

ESTUDIOS

# TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE. OS DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

ANA LOURES  
JULIÁN MORA ALISEDA  
FERNANDO REBOLA  
LUÍS LOURES  
COORDINADORES

INCLUYE LIBRO  
ELECTRÓNICO

III ARANZADI



TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE.  
OS DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO  
TERRITORIAL



ANA LOURES  
JULIÁN MORA ALISEDA  
FERNANDO REBOLA  
LUÍS LOURES  
*Coordinadores*

# TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE. OS DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL



**CEDITEX**

Asociación Profesional para la Ordenación del  
Territorio, el Ambiente y el Desarrollo Sostenible

III ARANZADI

© Ana Loures; Julián Mora Aliseda; Fernando Rebola; Luís Loures (Coords.) y autores, 2025  
© ARANZADI LA LEY, S.A.U.

**ARANZADI LA LEY, S.A.U.**

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

www.aranzadilaley.es

Atención al cliente: <https://areacliente.aranzadilaley.es/>

Primera edición: Mayo 2025

Depósito Legal: M-10267-2025

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-1085-103-0

ISBN versión electrónica: 978-84-1085-104-7

Diseño, Preimpresión e Impresión: ARANZADI LA LEY, S.A.U.

*Printed in Spain*

© ARANZADI LA LEY, S.A.U. Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, ARANZADI LA LEY, S.A.U., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

ARANZADI LA LEY no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, ARANZADI LA LEY se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

ARANZADI LA LEY queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

ARANZADI LA LEY se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

**Nota de la Editorial:** El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de ARANZADI LA LEY, S.A.U., es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

# Índice

Página

1. **ENVELHECER E APRENDER NA COMUNIDADE, ENTRE A SUA GENTE E AS SUAS COISAS** ..... 17  
LUÍSA MARIA SERRANO DE CARVALHO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal; CIEP-UE – Center for Research in Education and Psychology of the University of Évora, Portugal*)  
ALEXANDRA JANEIRO. (*Cooperativa Operária Portalegrense, Portalegre, Portugal*)  
ABÍLIO JOSÉ MAROTO AMIGUINHO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)
  
2. **EDUCAÇÃO INCLUSIVA – UM ESTUDO DE CASO NUM TERRITÓRIO DE BAIXA DENSIDADE POPULACIONAL** ... 31  
MARIA JOSÉ D. MARTINS. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)  
AMÉLIA MARCHÃO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)  
TERESA OLIVEIRA. (*Portalegre Polytechnic University, Portugal*)  
ANA PAULA CAETANO. (*Instituto de Educação da Universidade de Lisboa, UIDEF, Portugal*)  
MARIA JOÃO MOGARRO. (*Instituto de Educação da Universidade de Lisboa, UIDEF, Portugal*)  
CAROLINA CARVALHO. (*Instituto de Educação da Universidade de Lisboa, UIDEF, Portugal*)  
LUÍSTINOCA. (*Instituto de Educação da Universidade de Lisboa, UIDEF; Portugal*).
  
3. **A IMPORTÂNCIA DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR NO DESENVOLVIMENTO EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE** ..... 47  
SABINA VALENTE. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; CIEP - Research Center in Education and Psychology, University of Évora, Portugal*)

FERNANDO REBOLA. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal)

PEDRO AMARO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; CHRC - Comprehensive Health Research Center, University of Évora, Portugal, Portugal)

LUÍSA CARVALHO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; CIEP - Research Center in Education and Psychology, University of Évora, Portugal)

AMÉLIA MARCHÃO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal)

#### 4. EDUCAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO NUMA INSTITUIÇÃO DE ENSINO SUPERIOR NUM TERRITÓRIO DE BAIXA DENSIDADE POPULACIONAL ..... 61

AMÉLIA MARCHÃO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre, Portugal)

LUÍSA CARVALHO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre, Portugal, CIEP – Center for Research in Education and Psychology of the University of Évora)

ISABEL FERREIRA. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre, Portugal)

#### 5. O ENOTURISMO COMO FATOR DE ATRATIVIDADE TURÍSTICA PARA TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE . 77

EVA MILHEIRO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal; GOVCOPP/UA; CITUR)

ALEXANDRE COTOVIO MARTINS. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal)

JOÃO EMÍLIO ALVES. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal)

#### 6. O CONTRIBUTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTÁVEL: O CASO DAS ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL ..... 91

PAULA REIS. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences)

JOÃO ESTÊVÃO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences)

GORETE DINIS. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences; GOVCOPP/UA; CITUR Algarve)

EVA MILHEIRO. (CARE - Research Center on Health and Social Sciences; GOVCOPP/UA; CITUR Algarve)

DALILA DIAS. (Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico)

<b>7. ESTRATÉGIAS DE COMPETITIVIDADE DOS ESTABELECIMENTOS HOTELEIROS EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE: O CASO DO ALTO ALENTEJO ...</b>	<b>105</b>
GORETE DINIS. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences, GOVCOOP, CITUR Algarve, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
BRUNO COSTA. ( <i>Grupo Hoteleiro Vila Galé, Portugal</i> )	
<b>8. INVESTIGAÇÃO EM TERRITÓRIOS ENVELHECIDOS: ALGUNS ELEMENTOS METODOLÓGICO. ....</b>	<b>119</b>
MARIA JOÃO GUARDADO MOREIRA. ( <i>Age.Comm - Interdisciplinary Research Unit – On Building Functional Ageing Communities/Castelo Branco Polytechnic University, Portugal; CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portugal</i> ). <a href="mailto:mjgmoreira@ipcb.pt">mjgmoreira@ipcb.pt</a>	
ALEXANDRE COTOVIO MARTINS. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
JOÃO EMÍLIO ALVES. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
VÍTOR PINHEIRA. ( <i>Age.Comm - Interdisciplinary Research Unit – On Building Functional Ageing Communities/Castelo Branco Polytechnic University, Portugal</i> )	
<b>9. ENVELHECER EM TERRITÓRIOS TRANSFRONTEIRIÇOS E PERIFÉRICOS: VARIÁVEIS CONTEXTUAIS E DINÂMICAS PROCESSUAIS NA REGIÃO ALTO ALENTEJO, PORTUGAL .....</b>	<b>135</b>
JOÃO EMÍLIO ALVES. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
ALEXANDRE COTOVIO MARTINS. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
MARIA JOÃO GUARDADO MOREIRA. ( <i>Age.Comm - Interdisciplinary Research Unit – On Building Functional Ageing Communities/Castelo Branco Polytechnic University, Portugal; CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portugal</i> )	
VÍTOR PINHEIRA. ( <i>Age.Comm - Interdisciplinary Research Unit – On Building Functional Ageing Communities/Castelo Branco Polytechnic University, Portugal</i> )	
<b>10. DESIGUALDADES EM SAÚDE E TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE: ALGUNS DESAFIOS ATUAIS .....</b>	<b>151</b>
ALEXANDRE COTOVIO MARTINS. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
HELENA REIS DO ARCO. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences – Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
CATARINA DELAUNAY. ( <i>CICS.NOVA – Interdisciplinary Center on Social Sciences, New University of Lisbon, Portugal</i> )	

- 11. RESILIÊNCIA DOS ENFERMEIROS EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE APRENDIZAGENS A PARTIR DAS ESTRATÉGIAS ADOTADAS PELOS ENFERMEIROS DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19** ..... 167
- ANTÓNIO CALHA. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 RAUL CORDEIRO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 JOANA NOBRE. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 FILIPA RIBEIRO. (*Unidade de Cuidados Intensivos, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 FILIPA MATIAS. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 SOFIA MATIAS. (*UCC Alter do Chão, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)
- 12. CONCILIAÇÃO ENTRE A VIDA PESSOAL E PROFISSIONAL DE PROFISSIONAIS DE SAÚDE EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE** ..... 185
- ANTÓNIO CALHA. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 RAUL CORDEIRO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 MARISA HENRIQUES. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 SILVIA CRESPO. (*Laboratório Dr. Joaquim Chaves*)  
 SUSANA SOUSA. (*UCC Ammaya, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)
- 13. O DESIGN PARTICIPATIVO - UMA ABORDAGEM METODOLÓGICA COM VISTA AO DESENVOLVIMENTO DE TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE** ..... 201
- ANA LOURES. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)  
 JOSÉ SILVEIRA DIAS. (*CIAUD - Research Center in Architecture, Urbanism and Design, at the Faculty of Architecture, University of Lisbon, Portugal*)  
 VERA BARRADAS MARTINS. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)  
 VICTORIA CARRILLO DURÁN. (*Area de Comunicación - Faculty of Documentation and Communication Sciences, University of Extremadura, Spain*)
- 14. A ANÁLISE DE CASOS DE ESTUDO ENQUANTO METODOLOGIA DE DEFINIÇÃO DE PRINCÍPIOS DE DESIGN E DE COMUNICAÇÃO DE TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE** ..... 215
- ANA LOURES. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

