

TURISMO

EM 50 ANOS DE DEMOCRACIA



Organizado por
António Abrantes

Prefácio de **António Barreto**



Alexandre de ALMEIDA
Ana BARBOSA
Ana Paula PAIS
António ABRANTES
António Correia de CAMPOS
Atilio FORTE
Augusto MATEUS
Carlos ABADE
Carlos MOURA
Carlos NOGUEIRA
Carlos TORRES
Castelão COSTA
Cláudia Monteiro de AGUIAR
Cristina de ÁVILA
Cristina Siza VIEIRA
Dom Jorge ORTIGA
Eduardo CATROGA
Eduardo JESUS
Eduardo MIRANDA
Eduardo Moraes SARMENTO
Fernando CABECINHA
Fernando Cunha FERNANDES
Francisco de CALHEIROS
Jaime RAMOS
Joana Maria de Oliveira NEVES
João Pinto BARBOSA
João PROENÇA
Joaquim Robalo de ALMEIDA
Jorge UMBELINO
José João LUZ
José ROQUETTE
José Sancho SILVA
Licínio CUNHA
Luís Alves de SOUSA
Luís ARAÚJO
Luís Fonseca de ALMEIDA
Luís RETO
Mafalda PATULEIA
Manuel DIAS
Maria João de ALMEIDA
Maria José CATARINO
Mário Assis FERREIRA
Miguel Paredes ALVES
Nuno ABRANJA
Nuno AMADO
Paula COUTO
Paulo Mendes PINTO
Paulo REVÉS
Pedro Costa FERREIRA
Rita MARQUES
Virgílio Nogueiro GOMES
Vítor NETO

António Abrantes



Nasceu em General Rodriguez, Argentina, passou a infância em Girabolhos, Seia, e recebeu formação para a vida em Carcavelos-Oeiras.

Licenciado em Organização e Gestão de Empresas, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), deu início à sua atividade no turismo na ENATUR, E.P. – Empresa Nacional de Turismo.

Foi Assessor e Chefe de Gabinete do Secretário de Estado do Turismo dos X e XI Governos Constitucionais e Auditor de Defesa Nacional, no Instituto de Defesa Nacional.

Regressou à vida empresarial na ESTA – Gestão de Hotéis, S.A., altura em que iniciou a sua vida académica como professor de turismo, atividade que ainda mantém.

Foi Coordenador da Estrutura de Apoio Técnico ao Gestor da Medida 3 – Formação dos Profissionais do Turismo no QCA II, de onde saiu para Secretário-Geral da Confederação do Turismo Português.

Coordenador da Equipa Técnica da Associação de Municípios do Vale do Côa, foi responsável pela conceção e plano de ação da Estratégia de Eficiência Coletiva PROVERE, para o desenvolvimento do Turismo e Património do Vale do Côa.

Obteve o grau de Mestre em Gestão Estratégica de Empresas Turísticas e o título de Especialista em Turismo e Lazer, passando a integrar a administração de várias empresas turísticas.

Regressou à atividade associativa como Secretário-Geral da Confederação do Turismo de Portugal, tendo integrado o Conselho Económico e Social (CES), o Conselho Superior de Estatística (CSE) e as Comissões de Acompanhamento dos Programas Operacionais do Algarve e do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Atualmente, leciona em cursos superiores de turismo, nas áreas da economia do turismo, política do turismo e legislação turística, na Universidade Lusófona e no Instituto Superior de Lisboa e Vale do Tejo.

Índice

Epígrafe	III
Autores	IX
Prefácio	XIII
Propósito	XVII
Parte I – Economia do Turismo e Políticas Públicas	1
1. Os últimos 50 anos: A evolução da convergência real e da política económica. Os desafios da renovação da estrutura produtiva e do sector do turismo.....	3
Eduardo Catroga	
2. Estratégias e políticas: Os primeiros anos.....	21
Licínio Cunha	
3. As viagens e o turismo possuem uma relevância global de primeiro plano.....	29
Augusto Mateus	
4. O turismo na União Europeia: Evolução e caminho da sustentabilidade	35
Cláudia Monteiro de Aguiar	
5. Competitividade e impactos do Turismo português	45
António Abrantes	
6. O turismo e a pandemia da COVID-19	68
Carlos Abade	
7. Turismo e diplomacia	74
Joana Maria de Oliveira Neves	
Parte II – Turismo, Sociedade e Diálogo Social	79
8. Associativismo: De representação de classe a Parceiro Social	81
Atilio Forte	
9. Turismo: Desenvolvimento com emprego.....	93
João Proença	
10. Preservar, sustentar e desenvolver: Turismo, do efémero ao definitivo	98
António Correia de Campos	
11. Turismo espiritual	100
Dom Jorge Ortiga	
12. Portugal Cobalt Blue: Reflexões sobre o impacto da imigração no turismo.....	108
Rita Marques	

13.	Liberdade em férias, férias em liberdade	113
	Cristina Siza Vieira	
14.	Turismo e L.:I.:F.:	118
	Fernando Cabecinha	
15.	50 anos a aderir ao mundo.....	124
	Paulo Mendes Pinto	
Parte III – Ordenamento Turístico, Destinos e Valores		133
16.	Os efeitos do 25 de Abril na relação entre o território e o fenómeno turístico em Portugal.....	135
	Jorge Umbelino	
17.	Sobre o estruturante poder regional do turismo e as vantagens da codificação do turismo: Duas reflexões por ocasião dos 50 anos da democracia	142
	Carlos Torres	
18.	Turismo e poder local: Sucesso democrático	150
	Jaime Ramos	
19.	Turismo: Os valores acima de tudo.....	156
	Luís Araújo	
Parte IV – Transportes, Distribuição e Logística Turística		161
20.	Aviação civil: Transporte aéreo	163
	Luís Fonseca de Almeida	
21.	Distribuição turística: 50 anos de amor pelas diferenças.....	171
	Pedro Costa Ferreira	
22.	Turismo e ferrovia	176
	Carlos Nogueira	
23.	Contributo do turismo ao desenvolvimento e ao progresso económico e social do país.....	182
	José João Luz	
24.	50 anos de locação automóvel	187
	Joaquim Robalo de Almeida	
25.	O percurso do turismo na dimensão da logística	194
	Miguel Paredes Alves	

Parte V – Investimento Turístico, Financiamento e Fiscalidade	199
26. A importância dos fundos comunitários para o crescimento e qualificação da oferta turística	201
Maria José Catarino	
27. Turismo e banca	208
Nuno Amado	
28. Um olhar sobre a fiscalidade na atividade turística.....	213
Fernando Cunha Fernandes	
29. Turismo e empreendedorismo em Portugal: A relação “perfeita”	226
Nuno Abranja	
Parte VI – Mercados Turísticos e Internacionalização	233
30. Turismo 50 anos depois de Abril: Onde estamos? Para onde queremos ir?....	235
Vítor Neto	
31. Turismo interno: Do reconhecimento da sua importância à ausência de uma estratégia coerente	241
José Sancho Silva	
32. Internacionalização das empresas turísticas: Do mercado local ao mercado global.....	248
Castelão Costa	
33. A língua portuguesa como ativo estratégico: Impacto no turismo	252
Luís Reto	
Parte VII – Hospitalidade.....	263
34. Hotelaria, o impulso contínuo.....	265
Alexandre de Almeida	
35. 50 anos de turismo: 1974-2024.....	280
Luís Alves de Sousa	
36. O motor HORECA.....	283
Carlos Moura	
37. Alojamento local: Um novo vizinho no turismo	288
Eduardo Miranda	
38. Termas, saúde e bem-estar	294
João Pinto Barbosa	
39. Turismo residencial e imobiliária de lazer.....	305
José Roquette	

40. O percurso do turismo na dimensão do campismo e caravanismo: O meu contributo profissional ao turismo com vista ao desenvolvimento e ao progresso económico e social de Portugal	311
Manuel Dias	
41. Turismo de habitação em Portugal em 50 anos de democracia.....	320
Francisco de Calheiros	
42. A gastronomia, uma estória.....	330
Virgílio Nogueiro Gomes	
43. Enoturismo em Portugal	339
Maria João de Almeida	
 Parte VIII – Cultura e Animação Turística	347
44. Casinos: Do vício de jogar a espaços de cultura e lazer	349
Mário Assis Ferreira	
45. Animação turística: Um exercício de liberdade	359
Ana Barbosa	
 Parte IX – Ensino, Formação e Investigação no Turismo	367
46. A rede de escolas de hotelaria e turismo: Percurso histórico e desafios futuros	369
Ana Paula Pais e Paulo Revés	
47. Formação dos profissionais do turismo	383
Paula Couto	
48. O ensino superior do turismo em Portugal	393
Mafalda Patuleia	
49. Uma viagem sobre a investigação e a inovação no turismo	398
Eduardo Moraes Sarmento	
 Parte X – Turismo nas Regiões Autónomas	407
50. O contributo do turismo para a economia da região autónoma da Madeira nos últimos 50 anos	409
Eduardo Jesus	
51. Turismo em 50 anos de democracia na região autónoma dos Açores	438
Cristina de Ávila	
 Considerações futuras.....	447
Epílogo	451

Autores

Organizador e autor

António ABRANTES

Professor Universitário. Secretário-Geral da Confederação do Turismo Português [de Portugal] (1998-2007) e (2015-2024)

