



Munich Personal RePEc Archive

Accessibility as a key factor of the development of tourism in peripheral regions: the case of Beira Interior region

Reis Silva, Joana and Reis Silva, Jorge Miguel and Vaz,
Margarida

University of Beira Interior

2009

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/21842/>
MPRA Paper No. 21842, posted 05 Apr 2010 10:49 UTC

A Acessibilidade como um Factor Chave do Desenvolvimento do Turismo em Regiões Periféricas. O caso da Beira Interior.

Joana Fidalgo Vaz Reis Silva, Departamento de Gestão e Economia
Jorge Miguel dos Reis Silva, Departamento de Ciências Aeroespaciais
Margarida Maria Fidalgo da Costa Vaz, Departamento de Gestão e Economia
Universidade da Beira Interior, Covilhã, Portugal

Resumo: Turismo e Acessibilidades estão interligados. Por um lado o turismo facilita e (não raramente) estimula a mudança das acessibilidades e, por outro lado, as acessibilidades abrem novas perspectivas de destinos turísticos contribuindo para o desenvolvimento de novos (e correlacionados) modelos de negócio. A Beira Interior está localizada perto da fronteira com Espanha e é encarada normalmente como uma região periférica. Nos últimos anos a debilidade da indústria do turismo tem vindo a ser justificada com base na falta e/ou na qualidade das acessibilidades sobretudo as relativas à infra-estruturas de transporte. Afim de aferir se efectivamente a debilidade do sector do turismo na Beira Interior pode (ou não) ser imputada à falta e/ou à qualidade das infra-estruturas de transporte desenvolvemos uma metodologia que permita identificar os ganhos de acessibilidade no passado recente, os previsíveis num horizonte temporal aceitável em termos de planeamento, e os ainda possíveis num cenário assintótico de forte acessibilidade generalizada, permitindo, desta forma, explicitar os ganhos de acessibilidade já alcançados e os ainda possíveis de alcançar. Esta metodologia permite não só evidenciar quer as direcções geográficas quer as regiões parceiras com as quais a Beira Interior poderia vir a obter contribuições significativas no desenvolvimento do seu potencial turístico, mas também perspectivar a futura instalação na região de novos modelos de negócio associados a esta actividade económica, em condições de alta competitividade.

Palavras-chave: Acessibilidades, Turismo, Regiões Periféricas, Desenvolvimento Económico.

Abstract: Tourism and accessibilities are interlinked. On one hand tourism is a driving factor for and (often) a stimulator of change in accessibilities; on the other hand accessibilities themselves opened new touristic destination perspectives even helping to develop locally correlated new business models. Beira Interior is located close to the Spanish border and traditionally seen as a peripheral region. In the last years the weaknesses of the tourism industry have been justified on the basis of shortness and/or lack of quality in accessibilities, mainly those concerning transport infrastructures. In order to evaluate whether there is in fact a case in favour of accessibility shortage we developed a methodology that would allow us to identify the accessibility gains in the recent past, the ones foreseeable in the usually adopted planning periods and the ones possible in a asymptotic scenario of strong generalised accessibility, enabling this way to make explicit identification of the gains already achieved and the ones still possible. Finally, this methodology allows evidencing either geographic directions or partner regions for which Beira Interior could get significant contributions in the development of its tourist potential, also targeting the future installation under high competitiveness conditions of new business models associated with this economic activity.

Key-words: Accessibilities, Tourism, Peripheral Regions, Economic Development.

1. INTRODUÇÃO

A Beira Interior¹ é uma região localizada no centro do país junto à fronteira com Espanha e considerada por muitos como periférica. Partindo da sua marginalidade geográfica relativamente aos centros nacionais e internacionais mais desenvolvidos, as acessibilidades², nomeadamente as infra-estruturas de transporte, assumem um papel estratégico na demolição daquilo que poderíamos chamar "barreiras geográficas à entrada".

De acordo com Silva (2005) a disposição do relevo e os principais cursos de água condicionaram a estruturação das principais vias de comunicação (internas e externas) da Beira Interior. Também o atraso que sistematicamente se tem vindo a verificar na beneficiação de alguns dos itinerários principais e complementares que atravessam a região, inviabiliza a imprescindível permeabilização do território quer entre o Norte e o Sul, por um lado e, por outro, entre o Litoral português e o Interior espanhol. Quanto à rede interna, *capilar*, não tem merecido a devida atenção por parte das entidades competentes pese embora ela ser duplamente importante para o desenvolvimento integrado da região (Silva, 2005): internamente – nas ligações mais *finas* entre localidades, mas também nas ligações estratégicas ao território espanhol – numa lógica de cooperação transfronteiriça que urge preservar e incrementar.

Pese embora estas debilidades, nos últimos anos a situação evoluiu favoravelmente³, sendo de esperar que a região fique dotada das ligações verdadeiramente importantes após concluídos todos os projectos rodoviários, ferroviários e aéreos (em obra e planeados). Se durante muitos anos a escassez e/ou a falta de qualidade das infra-estruturas de transporte foi um dos argumentos para justificar os baixos índices demográficos e a fraca dinâmica económica desta região, a concretização daqueles projectos fará com que tal justificação deixe de ter sentido.

Turismo e acessibilidades estão interligados. Por um lado, o turismo é um factor pull de acessibilidades e (muitas vezes) um factor push estimulador de mudança em acessibilidades; por outro lado as acessibilidades abrem novos destinos e novas perspectivas para destinos turísticos já existentes, podendo ajudar a desenvolver localmente novos modelos de negócios correlacionados.

Como actividade económica e social, o turismo está naturalmente integrado num quadro de desenvolvimento socioeconómico global, sendo reflexo, e simultaneamente reflectindo, as particularidades de um determinado estágio de desenvolvimento (Vaz, 2005). Sendo uma actividade fortemente ancorada no território, a interligação do turismo com o sistema económico local dependerá necessariamente da estratégia de desenvolvimento da região onde se ancora. A estrutura socioeconómica e as ligações inter-sectoriais existentes irão determinar o potencial do turismo na geração de efeitos multiplicadores sobre o rendimento, o emprego e o consumo dessa região.

¹ Região definida pelo conjunto das quatro NUT III da região Centro de Portugal - Serra da Estrela, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul e Cova da Beira, que corresponde genericamente aos Distritos da Guarda e de Castelo Branco.

² Compreendendo o termo "acessibilidades" quer as infra-estruturas de transporte quer as de telecomunicações, neste trabalho será dada ênfase às primeiras. Tem-se no entanto presente a importância que actualmente as telecomunicações assumem na vida socioeconómica de qualquer região e também a sua crescente importância para o turismo.

³ Construção da A.23 – Auto-Estrada entre Torres Novas e Guarda, e da A.25 - eixo transversal entre Aveiro e Vilar Formoso, passando pela Guarda, e que assegura a ligação com a fronteira espanhola.

À semelhança de outras actividades económicas, também os pontos fracos do turismo nesta região têm sido justificados com base na localização periférica da Beira Interior, muitas vezes associada à escassez de acessibilidades e/ou à falta de qualidade delas, sobretudo as relativas à infra-estruturas de transporte.

A fim de avaliar se há, de facto, um caso de escassez de acessibilidades foi utilizada uma metodologia desenvolvida por Silva (2005) que permite identificar os ganhos de acessibilidade ocorridos no passado recente, os ganhos previsíveis num horizonte temporal considerado aceitável (em termos de planeamento) e os ganhos possíveis num cenário assintótico de forte acessibilidade generalizada, permitindo desta forma tornar explícita a identificação dos ganhos de acessibilidade já alcançados e os ainda possíveis de alcançar.

Tirando partido da localização geográfica da Beira Interior relativamente ao litoral e, principalmente, a Espanha, este método permite identificar quer direcções geográficas quer regiões parceiras com as quais a Beira Interior pode obter contribuições significativas no desenvolvimento do seu potencial turístico, visando também a futura localização de novos modelos de negócio associados a esta actividade económica, sujeita cada vez mais a grandes pressões competitivas.

2. A CRESCENTE PROCURA TURÍSTICA DE ZONAS DO INTERIOR

De acordo com um estudo feito por Vaz e Dinis (2007), as zonas do litoral português⁴, continuam a ser as mais procuradas pela maioria dos portugueses e estrangeiros, nelas se registando os valores mais elevados para todos os indicadores analisados, quer do lado da oferta quer da procura. Contudo, há indícios de alteração da dinâmica turística nacional com as zonas do litoral a crescerem a um ritmo mais lento (3,6%) do que as zonas do interior (4,3%) que pode ser consequência quer da saturação de alguns destinos tradicionais quer de eventuais alterações nas motivações turísticas, considerando que os aspectos naturais e culturais destas regiões do interior constituem a base da sua oferta turística.

A crescente procura dos destinos do interior e os níveis de saturação turística baixos (em particular a região Centro) dão a estas regiões maiores potenciais de crescimento. Contudo, elas são maioritariamente procuradas por portugueses, verificando-se um período de permanência dos turistas bastante reduzido, o que evidencia um tipo de turismo mais vocacionado para curtas estadias ou associado ao conceito de *touring*.

