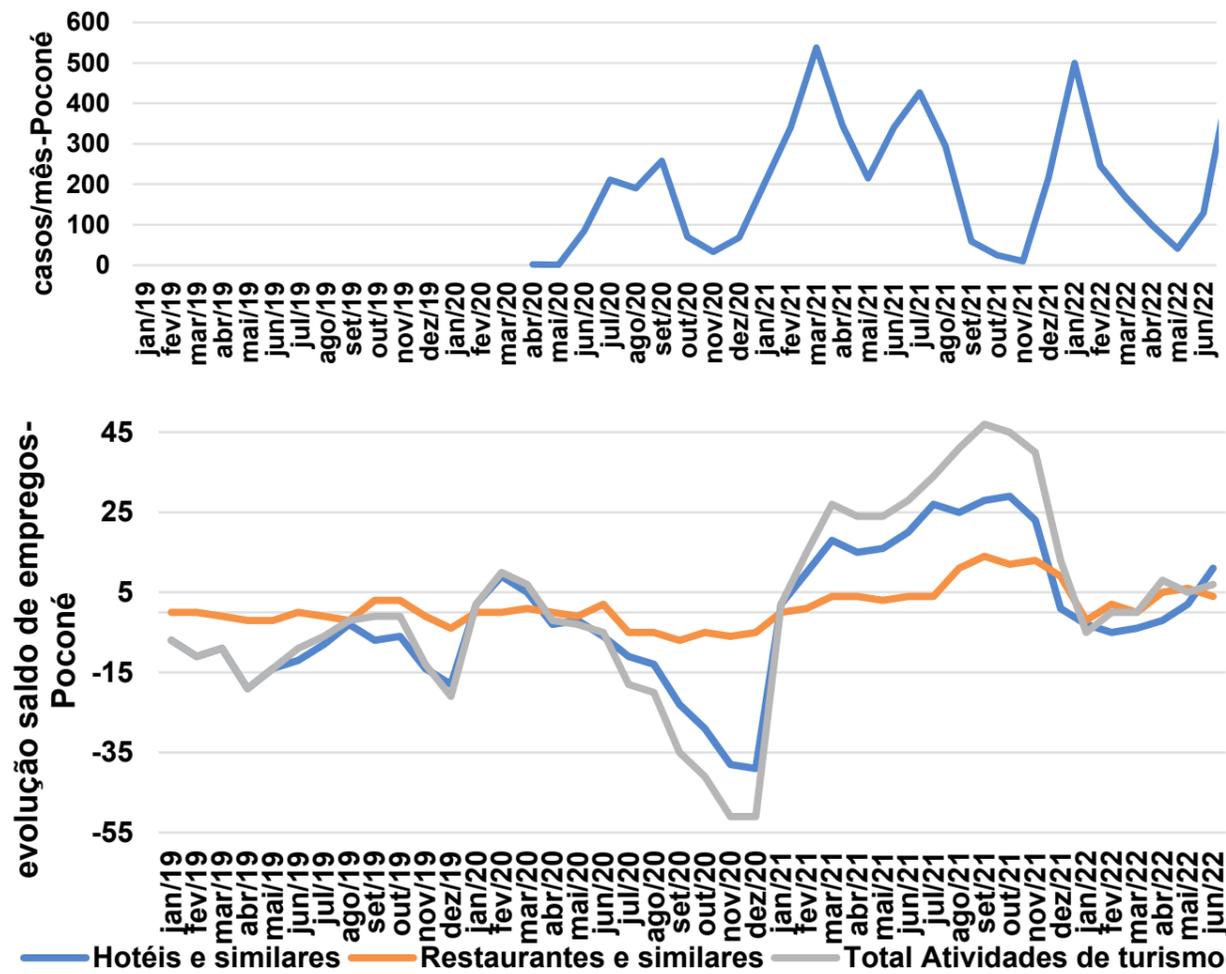
Figura 8. Receita dos municípios da região do Pantanal e de Chapada dos Guimarães, entre 2019 e 2021



Fonte: Elaboração própria com base em Mato Grosso, Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso, 2022d; Mato Grosso, Secretaria de Estado de Fazenda, 2022c



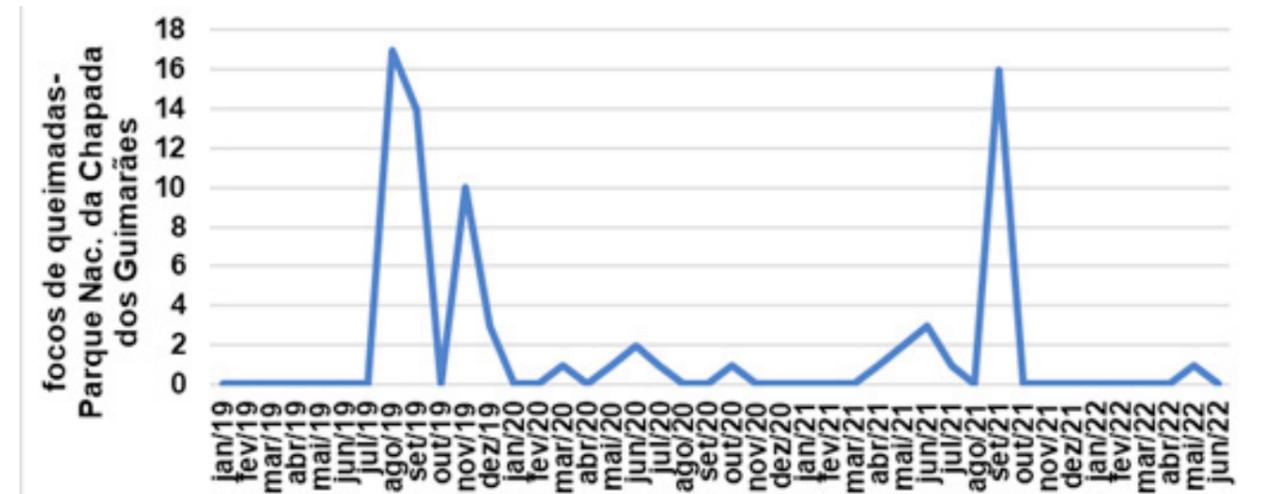
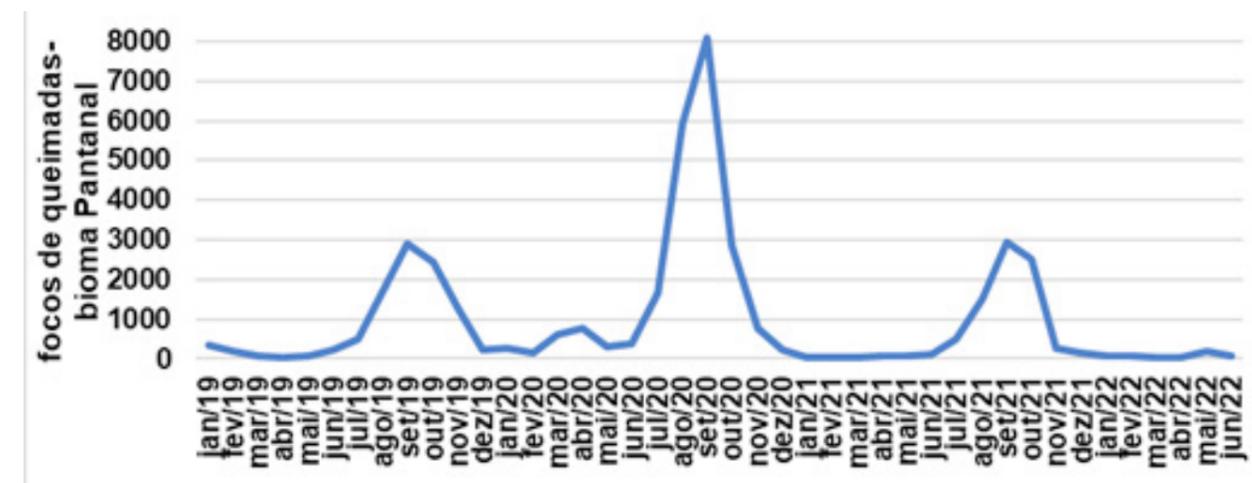
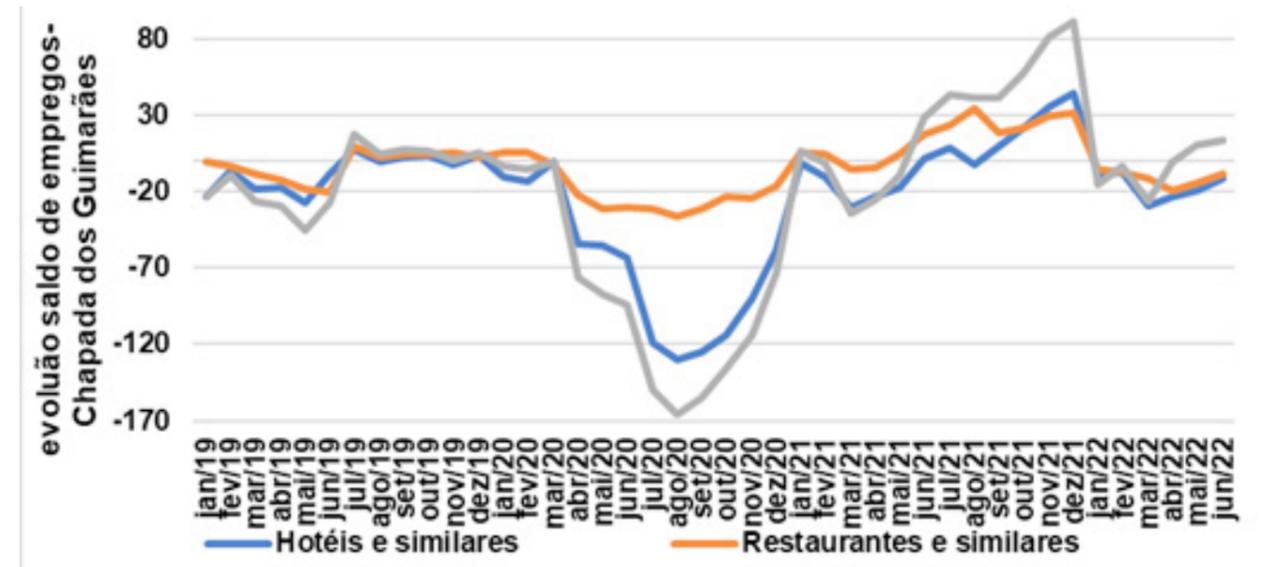
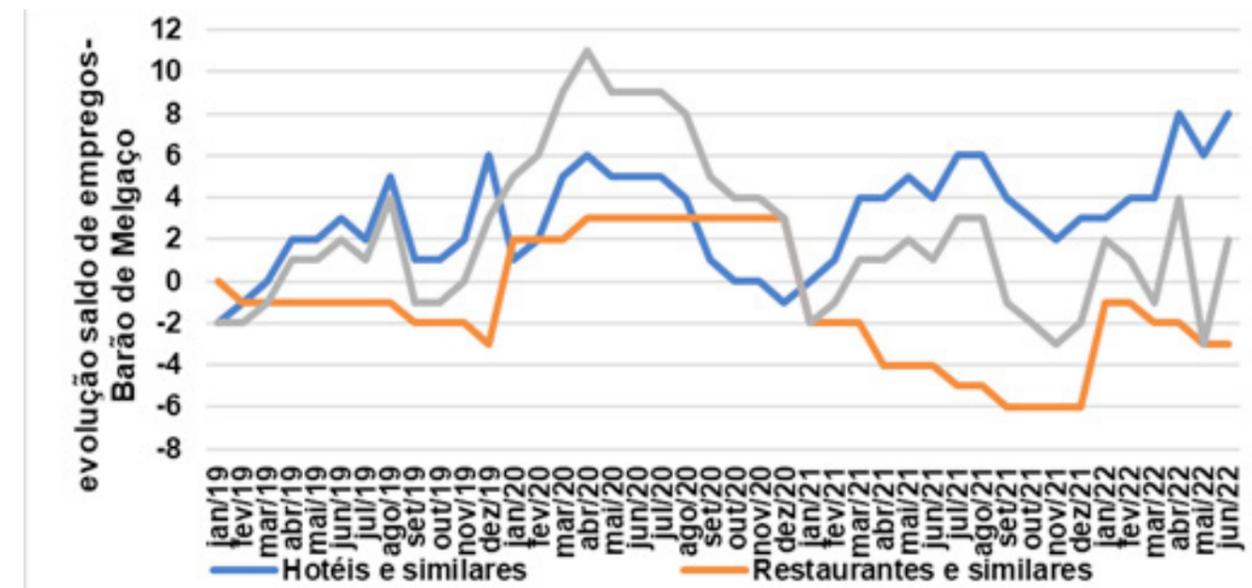
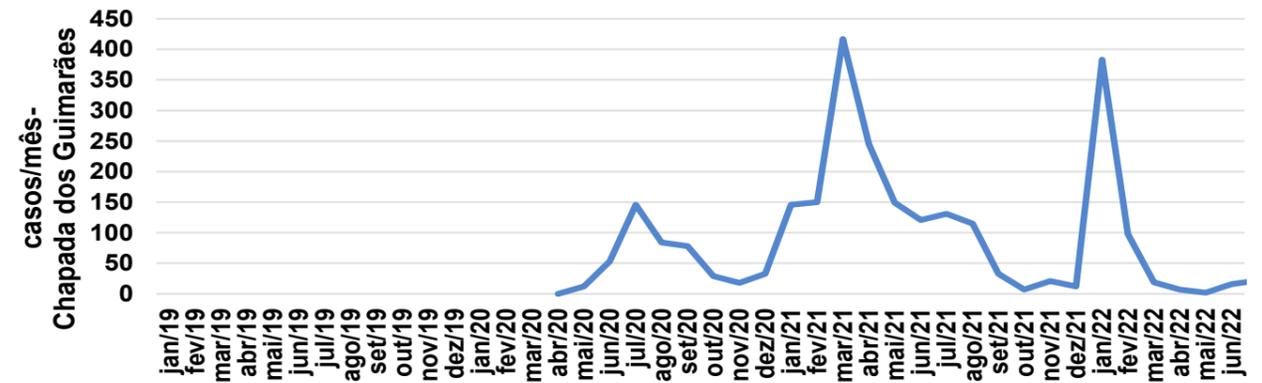
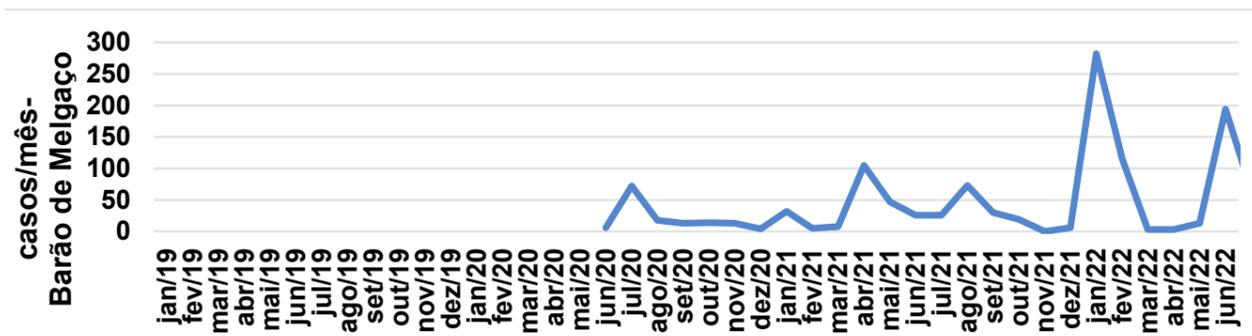
Figura 9. Casos de covid-19/saldos de emprego/focos de queimadas nos municípios do Pantanal e de Chapada dos Guimarães >>> **Continua na página seguinte.**



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério da Economia, Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, 2020b; Cota, 2022; INPE, 2022



<<< Continuação da Figura 9. Casos de covid-19/saldos de emprego/focos de queimadas nos municípios do Pantanal e de Chapada dos Guimarães



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério da Economia, Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, 2020b; Cota, 2022; INPE, 2022



O município de Cáceres, com o Festival de Pesca celebrado anualmente (divulgado nacional e internacionalmente e consolidado ao longo dos anos), e a cidade de Chapada dos Guimarães, com a proximidade da capital e os atrativos turísticos do Parque Nacional, conhecidos também internacionalmente, podem ter sido, em parte, os impulsionadores de uma rede de restaurantes especializados e focados no serviço ao turista, o que resulta em um setor suficientemente fortalecido.

Em razão do município de Chapada dos Guimarães estar relativamente perto da capital — possibilitando a opção de viagens de ida e volta no mesmo dia e em veículo particular, sem necessidade de pernoitar — e oferecer um clima mais ameno e confortável podem ter sido os fatores preponderantes, com as condições apropriadas para suavizar as dificuldades do setor de restaurantes. Há ainda que se considerar que, durante os períodos com maior foco de incêndios, o Parque Nacional de Chapada dos Guimarães, onde se encontra a maior parte dos atrativos turísticos da região, também permaneceu fechado para visitas, somando-se aos impactos ocasionados pela pandemia.