Autores

Alexandre de ALMEIDA

Hoteleiro

Ana BARBOSA

Empresária

Ana Paula PAIS

Diretora de Formação no Turismo de Portugal. Presidente da AEHT

António Correia de CAMPOS

Presidente do Conselho Económico e Social (2016-2020)

Atilio FORTE

Consultor Empresarial. Estratega

Augusto MATEUS

Economista. Ministro da Economia no XIII Governo Constitucional

Carlos ABADE

Presidente do Conselho Diretivo do Turismo de Portugal

Carlos MOURA

Presidente da AHRESP. Vice-Presidente da CTP

Carlos NOGUEIRA

Presidente da CP (2017-2019). Presidente da FMNF (2018-2020)

Carlos TORRES

Jurista. Professor da ESHTÉ

Castelão COSTA

Presidente da Assembleia Geral da CTP (2012-2019)

Cláudia Monteiro de AGUIAR

Deputada ao Parlamento Europeu. Presidente da Task Force do Turismo do Parlamento Europeu

Cristina de ÁVILA

Diretora de Serviços de Promoção dos Açores em Lisboa (1999-presente). Presidente da ATA (2003-2010)

Cristina Siza VIEIRA

Diretora-Geral do Turismo (2004-2006). CEO da AHP

Dom Jorge ORTIGA

Arcebispo Primaz de Braga (1999-2022). Presidente da Conferência Episcopal Portuguesa (2005-2011)

Eduardo CATROGA

Economista Emérito. Ministro das Finanças do XII Governo Constitucional

Eduardo JESUS

Secretário Regional de Economia, Turismo e Cultura no XV Governo da Região Autónoma da Madeira

Eduardo MIRANDA

Presidente da ALEP. Empresário do sector de Alojamento Local

Eduardo Moraes SARMENTO

Presidente do CEsA do ISEG. Membro do *Executive Board* do ISEG Research Centre do ISEG/Universidade de Lisboa

Fernando CABECINHA

Grão-Mestre do Grande Oriente Lusitano

Fernando Cunha FERNANDES

Administrador do Grupo Hotéis Alexandre de Almeida

Francisco de CALHEIROS

Presidente da TURIHAB

Jaime RAMOS

Deputado. Presidente de Câmara Municipal

Joana Maria de Oliveira NEVES

Investigadora em Turismo e Internacionalização

João Pinto BARBOSA

Secretário-Geral da Associação das Termas de Portugal

João PROENÇA

Secretário-Geral da UGT (1995-2013)

Joaquim Robalo de ALMEIDA

Secretário-Geral da ARAC. Advogado

Jorge UMBELINO

Professor Coordenador Principal da ESHTE. Investigador Integrado do CiTUR

José João LUZ

Gestor. Vice-Presidente da Confederação do Turismo Português (2001-2003)

José ROQUETTE

Administrador do Grupo Pestana

José Sancho SILVA

Diretor-Geral do Turismo (1998-2002). Vice-Presidente da ESHTE (2015-2022)

Licínio CUNHA

Secretário de Estado do Turismo nos IV, V, X e XI Governos Constitucionais. Diretor do Departamento de Turismo da Universidade Lusófona (1998-2016)

Luís Alves de SOUSA

Sócio do Hotel Britania Heritage. Ex-Presidente da AHP

Luís ARAÚJO

Consultor

Luís Fonseca de ALMEIDA

Ex-Presidente do INAC. Ex-Diretor Regional, Europa e Atlântico Norte da OACI/ICAO

Luís RETO

Direção CIRIEC Portugal. Professor Emérito do ISCTE

Mafalda PATULEIA

Diretora do Departamento de Turismo da Universidade Lusófona. Investigadora Integrada do INTREPID LAB|CETRAD

Manuel DIAS

Administrador de Empresas Turísticas. Presidente de Associações Empresariais Nacionais e Internacionais

Maria João de ALMEIDA

Jornalista especializada em vinhos. Presidente da Associação Portuguesa de Enoturismo

Maria José CATARINO

Licenciada em Finanças pelo ISCEF (1976). Administradora do Turismo de Portugal (1998-2011)

Mário Assis FERREIRA

Vice-Presidente do Grupo Estoril-Sol

Miguel Paredes ALVES

Fundador e CEO do HotelShop

Nuno ABRANJA

Diretor do Departamento de Turismo do ISCE. Membro do CiTUR

Nuno AMADO

Presidente do Conselho de Administração do Banco Comercial Português

Paula COUTO

Gestora de Projetos Comunitários

Paulo Mendes PINTO

Diretor-Geral Académico do Ensino Lusófona-Brasil. Coordenador da área de Ciência das Religiões da Universidade Lusófona

Paulo REVÉS

Diretor de Gestão Escolar e Marketing, no Turismo de Portugal. Presidente do EURHODIP

Pedro Costa FERREIRA

Presidente da APAVT. Empresário

Rita MARQUES

Docente na Porto Business School. Presidente da Fundação Livraria Lello

Virgílio Nogueiro GOMES

Gastrónomo. Escritor

Vítor NETO

Empresário. Secretário de Estado do Turismo nos XIII e XIV Governos Constitucionais

Prefácio¹

Nos cinquenta anos de democracia No aniversário da criação do ministério do Turismo

Estas cinco décadas foram de fundação da democracia e do respectivo Estado. Foram de integração europeia. Foram de uma dramática descolonização e do regresso de mais de 600 000 portugueses vindos do Ultramar. Foram também de alguns notáveis progressos sociais e económicos, como sejam a criação do Serviço Nacional de Saúde, o desaparecimento do analfabetismo jovem e a universalização dos direitos sociais garantidos pelo Estado de protecção. Muitas outras mudanças importantes se podem assinalar, como, por exemplo, o enorme crescimento da população estrangeira imigrante e a manutenção de elevados volumes de emigração de portugueses para o estrangeiro. Além disso, são de referir a redução drástica da população activa agrícola e o crescimento considerável da população activa dos sectores dos serviços. E ainda seria possível enumerar outras mudanças intensas, como a aproximação significativa das condições de igualdade entre homens e mulheres, o alargamento do acesso ao Ensino Superior, a redução radical da mortalidade infantil e o prolongamento da esperança de vida à nascença. E se mais não houvesse, este é já um elenco formidável de mudanças históricas.

O crescimento do turismo estrangeiro em Portugal é certamente mais uma dessas mudanças de enorme importância. Em todos os seus aspectos. No número de viajantes estrangeiros e nacionais que visitaram o país, que terá passado de menos de 2 milhões em 1970 para valores da ordem dos 30 milhões em 2024. Na contribuição do Turismo para o Produto que terá passado de perto de 4% para quase 15%. Na criação de emprego que será hoje de 10% a 15% do total. E no contributo para o comércio externo, sendo que o Turismo representará hoje cerca de 20% do total das exportações. Poucos sectores da economia e da sociedade exibem, como o Turismo, indicadores de tão dramáticas mudanças.

Faltam muitos estudos sobre as implicações sociais do Turismo em Portugal nas últimas décadas, mas já existem os suficientes para fundamentar algumas conclusões ou algumas hipóteses. O Turismo foi certamente uma das actividades que mais contribuiu para a modernização da sociedade. A chegada de milhões de pessoas, que se deslocam agora em todo o país e não apenas nas zonas tradicionais do litoral, alterou em profundidade os hábitos e os costumes das populações. Os contactos internacionais com outras culturas aumentaram exponencialmente, com a qualidade ou a vantagem de serem relações directas e pessoais. As necessidades de acolhimento exigiram mudanças fundamentais nas empresas, nos serviços, na urbanização, na construção e nos lazeres, o que se verificou num espaço de tempo particularmente curto e rápido. A aprendizagem de métodos de trabalho, de organização de serviços, de técnicas de gestão e de

¹ A título excepcional, o presente texto manteve a grafia anterior ao Novo Acordo Ortográfico.

conhecimento de línguas e culturas foi de enorme rapidez e antecedeu mesmo os esforços oficiais e formais de ensino e formação. Até a aprendizagem da democracia teve um acelerador: na verdade, o Turismo parece fomentar a igualdade entre cidadãos, assim como o conhecimento dos direitos e dos pontos de vista do “outro”.

A criação do Ministério do Turismo (na verdade, Ministério do Comércio e do Turismo) foi uma resposta à crise do Turismo trazida pela revolução de 25 de Abril, assim como às necessidades que se faziam sentir de prosperidade do sector logo a seguir à fundação do Estado democrático. Foi também o resultado da percepção generalizada de que o sector tinha potencialidades de expansão.

Na verdade, com a revolução de 25 de Abril, o Turismo em Portugal conheceu uma enorme crise. A turbulência não era boa conselheira. Era grande a curiosidade de alguns estrangeiros de ver e perceber o que se passava, com o que se desenvolveu mesmo uma espécie de “Turismo político” ou “Turismo revolucionário”. Todavia, por mais interessante que fosse essa actividade, e era-o, o sector comercial e económico ressentiu-se muito seriamente. Além da instabilidade, mau presságio para a actividade turística, a intervenção política e social nas empresas de Turismo, especialmente de hotelaria e transportes, criou uma grande perplexidade. A actividade sofreu com os acontecimentos e o contexto, até ao momento em que foi garantido, aos operadores e às autoridades internacionais, como a EFTA, que o sector e a actividade não seriam nacionalizados e que se manteriam abertos à iniciativa privada e à livre escolha dos seus utentes. Garantiu-se também que as actividades de hotelaria, transportes e agências de viagens ficariam abertas à livre iniciativa privada. Assim como se prometeu e cumpriu a reprivatização de centenas de empresas turísticas entretanto colocadas sob intervenção do Estado.

