

## Em busca das mobilidades turísticas

*In search of tourism mobilities*

Thiago Allis<sup>a</sup>

**Resumo** As formas de mobilidade associadas ao turismo contemporâneo são ilustrativas de uma “vida social móvel”, definida cada vez mais pela lógica da “hipermobilidade” – não raro glamourizada e quase sempre excludente – em diversas escalas, com efeitos variados e implicações nos campos ambientais, fisiológicos, psicológicos, emocionais, atitudinais, identitários, sociais e teórico-metodológicos. Nestes termos, este ensaio pretende identificar, organizar e analisar algumas contribuições teóricas que permitam leituras sobre expressões e perspectivas das mobilidades turísticas no bojo de um “paradigma das novas mobilidades”. Discute-se uma suposta tendência de “de-diferenciação” da atividade, em que o ordinário (cotidiano) e o extraordinário (turismo) se confundem. De maneira ilustrativa, trata-se de aspectos das mobilidades turísticas no contexto brasileiro, em face de transformações socioeconômicas e seu rebatimento na dinâmica do turismo.

**Palavras-chave** paradigma das novas mobilidades; turismo; Brasil

**Abstract** *Mobilities associated to contemporary tourism illustrate a “mobile social life”, increasingly determined by “hypermobility” – often glamorized and almost always excluding – in diverse scales, with varied effects and implications on environmental, physiological, psychological, emotional, attitudinal, identitarian, social and theoretical-methodological domains. In this context, this paper aims to identify, bring together and analyze theoretical contributions that enhance readings on expressions and perspectives of tourism mobilities in a context of a “new mobilities paradigm”. Even though it is yet under debate, it has been discussed a trend of “de-differentiation” of tourism, in which the ordinary (everyday life) and extraordinary (tourism) are merged. In an illustrative way, it has been discussed tourism mobilities aspects in the Brazilian context, vis-à-vis socioeconomic transformations and its impacts on tourism.*

**Keywords** *new mobilities paradigm, tourism, Brazil*

---

a Universidade de São Paulo – Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Email: thiagoallis@usp.br

## O FIM DO TURISMO OU O COTIDIANO TURISTIFICADO?

Em maio de 2016, o grupo *Estopô Balaio* levou grupos de visitantes, pela Linha 12-Safira, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), até o bairro Jardim Romano, no limite leste de São Paulo. “A Cidade dos Rios Invisíveis”<sup>1</sup>, um “espetáculo itinerante”, desloca o “olhar do viajante” das obviedades do miolo da metrópole para uma das esquinas esquecidas da cidade – apenas seletivamente lembrada, e rapidamente esquecida, durante as cheias do Rio Tietê. Numa das várias cenas conduzidas pela trupe pelas ruas do bairro, uma das atrizes, interpretando uma das moradoras a receber o grupo de visitantes em sua casa, se espanta: “E não é que o Jardim Romano virou ponto turístico?”.

Apesar do estranhamento vivido pelos visitantes (e também anfitriões), a viagem de trem (com duração de cerca de uma hora, nos limites municipais de São Paulo), as fotos furtivas ou escancaradas, o pequeno comércio provido aos forasteiros, os atores a desempenhar função de “guias”, nada desta complexa expressão de mobilidade (de corpos, de olhares, de ideias, de dinheiro, de imagens) se enquadra nos entendimentos oficiais e tecnicamente mais aceitos do que seja turismo. Se isso não é turismo, que movimentos são estes, que escapam à regra dos conceitos disciplinares tradicionais?

Esta cena ilustra aspectos de uma discussão que vem emergindo: a ideia de que estaríamos diante do “fim do turismo”, uma vez que a “de-diferenciação” entre o familiar (cotidiano) e o estranho (turístico) seria capaz de plasmar, numa única realidade, o mundo do turismo e as demais esferas da vida contemporânea. No limite, é dizer que “podemos ser turistas ‘na porta das nossas casas’<sup>2</sup>, e às vezes até mesmo sem cruzá-la!” (GALE, 2008: 5).

Significaria assumir que o “turismo deixa de se diferenciar das demais formas de produção e consumo e as pessoas acabam sendo, ao final, turistas, independentemente de estarem em movimento ou numa emulação de mobilidade (GALE, 2008: 4). Disso fica claro uma relativização do tempo e espaço (distância) como elementos caracterizadores e historicamente constituídos acerca da prática e teoria turística. A estética, as performances, as práticas, o consumo e a rotina turística, de alguma maneira, estariam se diluindo no cotidiano, a despeito do grau de estranhamento na raiz das motivações das atividades desempenhadas. Nos termos de Bauman (1998: 113), “já não há ‘para frente’ e ‘para trás’; o que conta é exatamente a habilidade de se mover e não ficar parado”.

---

1 O espetáculo está inspirado na obra “As Cidades Invisíveis”, de Ítalo Calvino, e mescla crítica política, memória social e várias linguagens artísticas em movimento.

2 Para mais discussões sobre este aspecto, consultar Allis (2014) e Maitland (2010).

Por outro lado, em contraposição à imagem dos turistas estereotipados – com suas atividades e locais óbvios – surgem, cada vez mais, iniciativas de guias, *blogs*, programas “não turísticos”, tentando levar os visitantes das cidades e regiões (normalmente excessivamente turísticas) a experiências *off the track* ou *slow travel*. Não raro, os movimentos e comportamentos (atitudinais e espaciais) repetem, com muita semelhança, os hábitos dos turistas de quem quer se afastar espacial e simbolicamente. Quem são, então, estes que se deslocam “sem serem turistas”? Fazem o quê e onde?

Por sua vez, especialmente em países que têm aparecido com mais visibilidade nas trocas globais (BRICS, países populosos do Sudeste Asiático, América Latina e mesmo da África), as “ansiedades por mobilidade” (LINDQUIST, 2008) continuam a gerar volumosas massas de entusiasmados turistas tido como convencionais (viagens apressadas, consumistas, desconectadas dos lugares visitados, etc.), ao mesmo tempo em que os *gaps* sociais intra-nacionais seguem alarmantes. E não por isso, no bojo das nações emergentes, a sanha turística também seja desprezível, com notáveis diferenças de escalas em comparação ao desenvolvimento turístico que se observou ao longo do século XX (basicamente europeus e norte-americanos viajando internamente e alimentando robustos fluxos turísticos globais em específicos pontos do antigo mundo colonial). Imagine-se, agora, a entrada maciça de chineses, brasileiros, russos, mexicanos, coreanos ou, ainda, indonésios, malaios, indianos, dentre outros, nas rotas – antigas ou novas – de turismo global e também doméstico.

Em poucos anos, a China assumiu a liderança no ranking do turismo global, tanto como destino, quanto como origem de volumes imensos de turistas. Ademais, com uma população de 1,35 bilhão de pessoas, é de se imaginar que fluxos domésticos signifiquem um fenômeno colossal: apenas no feriado do Ano Novo Chinês, de 2016, ocorreu a “maior migração anual do mundo”, com um total de 2,4 bilhões de viagem em apenas 40 dias (DUARTE, 2016).



**Figura 1.** Sala de embarque do aeroporto de Nanjing (China): massas de novos (e curiosos!) viajantes nos fluxos globais de mobilidade. Foto: Thiago Allis (Dezembro, 2009).

