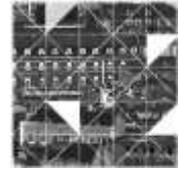

CIDADES, Comunidades e Territórios



Ordenamento Territorial e a Sua Relação com o Turismo Regional. O Caso de Estudo da Região Autónoma da Madeira (RAM).

Rui Alexandre Castanho¹, Department of Landscape, Environment and Planning; School of Science and Technology. University of Évora, Évora, Portugal; ICAAM—Institute for Agrarian and Environmental Sciences, Évora, Portugal; Environmental Resources Analysis Research Group (ARAM), University of Extremadura, 06071 Badajoz, Spain; and VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre, Portugal.

Sérgio Lousada², Faculty of Exact Sciences and Engineering, Department of Civil Engineering and Geology, University of Madeira, Portugal.

Rafael Camacho³, Faculty of Exact Sciences and Engineering, Department of Civil Engineering and Geology, University of Madeira, Portugal.

Jóse Manuel Naranjo Gómez⁴, Polytechnic School, University of Extremadura, Caceres, Spain; VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre.

Luís Loures⁵, Polytechnic Institute of Portalegre (IPP), Portalegre, Portugal; Research Centre for Tourism, Sustainability and Well-being (CinTurs), University of Algarve, Faro Portugal; VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre.

José Cabezas⁶, Environmental Resources Analysis Research Group (ARAM). University of Extremadura. Badajoz, Espanha; VALORIZA - Research Centre for Endogenous Resource Valorization, Portalegre.

¹racastanho@uevora.pt

²slousada@staff.uma.pt

³rafaelfreitascamacho@outlook.com

⁴jnaranjo@unex.es

⁵lcloures@ippportalegre.pt

⁶jocifer@unex.es

Sumário

Atualmente, um desenvolvimento e crescimento sustentável são, indiscutivelmente, uma das maiores preocupações e objetivos dos territórios periféricos. De facto, esta tipologia de crescimento já não é apenas um desejo, mas sim uma necessidade territorial, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações e ainda para garantir um futuro às gerações vindouras.

Tendo em consideração esta tipologia de crescimento, em regiões com bases socioeconómicas “reféns” do turismo, estudos que analisem os processos de ordenamento e planeamento territorial e a sua relação com esta atividade são fundamentais para o desenvolvimento territorial sustentável.

Através de ferramentas e metodologias exploratórias, como disso são exemplo: o método de análise de caso de estudo, a análise de impacto territorial, ou os questionários de exploração das perceções públicas; nesse sentido, foi conduzido um estudo de perceções públicas de ordenamento territorial sobre o turismo da Região Autónoma da Madeira (RAM).

A investigação permite verificar a relação entre as políticas de ordenamento territorial e o seu impacto no turismo regional, assim como o crescimento insustentável da região.

Palavras-chave: Crescimento Sustentável; Desenvolvimento Regional; Ordenamento territorial; Planeamento urbano; Turismo; Socio-economia.

1. Introdução

O desenvolvimento e crescimento sustentáveis são, indiscutivelmente, das maiores preocupações e objetivos atuais dos territórios regionais (Amado, 2009; Baptista et al., 2013; Lippolis, 2016; Castanho et al., 2016; 2017). De facto, esta tipologia de crescimento já não é apenas um desejo, mas sim uma necessidade territorial, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações e ainda para garantir um futuro às gerações vindouras (Fadigas, 2015; 2017).

Considerando esta tipologia de crescimento, e principalmente para regiões com bases socioeconómicas indissociáveis do turismo, as políticas de ordenamento territorial podem apresentar impactos de escala superior a regiões onde a base socioeconómica não depende exclusivamente do turismo. Assim, estudos que analisem os processos de ordenamento e planeamento territorial e a sua relação com esta atividade são vistos como fundamentais para o desenvolvimento sustentável destes territórios.

Face ao exposto, e considerando as características apresentadas de território isolado de baixa densidade pela Região Autónoma da Madeira (RAM), ocorre a hipótese de investigação do presente manuscrito: “Qual é a perceção dos residentes e dos não residentes da RAM da relação entre o ordenamento do território, as suas políticas e a influência sobre o turismo?”

Neste sentido, e considerando a existência de peças técnicas - como disso são exemplo os planos regionais para o ordenamento territorial – elaboradas e/ou escrutinadas pela Direção de Serviços de Ordenamento do Território e Urbanismo (DSOTU). Peças que e de acordo com a DSOTU (2018) “(...) tem por missão desenvolver as bases técnicas para formulação e condução a nível regional da política de ordenamento do território e das cidades e da gestão urbanística do território, assegurando deste modo, a utilização sustentável dos recursos territoriais, a equidade económica, social e espacial, e a salvaguarda dos valores culturais e naturais”. Não obstante, deve ser considerada a pouca informação e estudos científicos existente, relativa à relação das políticas de ordenamento

territorial sobre o turismo regional. Portanto, o presente estudo visa definir e analisar as relações destas políticas e avaliar os seus impactos sobre a atividade turística desde um ponto de vista científico, analisando as percepções públicas. Para alcançar o objetivo proposto, o estudo foi baseado numa metodologia exploratória semelhante à desenvolvida por Castanho (2016) – onde se analisaram fatores críticos para o sucesso territorial com base em ferramentas exploratórias das percepções públicas – e ainda, com base no método de pesquisa de estudo de caso, desenvolvido por Robert Yin (1994). Considerando a aplicação deste método, foi definida a área de estudo da RAM. Contextualmente, o estudo abrangeu as últimas duas décadas.