Até 1976, durante os primeiros anos de governos provisórios, ao sector do Turismo foi quase sempre reservada uma Secretaria de Estado. Só em 1976, com o primeiro governo constitucional formado após a eleição da Assembleia da República e do presidente da República, se pensou na hipótese de criar um ministério. Do governo anterior, o sexto provisório, herdava-se uma subsecretaria de Estado do Turismo, além dos ministérios do Comércio Interno e do Comércio Externo e respectivas secretarias de Estado. Após reflexão e hesitação, decidiu-se criar um só ministério para todos os sectores (comércio interno e externo e turismo). A hipótese de dedicar um ministério apenas ao Turismo foi afastada, não por ser considerado de menor importância, mas porque se procurava “poupar” na orgânica. Ao longo dos 50 anos seguintes, não houve constância nas ideias. Já houve vários ministérios do Comércio e Turismo, um ministério do Turismo e períodos sem um nem outro. A Secretaria de Estado do Turismo, mais constante na existência, já muito mudou na tutela, tendo pertencido a vários ministérios, chegando mesmo a estar, por um tempo, dependente do primeiro-ministro. É evidente que a errância denota hesitação, mas subsiste a ideia de que o sector e a actividade têm peso e força indiscutíveis.

É desta importância que trata este valioso livro, muito bem coordenado e organizado por António Abrantes e que conta com excelentes contribuições de muitas das pessoas que têm conhecimentos e responsabilidades especiais neste sector e nesta actividade. O livro é muito sensivelmente organizado, no sentido em que não afasta, antes

pelo contrário, aproxima o Turismo da sociedade e da economia de que faz parte e para as quais contribui cada vez mais. Por muitos anos, o livro será um marco de conhecimento e síntese. Com a sua leitura, perceberemos melhor o modo como o Turismo toca cada vez mais todas as actividades da sociedade, influencia a economia e a cultura e depende da política, das autoridades e das populações. Estes 50 anos foram a oportunidade do Turismo para contribuir para o bem-estar, a liberdade, a democracia e a economia. Sabemos hoje também que as potencialidades transformadoras do Turismo são enormes e que, ao lado das vantagens e dos benefícios, podem também constituir fonte de crise e de mal-estar. As cidades, os centros históricos, muitos locais naturais, os meios de transporte e os serviços públicos podem ressentir-se da massa de turistas e da intensidade de movimento. A energia activa e criadora do Turismo pode também incluir uma espécie de vigor destruidor, sobretudo quando, como é recentemente o caso, se assiste a ritmos de crescimento quase sem limites. As sociedades nem sempre estão preparadas para sofrer impactos de tão grande força e dimensão. Mas a verdade é que as forças libertadoras e criativas do Turismo, pelos seus benefícios para as populações, valem o que custam.

António Barreto

Propósito

A 25 de Abril de 1974 vislumbrámos, coletivamente, os mais amplos e generosos horizontes e antecipámos os mais belos sonhos para o nosso País. A Liberdade foi, deles, o mais precioso, desembaraçada que ficou do longo silêncio imposto. Dela brotou a livre expressão do pensamento, essa indomável pulsão dos seres inquietos e alimento dos sonhadores.

Do exemplo, com repercussão global, e da tamanha alegria contagiente, por força do triunfo da vontade comum de um povo pacificamente afirmada, teremos reforçado o ânimo e acelerado o impulso de igual movimento em sociedades que nos estavam próximas no autoritarismo político, no subdesenvolvimento e na inibição do exercício de direitos fundamentais.

Estão, por ora, decorridos 50 Anos de Democracia. Outros tantos de Paz social, em percurso ímpar na nossa história, de progresso económico-social, de expressão da Liberdade e aprofundamento da Democracia.

Este ano de 2024 é, pois, de celebração de dois valores maiores: a Democracia e a Liberdade. Mas é-o também por outras razões – aquelas que por maior grandeza elevam um País – como sejam a comemoração de momentos e realizações de um Povo, comumente reconhecidas como de relevância universal.

No presente ano, comemoramos os 500 anos da morte de Vasco da Gama e os 500 anos do nascimento de Luís de Camões, tornando o ano de 1524, provavelmente, o momento marcante, no plano nacional, do valor simbólico de uma liderança e da capacidade do espírito poderem transformar a matéria e alargar a compreensão do universo. Privilégio, incomum, de um País, ademais pequeno de geografia e parco de população, em que no exato momento em que a vida gloriosa do primeiro cessa, legando ao mundo uma nova cosmovisão, a vida do segundo se inicia em atribulada afirmação de génio literário, somente por muito poucos eleitos alcançado, criador de obra ímpar de uma beleza e profundidade que a humanidade raras vezes alcançou.

Também no presente ano de 2024 importa recordar os 100 anos do nascimento de Mário Soares, os 90 anos do nascimento de Francisco Sá Carneiro (e à beira dos 90 anos de António Ramalho Eanes), figuras essenciais na nossa Liberdade e Democracia, além dos 25 anos da morte de Amália Rodrigues, a voz que brotando dela era a de todos nós.

Em face de todas estas circunstâncias, muitos são os momentos marcantes passíveis de merecer o nosso cuidado.

Momento primeiro para, entre memórias inapagáveis, recordar os desígnios enunciados pelo Movimento das Forças Armadas, consagrados nos três D's: Democratizar, Descolonizar, Desenvolver. O primeiro, materializado, mas em constante via de aperfeiçoamento; o segundo efetivado, tendo determinado novos Estados soberanos; o terceiro, incessantemente prosseguido, na ideia do progresso da nossa sociedade.

Ocasião, subsequente, para a possibilidade de um balanço e tenteio de um exercício, o de se indagar o que, neste período entretanto percorrido, conseguimos dar uns aos outros ou, para pleno cumprimento, o que, ainda, estamos a dever uns aos outros.

Oportunidade, também, para no plano de um exercício de cidadania cheia, uma atividade económica, o Turismo, dar conta à sociedade de qual foi o seu percurso nos seus mais relevantes domínios. Ocasião para expressar a sua trajetória, a sua evolução, os seus impactos positivos e negativos, os seus sucessos e insucessos, em suma, notar o contributo do Turismo para o desenvolvimento e o progresso económico e social do nosso País neste decurso temporal de 50 anos.

Eis, pois, o impulso de promover a iniciativa de uma publicação, não motivada por um gosto de glória individual, esta sempre vã, antes inspirada no dever cívico de, no plano de uma atividade, se perceber o que ela deu ao País. Desta motivação, nasceu, então, a presente obra.

Ela é o resultado do contributo de mais de 50 personalidades ligadas, direta ou indiretamente, ao Turismo, em que cada autor expressa a sua reflexão sobre um tema que lhe foi proposto. Em caso algum a análise vertida consagra a posição de uma organização, seja ela pública, privada ou associativa; de uma entidade, seja ela governamental ou não governamental; de interesse de grupo, seja económico, profissional ou académico. A participação é-o, plenamente, no plano individual, num exercício de uma cidadania ativa e responsável a que uma sociedade desenvolvida nos convoca.

O elenco dos autores é heterogêneo, no percurso de vida profissional, vivências e responsabilidades exercidas. No conjunto das circunstâncias dos autores, abarca-se e preenche-se a totalidade do período em perspetiva. Todos os autores foram, continuam e são atores no Turismo. Todos deram e prestam contributo, por vezes pioneiro, mas sempre empenhado, ao seu desenvolvimento, nas mais diversas e diferenciadas situações da atividade ou vocação abraçada. Enquanto empresários, dirigentes associativos, membros de governos, quadros superiores da administração pública, gestores, docentes e investigadores universitários, jornalistas e líderes de opinião, membros de instituição religiosa, filosófica ou filantrópica, e... visitantes do mundo.

Aos autores não foi sugerido qualquer padrão na elaboração do texto, antes pelo contrário, foi-lhes dada total liberdade na natureza da escrita, na estruturação do texto e no tratamento do tema. Da opção por cada um tomada, emerge uma publicação com textos de diversos contornos. Uns de caráter técnico, outros com pendor narrativo, alguns de índole reflexiva e alguns outros de pendor especulativo. O resultado é uma riqueza de estilos, de abordagens, de perspetivas e de conclusões. Como seria de esperar numa atividade que é um sistema de sistemas de serviços, viva e multifacetada.

A estrutura do livro, algo sempre difícil de definir numa obra coletiva, obedece à explicitação, em primeiro lugar, ao desempenho do turismo português no plano macroeconómico, institucional e societal, evoluindo para as matérias relacionadas com o funcionamento do sistema turístico, concluindo com o tratamento da dimensão autonómica do nosso turismo. Outras possibilidades, decerto, seriam igualmente defensáveis, mas afigurou-se-nos ser esta a que melhor pode alcançar o propósito da publicação.

