

QUAL A PERCEÇÃO DOS ESTUDANTES DE TURISMO ACERCA DO CONCEITO DE FLIGHT SHAME?

WHAT IS THE PERCEPTION OF TOURISM STUDENTS ABOUT THE CONCEPT OF
FLIGHT SHAME?

Raquel Galvão; Sofia Figueiras; Bárbara Cordeiro; Rui Carvalho e Patrícia Reis

ISLA Santarém; ISLA Santarém; ISLA Santarém; GOVCOPP - Universidade de Aveiro; UI&D -
ISLA Santarém; GOVCOPP - Universidade de Aveiro; UI&D - ISLA Santarém

raquel.galvão2000@gmail.com; sofiafigueiras1234@gmail.com; barbarasufia@hotmail.com;
rui.carvalho@islasantarem.pt; patricia.reis@islasantarem.pt

Resumo

Introdução: O recente conceito de *flight shame*, tem vindo a ganhar destaque na literatura do turismo perante a emergência do aquecimento global, influenciando o comportamento dos visitantes e as estratégias da oferta turística no que respeita aos transportes turísticos. Os autores procuraram perceber qual a opinião dos estudantes dos cursos de turismo do ISLA Santarém, acerca do conceito de *flight shame*.

Método: Privilegiou-se o método quantitativo, com a aplicação de um inquérito por questionário a 48 alunos dos cursos de turismo. Ao estudo de caso, aplicou-se a amostra por conveniência, recorrendo-se ao software SPSS 25 para o tratamento dos dados.

Resultados: Resultados demonstram que o conceito de *flight shame* é pouco conhecido. Apesar dos alunos demonstrarem uma consciência ecológica no contexto das viagens e do turismo, estes não tomam decisões de viagens eco sustentáveis.

Discussão: O *flight shame* é ainda muito incipiente na opinião dos inquiridos, o que confrontado com os estudos nacionais presentes na literatura, reflete a novidade do tema indo ao encontro da revisão de literatura. Este estudo demonstra igualmente que apesar das preocupações dos alunos de turismo com o aquecimento global e o impacto ambiental causado pela aviação, estas não impactam de forma significativa a forma como tencionam viajar num futuro próximo.

Conclusão: Este estudo é importante pois aborda um conceito muito recente no contexto da literatura do turismo, procurando perceber a opinião dos alunos de turismo acerca dos impactos ambientais na época do Antropoceno. Será necessário continuar a estudar os impactes deste fenómeno de forma a antecipar as implicações para as empresas, comunidades locais e visitantes.

Palavras-chave: Flight Shame, Transporte Aéreo, Sustentabilidade, Sistema Turístico

Abstract

Introduction: The recent concept of flight shame has gained prominence in the tourism literature with the emergence of global warming, influencing the behavior of visitors and the strategies of tourist supply concerning tourist transport. The authors sought to understand the opinion of students in tourism courses at ISLA Santarém, about the concept of flight shame.

Method: The quantitative method was privileged, with the application of a questionnaire to 48 tourism students. A convenience sample was applied to the case study, using the SPSS 25 software for data processing.

Results: Results demonstrate that the concept of flight shame is little known. Although students demonstrate ecological awareness in the context of travel and tourism, they do not make eco-sustainable travel decisions.

Discussion: The flight shame is still very incipient in the opinion of the respondents, which, when compared with the national studies present in the literature, reflects the novelty of the theme, in line with the literature review. This study also demonstrates that despite the concerns of tourism students about global warming, these do not significantly impact the way they intend to travel in the near future.

Conclusion: This study is important because it addresses a very recent concept in the context of tourism literature, seeking to understand the opinion of tourism students about environmental

impacts in the Anthropocene epoch. It will be necessary to continue to study the impacts of this phenomenon in order to anticipate the implications for businesses, local communities and visitors.

Keywords: Flight Shame, Air Transport, Sustainability, Tourism System

A *flight shame* ou a vergonha de voar (Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Gunziger et al., 2022; Hasberg, 2019; Henley, 2019; Pereira & Larsen, 2020; Wormbs & Söderberg, 2021), é um conceito recente que surge ligado à emergência climática, com especial relevância para a sustentabilidade dos transportes, fator fulcral para o desenvolvimento do setor turístico. Devido à sua novidade é ainda um conceito pouco estudado perante a sustentabilidade económica, sociocultural e ambiental (Stoddard et al., 2012) que se tornou num elemento obrigatório do discurso turístico com implicações no sistema de transportes turístico.

Os transportes permitem a deslocação tanto de pessoas como de bens, desde a sua origem (área geradora) até ao seu destino (área recetora), facilitando a acessibilidade entre regiões, satisfazendo assim necessidades pessoais ou coletivas (Leiper, 1979; Vasconcellos, 2006). Ao proporcionarem a deslocação de pessoas e bens para aéreas geográficas mais abrangentes, os transportes permitiram a produção em massa e possibilitando que o turismo se tenha tornado naquela que é, hoje em dia, uma das principais atividades económicas e sociais de todo o mundo (Abrantes, 2017; Page, 2009).

Podem ser identificados diferentes meios de transportes, sendo estes: o terrestre (rodoviário e ferroviário), o aéreo e o aquático (marítimo, fluvial e lacustre) (Cunha & Abrantes, 2019; Rodrigue, 2020). Os elementos caracterizadores do sistema de transportes apontados pelos autores são: a via (meio em que o transporte se desenvolve, podendo ser natural, artificial ou natural artificialmente melhorado), o veículo, a força motriz e o terminal (local onde se tem acesso aos meios de transporte) (Cunha & Abrantes, 2019; Palhares, 2005).

O turismo tem como essência a satisfação do visitante constituindo um fator muito importante. De forma a atingir essa satisfação, é necessário que exista disponibilidade e qualidade nos transportes do destino (Carvalho, 2022), de modo a proporcionar a melhor experiência possível (Virkar & Mallya, 2018). A escolha de um determinado tipo de transporte, bem como a sua utilização é determinada pelas particularidades e motivações dos passageiros (Dinu, 2018), sendo a sustentabilidade dos meios de transporte aéreo um fator importante desta escolha, nomeadamente quando confrontado com o recente conceito de *flight shame*.

A revisão de literatura procurou aprofundar a relação entre desenvolvimento sustentável (Mowforth & Munt, 1998) e os transportes aéreos (Cunha & Abrantes, 2019; Dileep & Kurien, 2021; Rodrigues, 2012), dando especial atenção ao recente conceito de *flight shame* e às alterações comportamentais associadas ao ato de viajar de avião no contexto das alterações climáticas (Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Scott et al., 2019; Wormbs & Söderberg, 2021). Porque a sustentabilidade tem estado cada vez mais presente no discurso turístico com especial relevância nos transportes (Høyer, 2000; Lu & Nepal, 2009) os autores deste artigo consideram que é extremamente importante procurar perceber qual a opinião dos alunos de turismo acerca destes temas (Airey, 2020) enquanto futuros profissionais do setor. Por estas razões, o presente estudo tem como objetivo responder à seguinte questão de partida: Qual a perceção dos estudantes de turismo acerca do conceito de *flight shame*?