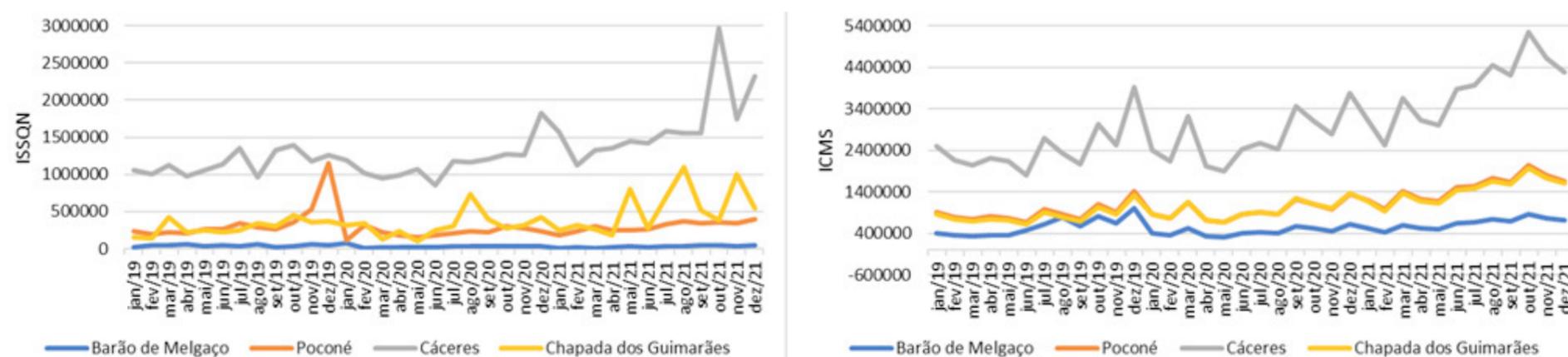
A elevação do saldo de empregos no setor de hotéis e similares dos municípios de Poconé e Barão de Melgaço, a partir do mês de março de 2021, reforça o fato desses dois municípios do Pantanal de Mato Grosso concentrarem seu potencial hoteleiro nas pousadas e nos hotéis-fazendas, com um setor de “restaurantes e similares” com pouca relação com o setor turístico, sendo focados no atendimento à população urbana, aos trabalhadores do comércio e serviços, e aos viajantes que visitam o

município por motivos profissionais, porém, as variações nos empregos dos hotéis e similares desses municípios exercem uma forte influência no saldo total das atividades turísticas.

Mesmo atravessando o período correspondente a uma segunda onda de contágios, com picos de casos confirmados por mês que dobravam os valores da primeira onda, os municípios que compreendem a região do Pantanal e de Chapada dos Guimarães mantiveram o crescimento do movimento no setor turístico. Esse fenômeno poderia ser o resultado de uma procura de destinos turísticos longe das grandes aglomerações das cidades, na segurança da natureza; destinos “tranquilos” e de caráter regional (fugindo das longas viagens).

Com relação aos tributos arrecadados (ISS e ICMS) nos municípios em estudo, verificou-se queda nos Imposto Sobre Serviços (ISS) no período em que teve início a pandemia, entre os meses de fevereiro a junho de 2020, com elevação a partir do segundo semestre de 2020, principalmente nos municípios de Cáceres e Chapada dos Guimarães. Os valores de ISS apresentam uma tendência à menor arrecadação nos primeiros semestres e ao aumento nos segundos semestres. Em se tratando da arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) no estado de Mato Grosso, percebe-se pouca influência nos valores, mesmo com a ocorrência da pandemia (Figura 10), fato associado aos recursos e incentivos repassados pelo governo federal durante o período pandêmico e às arrecadações relacionadas ao agronegócio no estado.

Figura 10. Arrecadação de ICMS e ISSQN nos municípios do Pantanal e de Chapada dos Guimarães



Legenda: ISSQN — Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza.

Fonte: Elaboração própria com base em Mato Grosso, Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso, 2022d; Mato Grosso, Secretaria de Estado de Fazenda, 2022c



São indubitáveis os efeitos da pandemia de covid-19 no setor de turismo dos municípios das regiões turísticas de Mato Grosso: Pantanal e Circuito das Águas, mais especificamente nos municípios de Barão de Melgaço, Cáceres, Poconé e Chapada dos Guimarães. Os impactos atingiram desde os estabelecimentos comerciais relacionados ao turismo, causando prejuízos financeiros e falências, aumento do desemprego no setor, mudanças em legislações, modificações na forma de se relacionar das pessoas; até mesmo à implementação de programas voltados ao turismo para ajudarem os municípios a se reerguerem, repercutindo nos aspectos sociais, econômicos e ambientais.

Os municípios passaram por medidas que transformaram toda a sua dinâmica socioeconômica: foram criados decretos que norteavam as decisões e ações no campo político, como a adoção do *lockdown* e da restrição da liberdade de locomoção no âmbito da pandemia; em nível nacional, houve o controle do fluxo entre países, o que repercutiu nas esferas estadual e municipal; foi feita a instalação de barreiras sanitárias em vários pontos de acesso; impôs-se restrições a serviços e atrativos; estabeleceu-se a isenção de impostos e a destinação de recursos a empresas e prestadores de serviços; houve flexibilização de salário e jornadas de trabalhos; foram adotadas medidas emergenciais para a aviação comercial, na tentativa de amenizar os impactos causados ao setor; possibilitou-se a inclusão das empresas do segmento turístico nas linhas de crédito disponíveis; foram criados programas emergenciais de suporte às pessoas desempregadas e de possibilidade de empréstimos para microempreendedores cadastrados no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR); foram viabilizados recursos para a realização de campanhas publicitárias e de incentivos aos estabelecimentos; entre outras medidas mais específicas.

Em decorrência desse cenário configurado no Pantanal, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), juntamente com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), criou o Programa de Apoio à Recuperação do Bioma Pantanal (Programa Pró-Pantanal), com o objetivo de promover a recuperação econômica em municípios pantaneiros, visando caracterizar, analisar, discutir e propor ações de desenvolvimento sustentável, pautando as dinâmicas que englobam a atividade do turismo nesse bioma. Foram elaborados

inventários e planos de desenvolvimento turístico dos municípios de Barão de Melgaço, Cáceres e Poconé, como uma das ações implementadas pelo Pró-Pantanal (SEBRAE, 2022a, 2022b, 2022c).

Com o objetivo de impulsionar os destinos e produtos turísticos, tendo como base os cinco pilares da metodologia de Destinos Turísticos Inteligentes (governança, tecnologia, inovação, sustentabilidade e acessibilidade), com a identificação de necessidades, oportunidades e pontos críticos, com a articulação no estado de Mato Grosso e nacionalmente, foi implementado o projeto Vai Turismo, para construir uma agenda integrada com demandas e propostas do turismo, com o prazo de quatro anos para implementação das recomendações (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO, 2022).

Diante de um novo cenário epidemiológico da doença estabelecido no primeiro semestre de 2022, novas medidas de flexibilizações entraram em vigor, a exemplo da permissão para a não utilização da máscara e o retorno do uso da capacidade máxima para o transporte de passageiros em viagens aéreas nacionais e internacionais, em maio de 2022. Informações sobre o aumento expressivo da conectividade também tem sido divulgada, com a abertura de novos voos anunciados pelas empresas aéreas, de acordo com a Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (EMBRATUR) (2022).

Entretanto, há de considerar-se um momento de retomada da atividade turística no estado, com as primeiras reações das pessoas, com menor temor da doença e abrindo-se para a volta das viagens, e com ponderação por todo um panorama político, econômico e de cuidados com a saúde, o que requer cautela.

Tendências observadas em âmbito local e pessoal, relacionadas ao turismo e derivadas do período vivenciado com a existência da covid-19, são identificadas e continuarão como herança no turismo, como a necessidade de maior higienização das hospedagens, a disponibilização de gel e máscaras a quem desejar utilizar, maior digitalização dos serviços, maior procura pelos destinos regionais e a preferência pelos locais e atividades ao ar livre, com a priorização dos hóspedes pelos locais onde fica nítida a maior atenção com esses serviços.



REFERÊNCIAS

- BENI, M. C. Sistema de Turismo - SISTUR: Estudo do Turismo face à moderna Teoria de Sistemas. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 15-34, 1990. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63854>. Acesso em: 2 dez. 2021.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo** – Roteiros do Brasil. Brasília: MTur, 2016.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional de Aviação Civil. **Hórus**. Módulo de Informações gerenciais. Movimentação aérea. Brasília: SAC, 2022a. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/#Movimentacao/Desempenho>. Acesso em: 2 dez. 2022a.
- BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. **Relação Anual de Informações Sociais - RAIS**. Base de dados online. Brasília: TEM, 2020b. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>. Acesso em: 3 set. 2022.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **Propostas e Recomendações de Políticas Públicas de Turismo** – Mato Grosso. Rio de Janeiro: Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo, 2022. Disponível em: <https://vaiturismo.com.br/wp-content/uploads/sites/14/2022/08/Propostas-e-Recomendacoes-de-Politicas-Publicas-de-Turismo-MT.pdf>. Acesso em: 9 set. 2022.
- COTA, W. Monitoring the number of COVID-19 cases and deaths in Brazil at municipal and federative units level. **SciELO Preprints**, 2020. Disponível em: <https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/view/362/444>. Acesso em: 24 mar. 2020.
- EMBRATUR. **Embratur inicia nesta quarta (31) intensivão de ações no 2º semestre para promover o Brasil pelo mundo**. Brasília: EMBRATUR, 2022. Disponível em: <https://embratur.com.br/2022/08/31/embratur-inicia-nesta-quarta-31-intensivao-de-acoes-no-2o-semester-para-promover-o-brasil-pelo-mundo/>. Acesso em: 9 set. 2022.
- IBGE. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- INPE. **Programa Queimadas**. INPE, [2022?]. Disponível em: https://queimadas.dgi.inpe.br/queimadas/portal-static/estatisticas_estados/. Acesso em: 10 jul. 2022.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. **Pantanal de MT: com 80% do bioma preservado, turistas buscam belezas da região**. Cuiabá: SEDEC, 2020a. Disponível em: <http://www.sedec.mt.gov.br/-/15510549-pantanal-de-mt-com-80-do-bioma-preservado-turistas-buscam-belezas-da-regiao>. Acesso em: 24 mar. 2020.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Saúde. **Painel Informativo Covid-19**. Cuiabá: SES, 2020b. Disponível em: <http://www.saude.mt.gov.br/informe/584>. Acesso em: 10 jan. 2020.
- MATO GROSSO. Portal de Transparência. **Decretos do Estado Mato Grosso**. Cuiabá: SES, 2022a. Disponível em: <http://www.transparencia.mt.gov.br/>. Acesso em: 10 jul. 2022.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico. Observatório de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso. **PARNA da Chapada dos Guimarães**. Cuiabá: SEDEC, 2022b. Disponível em: https://datastudio.google.com/u/0/reporting/265b857b-9db7-4b51-9015-117a51f2f0af/page/p_84151uo3xc. Acesso em: 9 set. 2022.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Fazenda. **Fundo de participação dos municípios**. Cuiabá: SEFAZ, 2022c. Disponível em: <http://www5.sefaz.mt.gov.br/fundo-de-participacao-dos-municipios>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- MATO GROSSO. Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso. **Receita**. Cuiabá: TCE, 2022d. Disponível em: <https://cidadao.tce.mt.gov.br/home/controleSocialReceita#>. Acesso em: 10 ago. 2022.
- MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Saúde. **Painel Informativo Covid-19**. Cuiabá: SES, 2022e. Disponível em: <http://www.saude.mt.gov.br/informe/584>. Acesso em: 30 jul. 2022.
- SEBRAE. **Barão de Melgaço-MT** – Inventário da Oferta Turística 2022. Cuiabá: SEBRAE, 2022a.
- SEBRAE. **Cáceres-MT** – Inventário da Oferta Turística 2022. Cuiabá: SEBRAE, 2022b.
- SEBRAE. **Poconé-MT** – Inventário da Oferta Turística 2022. Cuiabá: SEBRAE, 2022c.

Pandemia e turismo: reflexões críticas sobre fluxos, segundas residências e mercado imobiliário entre as regiões metropolitanas de São Paulo e Baixada Santista

 Rita de Cássia Ariza da CRUZ

 Isabella BEIL

 Daniel Renzo BARRETTI

 Thiago ALLIS



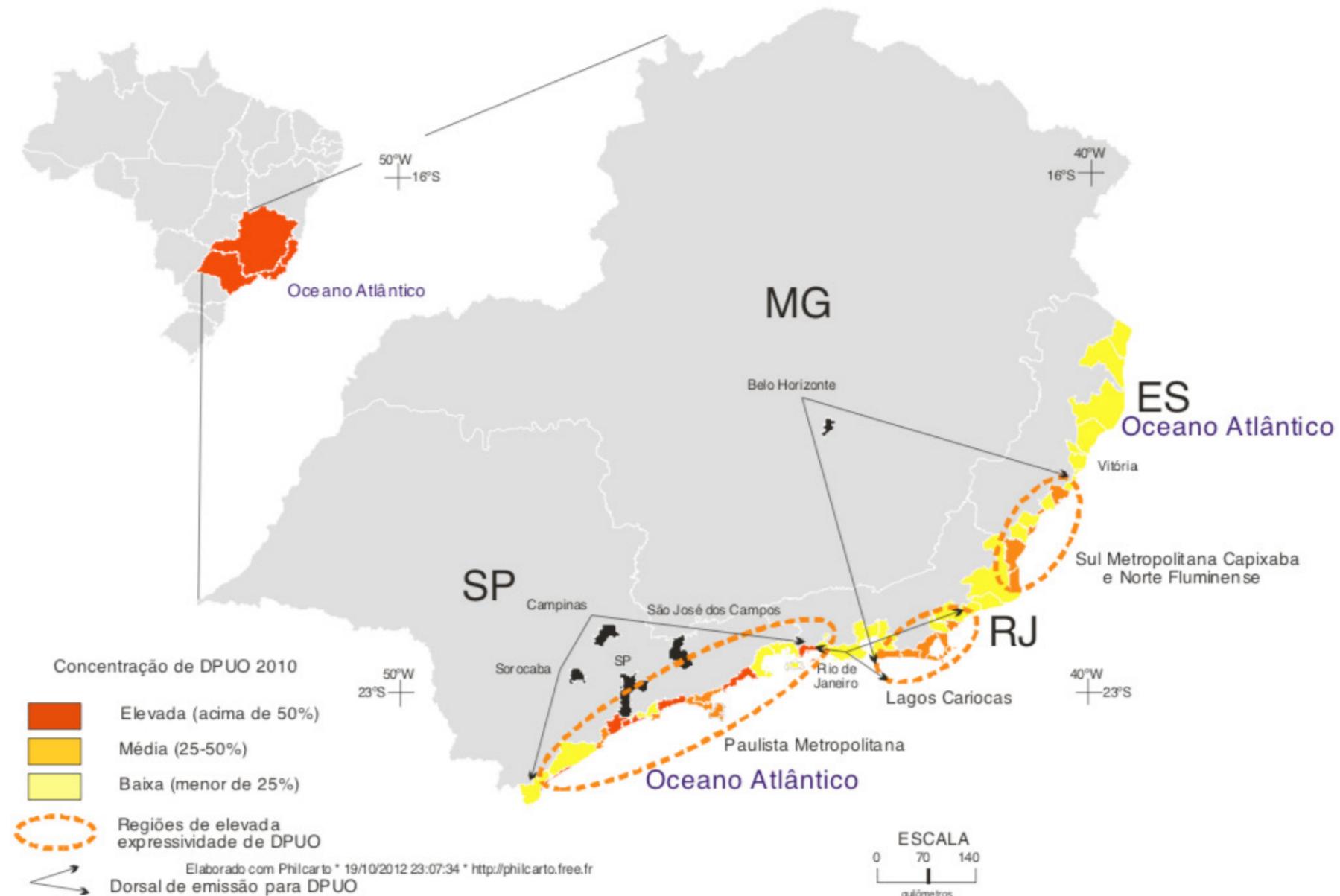
Como em diversos outros lugares no mundo, a gênese do fenômeno das segundas residências no Brasil está intimamente relacionada às dinâmicas de centros urbano-industriais, tanto do ponto de vista da concentração de riqueza e, conseqüentemente, da formação de uma demanda solvável capaz de arcar com os custos de um imóvel para uso eventual, quanto do ponto de vista do gatilho motivacional que induz a tal fenômeno: a fuga do estresse cotidiano das grandes cidades.

Sendo o Brasil um país de dimensões continentais e marcado por profundas desigualdades socioespaciais, a distribuição geográfica das

segundas residências pelo território brasileiro é bastante desigual, com praticamente metade de todos esses domicílios concentrados na região Sudeste do país, que abriga cerca de 42% da população brasileira e detém os melhores indicadores de renda (IBGE, 2021).

O Mapa 1 mostra os principais *hotspots* de segundas residências distribuídos pela costa Sudeste, em que se evidencia a importância desse fenômeno no litoral do estado de São Paulo e sua expressividade na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), dentre as principais receptoras no litoral de fluxos turísticos provenientes da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Mapa 1. Região Sudeste do Brasil: principais hotspots de segundas residências

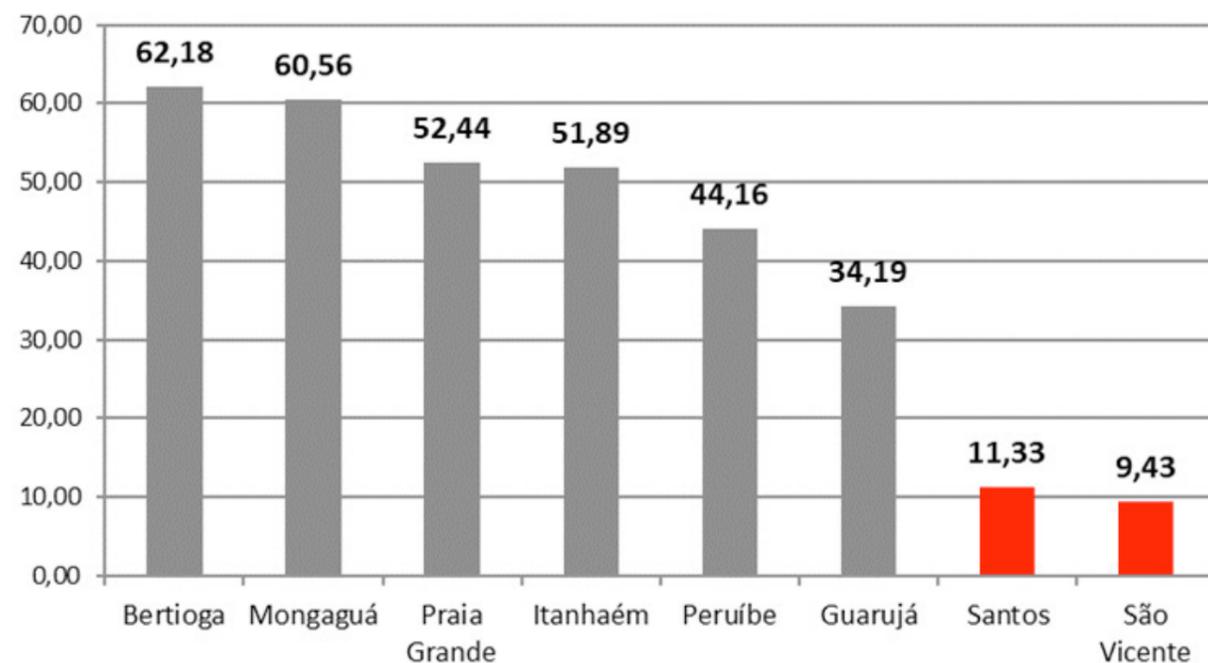


Fonte: Sabino (2012)



Em se mudando a escala da análise (do nacional para o regional e do regional para o local), são encontradas outras particularidades importantes de serem observadas. As cidades de Santos e São Vicente, por exemplo, primeiras do litoral paulista em que se fez presente o fenômeno das segundas residências, contavam, em 2010, respectivamente, com cerca de 11,33% e 9,43% de domicílios de uso ocasional, ante, por exemplo, 62,18% em Bertioga e 60,56% em Mongaguá.