O livro está, assim, repartido por dez partes que, no seu conjunto, abarcam as dimensões anteriormente referidas, e a saber:

- Parte I – Economia do Turismo e Políticas Públicas**
- Parte II – Turismo, Sociedade e Diálogo Social**
- Parte III – Ordenamento Turístico, Destinos e Valores**
- Parte IV – Transportes, Distribuição e Logística Turística**
- Parte V – Investimento Turístico, Financiamento e Fiscalidade**
- Parte VI – Mercados Turísticos e Internacionalização**
- Parte VII – Hospitalidade**
- Parte VIII – Cultura e Animação Turística**
- Parte IX – Ensino, Formação e Investigação no Turismo**
- Parte X – Turismo nas Regiões Autónomas**

Cada parte é constituída por textos temáticos que lhe correspondem. O encadeamento da totalidade dos textos é, pois, aquele que resulta exclusivamente do tratamento sequencial dos temas que se integram na estrutura referida.

No Turismo nunca foram muitos, mas os poucos, sempre foram os bastantes para o estruturar e o fazer crescer. Sendo, agora, maior o todo, todos foram os necessários para rivalizar e o levar por fronteiras “nunca antes alcançadas”, de tanto por todo o mundo que Portugal passou a ser reconhecido e competitivo internacionalmente. Hoje, a obra é bem superior ao esforço individual de cada um dos seus intervenientes e a atividade é a resultante de um longo caminho percorrido paulatinamente ao longo de mais de um século, com especial mérito nestes primeiros 50 Anos de Democracia.

O Turismo é uma atividade com alma. No nosso país, por mais. Ela sente-se em todos os que a tocam. É relação entre pessoas que transportam intimamente sonhos de fraternidade, proporcionada por um território diversificado, por uma cultura que acolhe, uma organização institucional que estrutura, uma economia própria que desenvolve e uma sociedade que bem recebe.

Contudo, porque a uns a ousadia da visita muito ofende e a outros o sucesso tanto incomoda, o Turismo é, por vezes, alvo de críticas luciliânicas. Em contraponto, no mundo mediático em que hoje vivemos, caímos, basta vez, numa pueril exaltação dos sucessivos sucessos, onde a mais pequena dúvida metódica é liminarmente apodada de destrutiva, desvalorizando-se o imenso poder da reflexão e do saber. No Turismo, a perspetiva de cada um não pode ser desvalorizada.

Apesar dos inegáveis sucessos do nosso Turismo, dos momentos de emoção pessoal, da força inebriante dos textos, perpassa, responsavelmente, em todos eles, um cuidado pelo futuro da atividade, que se traduz na necessidade de zelar pelos recursos, de valorizar o trabalho, de dignificar profissões, de melhorar rendimentos, de reconhecer o mérito, de recompensar o risco empresarial, de reforçar e valorizar uma cultura empresarial, de ganhar massa crítica, gerar riqueza e património, melhor acolher com autenticidade, desconcentrar fluxos, enfim, entre muito mais, de criar para melhor distribuir os benefícios do turismo ao longo da sua cadeia e pela sociedade.

Afinal, é quando chegamos à falésia que melhor alcançamos o entendimento do oceano. É dela que tomamos consciência da grandeza (ou desventura) da obra que reside no horizonte.

É este sentimento que sobressai do conjunto de textos de todos os autores que partilham em comum o gosto da reflexão, a preservação do espírito crítico e o reforço da capacidade analítica, elementos essenciais ao exercício da cidadania. Além disso, percebe-se que na alma de cada autor reside uma vontade crescente na alegria da partilha e na generosidade do contributo. Sou testemunha do entusiasmo e do esforço despendido por cada autor na elaboração dos textos.

Por todas estas virtudes, expresso a cada um dos autores o meu agradecimento e a minha profunda gratidão. Nesta também cabe o nobre gesto de todos eles terem prescindido dos direitos de autor que houver, sendo as verbas resultantes dos mesmos doados a APAV – Associação Portuguesa de Apoio à Vítima.

Como ainda também sou grato pelo privilégio de ter sido o primeiro a usufruir da riqueza da análise, a viver as emoções da leitura, a poder alargar as fronteiras de possibilidades e a sonhar um futuro ainda melhor para o Turismo e para o nosso País, que cada texto a todo o momento nos concede.

António Abrantes

4

O turismo na União Europeia: Evolução e caminho da sustentabilidade

Cláudia Monteiro de Aguiar

Deputada ao Parlamento Europeu. Presidente da Task Force do Turismo do Parlamento Europeu

Breve história do turismo na Europa

Em 2022, a indústria do turismo e das viagens representava 7,6% da economia mundial, abaixo dos 10,4% verificados em 2019. Apesar da perda global de empregos durante este período, foram criados 22 milhões de novos empregos no mundo apenas no turismo.¹ Em Portugal, no mesmo ano de 2022, o peso do sector na economia atingiu cerca de 30 mil milhões de euros, passando a representar 12% do PIB português², enquanto na União Europeia (UE) teve um peso de 8,7% da economia europeia³.

O turismo, contudo, não se resume a números; constrói-se com e para as pessoas. Simboliza a coesão social e territorial, o desenvolvimento sustentável, e serve como ponte para o conhecimento mútuo e a disseminação de valores democráticos – é um veículo de promoção de paz. Sem turismo, muitas das crises que assolararam a UE nas últimas décadas não teriam sido superadas.

Este capítulo visa oferecer uma resenha histórica da evolução da política de turismo no contexto da UE, através da ótica institucional e dos atores envolvidos, do impacto da pandemia da COVID-19 e de uma série de recomendações que têm sido apresentadas no Parlamento Europeu.

A inteligência artificial (IA) e a digitalização desempenham um papel fundamental na transformação digital do turismo, apontando para um futuro no qual a sustentabilidade e a eficiência são primordiais. Ferramentas baseadas em IA, como sistemas de recomendação personalizados, *chatbots* para assistência ao cliente e análises preditivas, estão a melhorar a experiência do turista, ao mesmo tempo que otimizam a gestão de recursos e a capacidade dos destinos. Estas tecnologias permitem uma abordagem mais direcionada e consciente do turismo, reduzindo o desperdício e mitigando o impacto

¹ World Travel & Tourism Council. (2023). *Economic impact research*. Disponível em <https://wttc.org/research/economic-impact>, consultado em fevereiro de 2024.

² Aliança Democrática. (2024). *Mudança segura: Programa eleitoral AD* (p. 144). Aliança Democrática. Disponível em <https://ad2024.pt/pdf/ad-programa-eleitoral.pdf>, consultado em fevereiro de 2024.

³ World Travel & Tourism Council. (2023). *Economic impact research*. Disponível em <https://wttc.org/research/economic-impact>, consultado em fevereiro de 2024.

ambiental através de uma melhor gestão do fluxo de visitantes. Além disso, a digitalização facilita a disseminação de práticas de turismo sustentável, ao oferecer aos viajantes informações acessíveis sobre como as suas escolhas podem contribuir para a conservação de locais e culturas. No cerne desta transformação digital, está a promessa de um sector turístico que não apenas prospera economicamente, mas também age como guardião do património mundial e do ambiente, assegurando que as maravilhas que hoje se exploram possam ser apreciadas por gerações futuras.

Este artigo é escrito em memória dos 50 anos do 25 de Abril de 1974, em Portugal. Este não foi apenas um marco na história portuguesa, mas também um episódio de profunda relevância na trajetória democrática europeia. Não apenas encerrou quase meio século de ditadura em Portugal, como inspirou movimentos democráticos por toda a Europa, especialmente em países que, na época, lutavam contra regimes autoritários ou aspiravam por maior liberdade e respeito pelo Estado de direito.

A experiência de Portugal, assim como a de outros países, sublinha a importância da união, solidariedade e apoio mútuo entre nações na procura de um continente mais livre, justo e democrático. A UE, como um projeto que visa promover a paz, a democracia e os direitos humanos, é em grande parte fortalecida por estas histórias nacionais de luta e triunfo sobre a opressão.

A Revolução dos Cravos, em Portugal, foi um marco poderoso de que a liberdade e a democracia são valores conquistados com luta e perseverança. Num contexto europeu mais amplo, o compromisso contínuo com esses valores reflete-se nas várias revoluções pacíficas e transições democráticas que ocorreram especialmente no final da década de 1980 e início da década de 1990. Exemplos notáveis incluem a queda do Muro de Berlim em 1989, a Revolução de Veludo na Checoslováquia, a Revolução Cantada nos países bálticos, entre outros movimentos que culminaram no colapso do bloco soviético e no fim da Guerra Fria.

Assim, o 25 de Abril em Portugal vai além de uma celebração nacional, tornando-se um símbolo da resiliência humana e da vontade inabalável de lutar pela liberdade e pela justiça, valores que são fundamentais para a identidade e o *ethos* da UE. Este compromisso contínuo com os valores democráticos é crucial não apenas para a manutenção da democracia dentro dos Estados-membros, mas também para o fortalecimento da posição da UE como um farol de liberdade e Estado de direito no palco mundial.

Políticas de turismo na União Europeia

Reconhecimento e evolução do turismo nos tratados da União Europeia

O reconhecimento da política de turismo nos tratados da UE é relativamente recente, com apenas 31 anos desde a sua inclusão, em 1993, no Tratado de Maastricht⁴. Foi

⁴ Tratado da União Europeia. Título II, artigo G, parte I, artigo 3.º (t). (1991). Jornal Oficial das Comunidades Europeias. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:11992M/TXT>, consultado em fevereiro de 2024.