Procurando dar respostas às questões acima mencionadas, desenvolveu-se um estado da arte enquadrando: o planeamento integrado; a evolução do planeamento urbano na RAM; e, o turismo na RAM. Posteriormente, formulou-se a metodologia de análise de caso de estudo através de ferramentas exploratórias. Após, este tópico, procedeu-se à análise dos resultados obtidos e por conseguinte formularam-se um conjunto de discussões e conclusões inerentes às questões supracitadas.

2. Estado da Arte

2.1. O Planeamento Integrado

O desenvolvimento sustentável, local e global, integra problemáticas ambientais, económicas, sociais, políticas e culturais (Sachs, 2004; Ramos, 2012). O conceito de “desenvolvimento sustentável”, proposto no relatório da Comissão Mundial para o Ambiente e Desenvolvimento - Relatório Brundtland (WCED, 1987) - considera que o uso dos recursos naturais para a satisfação das necessidades atuais, não pode comprometer o poder de decisão das gerações futuras. A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, em 1992, contribuiu para a divulgação internacional das preocupações de “desenvolvimento sustentável” e difusão de políticas públicas no tecido produtivo e gestão empresarial. Posteriormente, o documento emanado da Conferência Mundial das Nações Unidas, em 2005, juntou ao conceito desenvolvido neste relatório o reforço de três pilares do desenvolvimento sustentável - económico, social e ambiental - considerando a necessidade de conciliar o desenvolvimento socioeconómico e a conservação e proteção dos ecossistemas da Terra.

Sachs (2004), ampliou o conceito, envolvendo-o em diferentes dimensões interligadas entre si - social, ambiental, económica, espacial ou territorial, cultural e política. O autor incide sobre aspetos imprescindíveis ao desenvolvimento “socialmente inclusivo, ambientalmente sustentável e economicamente sustentado”, tais como: a ênfase no mercado interno, promovendo o emprego em setores com baixo conteúdo de importações visando o desenvolvimento endógeno; ou a promoção de emprego “digno” e/ou autoemprego para todos, de forma a assegurar a sustentabilidade social e o crescimento económico. Assim, são apontadas algumas políticas, como disso é exemplo o incentivo ao emprego em atividades de conservação de energia e de recurso à reciclagem de materiais, consolidação da agricultura familiar, estímulo do desenvolvimento rural e da pluriatividade, etc.

Atualmente, a “Estratégia Europeia 2020” (Comissão Europeia, 2010) reconhece que a União Europeia deve estabelecer três prioridades que se reforçam mutuamente: crescimento inteligente, através do desenvolvimento de uma economia baseada no conhecimento e inovação, melhorando a qualidade e a eficiência da educação e da formação; crescimento sustentável, através da promoção de uma economia mais eficiente na utilização dos recursos – ou seja, mais ecológica, permitindo reduzir os impactos ambientais; crescimento inclusivo, fomentando uma economia de alta empregabilidade, assegurando coesão social e territorial.

Neste contexto, o turismo, atualmente, é uma das atividades económicas mais preponderantes – quer seja ao nível político, económico, ambiental e sociocultural. Denotando-se um afastamento da sua conotação de lazer, assumindo, cada vez mais, um papel ativo nas sociedades e na sua componente de sustentabilidade (Marujo, 2008; Cro & Martins, 2017). Com o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, o turismo assume-se como uma das principais atividades da economia global, considerado por muitas entidades públicas como solução alternativa ao seu desenvolvimento - quer local, quer regional.

Por outro lado, o planeamento de acordo com a OMT (2003, p. 215) “assumiu um papel de relevância no desenvolvimento turístico à medida que os governos passaram a reconhecer não apenas que o sector gera um largo espectro de impactos, mas também por desempenhar um papel fundamental no crescimento e revitalização social e cultural”. Se o turismo é considerado um dos mais importantes catalisadores de mudança numa sociedade, não pode deixar de evoluir sem um correto planeamento. Contudo, tal planeamento deve ser estratégico, integrador, participativo e pluralista – procurando envolver as dimensões sociais, económicas e físicas (Gunn, 1994).

Barretto (2005), Costa (2001) ou Ruschmann (2008), reconhecem que a atividade turística acarreta uma importância significativa na economia das áreas receptoras, assim como a realidade de, em diversas ocasiões, promover uma degradação ambiental. Neste sentido, e de acordo com a OMT (2003, p. 24) “(...) é aquele que satisfaz as necessidades dos turistas, das regiões receptoras e, ao mesmo tempo protege e potencia novas oportunidades para o futuro”. Assim, além de possibilitar novas oportunidades e investimentos, o turismo sustentável permite ainda a empregabilidade “verde”, aumento do PIB, maior preservação ambiental, etc.

Neste contexto, surge o ecoturismo, o qual é considerado como uma aposta para a melhoria ambiental, bem como ferramenta de consciencialização ambiental. Atualmente, os impactos económicos, socioculturais, ambientais e locais do turismo sustentável e atividades relacionadas, como a agricultura e a pesca, são alvo de discussão (Ramos, 2012). Marujo e Carvalho (2010) afirmam que: “sendo o turismo um dos mais importantes agentes de mudança, não pode evoluir sem um planeamento, indispensável ao desenvolvimento do turismo sustentável”. Tal como Philippi & Ruschmann (2010), que reafirmam a importância da gestão ambiental e sustentabilidade, através do turismo.

2.2. Evolução do Planeamento Urbano na RAM

Nas últimas décadas temos assistido a uma reorganização espacial provocada pelo desenvolvimento tecnológico e inovação social nos transportes e comunicações, conduzindo à crescente mobilidade populacional, onde as cidades se expandem, absorvendo áreas rurais e cidades satélite próximas (Amado, 2009; Botequilha-Leitão, 2009; Loures, 2011; Fadigas, 2015; 2017; Medeiros, 2016; Lippolis, 2016).