De um lado, o turismo deslumbra parcelas de novos “turistas” – reais ou metafóricos –, que alimentam mercados globais de viagens, com impactos econômicos principalmente para companhias aéreas, cadeias hoteleiras e operadoras de viagens transnacionais, assustando, por vezes, comunidades de grandes ou pequenas cidades. Em outro sentido, as imobilidades continuam a ser a sina de outras tantas partes de populações relegadas ao peso e à fixidez do lugar, “vaguejantes” que são em sua trajetória social e espacial (BAUMAN, 1998).

Diante destes questionamentos e reflexões, nuances das mobilidades contemporâneas ensinam e parecem explicar, direta ou indiretamente, muito do fenômeno turístico, mas nem sempre suas especificidades são levadas em conta – quase sempre porque o turismo é estudado de maneira limitada, com maiores atenções a suas vertentes econômicas ou operacionais.

Gale (2008) argumenta que “[...] para que se possa entender o significado e a significância do turismo no mundo contemporâneo, de alguma forma é necessário suspender as várias regras que governam a maneira através da qual falamos sobre

isso”. Neste sentido, o “mobilty turn” – que será abordado mais adiante – “nos proporciona uma oportunidade de fazer isso; e já não era sem tempo” (GALE, 2008: 11).

Em suma, é preciso “transcender a dicotomia entre pesquisa em transporte e pesquisa social, agregando as relações sociais às viagens e conectando diferentes formas de transporte com diferentes padrões de experiência social”, que inclui contribuições de várias áreas do conhecimento (antropologia, estudos culturais, geografia, estudos migratórios, transporte, turismo e sociologia) (SHELLER, URRY, 2004: 208).

### **MOBILIDADES COMO CHAVE DE LEITURA DA CONTEMPORANEIDADE**

Publicado há 10 anos, *The new mobilities paradigm* (SHELLER, URRY, 2006) representa uma pedra angular nos estudos de mobilidade por seu esforço em transcender uma lógica estática presente nas ciências sociais. Os autores são contundentes: “mobilidades precisam ser estudadas na sua interdependência fluida e não apenas em esferas separadas (como dirigir, viajar virtualmente, escrever cartas, voar ou andar” (SHELLER, URRY, 2006: 212). Em alguma medida, este chamado ecoava o que Urry (2000: 2) questionara anteriormente: numa perspectiva de “sociologia para além das sociedades”, as mobilidades convertem-se na “principal agenda para sociologia” no século XXI.

Editado quase ao mesmo tempo, *Mobilities* (URRY, 2007) condensa um conjunto de temas e questões que orienta as discussões e a pesquisa em mobilidades. De maneira muito precisa, o autor se questiona sobre o porquê de as “pessoas viajarem fisicamente”, em que pesem “seus usos, prazeres e dores, bem como as ramificações físicas e sociais este movimento possui” (URRY, 2007: 5). É incontestável a significância do aporte sociológico à discussão de mobilidades, indicando que observações centradas em aspectos operacionais dos transportes, nem de longe, seriam capazes de captar as nuances de novo “estilo de vida móvel”.

A ascendência e difusão de elementos de um “novo paradigma de mobilidades” ganhou ainda um espaço editorial privilegiado em 2006, com a criação da revista *Mobilities* – editada por Mimi Sheller, Kevin Hannam e John Urry (falecido em 2016), que propõe o exame do “movimento em larga escala de pessoas, objetos, capital e informação ao redor do mundo, bem como processos mais locais de transporte, movimentos entre espaços públicos e privados e as viagens de objetos materiais do dia-a-dia (MOBILITIES, 2016)

Nos alicerces deste novo paradigma, está o reconhecimento de um “mobility turn”, caracterizado como “uma forma diferente de pensar as relações econômicas, sociais e políticas”. Este novo olhar estaria se “espalhando nas e através das ciên-

cias sociais, pondo em movimento análises que foram historicamente estáticas, fixas e preocupadas predominantemente com ‘estruturas sociais’ a-espaciais” (URRY, 2007: 6). Mais taxativamente, assume-se que “os fenômenos sociais mais importantes só serão satisfatoriamente analisados se eles forem colocados ‘em movimento’ (*mobilized*)” (URRY, 2007: 7).

Assim, na sua amplitude, um “novo paradigma de mobilidades” está composto de viagens e movimentos

- 1) De *Corpos* (pessoas a trabalho, lazer, prazer, desde os deslocamentos cotidianos até as viagens de exílio, que se faz uma vez na vida);
- 2) De *Objetos* entre produtores, consumidores e vendedores
- 3) *Imaginativos*, representadas por “imagens de lugares” na mídia impressa ou visual;
- 4) *Virtuais*, que transcendem a “distância geográfica e social”
- 5) *Comunicativos*, através de mecanismos que ligam as pessoas (mensagens, cartas, telefone, etc.) (URRY, 2000; 2007).

Mais recentemente, como alertou Creswell (2010a: 555), a emergência de novo paradigma conceitual em torno das mobilidades ilumina e indica importantes caminhos epistemológicos e disciplinares, mas tanto as mobilidades quanto seu estudo não são uma invenção recente – a exemplo da geografia dos transportes. Um dos aspectos centrais a particularizar este “novo paradigma de mobilidades” é a transcendência do movimento “mecânico” como grande enfoque – bastante caro nos tradicionais estudos e soluções de transportes –, para um olhar mais centrado na corporeidade dos movimentos. Com efeito, “a mobilidade humana é uma mobilidade *praticada*, sendo realizada e *experienciada* por meio do corpo” (CRESWELL, 2010: 20, grifos colocados).

De maneira contundente, implica reconhecer que “as mobilidades, tanto quanto metáfora, quanto como processo, estão no coração da vida social e, por isso, deveriam ser centrais numa análise sociológica” (URRY, 2007: 49). Urry (2000) assume que viajar parece ser algo “sempre necessário” na vida familiar, a lazer, pelas amizades, bem como para o trabalho ou por segurança. Ou seja, parte-se o princípio que a “corporeidade da viagem” ainda é – e não são incontestáveis os indícios que apontam para o contrário – uma característica fulcral das mobilidades contemporâneas.

Como fica claro – e isso vai interessar especialmente às discussões sobre mobilidade turística – é preciso reconhecer, observar, analisar, compreender

as práticas de mobilidade, uma constatação essencial para que se entenda, por exemplo, que tempos de deslocamento não implicam “tempo morto” (URRY, 2006).

Se, por um lado, alguns usam indistintamente o termo “mobilidade” para se referir a “transporte” ou “migração”, por outro, tem-se observado a construção de uma perspectiva crítica em mobilidades, levando a uma transformação metodológica e teórica para além de um “sedentarismo ontológico, epistemológico e metodológico” (CRESWELL, 2014: 719).

Conforme aponta Hall (2008), nesta perspectiva, é importante entender “o significado por detrás da miríade de mobilidades realizadas por *indivíduos*, não apenas por turistas”, daí derivando um entendimento mais abrangente de que o turismo é apenas “uma *forma de mobilidade temporária*, e, como tal, é aproximada e conceitualmente análoga em escopo e sentido a outras formas de movimento” (HALL, 2008: 15, grifos colocados).

E de que maneira este desafio deveria ser (e efetivamente está sendo) encarado quando se trata de mobilidades turísticas? Como não se perder num emaranhado semântico, substituindo simplesmente “turismo” por “mobilidade” ou, ainda, adjetivando as mobilidades (“mobilidades turísticas”) de maneira inconsequente e inócua, tanto teoricamente, quando nas suas aplicações?