20

Aviação civil: Transporte aéreo

Luís Fonseca de Almeida

Ex-Presidente do INAC. Ex-Diretor Regional, Europa e Atlântico Norte da OACI/ICAO

A 26 de janeiro de 1929, foi criado o Conselho Nacional do Ar para coordenar as atividades de aviação civil e militar. O Secretariado da Aeronáutica Civil, dedicado apenas à aviação civil, foi criado 15 anos mais tarde, a 22 de setembro de 1944.

Será interessante referir que, em dezembro de 1944, teve lugar a Conferência e a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). Esta convenção constitui o grande pilar da aviação civil internacional, enquanto instrumento jurídico regulador da aviação civil.

A Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos foi constituída a 21 de agosto de 1941, passando em 1947 a designar-se Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos (SATA). Em 1960, é confiado à SATA o serviço público de transporte aéreo de passageiros e carga, visando assegurar o funcionamento regular de operações aéreas interilhas dos Açores.

A 14 de março de 1945, foi criada a TAP como secção do transporte aéreo do Secretariado da Aeronáutica Civil, sob a alcada do seu diretor, o general Humberto Delgado.

Certamente porque também seria necessário assegurar o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos por Portugal ao assinar a Convenção de Chicago, foi criada a Direção-Geral da Aeronáutica Civil, a 27 de dezembro de 1946, tendo, entre outras, funções de supervisão, gestão aeroportuária e prestação de serviços de navegação aérea.

Segue-se um longo período de grande desenvolvimento da aviação civil portuguesa, em geral, e do transporte aéreo, em particular, até ao final dos anos 1970, que é acelerado com os processos de desregulamentação (*deregulation*) e de liberalização do transporte aéreo, respetivamente nos Estados Unidos da América (EUA), a partir de finais de 1979, e na Europa comunitária, a partir do início da década de 1980.

A empresa Transportes Aéreos Portugueses, S.A.R.L. (TAP) foi nacionalizada a partir de 15 de abril de 1975. Em 1974, havia transportado mais de 1,5 milhões de passageiros e contava com mais de 9 mil trabalhadores.

A SATA recebe o seu passageiro 1 milhão em 1977. Em novembro desse ano, o primeiro governo regional dos Açores adquiriu as ações que eram detidas pela Casa Bensaúde e pela família Bensaúde.

Abre-se aqui um parêntesis para sublinhar que, a seguir ao 25 de Abril de 1974, a situação em Angola e Moçambique se deteriorou, levando ao estabelecimento de uma ponte aérea para realizar o repatriamento de cidadãos portugueses em larga escala. A TAP desempenhou um papel fundamental nesta operação. No caso de Angola, foi organizada uma ponte aérea e marítima, tendo o primeiro avião, especialmente fretado

para evacuar os portugueses de Angola, descolado a 13 de maio de 1975. No entanto, foi entre agosto e novembro de 1975 que decorreu propriamente a ponte aérea. No total, 173 982 pessoas foram transportadas no quadro desta ponte aérea. As chegadas de Angola e de Moçambique continuaram no decurso dos anos seguintes. No caso de Angola, uma miniponte aérea foi organizada em 1976 entre Windhoek, atual Namíbia, e Lisboa, para repatriar 11 mil portugueses.

A 4 de julho de 1977, foi publicado o Decreto-Lei n.º 274/77, que veio regulamentar o transporte aéreo não regular internacional, em regime de complementaridade com o transporte aéreo regular. É aplicável aos serviços aéreos internacionais não regulares, no que respeita ao sobrevoo do território português e à utilização dos respetivos aeroportos por transportadores regulares ou não regulares estrangeiros de Estados contratantes da Convenção de Chicago. Sem prejuízo da política comunitária europeia vigente, este regime ainda hoje é aplicado com algumas alterações.

A 8 de julho de 1977, é publicada a Lei n.º 46/77, que vedava a empresas privadas e outras entidades da mesma natureza o exercício da atividade económica em determinados sectores, designadamente o dos transportes aéreos regulares.

Ou seja, nesta fase, a política nacional de transporte aéreo atribuía o exclusivo do transporte aéreo regular à TAP e à SATA (dentro da região autónoma dos Açores), impedindo que outras empresas, nomeadamente de capital privado, exercessem esta atividade. Tratava-se de uma política bastante protecionista que dificilmente poderia otimizar o crescimento e o desenvolvimento do sector, tendo apenas em consideração os interesses das empresas de transporte aéreo controladas pelo Estado e desprezando outros aspectos fundamentais como os da economia regional e nacional. Naturalmente, esta política, que apenas começou a ser alterada com a chegada da liberalização do transporte aéreo ao nível internacional e, em particular, na Europa comunitária, não foi de todo a mais adequada para o desenvolvimento do turismo de/para Portugal, uma vez que, quer os acordos bilaterais de serviços aéreos entre Estados quer a legislação sobre transporte aéreo não regular (“charters”) não só protegiam a “companhia de bandeira” portuguesa, na modalidade de transporte aéreo regular, como restringiam fortemente a oferta de serviços aéreos não regulares (em regime de complementaridade dos serviços aéreos regulares).

Este quadro foi gerador de tensões, sendo, porventura, o caso do Brasil o exemplo mais paradigmático e que mereceu uma forte contestação dos agentes de turismo nacionais. Esta situação foi somente sendo ultrapassada já na década de 1990 pelo diálogo consistente entre a autoridade da aviação civil (Instituto Nacional de Aviação Civil – INAC) e o organismo associativo de cúpula do turismo (Confederação do Turismo Português – CTP), tendo dele resultado, ao invés de algumas percepções, o crescimento, por um lado, da TAP no mercado do Brasil e, por outro, um enorme salto nos fluxos dos mercados receptor e emissor turísticos entre Portugal e Brasil, que perdura até aos dias de hoje.

A evolução da aviação civil nos anos 1970 levou o governo a proceder à reestruturação do sector da aviação civil, orientada por dois princípios fundamentais:

- Separar da administração central o conjunto de serviços que, sendo geradores de receitas, se pudessem vir a sustentar a si próprios;
- Criar uma Direção-Geral de Aviação Civil com atribuições e meios para assegurar, de modo efetivo, a orientação, regulamentação e fiscalização das atividades do sector.

Para tal, são publicados o Decreto-Lei n.º 242/79, de 25 de julho, que criou a Direção-Geral da Aviação Civil (DGAC), e o Decreto-Lei n.º 246/79, de 25 de julho, que criou a empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea (ANA, E.P.). Mais tarde, o Decreto-Lei n.º 121/94, de 14 de maio, introduziu algumas alterações a estes diplomas.

Estes diplomas surgiram um pouco antes do início da liberalização do transporte aéreo na Europa comunitária, que, desde logo, recomendava o reforço da supervisão e da regulação da aviação civil nacional, sobretudo em matéria de segurança.

Todavia, não foi essa a opção do governo, uma vez que a DGAC, ao contrário da ANA, E.P., ficou esvaziada de competências e com uma flagrante escassez de recursos, apesar de ser o garante da segurança da aviação civil no país.

Só muito tardivamente, em 1998, cerca de 20 anos após o início do processo de liberalização do transporte aéreo, foi decidido reestruturar o sector da aviação civil nacional.

Foi então criado o INAC, que concentrou todas as competências da autoridade de aviação civil, e a ANA, E.P. dá lugar a duas novas empresas, a ANA, S.A. e a NAV, E.P. A ANA, S.A. com a finalidade de gerir e explorar os principais aeroportos nacionais e a NAV, E.P. para fazer a gestão e a prestação de serviços de navegação aérea. Nessa altura, faz-se a separação entre o supervisor/regulador e a prestação de serviços, em conformidade com as tendências e as recomendações internacionais. Apesar dessa reestruturação, o INAC (supervisor/regulador) continuou a revelar algumas debilidades em termos de autonomia, pelo que foi preparada e recomendada uma nova reestruturação, em 2004/2005, de modo a ser criada uma autoridade administrativa independente para melhor regular o sector da aviação civil nacional. Foram precisos mais 10 anos para tal acontecer. A Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) foi finalmente criada em 2015, como garante da segurança na aviação civil portuguesa, do cumprimento dos *standards* internacionais (mais de 12 mil) e da aplicação dos vários planos globais (*safety*, *security*, navegação aérea, etc.), em estreita colaboração e cooperação com a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO), a União Europeia (UE)/Comissão Europeia (CE), a Agência Europeia para a Segurança da Aviação Civil (EASA) e a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), seus principais parceiros externos no âmbito da supervisão e regulação da aviação civil.

O transporte aéreo na Europa era um sector muito regulamentado e com uma política muito restritiva até ao início da década de 1980. Convém lembrar os dias em que as passagens aéreas, o número de lugares e de companhias e as rotas designadas nas quais podiam operar eram todos rigorosamente controlados numa base bilateral.

22

Turismo e ferrovia

Carlos Nogueira

Presidente da CP (2017-2019). Presidente da FMNF (2018-2020)

A mobilidade constitui um fator crítico de sucesso da atividade turística no que concerne aos mercados emissores, seja na dimensão doméstica, seja na dimensão internacional. O modo ferroviário é particularmente apreciado pelos turistas oriundos dos países europeus, dos Estados Unidos da América (EUA) e Canadá, do Japão, da China e dos países da América Latina, sobretudo o Brasil.

Seria desejável uma densa ligação intermodal entre a aviação, a ferrovia e a rodovia, ao invés da situação que ocorre em Portugal em que se privilegiam as *rent-a-car* e os autocarros, devido a razões relacionadas com o estado da arte da ferrovia, em que a vetustez do material circulante e o *momentum* da infraestrutura ferroviária estão na origem da reduzida fiabilidade deste modo de transporte.