No que respeita à região da Beira Interior, o quadro seguinte põe em evidência duas grandes debilidades: as baixas taxas de ocupação-cama dos estabelecimentos hoteleiros⁵ e a grande concentração no mercado turístico português.

⁴ Principalmente o Algarve, o Norte Litoral e a Madeira.

⁵ A falta de informação estatística em Portugal sobre o número de hóspedes dos alojamentos em turismo rural, inibe a comparação com as regiões espanholas. Segundo a Encuesta de Ocupación en Alojamentos Turísticos Extrahoteleros publicada pelo Instituto Nacional de Estadística (INE), no mês de Janeiro de 2009, a comunidade autónoma de Castilla Y León voltou a ser o destino preferido em alojamento de turismo rural em Espanha. Esta comunidade regista 18,29 por cento do total de dormidas do país neste tipo de estabelecimentos. Como refere Vaz (2005) as unidades de Turismo em Espaço Rural têm vindo a afirmar-se no contexto regional, não só como alternativa de qualidade aos alojamentos tradicionais, como também em resposta às novas motivações da procura. Esta oferta de alojamento tem toda a oportunidade numa paisagem marcadamente rural e onde ainda se podem encontrar casas e solares de grande valor histórico e/ou arquitectónico, para além de todo um conjunto de edificações tradicionais ao abandono, à espera de serem objecto de reconstrução e decoração cuidadas e utilizadas para fins turísticos, à semelhança, aliás, do

Quadro 1 – N° Hóspedes, Estada Média e Taxa Ocupação Beira Interior (dados de 2007)

	Hóspedes				Estada média	Taxa ocupação-cama (líquida)
	Portugueses	Estrangeiros	Total	% Estrangeiros		
Serra da Estrela	25134	1833	26967	7%	1,8	27,0
Beira Interior Norte	83044	18232	101276	18%	1,3	21,6
Beira Interior Sul	68744	10730	79474	14%	1,8	29,7
Cova da Beira	122676	9221	131897	7%	1,7	32,3
Total	299598	40016	339614	12%		

Fonte: Elaboração própria com base no Anuário Estatístico da Região Centro, INE (2007)

No mesmo período de tempo (ano de 2007), os estabelecimentos hoteleiros⁶ das vizinhas regiões espanholas de Castilla y León e Extremadura receberam, no seu conjunto, cerca de 5,7 milhões de hóspedes, dos quais cerca de 21% estrangeiros. Similarmente à Beira Interior, também os hóspedes nestas regiões espanholas permanecem durante pouco tempo; contudo o elevado nº de hóspedes contribuirá de alguma forma para que as taxas de ocupação-cama sejam mais elevadas do que as verificadas na região portuguesa.

Quadro 2 – N° Hóspedes em Castilla Y León e Extremadura (dados referentes a 2007)

	Hóspedes				Estada média	Taxa ocupação-cama
	Espanhóis	Estrangeiros	Total	% Estrangeiros		
Castilla y León	3691966	1019021	4710987	21,63%	1,76	37,15
Extremadura	830308	151022	981330	15,39%	1,77	34,63
Total	4522274	1170043	5692317	20,55%		

Fonte: Elaboração própria a partir do Instituto Nacional de Estadística (2009)⁷

Vaz (2005: 111) citando Gómez (1998) refere que a crescente mobilidade associada ao lazer e ao turismo traduz-se nas crescentes deslocações aos espaços urbanos pelo período de um dia ou por um período normalmente não superior a cinco dias, por motivos culturais, recreativos ou profissionais, sendo de notar que o turismo de curta duração cresceu 3,5 vezes mais que as férias de longa duração.

Segundo Hall (2004) em consequência das inovações tecnológicas no sector dos transportes, as viagens de um só dia estão a tornar-se cada vez mais importante no alargamento das escalas espaciais, tornando ainda mais ténue a fronteira entre turismo, lazer ou migrações. De acordo com Hall *et al.* (2004) o turismo é apenas uma forma de lazer orientado para a mobilidade temporária e constitui parte dessa mobilidade, ambas sendo moldadas por e simultaneamente moldando as práticas contemporâneas de consumo, produção e estilos de vida. O turismo contextualiza-se na mobilidade que caracteriza as

que vem acontecendo na vizinha Espanha, onde também as unidades de Turismo em Espaço Rural ganham cada vez maior expressão.

⁶ Que não incluem as unidades de turismo rural, à semelhança de Portugal.

⁷ <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?type=pcaxis&path=/t38/bme2/t11/e162eoh/10/&file=16000c1.px>

sociedades actuais (Lebre, 1998), exigindo mudança de lugar no espaço (Pearce & Butler, 1993)⁸.

Este facto reporta para Ritchie *et al.* (2003) quando os autores sublinham uma particularidade que decorre da própria natureza do turismo e que pode determinar uma diferente relação concorrencial entre os destinos - a sua relativa proximidade geográfica, bem como dos seus mercados, pode permitir-lhes integrar a sua oferta num mesmo pacote turístico ou, então, os seus esforços de marketing conjunto podem expandir a dimensão do mercado na medida em que, isolados, poderiam não conseguir uma tão grande procura.

Neste contexto tem toda a oportunidade a posição defendida por Vaz e Dinis (2007) quando referem a necessidade de algumas localidades e sub-regiões tirarem partido da vizinhança e actuarem mais como aliadas do que como concorrentes, havendo por isso a necessidade de um destino turístico identificar as relações competitivas e complementares mais significativas para cada segmento de mercado, de modo a tornar claro quem são os seus concorrentes directos e quem é que complementa a sua oferta.

3. AFERIÇÃO DAS ACESSIBILIDADES

Segundo Hall (2004) a mobilidade tem surgido nos últimos anos como um conceito-chave na área das ciências sociais no entanto a sua aplicação nos estudos do turismo tem sido relativamente limitada. Na perspectiva deste autor (*op.cit.*, 2004) o turismo continua a ser classificado, e os seus fluxos medidos, por dados estatísticos e concepções reducionistas de viagem, que servem para distinguir o turismo de outras formas de mobilidade. Como consequência, há muitas vezes pouco cruzamento estatístico ou intelectual com outras áreas envolvidas com a mobilidade, como é o caso dos transportes, migração ou outros domínios da diáspora e das networks globais. Em certo sentido essa limitação já começou a ser reconhecida pela Organização Mundial do Turismo, ao admitir a categoria de viagens de um dia como uma forma de comportamento turístico (ONU, 1994, citada em Hall, 2004: 2).

Como refere Silva (1993) uma área de destino turístico deverá possuir boa acessibilidade a partir das principais vias de comunicação, devendo o sistema de circulação ser eficiente. Segundo Fadda e Fancello (2004) o desenvolvimento gerado pelo turismo é o resultado não apenas da possibilidade de criar empregos relacionados com o turismo, mas também da facilidade de acesso aos sítios seleccionados. Tal significa que para aumentar a atractividade de um produto turístico, a integração do turismo com as infra-estruturas de transportes assume um papel fundamental.

3.1 ASPECTOS METODOLÓGICOS⁹

A análise da acessibilidade, real e potencial, da Beira Interior tem por base o quadro das redes rodoviárias ibéricas em 1992¹⁰, 2006¹¹ e 2020¹², entrando em conta neste último

⁸ *The treatment of tourism exclusively as a form of leisure is too limiting. The nature of tourism should also be sought, for instance, in our attitude to space (...). In this sense, tourism could simply be regarded as the process of the change of place in space by an individual or a group of people, a temporary change of the place of sojourn.* (Pearce & Butler, 1993, p.11).

⁹ Para o desenvolvimento deste ponto bem como do ponto 3.2, baseámo-nos essencialmente em Silva (2005).

¹⁰ 1992 - logo após ter sido dado por concluído o eixo rodoviário Porto – Lisboa.

¹¹ 2006 - no contexto de todos os investimentos previstos no respectivo QCA.

¹² 2020 - data em que se prevê estarem realizados, não só o actual PRN mas também grande parte das RTE de Transportes (Dalton, 2003).

quadro com a projectada rede ibérica ferroviária de VA/AV. A intenção é comparar a acessibilidade em cada um destes cenários com um outro, ideal (assimptótico), no âmbito do qual fosse possível realizar deslocações para qualquer destino, em linha recta, a uma velocidade média de 100 km/h.

De acordo com as características inerentes às redes rodoviária e ferroviária de cada um dos cenários, verificou-se até onde era possível viajar em 5 horas, com intervalos de 1 hora¹³, a partir da Guarda, Covilhã e Castelo Branco. A acessibilidade de cada cidade foi avaliada, em cada limiar de tempo de viagem, pelo somatório do total de população atingida ao longo de cada um dos percursos. Ou seja: muito embora as ligações tivessem por origem *aquelas* cidades em particular e por destino uma qualquer outra localidade, a população total considerada foi a correspondente ao somatório da de todos os concelhos alcançados, incluindo a do de origem e a do de destino. Nos casos em que a cidade de destino se situava em território espanhol, o critério para a população deixou de ser o do concelho para passar a ser o da província¹⁴. No cenário de 2020, nos casos em que alguns troços da ligação se efectuaram também pela rede de comboio de VA/AV, apenas foi contabilizado o total da população correspondente aos concelhos (em Portugal) e/ou às províncias (em Espanha) das respectivas estações de paragem.