- VERA BARRADAS MARTINS. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)
- VICTORIA CARRILLO DURÁN. (*Area de Comunicación - Faculty of Documentation and Communication Sciences, University of Extremadura, Spain*)
- JOSÉ SILVEIRA DIAS. (*CIAUD - Research Center in Architecture, Urbanism and Design, at the Faculty of Architecture, University of Lisbon, Portugal*)

**15. O DESIGN PARA OS TERRITÓRIOS ENQUANTO ABORDAGEM METODOLÓGICA DE DESENVOLVIMENTO DE REGIÕES DE BAIXA DENSIDADE . . . . . 227**

- ANA LOURES. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)
- JOSÉ SILVEIRA DIAS. (*CIAUD - Research Center in Architecture, Urbanism and Design, at the Faculty of Architecture, University of Lisbon, Portugal*)
- VICTORIA CARRILLO DURÁN. (*Area de Comunicación - Faculty of Documentation and Communication Sciences, University of Extremadura, Spain*)
- VERA BARRADAS MARTINS. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

**16. CUIDAR EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE – DA SOBRECARGA DO CUIDADOR INFORMAL, AO SUPORTE FORMAL DOS SISTEMAS DE SAÚDE . . . . . 241**

- DUARTE, ANA. (*Hospital de Santo António dos Capuchos, Portugal*)
- MARTINS, MÓNICA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)
- ARCO, HELENA. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portugal*)

**17. SAÚDE MENTAL DOS ESTUDANTES DO ENSINO SUPERIOR COMO PILAR DA QUALIDADE DE VIDA . . . . . 255**

- PEDRO AMARO. (*Research Center on Health and Social Sciences [CARE], Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; Comprehensive Health Research Centre [CHRC], University of Évora, Portugal*)
- SABINA VALENTE. (*Research Center on Health and Social Sciences [CARE], Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; CIEP - Research Center in Education and Psychology, University of Évora, Portugal*)
- HELENA ARCO. (*Research Center on Health and Social Sciences [CARE], Polytechnic Institute of Portalegre, Portugal; Comprehensive Health Research Centre [CHRC], University of Évora, Portugal*)
- LARA GUEDES PINHO. (*Comprehensive Health Research Center, University of Évora [CHRC], Portugal; Nursing Department, University of Évora, Portugal*)

- 18. DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E SAÚDE: INTEGRANDO POLÍTICAS PARA MELHORAR O TRANSPORTE DO DOENTE CRÍTICO** ..... 273
- JOANA NOBRE. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 RAUL CORDEIRO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 ANTÓNIO CALHA. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences*)  
 ANDREIA FEITEIRA. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 FERNANDO TAVARES. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 MARIA CRISTINA REGO. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)  
 NUNO REGO. (*Hospital Dr. José Maria Grande, Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo*)
- 19. A SAÚDE MENTAL NOS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE: DAS NECESSIDADES ÀS ESTRATÉGIAS DE MELHORIA** ..... 291
- FRANCISCO SAMPAIO. *CINTESIS@RISE, Escola Superior de Enfermagem do Porto, Portugal. <https://orcid.org/0000-0002-9245-256X>*  
 JOSÉ CARLOS CARVALHO. *CINTESIS@RISE, Escola Superior de Enfermagem do Porto, Portugal. <https://orcid.org/0000-0002-8391-8647>*  
 CARLOS SEQUEIRA. *CINTESIS@RISE, Escola Superior de Enfermagem do Porto, Portugal. <https://orcid.org/0000-0002-5620-3478>*  
 RAÚL CORDEIRO. *CARE – Centro de Investigação em Saúde e Ciências Sociais do Instituto Politécnico de Portalegre. <https://orcid.org/0000-0002-0037-6919>*
- 20. SAÚDE MENTAL E O CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS ADITIVAS – ESTUDANTES DE ENFERMAGEM NUM TERRITÓRIO DE BAIXA DENSIDADE** ..... 301
- ANA PAULA OLIVEIRA; JOANA RITA NOBRE; HENRIQUE LUÍS; RAUL CORDEIRO; CARLOS SEQUEIRA. (*CARE - Centro de Investigação em Saúde e Ciências Sociais Research - Center on Health and Social Sciences - Portalegre - Polytechnic University, Portugal*)
- 21. CONTEMPLANDO A EDUCAÇÃO EM SAÚDE: RUMOS E ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO NA FORMAÇÃO EM ENFERMAGEM** ..... 313
- ANTÓNIO ARCO; HELENA ARCO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*).

<b>22. CUIDAR EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE - PROGRAMA MYMOB: DESENVOLVIMENTO DE UM PROGRAMA MULTIDISCIPLINAR PARA IDENTIFICAÇÃO, PREVENÇÃO E TRATAMENTO DA FRAGILIDADE EM PESSOAS IDOSAS HOSPITALIZADAS - ESTUDO PRIMÁRIO .....</b>	<b>329</b>
VANESSA RODRIGUES MONTEIRO RUA. ( <i>Unidade Local de Saúde do Alto Alentejo</i> )	
CARLOS MIGUEL ANTUNES RODRIGUES. ( <i>Instituto Politécnico de Portalegre</i> )	
<b>23. IMPACTO DA EDUCAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UMA ANÁLISE TERRITORIAL COM BASE NOS ODS .....</b>	<b>343</b>
ANA LOURES. ( <i>VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
LUÍSA CARVALHO. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal; CIEP - Center for Research in Education and Psychology of the University of Évora, Portugal</i> )	
DORA ALMEIDA. ( <i>VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
PAULO FERREIRA. ( <i>VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
FERNANDO REBOLA. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
<b>24. INVESTIGAÇÃO E RESULTADOS EMPRESARIAIS: UMA ABORDAGEM EMPÍRICA .....</b>	<b>361</b>
FERNANDO REBOLA. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
CRISTINA GUERRA. ( <i>CIEQV – Life Quality Research Centre, Rio Maior, Portugal</i> )	
DORA ALMEIDA. ( <i>VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
PAULO FERREIRA. ( <i>VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	
<b>25. O PESO DO ENSINO SUPERIOR NO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DA UNIÃO EUROPEIA: UMA ANÁLISE REGIONAL .....</b>	<b>377</b>
FERNANDO REBOLA. ( <i>CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal</i> )	

SABINA VALENTE. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

AMÉLIA MARCHÃO. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

PAULO FERREIRA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

DORA ALMEIDA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

**26. O PAPEL DO ENSINO SUPERIOR NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UMA PERSPETIVA PARA OS MUNICÍPIOS PORTUGUESES . . . . . 387**

FERNANDO REBOLA. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

SABINA VALENTE. (*CARE - Research Center on Health and Social Sciences, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

DORA ALMEIDA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

PAULO FERREIRA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

ANA LOURES. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

**27. DESEMPENHO E LIDERANÇA INOVADORA: SUPERAR A ALIENAÇÃO ATRAVÉS DA APRENDIZAGEM ORGANIZACIONAL . . . . . 401**

MARTA FÉLIX. (*Instituto Politécnico de Castelo Branco & NECE-UBI, Covilhã, Portugal*)

SARA NUNES. (*Instituto Politécnico de Castelo Branco & NECE-UBI, Covilhã, Portugal*)

LUÍS LOURES. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

PAULO FERREIRA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

DORA ALMEIDA. (*VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre Polytechnic University, Portugal*)

# O contributo das políticas públicas para a mobilidade turística sustentável: o caso das Aldeias Históricas de Portugal

PAULA REIS

*(CARE - Research Center on Health and Social Sciences)*

JOÃO ESTÊVÃO

*(CARE - Research Center on Health and Social Sciences)*

GORETE DINIS

*(CARE - Research Center on Health and Social Sciences;  
GOVCOPP/UA; CITUR Algarve)*

EVA MILHEIRO

*(CARE - Research Center on Health and Social Sciences;  
GOVCOPP/UA; CITUR Algarve)*

DALILA DIAS

*(Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico)*

RESUMEN: 1. INTRODUÇÃO. 2. OS TERRITÓRIOS RURAIS DE BAIXA DENSIDADE, O TURISMO E A MOBILIDADE. 3. AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UMA MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTÁVEL EM DESTINOS RURAIS. 4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS. 4.1. *Mobilidade sustentável e perfil do visitante*. 5. CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

**Resumo:** No contexto atual dos territórios rurais, marcado por um conjunto de constrangimentos que dificultam o seu desenvolvimento, a mobilidade sustentável assume particular importância para melhorar as condições de vida dos residentes, a experiência do visitante e a competitividade das

empresas. O projeto piloto Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável, operacionalizado no âmbito do Plano de Ação das Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT), visa facultar a todos os intervenientes referidos uma alternativa de mobilidade mais económica, acessível, saudável e limpa, entre as 12 Aldeias Históricas de Portugal (AHP). Este capítulo explora as dinâmicas que estão a ocorrer no destino turístico AHP, resultantes dos efeitos de aplicação das orientações das políticas públicas e da criação de parcerias no processo de desenvolvimento turístico sustentável, através de uma abordagem quantitativa de análise de dados estatísticos de evolução da utilização dos veículos elétricos disponibilizados pelo projeto, cruzados com indicadores da atividade turística.