Este crescimento conduziu a novos conceitos como são exemplo a centralidade territorial e transacional, que segundo Beauchard (1999, p. 139) “a centralidade territorial que está em plena regressão e a centralidade transacional que não se inscreve somente num território, mas numa extensão mais vasta, numa lógica de redes que privilegia o espaço em linha, vencendo o tempo e o espaço”. Na sua génese estão o transporte e acessibilidade que permitem que as cidades se relacionem entre si a grandes distâncias, esquecendo áreas rurais, vilas e cidades que lhes são mais próximas, que só indiretamente beneficiam de tais infraestruturas (Antrop, 2000; 2004; Ballas, 2013; Gutiérrez Gallego, 2015; Naranjo Gómez, 2016; Vulevic, 2016).

No que respeita à ilha da Madeira, o pólo inicial de desenvolvimento urbano centrou-se junto ao litoral, a partir da baía do Funchal (capital da Região Autónoma da Madeira) particularmente na Zona Velha da Cidade. Segundo Orlando Ribeiro (1985, p. 126-127) “A cidade velha estendia-se à beira-mar (...) em torno da catedral, do porto, da alfândega, da fortaleza de São Lourenço, então como hoje sede do Governo, situavam-se as ruas onde se fazia todo o comércio. Mais longe, ao longo das ribeiras e nas encostas, algumas casas de residência no meio das quintas, onde pomares, plantações de cana-de-açúcar, culturas hortícolas muito cuidadas e irrigadas, se misturavam com árvores e flores cultivadas para prazer dos habitantes abastados”.

A cidade foi-se estendendo através de *urban sprawl* ao longo da vertente sul litoral, ocupando encostas, levando a construções extremas – pela sua morfologia territorial. Em determinadas áreas, tal expansão originou um crescimento pontual, procurando alcançar uma melhor qualidade de vida - isto é, condições mais adequadas à construção das vivendas e melhores características microclimáticas – (re)desenhando o mapa cadastral da cidade, aliás, como se verificou um pouco por todo o território Português (Fadigas, 2015; 2017).

A expansão periférica do Funchal, através da descentralização, e polarização em termos de bacia de emprego, provocou a dissociação espacial entre os locais de residência e os de trabalho, promovendo a expansão do

transporte público (autocarros) e a utilização do transporte individual. Fator que, associado à influência funcional que o Funchal exerce sobre a RAM e às políticas governamentais, conduziu à necessidade de construir mais e melhores vias de comunicação – redes viárias, denominadas por vias rápidas (cota média de 200 metros) e vias expresso, aproximando lugares, criando novas formas de mobilidade, e ainda contribuir para a valorização dos solos desenvolvendo o setor imobiliário.

Por sua vez, o novo desenho da rede viária contribuiu para a reestruturação do sistema urbano, sendo que a distância/tempo passou a comandar a estrutura espacial, relegando para segundo plano a distância absoluta ou quilométrica. A cidade do Funchal, que ao longo de séculos teve o privilégio de ser única no Arquipélago da Madeira, assistiu-se, a partir da década de noventa, à emergência de uma rede urbana massiva, através de decisões políticas, procurando elevar a cidade seis vilas - cinco delas na Ilha da Madeira e uma no Porto Santo. Se tal fato tem uma dimensão política relevante, não deixa de traduzir uma situação real de crescimento, densificação e complexificação da rede urbana. Atualmente, a RAM é alvo de um reordenamento territorial, com uma rede urbana mais completa, mais coesa, promovida pelo desenvolvimento de infraestruturas que possibilitam um maior inter-relacionamento de pessoas, bens e serviços, assim como uma maior integração e coesão territorial.

A emergência de novas aglomerações urbanas associadas ao desenvolvimento da rede viária, estruturada segundo uma topologia reticular, conduziu a alterações no padrão geográfico das atividades económicas através da descentralização do comércio e serviços. Contudo, tem reforçado a concentração funcional no Funchal relacionada, sobretudo, com funções mais específicas de direção, gestão e controlo, centros de negócios, banca e indústrias (sedes). Simultaneamente, a expansão da cidade para Este permitiu o desenvolvimento de um novo núcleo populacional e industrial, levando à formação de uma nova cidade em 2005 – Caniço (concelho de Santa Cruz). Para este crescimento da cidade muito contribuiu a construção do aeroporto, principal porta de entrada da ilha, e a criação do Parque Industrial e empresarial da Cancela, que aumentou o fluxo entre o Funchal e as novas infraestruturas, contribuindo, conseqüentemente para um boom imobiliário no concelho de Santa Cruz. A criação da zona Off-Shore da Madeira e do Centro Internacional de Negócios, no Caniçal (concelho de Machico), em finais da década de oitenta, e a construção de infraestruturas rodoviárias associadas, facilitaram, ainda mais, o crescimento Este litoral da Ilha. No que respeita a Oeste, a expansão do Funchal, aliada ao desenvolvimento do turismo e à construção de hotéis, origina novos polos urbanos, gerando um maior desenvolvimento de toda a orla litoral (Funchal - Câmara de Lobos). A expansão urbana reflete as preferências da população pelo litoral Sul, bem como as políticas de solo e as estratégias imobiliárias. Por razões de ordem económica e ambiental, assiste-se a um êxodo populacional desde o centro da capital para a sua periferia (Dantas, 2012).

As políticas de gestão territorial levadas a cabo pelo Governo Regional colocam como objetivo principal a “equidade” (Dantas, 2012; Jornal Oficial da Região Autónoma da Madeira, 2014; Castanho, 2016) – como disso é exemplo a implementação da Via-Rápida, promovendo a conectividade e acessibilidade – movimento entre cidades, colmatando lacunas de injustiça social. Considerando a significativa aglomeração urbana da cidade do Funchal, estas políticas desenvolvidas no final da década de noventa (Decreto Legislativo Regional 9/97/M, 1997; Scott, 2001) estão de acordo com princípios consignados no Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC), com a Agenda Territorial da União Europeia 2020 ou ainda com a Carta de Leipzig (2007). Não obstante, a cidade do Funchal deverá valorizar as suas relações externas, paralelamente com serviços especializados e qualificados em diversas áreas - sedes empresariais, administração regional, ensino superior, investigação, cultura, saúde e segurança; considerando a sua função de ligação ao espaço transacional.