Constatou-se, na altura, que dos planos da REFER¹⁵ fazia parte a construção de uma linha de caminho de ferro, simultaneamente de VA e de AV, entre Aveiro e Salamanca, que permitiria, não só unir o Porto e Madrid em menos de 3 horas mas também configurar um nova rota de passageiros e de mercadorias entre o Norte de Portugal e o Norte/Centro da Europa – via Irún, e a Europa Mediterrânica – via Port-Bou (Silva, 2004). Embora as autoridades competentes ainda o não tivessem definido com rigor admitia-se, no entanto, que o respectivo traçado viesse a beneficiar a cidade de Viseu. Porém, há estudos recentes que defendem, simultaneamente, a construção de mais estações do que as inicialmente previstas e a circulação do maior número de comboios possível em toda a rede de VA e de AV, de forma a poder captar também um maior número de tráfegos locais¹⁶. Assim sendo, admitimos que em cada linha as estações e o respectivo número de comboios que as serviriam eram as constantes do Quadro 3.

No entanto, sempre que em cada percurso se justificava uma mudança do modo rodoviário para o ferroviário, e vice-versa, entrámos em linha de conta com algum tempo de espera. Em primeiro lugar, e sempre, 20 minutos - o tempo que considerámos necessário para entrar/sair da cidade e para aceder/deixar a estação de comboios. Em segundo lugar, um tempo (TU_{e_i}) de acesso a qualquer uma das estações (i) servida por uma única linha¹⁷, e em função do respectivo número de serviços diários (Sd_i), (J. M. Viegas Consultores, 2000). No caso das estações servidas por várias linhas¹⁸, este tempo (TV_{e_i}) foi calculado através do quociente entre a soma do máximo da população dos pares de concelhos/províncias correspondentes às estações nos extremos de cada linha

¹³ Subdivididos em escalões de 15 minutos.

¹⁴ Os dados demográficos relativamente: aos concelhos portugueses, são os publicados pelo INE e dizem respeito ao último Censo (INE, 2003); às províncias espanholas, são os constantes do Anuario Estadístico 2003 disponibilizado pelo Ministerio de Fomento espanhol (Ministerio de Fomento, 2003).

¹⁵ REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP.

¹⁶ Ainda que, mesmo assim, cada estação não seja servida por todos os comboios que por lá passam mas apenas por alguns, numa frequência a ser ponderada por vários factores ao longo do tempo. Os referidos estudos admitem ainda a possibilidade das linhas de Velocidade Alta e de Alta Velocidade poderem vir a ter paragens a cada 50 km e 100 km, respectivamente.

¹⁷ Casos de Santarém, Leiria, Coimbra, Elvas/Badajoz, Cáceres, Beja, Faro, Braga, Vigo, Viseu, Guarda, Salamanca e Valladolid.

¹⁸ Casos de Lisboa, Aveiro, V. Nova de Gaia, Porto, Lisboa, Pragal, Évora e Madrid.

(j, k) ponderada pelo TUe_i da respectiva linha, e o somatório do máximo da população dos pares de concelhos/províncias correspondentes a essas mesmas estações¹⁹.

Quadro 3 – Estações e Total de Serviços Diários nas Linhas de VA e de AV

Linhas de VA e de AV	Estações	Total de Serviços (por dia)
Lisboa – Porto	Lisboa	20
	Santarém	4
	Leiria	4
	Coimbra	6
	Aveiro	4
	V. Nova de Gaia	8
	Porto	20
Lisboa – Madrid	Lisboa	20
	Pragal	4
	Évora	4
	Elvas/Badajoz	8
	Cáceres	8
	Madrid	20
Lisboa - Faro	Lisboa	6
	Pragal	2
	Évora	2
	Beja	2
	Faro	6
Porto – Vigo	Porto	10
	Braga	4
	Vigo	10
Porto - Madrid	Porto	6
	V. Nova de Gaia	6
	Aveiro	2
	Viseu	2
	Guarda	2
	Salamanca	2
	Valladolid	2
	Madrid	6

Fonte: TIS,pt

Para o cálculo das acessibilidades rodoviária e ferroviária em cada cenário, para além das bases de dados em Arc View, Arc Info e Access que foram cedidas pela TIS,pt, pela Prof.^a Elisabete Silva e pela Eng.^a Fátima Figueira, utilizou-se o aplicativo GeoMedia Transportation Manager – versão 5.2, do programa GeoMedia Professional – versão 5.2, da Intergraph Corporation.

3.2 GUARDA, COVILHÃ E CASTELO BRANCO

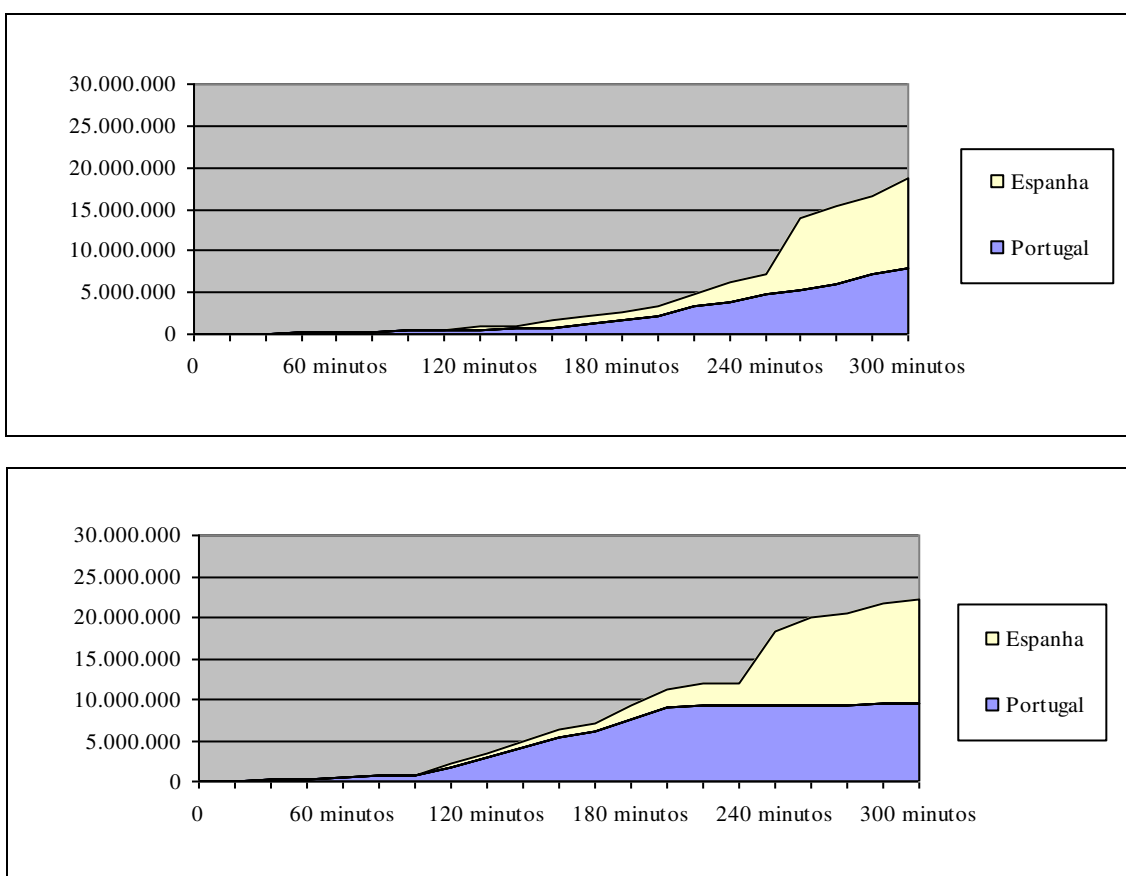
Começamos por analisar a acessibilidade da Guarda, Covilhã e Castelo Branco, na Beira Interior, numa perspectiva longitudinal, isto é, tentando perceber o total de população que era possível atingir a partir de cada uma destas cidades no espaço de 5 horas, em cada um dos cenários: 1992, 2006, 2020 e Assimptótico. Além do mais, dividimos o contributo populacional assim obtido em duas partes – a portuguesa e a espanhola, de

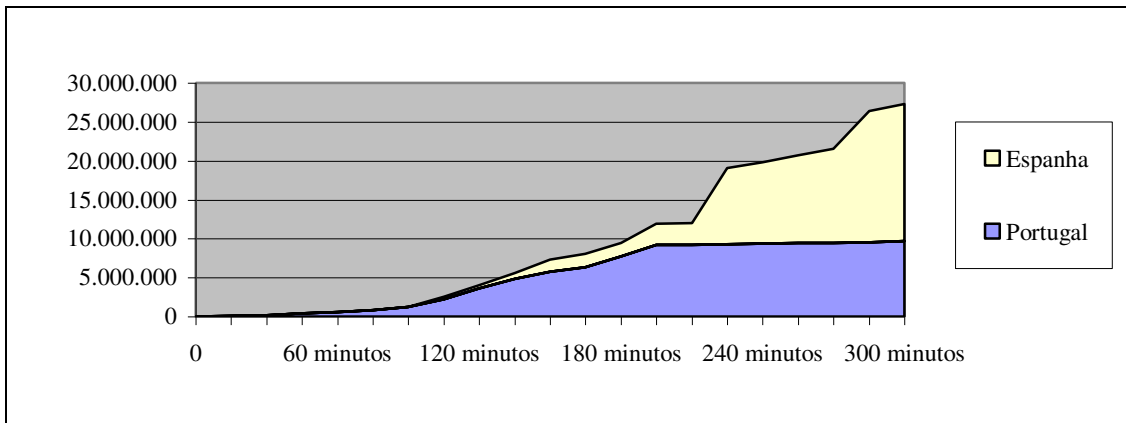
¹⁹ No caso da estação de origem ser servida por mais de uma linha, o índice j coincide com o índice i.

forma a melhor visualizar o contributo de cada país para a acessibilidade de cada cidade.