Gráfico 1. Percentual de domicílios de uso ocasional em relação aos domicílios permanentes nos municípios litorâneos da Baixada Santista



Fonte: Censo Demográfico, IBGE (2010)

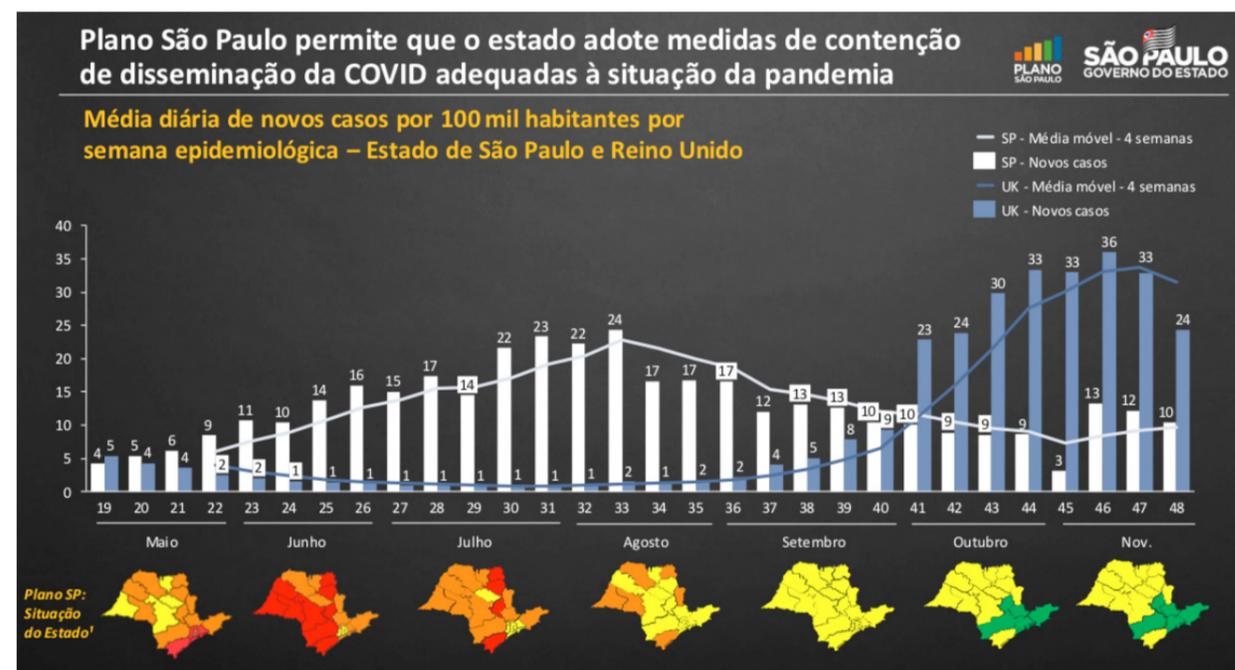
Bertioga, emancipada de Santos em 1991, é uma das principais localidades cuja produção do espaço se volta para o turismo de segundas residências. Essa prática ainda é motivada pela fuga da poluição e do estresse cotidiano da RMSP, porém cada vez mais relaciona-se ao objetivo geral de promover a acumulação de capital por meio da criação e da recriação de centralidades, em uma relação dialética entre valorização e desvalorização de porções de território. O turismo, mais especificamente o turismo de segundas residências na Baixada Santista, tem servido como um importante e bem-sucedido artifício para essa acumulação.

Na contramão de posicionamentos negacionistas emanados do governo federal, o governo do estado de São Paulo adotou, desde o início

da pandemia, uma política de enfrentamento à covid-19 baseada em dados mundiais, nacionais e regionais e em orientações produzidas por um comitê de crise composto de cientistas de diferentes áreas do conhecimento.

Nesse contexto, a primeira quarentena de 15 dias foi decretada pelo governo do estado em 21 de março de 2020, durante a qual apenas serviços essenciais, como supermercados, padarias, farmácias e postos de combustível, poderiam funcionar normalmente. A partir daí foram sucessivas quarentenas, decorrentes, em grande medida, das altas taxas de ocupação dos leitos das Unidades de Terapia Intensiva (UTIs) nas diferentes regiões do estado, especialmente na RMSP e na RMBS, que tiveram, por diversos momentos, os piores indicadores do estado, como denota o conjunto de dados e mapas a seguir, que é parte da documentação produzida pelo chamado Plano São Paulo, implementado pelo então governador do estado, João Dória Júnior, logo no início da crise pandêmica.

Figura 1. Média diária de novos casos e evolução do Plano São Paulo entre maio e novembro de 2020



Fonte: São Paulo (2020a)

Como se pode observar pela sequência de mapas na Figura 1, a RMSP e a RMBS estiveram durante boa parte desse tempo na mesma situação epidemiológica ou em condições próximas (amarelo e laranja, por exemplo). Essa imbricada relação entre as regiões foi, possivelmente, a motivação que

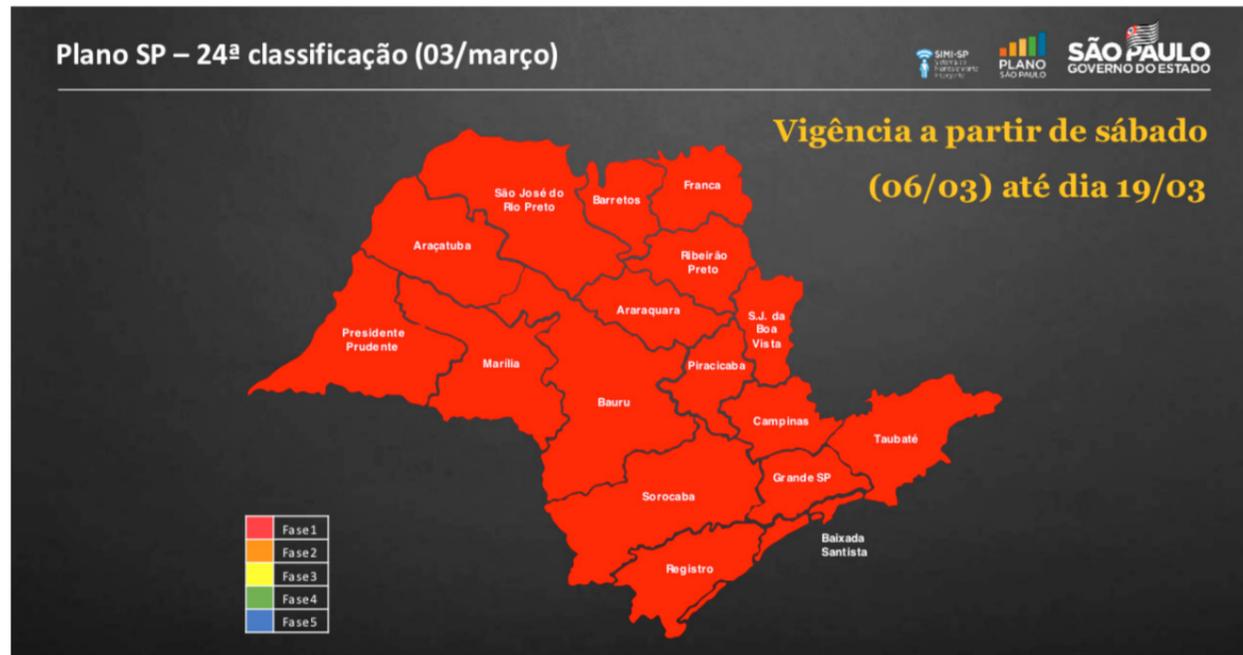


levou o governo do estado a abordá-las de forma conjunta no Plano São Paulo a partir do Boletim de 24 de julho de 2020.

Já no último quadrimestre de 2020, ocorre uma melhora sensível no número de internações e de mortes, levando à flexibilização que se pode visualizar nos últimos três mapas da Figura 1, dominados pelas cores amarelo e verde, que sinalizam a flexibilização das restrições impostas.

A alegria de brasileiros em geral e de paulistas, especificamente, durou pouco, entretanto. Como mostra o mapa epidemiológico de 3 de março de 2021, todo o estado de São Paulo entrou na fase emergencial para a covid-19, o que perdurou até meados de abril, quando voltou à fase vermelha.

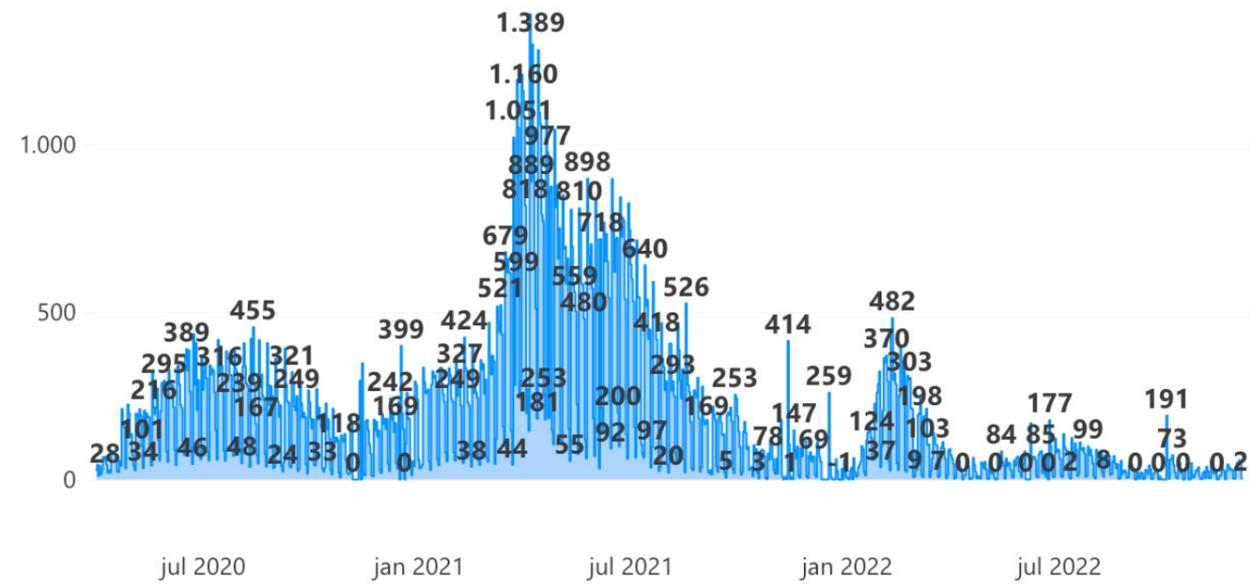
Mapa 2. Situação epidemiológica do estado de São Paulo em 03/03/2021



Fonte: São Paulo (2021)

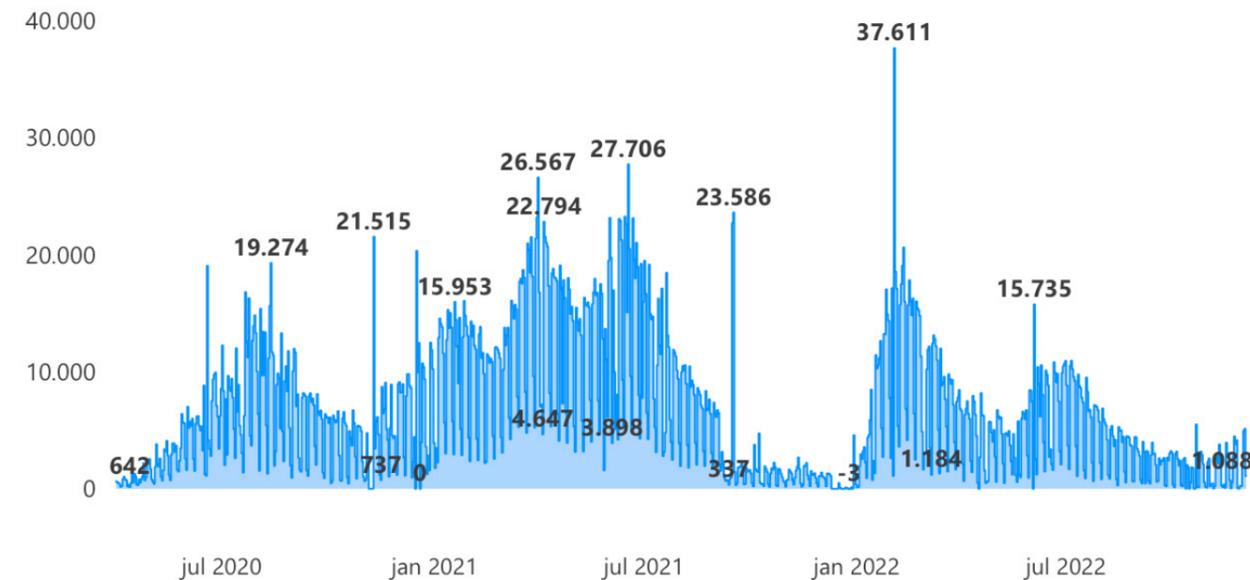
O momento mais crítico vivido pelo sistema de saúde em relação às infecções por coronavírus no estado de São Paulo se deu logo após as férias de verão e as festividades do carnaval, entre os meses de abril e julho de 2021. O arrefecimento da pandemia só voltou a ocorrer a partir de setembro daquele ano, o que se atribui, diretamente, ao avanço da vacinação no estado.

Gráfico 2. Evolução de novos casos por covid-19, por dia, no estado de São Paulo (2020–2022)



Fonte: São Paulo (2022)

Gráfico 3. Evolução do número de óbitos por covid-19, por dia, no estado de São Paulo

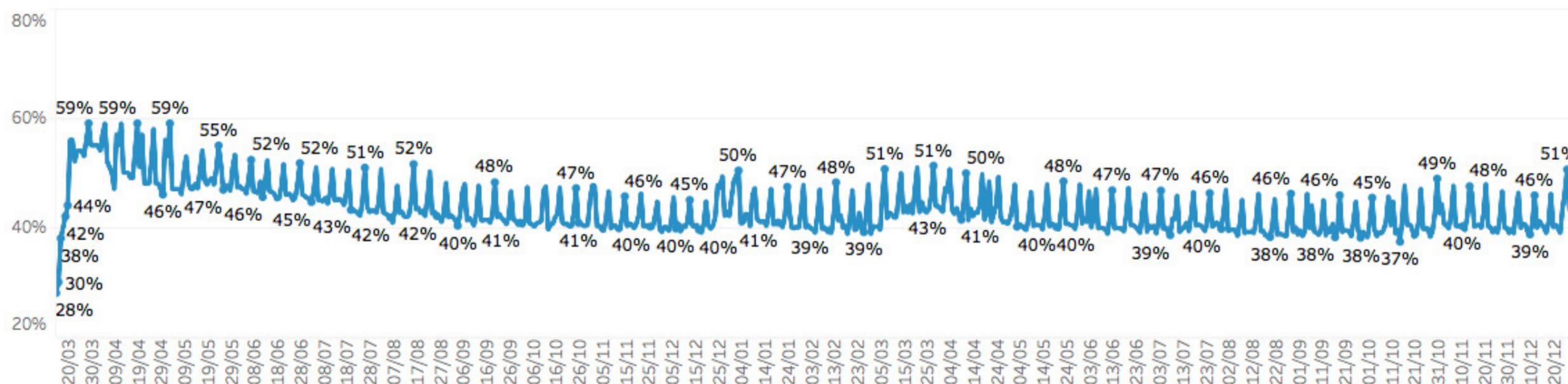


Fonte: São Paulo (2022)

Em que pese, entretanto, a criticidade que caracteriza todo o período, com alguns momentos de relativo abrandamento da crise, o índice de isolamento social no estado nunca foi maior que 59% entre março de 2020 e dezembro de 2021, conforme denota o Gráfico 4.



Gráfico 4. Índice de isolamento no estado de São Paulo entre 20/03/2020 e 20/12/2021



Fonte: Fundação Seade (2022)

Conforme discutido em trabalhos anteriores (ALLIS *et al.*, 2021; CRUZ *et al.*, 2022), o contexto pandêmico adicionou novos elementos para a análise das relações historicamente construídas entre a RMSP e a RMBS, reforçando laços, expondo com intensidade contradições preexistentes e viabilizando o surgimento de outras. Se, em um primeiro momento, muito se discutiu sobre qual seria o futuro do turismo e como seria um possível novo modelo para a atividade, a investigação dos impactos entre a RMSP e a RMBS revela que, embora amortecidos inicialmente, os fluxos turísticos continuaram existindo em alguma medida desde o início da pandemia, inclusive em seus períodos mais críticos.