### **MOBILIDADES TURÍSTICAS: UM NOVO CONCEITO?**

Edensor (2007) chama de “mobilidades mundanas” as práticas e performances dos turistas que viajam e “carregam hábitos cotidianos e respostas nas suas bagagens”, já que, apesar de pretenderem, dificilmente conseguem “transcender o seu dia-a-dia” quando fora de casa (EDENSOR, 2007: 200). Assim, diferente da busca real pelo diferente (ou estranhamento), em geral, o turismo se dá pela reprodução das familiaridades, em lugares diferentes dos habituais, ainda que de maneira alegórica, lúdica – mas quase sempre seguras, naquilo que Bauman (1998) chama de “cotidiano domesticado”.

As reproduções em série de paisagens e programações turísticas mundo afora contribuem para corroborar esta opinião, o que não deixa de ser irônico sob a luz das teorias do lazer: se o turismo é uma das atividades praticadas por “livre escolha dos indivíduos”, durante uma “liberação periódica do trabalho” (DUMAZEDIER, 1999: 28), muito da autonomia dos turistas parece comprometida – tanto na escolha dos destinos, quando na liberdade de programação da viagem, que acaba por reproduzir uma lógica quase fabril (horários, compromissos, regras, etc.).

Ora, fazendo o exercício pelo seu contrário, poderíamos nos perguntar: se o ordinário se repete na distância dos destinos turísticos (ou seja, cumprindo os

requisitos normativos e operativos do que seja turismo), o extraordinário não poderia se fazer presente noutras escalas espaciais – por exemplo, nos domínios do “entorno espacial”?

Compreender as várias manifestações do turismo pelas lentes das mobilidades parece ser um desafio em curso (LARSEN, 2001; SHELLER, URRY, 2004; COLES *et al*, 2005; HALL, 2005; HANNAM *et al*, 2014; KUNZ, 2015), levando a discussões inclusive sobre os qualificativos que caracterizam o sujeito turista (MAITLAND, 2010; ALLIS, 2014).

Assim, as mobilidades turísticas merecem ser compreendidas em função de múltiplos referentes, extrapolando abordagens que sobrevalorizam questões operacionais dos transportes turísticos – que, se assumidas por outros vieses, podem trazer novas interpretações sobre o turismo contemporâneo. Com efeito, se “o turismo é um objeto de pesquisa fluido e dinâmico, as definições e conceitos continuam estáticas”, o que parece exigir olhares mais amplificados sobre diversas de suas nuances pouco exploradas (COLES *et al*, 2005: 31).

O entendimento que se faz de turismo, em geral, ancora-se em aspectos espaciais e implicam contrastes escalares, trazendo, portanto, algumas importantes conexões com as discussões sobre mobilidade. Uma das definições mais citadas e que embasam parte significativa das pesquisas realizadas em turismo emana da Organização Mundial do Turismo, que, em linhas gerais, entendem turismo como uma atividade realizada fora do entorno habitual dos viajantes, por mais de 24 horas e menos de 365 dias, com a perspectiva de retorno ao local de residência. Esta definição, bastante conveniente como métrica para análises econômicas, faz uma divisão muito clara, do ponto de vista espacial, de atividades de “lazer” e “turismo”. Ou seja, turismo é, em essência, a atividade realizada pelo forasteiro, que, por estar fora de casa, se utiliza de serviços de hospedagem, alimentação, transporte e disfruta de programações e atrativos. O morador da cidade (ou suas proximidades), ainda que realizando atividades muito semelhantes, não pode ser entendido como turista, senão um cidadão em seus momentos de lazer.

Talvez por isso, em geral, o reconhecimento das mobilidades em turismo sempre esteve associado ao estudo dos transportes, focando-se demasiadamente em aspectos operacionais (gestão de empresas, engenharia de transportes, impactos econômicos), que, obviamente, não são desprezíveis, mas talvez insuficientes para captar a riqueza e multiplicidade do fenômeno turístico – móvel na sua essência!

Mesmo quando não tratava de turismo na sua especificidade, URRY (2007) alertou para esta limitação: “O estudo do transporte se concentra, em geral, na mudança de natureza dos sistemas de transporte, acabando por produzir certo



determinismo tecnológico. Desta maneira, pouco se examinam os complexos processos sociais que fundamentam ou orquestram os usos destes mesmos transportes” (URRY, 2007: 19).

Poderíamos argumentar que os usos turísticos dos transportes são suficientemente complexos (nas suas várias expressões) para que justifiquemos a construção de um campo de análise específico – o das mobilidades turísticas. E a chave para esta análise vem do próprio J. Urry, quando discute os “prazeres” envolvidos nas mobilidades:

Os padrões de movimento envolvem uma relação face-a-face com outras *peessoas* (amigos, familiares, colegas de trabalho, colegas), com outros *lugares* (praias, cidades, vales de rios, montanhas, lagos) e com *eventos* (conferências, encontros, Olimpíadas, festivais, exposições). Esta proximidade face-a-face pressupõe uma forte obrigação de se viajar para que se possa, então, experienciar a pessoa, o lugar e o evento, estando na sua presença. (URRY, 2007: 37, grifos colocados).

Afinal, não seria essa uma definição muito apropriada para *turismo*?

Na sua vertente prática – ou seja, a operacionalização do movimento – os meios de transporte, por suposto, desempenham um papel central. Ainda assim, segundo o autor, há formas de estudá-los, levando-se em conta a complexidade que o fenômeno turístico encerra, uma vez que “diferentes formas de viajar envolvem diferentes *performances* corporais [...] (e) diferentes meios de transporte oferecem experiências, performances e usos específicos contrastantes” (URRY, 2007: 37).

Coles *et al* (2005) destacam a importância de se ampliarem as noções sobre as escalas espaciais para a erosão de “barreiras arbitrárias entre turismo e lazer, turismo e migração, turismo e trabalho”<sup>3</sup>. Mais do que ser “apenas” uma expressão das mobilidades contemporâneas (demandando serviços específicos e gerando paisagens mais ou menos reconhecíveis), o turismo coloca-se como um fenômeno complexo de “movimentação humana”. Assim,

Ele [o turismo] é apenas uma demonstração do potencial desta abordagem pós-disciplinar, mas isso também significa que, para [...] avançar em debates mais

---

3 Em trabalho apresentado no “Critical Hospitality Studies Symposium”, Allis e Spolon (2016) buscam convergir discussões sobre turismo, hospitalidade e situações de pós-conflito, a partir das contribuições de Causevic e Lynch (2011), propondo uma nova leitura entre as escalas espaço-temporal, o que permite uma aproximação efetiva de turismo e imigração (e refúgio) tanto na sua esfera teórica, quanto nas práticas de hospitalidade e turismo em grandes cidades.

amplios nas ciências sociais, os estudos em turismo devem ser capazes de formular uma abordagem coerente para entender o sentido por trás de uma gama de mobilidades (incluindo o turismo) realizada por indivíduos, não apenas turistas (COLES *et al.*, 2005: 38).