O artigo está organizado da seguinte forma: nas primeiras secções são debatidos os conceitos de transporte aéreo e de sustentabilidade no turismo e o conceito de *flight shame*. Seguidamente é explicada o processo de investigação na secção da metodologia

e depois são apresentados os resultados e respetiva discussão dos dados, finalizando com a conclusão do estudo onde são apontadas novas linhas de investigação e limitações do estudo.

Transporte aéreo e sustentabilidade no turismo

O turismo fortaleceu-se a partir dos novos desenvolvimentos nos transportes, sendo aquele com maior expressão o transporte aéreo, uma vez que permite melhor e mais frequentes viagens e a sua importância para o desenvolvimento dos destinos longínquos é evidente (Dileep & Kurien, 2021). O transporte aéreo está dependente de atividades relacionadas com o turismo de lazer, negócios, visita a amigos e família, entre outros (Brugnoli et al., 2018). Um fator fundamental para este desenvolvimento foi o *Airline Deregulation Act* de 1978 nos Estados Unidos. Esta iniciativa de desregulamentação eliminou um sistema de controlo governamental absoluto sobre as tarifas aéreas e os serviços (Cunha & Abrantes, 2019). O mesmo aconteceu na Europa, durante os anos 90, no seguimento do Ato Único Europeu de 1986. Diversas medidas regulamentares da União Europeia transformaram os mercados da aviação nacionais num mercado único competitivo dos transportes aéreos (Parlamento Europeu, 2022). Através deste processo da liberalização dos espaços aéreos, houve uma maior liberdade e com isso o despertar de novas companhias aéreas e formas de transporte de passageiros, como os voos *low-cost carrier* (*LCC*), originando um setor liberal e competitivo (Forsyth et al., 2016). No transporte aéreo podem ser categorizados três tipos de voos: voos regulares, voos *charter* e *low-cost* (Tabela 1).

Tabela 1. Tipologias de voos e suas características

Tipologias de voos	Principais características
Companhias de voos regulares	Operados por companhias aéreas privadas ou nacionais; Serviços abertos ao público; Datas e horários fixos e anunciados; Normas de conforto, rotas e frequência de serviços são fixos; Descolam sem todos os lugares estarem preenchidos (<i>load factor</i>). Exemplo: TAP Air Portugal
Companhias de voos charter	São operados por companhias regulares ou especializadas; Não descolam sem ter os lugares todos preenchidos (<i>load factor</i>); Podem ser organizados a pedido. Exemplo: EuroAtlantic
Companhias de voos low-cost	Preços relativamente mais baixos; Flexibilidade das rotas aéreas; Curta permanência nos aeroportos de destino; Não tem lugares fixos; Limitação da bagagem. Exemplo: EasyJet

Fonte: Elaboração própria, com base em Abrantes (2017), Cunha e Abrantes (2019) e Rodrigues (2012).

Os voos regulares foram os primeiros a contribuir para o desenvolvimento do turismo em diferentes aspetos e possibilitaram a descoberta de uma visão do desconhecido e de diversos lugares que proporcionam o lazer (Furtado, 2016). Por outro lado, os voos *charter*, oferecem uma maior liberdade, oferecendo uma viagem para destinos que não são acessíveis com os voos regulares, evitando também escalas e horários fixos (Prosky, 2022). Os voos *low-cost* apresentam, não só uma estratégia de preços mais acessíveis, mas também um modelo de gestão tecnológica, que são atualmente utilizados em diversos setores associados ao turismo, como a hotelaria, cruzeiros e empresas de aluguer de automóveis (Almeida & Costa, 2012).

O Antropoceno corresponde à época geológica dominada pelas recentes mudanças globais ambientais devido à relação entre humanos e o sistema terrestre (Lewis & Maslin, 2015). Nunca como na atual época do Antropoceno (Rantala et al., 2020; Teruel-Serrano & Vinals, 2020) os impactos do consumo massificado se fizeram sentir no contexto do aquecimento global, levando à emergência de um discurso defensor de práticas turísticas mais sustentáveis (Christou, 2021). Swarbrooke, (1999) definiu o turismo sustentável como formas de turismo que satisfazem as necessidades dos turistas, da sua indústria e das comunidades de acolhimento, atualmente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas necessidades. A Organização Mundial do Turismo define-o como o turismo que tem em conta os seus impactos económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, respondendo às necessidades dos visitantes, da indústria, do ambiente e das comunidades de acolhimento (UNWTO, 2013). As primeiras definições de turismo sustentável deram ênfase ao ambiente físico sendo comum ver termos como ecoturismo e turismo verde serem entendidos como sinónimos de sustentabilidade (Oriade & Evans, 2011).

Desde a publicação do Relatório Brundtland, que o desenvolvimento sustentável procura a melhoria da qualidade de vida de todas as pessoas sem aumentar o uso dos recursos naturais para além da capacidade de carga do planeta. Desde então a sua promoção e efetividade tem vindo a abranger três grandes áreas: o crescimento económico e equidade; a qualidade ambiental e recursos necessários às gerações futuras e o desenvolvimento social (Simão, 2017) dimensões estas, que correspondem à *Triple Bottom Line* (Stoddard et al., 2012). Na dimensão económica, as atenções devem estar voltadas para o desenvolvimento económico intersectorial equilibrado primando pela: segurança alimentar, capacidade de modernização contínua da produção, diversificação dos produtos e mercados e garantia na geração de renda. Já na dimensão social, seria preciso manter um patamar razoável de homogeneidade social, distribuição justa de renda, geração de empregos, qualidade de vida e igualdade no acesso aos recursos e serviços. Para a dimensão ambiental, o respeito dos ecossistemas naturais, preservação do potencial do capital natural na sua produção de recursos renováveis, bem como no limite e uso correto dos recursos não renováveis (Stoffel & Colognese, 2015). Perante a necessidade de uma mobilidade cada vez mais sustentável (Høyer, 2000), os objetivos do desenvolvimento sustentável (ex: ODS 7,12 e 13), têm vindo a concentrar as suas atenções nos transportes aéreos (United Nations, 2017).