O Relatório de Tendências divulgado pela plataforma Vrbo, com dados de 2020, apresentou informações sobre as aspirações de viagens de famílias brasileiras para 2021, bem como padrões de viagens que se desenvolveram durante o primeiro ano da pandemia no país. De acordo com os resultados obtidos pelo Relatório, o turismo de proximidade e a grande utilização do setor rodoviário, práticas de destaque durante 2020, tenderiam a manter-se durante o ano seguinte. Além disso, as preferências por espaços abertos e por locais que possibilitam o chamado *workcation*, ou *flexcation*, também se destacam — termos que se referem à prática de viajar e permanecer trabalhando em *home office* no destino. Pode-se

afirmar que esses padrões se fortaleceram ao longo da pandemia, expressando-se de maneira marcante na RMBS. O Relatório ainda expõe os cinco destinos mais buscados na plataforma no Brasil entre janeiro e agosto de 2020 para estadias em 2021, sendo os quatro primeiros localizados no litoral do estado de São Paulo e dois, especificamente, na RMBS: Ubatuba, Guarujá, São Sebastião e Bertioga (VRBO, 2021).

Os dados da Vrbo apontam também um aumento na demanda por propriedades de quatro ou mais quartos entre maio e agosto de 2020, o que, de acordo com o Relatório, expressa a busca de mais espaço para que toda a família pudesse desenvolver as suas atividades enquanto viajava durante a pandemia (VRBO, 2021). Dados do Airbnb reforçam esses mesmos padrões: consoante a plataforma, 2020 favoreceu o fortalecimento de destinos “hiperlocais”; reservas de casas inteiras no campo ou na praia em até 300 km dos centros urbanos (AIRBNB, 2021).

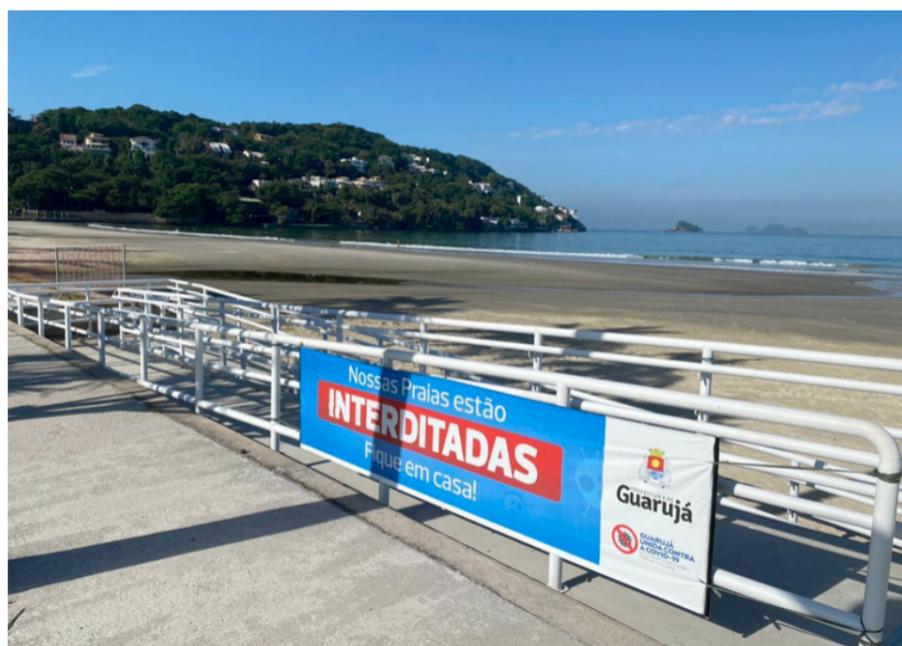
A despeito de tendências e projeções para 2021, os direcionamentos da atividade turística entre a RMSP e a RMBS e a consolidação de padrões começaram a expressar-se desde 2020, aproximando do presente imediato aquilo que, no início, foi debatido como turismo pós-pandêmico. A Baixada Santista viveu uma narrativa que oscilou entre os esforços dos governantes municipais na busca por bloquear os fluxos de turistas, comerciantes locais



que sentiam grande temor pela falta de visitantes e turistas ansiosos por driblar a quarentena e escapar para a região litorânea do estado. Os acenos do governo federal para a retomada da economia intensificaram esse processo, com o lançamento do selo “Turismo Responsável – limpo e seguro” pelo Ministério do Turismo ainda em 4 de junho de 2020.

Assim, apesar do contexto de restrições à mobilidade, *home office* e ensino remoto, logo após as primeiras medidas de contenção da circulação de pessoas pelo governo do estado, o movimento de moradores da RMSP em direção a municípios no interior do estado e à RMBS voltou a crescer. Conforme amplamente noticiado pela imprensa regional, foi grande o temor de prefeitos de municípios litorâneos (concentradores de segundas residências e tradicionalmente receptores de fluxos significativos de turistas durante finais de semana, feriados e férias escolares), em relação à circulação e permanência de turistas em suas cidades. A título de exemplo, às vésperas de um feriado prolongado em maio de 2020, barreiras policiais chegaram a ser instaladas em rodovias que dão acesso às praias, visando coibir os fluxos turísticos e permitindo-se apenas a passagem de moradores e de proprietários de imóveis nessas localidades³. Além disso, medidas como a exposta na Foto 1, tomada pela Prefeitura do Município do Guarujá, importante balneário da Baixada Santista, repetiram-se em outros municípios, que interditaram suas praias para evitar o acesso de moradores e de turistas.

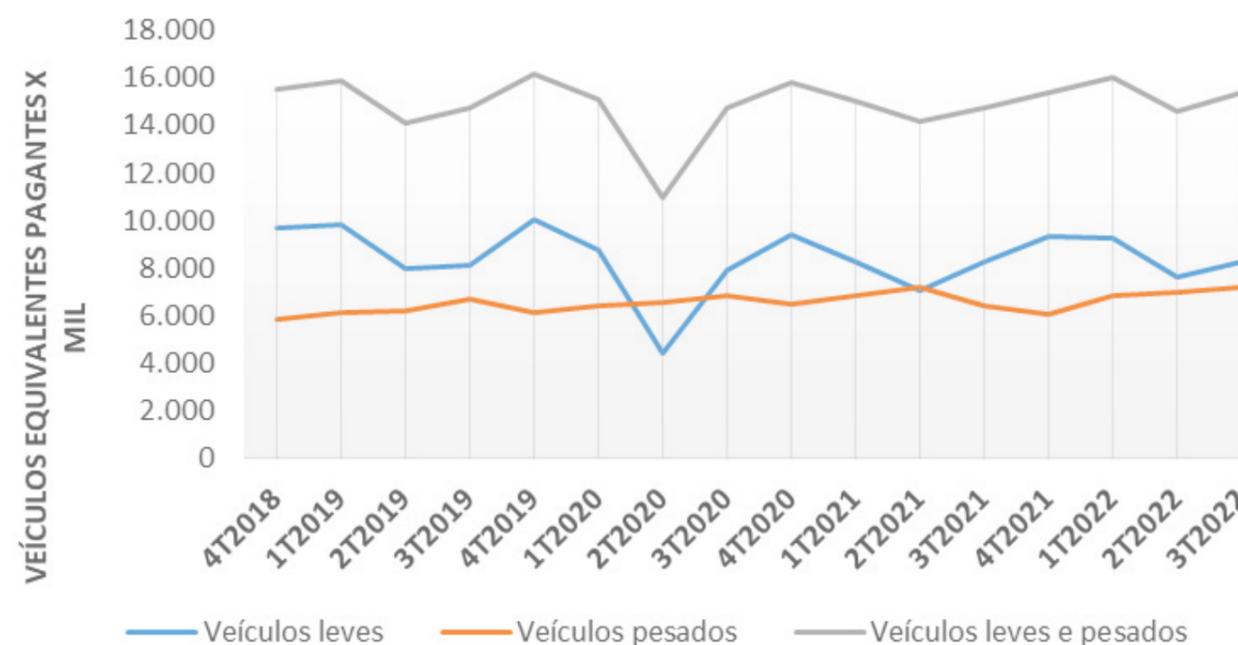
Foto 1. Praia interditada no Guarujá (SP) em 15/04/2021



Fonte: Guarujá... (2021)

Dados da evolução do tráfego de veículos divulgados pela concessionária Ecovias Imigrantes, responsável pelo sistema Anchieta-Imigrantes, principal ligação rodoviária entre a RMSP e a RMBS, ajudam a compreender essa realidade. É possível perceber, no Gráfico 5, uma queda expressiva no fluxo de veículos leves entre o primeiro e o segundo trimestre de 2020, período que marca o início da pandemia, das medidas de isolamento social e da campanha em âmbito estadual para que as pessoas permanecessem em suas casas. Não obstante, nota-se que o trimestre seguinte, o terceiro do ano de 2020, revela uma recuperação no fluxo de veículos, alcançando um patamar muito próximo ao do primeiro trimestre — com uma variação de aproximadamente -9,8% entre o primeiro e o terceiro trimestre — e praticamente idêntico ao terceiro de 2019 — com variação comparativa de apenas -3,1% entre os dois anos para o mesmo período entre os veículos leves. É possível ainda notar que os números não alcançaram valores mais baixos do que os do primeiro trimestre de 2020 em nenhum outro momento da pandemia, nem mesmo durante o início de 2021, quando o número de contágios e de mortes alcançou os patamares mais altos de toda a crise sanitária.

Gráfico 5. Volume de tráfego na Ecovias Imigrantes



Fonte: Elaboração própria com base em Ecovias (2019–2022)

As fotos a seguir, divulgadas pela mídia, também colaboram na compreensão desse cenário. A Foto 2 foi tirada no último domingo do mês



de agosto em uma praia de Santos, período que normalmente configura baixa temporada na Baixada Santista. Nesse sentido, o número expressivo de turistas na região mesmo durante os meses de inverno foi uma característica marcante do momento pandêmico na RMBS. O jornal local *A Estância de Guarujá*, em reportagem de 25 de setembro de 2020, aponta que a movimentação atípica no município contribuiu para que trabalhadores, comumente sazonais, trabalhassem também nesse período (TEMPO..., 2020).

Dados da ferramenta SEMrush, um *software* de inteligência que se baseia na busca por palavras-chave, indicam Santos como o destino turístico mais procurado no Brasil no primeiro semestre de 2020 (NADALETO, 2020a).

Foto 2. Praia lotada no município de Santos em agosto/2020



Fonte: Multidão... (2020)

Conforme dados da Secretaria de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo (Seectur) de Santos (SANTOS, 2021), aproximadamente 14,2 milhões de turistas visitaram o município em 2021, mesmo com diversos equipamentos turísticos fechados durante o primeiro semestre do ano devido às restrições da pandemia. Os números expressam um aumento de 30% em relação a 2019. O mesmo relatório ainda indica que a capital de São Paulo foi a origem da maior parte desses turistas. Outro dado que corrobora essa análise é referente ao aumento do chamado turismo náutico

durante a crise sanitária em diversos municípios da Baixada Santista. São Vicente vivenciou o aumento desse tipo de prática, com a contratação de mais funcionários para as marinas, que passaram a permanecer abertas inclusive às segundas-feiras durante o ano de 2020⁴.

A Foto 3, por sua vez, mostra a enorme fila de veículos que se formou na Rodovia dos Imigrantes no feriado de 7 de setembro de 2020. De acordo com os dados da Ecovias, a quantidade de veículos que seguiu para o litoral nesse dia superou o número para o mesmo feriado em 2019 (NADALETO, 2020b). Possivelmente espelhando essa aglomeração, o período de 13 a 19 de setembro de 2020 revelou um aumento de 41,8% nos casos de covid-19 e de 82,5% nas mortes em relação à semana anterior na Baixada Santista (ESTUDO..., 2020).

Foto 3. Praça de pedágio na Rodovia dos Imigrantes no feriado da Independência em 2020



Fonte: Multidão... (2020)

Ao adotar o domicílio de uso ocasional como local de residência, lazer e trabalho, evidencia-se um maior tempo de permanência do usuário, bem como uma maior movimentação fora dos períodos de alta temporada turística. Exemplo disso é o caso do município de Praia Grande, que,

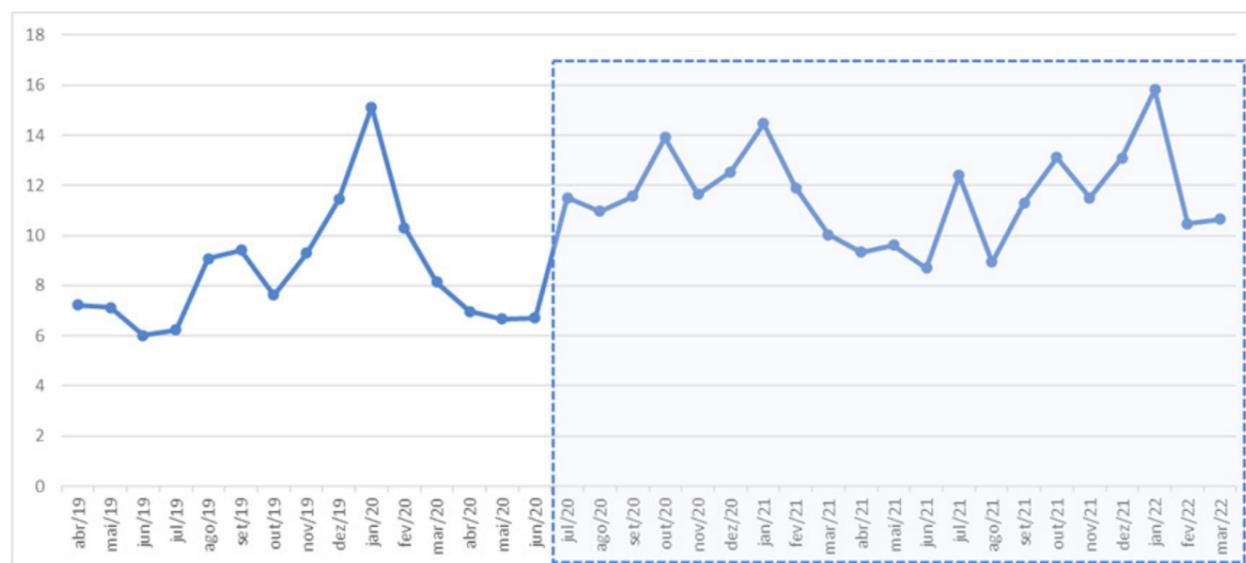


segundo o subsecretário de turismo, “[...] apesar de ter tido uma queda de 40% no fluxo de visitantes entre o primeiro semestre de 2019 e o primeiro de 2020, o isolamento social daqueles que possuem segunda residência no município foi feito por lá e que é evidente uma maior movimentação nas ruas da cidade e nos estabelecimentos comerciais⁵”.

Para o diretor de turismo da Secretaria de Turismo Esporte e Cultura do município de Bertioga⁶, o município de Bertioga (altamente dependente economicamente do turismo) também vivenciou esse fenômeno em que as segundas residências se tornaram primeiras. A título de exemplo, ele cita o loteamento da Riviera de São Lourenço, onde o número de residentes fixos aumentou exponencialmente, passando de cerca de 5 mil para 30 mil pessoas a partir do segundo trimestre de 2020. Tal fato merece ser visto sob a perspectiva de um município que, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), contava com uma população estimada de cerca de 60 mil pessoas para o ano de 2021, ou seja, de uma hora para outra, tendo como base apenas uma pequena porção de seu território, o município apresentou um incremento populacional de cerca de 50%, e o mais importante: não sazonal e fora da alta temporada.

Além disso, a partir de uma razão obtida entre a quantidade de imóveis e a quantidade de diárias locadas, é possível observarmos que, também no âmbito da economia compartilhada dos meios de hospedagem, houve um maior tempo médio de permanência na RMBS, bem como uma diminuição da sazonalidade no comparativo com 2019.

Gráfico 6. Tempo de permanência média em imóveis locados pelo Airbnb na RMBS (2019–2022)



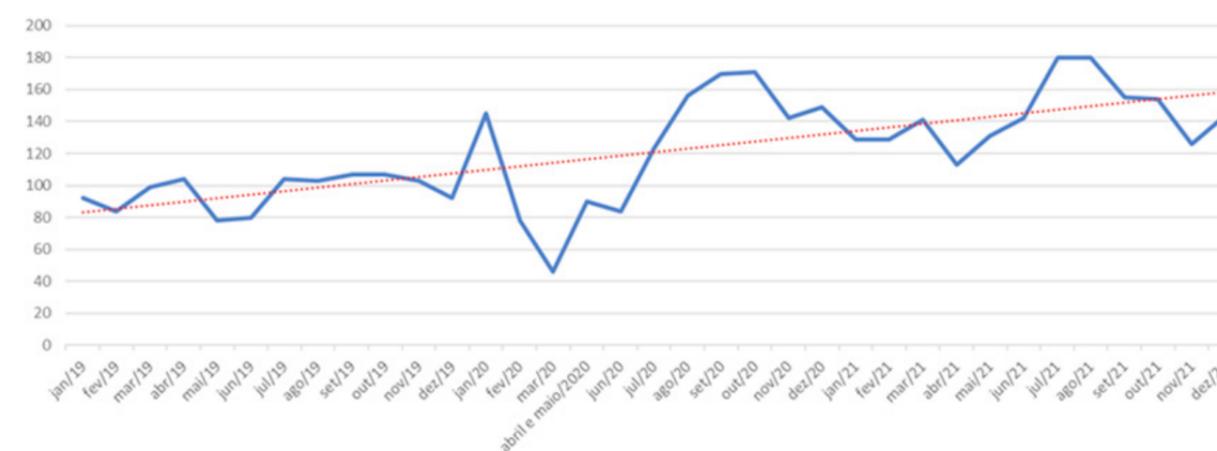
Fonte: Elaboração própria com base em AIRDNA (2022)

A combinação entre uma demanda “induzida” por segundas residências e a baixa da taxa Selic foi a receita para um *boom* do mercado imobiliário na Baixada Santista.