O que se argumenta é que, para além das definições clássicas de turismo e turista – ainda muito influentes no pensamento corrente – é urgente reconhecer que as expressões de turismo contemporâneo denotam aspectos de mobilidades mais elaborados do que o simples movimentar de corpos. Reconhecer isso é, em essência, abrir uma larga avenida para a compreensão do turismo sob as lentes de um “novo paradigma de mobilidades”. Efetivamente, ao se buscar reconhecer sentidos e práticas mobilidades turísticas, este é também um exercício que desenha novos paradigmas para o estudo do próprio turismo.

É essencial, portanto, reconhecer que, mais do que movimentar pessoas (turistas) entre polos geradores e destinos turísticos, o turismo implica formas de viagem que ensejam a movimentação (ou a imobilização) de ideias e modelos de sociedade, capitais, trabalhadores, rejeitos (inclusive poluição ambiental), quase sempre sem uma divisão clara entre um ou outro.

### **QUE MOBILIDADES TURÍSTICAS NO BRASIL?**

Mesmo quando se fala em “fim do turismo” (GALE, 2008), muito do que se advoga tem relação com a decomposição da atividade em função de alguns parâmetros – normalmente, a banalização das viagens, trazendo a dinâmica das mobilidades turísticas para a rotina (e não mais como um evento extraordinário) e a degeneração decorrente do turismo de massa (espacial, ambiental, social, etc.). Sobre este último ponto, uma análise mais ponderada, dá conta de que, de maneira menos metafórica e mais concreta, pode-se tratar do “fim do turismo numa determinada localidade” (período de decadência após longa trajetória de crescimento turístico), “fim do crescimento exponencial e insustentável do turismo internacional” (decorrente de uma crise ambiental e consensos em torno do controle da atividade) e “fim do turismo num mundo sitiado pelo risco e pelas incertezas” (em função do crescimento dos medos e insegurança para os fluxos globais em face de ameaças terroristas, epidemias globais, etc.) (GALE, 2008: 6).

Contudo, ao observador que se dedica a entender como o turismo e todas suas nuances se colocam na vida contemporânea – especialmente dos “países emergentes”, onde o turismo estaria vivendo suas fases extensivas –, talvez resultem reflexões diferentes.

Nesta seção, serão agregados dados de fontes secundárias, para a compreensão geral do turismo doméstico no país, bem como elementos de observação direta no Rio de Janeiro, durante agosto de 2016, quando da realização dos Jogos Olímpicos.

### **TURISMO DAQUI PARA LÁ...**

No Brasil, a atividade turística se desenvolveu, enquanto fenômeno social estruturado, em meados do século XX, e ainda assim restrito a algumas camadas sociais (classes médias abastadas de cidades grandes) e com restrito alcance (viagens rodoviárias a destinos próximos). Vide, por exemplo, a emergência das “águas virtuosas” (MARRAS, 2004) nas regiões serranas de Minas Gerais, mas também São Paulo, Rio Grande do Sul (BRAMBATTI, 2008; BRAMBATTI, ALLIS, 2010) e Santa Catarina, ensejando atividades turísticas clássicas – termalismo e cassinismo, como se observara décadas antes na Europa<sup>4</sup>.

Desde o final do século XX tem-se uma popularização de viagens, no modelo sol e praia, *pari passu* com transformações socioeconômicas que se processavam em um contexto de liberalismo econômico. Se, por um lado, o PRODETUR-NE (Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste do Brasil), para ficar em um exemplo emblemático, objetivava a abertura de “polos turísticos” nas costas nordestinas ao turismo internacional (na perspectiva de geração de receitas externas), por outro, estas iniciativas também ancoraram a estruturação de fluxos turísticos internos muito potentes, que se sustentam até hoje como grande referência para o turismo doméstico<sup>5</sup>.

Pesquisas realizadas pelo Ministério do Turismo (MTur) reportam um aumento expressivo no volume de viagens domésticas (e também internacionais, em termos relativos). Em 2001, 36,7% dos domicílios brasileiros tinham ao menos um morador que realizara no mínimo uma viagem doméstica. Em 2005, este número subiu 37,3% até alcançar 44% em 2011. Os mesmos dados para as viagens internacionais foram ainda mais expressivos: saltaram de 2,9%, em 2006, para 4,3% em 2011. Considerando os domicílios com moradores que realizaram pelo menos uma viagem de qualquer tipo, o aumento foi de 43,4% em 2007, para 48,5% em 2011 (Tabela 1).

---

4 Para uma abordagem sobre aspectos históricos do turismo no Brasil, consultar Castro *et al* (2013).

5 Para uma leitura sobre o histórico de planejamento turístico no Brasil, com destaque para o PRODETUR, consultar Cruz (2000).

**Tabela 1.** Domicílios brasileiros onde ao menos um morador fez viagens<sup>6</sup>

Tipo de viagem	2001	2005	2007	2011
Viagens Domésticas	36,7%	37,3%	38,2%	44,0%
Viagens Rotineiras	n/d	n/d	7,9%	7,0%
Viagens Internacionais	n/d	n/d	2,7%	4,3%

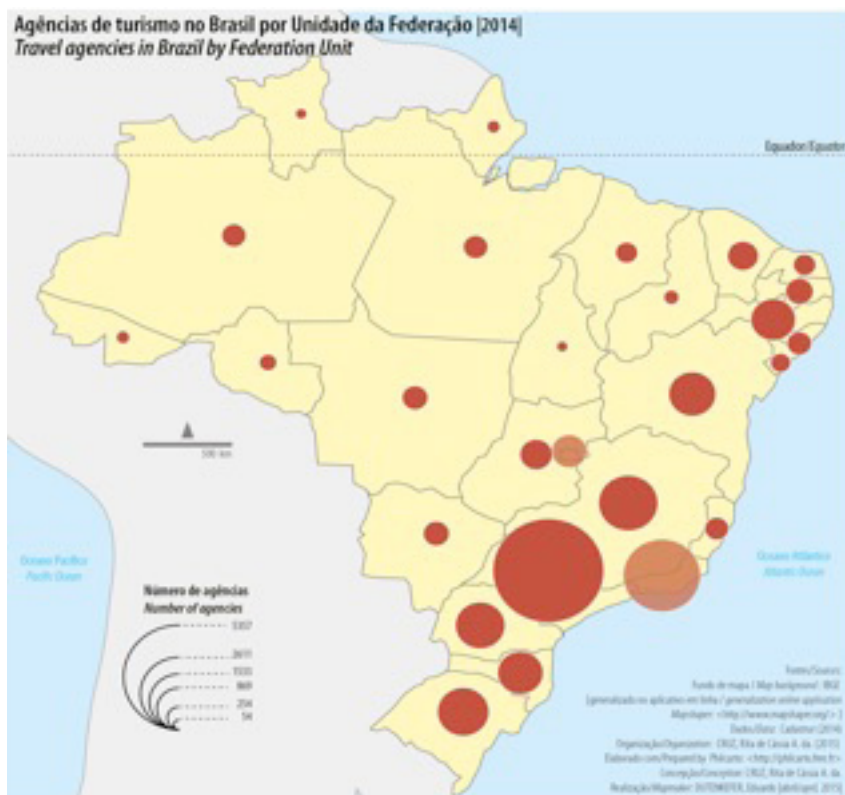
Fonte: MTur (2007, 2009, 2012)

De um lado, este processo alimenta fluxos turísticos cada vez mais intensos pelo país, ainda que bastante concentrados em segmentos de “sol e praia”): Salvador, Fortaleza, Recife, Natal e Florianópolis estão entre as localidades mais visitadas por turistas brasileiros em 2011. Outro fenômeno bastante importante, noutra direção, é o turismo que se realiza nas proximidades das cidades de origem dos turistas – não raro na forma de “turismo de segunda residência”, como inicialmente estudado por Seabra (1979), Roque (1990) e Tulik (1995), tendo o litoral paulista como principal objeto de análise. Ainda que não seja possível comprovar, é de supor que a maior parte das viagens sejam de curta distância, já que, em 2011, 43% e 27,4% dos turistas domésticos viajaram de carro e ônibus, respectivamente. Estes dados demonstram, também, que, apesar do notório aumento das viagens aéreas<sup>7</sup>, este modal ainda representa uma fatia minoritária dos deslocamentos nacionais (MTur, 2012).