A aviação pode afetar o ambiente de diversas formas: alterações climáticas, poluição sonora, qualidade do ar, dos recursos hídricos e dos solos, a biodiversidade e a morfologia de terrenos (Fogliatti et al., 2010; Rodrigue, 2020). Na dimensão atmosférica recaem os gases de efeito estufa, mas também os nocivos que interferem na saúde humana. Na dimensão sonora, o som produzido pelos transportes e pelo transporte aéreo em particular, pode afetar a saúde, provocando problemas cardiovasculares (Rodrigue, 2020). O transporte aéreo tem sido apontado como uma das razões mais influentes na poluição e conseqüentes alterações climáticas, sendo que este meio de transporte ainda não oferece uma alternativa completamente sustentável, apesar dos esforços recentes

nesse sentido. Destacam-se os casos da *Air Baltic*, que realizou o voo BT302 de Helsínquia para Riga utilizando uma percentagem de 37% de combustível de aviação sustentável e os restantes 63% de combustível fóssil convencional, apresentando assim uma alternativa mais sustentável para a aviação (Breakingtravelnews, 2022) e o acordo estabelecido entre a companhia aérea espanhola Iberia e a Cepsa para a alternativa de voos mais sustentáveis já a partir de 2050 (Tourinews, 2022). Apesar destas medidas anunciadas pelas respetivas companhias aéreas serem cada vez mais uma realidade, estas permanecem desconhecidas do público (Chiambaretto et al., 2021).

Flight shame – Vergonha de voar

A *flight shame* (ou vergonha de voar) é um conceito recente (Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Gunziger et al., 2022; Hasberg, 2019; Henley, 2019; Korkea-aho, 2019; Pereira & Larsen, 2020; Petrut, 2020; Wormbs & Söderberg, 2021) ao qual tem sido dado mais atenção pelos media no contexto da emergência climática, encontrando na ativista Greta Thunberg, uma figura de proa (Wormbs & Söderberg, 2021). Esta ideia tem originado uma reflexão crítica sobre a substituição do avião pelo comboio na realização de viagens de longo curso (Gunziger et al., 2022).

A revisão de literatura identificou algumas definições de *Flight shame* (Tabela 2) onde se destacam o sentimento de vergonha, culpa e angústia em relação ao significado que o ato de voar tem junto do ambiente (Gössling et al., 2020; Hasberg, 2019; Henley, 2019) decorrendo de uma maior consciencialização ambiental dos consumidores (Korkea-aho, 2019; Triarchi & Karamanis, 2017; Wu et al., 2021).

Tabela 2. Contexto e evolução do conceito de *flight shame*

Definições de “ <i>flight shame</i> ”	Autor	Timeline
Fenómeno caracterizado por sentimentos de vergonha ou embaraço acerca dos impactos ambientais que decorrem da viagem de avião.	Henley, 2019	2018 Greta Thunberg chama a atenção para o tema de <i>flight shame</i> e faz uma viagem de comboio, de forma a provar que existem alternativas ao avião.
Sentimento de culpa associado à decisão de voar.	Hasberg, 2019	
Mau estar, por parte de um indivíduo, em ingressar em atividades aliadas ao consumo de energias poluentes, resultante da mudança de comportamento em relação à decisão de voar.	Gössling et al., 2020	2019 / 2020 Este conceito propaga-se cada vez mais pela Europa e provoca uma pequena mudança no estilo de vida de alguns indivíduos preocupados com a preservação do ambiente. Sendo que, deixaram de voar e exigem a aplicação de medidas extremas para combater a poluição causada pela aviação.
Consciência formada socialmente, aliada ao sentimento de culpa (de voar) resultando na mudança de comportamento social devido à incompatibilidade entre a forma como vemos o mundo e a nós próprios.	Wormbs & Söderberg, 2021	2021 / 2022 O tema é cada vez mais falado, não só <i>face-to-face</i> , como também em diversas redes sociais. A quantidade de indivíduos que deixou de voar aumentou, quando comparada com 2019 ou 2020.

Fonte: Elaboração própria, com base em Gössling et al.(2020), Hasberg (2019), Henley (2019), Wormbs e Söderberg (2021).

Apesar deste conceito ser recente, mesmo em plena pandemia, comparando os padrões de voo atuais com os do passado, os autores identificaram algumas alterações comportamentais através de uma *timeline* desses mesmos hábitos (Gössling et al., 2020). Verificamos que no passado, a aviação estava associada ao *status* social do indivíduo e não existia a preocupação com a preservação do ambiente. Hoje em dia, o comportamento social é exatamente o oposto em relação à preocupação com o meio ambiente (Böhler et al., 2006; Gössling et al., 2020).

O debate sobre *flight shame* está associado à dúvida enunciada pelos autores sobre se a escolha de voar deve ser discutida do ponto de vista individual ou em sociedade, um ato com fortes implicações no aquecimento global (Gössling et al., 2020). Uma norma social é um conjunto de regras que determinam/influenciam o comportamento social (Doran et al., 2021). De acordo com Cialdini et al., (1990, p.1015) "*uma norma injuntiva refere-se a regras relativas ao que constitui uma atitude moralmente aprovada. Contrariamente, a norma descritiva refere o que é normal. É o que a maioria faz, dando o exemplo do que é uma ação eficaz e adequada*". Um estudo recente, aplicado a 1015 residentes inquiridos na Noruega, sobre o tema da *flight shame*, no contexto de visitas a familiares e amigos, viagens relacionadas com o trabalho e férias de lazer, apontou que existe uma maior necessidade de justificação pessoal, e perante o próprio ambiente social, em relação aos possíveis impactos ambientais destas viagens (Doran et al., 2021).

Percebemos que a *flight shame* tem vindo a ter um grande impacto na vida da sociedade, quando observamos as mudanças que este sentimento causou. Sendo motivado, não só, pelo debate interno de cada um, como pelos próprios valores ou crenças detidas pelo agente social, cada vez mais eco consciente (Triarchi & Karamanis, 2017; Wu et al., 2021). A principal mudança a realçar é o facto de cada vez mais se optar pelos transportes alternativos ao avião (Eugenio-Martin & Inchausti-Sintes, 2016; Peetawan, 2019), como o comboio (Russel, 2022; Wormbs & Söderberg, 2021). Sendo que, a ativista Greta Thunberg provou que é possível realizar a mesma viagem utilizando um meio de transporte menos poluente (Hasberg, 2019) seguida da exigência de implementação de medidas extremas, de forma a combater a poluição ambiental (Gössling, 2020; Gössling et al., 2020; Koh, 2020).