Face ao exposto, verifica-se que o ordenamento territorial da RAM oscila entre dois conceitos: o desempenho e a equidade. Na perspetiva do desempenho deverá ser seguido o princípio de “os lugares mais desenvolvidos são os mais capazes para acrescentar riqueza à região e ao País” devendo ser, conseqüentemente, os mais impulsionados dotando-os com mais infraestruturas e maior capacidade para o desenvolvimento. Desde uma perspetiva da equidade, a intervenção deve ser feita de forma a proporcionar mais justiça social a regiões menos desenvolvidos, transferindo-lhes parte da riqueza acumulada - promovendo o equilíbrio.

2.3. O Turismo na RAM

O crescimento e desenvolvimento do turismo na Ilha da Madeira estiveram sempre ligados ao clima e à beleza da paisagem (Marujo, 2008). Segundo Silva (1994, p. 179) “não é possível falar de turismo na Madeira antes do séc. XVII”; bem como, que “as pessoas deslocavam-se, admiravam novas terras, mas o seu fito era a exploração ou o comércio. Também não se fez sentir aqui o turismo aristocrático, o *grand tour*, a viagem nobre e seu tutor...”. Contudo, outros autores afirmam que o turismo na Ilha da Madeira nasceu por volta do séc. XV (Câmara, 2002; Marujo, 2008). Assim, verifica-se que o fenómeno do turismo na Ilha da Madeira, em termos de duração, não é recente.

Com a abertura das navegações e rotas oceânicas dos séculos XV ao XVIII, a Madeira surge como um suporte privilegiado de apoio ao tráfego comercial para a exploração de “novos continentes” - América, Ásia e África. A partir de expedições, surgiram manuscritos registando aspetos da sua geologia, fauna, flora, antropologia, clima e características paisagísticas, atribuindo-lhe slogans, tais como: ‘A Ilha dos Amores’, ‘O Recanto do Paraíso’, ou a ‘A Pérola do Atlântico’; constituindo um forte veículo propagandístico. Este período ficou conhecido como “o aspeto turístico do colonialismo” (Silva, 1985).

Em 1751, Thomas Hemberden publicou na *Philosophical Transaction* de Londres, as qualidades do clima madeirense e os seus efeitos terapêuticos, conduzindo a que fosse dado o primeiro passo para que a classe médica recomenda-se a o Funchal como o destino mais propício a determinados tratamentos (Silva, 1985). Citando Baptista (2005, p. 36) “O clima ameno da Madeira, manifestado pelas temperaturas mais ou menos constantes entre o dia e a noite e ainda a existência de fracas amplitudes térmicas diurnas e anuais, permitiram que a Ilha fosse recomendada”.

A partir deste período, a Ilha da Madeira passou a ser conhecida como um destino para a terapêutica de patologias pulmonares através dos guias médicos internacionais do séc. XIX, funcionando ainda como meio de promoção turística da Ilha. Segundo Silva (1985, p. 7), tratava-se da chamada “(...) era do turismo terapêutico que depende também da conjuntura europeia de inícios dos séc. XIX, em que as guerras liberais europeias bloquearam as vias de acesso às estâncias de cura do sul da Itália e da França, desviando para a Madeira o fluxo marítimo destinado a tais áreas, integrando ingleses, americanos, alemães e russos”. O clima, um elemento imaterial, tornava-se assim o principal elemento promotor das potencialidades turísticas da Ilha (Gama, 2011).

Desde 1890, a Ilha era cada vez mais utilizada e apreciada por visitantes e homens de negócios. As referências dos guias turísticos projetavam a imagem de que, no final do séc. XIX e início do séc. XX, a Ilha da Madeira mantinha comunicações regulares e frequentes com diversas cidades inglesas, alemãs e do mediterrâneo. Por outro lado, o aumento da oferta de centros de turismo fez com que os guias turísticos passassem a realçar as vantagens comparativas da região face a outros destinos concorrentes (Câmara, 2002).

Até 1930, o fluxo turístico era, maioritariamente, constituído por aristocratas, homens da alta finança e figuras políticas de destaque – o Príncipe de Gales, ou Winston Churchill são apenas alguns exemplos; onde se incluíam ainda resíduos da corrente turística terapêutica (Silva, 1985). Assim, verificou-se um período de mudança coincidente com a Grande Depressão Económica do pós-II Guerra Mundial, servindo a Ilha como área de passagem de transatlânticos – visitada, nesse período, principalmente por ingleses e alemães abastados que fugiam da violência mundial.

Posteriormente, em 1930, e face à crescente importância do turismo, foi estabelecida a ‘Comissão de Turismo’ com o objetivo de estudar as medidas necessárias para o desenvolvimento e propaganda da atividade. A Comissão expôs, em 1931, na grande Feira de Leipzig um stand temático retratando os ‘encantos da ilha’; passando a ser visitada por jornalistas estrangeiros e nacionais que remetiam artigos publicitários para os seus jornais e revistas, como disso são exemplo: o Tatler (1931); o Times (1933); o Daily Mail (1933); o Daily Telegraph (1939).