**Palavras-chave:** políticas públicas, turismo, sustentabilidade, mobilidade, Aldeias Históricas de Portugal.

## 1. INTRODUÇÃO

A mobilidade sustentável tem vindo a ganhar importância nos processos de desenvolvimento turístico, refletida no crescente protagonismo político, académico e inclusão nos principais instrumentos de políticas públicas de desenvolvimento, e na criação de novas soluções, práticas e modelos de gestão territorial. Os principais instrumentos e modelos de gestão territorial reforçaram o seu papel no processo de conceção e competitividade de destinos turísticos sustentáveis, afirmando-se em articulação com as diretrizes das políticas públicas europeias e com os principais instrumentos nacionais, regionais e sub-regionais, respondendo às necessidades detetadas nos territórios e aos desafios relacionados com a sustentabilidade e o crescimento verde. No âmbito da operacionalização do Plano de Ação das Aldeias Históricas de Portugal 2014-2020, a entidade gestora do destino turístico (AHP-ADT) apostou no desenvolvimento de ações facilitadoras da sustentabilidade ambiental com a criação de novos serviços de mobilidade suave, sendo o caso do projeto Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável - livre de emissões de CO<sup>2</sup> e de ruído. Este projeto piloto encontra-se instalado na Aldeia Histórica de Castelo Novo e pretende garantir que as viagens entre as 12 Aldeias Históricas de Portugal são mais económicas e sustentáveis, quer para residentes e agentes económicos, quer para turistas, permitindo assim diminuir a pegada ecológica e melhorar a experiência turística.

Este capítulo visa analisar as dinâmicas que estão a ocorrer no destino turístico AHP, resultantes dos efeitos de aplicação das

orientações das políticas públicas e da criação de parcerias no processo de desenvolvimento turístico sustentável. Para o efeito, recorreu-se a uma abordagem quantitativa através da análise dos dados estatísticos da evolução da utilização das viaturas elétricas pelos diferentes utilizadores e do contributo do projeto na redução de emissões de CO<sup>2</sup>, para além da análise de indicadores da atividade turística, no período de abril de 2022 a dezembro de 2023.

## **2. OS TERRITÓRIOS RURAIS DE BAIXA DENSIDADE, O TURISMO E A MOBILIDADE**

Ao longo das últimas décadas, desde os anos 60 do século XX, a maioria dos territórios rurais da Europa à semelhança da generalidade dos territórios ocidentais, nomeadamente os mais vulneráveis e geograficamente mais remotos, tem sofrido profundas mutações, associadas a processos de transformação mais globais com conseqüente efeito local (Ferrão, 2018; Reis & Baltazar, 2019; SMARTA, 2019), aos quais Portugal não foi imune. Uma das principais mudanças encontra-se relacionada com uma transformação na estrutura produtiva – a atividade agrícola que durante muitos séculos caracterizou os territórios rurais –, para uma outra situação, baseada na multifuncionalidade dos territórios rurais europeus e portugueses (Rodrigo & Ferragolo da Veiga, 2009), particularmente os “territórios mais frágeis e vulneráveis do ponto de vista demográfico, social e económico” (Figueiredo, 2018, p.39), com a introdução de medidas específicas no âmbito da União Europeia. Na prática, estas mudanças conduziram ao desenvolvimento de atividades complementares e/ou alternativas no contexto do novo quadro de ruralidade dos territórios rurais – espaços de produção para espaços de consumo –, resultante dos novos hábitos, práticas e consumos das sociedades urbanistas, da mudança de modelos e políticas públicas de desenvolvimento territorial através da utilização dos ativos territoriais no desenvolvimento de experiências de revitalização e de diversificação económica (Figueiredo & Raschi, 2012; McCarthy, 2008; Reis & Baltazar, 2019). Neste contexto, o turismo rural, de natureza e cultural ganhou particular protagonismo na regeneração dos territórios em articulação com outras (novas) atividades produtivas, como a fileira da agricultura e floresta, a agro-industrial com a criação, comercialização e certificação de produtos locais, capazes de conjugar atividades primárias, secundárias e terciárias, aproveitando os recursos (CE, 2021; Covas & Covas, 2015; Ferrão, 2018).

De acordo com alguns autores (Lane, 2009; Silva, 2014), este crescente interesse pelos territórios desfavorecidos para o desenvolvimento da atividade turística não é exclusivo de Portugal nem da União Europeia. Outras regiões do mundo (Canadá, Países Baixos, Nova Zelândia, Malásia, Austrália, entre outras) têm vindo a adotar esta visão multifuncional para responder às novas procuras turísticas, tendências e exigências dos consumidores (Figueiredo & Raschi, 2012; McCarthy, 2008). No entanto, outros teóricos (Figueiredo, 2018; Reis & Baltazar, 2022) consideram que a multifuncionalidade está em parte por cumprir e que as atividades turísticas têm registado moderados resultados no desenvolvimento de alguns territórios, sobretudo pelas condições pouco favoráveis ao estabelecimento de novas dinâmicas. Na verdade, são diversos os condicionalismos que se têm generalizado em torno dos territórios rurais de baixa densidade (TRBD) (Correia & Carvalho, 2010; Covas e Covas, 2015; Ferrão, 2018): baixa densidade demográfica e acelerado despovoamento, escassez de atividades económicas, fraca acessibilidade e défice de transportes, insuficiência e/ou encerramento de infraestruturas, equipamentos e serviços de proximidade, baixa qualificação do capital humano, fraca capacidade empreendedora e de inovação, fraca cooperação entre atores territoriais, fraca articulação entre políticas públicas territoriais, entre outros, os quais importa inverter.

Na perspetiva de Ferrão (2018), esta situação carece de uma intervenção diferenciada e seletiva às novas dinâmicas e aos problemas dos territórios rurais, “de âmbito multinível e multiescalar” (p.18), com capacidade em responder a crescente complexidade e imprevisibilidade de fatores de riscos externos como as alterações climáticas que comprometem a atividade turística. Neste sentido, os territórios rurais não podem continuar a ser vistos de forma isolada e setorial, mas como espaços territoriais mais amplos e abertos à diversificação da base funcional e económica com base na inovação e sustentabilidade, o que exige a reconfiguração das dinâmicas relacionais entre atores, maior concertação com as prioridades/metabolismos das políticas públicas e maior intersectorialidade destas no desenvolvimento do turismo e no combate e/ou redução das assimetrias regionais (Reis & Baltazar, 2022). A par disto, deverão ser tidas em conta as necessidades das comunidades locais, dos agentes económicos e dos visitantes, o que exige uma postura proactiva por parte dos agentes territoriais na mobilização de recursos e no desenvolvimento de ações de múltipla escala para ultrapassar ou minimizar obstáculos como a acessibilidade e a mobilidade (SMARTA, 2019).

Este é um dos grandes desafios do turismo e das comunidades rurais e urbanas, sendo basilar na agenda política em virtude das novas

e acrescidas mobilidades espaciais das sociedades contemporâneas e da compressão espaço-tempo, nomeadamente: da mobilidade quotidiana (deslocações do dia-a-dia) e da viagem (turismo) que são de temporalidade curta (Kaufmann, Schuler, Crevoisier & Rossel, 2004). Por seu turno, os municípios, as comunidades intermunicipais e as organizações gestoras dos destinos turísticos (TRB) têm mostrado, de um modo geral, alguns esforços em esbater esta problemática com a adoção de abordagens de mobilidade mais sustentáveis e desenvolvimento de novas soluções de serviço de transporte (Sousa, Ferreira & Fernandes, 2009), adaptadas às necessidades e exigências das populações e agentes económicos e às preferências dos visitantes no âmbito das políticas públicas de desenvolvimento territorial.

### **3. AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UMA MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTÁVEL EM DESTINOS RURAIS**

A mobilidade e a sustentabilidade têm ganho crescente importância no contexto das estratégias territoriais e políticas públicas setoriais, internacionais, nacionais, regionais e locais, e junto de entidades governamentais e não governamentais, poder local, empresas, entidades gestoras de destinos, mas também na comunidade científica (Carvalho & Oliveira, 2017; Magalhães, Aragão & Yamashita, 2013; Ramos, Dionísio, Pereira & Rodrigues, 2022).