A concentração de agências e operadoras de viagens nas duas principais cidades brasileiras – Rio de Janeiro e São Paulo – indica, por um lado, alguma distensão da geografia do turismo nacional. Mas, por outro, denota importante concentração comercial nos polos emissores, onde grandes empresas dominam porções importantes da cadeia produtiva da atividade.

6 Para melhor compreensão da tabela, reproduz-se a seguinte nota metodológica: “[...] [N]esta pesquisa [de 2011], foram incluídas também questões envolvendo a ocorrência de Viagens Internacionais e as Viagens Domésticas Rotineiras” (MTur, 2009), sendo que estas são “caracterizadas como sendo de frequência diferenciada ao mesmo destino (mínimo de 10 vezes no ano)” (MTur, 2012).

7 Entre 2005 e 2014, o aumento acumulado no número de passageiros transportados, apenas no mercado doméstico (voos dentro do país), foi de 148%, passando de 38,7 milhões para 95,9 milhões em 2014. Um dado que indica mais importante transformação é o número de embarques em função de grupos populacionais: em 2005, o setor registrava 21,1 passageiros pagos para cada 100 habitantes; já em 2014, este número subiu para 48,1 (ANAC, 2015).



**Figura 2.** Concentração de agências de viagem no Brasil - 2014. Fonte: Cruz, 2016.

Com efeito, em 2011, das 190 milhões de viagens domésticas realizadas, cerca de 63 milhões tiveram origem nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais – facilitando a compreensão desta concentração de agências de viagem nestas três unidades da federação. Ao mesmo tempo, no caso do Sudeste, uma boa parte dessas viagens tiveram como *destino* o próprio estado de origem: por exemplo, quase 70% das viagens originadas em São Paulo tinham como destinos cidades paulistas. E algo muito semelhante se observa para o caso do Rio de Janeiro (cerca de 60%) (MTUR, 2012). Daí, portanto, seria possível supor que uma parcela significativa das viagens ocorra de maneira independente, inclusive levando em conta os meios de transporte, em geral, concentrados nos modais rodoviários.

Neste sentido, as expressões de turismo no Brasil de hoje parecem reproduzir, *mutatis mutandis*, fórmulas internacionalmente conhecidas, eminentemente a partir da Revolução Industrial na Inglaterra: fuga da cidade e busca por espaços de “lazer e prazer”, representando uma espécie de “democratização das viagens” (URRY, LARSEN, 2011:31).

Em alguma medida, a mobilidade turística explicitada pelo aumento das viagens domésticas (e também internacionais) alinha-se com transformações de ordem socioeconômica que apontam para alguma mobilidade social – ressalvadas

as interpretações mais entusiasmadas sobre a emergência das “novas classes médias”<sup>8</sup> Ainda que tardiamente, a expansão deste modelo – potencializada pela difusão do automóvel e das viagens, ao longo do século XX – parece ganhar campo, no Brasil, particularmente no que se refere ao crescimento do setor aéreo nos últimos 20 anos. Com os devidos ajustes cronológicos, de escala e de expressão comercial, o turismo de massa brasileiro manifesta-se através de símbolos e práticas mais ou menos reconhecíveis noutras latitudes e tempos.

Nos termos de Sheller e Urry (2004: 03), os lugares, para além de serem espaço de experiências turísticas (*places to play*) foram colocados, eles mesmos, em movimento (*places in play*), em função do aumento das mobilidades contemporâneas. As relações de mobilidade que se desenrolam nestes espaços que recheiam catálogos de destinos turísticos são, portanto, caracterizadas não apenas pelos fluxos de pessoas, dinheiro, imagens, que passam *por* eles, mas também *sobre* eles – que Urry (2000; 2007) chamaria de “viagem imaginativa” (televisão, folhetos, guias e toda a parafernália comunicacional que instiga o ímpeto de se viajar). Assim, as vivências de mobilidade turística vão muito além dos momentos de deslocamento em si, estendendo-se também às expectativas (prévios) e memórias (posteriores) acerca das viagens.

Vide, por exemplo, o imaginário das viagens dos turistas brasileiros: por mais que São Paulo e Rio de Janeiro continuem sendo destinos mais expressivos para o turismo doméstico, “dentre os destinos turísticos ‘sonhados’ [...], a região Nordeste se apresenta em primeiro lugar, com 54,2% das citações, contendo, portanto, os destinos mais desejados pelos turistas brasileiros, em todas as regiões” (MTUR, 2012). De onde vêm estes desejos? Como se constroem estas narrativas? Por que o imaginário do “sol e praia” (atividades características, ainda que não exclusivas, dos destinos nordestinos) ainda exercem tanta atração – não apenas no Brasil, mas no mundo inteiro? Estas são perguntas que abordagens estatísticas dificilmente conseguem responder isoladamente, ainda que pesquisas sobre perfil e comportamento de turistas venha sendo conduzidas em muitas partes do mundo.

### ... E TURISMO POR AQUI

Olhar para os números de maneira desabrida pode levar a análises demasiado burocráticas – afinal, o crescimento do setor traz inequidades e sutilezas que

---

8 Há muito debate sobre os significados, nomenclaturas e características deste fenômeno, não cabendo aqui uma discussão exaustiva. Há, contudo, um ponto de concordância sobre o fato de que houve um aumento do poder de consumo de amplas parcelas da população brasileira nos últimos anos, ainda que isso não necessariamente signifique a constituição de novas classes sociais. Para mais detalhes, consultar Souza (2010) e Pochmann (2014).

abordagens quantitativas talvez escamoteiem. Por outro lado, uma abordagem “de perto e de dentro”, nos termos de Magnani (2012), poderia ajudar a compreender, com viés mais qualitativo, aspectos sutis das viagens, bem como as interações dos indivíduos com os espaços visitados, vividos e construídos coletivamente – não sem tensões, obviamente.

Se voltarmos à ideia da “de-diferenciação”, poderíamos explorar algumas nuances mais delicadas do fenômeno turístico, em que pesem expressões menos contundentes ou inequívocas de turismo – ao menos no que se refere às definições clássicas. Ou seja, ainda que as manifestações de fluxos turísticos sejam crescentes no Brasil, talvez outras expressões, menos óbvias e também pouco reconhecidas, mereçam alguma discussão – inclusive como subsídio para se repensarem as categorias de análise atinentes ao seu estudo.