De acordo com Silva (1985, p. 10) “a atividade turística dos anos 30 levou, a que a, 5 de Setembro de 1936, sob o Decreto-Lei 26980, num esforço de modernização e de estruturação fosse estabelecida a Delegação do Turismo da Madeira”. A política turística local, passou a ser dirigida pela delegação, que levou a cabo novas políticas turísticas, direcionadas para o exterior - propaganda e comunicações -, e interior - montagem de infraestruturas

hoteleiras, comunicações internas e recintos desportivos e de jogo. Passando a desembarcar no Funchal elementos de grupos socioprofissionais, de renome de países exportadores de turistas, o que segundo Silva (1985, p. 12) conduziu à chamada: “Era do turismo desportivo, intelectual, congressional, universitário, académico, político (nacional e estrangeiro) que escolhe a Madeira para realizar excursões, congressos, jogos e, paralelamente, o turismo de lazer, enquadrando-se neste grupo os reformados e aqueles cujas disponibilidades económicas e sociais o permitem (...) Quer um quer outro procuram o exótico, o diferente”.

A queda do setor turístico na região coincidiu com o emergir da II Guerra Mundial, o que levou ao encerramento de diversos hotéis. Após a Guerra, os transatlânticos (que escalavam regularmente no Porto do Funchal) começaram a procurar outros portos melhor equipados geograficamente melhor posicionados pela qual navegavam (Tenerife e Las Palmas) (Silva, 1985). Contudo, com o aparecimento das comunicações aéreas, sobretudo com a implementação do Aeroporto do Funchal em 1964, a Madeira conheceu um novo período turístico; uma vez que, através de voos domésticos, internacionais e charters, a região passou a receber turistas de diferentes pontos do globo, expandindo a sua oferta turística. Neste período, o turismo madeirense conhece um novo ciclo caracterizado por uma elevada afluência de turistas, e pelo surgimento de novas infraestruturas hoteleiras (Baptista, 2005). Associado a este novo ciclo está a criação da Secretaria Regional do Turismo, em 1978.

A projeção turística nacional e internacional da Ilha da Madeira levou a um aumento no desenvolvimento de infraestruturas de alojamento na região. Atualmente, o destino possui empreendimentos turísticos para acolher turistas durante todo o ano, deixando para trás o turismo sazonal.

Em 2017 é aprovado o Plano para o Ordenamento do Território na Região Autónoma da Madeira (POTRAM) (Decreto Legislativo Regional n.º 15/2017/M, 2017), introduzindo as opções em vigor e o planeamento existente – e.g. são definidos os principais objetivos resultantes da análise de diagnóstico efetuada, assim como a definição das opções estratégicas de desenvolvimento, Visão e Missão, consagrados no programa, nomeadamente: 1) Requalificar, na lógica da modernização e manutenção, o produto turístico dominante, nas vertentes de alojamento, da cidade do Funchal e dos consumos de Natureza/Paisagem; 2) Reforçar o papel dos principais eventos tradicionais, através do seu alargamento temporal e diversificação de atividades associadas, introduzindo experiências associadas às Festas que possam ser tidas como únicas e memoráveis; 3) Reforçar a formatação dos produtos de nicho, tendo em vista aumentar a atração dos públicos turísticos, na procura mundial, que encontram nas respetivas atividades a motivação principal da sua deslocação; 4) Desenvolver e consolidar os produtos emergentes em virtude do contexto sócio territorial presente, associado a algumas dinâmicas emergentes, proporcionar a afirmação e o desenvolvimento de novos produtos turísticos que alargam os motivos de atração específica à Região; 5) Otimizar a oferta secundária numa lógica de articulação em rede, aproveitando o facto de a Madeira apresentar hoje uma oferta secundária mais rica e diversificada, seja em termos culturais, desportivos ou de animação, suportada em equipamentos e infraestruturas; 6) Aumentar o peso da Cultura no ordenamento estratégico do Turismo pelo facto de a oferta cultural da RAM ser rica e diversificada ao nível das atividades, dos equipamentos e dos agentes.

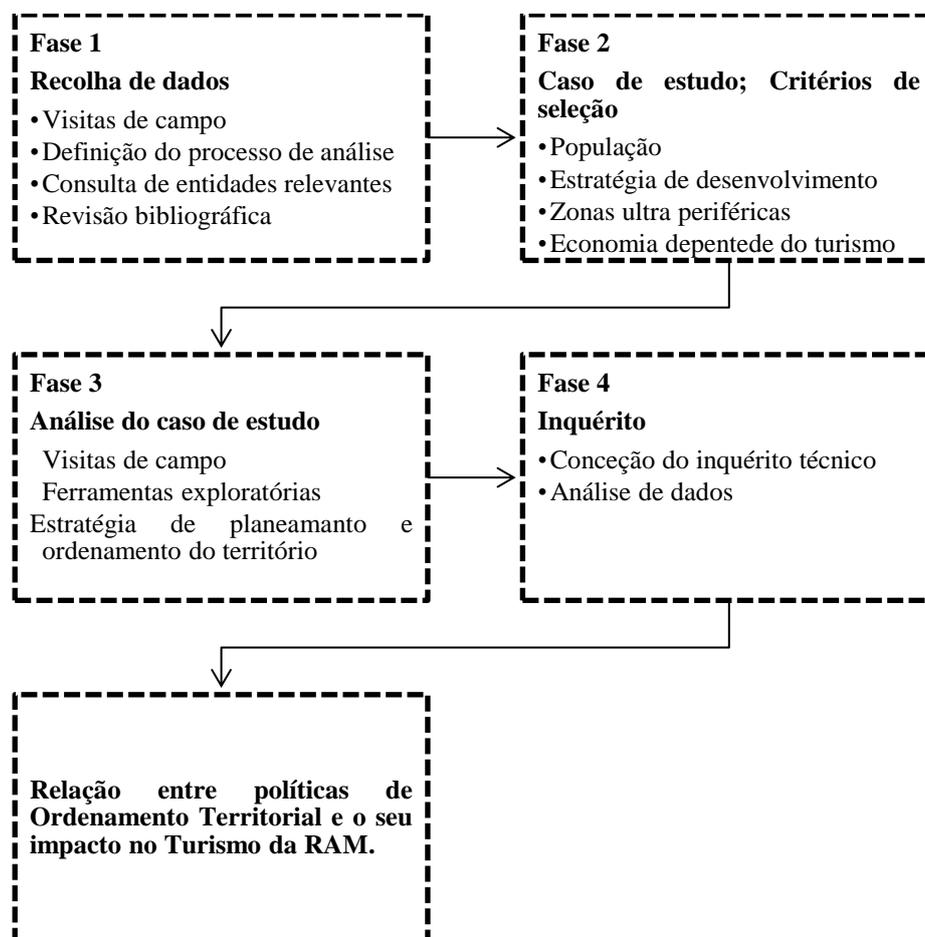
De facto, os objetivos acima abordados, definidos no POTRAM, podem ir ao encontro de alguns princípios de sustentabilidade. Contudo, e, face à célere mudança que se tem vindo a verificar nos padrões de vida atuais – principalmente nas últimas duas décadas (Fadigas, 2015) – e a consequente necessidade de alcançar um maior nível de sustentabilidade territorial ser inequívoca (Castanho et al., 2017), tais objetivos são insuficientes para providenciar uma resposta adequada às necessidades atuais/reais.