Perante um mundo cada vez mais globalizado, a problemática da mobilidade de pessoas e mercadorias num dado espaço, tornou-se uma prioridade na agenda política global (Nações Unidas, União Europeia, entre outras), não só devido às alterações dos padrões de mobilidade que estão associados ao processo de evolução e inovação dos transportes, como ao nível da sustentabilidade pelo agravamento dos custos diretos e indiretos para a sociedade (financeiros, sociais e ambientais), por exemplo, o aumento das emissões de gases com efeito de estufa (AMT, 2023; Carvalho & Oliveira, 2017; CE, 2020; Ramos *et al.*, 2022). De acordo com Carvalho e Oliveira (2017, p.132), esta problemática ganha exponencial destaque “pelo crescente fenómeno da automobilidade” e até um certo “estilo de vida” ligado ao “consumismo”, pelo aumento da distância percorrida (entre casa e trabalho, escola ou espaços de lazer), pelo congestionamento de tráfego e aumento da poluição atmosférica e sonora, para além da perda de biodiversidade, qualidade de vida e segurança (acidentes rodoviários), onde se torna evidente a insustentabilidade do atual formato de mobilidade pela “dificuldade em conciliar os transportes e o desenvolvimento

sustentável” (Ramos *et al.*, 2022, p.110), sendo considerado o maior desafio do setor dos transportes (CE, 2020). Surge, portanto, a necessidade de aprofundar a adoção de medidas e o desenvolvimento de soluções mais inovadoras e sustentáveis para responder aos desafios e necessidades da mobilidade e das alterações climáticas, visando a consecução dos objetivos e metas estabelecidos nos acordos e documentos estratégicos: Convenção-Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, Protocolo de Quioto, Acordo de Paris, Agenda 2030, Livro Verde, Livro Branco e Pacto Ecológico Europeu, entre outras estratégias (AMT, 2023; Cartaxo, 2020; CE, 2021). Alguns organismos internacionais como a União Europeia defendem a necessidade de repensar os modelos de mobilidade e os meios de transporte em curso, o que implicará a adoção de uma abordagem de mobilidade sustentável, acessível e inclusiva que satisfaça as necessidades dos diferentes utilizadores como residentes e visitantes (SMARTA, 2019), no presente e no futuro, tanto nos espaços urbanos como rurais.

Na verdade, a mobilidade e os transportes são vetores estruturantes no desenvolvimento económico e social das nossas sociedades, desde as deslocações diárias para o trabalho, escola ou acesso a bens e serviços básicos, às visitas à família e aos amigos, até ao turismo e lazer, assim como no desenvolvimento de outras atividades económicas (CE, 2020). Apesar da consagração da liberdade de circulação de pessoas e de bens no Tratado que institui a Comunidade Europeia (CE, 2020), ainda assim, não é homogénea nem garantia para todos os indivíduos e lugares, sendo questionável em virtude das desigualdades que a (i) mobilidade provoca junto de populações mais vulneráveis, particularmente nas comunidades rurais mais remotas/ isoladas e nas regiões transfronteiriças (AMT, 2023; CE, 2021). Nestes territórios e/ou destinos turísticos, a problemática da mobilidade e dos serviços de transporte assume proporções e “particularidades que decorrem do macro-contexto (económico, social, demográfico, cultural e territorial)” (Sousa *et al.*, 2019, p.2562), sendo difícil a disponibilização de serviços adequados às necessidades dos diferentes utilizadores.

Na perspetiva de vários especialistas e documentos estratégicos (Carvalho & Oliveira, 2017; CE, 2021; SMARTA, 2019; Sousa *et al.*, 2019), o problema está relacionado com o despovoamento, o envelhecimento e a dispersão populacional em pequenos aglomerados rurais, os baixos rendimentos da população, o fraco ou inexistente tecido produtivo de base local, a concentração de bens e serviços nos aglomerados urbanos de proximidade, o mau planeamento de transportes públicos, o que se reflete na redução e/ou desmantelamento da oferta de transportes públicos

pela fraca procura e fraca rentabilidade financeira para os operadores de transportes públicos coletivos (SMARTA, 2019; Sousa *et al.*, 2019). Estas limitações de serviços incitam a utilização de automóvel individual nas deslocações de média/longa distância, no acesso a serviços, equipamentos e infraestruturas e no acesso aos destinos turísticos (TRBD), e um aumento da exclusão social dos indivíduos sem recursos, estrangimentos estes, que se transpõem na fraca atratividade (para trabalhar, viver e visitar) e na competitividade destes territórios (Carvalho & Oliveira, 2017; CE, 1999, 2021).

Esta tendência é incompatível com a consecução das metas contra as alterações climáticas (CE, 2021), a transição ecológica e a mobilidade sustentável, mas também com vários instrumentos de políticas e planeamento que visam desenvolver e revitalizar os TRBD de forma integrada e equitativa, por isso, exige o reequacionar de políticas públicas dedicadas à mobilidade rural, o providenciar de serviços de transporte e o definir de novas abordagens de transporte de mobilidade rural sustentável (SMARTA, 2019), inteligentes, flexíveis e adaptáveis (AMT, 2023). Neste contexto, é estruturante o desenvolvimento de parcerias entre atores públicos e privados – cooperação intersectorial, para partilha de conhecimento/abordagens colaborativas aprendentes, recursos e soluções, nomeadamente no planeamento e implementação de políticas e infraestruturas no âmbito do processo de transição ecológica (AMT, 2023; Ramos *et al.*, 2022; SMARTA, 2019), ou seja, uma transição da “mobilidade convencional para novas abordagens mais limpas, mais baratas e mais saudáveis, conforme definido no Pacto Ecológico Europeu” (Cartaxo, 2020, p.220). Para tal, é importante promover o desenvolvimento de soluções de serviços de transportes adaptáveis aos diferentes territórios/destinos turísticos e grupos de utilizadores através de serviços de mobilidade inovadores, seguros, confortáveis e acessíveis a todos (tempos aceitáveis e custos): partilha de boleias (táxis partilhados), sistemas de boleias via *Apps* ou outras plataformas, sistemas de transportes flexíveis, sistemas de voluntariado comunitário por via da rentabilização social de veículos (mobilidade partilhada entre membros da comunidade) (Cartaxo, 2020; SMARTA, 2019; Sousa *et al.*, 2009), coordenados por organizações locais ou regionais – iniciativas “*bottom-up*” – à semelhança de outros países como França, Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca e Letónia (SMARTA, 2019).

Nesta mudança de paradigma, o turismo não é alheio a este processo, aliás, é encarado como parte integrante desta transição para soluções de mobilidade e transporte sustentáveis ou suaves, pelo que se impõe uma

ação articulada e estratégica dos destinos turísticos (agentes territoriais e comunidade) que se pretendem sustentáveis, tendo como base a conservação dos recursos e valores naturais e culturais, a melhoria da qualidade de vida dos seus residentes, mas também da oferta de multimodal e conexão da origem dos visitantes com os destinos através da construção de novas soluções como a mobilidade elétrica. Apesar das fragilidades na rede de carregamento/ infraestruturas (Cartaxo, 2020), os veículos elétricos são apresentados como uma das novas soluções ao nível da mobilidade sustentável, na medida em que são caracterizados como menos poluentes ou com níveis reduzidos de emissões de CO<sub>2</sub>, possibilitando novas formas de fruição e visita de destinos turísticos rurais que pretendem alcançar a sustentabilidade (Ramos *et al.*, 2022), sendo o caso do projeto de Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável das Aldeias Históricas de Portugal.

De acordo com a informação da página web da entidade gestora (<https://aldeiahistoricasdeportugal.com/>), este projeto resulta de uma parceria entre AHP-ADT e a Renault Portugal, com o apoio do município do Fundão, e assenta num serviço gratuito de mobilidade sustentável com uma frota de 5 viaturas Renault elétricas, visando suprimir as lacunas da fraca rede de transportes (ligações inter-concelhias e entre AHP, horários e período de funcionamento) para residentes, empresários e visitantes (refletida no restante território da Rede), proporcionado assim alternativas de mobilidade mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas, nas 12 AHP e na área envolvente (acesso a bens e serviços).

#### **4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS**

Nesta seção são apresentados os resultados obtidos com a análise dos dados da utilização e ao desempenho do projeto piloto Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável de Castelo Novo, disponibilizados pela AHP-ADT, e dos dados do registo de visitantes, recolhidos pelo Posto de Informação Turística de Castelo Novo, entre abril de 2022 (início do projeto) e dezembro de 2023. Este projeto piloto está atualmente em fase inicial, como tal, os resultados apresentados focam-se na análise da mobilidade sustentável, especificamente no que diz respeito ao número de reservas e quilómetros percorridos por visitantes, residentes e empresas. O serviço de reservas de viaturas elétricas pode ser realizado online através da plataforma Aldeias Históricas de Portugal (<https://aldeiahistoricasdeportugal.com/>), ou presencialmente no Posto de Turismo da AHP de Castelo Novo. Neste estudo destaca-se o facto do aluguer das viaturas pelos visitantes

ser destinado, preferencialmente, para deslocação entre as 12 AHP e o Município do Fundão.