A primeira cidade que analisámos foi a Guarda (Figura 1). No cenário de 1992 verificámos que apenas entre os 75 minutos (0,273 milhões de habitantes) e os 90 minutos de viagem (0,481 milhões) a população possível de atingir superava a confinada, unicamente, à Beira Interior (0,337 milhões) - um isolamento que podia ser explicado, em boa medida, pelo défice de infraestruturas de acessibilidade de qualidade existente na altura. Só a partir dos 90 minutos de viagem se começava a vislumbrar um aumento significativo da população alcançada, que às 2 horas atingia 0,944 milhões de habitantes, às 3 horas 2,745 milhões, às 4 horas 7,188 milhões e às 5 horas 18,648 milhões.

Figura 1 – Contributos de Portugal e de Espanha para a Acessibilidade da Guarda em 1992, em 2006 e em 2020, em habitantes por tempo de viagem

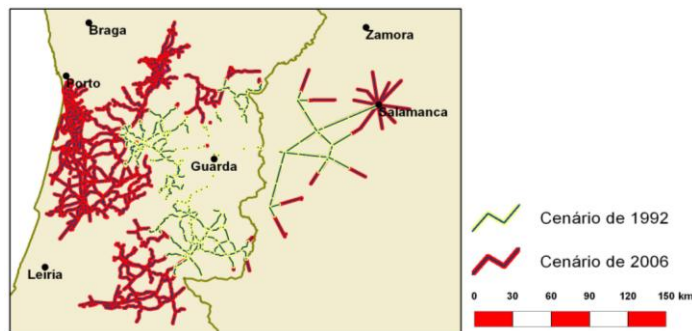


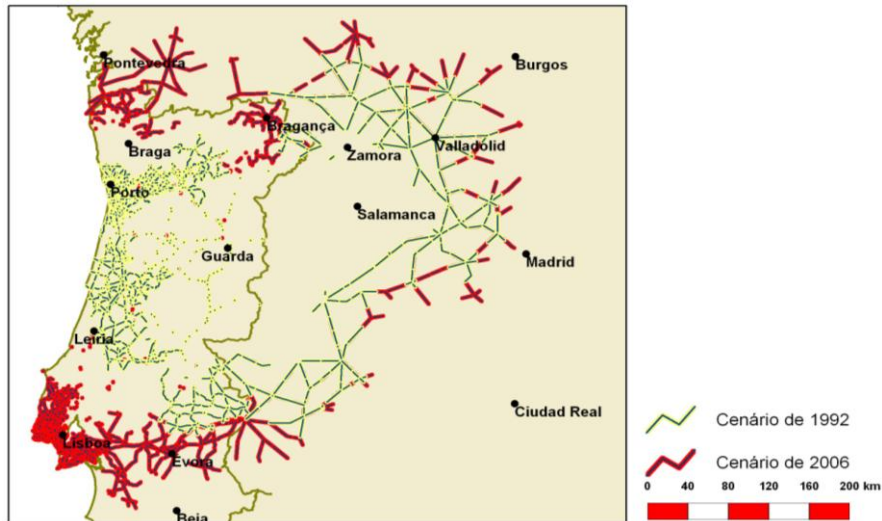


Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Esta situação altera-se significativamente em 2006, sobretudo por entretanto ter aberto ao tráfego o IP.5 - permitindo ligações mais fáceis ao Litoral e ao Norte do país mas também a Espanha, e a A.23 – facilitando as ligações ao Sul. Repare-se, em primeiro lugar, que o tempo necessário para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior, que era sensivelmente igual a 80 minutos em 1992, é agora de apenas 45 minutos (0,347 milhões de habitantes); isto é, foi substancialmente reduzida a barreira do isolamento. Aliás, é logo a partir dos 45 minutos de viagem que se começa a verificar o incremento da acessibilidade, especialmente significativa em 2 horas (onde se atingem 3,297 milhões de habitantes) e em 4 horas (com cerca de 18,283 milhões), (Figura 2).

Figura 2 – Acessibilidade da Guarda nos Cenários de 1992 e 2006, para Limiares de Tempo de Viagem de 2 horas e de 4 horas





Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Se em 1992 as 2 horas de viagem permitiam atingir a quase totalidade da Raia Central Ibérica (0,944 milhões de habitantes), em 2006 as mesmas 2 horas permitem alcançar toda a Região Centro do País e viajar até Salamanca, em Espanha (3,297 milhões de habitantes na totalidade). Do mesmo modo, se em 1992 com 4 horas de viagem era possível alcançar uma população de 7,188 milhões de habitantes, em 2006 com as mesmas 4 horas chega-se a 18,283 milhões. Aliás, para além de ser possível alcançar agora o Norte, o Centro e parte significativa do Sul de Portugal, também se pode viajar mais facilmente até ao Norte (Pontevedra, Burgos) e Centro (Zamora, Valladolid, Madrid) de Espanha.

Ou seja: em 1992 eram necessárias 2 horas para se atingir a população que em 2006 se atinge em pouco mais de 90 minutos, 3 horas em 1992 para se atingir a mesma que em menos de 2 horas em 2006, e 4 horas em 1992 para alcançar a mesma que em menos de 3 horas em 2006. Em 2006, com 5 horas de viagem a Guarda está ao alcance de 22,086 milhões de habitantes - mais 3,438 milhões do que em 1992.

Na transição de 2006 para 2020, isto é, tomando agora em consideração também a rede de caminho de ferro de VA e de AV em toda a Península Ibérica, podemos verificar que para o mesmo tempo de viagem o acréscimo de população não é muito significativo: em 2020, com 2 horas de viagem será possível alcançar 3,890 milhões (contra 3,297 milhões em 2006), em 3 horas 9,477 milhões (contra 9,264 milhões em 2006), e em 4 horas 19,841 milhões (contra 18,283 milhões em 2006). Apenas para as 5 horas de viagem tal incremento é superior, na ordem de 5 milhões de habitantes (22,086 em 2006 contra 27,295 em 2020).

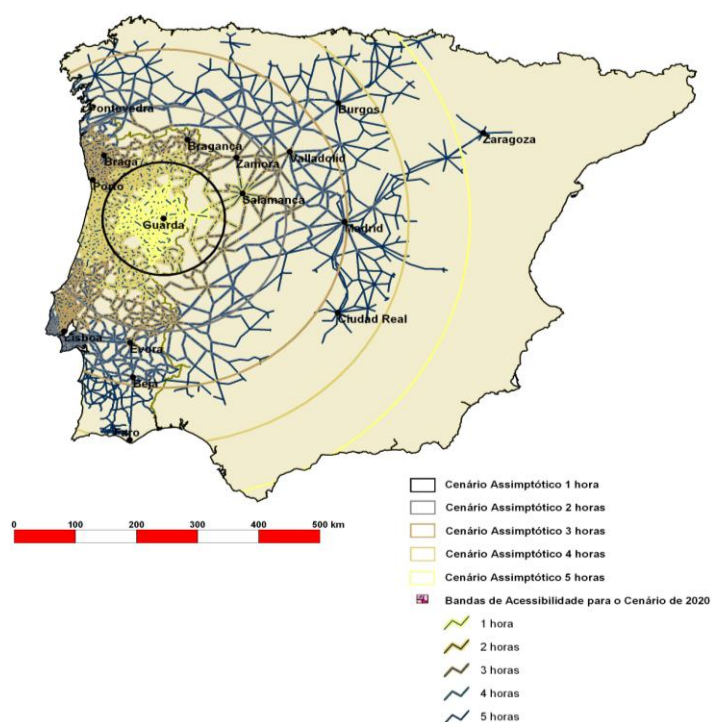
Há ainda outros aspectos que não podemos deixar de referir. Repare-se que o tempo necessário para superar uma população equivalente à da Beira Interior era, para a cidade da Guarda, sensivelmente igual a 80 minutos em 1992, e que se reduz para 45 minutos em 2006 - onde se mantém, praticamente, em 2020 (0,402 milhões de habitantes). Se na transição de 1992 para 2006 tal facto pode ser explicado pela entrada em funcionamento do IP.5/A.25 e da A.23, então como explicar a realidade patenteada após 2006? Certamente que já não com o argumento da falta de infraestruturas de acessibilidade de

qualidade. De facto, o que parece estar agora em causa é a falta de *peso* próprio deste espaço territorial em matéria de população.