Metodologia

No sentido de cumprir com os objetivos identificados e entender qual a perceção dos estudantes de turismo acerca do conceito de *flight shame*, privilegiando o estudo de caso (Yin, 2014), recorreu-se a um inquérito por questionário, utilizando uma amostra não probabilística, por conveniência (Given, 2008). Esta refere-se à seleção dos participantes para um estudo, baseada na sua proximidade com o investigador e à facilidade com que este pode ter acesso a esses mesmos participantes (Malhotra, 2011). Neste contexto, foram inquiridos os alunos dos cursos superiores de turismo (TESP de Gestão do Turismo e Licenciatura em Gestão Turística) do ISLA Santarém de forma a responder à nossa questão de partida. Os questionários foram disponibilizados *online* utilizando a plataforma *google forms*, no período de 28 de fevereiro de 2022 a 11 de março de 2022, contabilizando-se 48 respostas válidas.

Recorreu-se a proposições Likert de 5 itens (1- Discordo plenamente, 2- Discordo, 3- Não concordo nem discordo, 4- Concordo e 5- Concordo Plenamente) (Carvalho, 2021). De salientar que, no questionário fez-se a divisão das proposições Likert em três dimensões, para facilitar a investigação, sendo estas: dimensão '*Flight shame*', dimensão 'Consciência ecológica' e dimensão 'Tomada de decisão' (Tabela 3). Finalmente, recorreu-se ao software SPSS 25 para a respetiva análise e tratamento dos dados quantitativos (Pestana & Gageiro, 1998). Por se tratar de um estudo exploratório, optou-se por calcular as médias referentes às frases Likert.

Tabela 3. Dimensões de estudo

Dimensões e respetivas frases likert	Autores
<i>Flight shame</i>	
Tenho conhecimento do conceito de <i>flight shame</i> (vergonha de voar).	(Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Henley, 2019; Wormbs & Söderberg, 2021)
Nunca ouvi falar de <i>flight shame</i> .	(Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Henley, 2019; Wormbs & Söderberg, 2021)
Consciência Ecológica	
Sou ecologicamente consciente.	(Triarchi & Karamanis, 2017)
Quando viajo tomo decisões ecologicamente conscientes.	(Triarchi & Karamanis, 2017)
Tomada de decisão	
As mudanças climáticas alteram a forma como faço turismo.	(Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021)
As mudanças climáticas alteram a forma como viajo.	(Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021)
Quando viajo, o sentimento de <i>flight shame</i> faz-me pensar em alternativas de transporte mais sustentáveis.	(Cialdini et al., 1990; Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021)
A poluição do transporte aéreo depende do tipo e duração do voo que escolhemos.	(Abrantes, 2017; Høyer, 2000; United Nations, 2017)
O avião é um meio de transporte mais sustentável do que o comboio.	(Eugenio-Martin & Inchausti-Sintes, 2016; Peetawan, 2019)
O comboio é um meio de transporte mais sustentável do que o avião.	(Gunziger et al., 2022; Peetawan, 2019)
Irei voar menos por causa das alterações climáticas.	(Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021)
Na minha próxima viagem não viajarei de avião por razões ambientais.	(Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021)

Fonte: Elaboração própria

Discussão de Resultados

A apresentação dos dados recolhidos é feita de forma percecionar qual a importância dada pelos inquiridos, às principais dimensões aqui referidas do conceito de *flight shame*, a consciência ecológica e a tomada de decisão. Os dados quantitativos ajudam a entender qual a perceção dos alunos de turismo do ISLA Santarém em relação ao conceito de *flight shame*, ou seja, à questão de partida da investigação.

No que respeita ao perfil sociodemográfico, numa amostra de 48 inquiridos (Tabela 4), 25% corresponde ao género masculino e 75% ao género feminino, constituindo mais de metade da amostra. A maioria dos respondentes tem uma idade compreendida os 21 anos e os 26 anos, residindo em Portugal. A amostra encontra-se repartida pelos cursos onde 47,9% dos inquiridos frequentam o TeSP em gestão de turismo e os restantes 52,1% a Licenciatura em Gestão Turística. Em relação aos anos do curso, existe pouca diferença na totalidade de respostas, uma vez que 35,4% encontram-se no 1º ano, 31,3% no 2º ano e, por fim, 33,3% a terminar o curso. Finalmente a maioria da amostra (58,3%) apenas estuda, enquanto 41,7% tem estatuto de trabalhador-estudante.

Tabela 4. Perfil sociodemográfico dos inquiridos

Indicadores	N	%
Sexo	Masculino – 12	25%
	Feminino – 36	75%
Idade	Intervalo de idades:	
	Até 18 anos – 0	0%
	19-20 anos – 9	18,8%
	21-26 anos – 33	68,8%
	>27 anos – 6	12,5%
País de residência	Portugal – 48	100%
	Outro – 0	0%
Curso	TeSP – 23	47,9%
	Licenciatura – 25	52,1%
Ano	1º ano – 17	35,4%
	2º ano – 15	31,3%
	3º ano – 16	33,3%
Ocupação	Estudante – 28	58,3%
	Trabalhador-Estudante – 20	41,7%

Fonte: Elaboração própria

Passa-se a apresentar as dimensões analisadas no presente estudo.

Dimensão - *Flight Shame*

As médias baixas evidenciam o facto de os inquiridos terem pouco conhecimento acerca do conceito de *flight shame*, com uma média de 3,5 a referir que nunca ouviram falar deste conceito. Em contrapartida uma média de apenas 2,02 afirmam ter conhecimento acerca do mesmo. Estes resultados (Figura 1) são corroborados pela revisão de literatura, onde podemos observar que o tema de *flight shame* é bastante recente e ainda pouco falado justificando-se o porquê de poucos indivíduos terem conhecimento acerca deste.

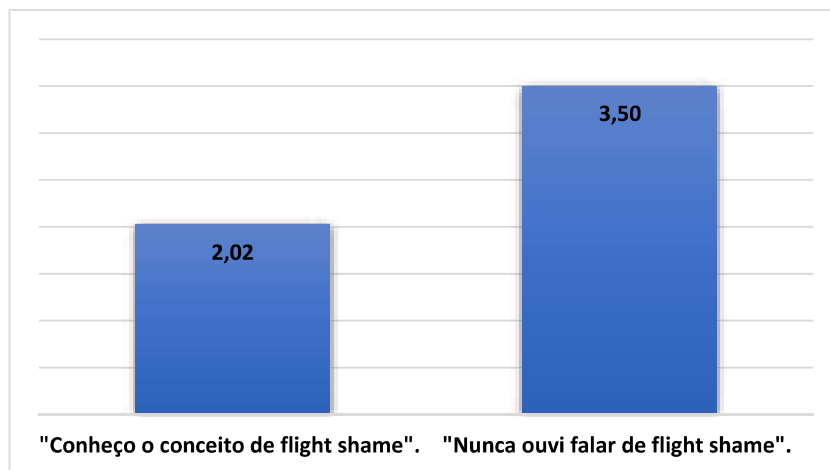


Figura 1. Médias das proposições da dimensão *flight shame*, output SPSS

Dimensão - Consciência Ecológica

Acerca da dimensão consciência ecológica (Figura 2), os alunos de turismo do ISLA Santarém afirmam ser ecologicamente conscientes, com uma média de 3,67. No entanto, em relação à tomada de decisão, existe diferença relativamente à forma como se posicionam enquanto agentes sociais ecologicamente conscientes. Sendo que, apresenta uma média baixa, o que reflete que os inquiridos não tomam decisões eco conscientes no ato de viajar, com uma média de 3,1. Esta posição reflete uma vez mais o que os autores referem. Apesar de existir uma discussão/consciencialização acerca destes temas (Doran et al., 2021; Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021), continua a persistir uma relativa apatia acerca da forma como praticamos turismo.