O Banco Central Brasileiro, a fim de combater os efeitos adversos da pandemia frente à retração do Produto Interno Bruto (PIB), reduziu a taxa de juros básicos, ficando essa em 2%, igualando-se ao menor patamar desde o início da série histórica, em 1999. Tal medida visou ao aumento do consumo, via crédito de bens e serviços diversos, dentre os quais os bens imóveis. Ainda segundo o Banco Central, a concessão de crédito imobiliário para pessoas físicas cresceu 50% no acumulado entre novembro de 2020 e novembro de 2021.

Conforme demonstra o gráfico a seguir, dados do Conselho Regional de Corretores de Imóveis de São Paulo (CRECI-SP) confirmam o aumento nas vendas, com um incremento de 33% na venda de imóveis no litoral paulista, o que reflete a tendência do que ocorreu para os oito municípios que compõem a RMBS.

Gráfico 7. Evolução da venda de imóveis no litoral paulista (2019–2021)

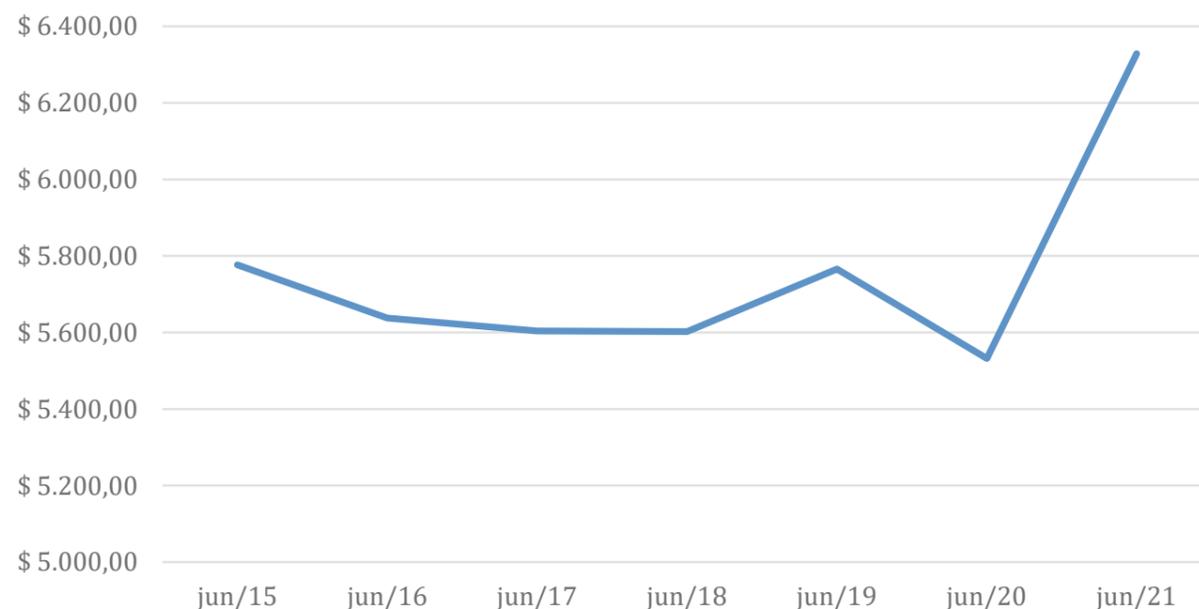


Fonte: Elaboração própria com base em CRECI-SP (2022)

Mas se a demanda estimulada aumentou, isso também significou a valorização do metro quadrado na Região e, conseqüentemente, o estímulo à especulação imobiliária. Como demonstra o gráfico a seguir, de acordo com os estudos do mercado imobiliário de Santos, realizados pelo Sindicato das Empresas de Compra e Vendas de Imóveis (SECOVI-SP), é possível constatar uma valorização média de cerca de 13% entre junho de 2020 e junho de 2021 no metro quadrado dos imóveis de Guarujá, Praia Grande, Santos e São Vicente.



Gráfico 8. Evolução do valor médio do metro quadrado em Guarujá, Praia Grande, Santos e São Vicente



Fonte: Elaboração própria com base em SECOVI-SP (2022)

Alfredo Freitas, proprietário de uma imobiliária no litoral paulista, corrobora a análise ao afirmar que, “[...] a alta procura e os custos mais elevados para construir e reformar resultaram em um aumento de cerca de 15% no valor dos imóveis disponíveis na imobiliária para serem alugados na região praiana; e para a venda, a alta ficou entre 10% e 15%” (TIEGHI; DIAS, 2022).

Tal processo, contudo, intensifica a concentração de renda e, conseqüentemente, leva a uma maior segregação socioespacial. De um lado, conforme relatado por uma representante do Sistema Integrado de Vendas (SIV) do loteamento Riviera de São Lourenço, “A Riviera virou um mercado imobiliário fantástico. Investidores estão todos vindo para cá [...] Muitos corretores de imóveis ficaram ricos”⁷. Por outro lado, Barroso Filho, dono da construtora Engeplus, relata que, “[...] as pessoas que moram em Santos estavam reclamando dos altos valores dos imóveis e se mudando para as cidades vizinhas” (TIEGHI; DIAS, 2022).

Nessa perspectiva, o êxodo de pessoas em direção às suas segundas residências logo nos primeiros meses da pandemia de covid-19 foi um fenômeno que chamou a atenção de pesquisadores pelo mundo. Ao abordarem o êxodo da população residente no Reino Unido em direção

a áreas rurais, Pitkänem *et al.* (2020) referem-se a esses indivíduos como “*out-of-season seasonal residents*” — algo como “moradores sazonais fora de temporada”. Para Gallent e Hamiduddin (2020, p. 397, tradução nossa), esse êxodo “[...] foi uma resposta a um conjunto único de circunstâncias — uma pandemia global e restrições sem precedências à liberdade pessoal”, considerando as restrições à mobilidade impostas por estados de *lockdown* em diferentes países e regiões.

Dada a conhecida tendência à concentração geográfica do fenômeno das segundas residências em litorais e regiões interioranas culturalmente valorizadas em função de amenidades e facilidades de acesso, a resignificação do uso desses imóveis por temporadas mais longas e com as características impostas pela crise pandêmica teria gerado o que Pitkänem *et al.* (2020) chamaram de “*isolation bubbles*”, cujas implicações ambientais, econômicas e sociais seguem sendo objeto de análise.

Assim, um importante aspecto a ser considerado como impacto da pandemia sobre o setor de turismo, e mais especificamente sobre o turismo de segunda-residência na RMBS, é o da resignificação do fenômeno. De um lado, reforça-se o seu caráter fugidivo, que, historicamente, esteve atrelado à fuga do estresse do cotidiano das grandes cidades, à fuga da poluição, da violência, do barulho etc. Agora, no entanto, a fuga diz respeito à covid-19, cenário onde as segundas residências servem como possibilidade de um isolamento social mais efetivo, diminuindo deslocamentos e aglomerações ao conciliar trabalho (*home office*), residência e lazer em um único local.

Não obstante, é pelo reforço de uma velha característica (seu aspecto fugidivo) que se revelam novas. Essa tríade (trabalho, lazer e residência) resignifica o fenômeno que antes servia majoritariamente ao lazer. Nesse sentido, o avanço na compreensão dos impactos da pandemia e do fenômeno das residências secundárias no recorte espacial da RMSP e da RMBS deve ser pautado na consideração de um conjunto de fatores — históricos, geográficos, econômicos e culturais — que se associaram ao longo do tempo para compor um quadro geral. A crise sanitária de covid-19 contribuiu com os seus traços para compor novas perspectivas sobre ele e para reforçar antigos delineamentos.



REFERÊNCIAS

- AIRBNB revela tendências de viagem para 2021. **Airbnb**, 2021. Disponível em: <https://news.airbnb.com/br/airbnb-revela-as-tendencias-de-viagem-para-2021/>. Acesso em: 4 dez. 2022.
- AIRDNA. **Marketminder**. AIRDNA, 2022. Disponível em: <https://www.airdna.co/vacation-rental-data/app/br/>. Acesso em: 26 abr. 2022.
- ALLIS, T.; CRUZ, R. C. A.; BARRETTI, D.; BEIL, I. M. Metropolização e Mobilidades Turísticas em/entre São Paulo e Baixada Santista em Tempos de Pandemia. **Geo Uerj**, Rio de Janeiro, n. 39, 2021.
- CRECI-SP. **Pesquisas de mercado**. CRECI-SP, São Paulo, 2022. Disponível em: <https://www.crecisp.gov.br/comunicacao/pesquisasmercado>. Acesso em: 30 mar. 2022.
- CRUZ, R. C. A.; BEIL, I. M.; BARRETTI, D. R.; ALLIS, T. “Por uma Geografia do Movimento”: reflexões sobre as práticas de turismo durante a pandemia de Covid-19 no estado de São Paulo. **Revista Formação**, Presidente Prudente, v. 29, n. 55, p. 79-101, 2022.
- ECOVIAS. Relatório Integrado 2020. **Ecovias**, 2022. Disponível em: <https://www.noctuaart.com.br/ecorodovias/>. Acesso em: 23 abr. 2022.
- ESTUDO aponta aumento de casos de covid-19 na região de Campinas e Baixada Santista. **Estadão**, 24 set. 2020. Disponível em: <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,estudo-aponta-aumento-de-casos-de-covid-19-na-regiao-de-campinas-e-na-baixada-santista>. Acesso em: 4 dez. 2022.
- FUNDAÇÃO SEADE (São Paulo). **Boletim Completo**. São Paulo: SEADE, 2022. Disponível em: <https://www.seade.gov.br/coronavirus/#>. Acesso em: 5 dez. 2022.
- GALLEN, N.; HAMIDUDDIN, I. Covid-19, second homes and the challenge for rural amenity areas. **Town planning Review**, v. 92, n. 3, p. 395-402, 2021.
- GUARUJÁ terá praias fechadas e barreiras no final de semana. Guarujá, **Prefeitura de Guarujá**, 2021. Disponível em: <https://www.guaruja.sp.gov.br/guaruja-tera-praias-fechadas-e-barreiras-no-final-de-semana/>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopse/index.php?dados=22&uf=35>. Acesso em: 25 jan. 2023.
- IBGE. População estimada do país chega a 213,3 milhões de habitantes em 2021. **Agência IBGE**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/31458-populacao-estimada-do-pais-chega-a-213-3-milhoes-de-habitantes-em-2021>. Acesso em: 25 jan. 2023.
- MULTIDÃO “invade” praias no litoral de SP mesmo com restrições; FOTOS. **G1 Santos**, Santos, 30 ago. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2020/08/30/multidao-invade-praias-no-litoral-de-sp-mesmo-com-restricoes-fotos.ghtml>. Acesso em: 4 dez. 2022.
- NADALETO, M. Santos é o destino turístico mais procurado pelos brasileiros na web em 2020. **G1 Santos**, 5 ago. 2020a. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2020/08/05/santos-e-o-destino-turistico-mais-procurado-pelos-brasileiros-na-web-em-2020.ghtml>. Acesso em: 4 dez. 2022.
- NADALETO, M. Mesmo com pandemia, mais de 200 mil veículos descem para o litoral de SP e número supera feriado de 2019. **G1 Santos**, Santos, 6 set. 2020b. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2020/09/06/mesmo-com-pandemia-mais-de-200-mil-veiculos-descem-para-o-litoral-de-sp-e-numero-supera-feriado-de-2019.ghtml>. Acesso em: 4 dez. 2022.

- PITKÄNEN, K. et al. Second homes during corona - safe or unsafe haven and for whom? Reflections from researchers around the world. **Finnish Journal of Tourism Research**, v. 16, n. 2, p. 20-39, 2020.
- SABINO, A. L. **Turismo e expansão de domicílios particulares de uso ocasional no litoral Sudeste do Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) — Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- SANTOS (Cidade). **Relatório de informações da Secretaria de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos**. Santos, SP: Prefeitura de Santos, 2021. Disponível em: https://www.turismosantos.com.br/static/files_turismosantos/Relat%C3%B3rio%20Anual%20de%20Desempenho%202021.pdf. Acesso em: 4 dez. 2022.
- SÃO PAULO (Estado). **Plano São Paulo**. São Paulo: Governo do estado de São Paulo, 2020a. Disponível em: https://www.saopaulo.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/11/20201130_Apresentacao-Plano-SP.pdf. Acesso em: 5 dez. 2022.
- SÃO PAULO (Estado). **SP Contra o coronavírus**. São Paulo: Governo do estado de São Paulo, 2020b. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/coronavirus/isolamento/>. Acesso em: 8 dez. 2022.
- SÃO PAULO (Estado). **Plano São Paulo**. São Paulo: Governo do estado de São Paulo, 2021. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/24-balanco-plano-sp-20210303-1.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2022.
- SECOVI-SP. **Pesquisas e índices**. São Paulo: SECOVI-SP, 2022. Disponível em: https://www.secovi.com.br/pesquisas-e-indices#pesquisa_secovi. Acesso em: 30 mar. 2022.
- TEMPO bom e feriadão refletem positivamente na economia de Guarujá. **Guarujá em Foco**, Guarujá, 25 de setembro de 2020. Disponível em: <https://estanciadeguaruja.com.br/wp-content/uploads/2021/07/5453-compactado.pdf>. Acesso em: 25 de janeiro de 2023.
- TIEGHI, A.L.; DIAS, P.E. Migração da capital aquece lançamentos no litoral paulista. **Yahoo finanças**, 29 jan. 2022. Disponível em: <https://br.financas.yahoo.com/noticias/migra%C3%A7%C3%A3o-da-capital-aquece-lan%C3%A7amentos-144600873.html>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- VRBO. **Relatório de Tendências 2021**. Vrbo, 2021. Disponível em: https://downloads.ctfassets.net/gxwguylxyxy1/4h0y5ExC9Be3Fcv0jQCISH/6acf41411b8ae10237261e2992030371/VrboBR_-_Relat__rio_de_Tend__ncia_2021.pdf. Acesso em: 4 dez. 2022.

¹ <https://www.gazetadopovo.com.br/wisepup-news/brazilian-cities-close-down-beaches-to-contain-the-spread-of-coronavirus/>.

² Informação obtida em entrevista realizada no dia 8 de fevereiro de 2021 com representante da Secretaria de Turismo de São Vicente.

³ Depoimento colhido junto ao subsecretário de turismo do município de Praia Grande em janeiro de 2021.

⁴ Depoimento colhido junto ao diretor da Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura de Bertioga em janeiro de 2021.

⁵ Depoimento colhido junto ao Sistema Integrado de Vendas da Riviera de São Lourenço em agosto de 2021.

Crise sanitária e os municípios turísticos serranos no interior do Nordeste brasileiro

-  Dimas Magalhães BICALHO
-  Maria Aparecida Pontes da FONSECA



As restrições de deslocamentos e medidas de distanciamento social adotadas no contexto da pandemia de covid-19 para contenção do vírus afetaram o turismo de forma significativa. Tais medidas repercutiram na prática turística, assim como na rotina de diversos municípios onde o turismo se apresentava como importante atividade econômica, geradora de emprego e renda para a população local. Nessas localidades, a pandemia desencadeou uma crise não só de ordem sanitária, mas também econômica e social, em um cenário de incertezas quanto ao retorno da atividade.

Todesco, Fonseca e Fonseca (2021), em estudo anterior, analisaram a dinâmica e a retomada do turismo em pequenas e grandes cidades turísticas litorâneas no Nordeste brasileiro, revelando que os turistas priorizaram as pequenas cidades por acreditarem que nesses lugares os efeitos da pandemia seriam menos intensos e estariam, portanto, mais protegidos, comparativamente às grandes cidades turísticas (capitais).

Tal investigação nos instigou a analisar o comportamento do turismo em pequenos municípios interioranos localizados em áreas serranas de alguns estados nordestinos. Na região Nordeste, onde as praias assumem preponderância na atração dos fluxos turísticos, também se verificou uma maior procura e valorização de pequenos municípios turísticos localizados no interior, em geral situados próximo às capitais, diante do evento da pandemia. E é nesse momento que alguns destinos serranos, antes até mesmo desconhecidos, despontam por ofertarem atrativos naturais onde se destacam um clima ameno, o relevo acidentado e os recursos hídricos, em contraponto ao estereótipo de sertão e seca associado à região.

Outro fator que motivou a realização desta pesquisa foram as previsões de que haveria uma tendência de dinamização do turismo de proximidade em localidades situadas no interior, onde o turismo se manifestava de modo mais espalhado e os visitantes poderiam ter maior contato com a natureza (SANTOS; CAMPOS, 2021).

Diante disso, o objetivo deste capítulo consiste em analisar a dinâmica do turismo nos municípios turísticos serranos no interior do Nordeste, no contexto da pandemia de covid-19, a partir das ações dos agentes turísticos públicos e privados para seu enfrentamento. Assim, pretende-se contribuir para a discussão sobre os efeitos da pandemia no turismo brasileiro, tendo como foco a realidade dos pequenos municípios nordestinos situados no interior.

O recorte espacial da pesquisa compreende municípios das regiões turísticas serranas de alguns estados nordestinos. Foram selecionados os seguintes municípios: Gravatá, localizado na região Serras e Artes de Pernambuco (PE); Baturité e Guaramiranga, ambos localizados nas Serras de Aratanha e Baturité, no Ceará (CE); Martins e Portalegre, que se encontram no Polo Rota do Frio, e Serra de São Bento, situado no Polo Serras do Agreste Potiguar, os três no Rio Grande do Norte (RN). Esses municípios estão expostos no Mapa 1.