Ainda assim, repare-se que no cenário de 1992, a partir das 4 horas de viagem, o *peso* da população espanhola aumentava consideravelmente, sobretudo pela facilidade das ligações a Espanha - mais do que ao Litoral português. Nos cenários subsequentes atinge-se a quase totalidade do território português logo após as 3 horas de viagem, tempo a partir do qual se começa a verificar o (forte) incremento da população alcançada em Espanha – tal como seria de esperar.

A Figura 3 compara o cenário de 2020 com um quadro (assimptótico) de acessibilidade ideal, no âmbito do qual fosse permitido viajar da Guarda para qualquer destino, em linha recta, a uma velocidade média de 100 km/h. Numa situação destas, em 3 horas de viagem seria possível alcançar, para além da quase totalidade do território nacional²⁰ também boa parte do espanhol, sobretudo quase toda a Galiza e parte significativa do Centro, incluindo Madrid. Em 4 horas seria possível atingir todo o território nacional, ultrapassar Madrid e alcançar Burgos e Ciudad Real. Em 5 horas chegar-se-ia quase a Irún e a Zaragoza. No entanto, repare-se que esta é também a leitura possível do cenário para 2020, altura em que a cidade da Guarda se encontrará servida por uma linha de caminho de ferro de Velocidade Alta. Neste sentido podemos afirmar, com algum rigor, que para tempos de viagem na ordem das 3 e 4 horas, em 2020 a cidade da Guarda estará com uma acessibilidade igual a 100% e 80%, respectivamente, da considerada ideal.

Figura 3 – Acessibilidade da Guarda nos Cenários de 2020 e Assimptótico até 5 horas de Viagem

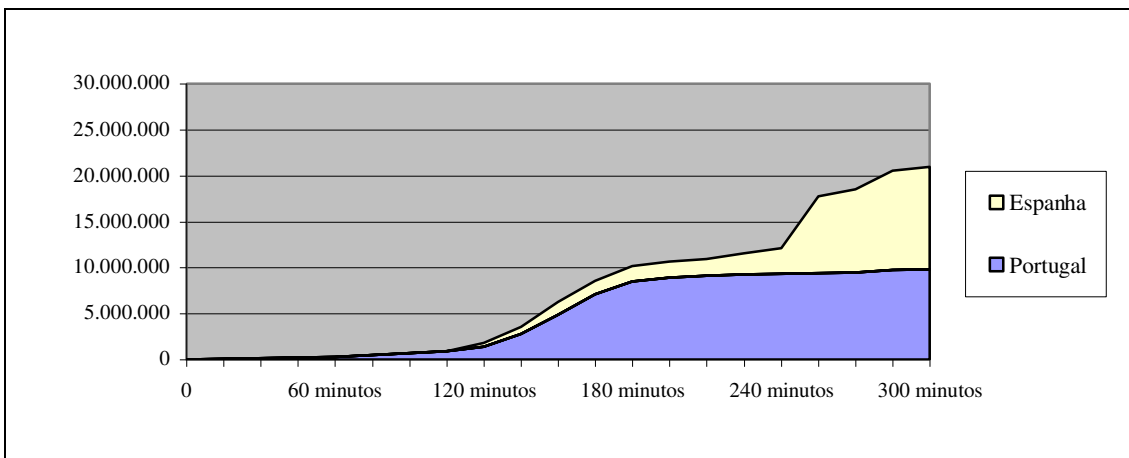
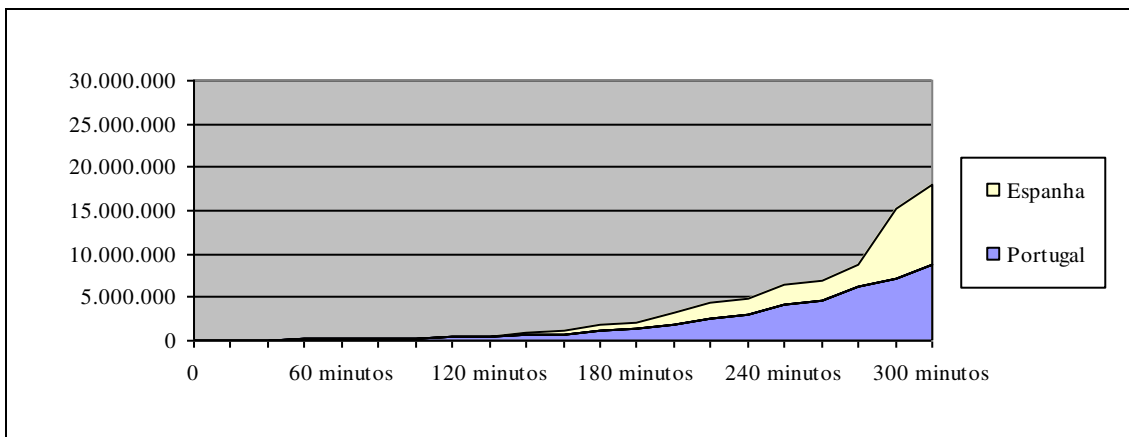


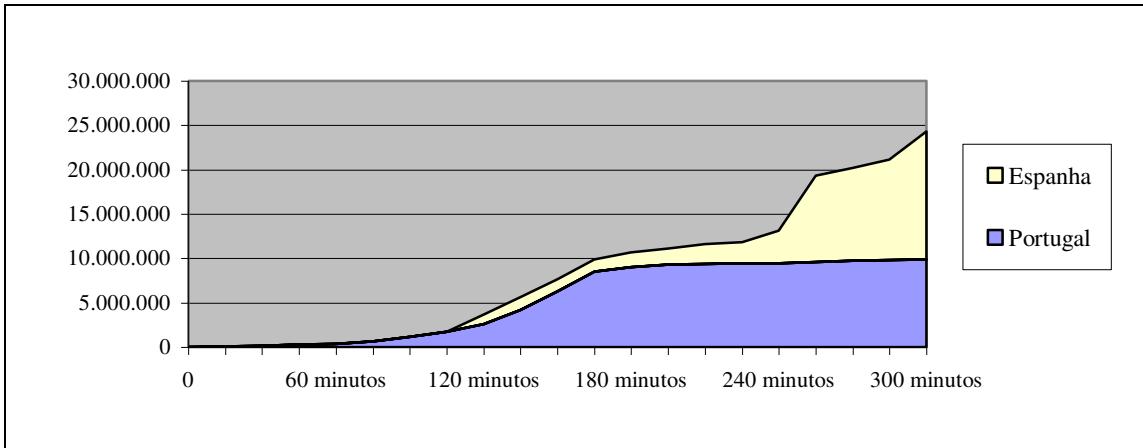
Fonte: Cálculo das Acessibilidades

²⁰ Neste particular, sempre que nos referirmos ao território nacional estamos a excluir, naturalmente, os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Depois da Guarda a cidade que analisámos foi a Covilhã (Figura 4). No cenário de 1992 verificámos que até cerca de 90 minutos de viagem a população possível de atingir (0,346 milhões de habitantes) a partir desta cidade estava confinada, praticamente, à da Beira Interior, um *isolamento* que tal como para a cidade da Guarda podia ser explicado pelo défice de infraestruturas de acessibilidade de qualidade que à data se fazia sentir. De igual modo, só a partir dos 90 minutos de viagem se começava a sentir um ligeiro aumento da população alcançada que às 2 horas atingia 0,524 milhões, às 3 horas 2,067 milhões, às 4 horas 6,366 milhões e às 5 horas 18,042 milhões.