Da análise da Tabela 1, verifica-se que, entre abril de 2022 e dezembro de 2023, foram efetuadas um total de 1611 reservas por residentes, visitantes e empresários locais. O número de reservas foi mais elevado entre os residentes (733) e os visitantes (662), havendo apenas uma diferença de 71 reservas entre estes utilizadores.

**Tabela I.** Número de reservas por utilizador, abril de 2022 e dezembro de 2023 (Aldeias Históricas de Portugal, 2024)

Anos	Visitantes	Residentes	Empresas	Total
2022	321	344	85	750
2023	341	389	131	861
<b>Total</b>	662	733	216	1611

Durante o período analisado, os 353 residentes na freguesia de Castelo Novo (dados dos Censos de 2021) foram responsáveis por uma média diária de 1,2 reservas. Destes, as reservas efetuadas por residentes de nacionalidade portuguesa foram claramente predominantes (95%). Relativamente à sazonalidade das reservas, em 2022, os meses com maior número de reservas por parte dos visitantes foram agosto (n=58) e julho (n=42). Por outro lado, maio (n=64) e abril (n=49) foram os meses em que se registaram mais reservas pelos residentes, enquanto as empresas alcançaram o seu máximo em outubro (n=19) e dezembro (n=14). Da mesma forma, em 2023, os meses com mais reservas por parte dos visitantes foram abril (n=49) e julho (n=42), enquanto os residentes efetuaram mais reservas em março (n=54) e dezembro (n=46). As empresas registaram mais reservas em novembro (n=20) e agosto (n=19). Estes dados indicam que o padrão de utilização das viaturas varia ao longo do ano, com picos de reservas em diferentes meses, o que torna viável a reserva das mesmas pelos diversos públicos.

#### 4.1. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E PERFIL DO VISITANTE

Analisando os dados dos visitantes, observa-se um decréscimo no registo de visitantes no Posto de Turismo, de cerca de 36% de 2022 para 2023, mesmo considerando apenas os meses de abril a dezembro. No

entanto, este declínio não se reflete no número de reservas realizadas de viaturas elétricas, que apresentou um aumento de aproximadamente 6%, passando de 321 reservas em 2022 para 341 em 2023. Apesar disso, ao considerar a média diária de reservas no período analisado, observa-se uma ligeira diminuição na procura desse serviço por parte dos visitantes, com a média diária de reservas a diminuir de 1,17 entre abril e dezembro de 2022 para apenas 0,9 em 2023.

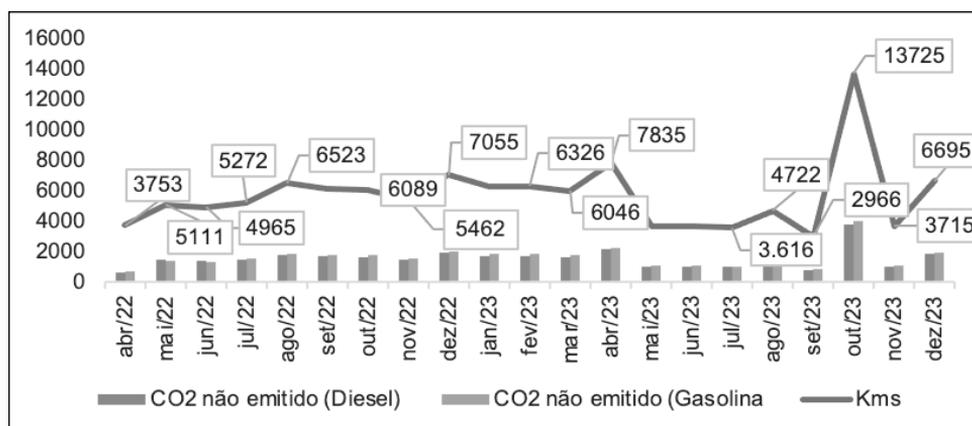
Do total de 662 reservas registadas por visitantes, 90% provieram de cidadãos portugueses (n=595), enquanto apenas 10% foram de estrangeiros (n=67). Este resultado está em consonância com a proporção entre o número de hóspedes residentes em Portugal (91%) e aqueles que residiam no estrangeiro (9%) registados nos meios de alojamento turístico do município do Fundão em 2022 (Pordata, 2024), assim como com os dados dos visitantes registados no Posto de Turismo de Castelo Novo, onde cerca de 88% (n=10669) dos visitantes são portugueses.

Ao analisar o número de reservas dos visitantes portugueses em relação ao número de visitas ao Posto de Turismo desta nacionalidade, constata-se que apenas 6% dos portugueses efetuaram reserva de veículo elétrico. No entanto, é importante ressaltar que grande parte dos portugueses utiliza o automóvel como meio de transporte nas suas deslocações, aproximadamente 89%, em 2022 (Pordata, 2023). Além disso, salienta-se que 42,8% das visitas ao Posto de Turismo, em 2022, e 41,3% em 2023 são integradas em grupos organizados, e cerca de 2,8% em 2022 e 4% em 2023 são integradas em grupos escolares, que são em grande parte provenientes de Portugal e com meio de transporte próprio.

Ao analisar as reservas realizadas pelos visitantes internacionais, de um total de 67 reservas, as nacionalidades mais representadas durante todo o período de análise são a belga (25%), a neerlandesa (19%), a alemã (15%) e a brasileira (10%). Todas as outras nacionalidades têm uma participação reduzida no total de reservas deste serviço, com proporções que variam entre os 9% (espanhóis) e o 1,5% (canadianos e italianos). Por outro lado, em termos de visitas ao Posto de Turismo, os espanhóis e os franceses são as nacionalidades mais representativas em 2022 (abril a dezembro) e em 2023, com proporções de 66% e 64%, respetivamente.

Para avaliar a mobilidade sustentável do projeto, é crucial compreender o seu impacto em termos de quilómetros percorridos e compará-lo com as emissões de CO<sub>2</sub> que seriam geradas se essas viagens fossem feitas com veículos a gásóleo ou gasolina. Ao observar a Figura 1, podemos constatar

que, entre abril de 2022 e dezembro de 2023, o número de quilómetros percorridos pelos veículos elétricos variou entre 3.616 km (em julho de 2023) e 13.725 km (em outubro de 2023). Mensalmente, há uma variação nos valores de CO2 emitidos, variando de um mínimo de 680 toneladas (em abril de 2022, para veículos a gasóleo) a um máximo de 4.037 toneladas (em outubro de 2023, para veículos a gasolina). Em média, mensalmente, teriam sido emitidas aproximadamente 1.614 toneladas de CO2 se as viagens fossem realizadas por veículos a gasolina ou gasóleo. Em dezembro de 2023, o número total acumulado de quilómetros percorridos pelos veículos elétricos atingiu 119.823 km, o que significa que se essa distância fosse percorrida por um veículo a gasóleo, teriam sido emitidas 33.085 toneladas de CO2, enquanto que se fosse percorrida por um veículo a gasolina, teriam sido emitidas 34.695 toneladas de CO2.



**Figura 1.** Evolução dos Km percorridos e redução de emissão de CO2, abril 2022 a dezembro de 2023 (Aldeias Históricas de Portugal, 2024)

## 5. CONCLUSÃO

O projeto piloto Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável das AHP, procura proporcionar aos residentes, empresários e visitantes, uma alternativa sustentável de mobilidade, mais barata, acessível, saudável e limpa. No âmbito geral, e apesar do projeto ainda se encontrar em curso e talvez ainda não estar completamente assimilado pelos seus destinatários, parece-nos que constitui uma mais valia para este território em particular, com a possibilidade de vir a ser replicado noutros territórios, pela alternativa que constitui em termos de mobilidade com implicações

positivas: i) para os residentes, que dispõem de uma alternativa aos escassos transportes públicos quando precisam de recorrer a serviços não disponíveis na aldeia; ii) para as empresas que têm ao seu dispor uma alternativa mais barata de deslocação e iii) para os visitantes, que podem tirar partido de uma experiência mais sustentável nas suas deslocações pelo território. Para todos estes grupos, destaca-se a redução da pegada ecológica (redução de emissões de CO<sub>2</sub> e ruído) face aos meios de transporte convencionais. O projeto permite, com potencialidades de crescimento da frota e disseminação por outras AHP, contribuir para os objetivos nacionais e europeus em matéria de sustentabilidade e mobilidade, para além de melhorar a imagem do destino baseado na mobilidade sustentável e responder a uma lacuna nas políticas públicas ao nível da mobilidade em territórios rurais de baixa densidade. Este estudo apresenta como limitação o facto de se basear apenas em dados quantitativos, não sendo possível, por exemplo, obter informação sobre a satisfação dos utilizadores que mais recorrem a esta solução de mobilidade. Assim, para futuras investigações, seria interessante perceber se as empresas turísticas utilizam este serviço como forma de oferecer uma experiência mais sustentável aos seus clientes (pacotes turísticos), as unidades de alojamento registaram maior procura e aumento da estada média, no que concerne às deslocações às atrações visitadas, e se a utilização das viaturas elétricas contribui para uma melhoria da experiência do visitante nas AHP, bem como avaliar o consumo energético no carregamento das viaturas/impacto ambiental.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aldeias Históricas de Portugal (2024, março).** *Mobilidade Urbana Sustentável*. <https://aldeiahistoricasdeportugal.com/mobilidade-urbana-sustentavel/>.
- AMT (2023).** *Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade. Análise Estatística*. Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.
- Cartaxo, T. M. (2020).** Políticas de mobilidade e transportes: Entre a sustentabilidade e uma transição justa. *e-Pública*, 7(2), 219-239.
- Carvalho, C., Oliveira, C. S. (2017).** Uma leitura de género sobre mobilidades e acessibilidades em meio rural. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 35, 129-146.
- CE (1999).** *European Spatial Development Perspective – Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Office for Official Publications of the European Communities.