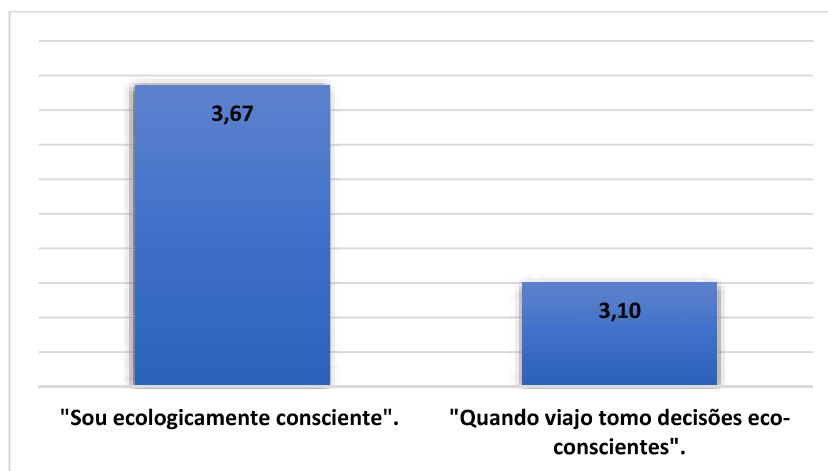


Figura 2. Médias das proposições da dimensão *consciência ecológica*, output SPSS

Dimensão - Tomada de decisão

Nas primeiras proposições da dimensão tomada de decisão, podemos constatar (Figura 3) que as mudanças climáticas alteram a forma como os inquiridos praticam turismo e a forma como viajam, sendo que as médias altas são de 3,85 e 3,73 respetivamente. Podemos observar que existe uma pequena diferença entre as médias, o que reflete que os inquiridos

atribuem importância às mudanças climáticas quando fazem turismo, mas não quanto à forma como viajam.

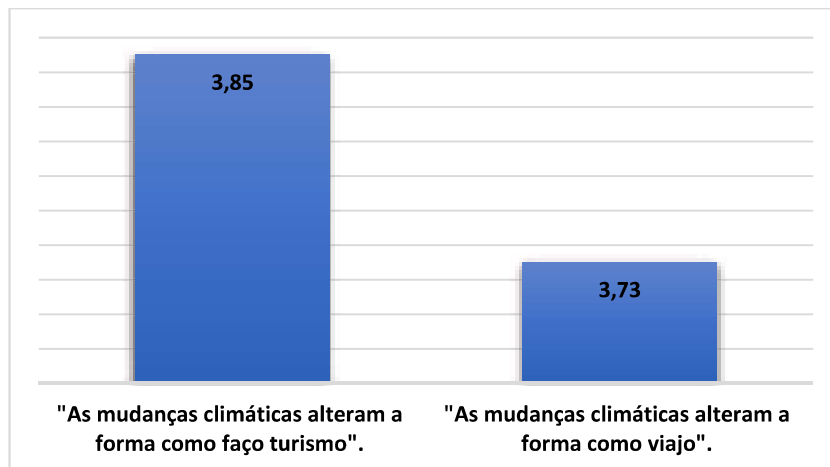


Figura 3. Médias das proposições da dimensão tomada de decisão, *output* SPSS

No que diz respeito às duas proposições (Figura 4), na dimensão tomada de decisão, podemos observar duas médias baixas. Uma média baixa de 2,71 dos inquiridos afirma que a *flight shame* não influencia a escolha do meio de transporte ao viajar. Assim como, uma média de 3,48 afirma que os níveis de poluição que advém da aviação dependem do tipo e duração do voo (Dileep & Kurien, 2021; Fogliatti et al., 2010). Esta opinião reflete a já referida apatia em relação a optar por formas de transporte alternativas para fins turísticos (Wormbs & Söderberg, 2021).

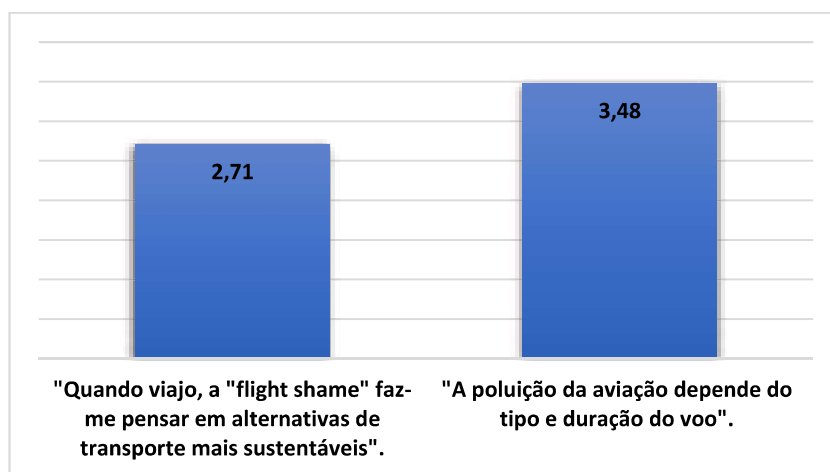


Figura 4. Médias das proposições da dimensão tomada de decisão, *output* SPSS

Em relação ao transporte turístico sustentável, quando comparados o avião e o comboio (Henley, 2019; Russel, 2022) conseguimos constatar (Figura 5) que existe uma pequena dispersão na opinião dos inquiridos face à decisão de qual dos dois meios de transporte é mais sustentável. Uma média baixa de 2,67 defendem que o avião é mais sustentável que o comboio. Por sua vez, uma média de 3,31 defende o contrário, indo ao encontro da reflexão crítica sobre a alternativa ecológica do comboio sobre o avião (Gunziger et al., 2022), não olvidando que ambos podem e devem ser vistos como concorrentes mas igualmente como transportes complementares no acesso aos destinos turísticos (Peetawan, 2019).