Figura 4 - Contributos de Portugal e de Espanha para a Acessibilidade da Covilhã em 1992, em 2006 e em 2020, em habitantes por tempo de viagem

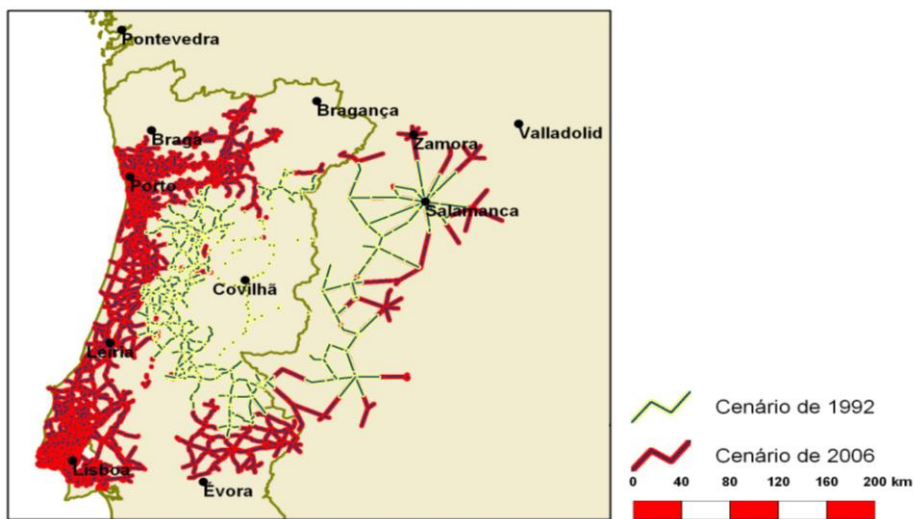




Fonte: Cálculos das Acessibilidades

Esta situação altera-se em 2006, sobretudo por entretanto ter aberto ao tráfego o IP.5 (a Norte) a A.23 e o IC.6 (este de ligação directa a Coimbra e, por conseguinte, a todo o Litoral Centro). No entanto, porque a Covilhã está mais longe do IP.5/A.25 do que a Guarda, o tempo que necessita para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior, que era de 90 minutos em 1992, recua menos de 30 minutos em 2006 (contra os 35 minutos da Guarda), fixando-se, sensivelmente, em 1 hora. Aliás, é precisamente a partir da 1 hora de viagem que se começa a verificar o incremento da acessibilidade, especialmente significativo em 3 horas (Figura 5): se em 1992 as 3 horas de viagem permitiam alcançar 2,067 milhões de habitantes – correspondentes a grande parte do interior da Região Centro do país e da Raia Central espanhola até Salamanca, em 2006 as mesmas 3 horas permitem alcançar 10,130 milhões, de Braga a Évora e até Salamanca. Curiosamente, o afastamento da Covilhã relativamente à fronteira de Vilar Formoso (IP.5/A.25) levam-na a privilegiar, neste cenário, os contactos em território nacional.

Figura 5 – Acessibilidade da Covilhã nos Cenários de 1992 e 2006, para um Limiar de Tempo de Viagem de 3 horas



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

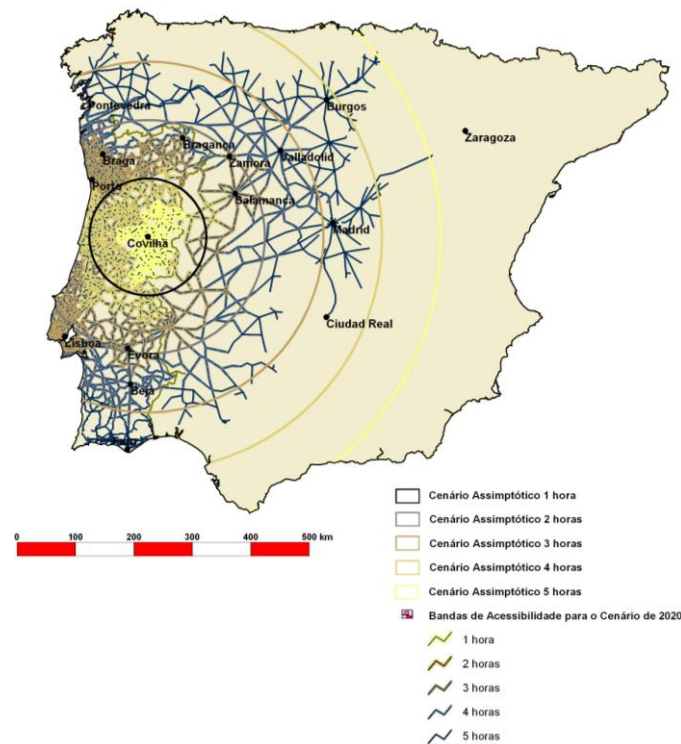
Em 1992 eram necessárias 3 horas para atingir a população (2,067 milhões de habitantes) que em 2006 se atinge em pouco mais de 2 horas (1,835 milhões); mas com 3 horas de viagem em 2006 é possível alcançar (10,130 milhões) bem mais do que em 4 horas no cenário de 1992 (6,366 milhões). É curioso verificar, de igual modo, que no cenário de 2006 a Covilhã não regista um grande incremento da acessibilidade das 3 para as 4 horas, sobretudo porque já consegue alcançar boa parte do território nacional sem, no entanto, penetrar muito em Espanha. Porém, a situação inverte-se das 4 para as 5 horas: a Covilhã está ao alcance de 20,983 milhões de habitantes, mais 2,941 milhões do que em igual tempo de viagem no cenário de 1992.

Na transição de 2006 para 2020 assinala-se o facto do tempo que a Covilhã necessitará para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior apenas recuar ligeiramente em relação à 1 hora (permitindo que se alcancem 0,373 milhões de habitantes). Neste contexto, em 2020 será possível alcançar em 2 horas 3,698 milhões de habitantes, o dobro da população que em igual tempo de viagem em 2006 (1,835 milhões). Mas em tudo o resto ambos os cenários se assemelham: exceptuando a diferença de 3,344 milhões que se verifica para 5 horas de viagem – que em muito se deve ao comboio de VA com uma estação prevista para a vizinhança da Guarda, tudo leva a crer que a partir de 2006 a acessibilidade da Covilhã se mantenha, praticamente, inalterada.

Tal como sucedia para a Guarda em 45 minutos, o tempo necessário à Covilhã para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior não recua significativamente para além de 60 minutos em qualquer um destes últimos cenários. De facto, após entrarem em pleno funcionamento a A.25, a A.23 e o IC.6, o que parece estar agora em causa é a falta de *peso* deste espaço territorial em matéria de população. Ainda assim – e tal como sucede para a Guarda, nos cenários de 2006 e 2020 atinge-se a quase totalidade do território português logo após as 3 horas de viagem, altura a partir da qual se começa a fazer sentir o *peso* da população espanhola – mais significativo nas 4 e nas 5 horas.

A Figura 6 compara os cenários de 2020 e o Assimptótico. Neste último, em 3 horas seria possível alcançar, praticamente, todo o país e também grande parte da Galiza e do Centro de Espanha. Em 4 horas seria possível atingir todo o país, Madrid, Burgos e Ciudad Real. No entanto, mesmo em 5 horas de viagem não seria possível atingir as fronteiras de Espanha com a França. Mas também esta é uma leitura possível do cenário para 2020. Neste contexto podemos afirmar, com algum rigor, que para tempos de viagem na ordem das 3 e 4 horas, em 2020 a cidade da Covilhã – tal como a Guarda, estará com uma acessibilidade igual a 100% e 80%, respectivamente, da considerada ideal.

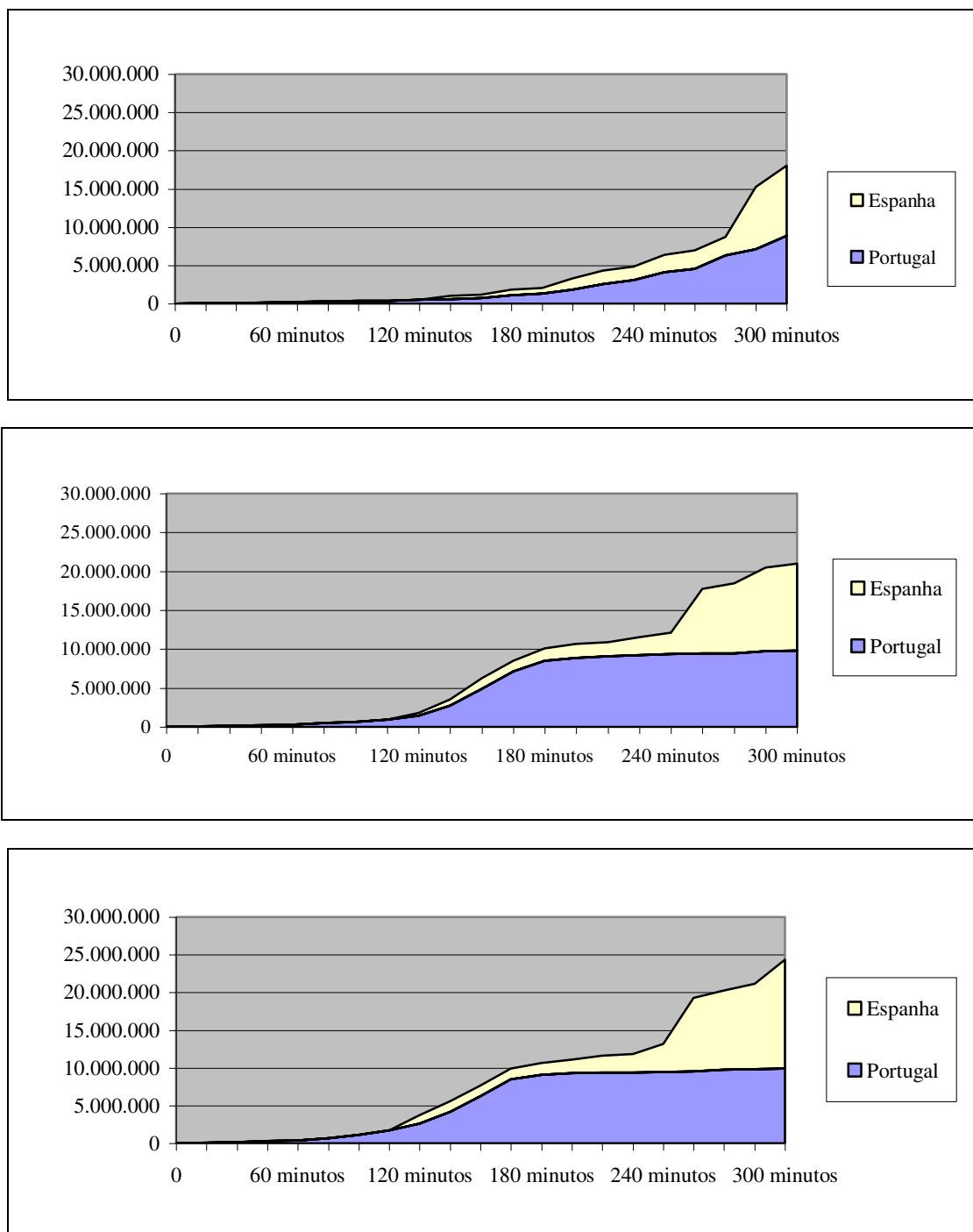
Figura 6 - Acessibilidade da Covilhã nos Cenários de 2020 e Assimptótico até 5 horas de Viagem