A falta de investimento público no sector ferroviário, nos últimos 25 anos, reflete uma situação caracterizada pela antiguidade do material circulante, em que o *diesel* continua a ter uma posição relevante, a que se alia o estado de conservação da infraestrutura – caso da Linha do Norte, em que, anualmente, se registam reparações de vulto – e a existência de cerca de 30% do total da infraestrutura por eletrificar (quase 750 km, num total de 2600 km).

As linhas não eletrificadas, bem como as parcialmente eletrificadas, constam da Tabela 22.1.

Tabela 22.1 Linhas ferroviárias não eletrificadas e parcialmente eletrificadas

Linha	Origem	Destino	Observações
Algarve	Lagos	Vila Real de Santo António	Parcialmente eletrificada
Alentejo	Casa Branca	Beja	Não eletrificada
Oeste	Lisboa	Figueira da Foz	Não eletrificada
Leste	Entroncamento	Badajoz	Não eletrificada
Vouga norte	Oliveira de Azeméis	Espinho	Não eletrificada
Vouga sul	Aveiro	Sernada do Vouga	Não eletrificada
Douro	Ermesinde	Pocinho	Parcialmente eletrificada

Nas linhas não eletrificadas e nas parcialmente eletrificadas, a circulação é assegurada por composições movidas a *diesel*, algumas das quais alugadas à RENFE, da vizinha

Espanha. De salientar que a idade média do material circulante *diesel* ultrapassa os 55 anos – note-se que a vida útil das composições, nos países europeus e nos países desenvolvidos, não ultrapassa, regra geral, os 35 anos. Bem entendido que a qualidade do modo de transporte ferroviário se consegue pela perfeita simbiose entre a infraestrutura ferroviária e o material circulante. No que se refere à primeira, a infraestrutura, é de realçar o seu estado de conservação e as linhas não eletrificadas, sendo estas garnecidas com composições movidas a *diesel*. Já no que respeita ao material circulante, o atual contexto caracteriza-se pela falta de fiabilidade do transporte ferroviário, estado de conservação do interior das composições, conforto inadequado, atrasos na circulação, falta de pontualidade, forte conflitualidade laboral – que resulta na imprevisibilidade da circulação e na supressão de horários, num mercado em que não existe concorrência em relação ao incumbente Comboios de Portugal (CP). De salientar que a única concessão a uma entidade privada, no domínio do transporte ferroviário de passageiros, se confina ao percurso Lisboa (Roma/Areeiro) – Setúbal.

Pelas razões anteriormente aduzidas, tanto os *tour operators* como as agências de viagens não recomendam a utilização do modo ferroviário nas suas deslocações no interior do país. É consabida a importância do turismo na economia nacional, bem como o percurso do sector nos últimos 50 anos. Os impactos são suficientemente expressivos e falam por si em matérias relacionadas com o contributo para o produto interno bruto (PIB), volume de emprego, contribuição para a balança de bens e serviços e interdependência com outros sectores de atividade, quer a montante, quer a jusante. Trata-se de crescimento sustentado de um dos sectores mais relevantes da economia portuguesa. Constatata-se, no âmbito da ferrovia, um claro desalinhamento pautado pela estagnação e retrocesso em relação ao dinamismo e à permanente requalificação e sofisticação da oferta turística. Com efeito, a ferrovia constitui um *handicap* para o turismo, na medida em que fragiliza o seu crescimento, a sustentabilidade e a competitividade. A ferrovia, modo elétrico, protege a componente ambiental, constituindo uma alternativa aos transportes mais poluentes, e potenciaria a redistribuição dos fluxos turísticos por novas regiões, particularmente no que concerne aos programas de valorização turística do interior e de coesão territorial.

Para vencer o atraso em que o país se encontra em matéria de transporte ferroviário, foram recentemente anunciados investimentos públicos na infraestrutura e em material circulante que poderão ultrapassar os 10 mil milhões de euros. A concretizar-se o investimento anunciado, poderá assegurar-se um alinhamento com os países europeus, num horizonte temporal de, pelo menos, 10 anos (na ferrovia, o curto prazo são 10 anos), criando-se, simultaneamente, efeitos muito positivos sobre o turismo.

O investimento público a realizar pela CP e pela Infraestruturas de Portugal (IP) em material circulante e na infraestrutura ferroviária, respetivamente, deverá contemplar, os seguintes temas:

- Substituição integral do material circulante movido a *diesel*;
- Modernização da frota movida a energia elétrica;
- Conclusão do programa de eletrificação integral de todas as linhas;

- Construção da linha dedicada à alta velocidade entre Lisboa e Porto;
- Modernização das estações e apeadeiros;
- Revisão e retificação dos traçados de algumas das linhas existentes, que, claramente, não servem as populações e os turistas (atente-se, por exemplo, a Linha do Algarve, que não serve o aeroporto de Faro – turistas – nem a Universidade do Algarve – população universitária);
- Concessão de algumas das linhas a operadores privados, numa lógica de melhor serviço e de suavização do esforço do investimento público (a experiência muito positiva com a concessão à Fertagus, o chamado comboio da Ponte 25 de Abril, no percurso Lisboa-Setúbal, recomenda este tipo de solução).

No que respeita ao transporte ferroviário, Portugal ocupa a 25.^a posição, ficando à frente da Bulgária e da Roménia, no *ranking* dos 27 países que constituem a União Europeia (UE). O investimento projetado, a realizar-se, colocará Portugal no pelotão da frente no *ranking* da ferrovia europeia, no pressuposto de que o investimento anunciado se concretizará no prazo de 10 anos.

A frota *premium* da CP é representada pelos alfa pendular, composições adquiridas em 1998, sendo composta por nove unidades. Presentemente, o tempo de viagem entre Lisboa e Porto, uma distância de 330 km, é de duas horas e 45 minutos, o mesmo tempo registado em 1998. A densidade de tráfego dos comboios de passageiros dos urbanos de Lisboa e Porto, com repercussões na Linha do Norte, a degradação da infraestrutura e a realização, com uma periodicidade anual, de reparações de vulto, entre outros fatores, estão na origem da baixa *performance* dos alfa pendular, no que à velocidade diz respeito. Fica o registo de que apenas em 20% do percurso entre Lisboa e Porto as referidas composições atingem a sua velocidade normal, que se situa nos 220 km/hora.

No domínio do turismo ferroviário, *stricto sensu*, o incumbente CP tem desenvolvido algumas iniciativas de carácter lúdico, mas muito meritórias, nas Linhas do Vouga e do Douro, utilizando material circulante com elevado valor histórico – locomotivas a vapor e carruagens reabilitadas.



Figura 22.1 Carruagens reabilitadas do Comboio Histórico do Douro
(Fotografia cedida pela CP, E.P.E. – Arquivo CP)

Esta oferta de carácter sazonal, associada a épocas festivas, foi lançada em 2015 e tem registado inusitado interesse por parte do mercado. Trata-se, obviamente, de uma oferta de dimensão reduzida e circunscrita, como se referiu, a épocas específicas com enfoque no verão, Páscoa e Natal.



Figura 22.2 Comboio Histórico do Douro (Fotografia cedida pela CP, E.P.E. – Arquivo CP)

A par daquela componente, há também a assinalar outra vertente do turismo ferroviário, consistindo na realização de comboios temáticos ligados à gastronomia, colheitas, monumentos, paisagens e aldeias históricas.



Figura 22.3 Vouguinha (Fotografia cedida pela CP, E.P.E. – Arquivo CP)

As áreas do interior do país de menor densidade populacional poderão, no futuro e no pressuposto da existência de disponibilidade de material circulante, vir a colher importantes benefícios decorrentes dos fluxos turísticos associados à ferrovia.

37

Alojamento local: Um novo vizinho no turismo

Eduardo Miranda

Presidente da ALEP. Empresário do sector de Alojamento Local

O turismo é uma das grandes conquistas das últimas décadas no mundo e um dos sintomas positivos do desenvolvimento. Só há crescimento do turismo porque há maior rendimento, porque uma nova parcela da população mundial já consegue viver além das necessidades básicas, porque as famílias têm mais tempo para o lazer, porque o transporte tornou-se mais acessível. Só há turismo onde há paz.

Portugal não é exceção neste cenário, pelo contrário, é quase o exemplo da regra. Não só o país cresceu como destino turístico, tornando-se um dos líderes mundiais, como os portugueses passaram a viajar muito mais, alargando os seus horizontes.

Esta democratização das viagens é um sinal extremamente positivo da evolução da sociedade. Mesmo que tenha alguns efeitos negativos, que devem ser assumidos e geridos, não se deve deixar que estes desafios sirvam de argumento para retirar esta conquista, de uma forma quase elitista, às camadas da população que até agora não tinham acesso às viagens.

Neste processo de democratização do turismo, surgiu um novo fenómeno denominado em Portugal, e bem, de alojamento local (AL) ou, em termos mais formais, conhecido como AL. Oficializado como parte do alojamento turístico em 2008, foi a partir de 2014 que começou a ganhar dimensão e relevância no turismo.