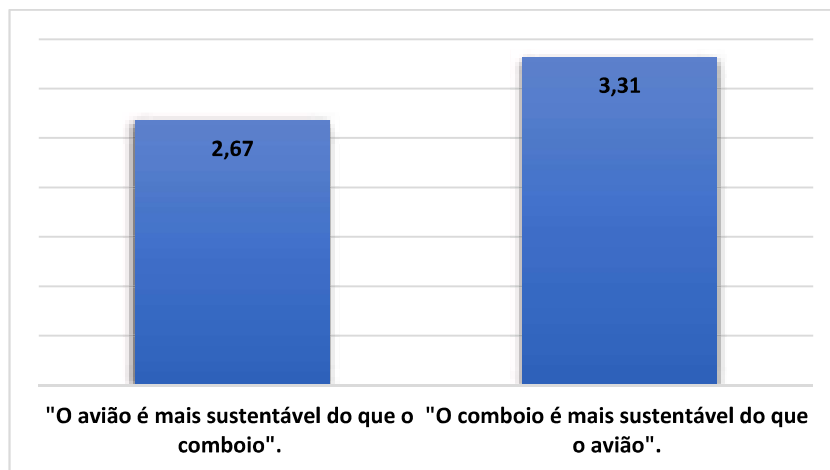


Figura 5. Médias das proposições da dimensão tomada de decisão, *output* SPSS

Por fim, podemos verificar que o conceito de *flight shame* não é ainda determinante nas opções futuras dos estudantes no que a viajar de avião diz respeito (Figura 6), com duas médias baixas, sendo estas 2,25 em relação à perspetiva de voar menos e 2,06 em relação a não viajar de avião por razões ambientais. Podemos perceber que não se perspetiva uma mudança de comportamento por parte dos inquiridos. Sendo que, irão continuar a voar ou viajar de avião, independentemente das alterações climáticas correspondendo à opinião dos autores consultados.

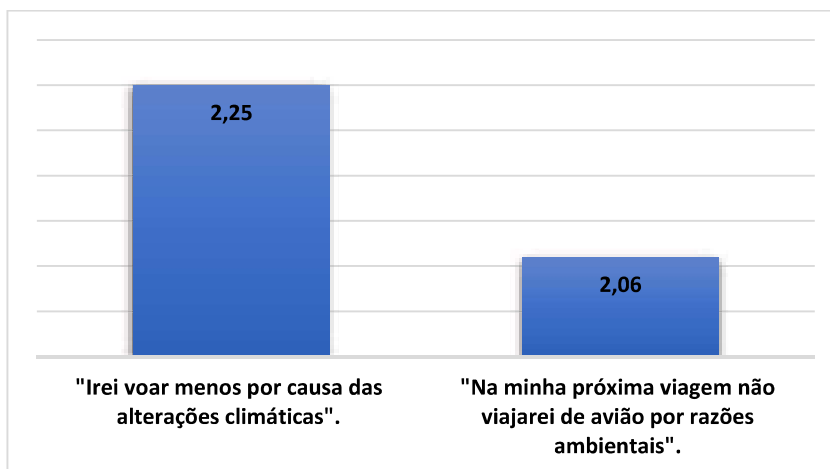


Figura 6. Médias das proposições da dimensão tomada de decisão, *output* SPSS

Conclusão

O conceito de *flight shame* tem vindo a merecer a atenção recente dos investigadores e consequente destaque na literatura turística (Chiambaretto et al., 2021; Wormbs & Söderberg, 2021). O estudo do turismo, quando abordado de forma sistémica, apresenta especial relevância na época do Antropoceno (Rantala et al., 2020; Teruel-Serrano & Vinals, 2020), procurando perspetivar formas mais responsáveis de fazer férias. Perante a crescente atenção que o aquecimento global tem merecido nos últimos anos e a estratégia dos ODS para o turismo, os autores procuraram responder à seguinte questão de partida: Qual a perceção dos estudantes de turismo acerca do conceito de *flight shame*?

Foram aplicados questionários a 48 estudantes dos cursos de TesP e Licenciatura de turismo do ISLA Santarém. Os resultados demonstram o desconhecimento do conceito de *flight shame* devido à natureza recente deste fenómeno como evidenciado pela revisão de

literatura. Quando confrontados com a ideia de possuírem uma consciência ecológica, os resultados são positivos, mas diminuem em relação à efetividade das viagens. Apesar dos inquiridos reconhecerem o impacto que o aquecimento global tem tido na forma como viajam e fazem turismo, adotam posturas passivas quanto à tomada de decisão de viajar de forma sustentável, decisões que estão em linha com a literatura (Gössling et al., 2020; Wormbs & Söderberg, 2021).

Pela natureza exploratória da pesquisa, este estudo tem limitações pelo reduzido número de inquiridos pertencentes a uma instituição de ensino superior, tratando-se assim de um estudo de caso. Os autores defendem que deverão ser realizados no futuro, estudos longitudinais de forma a apurar os efeitos da *flight shame* no setor do turismo. Como pistas futuras de investigação, os autores sugerem verificar se o efeito/pressão da “vergonha de voar” ganhou tração num período pós-covid? Como é que este conceito pode ser enquadrado nos ODS para o turismo, num período pós-covid? Como é que a *flight shame* tem vindo a ser abordada e que impactes tem causado noutros países não retratados na literatura do turismo? Será igualmente importante sensibilizar os jovens estudantes de turismo e áreas afins para este conceito recente, compreendido por sua vez de forma holística no ecossistema turístico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abrantes, A. (2017). Turismo e Transportes: Impactos na Acessibilidade aos Destinos Turísticos. In F. Silva & J. Umbelino (Eds.), *Planeamento e Desenvolvimento Turístico* (pp. 135–148). Lidel.
- Airey, D. (2020). Education for tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 260–262. <https://doi.org/10.1108/TR-02-2019-0074>
- Almeida, C., & Costa, C. (2012). A operação das companhias aéreas de baixo custo na Europa: o caso da Ryanair. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(17/18), 387–402.
- Böhler, S., Grischkat, S., Haustein, S., & Hunecke, M. (2006). Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(8), 652–670. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.006>
- Breakingtravelnews. (2022). *AirBaltic builds use of sustainable aviation fuel*. [www.Breakingtravelnews.Comom. https://www.breakingtravelnews.com/news/article/airbaltic-builds-use-of-sustainable-aviation-fuel/?fbclid=IwAR2rCEILEHfwgDKFIrZ9VwG0XpMnEE5MCLM5rPcox8e4ekd4bu41XcFQGKs](https://www.breakingtravelnews.com/news/article/airbaltic-builds-use-of-sustainable-aviation-fuel/?fbclid=IwAR2rCEILEHfwgDKFIrZ9VwG0XpMnEE5MCLM5rPcox8e4ekd4bu41XcFQGKs)
- Brugnoli, A., Dal Bianco, A., Martini, G., & Scotti, D. (2018). The impact of air transportation on trade flows: A natural experiment on causality applied to Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 112(March), 95–107. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.01.010>
- Carvalho, R. (2021). *Qual o papel do capital cultural, habitus e do campo no consumo de experiências de turismo criativo?* [Tese de Doutoramento, Universidade de Aveiro]. <http://hdl.handle.net/10773/31603>
- Carvalho, R. (2022). A opinião dos agentes turísticos sobre os transportes na cidade de Santarém. *ISLA Multidisciplinary E-Journal*, 4(1), 1–16. <http://www.islae-journal.com/index.php/isla/article/view/45>
- Chiambaretto, P., Mayenc, E., Chappert, H., Engsig, J., Fernandez, A., & Le Roy, F. (2021). Where does flygskam come from? The role of citizens' lack of knowledge of the environmental impact of air transport in explaining the development of flight shame. *Journal of Air Transport Management*, 93(April 2020). <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102049>
- Christou, P. A. (2021). *Philosophies of Hospitality and Tourism*. Channel View Publications.
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (1990). A Focus Theory of Normative Conduct:

Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015–1026. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.58.6.1015>

- Cunha, L., & Abrantes, A. (2019). *Introdução ao turismo* (6^o). Lidel.
- Dileep, M. R., & Kurien, A. (2021). Air Transport and Tourism Interrelationship, Operations and Strategies. In M. R. Dileep & A. Kurien (Eds.), *Air Transport and Tourism* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003136927>
- Dinu, A. (2018). The importance of transportation to tourism development. *Academic Journal of Economic Studies*, 4(4), 183–187. <https://doi.org/10.1515/mt-1999-417-807>
- Doran, R., Pallesen, S., Böhm, G., & Ogunbode, C. (2021). When and why do people experience flight shame? *Annals of Tourism Research*, 103254. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103254>
- Ei., T., & K., K. (2017). The evolution of alternative forms of Tourism: a theoretical background. *Business & Entrepreneurship Journal*, 6(1), 39–59.
- Eugenio-Martin, J., & Inchausti-Sintes, F. (2016). Low-cost travel and tourism expenditures. *Annals of Tourism Research*, 57, 140–159. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.11.019>
- Fogliatti, M., Filippo, S., & Goudard, B. (2010). *Avaliação de Impactos ambientais - Aplicação aos Sistemas de Transporte*. Interciência.
- Forsyth, P., Gillen, D., Hüschelrath, K., Niemeier, H., & Wolf, H. (2016). *Liberalization in Aviation Competition, Cooperation and Public Policy*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Furtado, J. (2016). *Determinantes da Escolha de Companhias Aéreas: uma aplicação nos Açores* [Universidade dos Açores Faculdade de Economia e Gestão]. <https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/4102?locale=en>
- Given, L. M. (2008). Convenience sample. In *The Sage Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. <https://doi.org/10.4135/9781412963909>
- Gössling, S. (2020). Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 79, 102230. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102230>
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>
- Gunziger, P., Wittmer, A., & Puls, R. (2022). Perceptions of Flight Shame and Consumer Segments in Switzerland. In *Sustainable Aviation* (pp. 51–74). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-90895-9_3
- Hasberg, K. (2019). *Research note: Flight shame*. <https://doi.org/10.1093/enwhis/emu131>. Veland
- Henley, J. (2019). *Stayontheground: Swedes turn to trains amid climate "flight shame."* The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2019/jun/04/stayontheground-swedes-turn-to-trains-amid-climate-flight-shame>
- Høyer, K. G. (2000). Sustainable tourism or sustainable mobility? The norwegian case. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2), 147–160. <https://doi.org/10.1080/09669580008667354>
- Jamieson, S. (2004). Likert Scales how to (ab)use them. *Medical Education*, 38(12), 1217,1218. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2929.2004.02012.x>
- Koh, E. (2020). The end of over-tourism? Opportunities in a post-Covid-19 world. *International Journal of Tourism Cities*, 6(4), 1015–1023. <https://doi.org/10.1108/IJTC-04-2020-0080>
- Korkea-aho, E. (2019). *Flight Shame: Shame as a Tool to Change Consumer Behavior* (Issue November) [Tampere University of Applied Sciences]. <http://www.theseus.fi/handle/10024/264851>
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism. Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 390–407. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(79\)90003-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(79)90003-3)

- Lewis, S., & Maslin, M. (2015). Defining the Anthropocene. *Nature*, 519(7542), 171–180. <https://doi.org/10.1038/nature14258>
- Likert, R. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 22 140, 55. <https://doi.org/2731047>
- LLauradó, O. (2015). *Escala de Likert: O que é e como utiliza-la*. 23 de Janeiro. <https://www.netquest.com/blog/br/escala-likert>
- Lu, J., & Nepal, S. K. (2009). Sustainable tourism research: An analysis of papers published in the Journal of Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1), 5–16. <https://doi.org/10.1080/09669580802582480>
- Malhotra, N. K. (2011). *Pesquisa de Marketing. Uma Orientação Aplicada* (6th ed.). Book.
- Mowforth, M., & Munt, I. (1998). *Tourism and Sustainability: New Tourism in the Third World*. Routledge.
- Oriade, A., & Evans, M. (2011). Sustainable and Alternative Tourism. In P. Robinson, S. Heitmann, & P. Dieke (Eds.), *Research Themes for Tourism* (pp. 69–86). CABI. <https://doi.org/10.1080/1743873x.2011.601882>
- Page, S. (2009). Transport and tourism. In A. Lew, C. M. Hall, & A. Williams (Eds.), *Global Perspectives* (3rd ed.). Blackwell Publishing.
- Palhares, G. (2005). Transporte para Turistas: Conceitos, Estado da Arte e Tópicos Atuais. In L. Trigo (Ed.), *Análises globais e regionais do turismo brasileiro* (pp. 641–670).
- Parlamento Europeu. (2022). *Transportes Aéreos: Regras De Mercado* (pp. 1–8). Parlamento Europeu. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/131/transportes-aereos-regras-de-mercado>
- Peetawan, W. (2019). Overview of Air-Rail Passenger Transport Relationship from 1997 to 2018. *Proceedings*, 39(11), 7. <https://doi.org/10.3390/proceedings2019039011>
- Pereira, F., & Larsen, L. (2020). *The Role of Flight Shame in Air Travel Behaviour - How travellers adjust attitudes and behaviours to cope with cognitive dissonance towards flying: A comparative analysis between AFV owners and non-AFV owners in Denmark* (Issue May). Copenhagen Business School.
- Pestana, M., & Gageiro, J. (1998). *ANÁLISE DE DADOS PARA CIÊNCIAS SOCIAIS - A Complementaridade do SPSS* (1ª). Edições Sílabo.
- Petrut, P. (2020). *The consequences of Flight Shame on tourists' behavior and their transportation preferences*. Haaga-Helia University of Applied Sciences.
- Prosky. (2022). *Para onde deseja voar com seu grupo? Pro Sky Own the Skies*. <https://www.prosky.com/pt/voos-para-grupos/o-que-oferecemos/fretamento-de-aeronaves/> 6/10 18/02/22, 11:25 Fretamento de aeronaves %7C PRO SKY - Own the skies
- Rantala, O., Salmela, T., Valtonen, A., & Höckert, E. (2020). Envisioning tourism and proximity after the anthropocene. *Sustainability (Switzerland)*, 12(10), 1–16. <https://doi.org/10.3390/SU12103948>
- Robinson, O. C. (2014). Sampling in Interview-Based Qualitative Research: A Theoretical and Practical Guide. *Qualitative Research in Psychology*, 11(1), 25–41. <https://doi.org/10.1080/14780887.2013.801543>
- Rodrigue, J. (2020). The geography of transport systems. In *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge Taylor and Francis Group. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- Rodrigues, M. (2012). *Turismo e transporte aéreo: o novo paradigma das Low-Cost*. <http://hdl.handle.net/10400.26/4448>
- Russel, E. (2022). *Trains offer New Promise in Europe's Quest to Cut Aviation Emissions*. Skift. [https://skift.com/2022/04/11/trains-take-step-forward-with-europes-quest-to-cut-aviation-emissions/?utm_campaign=Early Time Zone - Skift Daily Newsletter&utm_medium=email&_hsmi=209585279&_hsenc=p2ANqtz-](https://skift.com/2022/04/11/trains-take-step-forward-with-europes-quest-to-cut-aviation-emissions/?utm_campaign=Early%20Time%20Zone%20-%20Skift%20Daily%20Newsletter&utm_medium=email&_hsmi=209585279&_hsenc=p2ANqtz-)