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Em terceiro lugar analisámos a cidade de Castelo Branco (Figura 7). À semelhança da Guarda (80 minutos), mas ao invés da Covilhã (90 minutos), o tempo necessário em Castelo Branco para alcançar uma população equivalente à da Beira Interior, em 1992, estava perto dos 80 minutos de viagem (0,250 milhões de habitantes em 75 minutos, e 0,766 milhões de habitantes em 90 minutos). Não que a cidade estivesse dotada de boas acessibilidades, mas sobretudo porque sendo de entre elas a localizada mais a Sul no Eixo Urbano da Beira Interior, tal posição sempre lhe conferiu melhores ligações a Lisboa e ao Sul do país. Repare-se como logo a partir de 1 hora de viagem se começava a fazer sentir o aumento da população possível de alcançar, que às 2 horas rondava cerca de 1,644 milhões de habitantes, às 3 horas 3,274 milhões, às 4 horas 9,365 milhões e às 5 horas 18,379 milhões.

Figura 7 – Contributos de Portugal e de Espanha para a Acessibilidade de Castelo Branco em 1992, em 2006 e em 2020, em habitantes por tempo de viagem



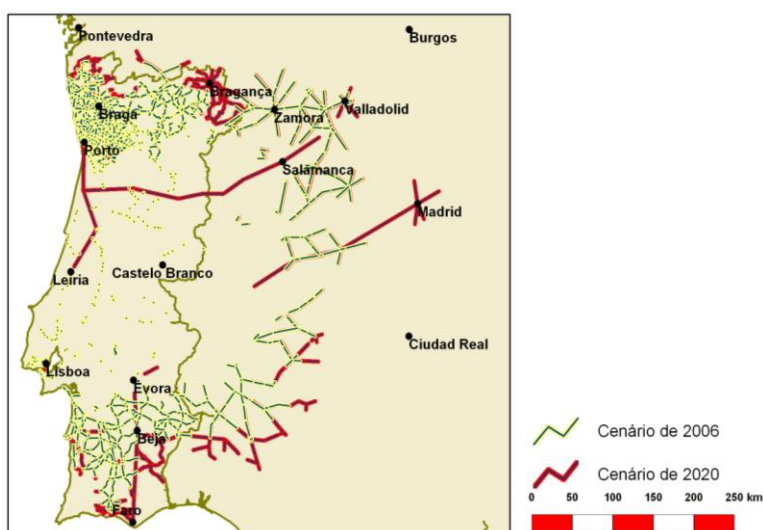
Fonte: Cálculos das Acessibilidades

Esta situação sofre algumas alterações no cenário de 2006, sobretudo por entretanto ter sido aberto ao tráfego a A.23, o IP.6 e o IC.8. Neste cenário é evidente o incremento da população alcançada em território nacional logo a partir da 1.^a hora de viagem; o contributo da população espanhola é sempre muito inferior, sobretudo até às 4 horas de viagem. A partir daí ele torna-se mais significativo, fruto das ligações transfronteiriças proporcionadas pelo IC.31. Deste modo, em 2 horas é possível alcançar 4,236 milhões de habitantes, 8,631 milhões em 3 horas, 11,678 milhões em 4 horas e 22,802 milhões

em 5 horas. Ou seja: em 2006, com 2 horas de viagem é possível alcançar 2.6 vezes mais população do que em 1992 se atingia em 2 horas, e quase mais 1 milhão do que em 3 horas; e em 4 e 5 horas de viagem é possível alcançar mais 2,313 milhões e 4,423 milhões, respectivamente, do que em igual tempo em 1992.

Na transição de 2006 para 2020 não há alterações significativas para a acessibilidade até às 2 horas de viagem. De facto, é a partir das 3 horas que surge o incremento mais significativo (de 8,631 milhões de habitantes passa para 9,677 milhões), ainda mais assinalável com 4 horas de viagem (de 11,678 milhões de habitantes passa para 17,536 milhões). A Figura 8 mostra bem como este incremento se deve, em boa medida, ao contributo da rede ferroviária de VA e de AV, onde alguns dos troços surgem perfeitamente assinalados. De igual modo, em 2020 – com 24,902 milhões, será possível alcançar, em 5 horas, mais 2,1 milhões de habitantes do que em igual período em 2006 (22,802 milhões).

Figura 8 – Acessibilidade de Castelo Branco nos Cenários de 2006 e 2020, para um Limiar de Tempo de Viagem de 4 horas



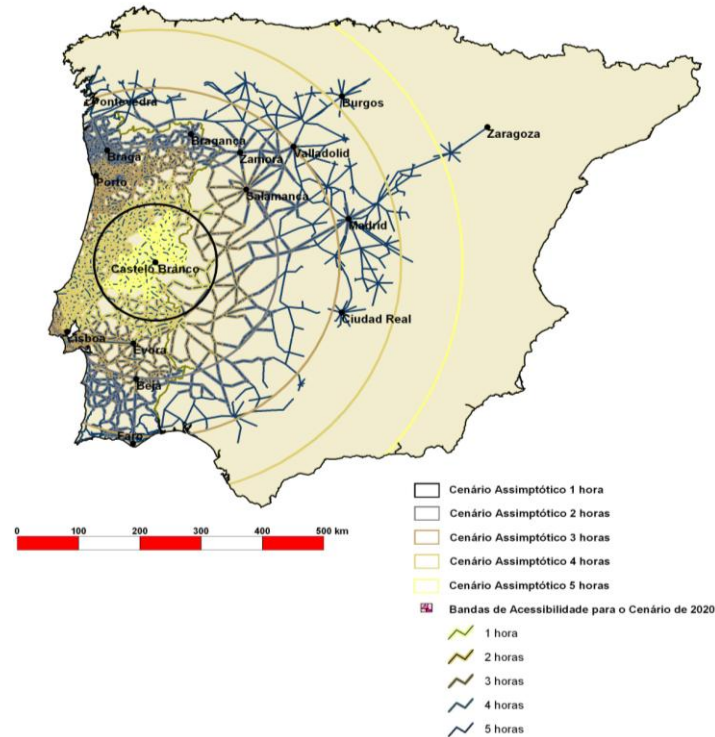
Fonte: Cálculo das Acessibilidades

Tal como sucedia para a Covilhã (60 minutos) e para a Guarda (45 minutos), também aqui o tempo necessário para alcançar uma população equivalente à da Beira interior não recua para além de 60 minutos em qualquer um dos últimos cenários. O que demonstra, efectivamente, que após estarem em pleno funcionamento a A.25, a A.23, o IC.6, o IP.6, o IC.8 e o IC.31, o que parece estar em causa em Castelo Branco – neste particular, e na Beira Interior – em geral, é a falta de *peso* próprio desta região em matéria de população. Tal como para a Covilhã e para a Guarda, nos cenários de 2006 e 2020 atinge-se a quase totalidade do território português logo após as 3 horas de viagem, limiar de tempo a partir do qual se começa a fazer sentir o *peso* da população espanhola – mais significativo ainda nas 4 e nas 5 horas.

A Figura 9 compara os cenários de 2020 e o Assimptótico. Neste último, em 3 horas seria possível alcançar todo o país, e grande parte da Galiza e do Centro de Espanha. Em 4 horas seria possível atingir Madrid e Ciudad Real. Muito embora com 5 horas de viagem fosse possível atingir Burgos, ainda assim Castelo Branco ficaria aquém de alcançar a fronteira de Espanha com a França. No entanto, também esta é uma leitura

possível do cenário para 2020. Neste sentido podemos afirmar, com algum rigor, que para tempos de viagem na ordem das 3 e 4 horas, em 2020 a cidade de Castelo Branco – tal como a Covilhã e a Guarda, estará com uma acessibilidade igual a 100% e 80%, respectivamente, da considerada ideal.