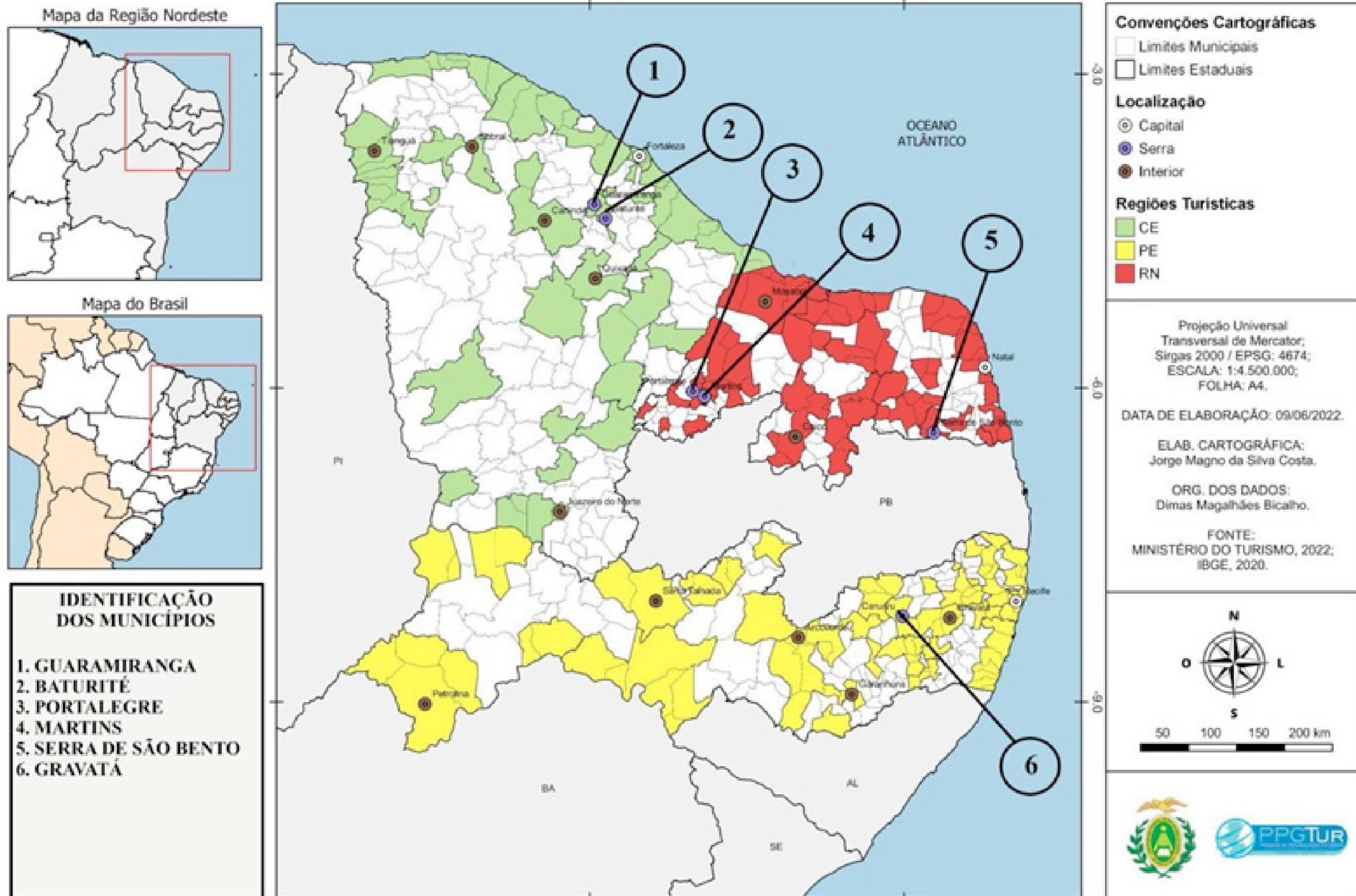
É importante mencionar que na região Nordeste as maiores elevações são constituídas pela Chapada Diamantina, Planalto da Borborema e Planalto Sertanejo, ou seja, segundo classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2020), não há serras propriamente ditas nessa região. No entanto, convém observar que, para o turismo, a ocorrência das serras não encontra correlação direta com a classificação proposta pelo IBGE, de modo que mesmo no Nordeste brasileiro há destinações que são estruturadas a partir dos atributos encontrados nas áreas serranas. As serras turísticas são áreas com relevos acidentados e que apresentam algumas características comuns, tais como o clima, o ar, a topografia, a paisagem e a gastronomia, atributos encontrados nos municípios selecionados neste estudo.

Além da pesquisa bibliográfica, os procedimentos metodológicos contaram com pesquisa documental, por meio do levantamento de dados sobre a atividade turística no Ministério do Turismo (MTUR) — Programa de Regionalização do Turismo e Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR) —, e informações sobre as características físicas (relevo, clima, topografia e geologia) e socioeconômicas dos municípios turísticos — Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), população, renda, taxa de ocupação e escolaridade —, obtidas no IBGE.

As informações sobre a pandemia foram obtidas nas páginas oficiais do Ministério da Saúde, da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) e das secretarias estaduais de saúde. Também foram efetuadas buscas nos sites dos órgãos oficiais de turismo dos municípios (secretarias municipais) para a obtenção das informações relacionadas à transparência da pandemia de covid-19, em atendimento à Lei n.º 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, que estabeleceu a obrigatoriedade de divulgação das informações sobre a pandemia nas páginas oficiais das prefeituras municipais.



Mapa 1. Localização dos municípios selecionados para análise



Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Turismo (2022b) e IBGE (2020)



Foram realizadas pesquisas qualitativas entre novembro/2021 e março/2022, contemplando entrevistas com representantes do setor público (secretária municipal de turismo ou similar) e do setor de hospedagem em cada município-alvo da pesquisa, totalizando 12 entrevistas.

Ao considerar a recente expansão do turismo nas áreas serranas nordestinas, os municípios turísticos Guaramiranga, Martins, Portalegre e Serra de São Bento caracterizam-se por serem centros locais. Baturité/CE se encontra em uma hierarquia urbana superior (Centro Sub-regional B), enquanto Gravatá/PE se constitui um centro regional (Centro de Zona A), segundo o IBGE (2020). Os Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) são bastante similares, enquanto a taxa de ocupação formal é extremamente baixa: em Guaramiranga chega a 18,7%, seguida de Gravatá (13,1%), Baturité (9,9%), Martins (7,8%), Serra de São Bento (7,7%) e Portalegre (6,5%). O grau de informalidade e os indicadores socioeconômicos dos municípios potiguares são inferiores, comparativamente aos demais, conforme apontam dados da Tabela 1.

Tabela 1. Indicadores sociodemográficos dos municípios

Município	População (2021)	Hierarquia urbana(2018)	IDHM (2010)	PIB* (R\$) (2019)	Taxa ocupação formal (2020)
Gravatá/PE	85.309	Centro de Zona A (4A)	0,634	14.665,18	13,1 %
Baturité/CE	36.127	Centro Sub-regional B (3B)	0,619	10.928,65	9,9 %
Guaramiranga/CE	5.073	Centro Local (5)	0,637	14.492,44	18,7 %
Martins/RN	8.790	Centro Local (5)	0,622	9.569,79	7,8 %
Portalegre/RN	7.944	Centro Local (5)	0,621	8.181,55	6,5%
Serra de São Bento/RN	5.739	Centro Local (5)	0,582	8.531,83	7,7%

Legenda: *Produto Interno Bruto. Fonte: Elaboração própria com base em IBGE (2020, 2022)

O turismo ainda é recente nas localidades pesquisadas, tendo iniciado a partir dos anos 1990. Já em Gravatá, o turismo desponta a partir dos anos 1980 e encontra-se mais bem estruturado, de modo que esse município recebeu a categoria B, enquanto aos demais foram atribuídas categorias C ou D, segundo o MTUR (2022). Serra de São Bento, por sua vez, apresenta um turismo mais incipiente, sendo o último a iniciar o processo de organização e estruturação da atividade (Tabela 2).

Segundo Fonseca *et al.* (2019), o padrão de localização dos municípios turísticos serranos no Brasil caracteriza-se pela proximidade dos grandes centros urbanos. Excetuando-se Martins e Portalegre, os demais seguem essa mesma tendência, de modo que estão situados a cerca de 100 km das respectivas capitais estaduais (Tabela 2).

Tabela 2. Informações básicas sobre os municípios turísticos

Município/ Região	Início do turismo	Distância da capital	Altitude máxima	Meios de hospedagem	Categorização turística
Gravatá/PE	Fim dos anos 1980	78 km	447 m	13	B
Guaramiranga/CE	Em torno de 1997	106 km	865 m	10	C
Baturité/CE	Por volta de 1992	93 km	175 m	04	C
Martins/RN	Entre 1998 e 2000	369 km	703 m	04	C
Portalegre/RN	Início dos anos 2000	371 km	650 m	01	D
Serra de São Bento/RN	A partir de 2006	117 km	401 m	02	D

Fonte: Elaboração própria com base em IBGE (2021) e Brasil, Ministério do Turismo (2022b)

Quanto aos segmentos turísticos, destacam-se o turismo de aventura, o ecoturismo, o turismo de eventos. Em Baturité, Guaramiranga e Portalegre, o turismo religioso assume relevância, particularmente nos municípios cearenses que possuem mosteiros que recebem muitos religiosos e fiéis (retiros espirituais). Apesar de ter alguns atrativos relacionados à história e à cultura local, verifica-se uma preponderância de atrativos naturais. A demanda é predominantemente regional, destacando-se os fluxos turísticos das capitais dos respectivos estados, constituindo-se de grupos familiares e casais (Quadro 1).

No primeiro semestre de 2020, a crise sanitária provocou muitas perdas de vidas humanas, prejuízos econômicos e polêmicas em torno da atuação dos governantes, com posicionamentos divergentes quanto ao seu enfrentamento e à paralisação ou não das atividades (CRUZ, 2020; FONSECA *et al.*, 2022). As taxas de contaminação e de óbitos auxiliam na compreensão da dimensão que a pandemia adquiriu, bem como na relevância da implementação de normas de distanciamento social, barreiras sanitárias e limitações para a realização de viagens.



Quadro 1. Perfil da demanda, principais atrativos e segmentos turísticos (2022)

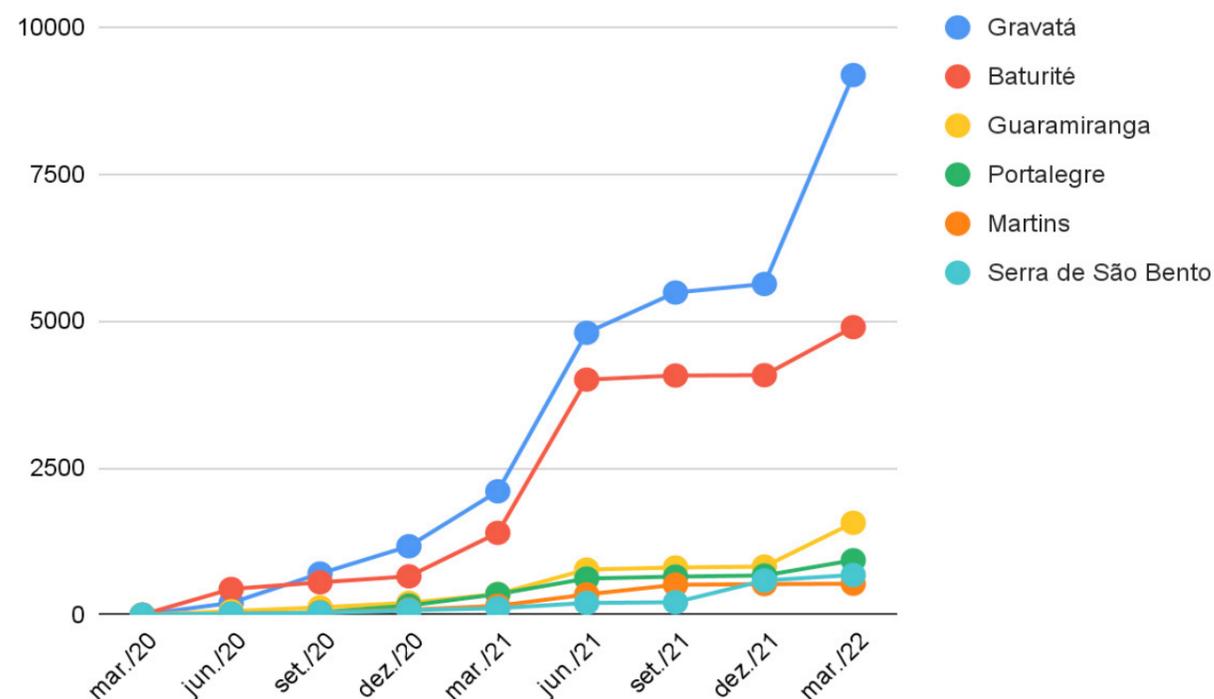
Município	Principais atrativos	Segmentos turísticos	Perfil da demanda turística
Gravatá/PE	Mercado moveleiro, mirante, trilhas	- Turismo de aventura - Turismo de eventos - Turismo de fazenda, natureza e qualidade de vida (rural)	- Grupos familiares e casal (2-3 dias) - Procedência: PE (Recife e região); PB (João Pessoa e Campina Grande); RN (Natal)
Baturité/CE	Mosteiro e história, Rotas do Café (trilhas, degustação, cafés premiados), clima	- Ecoturismo - Turismo de aventura - Turismo cultural e gastronômico (rota do café) - Religioso	- Grupo familiar e casal (2-3 dias) - Procedência: CE (Fortaleza), RN, PB e BA
Guaramiranga/CE	Clima, cultura e natureza (principalmente para pessoas de Fortaleza) e observadores de pássaros	- Turismo cultural (eventos) - Ecoturismo - Religioso (retiros)	- Grupos familiares e de amigos, casal, individual (2-3 dias) - Procedência: CE (Fortaleza), RN (Mossoró), PB e PA
Martins/RN	Clima, belezas naturais, história e cultura	- Turismo histórico-cultural - Ecoturismo - Turismo de aventura - Gastronômico	- Grupos familiares, casal (2-3 dias) - Procedência: RN (Mossoró), CE e PB
Portalegre/RN	Natureza, sítios arqueológicos, retiros religiosos	- Eventos - Ecoturismo - Turismo de aventura - Religioso	- Grupos familiares, casal e individual (1-3 dias) - Procedência: RN (Natal, Mossoró e região), CE e PB
Serra de São Bento/RN	Serras, clima, geografia	- Turismo de aventura - Ecoturismo - Eventos	- Grupos de idosos, grupos de jovens (1-2 dias) - Procedência: RN (Natal e Parnamirim) e PB (João Pessoa e Campina Grande)

Fonte: Elaboração própria

Consoante dados divulgados nos *sites* das prefeituras municipais, Gravatá e Baturité, que têm um número maior de população e fluxo de pessoas, foram os municípios com incidência mais elevada de óbitos: 161 e 124, respectivamente. No entanto, proporcionalmente ao total de habitantes, nenhuma das localidades ultrapassou o índice do país no primeiro ano da pandemia, e em abril de 2022, apenas Baturité (0,34%) superou a média do país (0,31%). Já Guaramiranga teve um aumento substancial no número de casos confirmados em relação à população total (30,84%), superando a média brasileira (14,10%), embora tenha tido pouquíssimos óbitos (seis) no final do segundo ano da pandemia. Interessante observar que Portalegre e Martins, geograficamente mais distantes da capital potiguar, foram também aqueles onde as primeiras notificações ocorreram de maneira mais tardia.

Com o passar do tempo, a pandemia se expandiu, apresentando um crescimento contínuo do número de casos confirmados. O Gráfico 1 indica o total acumulado de casos de covid-19 nos municípios analisados, no período compreendido entre março/2020 e março/2022, ou seja, em dois anos de pandemia.

Gráfico 1. Total acumulado de casos confirmados de covid-19 nos municípios turísticos



Fonte: Elaboração própria com base em Fiocruz (2022)

Ao abordar questões referentes aos setores do turismo mais afetados, bem como os procedimentos para lidar com esse momento de grande vulnerabilidade, nota-se a ausência de planos de contingenciamento para crises. O que se verificou foi a adoção de medidas e formas de contornar a crise objetivando garantir uma fonte de renda mínima, evidenciando a fragilidade de se ter uma economia dependente do turismo, especialmente diante de uma situação adversa que afeta drasticamente os fluxos, fato este agravado quando se trata de pequenas cidades. No Quadro 2 são mencionados os setores turísticos mais afetados com a paralisação das atividades durante a pandemia, destacando-se os segmentos de hospedagem, alimentação, eventos e guia de turismo, conforme entrevistas realizadas junto aos representantes dos setores públicos e privados.



Quadro 2. Setores turísticos mais afetados pela pandemia nos municípios turísticos

Município	Setores mais afetados
Gravatá/PE	Hospedagem, restaurantes, eventos, guias de turismo
Baturité/CE	Eventos
Guaramiranga/CE	Hospedagem e restaurantes
Martins/RN	Restaurantes, bares, passeios e guiamento
Portalegre/RN	Hospedagem, condutores e guias de turismo
Serra de São Bento/RN	Hospedagem e eventos

Fonte: Elaboração própria

O setor de eventos também foi citado como um dos mais impactados, o que se constitui um agravante, já que é um dos impulsionadores do turismo nos municípios, envolvendo não só as equipes técnicas de produção e organização, mas também artistas e comerciantes, que têm nos eventos uma importante fonte de renda. A impossibilidade de realização de eventos afetou, portanto, vários setores da economia local, direta ou indiretamente relacionados ao turismo.

O primeiro ano da pandemia (2020) foi o período de maiores perdas de postos de trabalho. No segmento de alojamento e alimentação, tais perdas foram mais expressivas nos municípios de Gravatá e Guaramiranga. Em 2021 houve um momento de retomada das atividades, que gerou um movimento no sentido de reconstrução e ocupação das vagas até então ociosas nos estabelecimentos, com um saldo que superou as perdas do ano anterior. Destacam-se ainda os novos empregos surgidos nos municípios de Martins e Serra de São Bento.