3. Metodologia

Considerando o objetivo da investigação, o estudo exigiu o uso de vários métodos ao longo da pesquisa, incluindo métodos e ferramentas de pesquisa direta e indireta. Nesse sentido, a abordagem metodológica foi dividida em quatro fases principais culminando na Relação entre Políticas de Ordenamento Territorial e o Seu Impacto no Turismo da RAM (Figura 1).

A partir de uma metodologia de análise de caso de estudo, foi possível recolher uma quantidade de dados considerável adquirindo uma compreensão aprofundada das principais problemáticas sobre o ordenamento territorial e a sua influência no turismo regional. Considerando fontes de informação – e.g. revisão bibliográfica, artigos técnicos e científicos, projetos de dimensionamento, propostas de remodelação, consulta de utilizadores dos espaços, visitas de estudo - utilizadas ao longo da investigação, foi possível realizar a análise pretendida.

Figura 1. Esquema metodológico.



Fonte: Elaboração própria.

4. Esquema metodológico

Com base nos questionários redigidos e aplicados à população residente e não residente da RAM, através de uma amostragem não-probabilística (baseada no conhecimento que os investigadores obtiveram previamente do objeto sob investigação), no ano de 2017, foram aplicados os mesmos pela equipa de investigação. Os resultados obtidos serão, expostos e analisados no seguimento.

Contextualmente, as características demográficas da amostra encontram-se na Tabela 1.

Do total de inquiridos (100 indivíduos), 89% são residentes da RAM e os restantes 11% não residentes da RAM. Os inquiridos foram divididos em 3 faixas etárias: 18-35; 36-50; e acima de 50 anos. A faixa etária menos representada foi a correspondente a acima dos 50 anos (11%), enquanto que a mais representada foi a dos 18 aos 35 anos (70%). No que respeita ao género, 64% dos inquiridos foram do sexo feminino e os restantes 36% do sexo

masculino. A escolaridade dos participantes no inquérito consistiu em ensino Básico (4%), Secundário (28%) e Superior (68%).

Tabela 1. Características demográficas dos participantes

Variáveis	%	Variáveis	%
Residente da RAM		Sexo	
Sim	89	Masculino	36
Não	11	Feminino	64
Faixa etária		Nível de Escolaridade	
18-35	70	Ensino Básico	4
36-50	19	Ensino Secundário	28
+50	11	Ensino Superior	68

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

Considerando a faixa etária dos turistas que a RAM recebe, foi efetuada uma análise por década por forma a avaliar a existência de alguma transformação significativa; verificou-se que a faixa etária mais representativa na década de 1995/2005 era dos 36 aos 50 anos e que na década de 2005/2015 a faixa etária representativa migrou para acima dos 50 anos (Tabela 2).

Tabela 2. Faixa etária dos participantes.

Faixa etária	% por década	
	1995/2005	2005/2015
0-17	1	1
18-35	12	8
36-50	61	43
+50	54	67

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

Em relação às questões de resposta fechada, todas elas revelaram uma percentagem elevada de “Sim” e baixa percentagem de “Não” e “Não sabe/Não responde”. Os resultados podem ser observados na Tabela 3.

Tabela 3. Questões de resposta fechada.

Questões	Respostas		
	Sim	Não	Não sabe/Não responde
1	89	4	7
2	75	11	14
3	85	3	12
4	72	14	14

(1) Acredita que na última década o turismo na Região Autónoma da Madeira (RAM) aumentou. (2) De um ponto de vista comparativo, considera que durante a última década, se denota uma melhoria nos resultados económicos que o turismo trouxe à região. (3) Acredita que as estratégias de Ordenamento e Planeamento do Território produzem um impacto direto sobre o Turismo. (4) Acredita que as alterações sofridas na paisagem da RAM têm impactos no turismo.

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

Das questões anteriores, duas delas (3 e 4) contemplam uma segunda parte de escolha múltipla e resposta aberta, tendo sido agrupadas as respostas por temas (Tabela 4). Em relação à questão 3, o tema com maior percentagem foi “Natureza” (82%) e com menor “Outra(os)” (6%); em relação à questão 4, o tema com maior percentagem foi “Património” (32%) e com menor “Acessibilidade e Movimento” (18%).

Tabela 4. Temas subordinados às questões 3 e 4 de resposta fechada.