Na verdade, pode até argumentar-se que o AL não é novo. Há décadas que as famílias portuguesas escolhiam ir de férias para “casas na praia arrendadas”, tanto no Algarve como no resto do litoral. A figura dos quartos, ilustrados pelos “quartos da Nazaré”, também é antiga. Mas, se este tipo de alojamento já existia, o que mudou para se chamar o AL de um novo fenómeno disruptivo no turismo? Tudo. Não há nada mais disruptivo do que alterar os fundamentos de uma atividade que já existe e tem procura.

Para entender qualquer fenómeno novo na economia, é preciso começar pela procura. Há uma ideia quase absurda de que uma atividade cresce rapidamente porque o processo de entrada é demasiado simples, por falta de regras que criem barreiras, porque os impostos não são suficientemente altos. Se assim fosse, seria fácil lançar novos sectores na economia. A condição básica para um sector crescer é ter consumidores que querem e necessitam deste serviço ou produto e não haver oferta suficiente. O contexto, favorável ou não para o sector crescer, vem a seguir. A certeza incontestável é a de que uma atividade só cresce porque responde a uma necessidade do mercado.

E aqui começa o longo caminho da percepção errada sobre o papel do AL no turismo. Criou-se de início, de forma intencional ou por desconhecimento, a ideia de que o AL cresceu essencialmente para dar resposta aos turistas com menor capacidade financeira. A diversidade de oferta e flexibilidade de acomodação que o AL traz também serve para este propósito de tornar o turismo mais acessível para as famílias, assim como os hotéis de uma ou duas estrelas, mas não é aqui que reside a resposta que o AL trouxe para as novas necessidades do turismo. O grande contributo do AL foi na diversificação da oferta de acomodação, que serviu para responder a uma nova diversidade de motivos de viagens.

A grande e principal mudança que a democratização do turismo trouxe foi permitir às famílias e às pessoas que já tinham condição económica para viajar que viajassem muito mais vezes, por motivos variados e com grupos de pessoas diferentes. Até há poucas décadas, uma viagem internacional era algo restrito aos pais. Os filhos ficavam em casa com os avós. Os avós simplesmente não participavam nas viagens.

Foi isto que mudou. Hoje, os jovens viajam sozinhos ou com amigos. Viajam até mais vezes por ano do que os pais. A viagem em família, inclusive com crianças pequenas, teve uma explosão. Se o músico preferido das pessoas não vai à sua cidade, viajam para um concerto noutro país. Como as viagens se tornaram mais acessível, em especial com o aparecimento das companhias aéreas *low-cost*, as pessoas viajam por um sem número de motivos e com grupos de pessoas com perfil distinto.

Isto significa que, para cada viagem, os turistas irão precisar de um tipo de acomodação diferente da oferta tradicional padronizada da hotelaria, que, apesar de ter evoluído muito em termos de qualidade, não consegue dar resposta. Por exemplo, se o objetivo da viagem é reunir a família, juntar casais amigos que não se veem há muito tempo, faz todo o sentido partilhar uma vivenda ou apartamento para que possam estar todos no mesmo espaço. Para quem viaja com filhos pequenos, faz mais sentido um apartamento do que estarem todos enlatados num único quarto, já que os quartos comunicantes em hotéis são raros.

Se fosse preciso resumir num só ponto o contributo principal que o AL trouxe para o turismo, este seria: diversidade de oferta. A discussão sobre se o AL como acomodação é melhor ou pior do que a hotelaria é tão inútil e sem sentido como discutir se o carro é melhor do que a bicicleta ou o metro. Todos são importantes porque respondem a necessidades diferentes para situações específicas.

Um destino é mais rico quanto maior for a diversidade de oferta de acomodação (e naturalmente de outros serviços). Por isso, hotéis, *resorts*, turismo rural e AL nas suas múltiplas categorias como apartamentos, vivendas, *guesthouses* e *hostels* são todos necessários para um destino dinâmico e competitivo.

Foi neste ambiente de aumento da procura por uma diversidade de soluções que o AL encontrou o seu espaço e a sua vocação no turismo.

O fenómeno do alojamento local em números

O AL passou rapidamente de uma oferta marginal, muitas vezes não oficial por falta de enquadramento, para um pilar da oferta turística.

O Registo Nacional de Alojamento Local (RNAL), pioneiro ao nível mundial, ajuda a traduzir em números esta realidade. O AL passou de pouco mais de 15 mil regtos em 2014 para uma situação na qual representa quase metade da oferta de acomodação turística em 2024, altura em que se contabilizaram 120 mil regtos de AL (Quadro 37.1). É verdade que uma parte desta oferta já existia, mas não tinha ainda enquadramento formal.

Quadro 37.1 Dados gerais do AL	
Número total de regtos de AL em 2024	119 968
Número de quartos em AL	277 747

Fonte: RNAL, 25 de junho de 2024.

Alojamento local, uma realidade concentrada fora dos grandes centros urbanos

Apesar de todo o debate recente sobre o AL andar em torno de Lisboa e Porto, a verdade dos dados é que 75% dos regtos de AL estão fora destes dois grandes centros urbanos (Quadro 37.2).

Quadro 37.2 Regtos de AL	
Peso dos regtos do AL em Lisboa e Porto	25%
Peso dos regtos do AL fora dos grandes centros	75%

Fonte: Dados do RNAL do Relatório da Associação do Alojamento Local em Portugal (ALEP), 31 de dezembro de 2023.

Como já referido, é nas zonas balneares, nas casas de férias dos portugueses na praia, que estão registados dois terços da oferta (Quadro 37.3).

É também no interior, onde muitas vezes não há escala para instalar hotéis e outros grandes equipamentos, que o AL tem crescido mais. Por exemplo, em 2023, os distritos com maior crescimento de regtos foram, por ordem de importância, Guarda, Portalegre, Bragança e Castelo Branco.

Quadro 37.3 Distritos/Regiões com maior presença de registo de AL	
Faro	44 361
Lisboa	26 437
Porto	13 960
Leiria	5954
Ilha da Madeira	5769
Setúbal	5528

Fonte: RNAL, junho de 2024.

O impacto do alojamento local no turismo e na economia

Um recente estudo da NOVA School of Business & Economics feito em 2023 a pedido da ALEP mostra em números o efeito multiplicador que o AL traz para a economia e emprego. Este efeito multiplicador do turismo e dos seus subsectores é muitas vezes negligenciado no debate público.

No fundo, aquilo que mais conta para a economia e emprego não é o rendimento ou o ganho direto dos operadores do AL, mas antes o impacto que os gastos dos turistas que ficam no AL têm na economia. Foi isto que a equipa da Universidade NOVA investigou.

O primeiro dado de relevo, talvez o ponto de partida para entender o peso e o papel que o AL passou a ter, é o cálculo das dormidas turísticas que são efetuadas no AL. Por uma questão metodológica do Eurostat seguida pelo INE, só são contabilizadas nas estatísticas oficiais do turismo as dormidas em estabelecimentos com 10 ou mais camas. Quem conhece a realidade do AL, composto essencialmente por pequenos apartamentos e moradias, percebe logo que a maior parte das dormidas do AL fica de fora das estatísticas do INE. A NOVA, com base nos dados do INE e num trabalho recente de colmatação desta lacuna feito pelo Eurostat e plataformas de reserva, conseguiu calcular com precisão o peso das dormidas do AL no total de dormidas nacional. O resultado acaba por ser impressionante.

O estudo da NOVA mostra com dados precisos e oficiais que o AL representa 40% das dormidas nacionais, ou seja, aproxima-se de metade do movimento turístico nacional.¹

Com base neste dado e numa metodologia internacional de cálculo de impacto económico, a NOVA estimou o impacto direto, indireto e induzido que os hóspedes que se alojaram em AL no ano de 2019, logo antes da pandemia, tiveram na economia nacional.

O impacto do AL não se restringe ao sector da acomodação turística em que o AL se insere. O principal impacto gerado pelos gastos dos turistas hospedados em AL ocorre noutras sectores como a restauração, vendas a retalho (comércio), transportes, serviços culturais e desportivos. Sem contar que, pela natureza de autosserviço do AL, o maior impacto acontece ao nível local, nos bairros onde os alojamentos estão instalados.

¹ Fonte: Estudo do Impacto do Alojamento Local em Portugal 2023, da NOVA School of Business & Economics.

Uma viagem sobre a investigação e a inovação no turismo

Eduardo Moraes Sarmento

Presidente do CEsa do ISEG. Membro do *Executive Board* do ISEG Research Centre do ISEG/
Universidade de Lisboa

Introdução

Este capítulo pretende relatar de forma sucinta a evolução e tendências do tipo de investigação que tem vindo a ser realizada, a sua ligação às questões da inovação do conhecimento e sobretudo se esta tendência está em convergência com as grandes linhas de ação na área do turismo ao nível internacional. Cinquenta anos volvidos sobre Abril de 1974, o turismo tem vindo quer ao nível mundial quer ao nível nacional a afirmar-se como uma atividade resiliente e impactante a vários níveis, bem como um instrumento estratégico para o reforço do desenvolvimento entre países e povos. Como corolário deste dinamismo, tem-se igualmente registado uma progressiva importância do seu papel no ensino profissional, politécnico e universitário, assim como no papel atribuído à investigação neste domínio, como meio de contribuir para uma cabal compreensão da sua importância, da tomada fundamentada de decisões e naturalmente da preparação de uma força de trabalho bem preparada para enfrentar um mercado global e altamente concorrencial.