A julgar pelos últimos 15 anos, o Brasil participa com maior proeminência nas trocas comerciais e decisões políticas globais, e transformações internas foram estimuladas, sendo, ao mesmo tempo, produtos de diferentes conjunções políticas, sociais e econômicas. No que tange ao turismo, pode-se destacar os esforços políticos em trazer para o país megaeventos esportivos – desde os Jogos Pan-Americanos, em 2007, até as Olimpíadas e Paraolimpíadas de Verão, em 2016. A euforia que se seguiu ao sucesso das candidaturas veio seguida de exigências de ordem prática, que cobraram intervenções urbanas orientadas para a realização dos jogos e, ainda, para todas as atividades associadas aos eventos – dentre as quais, o desejado turismo e as receitas esperadas.

Cidades são tratadas como palcos de espetáculos globais, mas uma boa parte das audiências (leia-se, consumidores) são locais. Este processo se dá no âmbito do já muito discutido e analisado “empresariamento urbano” e do *city marketing*, responsável por projetar imagens de cidades e ensinar usos e performances inspirados numa estética turística. Este é, ademais, um alinhamento em termos de políticas e ideário de gestão urbanos em curso há décadas nos EUA e países da Europa Ocidental, notadamente quando se viram diante dos efeitos da desindustrialização a partir das décadas de 1960.

O mais relevante a ser destacado aqui são as funções eminentemente de consumo que se projetam para as cidades, dado que suas economias reorientam-se para o setor terciário, em substituição ao secundário. Assim, cidades passam de espaços de produção industrial para locais de consumo, daí porque conjuntos de medidas que visem a atração de investimentos, visibilidade e consumidores – especialmente os “cidadãos solváveis” (VAINER, 2002). Assim foi com as principais capitais europeias e dos EUA, que passaram por importantes transformações

urbanísticas no último quartel do século XX, cujo ideário começa a migrar para outras partes do globo na passagem para o século XXI, particularmente com o propalado “modelo Barcelona” viajando pelos cadernos dos consultores urbanos internacionais<sup>9</sup>.

Nas muitas cidades brasileiras que desenvolvem grandes projetos urbanos (vinculados ou não à realização de megaeventos), talvez percebamos que, na sua essência, são moradores locais os principais públicos-alvo – ainda que, no discurso, o desenvolvimento do turismo esteja, em parte, na justificação política e social destas iniciativas. Estes projetos, em geral, valem-se da ideia de “revitalização” de áreas degradadas urbanística e socialmente, inclusive conduzindo a nefastos processos de gentrificação. Mas o embelezamento urbano, alinhado com a terciarização das economias urbanas, entra cada vez mais para as agendas urbanas – ao mesmo tempo que questões tão candentes, como acesso à terra, políticas educacionais e investimentos em saneamento básico sigam sendo desafios ainda sem solução<sup>10</sup>.

Tomemos o Rio de Janeiro como exemplo: desde que assumiu as primeiras políticas de empreendedorismo urbano na década de 1990 (COMPANS, 2005), a cidade segue um curso que, não sem contradições e assimetrias, reconfirma sua condição de “cidade-espetáculo”, culminando como palco atual dos Jogos Olímpicos de Verão. Entusiasmadas, hordas de visitantes – ainda sem sabermos exatamente suas origens geográficas exatas – inundaram os “hot spots” olímpicos cariocas, nomeadamente o Parque Olímpico e o Boulevard Olímpico – este, distribuído pelas áreas portuárias da cidade, em franco processo de reconversão com o controverso projeto “Porto Maravilha”.

Incurções de caráter etnográfico por estas regiões, durante as Olimpíadas, apresentam visitantes (turistas?) excitados como a ideia de fruïrem, com a empolgação de turistas, sua cidade, gozando de transporte público razoavelmente disponível, clima de festa e sensação de alguma segurança (produto de intensa vigilância especial para os dias do evento, garantida com a presença de efetivos da Força Nacional de Segurança).

“Tem BRT pra caraca”, comentava o morador, dentro de um dos novos ônibus bi-articulados em direção ao Parque Olímpico, surpreendido com a dispersão e

---

9 Para se entender como os grandes projetos urbanos migram dos países centrais para os mais periféricos, consultar Jajamovich (2013).

10 Para uma discussão detalhada sobre a natureza, as características, os tipos de grandes projetos urbanos e suas relações com turismo, consultar Allis (2015). Para maiores detalhes sobre o “modelo Barcelona”, consultar Monclús (2003) e Sánchez (2010).



alta frequência dos serviços de ônibus especiais, operando em vias segregadas e com veículos especiais. A possibilidade de ir da Zona Sul ou do Centro da cidade à Barra da Tijuca (Zona Oeste) sem carro – bastante limitada antes da implantação dessas linhas de ônibus especiais e o início da operação da Linha 2 do metrô – deslumbrava o morador que, claramente, apesar da familiaridade com algumas nuances de sua cidade, não tinha tido a oportunidade de fruí-las naqueles termos. Pergunta-se: não estaríamos diante de um “comportamento turístico”? Claro que a Barra da Tijuca e outras partes do Rio de Janeiro (Zona Sul, por exemplo) estão separadas por grande distância, mas são parcelas de uma mesma dinâmica urbana. O deslumbramento e a sensação, durante um megaevento, de ser um turista em sua própria cidade proporciona ao pesquisador elementos interessantes para se discutir o turismo noutras bases.

Da mesma forma, a empolgação dos usos que se davam no Porto Maravilha – então promovido como Boulevard Olímpico – também oferece algumas oportunidades de reflexão. Há décadas extinto das cidades brasileiras, os bondes – agora, chamados de VLT (Veículos Leves sobre Trilhos) – voltam a operar, muito pontualmente, em algumas cidades brasileiras, dentre as quais o Rio de Janeiro. A primeira linha de VLT a entrar em operação conecta o Aeroporto Santos Dumont à Rodoviária Novo Rio, cruzando a região central da cidade (com ampla oferta cultural) e o Porto Maravilha (onde hoje se encontram o Museu de Arte do Rio, o Museu do Amanhã, o terminal marítimo de passageiros, etc.).

Fosse numa cidade europeia, por exemplo, sua existência seria percebida como mais uma forma de transporte público. Contudo, aqui, dado o longo hiato de ausência deste meio de transporte, o VLT gerou curiosidade nas pessoas que visitavam a região. Não há dados precisos para se saber a origem das pessoas e buscar entender seus comportamentos em função da condição clássica de turista ou não. Ainda assim, o deslumbramento com a simples existência de um meio de transporte raro no país nos leva a refletir sobre a cidade contemporânea a partir da observação, em que pesem as interações espaciais que se desenrolam, à semelhança do que um dia fez Walter Benjamin ao vivenciar os bondes de Moscou: “a experiência histórico-universal da nova Rússia é mostrada em pequena escala por uma viagem de bonde” (BENJAMIN, 1987: 169).



**Figura 3.** Foto do VLT carioca: que turismo? - Avenida Rio Branco (Rio de Janeiro). Foto: Thiago Allis (Agosto, 2016).

No bojo destes grandes projetos urbanos, o design e as opções programáticas conduzem os muitos “usuários da cidade” (MARTINOTTI, 1993) a performances e experiências estetizadas, que, nem de longe, representam a dinâmica urbana ordinária. Em suma, como se observa no Porto Maravilha, a conjugação dos elementos está orientada para a constituição de um espetáculo dentro do espetáculo: a cidade, palco dos Jogos Olímpicos, também é preparada para performances individuais propriamente turísticas. Na região portuária – indicando espaços que ainda não tiveram suas obras concluídas – a implantação daquele que seria o maior *grafitti* do mundo, de autoria de um artista globalmente conhecido, fez uma sequência de paredes e empenas cegas converter-se em anteparo para incessantes registros de presença.