- CE (2020).** *Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro.* Jornal Oficial da União Europeia.
- CE (2021).** *Uma visão a longo prazo para as zonas rurais da UE – Para zonas rurais mais fortes, interligadas, resilientes e prósperas, até 2040.* Jornal Oficial da União Europeia.
- Correia, J., Carvalho, P. (2010).** Turismo e desenvolvimento rural. O caso do Piódão (Aldeias Históricas de Portugal). *Cadernos de Geografia*, 28/29, 117-130.
- Covas, A., e Covas, M. (2015).** *Multiterritorialidades I. Temas e problemas de governança e desenvolvimento territoriais.* Edições Colibri.
- Ferrão, J. (2018).** Despovoamento em áreas rurais: Entre a inevitabilidade e a capacidade de transformação. *CULTIVAR – Cadernos de Análise e Prospetiva*, 11, 13-19.
- Figueiredo, E., Raschi, A. (2012).** Immersed in Green? Reconfiguration the Italian Countryside through Rural Tourism Promotional Materials. In K. Hyde, C. Ryan, & A. Woodside (Eds.), *Field Guide for Case Study Research in Tourism, Hospitality and Leisure* (pp.17-44). Emerald Publishers.
- Figueiredo, E. (2018).** Entre o abandono e o idílio – Representações sociais dos territórios rurais em Portugal. *CULTIVAR – Cadernos de Análise e Prospetiva*, 11, 39-48.
- Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O., Rossel, P. (2004).** *Mobilité et Motilité. De l'intention à l'action.* École Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Lane, B. (2009).** Rural tourism: An overview. In T. Jamal, & M. Robinson (Eds.), *The SAGE handbook of tourism studies* (pp.354-370). Sage.
- Magalhães, M.T.Q., Aragão, J.J.G, Yamashita, Y. (2013).** Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas de Mario Bunge. *Mobilidade, cidade e território*, 9, 1-14.
- McCarthy, J. (2008).** Rural geography: globalizing the countryside. *Progress in Human Geography*, 32(1), 129-137.
- Pordata (2024).** *Hóspedes nos Alojamentos Turísticos por 100 Habitantes.* <https://abre.ai/jERC>.
- Pordata (2023).** *Viagens turísticas de residentes por destino e meio de transporte principal.* <https://abre.ai/jERH>.
- Ramos, G., Dionísio, R., Pereira, P., Rodrigues, J. (2022).** Turismo, mobilidade suave, conflitos e virtudes a partir de um projeto Interreg.

In P. Reis (Coord.), *Turismo e Desenvolvimento dos Territórios do Interior* (pp.100-133). RVJ Editores.

**Reis, P., Baltazar, M. S. (2022).** Os territórios rurais de baixa densidade no contexto das políticas públicas de desenvolvimento regional: um balanço às intervenções territoriais nas Aldeias Históricas de Portugal. In P. Reis (Coord.), *Turismo e Desenvolvimento dos Territórios do Interior* (pp.9-34). RVJ Editores.

**Reis, P., Baltazar, M. S. (2019).** Os territórios rurais de baixa densidade como espaço de lazer e de turismo: o destino turístico Aldeias Históricas de Portugal. *SOCIOLOGIA ON LINE*, 21, 141-166.

**Rodrigo, I., Ferragolo da Veiga, J. (2009).** Portugal: Natural Resources, Sustainability and Rural Development. In K. Bruckmeier, & H. Tovey (Eds.), *Rural Sustainable Development in the Knowledge Society* (pp.203-222). Ashgate.

**Silva, L. (2014).** *Património, ruralidade e turismo. Etnografias de Portugal Continental e dos Açores*. Instituto de Ciências Sociais.

**SMARTA (2019).** *Repensando a mobilidade rural: Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias*. European Integrated Projects.

**Sousa, J. F., Ferreira, H., Fernandes, A. (2009, 7 a 9 julho).** Transportes Coletivos em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: Abordagens e Soluções. In *Atas do 15º Congresso da APDR “Redes e Desenvolvimento Regional”* (pp.2562-2589). Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional.

# Estratégias de Competitividade dos Estabelecimentos hoteleiros em Territórios de Baixa Densidade: O Caso do Alto Alentejo

GORETE DINIS

*(CARE - Research Center on Health and Social Sciences, GOVCOPP, CITUR Algarve, Portalegre Polytechnic University, Portugal)*

BRUNO COSTA

*(Grupo Hoteleiro Vila Galé, Portugal)*

RESUMEN: 1. INTRODUÇÃO. 2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO. 2.1. *Competitividade no setor do turismo.* 2.2. *Estratégias e fatores de competitividade na hotelaria.* 2.3. *O Turismo no Alto Alentejo.* 3. METODOLOGIA. 4. RESULTADOS. 5. CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS.

**Resumo:** Num mercado cada vez mais global e em constante evolução, o maior desafio que se impõe ao setor do turismo é manter-se competitivo e, simultaneamente, desenvolver-se de forma sustentável, responsável e com qualidade. Nas últimas décadas, o setor do turismo tem alcançado um crescimento bastante significativo e mostrado a sua resiliência mesmo em tempo de crises, como foi o caso da pandemia Covid-19, no entanto, tem sido também evidente que a competitividade do setor pode ser temporária e ainda mais acentuada em momentos de retoma pós-crisis, principalmente quando as empresas atuam ou dependem dos mesmos mercados turísticos. Assim, alcançar e manter a competitividade das empresas requer um esforço contínuo e atento por parte dos gestores, visando obter as informações necessárias para sustentar o desenvolvimento de estratégias específicas, especialmente nas áreas de promoção, gestão e desempenho organizacional. No contexto do turismo, as vantagens comparativas, tais como a localização da empresa e os recursos turísticos

disponíveis na região, desempenham um papel crucial na competitividade do setor. Os territórios do interior e de baixa densidade populacional podem, portanto, capitalizar as suas singularidades para desenvolver produtos turísticos diferenciadores e estimular a criação de novos negócios e atração de empresas para o território. O objetivo deste capítulo é analisar as estratégias competitivas aplicadas pelos estabelecimentos hoteleiros na região do Alto Alentejo. Para isso, foi aplicado um questionário a um total de 25 estabelecimentos hoteleiros localizados no Alto Alentejo, obtendo-se uma amostra de 68%. Os resultados indicam que a presença de recursos naturais e culturais são estratégicos para os estabelecimentos hoteleiros, e que a qualidade do serviço e a diferenciação através da inovação estão entre as estratégias competitivas mais utilizadas por essas empresas.

**Palavras-chave:** Competitividade do turismo; Hotelaria; Estratégia; Território de baixa densidade; Alto Alentejo.

## 1. INTRODUÇÃO

O turismo é um setor fundamental para o desenvolvimento social e económico dos países, como é o caso de Portugal. Nas últimas décadas, o turismo em Portugal tem apresentado níveis de crescimento significativos, e o Alentejo é umas das regiões do país onde esse crescimento é ainda mais visível, com impacto em cerca de 20% no aumento de hóspedes e de dormidas, no período de 2013 a 2018 (EY-Parthenon, 2020). O turismo apresenta características únicas e particularidades que o tornam suscetível a diversos fenómenos, os quais podem perturbar os cenários de crescimento, demonstrando que a competitividade do setor é temporária (Mariani *et al.*, 2016). Estes fenómenos podem ser de natureza diversa, como foi o caso da pandemia COVID-19, que provocou quedas significativas no turismo mundial e em Portugal; e conduziu a alterações substanciais em termos estratégicos por parte das organizações responsáveis pela gestão dos destinos e empresas do setor, bem como a modificações do lado da procura turística, com repercussões no comportamento do consumidor e hábitos de viagem.