Temas			
Relativos à questão 3		Relativos à questão 4	
	%		%
Restauração	31	Ambiente	30
Cultura	27	Património	32
Natureza	82	Diversificação da Oferta	20
Alojamento	39	Acessibilidade e movimento	18
Aluguer/contratação de serviços	10		
Outra(os)	6		

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

Uma outra questão foi desenvolvida para analisar os impactos relativos ao turismo e a sua relação com a paisagem (Tabela 5), na qual 34% dos inquiridos respondeu “Positivos”, 46% “Negativos” e os restantes 20% “Não sabe/Não responde”. Numa segunda fase (resposta aberta) foi solicitada a identificação de medidas, em caso de resposta negativa, e verificou-se a incidência sobre os temas de “Sustentabilidade de recursos” e Político-estratégico” (35% para ambos), seguido de “Socioeconómicos” (23%) e, por fim, “Financeiro-económico” (7%).

Tabela 5. Avaliação dos impactos relativos ao turismo e a sua relação com a paisagem.

Questão	Respostas (%)			
	Positivos	Negativos	Não sabe/Não responde	
1	34	46	20	
Temas*	Socioeconómicos	Sustentabilidade de recursos	Financeiro-económico	Político-estratégico
%	23	35	7	35

(1) Partindo do pressuposto que existem impactos relativos ao turismo e a sua relação com a paisagem da RAM, como classifica esses impactos. (*) Na sua opinião, caso denote impactos negativos das estratégias de Ordenação Territorial sobre o Turismo, que medidas deveriam ser tomadas para alcançar um crescimento regional sustentado.

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

No inquérito constavam questões de resposta psicométrica recorrendo à escala de Likert (Tabela 6), utilizadas para avaliar o turismo de um ponto de vista socioeconómico e de ordenação territorial (entre (1) concordo totalmente e (5) discordo totalmente).

O nível de concordância mais escolhido para a primeira questão foi o nível 3 (45%) e o menos escolhido o nível 1 (0%); para a segunda questão o mais escolhido foi o nível 3 (45%) e os menos escolhidos os níveis 1 e 5 (4% para ambos); para a terceira questão o mais escolhido foi o nível 3 (53%) e o menos escolhido o nível 5 (0%); para a quarta questão o mais escolhido foi o nível 3 (45%) e o menos escolhido o nível 1 (6%); para a quinta questão os mais escolhidos foram os níveis 3 e 4 (30% para ambos) e o menos escolhido o nível 1 (5%).

Tabela 6. Questões de resposta psicométrica recorrendo à escala de Likert.

Questões	% inerente aos diferentes níveis				
	(1) concordo totalmente; (5) discordo totalmente				
	1	2	3	4	5
1	0	4	45	37	14
2	4	19	45	28	4
3	8	21	53	18	0
4	6	13	45	28	8
5	5	8	30	30	27

(1) A tipologia de turismo que a RAM recebe é a desejada para a base socioeconómica regional. (2) O crescimento e desenvolvimento da RAM é sustentável. (3) As estratégias de Ordenamento Territorial direcionadas à RAM, e os projetos que delas resultaram, nas últimas décadas forma adequadas. (4) As estratégias de Ordenamento Territorial e Planeamento levadas a cabo na RAM, nas últimas décadas, contribuem para a melhoria de qualidade de vida da população residente. (5) Nas últimas décadas a paisagem natural da RAM sofreu alterações profundas, através de políticas e estratégias de Ordenação Territorial.

Fonte: questionário aplicado entre agosto e outubro de 2017.

5. Discussão e Conclusões

Através da revisão bibliográfica é possível constatar, que, atualmente, uma das principais problemáticas do sistema de cidades madeirenses consiste no desequilíbrio hierárquico, entre o Funchal e as restantes cidades: Câmara de Lobos, Caniço, Machico e Santa Cruz (encosta sul da Ilha), Santana (encosta norte) e Porto Santo (na Ilha de Porto Santo); problemáticas derivadas das dificuldades de implementação de uma estrutura em rede resultantes da macrocefalia do Funchal, principal pólo do sistema urbano madeirense.

Neste sentido, devem ser particularizadas as alterações infraestruturais e dos sistemas de mobilidade, uma vez que desempenham um papel central na organização do modelo urbano emergente, atuando como causa-efeito dos princípios organizativos do ordenamento territorial da RAM – o qual deve ser baseado numa visão prospetiva com a introdução de cenários elaborados de acordo com as perspetivas de “equidade” e de “desempenho”. Face à realidade territorial da RAM, deveriam se definidos princípios que permitam novas conceções espaciais decorrentes da topologia em rede, e ainda o confronto desta com o espaço tradicional correspondente à topologia centro-periferia.

O estudo permite uma análise comparativa entre as duas últimas décadas do turismo da RAM e das suas políticas de ordenamento territorial, desde uma perspetiva de apreciação das perceções públicas. Assim, é possível verificar que a faixa etária mais representativa do turismo atual da RAM é acima dos 50 anos – o que aliás já se havia denotado como tendência na última década – ainda assim, pode ser analisado desde uma outra perspetiva, apontando a tendência, nas próximas décadas, para uma massa turística mais jovem – questão que pode ser em parte explicada pelas companhias aéreas *low-cost*, a funcionar diariamente para e desde o Aeroporto Internacional da Madeira, promovendo esta tipologia de turismo, facilitando o movimento de massas jovens e encurtando os períodos na Ilha.