Entre janeiro e setembro de 2022, em um cenário de maior estabilidade, ocorreu a continuação de um saldo positivo dos empregos, à exceção de Baturité, que registrou um saldo negativo no período. Tais indicadores, mesmo que tímidos, sinalizam a estabilização da crise no segmento turístico. No entanto, há que se considerar que o grau de informalidade nas empresas e empregos na atividade turística é enorme, como amplamente debatido. Nas localidades pesquisadas não é diferente, sendo ressaltada por vários atores entrevistados. Sendo assim, os dados apresentados revelam apenas parte dessa realidade, diante da pandemia.

Tabela 3. Saldo de empregos dos setores de alojamento e alimentação nos municípios

Município	2020	2021	2022
Gravatá/PE	-109	126	86
Baturité/CE	-1	7	-17
Guaramiranga/CE	-15	27	1
Martins/RN	1	13	4
Portalegre/RN	0	3	0
Serra de São Bento/RN	-6	19	2

Fonte: Elaboração própria com base em Brasil, Ministério do Trabalho (2022a)

A atuação do setor público teve um protagonismo diante da crise pandêmica, como mencionado por Cruz (2020). Entre as orientações e as medidas de ordem prática no âmbito do setor público, destacam-se a abertura de linhas de créditos para o setor turístico, o auxílio emergencial, estímulos para a vacinação, boletins informativos e orientações para a população. Todos mencionaram a relevância assumida pelo programa do governo federal, expresso no auxílio emergencial, para superação desse momento de vulnerabilidade.

No âmbito local, a vigilância sanitária desempenhou papel crucial, e, de modo geral, o governo municipal seguiu as orientações dos governos estaduais. Os entrevistados ressaltaram o papel exercido pelo poder público local no sentido de restringir os deslocamentos, determinar inclusive barreiras sanitárias para acesso aos municípios (Guaramiranga, Baturité, Martins e Serra de São Bento/RN), toques de recolher para a população local e medidas protetivas para turistas e população local, conforme sintetizado no Quadro 3.

A atuação dos estados de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte ocorreram segundo orientações científicas do Consórcio Nordeste, uma instituição criada em 2019 com o intuito de unir e fortalecer os estados nordestinos nos campos econômico, político e social. Durante a pandemia, foi criado um Comitê Científico para lidar com as questões relacionadas à crise da covid-19, reunindo dados sobre a doença e também propondo estratégias de enfrentamento para a gestão pública. Essas orientações foram cruciais e possibilitaram a adoção de medidas semelhantes nos municípios, tais como: criação de *sites* informativos, elaboração de certificações de segurança, adoção de barreiras sanitárias nos municípios e proposição de restrições nos transportes rodoviários.



Quadro 3. Ações de enfrentamento da pandemia pelos agentes públicos

Município	Ações adotadas pelo setor público	Responsáveis
Gravatá/PE	- Redução do horário de funcionamento e capacidade dos estabelecimentos - Barreiras sanitárias nas estradas de acesso - Fiscalização do cumprimento dos decretos e das medidas restritivas	Governo Municipal
	- Criação do selo “Turismo Seguro”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal
Baturité/CE	- Barreiras sanitárias (entrada e saída da cidade). Acesso à cidade com comprovação de reserva de hospedagem - Doações de cestas básicas (+ de 10 mil para todos os setores — feirantes, agentes culturais, turismo) - Ampliação das unidades de saúde (UPA, hospital de campanha) - Auxílio do município (feirantes e setor de eventos)	Governo Municipal
	- Criação do selo “Lazer Seguro”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal
Guaramiranga/CE	- Bloqueio de estradas (barreiras sanitárias) - Adoção de voucher para entrada no município - Criação de banco de dados das agências que atuam no município - Parceria com municípios vizinhos para fiscalização e promoção do turismo	Governo Municipal
	- Criação do selo “Lazer Seguro”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal
Martins/RN	- A Secretaria de Saúde passou a ser o centro da administração desde o início da pandemia - Fiscalização ostensiva, com apoio até da polícia militar para certificar que os ambientes estavam seguindo protocolos rígidos de proteção - Estabelecimento de barreiras sanitárias nas entradas da cidade - Parceria efetiva com o governo estadual	Governo Municipal
	- Cursos de capacitação para gestores públicos	Governo Estadual e Sebrae
	- Criação do selo “Turismo + Protegido”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal
Portalegre/RN	- Barreiras sanitárias para controle do acesso à cidade - Parceria efetiva com o governo estadual	Governo Municipal
	- Cursos de capacitação para gestores públicos	Governo Estadual e Sebrae
	- Criação do selo “Turismo + Protegido”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal
Serra de São Bento/RN	- Estabelecimento de barreiras sanitárias nas entradas da cidade - Higienização (segurança para os turistas) - Ações de fiscalização - Parceria efetiva com o governo estadual	Governo Municipal
	- Criação do selo “Turismo + Protegido”	Governo Estadual
	- Auxílio emergencial	Governo Federal

Fonte: Elaboração própria



Cada estado criou um programa específico visando à certificação dos estabelecimentos turísticos, de forma a garantir seu funcionamento em condições adequadas em meio à crise sanitária. Em Pernambuco foi criado o selo “Turismo Seguro”, que, além das medidas e dos protocolos de biossegurança, exigia a situação regular no CADASTUR para emissão do selo. No Ceará foi criado o selo “Lazer Seguro”, concedido pelo governo estadual aos estabelecimentos de hospedagem que cumprissem medidas de biossegurança, como aferir a temperatura de clientes e funcionários, exigência do uso de máscaras, de álcool em gel e distanciamento social, higienização frequente dos estabelecimentos, equipamentos sanitizantes e *check-in on-line*. Já o Rio Grande do Norte criou o selo “Turismo + Protegido”, que também exigia as medidas protetivas e o registro no CADASTUR, incluindo, além de empresas de hospedagem e alimentação, os guias de turismo e os bugueiros credenciados pela Secretaria de Estado do Turismo.

Figura 1. Selos estaduais criados para o turismo durante a pandemia de covid-19



Selo “Turismo Seguro”
(Pernambuco)

Selo “Lazer Seguro”
(Ceará)

Selo “Turismo
Mais Protegido”
(Rio Grande do Norte)

Fonte: Pernambuco (2022), Ceará (2022) e Rio Grande do Norte (2022)

Além das restrições e dos programas de certificação, outra responsabilidade que coube ao setor público foi quanto à distribuição e à aplicação da vacina, uma situação polêmica e que gerou grande embate entre os políticos. Com o início da vacinação e a manutenção dos procedimentos que já vinham sendo praticados, a sensação de segurança se tornou mais evidente e a reabertura das atividades comerciais e de serviços ocorreu de forma mais ampla.

Além das certificações estaduais fornecidas pelos estados, também houve um movimento das organizações e associações de classe, no

sentido de prepararem-se para o enfrentamento à pandemia. No caso dos hotéis, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH) apresentou uma sugestão de protocolo baseado nas recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS) para o combate à pandemia, com instruções para os colaboradores, informações sobre o vírus e os cuidados necessários durante as viagens e a estadia nos hotéis. Destaque para a atuação do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) junto aos gestores públicos e privados, para garantir condições de viabilizar o retorno às atividades do turismo de forma segura, contribuindo com a capacitação dos funcionários e a certificação dos estabelecimentos.

Os dados, informações e depoimentos obtidos expressam os cuidados e a grande preocupação dos gestores públicos e também da iniciativa privada em contornar o problema instalado com a pandemia; no entanto havia resistência de algumas pessoas em relação às medidas protetivas (turistas e trabalhadores). Com uma postura negligente quanto aos cuidados necessários, como o uso de máscara, houve quem se arriscou a fazer turismo independentemente das recomendações e dos protocolos que estavam sendo adotados. Foram relatados conflitos em Guaramiranga, pois a população local reivindicava que os turistas usassem máscaras, e, conforme depoimentos, “[...] houve relatos de conflitos em que os moradores acabaram exigindo dos turistas o uso de máscara em local público” (setor privado Guaramiranga); enquanto alguns trabalhadores do setor turístico se recusaram a vacinar-se por questões de ordem política.

Apesar da relevância assumida pela vacinação, alguns depoimentos observaram que ela não foi determinante para a retomada do turismo nos destinos analisados, e que muitos turistas não estavam importando-se com as medidas protetivas. Assim, as atividades voltaram a funcionar plenamente mesmo antes da vacinação, e, segundo um representante do setor privado de Guaramiranga, “100% voltou em novembro, e muita gente voltando antes, em setembro. E a gente voltou somente em novembro. Então não teve necessariamente relação com a vacinação”.

A retomada das viagens ocorreu, portanto, mesmo antes da vacinação, ou seja, no período em que manter o distanciamento e o isolamento social eram os cuidados mais recomendados para evitar a proliferação do vírus. Diante dos riscos de contaminação e com os sistemas de saúde nos grandes centros urbanos próximos ao colapso, muitos turistas que



procuraram lugares de menor circulação e índices populacionais optaram por estadias temporárias (segundas residências) e, em alguns casos, acabaram permanecendo por um longo período.

Vários entrevistados mencionaram que tal procura desencadeou o aquecimento do mercado imobiliário local, fato que corrobora estudos anteriores que evidenciaram o crescimento dos aluguéis de temporada (CRUZ, 2020; ABREU; BEIL; BARRETTI, 2022). O trabalho remoto, por meio do *home office*, possibilitou o deslocamento de muitas pessoas para as serras, tornando possível, simultaneamente, resguardar-se quanto à pandemia (distanciamento social) e buscar a qualidade de vida.

O caso de Serra de São Bento foi o mais surpreendente ao longo da pandemia, principalmente devido à expansão dos empreendimentos imobiliários, como destacado na entrevista do representante do setor público: “Em 2017, nós tínhamos pouco de segundas residências, de pessoas que vinham aqui e hoje nós temos aproximadamente 200 ou 300 segundas residências, e o *boom* mesmo foi durante a pandemia”. Diferentemente de Martins e Portalegre, a localização privilegiada de Serra de São Bento, próxima às capitais Natal e João Pessoa, além do centro regional representado por Campina Grande, poderá ser um fator decisivo para a expansão e o êxito do turismo em uma nova área serrana no estado potiguar, nas “Serras do Agreste Potiguar”.

De fato, no trabalho de campo para a realização deste estudo, impressionou o crescimento do turismo nessa localidade que já vinha despontando, e a pandemia incrementou a produção imobiliária local e potencializou a emergência dessa nova área turística no estado potiguar.

Os resultados da pesquisa evidenciam que o turismo atravessou momentos distintos durante a pandemia, iniciando uma paralisação drástica dos fluxos, seguida por um período de flexibilização das medidas restritivas e volta gradual dos fluxos turísticos ainda em 2020, ou seja, antes da vacinação. Os eventos, por sua vez, só tiveram autorização para acontecer após a segunda dose da vacina.

Enquanto os turistas e a iniciativa privada pressionavam para o retorno das atividades turísticas, as ações do poder público visavam limitar os fluxos e o funcionamento dos estabelecimentos a fim de evitar maiores danos

à saúde coletiva. Lideranças políticas e representantes de empresários se manifestaram em prol da reabertura do comércio; já leis e decretos sancionados pelo poder público determinavam a limitação para evitar grandes aglomerações e a circulação de pessoas, na tentativa de ordenar e criar um marco regulatório para a retomada da atividade. Mesmo assim, ocorreram casos de não cumprimento das regras estabelecidas e, inclusive, as casas de aluguel (segundas residências) foram uma das alternativas encontradas para contornar tais proibições.

Quanto às estratégias do setor privado para o enfrentamento da pandemia, verificou-se a busca de apoio do setor público na obtenção de descontos em tarifas e impostos, uma vez que havia pouco ou nenhum movimento de consumidores (gestão financeira). Também ocorreu a adesão às campanhas para adiar os serviços que já tinham sido contratados e adquiridos, como alternativa ao cancelamento e à devolução do dinheiro (*marketing*). Aqueles meios de hospedagem que possuíam serviço de alimentação aderiram à modalidade de entregas (*delivery*), o que permitiu a manutenção do funcionamento do estabelecimento, ainda que de forma reduzida.

Outras ações adotadas para a retomada da atividade turística foram no sentido de capacitar as pessoas (empregador e empregado) e garantir a adoção de medidas e protocolos de biossegurança, principalmente nos estabelecimentos de hospedagem e de alimentação (gestão operacional). Uma das mudanças benéficas propiciadas pela pandemia está associada à questão sanitária, com a valorização da saúde e de melhores hábitos de higiene, incluindo maior preocupação dos funcionários com os próprios estabelecimentos.

Outro aspecto a ser destacado foi a dinamização do setor imobiliário, com a procura de imóveis para alugar e, inclusive, de terrenos para construção de novas residências. Tal processo foi mencionado por vários entrevistados, no entanto, o caso mais expressivo foi de Serra de São Bento, de modo que a crise da covid-19 impulsionou o crescimento do turismo nessa localidade, baseado na segunda residência, contribuindo para uma melhor estruturação dessa atividade nesse novo destino que desponta nas serras potiguares.



REFERÊNCIAS

- ABREU, L. M.; BEIL, I. M.; BARRETTI, D. R. Efeitos da pandemia da Covid 19 na dinâmica do turismo de segundas residências em Armação de Búzios/RJ e Bertioga/SP: transformações e permanências. **Confins**, São Paulo, n. 56, 2022.
- BRASIL. Ministério do Trabalho. **Novo Caged**. Brasília, DF: Ministério do Trabalho, 2022a. Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/novo-caged>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano de Retomada do Turismo Brasileiro**. Brasília, DF: MTUR, 2020. Disponível em: <https://retomada.turismo.gov.br/>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro**. Brasília, DF: MTUR, 2022b. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- CEARÁ (Estado). Secretaria de Estado de Turismo. **Selo Lazer Seguro**. Fortaleza, CE: Secretaria de Estado de Turismo, 2022. Disponível em: <https://digital.saude.ce.gov.br/licenca-sanitaria/#/selo-seguro>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- CRUZ, R. C. A. O evento da Covid-19 e seus impactos sobre o setor turismo: em busca de uma análise multi e trans-escalar. **Observatório de Inovação do Turismo**, Duque de Caxias, v. 16, n. esp., dez. 2020.
- FIOCRUZ. **Monitora Covid-19**. Rio de Janeiro, RJ: Fiocruz, 2022. Disponível em: <https://bigdata-covid19.icict.fiocruz.br/>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- FONSECA, M. A. P.; BICALHO, D. M.; SOUSA, R. M.; SILVA, R. C. Programa de Regionalização do Turismo: Análise comparativa dos indicadores turísticos nos estados brasileiros de Santa Catarina, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. **Ar@cne Revista Electrónica de Recursos**, Barcelona, n. 234, set. 2019.
- FONSECA, M. A. P.; NOVAES, A. L.; TODESCO, C.; RIBEIRO, M. A.; FOGAÇA, I. F.; CAMPOS, A. C. O turista brasileiro no contexto da crise sanitária Covid-19. **Revista Formação** (Online), Presidente Prudente, v. 29, n. 55, p. 3-27, 2022.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- IBGE. **Início**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- IBGE. **IBGE Cidades**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- PERNAMBUCO (Estado). Secretaria de Estado de Turismo. **Selo Turismo Seguro**. Recife, PE: Secretaria de Estado de Turismo, 2022. Disponível em: <http://www.setur.pe.gov.br/web/setur>. Acesso em: 1 dez. 2022.
- RIO GRANDE DO NORTE (Estado). Secretaria de Estado de Turismo. **Selo Turismo Mais Protegido**. Natal, RN: Secretaria de Estado de Turismo, 2022. Disponível em: <http://www.turismoprottegido.rn.gov.br/>. Acesso em: 5 dez. 2022.

- SANTOS, C. A. J.; CAMPOS, A. C. Reflexões sobre residentes, turistas e espaços públicos pós-covid-19. In: PORTUGUEZ, A. P.; TRIGO, L. G. G. (org.). **Turismo e saúde global: pandemia, pandemônio e novos rumos para o setor no Brasil e no mundo**. Ituiutaba: Barlavento, 2021. p. 140-168.
- TODESCO, C.; FONSECA, M. A. P.; FONSECA, I. L. Pequenas e grandes cidades turísticas do Nordeste: as diferenças na retomada do turismo no cenário pandêmico. **Caderno Virtual de Turismo**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, 2021.

 A presente obra envolveu ao todo 59 pesquisadores integrantes da **Rede Internacional de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem geográfica multi e transescalar**. A biografia dos autores segue em ordem alfabética:



- 1. Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues:** Doutoranda em Desenvolvimento Socioambiental e Mestra em Planejamento do Desenvolvimento pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU-NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Especialista em Gestão de Cidades e Sustentabilidade (NUMA-UFPA). Bacharela em Turismo pela UFPA.
- 2. Amilton Luiz Novaes:** Doutor em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Mestre em Agronegócios pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Bacharel em Administração pela UFMS. Professor da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia da Universidade Federal da Grande Dourados (FACE-UFGD) e do Programa de Pós-Graduação em Administração Pública em Rede Nacional (Profiap).
- 3. Antonio Carlos Campos:** Pós-doutorado em Geografia e Turismo pela Universidade de Coimbra, Portugal. Doutor em Geografia, Planejamento Territorial e Gestão Ambiental pela Universidade de Barcelona, Espanha. Mestre, licenciado e bacharel em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe (UFS). Professor do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe (DGE-UFS) e da Universidade Aberta do Brasil (UAB). Coordenador do Laboratório de Estudos Rurais e Urbanos (LABERUR-DGE-UFS). Membro dos grupos de pesquisa Geocrítica (Barcelona) e Acción Estratégica de Turismo (CYTED) (Alicante).
- 4. Arístocles Rannyeri Nascimento de Lima:** Bacharel em Ciência da Computação pelo Centro Universitário do Norte (UniNorte). Graduando em Turismo pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA).
- 5. Camilla de Andrade Lins:** Mestra em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (MDU-UFPE). Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pela UFPE. Membro do Laboratório Espaço e Política (LEP) e do grupo de pesquisa Cidades Litorâneas e Turismo (CILITUR-UFPE).