9w0lzsZSXcaNq5kh2sUV2OY0a_GB_pL3VCET6IAALSTHqNkK_8jFB

- Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49–61. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.05.007>
- Silva, F., & Umbelino, J. (2017). *Planeamento e Desenvolvimento Turístico*. Lidel.
- Simão, J. (2017). *Desenvolvimento sustentável: conceitos* (p. 22).
- Stoddard, J., Pollard, C. E., & Evans, M. R. (2012). The Triple Bottom Line: A Framework for Sustainable Tourism Development. *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, 13(3), 233–258. <https://doi.org/10.1080/15256480.2012.698173>
- Stoffel, J., & Colognese, S. (2015). O desenvolvimento sustentável sob a ótica da sustentabilidade multidimensional. *Revista Fae, Curitiba*, 18(2), 18–37.
- Swarbrooke, J. (1999). *Sustainable Tourism Management*. CABI Publishing.
- Teruel-Serrano, M., & Vinals, M. J. (2020). Teaching environmental sustainability and responsibility in the Anthropocene: Overview of Tourism Studies in Spain. In *Journal of Teaching in Travel and Tourism* (Vol. 20, Issue 3, pp. 216–231). <https://doi.org/10.1080/15313220.2020.1797610>
- Tourinews. (2022). *Iberia se alía con Cepsa para "descarbonizar a gran escala" el transporte aéreo*. Tourinews. https://www.tourinews.es/empresas-turismo/iberia-cepsa-descarbonizar-transporte-aereo_4467190_102.html
- Triarchi, E., & Karamanis, K. (2017). Alternative Tourism Development: A Theoretical Background. *World Journal of Business and Management*, 3(1), 35. <https://doi.org/10.5296/wjbm.v3i1.11198>
- United Nations. (2017). Transport and sustainable development goals. In *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* (Issue 87, pp. 1–117).
- UNWTO. (2013). *Sustainable Tourism For Development - Enhancing capacities for Sustainable Tourism for development in developing countries*. WTO. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284415496>
- Vasconcellos, E. (2006). *Transporte e meio ambiente; conceitos e informações para análise de impactos*. Annablume Editora.
- Virkar, A., & Mallya, P. (2018). A review of dimensions of Tourism transport affecting tourist satisfaction. *Indian Journal of Commerce & Management Studies*, IX(1), 1–9. <https://doi.org/10.18843/ijcms/v9i1/01>
- Wormbs, N., & Söderberg, M. (2021). Knowledge, fear, and conscience: reasons to stop flying because of climate change. *Urban Planning*, 6(2), 314–324. <https://doi.org/10.17645/up.v6i2.3974>
- Wu, J., Font, X., & Liu, J. (2021). Tourists' Pro-environmental Behaviors: Moral Obligation or Disengagement? *Journal of Travel Research*, 60(4), 735–748. <https://doi.org/10.1177/0047287520910787>
- Yin, R. (2003). *Case Study Research Design and Methods* (3rd ed.). Sage Publications.

PERFIL ACADÉMICO E PROFISSIONAL DOS AUTORES

Raquel Galvão é aluna da Licenciatura em Gestão Turística no ISLA Santarém e tem o curso Técnico Superior Profissional em Gestão do Turismo no ISLA Santarém.

Sofia Figueiras é aluna da Licenciatura em Gestão Turística no ISLA Santarém e tem o curso Técnico Superior Profissional em Gestão do Turismo no ISLA Santarém.

Barbara Cordeiro é aluna da Licenciatura em Gestão Turística no ISLA Santarém e tem o curso Técnico Superior Profissional em Turismo, Hotelaria e Restauração no Instituto das Novas Profissões.

Rui Miguel Ferreira Carvalho é Professor Adjunto no ISLA Santarém e membro da UI&D em Gestão, Marketing e Turismo no ISLA Santarém. É Doutorado em Turismo pela Universidade de Aveiro e membro da Unidade de Investigação do GOVCOPP, departamento do DEGEIT na Universidade de Aveiro. Os seus principais interesses de investigação são o turismo criativo, turismo cultural, eventos turísticos, cocriação, planeamento e desenvolvimento turístico, turismo sustentável, sociologia e epistemologia do turismo.

Patrícia Reis é Professora Adjunta do ISLA Santarém e doutorada em Turismo pela Universidade de Aveiro. É membro da UI&D – ISLA Santarém e da GOVCOOP – Universidade de Aveiro e colaboradora do NIS – Instituto Politécnico de Leiria. As principais áreas de investigação são o turismo de surf, os destinos turísticos e a gestão de itinerários turísticos.

Endereço Postal dos autores

ISLA Santarém

Largo Cândido dos Reis

Santarém, Portugal