As alterações no comportamento do consumidor em turismo têm beneficiado e são uma oportunidade de desenvolvimento de destinos turísticos, como o caso do Alto Alentejo, cujas características se alinham com a tendência dos visitantes em procurar viagens para destinos de proximidade, seguros e sustentáveis, com baixa densidade populacional e que oferecem uma ligação privilegiada com a natureza (EY-Parthenon, 2020). Os territórios do interior têm, por um lado, apostado no turismo

como dinamizador da atividade económica, o que tem resultado num aumento da procura turística. No entanto, por outro lado, enfrentam fragilidades que comprometem o seu desenvolvimento, destacando-se o envelhecimento da população e as oportunidades limitadas no mercado de trabalho, levando ao abandono destas áreas, especialmente pela população mais jovem que procura emprego sobretudo em meios urbanos.

Dado que o turismo é uma atividade em expansão e que a concorrência entre destinos e empresas é cada vez mais intensa e implacável em todo o mundo (Ritchie & Crouch, 2003), as empresas do setor, especialmente na hotelaria, enfrentam o desafio de manter e desenvolver as suas capacidades, exigindo um trabalho árduo (Claver-Cortés *et al.*, 2006). Nos últimos anos, tem-se intensificado a preocupação em estudar a competitividade na área do turismo, dos destinos turísticos e do setor da hotelaria (Tsai *et al.*, 2009), o que evidencia a relevância do tema. No entanto, que seja do nosso conhecimento, existe ainda muito pouca investigação sobre a competitividade do setor hoteleiro em regiões de baixa densidade. O objetivo deste capítulo é analisar as estratégias competitivas aplicadas pelos estabelecimentos hoteleiros na região do Alto Alentejo, com o propósito de conhecer as características dessas empresas, as suas estratégias de atuação e a relevância dos recursos e produtos turísticos da região para a implementação e desenvolvimento das suas atividades. O capítulo está estruturado em cinco seções. A primeira seção é a Introdução, na qual é apresentada a relevância e o objetivo da investigação. Na segunda seção, é realizada uma revisão da literatura sobre competitividade no setor do turismo, estratégias e fatores de competitividade na hotelaria. Na terceira seção, é abordada a metodologia utilizada no estudo empírico. Os resultados são apresentados e discutidos na quarta seção. O capítulo termina com a conclusão, limitações e sugestões para outras investigações.

## 2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

### 2.1. COMPETITIVIDADE NO SETOR DO TURISMO

O termo competitividade tornou-se popular durante as últimas duas décadas e tem sido objeto de estudo em várias disciplinas, como economia, gestão e turismo. Apesar de ter sido amplamente discutido na literatura, o seu significado, abrangência, medição e relevância não possuem uma definição clara nem um padrão único ou abordagem estrutural (W.-C. Hong, 2008). Num contexto microeconómico, ou seja, ao nível da empresa, Dwyer e Kim (2003) compreendem a competitividade como um fenómeno

baseado nas características das indústrias, o que influenciará a capacidade competitiva dos seus produtos. Por outro lado, Henry *et al.* (2009) afirmam que a competitividade é geralmente entendida como a capacidade da empresa de aumentar em tamanho, expandir a sua quota de mercado global e os seus lucros. Ao longo dos anos, tem-se verificado uma evolução no conceito de competitividade, indo além dos resultados económicos para incorporar outras dimensões importantes, como o bem-estar social e a sustentabilidade.

Um dos pioneiros e mais importantes gurus da área da gestão, Michael Porter, refere que as organizações devem ter como principal objetivo criar um equilíbrio entre a oferta (produtos/serviços) no sentido de controlar bem os gastos e a relação qualidade/preço, ao mesmo tempo que se controlam os preços praticados para o público, de forma a oferecer, acima de tudo, um produto/serviço de qualidade, sem alterar muito os preços (Porter, 1980). Porter (1980), para explicar melhor a sua perspetiva da competitividade, propõe o Modelo das Cinco Forças Competitivas. Este modelo incorpora os cinco aspetos mais importantes que os gestores devem utilizar quando desejam analisar o estado do setor e da sua organização. Estes aspetos são o poder negocial do negócio com os clientes, o poder do negócio com os fornecedores, a presença de novos concorrentes, o surgimento de novos produtos/serviços e, por fim, a concorrência dentro do mesmo setor. Para o autor, a competitividade é um processo dinâmico e em constante evolução, que depende de fatores como mudanças tecnológicas, tendências do consumidor, diferenciação de produtos, entre outros, que permitem compreender por que determinadas empresas são mais eficazes na criação de vantagens essenciais à elevada e crescente produtividade. Além disso, reitera que a competitividade ocorre ao nível das empresas, ou seja, são as empresas e não os países que competem nos mercados internacionais, o que significa que quanto mais competitivas forem as empresas, mais competitiva poderá ser a nação onde estas se inserem (Porter, 1989; Gooroochurn & Sugiyarto, 2005).

A competitividade no turismo é um tema relevante e crucial, sobretudo para os países e regiões fortemente dependentes deste setor (Poon, 1993; Gooroochurn & Sugiyarto, 2005), que tem sido amplamente estudado na literatura. No entanto, devido à sua complexidade, não existe uma definição amplamente aceite (Crouch & Ritchie, 1999). Contudo, pode-se afirmar que esta será a capacidade que os intervenientes de um país, destino, ou região, apresentam para alcançar metas acima da média do sector, de forma sustentada, de acordo com os objetivos traçados (Dwyer e Kim, 2003).

Existem na literatura uma ampla variedade de modelos e formas de mediação do fenómeno da competitividade, destacando-se o modelo de Crouch e Ritchie (2003), que se baseia no modelo de diamante de Porter. Na base deste modelo está a premissa de que a competitividade de um destino está associada à prosperidade económica a longo prazo dos residentes, o que significa que a competitividade está interligada com a sustentabilidade. Ritchie e Crouch (2010) e Omerzel (2006) ressaltam a importância do destino funcionar como um todo, destacando que a eficiência do envolvimento e do trabalho conjunto dos stakeholders aumenta a competitividade do destino. A competitividade do destino turístico depende do desempenho das suas empresas e, no caso específico do turismo, as empresas de hotelaria são um stakeholder fundamental. A competitividade na hotelaria é geralmente alcançada pela capacidade do estabelecimento hoteleiro de atrair e satisfazer os seus clientes, garantindo assim vantagens competitivas em relação aos seus concorrentes (Yeung & Law, 2005).

Enz e Siguan (1999) e Enz (2010) argumentam que as empresas de alojamento devem agir de forma proativa para garantir a sua competitividade, acrescentando valor aos serviços que oferecem e garantindo a sua sustentabilidade, diferenciando os produtos dos seus hotéis concorrentes.

### 2.2. ESTRATÉGIAS E FATORES DE COMPETITIVIDADE NA HOTELARIA

Porter (1986) afirma que a estratégia, quando associada à competitividade, desempenha um papel fundamental no desenvolvimento da empresa. A estratégia é, segundo o autor, a definição de um conjunto de objetivos que a organização necessita para alcançar vantagem competitiva em relação aos seus concorrentes. Por outro lado, Freire (2008) refere que a estratégia consiste no conjunto de decisões e ações que a empresa procura implementar, aproveitando todas as potencialidades dos recursos disponíveis, para proporcionar aos clientes mais valor do que a concorrência. Segundo Porter (1980), a criação de determinadas estratégias competitivas torna-se a base para alcançar o sucesso e determina a forma como a empresa irá competir dentro do setor. A maneira como a estratégia é desenvolvida pode assim ser baseada na relação da organização com o setor. Todos os setores económicos têm na sua base organizações de várias marcas ou entidades que trabalham para o mesmo propósito ou têm como objetivo fornecer o mesmo serviço. De acordo com Porter (1980), a formulação de estratégias competitivas específicas é essencial

para atingir o sucesso e determinar o posicionamento de uma empresa dentro do seu setor. O principal objetivo ao desenvolver estratégias competitivas é estabelecer uma relação de valor entre a organização e o seu setor económico, considerando aspetos cruciais da sociedade, cultura, política e economia. Na opinião de Herbert & Deresky (1987), as tipologias estratégicas a aplicar numa empresa podem ser categorizadas de maneiras diferentes. Assim sendo, é necessário avaliar cuidadosamente, e cabe aos gestores perceber quais as melhores estratégias que poderão adaptar-se à sua empresa. Segundo Porter (1980), existem potencialmente três estratégias competitivas: i) liderança pelos custos; ii) diferenciação, que pode ser alcançada através da oferta de produtos ou serviços únicos no setor; e iii) estratégia de foco, onde as organizações direcionam as estratégias para um mercado geográfico específico ou um determinado grupo de consumidores. Por vezes, a empresa pode optar por prosseguir com mais do que uma estratégia em simultâneo, embora isso seja raramente possível.