É óbvio que o simples fotografar não poderia ser entendido como condição *sine qua non* para definir as mobilidades turísticas – ainda que juntamente com “os meios de viagem coletiva e o desejo por viajar”, “as técnicas de reprodução fotográfica sejam centrais para a compreensão da modernidade ocidental” (URRY, LARSEN, 2011). De toda forma, a força simbólica desta prática, tão associada ao turismo, talvez seja um indicativo da natureza das relações que se estabelecem entre lugares visitados e seus visitantes. Mesmo sem informações precisas sobre

a natureza dos fluxos de visitantes a uma cidade, suas performances e corporeidades apontam para novas formas de compreensão do turismo contemporâneo. Como alertou Hall (2008), é preciso compreender as expressões de mobilidade não apenas de turistas, senão de indivíduos – que, em certos casos, desempenham atividades que podem ser reconhecidas como turísticas.

### **SEM CONCLUSÕES: COMO AVANÇAR?**

A ideia de “mobilidades turísticas”, mesmo que presente na agenda de pesquisadores há algum tempo, ainda precisa ser objeto de reflexão específica e tratamento empírico adequado. E mais: já não importa, em realidade, o nome que se dê a este fenômeno – aqui, portanto, assumimos o desafio de derrubar “barreiras arbitrárias” entre as múltiplas manifestações da mobilidade contemporânea, como propõem Coles *et al* (2005). Com efeito, o simples dizer “turismo” já parece acionar um gatilho de estereótipos e ideias cristalizadas. Se a contemporaneidade não mais se define pelas “grandes narrativas”, como comentou J.-F. Lyotard, talvez a ideia e as práticas de turismo concebidas e difundidas no período industrial já não tenham futuro. Seria, então, o fim do turismo, onde cotidiano e não-cotidiano se fundem, de maneira que o turismo e os demais lazeres e mobilidades seriam tão inespecíficos que o estudo do turismo precisaria se refundar noutras bases, menos binárias e mais atentas às multiplicidades de situações, sensações e comportamentos.

Por este caminho, um passeio no Jardim Romano, quase de maneira subversiva, oportuniza um fazer turismo muito específico, conquanto gera situações de estranhamento e experiências a um conjunto de visitantes que quase nada sabem da vida de periferia das grandes cidades. Longe de assumir uma visão simplista – turismo como “zoológico humano”, como muito já se criticou o turismo em favelas, por exemplo – os fluxos movidos por curiosidade no espaço urbano requerem mais e melhor atenção nos estudos urbanos. É turismo? Talvez a pergunta de partida não devesse ser esta – conquanto recheado de um fetichismo epistemológico. Perguntemos: quanto de turismo há nas nossas mobilidades? E esta reflexão é especialmente relevante porque, em geral, pouco se discute que os grandes projetos urbanos são geradores de turismo – e em geral eles se concentram em perímetros centrais, não sem a concentração de muito investimento público e privado. Talvez, nas suas manifestações e riquezas diversas, a cidade possa ser atraente por si só, a despeito destas intervenções (por exemplo, por ocasião de megaeventos), quase sempre segregadoras – argumento que já discutimos anteriormente (ALLIS, 2012; ALLIS, VARGAS, 2015).

Por outro lado, quando olhamos para os grandes feixes de movimentos inter-regionais (basta voltar ao Nordeste brasileiro ou à Serra Gaúcha – mas também poderiam ser as costas mediterrâneas), somos instados a lembrar que o turismo, nas suas feições mais prosaicas, continua ativo e crescendo (ainda, que, no plano das projeções e utopias, tenda a se extinguir). Com efeito, o próprio Augé, ao referir-se à “mobilidade sobremoderna” escancara o “paradoxo de um mundo onde podemos teoricamente tudo fazer sem deslocarmo-nos e onde, no entanto, deslocamo-nos” (AUGÉ, 2010: 16).

Em certo sentido, as pesquisas sobre as mobilidades turísticas devem conjugar a (ainda presente) contingência da viagem – que coloca em proximidade pessoas, lugares e eventos – com as múltiplas e sempre crescentes possibilidades associadas às tecnologias da informação, como prática e também método – vide, por exemplo, os esforços de Shoal e Isaacson (2010) e Allis *et al* (2013) no Brasil.

Este desafio metodológico – que apenas inclui, mas não se resume a questões de tecnologia – será cada vez mais premente, porque os descritores do turismo contemporâneo são elementos móveis e fugazes: desde a hipermobilidade das pessoas, coisas até os deslocamentos dos próprios centros de sentido. Quiçá, desafiando Marc Augé, possamos – talvez precisemos – sermos todos etnólogos, viajando para fora de nós mesmos, importando menos o alcance e a duração das jornadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLIS, Thiago. “O turismo como mote para os grandes projetos urbanos: a versão paulistana”.

In: Vargas, Heliana C.; Paiva, Ricardo A. (Org.) *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole: 2015, p. 85-109

\_\_\_\_\_. “Viajantes, visitantes, turistas... Em busca de conceitos em um mundo urbano”.

*Caderno Virtual de Turismo*. Edição especial: Hospitalidade e políticas públicas em turismo. Rio de Janeiro, v. 14, supl.1, s.23-s.38, nov. 2014.

\_\_\_\_\_. “No caminho das mobilidades turísticas”. *Revista Rosa dos Ventos*, v. 5, n. 4, 663-668, 2013.

\_\_\_\_\_. *Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ALLIS, Thiago; SPOLON, Ana Paula G. “Mobilities and spaces of hope: Matching migration and tourism in São Paulo (Brazil)”. *Critical Hospitality Studies Symposium*, Napier University, Edimburgo, 2016.

- ALLIS, Thiago; VARGAS, Heliana C. “Turismo Urbano em São Paulo: reflexões teóricas e apontamentos empíricos”. *Turismo em Análise*, v. 26, 2015, p. 496-517.
- ALLIS, Thiago; FRATUCCI, Aguinaldo César; MORAES, Claudia C. A.; MORAES, Leonardo N.; SPOLON, Ana Paula G.; TELES, Reinaldo M. S. *A dinâmica territorial dos fluxos turísticos em espaços urbanos*. Conselho Nacional para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Projeto de Pesquisa Processo 486309/2013-4, 2014-2017.
- ANAC. *Anuário do transporte aéreo*. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/anuario-do-transporte-aereo>>. Acesso em: 05 ago. 2016.
- AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: Edufal, Unesp, 2010.
- BAUMAN, Zygmunt. *O mal-estar da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas II*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- BRAMBATTI, Luiz Ernesto. *Racionalização, cultura e turismo em meio rural na Serra Gaúcha*. Tese (Doutorado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.
- BRAMBATTI, Luiz Ernesto; ALLIS, Thiago. *Trens e turismo: a origem dos Veraneios Hampel e Desvio Blauth*. Caxias do Sul: Meridiano, 2010.
- BURNS, Peter M.; NOVELLI, Marina. *Tourism and mobilities: local-global connections*. Oxfordshire: CABI International, 2008
- CASTRO, Celso; GUIMARÃES, Valeria L.; MAGALHÃES, Aline M. (Orgs.). *História do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 2013.
- CAUSEVIC, Senija; LYNCH, Paul Phoenix. Tourism: post-conflict tourism role. *Annals of Tourism Research*, v. 38, n. 3, 2011, p. 780-800.
- COHEN, Scott A; GÖSSLING, Stefan. “A darker side of hypermobility”. *Environment & Planning A*, v. 47, n. 8, 2015, p 1661-1679.
- COLES, Tim; HALL, Colin M.; DUVAL, David T. “Mobilizing tourism: a post-disciplinary critique”. *Tourism Recreation Research*, v. 30, n. 2, 2005, p. 31-41.
- COMPANS, Rose. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Edunesp, 2005.
- CRESWELL, Tim. “Towards a Politics of Mobility”, *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 28, 2010, p. 17-31.
- \_\_\_\_\_. “Mobilities I: catching up”. *Progress in Human Geography*, v. 35, n. 4, 2010a, p. 550-558.
- \_\_\_\_\_. “Mobilities II: Still”. *Progress in Human Geography*, v. 36, n. 5, 2012, p. 645-653.
- \_\_\_\_\_. “Mobilities III: Moving on”. *Progress in Human Geography*, v. 38, n. 5, 2014, p. 712-721.