- 6. Carolina Todesco:** Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Doutorado sanduíche na Universidade do Minho, Portugal. Mestra em Geografia Humana pela USP. Bacharela em Turismo pela Universidade de Sorocaba (Uniso). Professora da Faculdade de Engenharia, Letras e Ciências Sociais do Seridó da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (FELCS-UFRN) e do Programa de Pós-Graduação em Turismo (PPGTUR-UFRN). Membro do grupo de pesquisa Rede BEMC (Brasil, Espanha, México e Chile).
- 7. Claudia Alejandra Troncoso:** Doutora e licenciada em Geografia pela Universidade de Buenos Aires (UBA). Pesquisadora independente do Conselho Nacional de Pesquisas Científicas e Técnicas (CONICET). Professora do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia e Letras da Universidade de Buenos Aires (FILO-UBA), Argentina.
- 8. Claudia Corrêa de Almeida Moraes:** Pós-Doutorado em Turismo pela Universidade de Aveiro (UA), Portugal. Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Mestra em Ciências da Comunicação pela Universidade de São Paulo (USP). Licenciada em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Bacharela em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Professora da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (FTH-UFF). Coordenadora do MBA em Gestão de Serviços da UFF. Vice-líder do grupo de pesquisa Turismo, Gestão e Território.
- 9. Cristiane Alcântara de Jesus Santos:** Pós-doutorado em Geografia e Turismo pela Universidade de Coimbra (UC), Portugal. Doutora em Geografia, Planejamento Territorial e Gestão Ambiental pela Universidade de Barcelona (UB), Espanha. Mestra, licenciada e bacharela em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe (UFS). Professora do Departamento de Turismo da Universidade Federal de Sergipe (DTUR-UFS). Professora colaboradora do Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Turismo do Instituto Federal de Sergipe (PPMTUR-IFS).





- 10. Cristina Pereira de Araujo:** Pós-doutorado pela Universidade de Alcalá, Espanha. Doutora e mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Belas Artes de São Paulo. Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU-UFPE). Coordenadora do Laboratório Espaço e Política (LEP) e líder do grupo de pesquisa Cidades Litorâneas e Turismo (CILITUR-UFPE).
- 11. Daniel de Renzo Barretti:** Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (PPGH-USP). Bacharel em Turismo pelo Centro Universitário Senac e bacharel em Geografia pela Universidade Pontifícia Católica de São Paulo (PUC-SP). Consultor em projetos socioambientais e relacionados ao turismo.
- 12. Dário Manuel Isidoro Chundo:** Doutorando em Geografia pela Universidade Pedagógica de Maputo (UPM), Moçambique. Mestre em Educação/Ensino de Geografia e Graduado em Ensino de História e Geografia pela UPM. Docente e Pesquisador da Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente da Universidade Pedagógica de Maputo (FCTA-UPM).
- 13. David Leonardo Bouças da Silva:** Doutor em Administração pela Universidade de Brasília (UnB). Doutorado sanduíche na Universidade Jaume I, Espanha. Mestre em Desenvolvimento Sustentável pela UnB. Especialização em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e Bacharel em Letras pela Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). Professor do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal do Maranhão (DETUH-UFMA). Líder do grupo de pesquisa Gestão Estratégica de Destinos e Organizações do Turismo (GEDOT) e membro do Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade (LETS-UnB).

- 14. Denise Betânia Marques dos Santos:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU-UFPE). Mestre em Hotelaria e Turismo pela UFPE. Bacharela em Turismo pela Faculdade de Comunicação e Turismo de Olinda (Facottur). Membro do Laboratório Espaço e Política (LEP) e do grupo de pesquisa Cidades Litorâneas e Turismo (CILITUR-UFPE).
- 15. Dimas Magalhães Bicalho:** Mestre em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Licenciado em Educação Física pela Universidade Federal de São João Del-Rei (UFSJ). Graduando em Turismo pela UFRN. Professor da Secretaria de Esporte e Lazer do município de Parnamirim/RN.
- 16. Edvaldo Cesar Moretti:** Pós-doutorado em Geografia pela Universidade de Campinas (Unicamp). Doutor, mestre e bacharel em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Professor da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (FCH-UFGD). Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFGD. Líder do grupo de pesquisa Território e Ambiente e membro do Fórum Universitário do Mercosul (FOMERCO) e da Red Iberoamericana de Medio Ambiente (REIMA, A.C).
- 17. Elcivânia de Oliveira Barreto:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Pará (PPGEO-UFPA). Mestre, bacharela e licenciada em Geografia pela UFPA. Bacharela em Turismo pelo Instituto Esperança de Ensino Superior (IESPES).
- 18. Eloise Silveira Botelho:** Doutora em Gestão de Iniciativas Sociais pelo Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em Comunidades, Desenvolvimento, Meio Ambiente e Inclusão Social pelo Programa Eicos - Estudos Interdisciplinares de Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social, da UFRJ. Bacharela em Turismo pela Universidade Federal de Juiz de



Fora (UFJF). Professora do Departamento de Turismo e Patrimônio e do Programa de Pós-Graduação em Ecoturismo e Conservação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Vice-líder do grupo de pesquisa Observatório de Parcerias em Áreas Protegidas e membro do grupo Pesquisas Interdisciplinares em Turismo e Cidades (INTERTUR) e Laboratório de Tecnologia, Diálogos e Sítios (LTDS/COPPE/UFRJ).

19. Fábria Trentin: Doutora em Turismo, Lazer e Cultura pela Universidade de Coimbra, Portugal. Mestra em Hospitalidade pela Universidade Anhembi Morumbi (UAM). Bacharela em Agronomia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Professora da Faculdade de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal Fluminense (FTH-UFF). Professora do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal Fluminense. Coordenadora do Laboratório de Políticas, Governança e Turismo (LabGTur) e membro dos grupos de pesquisa TGTur - Turismo: Gestão e Territórios e Gestão e Desenvolvimento de Territórios Criativos.

20. Giovana Alves Barbosa: Graduanda em Turismo pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

21. Gizelle Prado da Silva Fonseca: Doutora em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Mestra, bacharelada e licenciada em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). Professora e Assessora Técnica da Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso (Seduc-MT).

22. Helena Araújo Costa: Doutora em Desenvolvimento Sustentável pela Universidade de Brasília (CDS-UnB). Mestra em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali). Bacharela em Administração de Empresas pela UnB. Professora do Departamento de Administração da Universidade de Brasília (ADM-UnB). Coordenadora do Laboratório de Estudos em Turismo e Sustentabilidade (LETS-UnB).

23. Hélsio Amiro Motany de Albuquerque Azevedo: Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Mestre em Planejamento e Gestão Ambiental pela Universidade Católica de Brasília (UCB). Bacharel em Turismo pela Universidade Eduardo Mondlane (UEM), Moçambique. Professor e pesquisador da Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane da Universidade Eduardo Mondlane (ESHTI-UEM).

24. Hugo Rogério Hage Serra: Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Mestre, bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Professor da Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). Membro do Laboratório de Estudos Regionais do Sul e Sudeste do Pará (Lerassp).

25. Ilana Barreto Kiyotani: Doutora em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Mestra em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Bacharela em Turismo pela UFPB. Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal da Paraíba (DTH-UFPB). Membro do grupo de pesquisa Cidades Litorâneas e Turismo (CILITUR-UFPE).

26. Isabela de Fátima Fogaça: Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Mestra em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí (Univali). Bacharela em Turismo pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e licenciada em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB). Professora do Departamento de Administração e Turismo da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Coordenadora do Observatório de Turismo e Lazer da Baixada Verde.

27. Isabella Maria Beil: Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (PPGH-USP). Mestra, bacharela e licenciada em Geografia pela USP. Coordenadora do grupo de Estudos de Turismo e Geografia Regional, integrado ao Laboratório de Estudos Regionais em Geografia (LERGEO-USP).



- 28. Izabela Rodrigues Paz:** Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). Membro do Laboratório de Estudos Regionais e Agrários do Sul e Sudeste do Pará (Lerassp).
- 29. Jorge Alex de Almeida Souza:** Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Especialista em Docência e Metodologia de Pesquisa em Turismo pela UFPA. Bacharel em Geografia e em Turismo pela UFPA.
- 30. José Julião da Silva:** Doutor em Geografia pela Universidade de Poitiers, França. Diploma de Estudos Aprofundados em Migrações, Espaços e Sociedade pela Universidade de Poitiers. Professor e pesquisador da Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente da Universidade Pedagógica de Maputo (FCTA-UPM), Moçambique.
- 31. José Júlio Júnior Guambe:** Doutor em Geografia pela Universidade Pedagógica de Maputo (UPM), Moçambique. Mestre em População e Desenvolvimento pela Universidade Eduardo Mondlane (UEM), Moçambique. Graduado em Ensino de História e Geografia pela UPM. Professor e pesquisador da Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente da Universidade Pedagógica de Maputo (FCTA-UPM).
- 32. José Manuel Cañizal Salceda:** Técnico especialista em Eletrônica Industrial e em Sistema de Energias Renováveis. Pesquisador independente.
- 33. Joseane Viegas Ferreira Almeida:** Graduanda em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Identidades Culturais da Gastronomia Maranhense (GPICG).
- 34. Joyce Avila de Oliveira:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Mestre, bacharela e licenciada em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso do Sul (IFMS). Membro do grupo de pesquisa Território e Ambiente da UFGD.

- 35. Karoline Batista Gonçalves:** Doutora e mestra em Geografia pela Universidade da Grande Dourados (UFGD). Bacharela em Relações Internacionais pela Faculdade Anhanguera de Dourados-MS. Membro do grupo de pesquisa Território e Ambiente da UFGD.
- 36. Kassia Suelen da Silva Farias:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (PPGDSTU-NAEA-UFPA). Mestre em Planejamento do Desenvolvimento pela UFPA. Especialista em Planejamento e Gestão Pública do Turismo e do Lazer pela UFPA. Bacharela em Turismo pela UFPA. Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA), Campus Santarém. Membro dos grupos de pesquisa Turismo, Cultura e Meio Ambiente e Gestão, Políticas Públicas e Planejamento em Turismo.
- 37. Larissa Prado Rodrigues:** Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (PPGH-USP). Bacharela em Turismo pela Universidade Federal de Sergipe (UFS). Membro do grupo de pesquisa Gestão de Turismo e Hospitalidade da UFS.
- 38. Linda Maria Rodrigues:** Doutora em Linguística e Língua Portuguesa pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Mestre em Comunicação e Cultura pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Bacharela em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal do Maranhão (DTUH-UFMA). Líder do Grupo de Estudos e Pesquisas em Identidades Culturais da Gastronomia Maranhense (GPICG).
- 39. Luciano Muniz Abreu:** Doutor em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre e Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela UFRJ. Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade



Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Pesquisador associado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas (PPGDT-UFRRJ). Líder do grupo de pesquisa Cidades Litorâneas e Turismo (CILITUR). Membro do Laboratório Espaço e Política (LEP-MDU-UFPE) e dos grupos de pesquisa Sociedade, Espaço e Política (SOPAPO-UFPE), Paisagens Híbridas (PH-EBA-UFRJ) e Eco-cidades (UFRRJ).

40. Luiz Geraldo Mendes: Mestre em Física pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Especialista em Coordenação Pedagógica pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), em Geoprocessamento e Georeferenciamento e em Gestão de Cidades e Planejamento Urbano pela Universidade Cândido Mendes (UCAM). Licenciado em Física pela UFMT. Professor Aposentado da Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso (Seduc-MT).

41. Mara Aline Ribeiro: Doutora em Geografia pela Universidade de Campinas (Unicamp). Mestre em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Bacharela e licenciada em Geografia pela UFMS. Professora da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (FACH-UFMS). Professora do Programa de Pós-Graduação em Estudos Fronteiriços (PPGEF-UFMS) e do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS-UFMS).

42. Marcos Paulo Fernandes: Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (PPGH-USP). Bacharel em Rádio e TV pela Universidade Anhembi Morumbi (UAM). Bacharel e Licenciado em Geografia pela USP. Membro do grupo de Estudos de Turismo e Geografia Regional, integrado ao Laboratório de Estudos Regionais em Geografia (LERGEO-USP). Servidor da Prefeitura Municipal de Guarulhos.

43. Maria Angélica Maciel Costa: Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestra

em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Bacharela em Turismo pela Unicentro Newton Paiva (UNICNP). Professora do Departamento de Administração e Turismo da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (DepAdT-UFRRJ). Coordenadora adjunta do Observatório de Turismo e Lazer da Baixada Verde, UFRRJ.

44. Maria Aparecida Pontes da Fonseca: Pós-doutorado na Universidade Autônoma de Madri e na Universidade de Múrcia, Espanha. Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestra em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Bacharela em Geografia pela Universidade Estadual de São Paulo (Unesp). Professora Titular do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGE-UFRN) e do Programa de Pós-Graduação em Turismo (PPGTUR-UFRN). Bolsista produtividade em pesquisa-PQ-2/CNPQ. Coordenadora do grupo de pesquisa Turismo e Sociedade (DGE/UFRN) e da Rede BEMC, que integra pesquisadores do Brasil, Espanha, México e Chile.

45. Maria Goretti da Costa Tavares: Pós-doutorado em Geografia do Turismo na Universidade de Paris 1, França. Pós-doutorado em Turismo na Universidade Federal do Paraná (UFPR). Doutora e mestra em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Bacharela e licenciada em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Professora Titular da Faculdade de Geografia e Cartografia da UFPA. Professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO-UFPA). Líder dos grupos de pesquisa: Geografia do Turismo (GEOTUR); Turismo e Desenvolvimento Sócio-Espacial na Amazônia; Turismo, Patrimônio e Políticas Públicas da Pan-Amazônia (TPP Pan-Amazônia). Vice-Líder da Rede Internacional de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem geográfica multi e trans-escalar.



- 46. Milene de Cássia Santos de Castro:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade da Universidade de Caxias do Sul (PPGTURH-UCS). Mestra em Turismo e Desenvolvimento pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Bacharela em Turismo pela Universidade Federal do Pará (UFPA).
- 47. Monique de Oliveira Serra:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGTUR-UFRN). Mestra em Educação pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Técnica em Guia de Turismo Regional pelo Senac-MA. Bacharela em Turismo pela UFMA. Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA), campus Barreirinhas. Membro do grupo de pesquisa Labor Movens.
- 48. Ravel Paixão:** Bacharel em Ciência da Computação com Ênfase em Gestão de Negócios pelo Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza (Fatec-SP). Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Membro do Grupo de Pesquisa Estratégia e Marketing em Hospitalidade e Turismo (GEMAHT-UFMA). Membro dos grupos de pesquisa Gestão Estratégica de Destinos e Organizações do Turismo (GEDOT-UFMA) e Grupo de Pesquisa Turismo, Cidades e Patrimônio do Maranhão (GPTCPMA-UFMA).
- 49. Ringo Benjamim Victor:** Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Mestre em Solos e Qualidade de Ecossistemas pela Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB). Graduado em Ensino de Geografia pela Universidade Pedagógica de Maputo (UPM), Moçambique. Professor e pesquisador da Faculdade de Geociências e Ambiente da Universidade Púnguè, Moçambique.
- 50. Rita de Cássia Ariza da Cruz:** Doutora, mestra, bacharela e licenciada em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Professora Livre-Docente da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). Professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH-FFLCH-USP). Coordenadora do Laboratório de Estudos Regionais em Geografia (Lergeo-FFLCH-USP). Líder da Rede Internacional de Pesquisa Turismo em Tempos de Pandemia: uma abordagem geográfica multi e trans-escalar.

- 51. Roberson da Rocha Buscioli:** Doutor e Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul (UEMS). Professor da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp), campus Rosana. Membro do grupo de pesquisa Planejamento, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional (PPODER).
- 52. Sandra Maria Sousa da Silva:** Doutora em Ciências Ambientais pela Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa). Mestra em Ciências Florestais e Ambientais pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Bacharela em Turismo pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Professora do Instituto de Formação Interdisciplinar e Intercultural da Universidade Federal do Oeste do Pará (IFII-Ufopa).
- 53. Sara Larrabure:** Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa (IGOT-ULisboa), Portugal. Mestra em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Franca (Unifran). Bolsista da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P e investigadora integrada do Centro de Estudos Geográficos do IGOT-ULisboa, grupo de pesquisa Territur (Portugal).
- 54. Silvana Maria de Moraes Abdalla:** Mestra em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). Especialização em Contabilidade Gerencial pela UFMT. Bacharela em Turismo pelo Centro Universitário Cândido Rondon (UNIRONDON). Bacharela em



Economia pela UFMT. Servidora da Secretaria Municipal de Turismo de Cuiabá.

- 55. Susy Rodrigues Simonetti:** Doutora e Mestre em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Bacharela em Turismo pelas Faculdades Objetivo. Professora do Curso de Turismo e do Mestrado Interdisciplinar em Ciências Humanas (PPGICH) da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e do Mestrado Profissional em Gestão de Áreas Protegidas do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (MPGAP/INPA). Líder da Rede de Estudos e Pesquisas em Turismo na Amazônia.
- 56. Thais Zucheto de Menezes:** Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Bacharela e licenciada em Geografia pela USP. Especialista em Meio Ambiente e Sustentabilidade pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Consultora de estudos ambientais.
- 57. Thamires Rocha Nunes:** Graduanda em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Identidades Culturais da Gastronomia Maranhense (GPICG).
- 58. Thays Regina Rodrigues Pinho:** Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Doutorado sanduíche na Université du Québec à Montréal, Canadá. Mestre em Gestão e Políticas Ambientais pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal do Maranhão (UFMA).
- 59. Thiago Allis:** Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Integração da América Latina pela USP. Bacharel em Turismo pela USP. Professor da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Professor do Programa de Pós-Graduação em Turismo (PPGTUR-EACH-USP). Líder do grupo de pesquisa Mobilidades e Turismo (MobTur).