A competitividade num setor específico é influenciada por fatores quantitativos e qualitativos, sendo controversa a identificação do principal fator que a afeta. Não existe um conjunto de fatores universalmente aceites que determinam a competitividade destas empresas, no entanto, fatores como a qualidade do serviço, a oferta de serviços/produtos distintos, a localização do estabelecimento e os recursos humanos são amplamente apontados na literatura como elementos influentes.

A qualidade surge como um dos principais fatores e métodos possíveis para demonstrar vantagem em relação às empresas concorrentes. Hamel e Prahalad (2002) demonstram que as vantagens competitivas de uma organização estão muito ligadas à inovação e ao desenvolvimento dos seus produtos e serviços. Barney e Hesterly (2011) corroboram esta ideia, afirmando que é necessário criar produtos/serviços inovadores e diferentes para tornar mais difícil para os concorrentes alcançarem outros níveis de competitividade empresarial. No setor hoteleiro, a diferenciação do produto/serviço pode ser alcançada através do conforto durante a estadia e a pernoita. Não apenas em termos de “estrelas”, mas também na forma como os quartos estão equipados e ao nível de conforto dos materiais. A localização é também um fator interno e externo de competitividade das empresas hoteleiras, como concluem Costa & Ribeiro (2017), a localização afirma-se:

“como um dos principais fatores competitivos para um estabelecimento hoteleiro, na medida em que, o local onde está situado afeta fatores como o produto, o marketing, as características do hotel, o preço, a gestão, entre outros, enquanto pode ainda ser influenciado por fatores externos

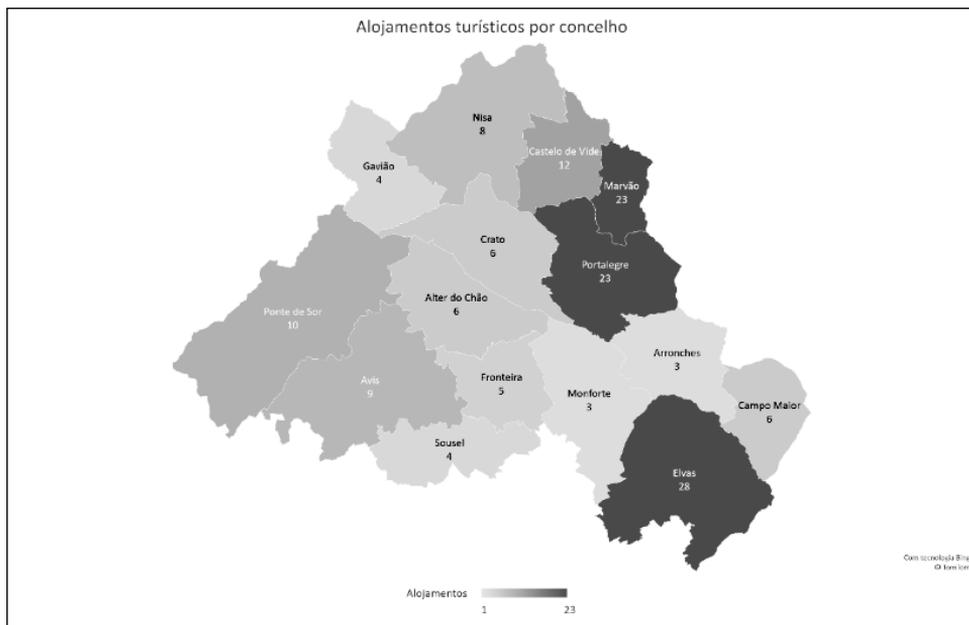
do estabelecimento, como o destino em que está inserido, os recursos envolventes e as infraestruturas de apoio, que podem tornar determinado estabelecimento hoteleiro mais ou menos atrativo para um possível cliente” (p. 101-102)

Esta deve ser considerada juntamente com outros fatores que podem conduzir à criação de vantagens competitivas em relação aos seus concorrentes. Isso inclui a criação de ofertas diferenciadas e o fornecimento de atendimento personalizado, ambos contribuem para a satisfação dos clientes.

### 2.3. O TURISMO NO ALTO ALENTEJO

O território do Alto Alentejo é constituído por 15 concelhos e situa-se na região do Alentejo, NUT II. De acordo com a definição da Associação Nacional de Municípios Portugueses, enquadra-se no conceito de territórios de baixa densidade. Estes territórios, conforme referido por Silva *et al.* (2010), caracterizam-se pela persistência de problemas estruturais, entre os quais se destacam a existência de uma população envelhecida. Além disso, questões económicas como a escassez e a fraca diversidade de atividades económicas, uma elevada taxa de desemprego, dificuldades de reestruturação e inovação também são evidentes. Não obstante os problemas e dificuldades que existem nos territórios de baixa densidade, estes territórios, como é exemplo o Alto Alentejo, possuem recursos turísticos e condições para o desenvolvimento da atividade turística. Nesses territórios, a escala e a localização são elementos diferenciadores, capazes de criar uma imagem distintiva em relação a outros destinos turísticos (Correia & Carvalho, 2010; Carvalho, 2018). Assim, um território de baixa densidade populacional permite à região adotar um modelo de turismo mais seletivo, por oposição a uma estratégia de turismo orientada para o turismo de massas, usualmente associado aos grandes centros urbanos (por exemplo, Lisboa, Porto) (Ey Parthenon, 2020).

Segundo o Instituto Nacional de Estatística, em 2022, a região do Alto Alentejo apresenta um total de 150 alojamentos turísticos, dos quais 25 são hotéis. Como se pode observar na Figura 1, os concelhos com maior número de alojamentos são Elvas, Portalegre e Marvão, totalizando 74 alojamentos, o que corresponde a cerca de 50% da oferta existente na região. No entanto, os alojamentos classificados como hotéis predominam nos concelhos de Elvas (7), Castelo de Vide (4) e Portalegre (4). No Alto Alentejo, há 6 concelhos que não possuem hotéis, nomeadamente: Campo Maior, Fronteira, Gavião, Crato, Monforte e Sousel (Pordata, 2022).



**Figura 1.** Alojamentos turísticos por concelhos do Alto Alentejo em 2022 (PORDATA, 2024)

### 3. METODOLOGIA

O objetivo do estudo é analisar as estratégias competitivas e diferenciadoras aplicadas pelos estabelecimentos hoteleiros na região do Alto Alentejo. Para alcançar este objetivo, foi adotada uma abordagem metodológica quantitativa, utilizando-se o inquérito por questionário. Esta é uma técnica amplamente utilizada na investigação em turismo (Veal, 2011). A população em estudo são os estabelecimentos hoteleiros, nomeadamente os hotéis localizados na região do Alto Alentejo (25 hotéis). Para Cooper *et al.* (2008), o setor hoteleiro é o que possui maior relevância dentro da área económica do turismo, frequentemente servindo como base para outras atividades turísticas e como local onde a atividade turística é realizada. Matias (1992) afirma que a hotelaria se torna um fator essencial para o setor do turismo, especialmente para o turismo em Portugal.

Foram enviados questionários para a população em estudo; no entanto, apenas foram considerados válidos os questionários de 16 hotéis.

## ESTUDIOS

Esta publicação aborda um dos grandes problemas do mundo rural europeu sob diferentes perspectivas, centrando-se em espaços com baixa densidade demográfica (Portugal), como expoente do despovoamento que pode ser extrapolado para muitas outras áreas da União Europeia.

Estes territórios, pelas suas fragilidades estruturais, enfrentam uma série de problemas que afectam as suas perspectivas de desenvolvimento e a sua integração, pela falta de oportunidades, no sistema nacional e internacional.

É evidente que a pequena população e a sua dispersão pelo território retarda a criação de mercados locais viáveis e dificulta a chegada de investimentos estrangeiros. Sem uma massa crítica de consumidores, as empresas consideram pouco atrativo estabelecer-se nestas regiões. A que se juntam as deficiências de infra-estruturas, que reforçam o isolamento destas zonas, bem como a emigração dos mais jovens para as maiores cidades ou para as suas áreas metropolitanas. Tudo isto resulta em taxas de envelhecimento mais elevadas, o que acentua as dificuldades na prestação de serviços sociais, educativos e de saúde, a par do aumento dos custos associados à sua prestação.

Para mitigar alguns dos problemas acima referidos, os autores deste livro dão interessantes contributos multissetoriais, centrando-se nos recursos endógenos e nos actores locais para avançar e potenciar as especificidades dos territórios de baixa densidade em termos de saúde, ensino, ensino superior, investigação, liderança inovadora, reestruturação e adaptação empresarial, etc.

El precio de esta obra incluye la publicación en formato DÚO sin coste adicional (papel + libro electrónico)

ACCEDE A LA VERSIÓN ELECTRÓNICA SIGUIENDO LAS INDICACIONES DEL INTERIOR DEL LIBRO

ISBN: 978-84-1085-103-0