CRUZ, Rita de Cássia A. *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. “Operadoras turísticas e agenciamento de viagens: concentração/centralização de capital e produção do espaço. Uma análise para o caso brasileiro”. In: Lencioni, Sandra; Blanco, Jorge (Orgs.). *Argentina e Brasil: territórios em redefinição*. Rio de Janeiro: Consequência, 2016, p. 259-279.

DUARTE, Luiza. “Período de férias na China é maior migração humana anual do mundo”. *Radio France Internacional*. 27 de janeiro de 2016, Disponível em: <<http://br.rfi.fr/mundo/20160127-periodo-de-ferias-na-china-e-maior-migracao-humana-anual-do-mundo>>. Acesso em: 4 ago. 2016

DUMAZEDIER, Joffre. *Sociologia empírica do lazer*. São Paulo: Perspectiva, SESC: 1999.

EDENSOR, Tim. “Mundane mobilities, performances and spaces of tourism”. *Social & Cultural Geography*, 2007, v. 8, n. 2, p. 199-215.

GALE, Tim. “The end of tourism, or endings in tourism”. In: BURNS, Peter M.; NOVELLI, Marina. *Tourism and mobilities: local-global connections*. Oxfordshire: CABI International, 2008, p. 1-14.

HALL, Colin M. “Of time and space and other things: laws of tourism and the geographies of contemporary mobilities”. In: BURNS, Peter M.; NOVELLI, Marina. *Tourism and mobilities: local-global connections*. Oxfordshire: CABI International, 2008, p. 15-32.

\_\_\_\_\_. “Reconsidering the Geography of Tourism and Contemporary Mobility”. *Geographical Research*, 2005, v. 43, n. 2, p. 125-139

HANNAM, Kevin; BUTLER, Gareth; PARIS, Cody Morris. “Developments and key issues in tourism mobilities”. *Annals of Tourism Research*, n. 44, 2014, p. 171-185.

JAJAMOVICH, Guillermo. “Links between Barcelona and Buenos Aires: Puerto Madero as a controversial process of urban policy circulation”. In: RC 21 International Conference “Resourceful Cities”. Berlim: International Sociological Association, 2013.

LARSEN, Jonas; URRY, John; AXHAUSEN, Kay W. “Networks and Tourism: Mobile Social Life”. *Annals of Tourism Research*, vol. 34, n. 1, 2007, p. 244-262.

LINDQUIST, Johan A. *The anxieties of mobility: Migration and Tourism in the Indonesian Borderlands*. Honolulu: University of Hawa’i Press, 2008.

MAGNANI, José Guilherme C. *Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana*. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.

MAITLAND, Robert. “Everyday life as a creative experience in cities”. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, v. 4, n. 3, 2010, p. 176-185.

MARRAS, Stelio. *A propósito de águas virtuosas: formação e ocorrências de uma estação balneária no Brasil*. Belo Horizonte: ANPOCS, UFMG, 2004.

MINISTÉRIO DO TURISMO (MTUR). *Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil: 2002 e 2006 – Relatório Executivo Sintético*. São Paulo:

- FIPE, 2007. Disponível em: <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda\\_turistica/domestica/downloads\\_domestica/turismo\\_domestico\\_\\_\\_2002\\_e\\_2006.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/turismo_domestico___2002_e_2006.pdf)>. Acesso em: 3 de setembro de 2016.
- \_\_\_\_\_. *Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil: 2007 – Relatório Executivo, Principais Resultados Seleccionados*. São Paulo: FIPE, 2009. Disponível em: <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda\\_turistica/domestica/downloads\\_domestica/Relatxrio\\_Executivo\\_Tur\\_Dom\\_2007.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/Relatxrio_Executivo_Tur_Dom_2007.pdf)>. Acesso em: 3 de setembro de 2016.
- \_\_\_\_\_. *Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil: 2010-2011 – Relatório Executivo, Produto 6, Principais Resultados Seleccionados*. São Paulo: FIPE, 2012. Disponível em: <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda\\_turistica/domestica/downloads\\_domestica/Demanda\\_domestica\\_-\\_2012\\_-\\_Relatorio\\_Executivo\\_nov.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/demanda_turistica/domestica/downloads_domestica/Demanda_domestica_-_2012_-_Relatorio_Executivo_nov.pdf)>. Acesso em: 3 de setembro de 2016.
- MONCLÚS, Francisco J. “The Barcelona model: an original formula? From “reconstruction” to strategic urban projects (1979-2004)”. *Planning Perspectives*.v.18, p.299-421, 2003.
- POCHMANN, Marcio. *O mito da grande classe média: capitalismo e estrutura social*.
- ROQUE, Mauren L. *Contribuição para o estudo da origem e do desenvolvimento da função balneária da Ilha de Santo Amaro antes do boom imobiliário*. Tese (Doutorado). Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1990
- SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2. ed. Chapecó: Argos, 2010.
- SEABRA, Odette C. de Lima. *A muralha que cerca o mar: uma modalidade de uso do solo urbano*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1979.
- SHELLER, Mimi; URRY, John (orgs.). *Tourism mobilities: places to play, places in play*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2004.
- SHOVAL, Noam; ISAACSON, Michal. *Tourist Mobility and Advanced Tracking Technologies*. Londres e Nova York: Routledge, 2010.
- SOUZA, Jessé. *Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Belo Horizonte: UFMG, 2010.
- SOUZA E SILVA, Adriana; SHELLER, Mimi; *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces*. Londres e Nova York: Routledge, 2014.
- TULIK, Olga. *Residências secundárias: presença, dimensão e expressividade do fenômeno no Estado de São Paulo*. Tese (Livre-Docência). Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1995.
- URRY, John. *Mobilities*. Cambridge, Malden: Polity, 2007.

- \_\_\_\_\_. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Abindgon: Routledge, 2000.
- \_\_\_\_\_. "Traveling Times". *European Journal of Communication*, v. 21, n. 3, 2006, p. 357-372.
- URRY, John; LARSEN, Jonas. *The tourist gaze 3.0*. Londres: Sage, 2011.
- VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *Cidade do pensamento único: desmanchando conceitos*. 2.ed. Petrópolis: Vozes, 2002. p.75-103.