Pode de forma simplista afirmar-se que, em Portugal, a produção de conhecimento científico tem estado historicamente ligada à oferta de cursos superiores em turismo, apresentando-se, sobretudo, como corolário da conclusão de teses de doutoramento e dissertações de mestrado paralelamente aos projetos de investigação realizados.

Esta evolução não pode ser indissociada da evolução do fenómeno turístico, que em Portugal se começou a afirmar a partir de 1974, tendo o país progressivamente vindo a reforçar a sua importância, especialmente a partir da entrada na então Comunidade Económica Europeia (CEE).

A evolução e comportamento da atividade turística tem progressivamente ocupado no panorama português um papel determinante, assim como em muitos países espalhados pelo mundo, esperando-se que assim vá continuar se se tiverem em consideração as projeções efetuadas pela World Travel & Tourism Council (WTTC). De uma forma global, prevê-se a passagem de 10 mil milhões de euros em 2024 para cerca de 15 mil milhões em 2034, representando 11,4% do panorama mundial. Também se prevê um crescimento da força de trabalho, estimando-se um total de 449 milhões de pessoas (12,2%) nesta área em 2034 (WTTC, 2024).

Esta situação aparece como uma oportunidade para o ensino e a investigação em turismo, pois tem proporcionado a oportunidade para dar resposta a um permanente reforço e para criar novos níveis de formação e de educação, como forma de se aumentarem as qualificações, as práticas profissionais e as competências dos recursos humanos, de modo a assegurar-se um maior nível de empregabilidade, formação e profissionalismo dos seus quadros e proporcionar-se uma maior segurança aos empresários e uma melhor experiência aos turistas/visitantes.

Desta forma, não é estranho que atualmente se encontre uma profusão de oferta formativa superior disseminada por todo o território nacional ao nível universitário e ao nível politécnico (em ambos os casos, tanto público como privado).

Atualmente, o ensino superior engloba as universidades, os politécnicos, os institutos universitários e outras instituições (públicas e privadas) que conferem os graus de licenciado, mestre e doutor.

Na Tabela 49.1, pode observar-se a evolução do número de cursos acreditados pela Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior (A3ES) em vários períodos, segundo os códigos da Classificação Nacional das Áreas de Educação e Formação (CNAEF) 811 e 812.

Tabela 49.1 Evolução do número de ciclo de estudos acreditados (CNAEF - 811 e 812)														
Subsistema	Ciclo	2008/2009			2013/2014			2018/2019			2020/2023			
		Público	Privado	Total										
Politécnico	Licenciatura	36	12	48	39	11	50	28	12	40	5	5	10	
	Mestrado	3	2	5	14	1	15	17	1	18	6	2	8	
	Total	39	14	53	53	12	65	45	13	58	11	7	18	
Universitário	Licenciatura	6	11	17	5	9	14	5	10	15	0	2	2	
	Mestrado	7	2	9	7	3	10	10	7	17	2	3	5	
	Doutoramento	4	0	4	5	1	6	4	1	5	0	0	0	
	Total	17	13	30	17	13	30	19	18	37	2	5	7	

Fonte: A3ES (2024).

Historicamente, pode verificar-se que entre 1986 e final de 2008 em Portugal se obtiveram 324 graus de mestre e 39 graus de doutor em Turismo no contexto de 115 cursos de mestrado e 24 de doutoramento oferecidos por 19 instituições de ensino superior nacionais. Progressivamente, foram, ao longo dos anos, aparecendo mais cursos de Turismo ao nível dos 1.º, 2.º e 3.º ciclos de estudos (respectivamente, licenciatura, mestrado e doutoramento). É de se destacar que se registou um acentuado crescimento na oferta formativa nos três graus entre 1986 e 1995, período em que, em média, houve um crescimento de três graus para mais de três dezenas entre 2002 e 2008. É ainda de salientar que a maior parte dos graus foram outorgados posteriormente a 2003 e quase 33% entre

2006-2008. Já no período entre 2020 e 2023, foram ainda atribuídos mais 12 graus de licenciatura e 13 de mestrado.

Enquadramento

Historicamente, a Universidade Técnica de Lisboa foi a instituição impulsora do ensino em turismo em Portugal, quando em 1986 atribuiu o primeiro grau. Em 1990, apareceu Universidade de Lisboa. Posteriormente, em 1991, surgiram as Universidades do Algarve e de Aveiro.

Atualmente, o perfil do ensino e da investigação generalizou-se a todo o território do país através da oferta de cursos no âmbito do turismo nos vários graus (licenciatura, mestrado e doutoramento) oferecidos pelas universidades e politecnicos tanto públicos como privados. É de realçar a enorme e distinta oferta de cursos, que pode ser visualizada na Figura 49.1, que contém a nuvem de palavras relacionadas com a terminologia dos cursos.



Figura 49.1 Designação dos cursos de Turismo oferecidos entre 2021 e 2024 pelas instituições de ensino superior

Tendo em atenção que quanto maior for a dimensão da palavra, mais ela é repetida, verifica-se a existência de uma oferta bastante diversificada, embora com incidência especial no turismo, seguida de uma profusão de oferta de cursos na área da gestão de vários aspetos (Gestão do Turismo/Gestão Turística, Gestão Hoteleira, etc.), entre tantos outros.

Esta situação permite atestar a transversalidade registada nesta área, bem como a sua natureza multidisciplinar. Todavia, esta profusão de cursos, se por um lado pretende dar resposta às solicitações do mercado, por outro lado, ao nível da investigação, acaba por diluir os potenciais investigadores por diversas áreas do saber e especificidades temáticas, o que poderá condicionar o percurso e a contribuição de todas estas pessoas neste campo científico em termos de linhas de ação.

Naturalmente que, como Jafari (2005) preconizou, é fundamental que o turismo mantenha esta perspetiva multidisciplinar de investigação, defendendo que “*Tourism is more than economics, sociology, anthropology, psychology, and so on. Its study involves them all, powering our ongoing scientification journey*” (p. 2). Mas, caso a dispersão seja demasiada, colocam-se sérias dúvidas sobre o êxito de uma investigação que se quer estruturada nos centros de investigação e cooperante entre as diversas instituições de ensino e, em última instância, sobre se as dissertações de mestrado e as teses de doutoramento podem contribuir de forma sustentada para a criação e o estabelecimento de um verdadeiro processo científico.

A este propósito, foram analisadas todas as palavras-chave apresentadas nas dissertações de mestrado e teses de doutoramento concluídas nos últimos 25 anos em instituições portuguesas, de forma a se ter uma perspetiva retrospetiva dos assuntos/temáticas preferenciais, e portanto, do próprio tipo de investigação levada a cabo pelos investigadores mais jovens (Figura 49.2).



Figura 49.2 Sistematização das palavras-chave em dissertações de mestrado e teses de doutoramento nos últimos 25 anos em instituições de ensino superior

Verificou-se que a maior parte dos trabalhos defendidos neste período estavam focados no espaço português (cerca de 84%), seguindo-se os países de expressão lusófona.

Também aqui se verifica a existência de uma enorme dispersão e polarização nos conteúdos analisados, o que mostra, tendo a vantagem de se obter uma significativa abrangência de temas, por outro lado, a inexistência de uma estratégia nacional ao nível transversal dos centros de investigação e até da cooperação entre as instituições de ensino, apesar de alguns passos já terem sido dados nesse sentido. Todavia, o mais importante é tentar perceber se estas temáticas de estudo estão ou não a convergir com as principais tendências registadas ao nível internacional em termos de processos de inovação e de áreas de estudo.

A 25 de Abril de 1974 vislumbrámos os mais amplos e generosos horizontes e antecipámos os mais belos sonhos. A Liberdade foi, deles, o mais precioso, desembaraçada que ficou do longo silêncio imposto. Dela brotou a livre expressão do pensamento, essa indomável pulsão dos seres inquietos e alimento dos sonhadores.

Decorridos que estão estes primeiros 50 Anos em Democracia, surge o presente livro, onde, através da reflexão de 50 personalidades, se mostra o percurso do Turismo em Portugal, na sua dimensão macroeconómica, no desempenho dos seus principais ramos e na sua evolução, expressando o contributo que deu ao País, à sociedade e à economia e intuindo do muito que ainda poderá vir a retornar.

O Turismo é uma atividade com alma. Ela sente-se em todos os que a tocam. Justifica-se, assim, a exaltação dos seus sucessivos sucessos. Por estes serem reais, também a manifestação da mais pequena dúvida metódica é incómoda, senão mesmo apodada de destrutiva. Seja, ainda, pelos seus impactos no território e carga nos destinos ou porque a uns a ousadia da visita tanto ofende e a outros o sucesso tanto incomoda, o Turismo é, de quando em vez, alvo de críticas luciânicas.

Os apaixonantes textos que o leitor tem agora à sua disposição são essenciais à compreensão do desenvolvimento do Turismo português e à determinação dos seus atores nestes 50 anos em que comemoramos Liberdade e Paz social. Lê-los é, igualmente, uma forma de melhor compreender o Portugal de hoje.

Prefácio de António Barreto

“Este livro é muito sensivelmente organizado, no sentido em que não afasta, antes pelo contrário, aproxima o Turismo da sociedade e da economia de que faz parte e para as quais contribui cada vez mais. Por muitos anos, o livro será um marco de conhecimento e síntese. Com a sua leitura, perceberemos melhor o modo como o Turismo toca cada vez mais todas as actividades da sociedade, influencia a economia e a cultura e depende da política, das autoridades e das populações.”