Figura 9 – Acessibilidade de Castelo Branco nos Cenários de 2020 e Assimptótico até 5 horas de Viagem



Fonte: Cálculo das Acessibilidades

4. CONCLUSÃO

Toda a literatura salienta a importância das boas acessibilidades para possibilitar o desenvolvimento das regiões, ainda que se torne cada vez mais evidente que as acessibilidades, por si mesmas, não constituem o único - nem talvez o principal, factor crítico. Na Beira Interior, tal como em qualquer outra região, o desenvolvimento está presente sob a forma de um conjunto de iniciativas potenciais. No entanto, para que elas se concretizem é necessário, por um lado que sejam mitigadas as barreiras que lhe servem de obstáculos e, por outro, que os quadros regulamentares que as envolvem sejam suficientemente estáveis para que os impulsionadores de tais iniciativas avaliem e sintam a existência de condições para que elas venham a ter sucesso.

A análise da evolução temporal das acessibilidades das principais cidades da Beira Interior mostra ganhos consideráveis no passado recente e uma pequena margem de ganho remanescente no futuro. Daqui resulta que importa melhorar, sobretudo, as ligações rodoviárias de âmbito sub-regional, e concentrar os esforços tendentes à obtenção do desenvolvimento por via de outros factores que não apenas as infraestruturas de acessibilidade.

Esta metodologia permite-nos demonstrar: em que domínios de acessibilidade é ainda desejável à Beira Interior obter melhorias e em que domínios os pequenos ganhos, ainda possíveis, são conquistáveis apenas a custos muito elevados; quais as *direcções* geográficas e as regiões-parceiras relativamente às quais a Beira Interior pode vir a obter contributos significativos para ganhos de acessibilidade em tais escalões mais deficitários; e em que domínios de acessibilidade a região dispõe de vantagens comparativas com o Litoral, permitindo abrir perspectivas para a busca de sectores e de actividades económicas que se poderiam fixar na Beira Interior em condições de elevada competitividade. Em suma, ela permite-nos obter uma panorâmica muito completa do contributo já conquistado, e ainda possível de alcançar, da melhoria das acessibilidades às cidades da Beira Interior como instrumento ao serviço do desenvolvimento desta região.

Em face destes resultados somos de opinião que a Beira Interior deve ponderar, comparativamente a outras regiões mais ricas e prósperas e que habitualmente lhe servem de referência, as vantagens competitivas que lhe vão ser proporcionadas pelo incremento da acessibilidade. Afinal, uma das vantagens da Beira Interior resulta do próprio fenómeno da Globalização: a região não deve olhar só para a sua trajectória e para os seus objectivos específicos, mas tem de passar a atender aos tipos/estilos de relacionamento resultantes de *janelas* de oportunidade que se lhe podem vir a abrir, precisamente para além das 2 horas de viagem, e que em boa medida podem passar a influir e a condicionar o seu próprio desenvolvimento. Ou seja, é possível encontrar situações de vantagem comparativa devendo, para tal, buscar-se os tipos de investimentos capazes de potenciar actividades que possam suscitar relações de vantagem económica recíproca com regiões situadas para além de 3 horas de percurso a partir da Beira Interior, como é o caso de alguns destinos turísticos espanhóis.

Viajar é uma parte intrínseca do turismo, sendo as infra-estruturas de transporte o elo essencial entre a origem e o destino, facilitando a circulação quer dos visitantes quer dos próprios fornecedores do turismo. Vimos que o turismo de curta duração cresceu 3,5 vezes mais que as férias de longa duração e que as viagens de um só dia estão a tornar-se cada vez mais importantes, sendo consideradas por Genna (2006) como um meio de aumentar o crescimento do bem-estar social e o conseqüente aumento dos rendimentos destinados a consumo e viagens. Também o mesmo autor refere que a procura de mobilidade a médio e longo curso, que tem o maior impacto sobre a maior parte das infra-estruturas, aumenta com o processo de integração económica europeia, a crescente globalização dos mercados internacionais, a redução dos custos de transporte, o crescimento do PIB per capita, e a crescente procura de serviços turísticos.

Os factos apresentados vêm sublinhar a importância de a região da Beira Interior tirar partido da sua vizinhança, nomeadamente com regiões-parceiras de Espanha no sentido de integrarem no mesmo “pacote” turístico uma oferta de qualidade e diversificada que, embora tendo presente o pouco tempo de permanência dos turistas, os faça vir à região, incentivando a sua descoberta numa próxima viagem mais demorada. O conceito de *touring* pode ser um conceito integrador dos vários interesses pois exige que os turistas, na sua mobilidade, percorram vários sítios durante a mesma viagem. Ora as regiões onde esses sítios se localizam podem obter sinergias se, por exemplo, numa mesma campanha de marketing, divulgarem em cada local outros sítios, uma vez que, mesmo que nessa viagem não sejam visitados, podem despertar o interesse para uma próxima visita (Vaz e Dinis, 2007). Para isso, torna-se necessária (Vaz, 2005) uma estruturação

da oferta com multi-destinos que compreenda uma maior cooperação entre os vários agentes envolvidos, de modo a obter “massa crítica” que possa dar resposta a uma procura com maior mobilidade e frequência das visitas; destinos esses que, paradoxalmente, têm, ou devem ter, como elemento comum, a diferença. Se para Ritchie *et al.* (2003) nenhum destino compartilha com outro o mesmo perfil competitivo porque cada destino tem o seu próprio mix de tradições, valores, objectivos e estilos que lhe dão características próprias, segundo Maillat e Kebir (1998) a lógica territorial só pode ser mantida se os actores tiverem compreendido a necessidade de estimular a mobilidade e a reprodução de recursos específicos, coordenando as actividades produtivas com base num sistema de relações comerciais e não comerciais baseado na confiança... e no longo prazo, pois como defende a teoria dos meios inovadores, a lógica territorial implica uma acção simultânea das redes de interacção e das dinâmicas de aprendizagem.

Referências Bibliográficas

Dalton, G. (2003) *Van Miert Report and EU Investment. Presentation to the IC Plenary Session. 13 November 2003*, disponível através do site: <http://www.uic.asso.fr> (último acesso: 16 de Novembro de 2004).

Fadda and Fancello (2004) An experimental evaluation of the variables in planning all inclusive holiday packages, in *European Transport Conference*, Strasbourg, France, disponível em: <http://etcproceedings.org/paper/an-experimental-evaluation-of-the-variables-accessibility-and-quality-of-service>.

Genna, G. (2006) The Transportation System in the Sicilian Touristic Development, in *European Regional Science Association*, series: ERSA Conference Papers, number ersa06p652, disponível em: <http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa06/papers/652.pdf>.

Hall, C. (2004) Tourism and Mobility, in *CAUTHE Conference*, Brisbane, Queensland.

Hall, C. and D. Müller (eds.) (2004) *Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite Landscape and Common Ground*, Clevedon, Channelview Publications.

INE (2007) *Anuário Estatístico da Região Centro*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.

INE (2003) *Censos 2001. XIV Recenseamento Geral da População. IV Recenseamento Geral da Habitação*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.

Instituto Nacional de Estadística (2009), disponível em: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?type=pcaxis&path=/t38/bme2/t11/e162eoh/10/&file=16000c1.px>.

JMViegas Consultores (2000) *Estudos Complementares para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade*, Lisboa, Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

Lebre, A. (1998) A Urbanística do Lazer e do Turismo, em *Sociedade e Território. Revista de Estudos Urbanos e Regionais. Dossier Territórios do Lazer & do Turismo, Nº 28, Agosto, 23-30*, Porto, Ed. Afrontamento.

Maillat, D. and L. Kebir (1998) The learning region and the territorial production systems, *Working paper*, disponível em: <http://www.unine.ch/irer/wp9802b>.

Ministerio de Fomento (2003) *Anuario Estadístico 2003*, disponível em: <http://www.mfom.es> (último acesso: 28 de Novembro de 2004).

Pearce, D. and R. Butler (1993) (ed.) *Tourism Research. Critiques and Challenges*, London and New York, Routledge in Association with The International Academy for the Study of Tourism.

Ritchie, J. and I. Geoffrey (2003) *The Competitive Destination. A sustainable tourism perspective*, U.K., CabiPublishing.

Silva, J. (2005) *As Acessibilidades como Factor do Desenvolvimento de Regiões Periféricas: o Caso da Beira Interior*, Tese de Doutoramento em Transportes, (ISBN: 972-8790-54-6, UBI, 2006), Lisboa, Instituto Superior Técnico.

Silva, L. (2004) *Rede Ferroviária para o Século XXI*, Palestra proferida no âmbito da disciplina de Gestão de Transporte Aéreo, da Licenciatura em Engenharia Aeronáutica, Covilhã, Universidade da Beira Interior.

Silva, João Albino (1993) Áreas de Destino Turístico – Introdução metodológica à sua avaliação e desenvolvimento, em *Serviços e Desenvolvimento numa região em mudança*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro.

Vaz, M. (2005) *Expressão Regional do Desenvolvimento Turístico*, Tese de Doutoramento, Covilhã, Universidade da Beira Interior.

Vaz, M. e A. Dinis (2007) Turismo no Litoral Versus Turismo no Interior Português. O destino turístico Serra da Estrela, em *Estudos regionais - Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, nº 14, 1º quadrimestre, 71-98, Coimbra, APDR-INE.