Neste sentido, denota-se um aumento de turismo na Ilha da Madeira, na última década, assim como ao nível dos resultados socioeconómicos, contudo, quando questionados sobre se o turismo que a RAM recebe é o desejável, a tendência de resposta dos inquiridos é claramente negativa o que suscita discussão sobre as performances económicas do turismo vs. o número de turistas. Neste sentido, coloca-se ainda a questão da sustentabilidade que o turismo e as políticas de ordenamento territoriais oferecem ao crescimento da RAM, uma vez que embora, e, de acordo com os dados recolhidos, os resultados socioeconómicos possam ter melhorado, a sustentabilidade regional não, sendo que, embora a nível social e económico possam existir melhorias significativas – a implementação de infraestruturas de acessibilidade e conectividade como é o caso da Via Rápida, são indiscutivelmente vistas como mais-valias para a Região – não obstante, ao nível da componente ambiental o mesmo não se verifica – deve ser

tido em consideração as três dimensões de um desenvolvimento sustentável: social, económico, e ambiental; apenas quando as três dimensões são alcançadas é possível afirmar que estamos perante um crescimento e desenvolvimento sustentáveis, o que não se verifica na RAM – corroborando as opiniões públicas. Aqui, destacam-se os resultados obtidos na Tabela 5, onde os impactos do turismo na paisagem são claramente negativos, segundo os inquiridos. Pode ainda ser estabelecida uma outra relação com os temas definidos onde o impacto do turismo causa maiores efeitos, sendo eles: ambiente, e património; levando à questão das políticas ambientais e turismo, e da sua fraca coordenação, colocando em risco o património natural e paisagístico da RAM. O mesmo sucede quando se coloca a questão de quais as atividades mais afetadas pelas políticas de ordenamento territorial e turismo: emergindo a Natureza como a forma mais frequente.

Neste sentido, uma revisão das atuais políticas deveriam ser tidas em consideração para alcançar um desenvolvimento regional sustentável. No nosso entender, políticas e estratégias que promovam uma sustentabilidade de recursos, aliadas a um forte compromisso político, poderão ser os fatores catalisadores para alcançar uma região sustentável – corroborando, uma vez mais, as opiniões e preocupações públicas.

BIBLIOGRAFIA

Amado, M. (2009) *Planeamento Urbano Sustentável*. Editora: Caleidoscópio ISBN 9789728801748 Lisboa, Portugal.

Antrop, M. (2000) “Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe” *Landsc. Ecol.*, Vol.15, 257-270.

Antrop, M. (2004) “Landscape change and the urbanization process in Europe” *Landsc. Urban Plan. J.*, 67, 9–26.

Araújo, D. F., Ramos, M. C. P. (2014) “Desafios interculturais e educacionais para um turismo sustentável”, *Revista Cenário*, V. 2, nº 3, 89-105.

Ballas, D. (2013) “What makes a «happy city»?”, *Cities J.* 2013, 32, S39–S50.

Baptista, J. (2005) *A Evolução do turismo na Madeira no período de 1975 a 2000*, Funchal, Portugal.

Baptista, T., Caballero, T., Ceballos, C., Carriço, C., Mateus, J., Lopes, H., Vivas White, P., Cabezas, J., Fernández, L., Pinto-Gomes, C. (2013) “IDE-OTALEX C. The First Crossborder SDI between Portugal and Spain: Background and Development”, *Journal of Earth Science and Engineering*, Volume 3, Number 6. 393-400.

Barretto, M. (2005) *Planejamento responsável do turismo*, Campinas, São Paulo: Papirus.

Botequilha-Leitão, A. (2009) *Land Use Planning in Portugal: Brief history and emergent challenges. The case of peri-urban landscape of Faro (Algarve Region, Portugal). New Models for Innovative Management and Urban Dynamics*, Faro, Portugal.

Câmara, B. (2002) *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Imprensa de Ciências Sociais: Lisboa.

Castanho, R., Loures, L., Fernández, J. and Pozo, L. (2016) “Identifying critical factors for success in Cross Border Cooperation (CBC) development projects”, *Habitat International*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.10.004>.

Castanho, R., Loures, L., Fernández, J., Fernández-Pozo, L. (2017) “Cross Border Cooperation (CBC) in Southern Europe - An Iberian Case Study. The Eurocity Elvas-Badajoz”, *Sustainability* 9, 360; DOI:10.3390/SU9030360.

Castanho, R.A. (2016) Planeamento desordenado, uma desvalorização da herança natural. Disponível em: <http://www.dnoticias.pt>.

Castanho, R.A., Cabezas, J., Loures, L., Fernández-Pozo, L. (2017) “Evolution of Urban Planning Process in the Iberian Peninsula and his Footprints in Cityscape. New Challenges”, *Monfragüe Resiliente – Scientific Journal*, Vol. VIII (2). ISSN: 2340 – 5457.

Comissão Europeia (2010) *Europa 2020 – Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*, Bruxelas, COM (2010) 2020.

Costa, C. (2001) “An emerging tourism planning paradigm? A comparative analysis between town and tourism planning”, *International Journal of Tourism Research*, v. 3, n. 6, p. 425-441.

Cro, S., Martins, A. (2017) “Structural breaks in international tourism demand: Are they caused by crises or disasters?” *Tourism Management* Vol. 69. pp. 3-9. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.03.009.

Dantas, M. (2012) Rede urbana e desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira. Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

Decreto Legislativo Regional 9/97/M. (1997) Região Autónoma da Madeira - Assembleia Legislativa Regional, de 18 de julho, aprova o Plano para o Ordenamento do Território na Região Autónoma da Madeira (POTRAM).

Decreto Legislativo Regional n.º 15/2017/M. (2017) Região Autónoma da Madeira - Assembleia Legislativa Regional, de 06 de junho, aprova o Plano para o Ordenamento do Território na Região Autónoma da Madeira (POTRAM).

Direção de Serviços de Ordenamento do Território e Urbanismo (DSOTU) (2018) Ordenamento do Território. Acedido a 05 de janeiro de 2018 em: <http://www.madeira.gov.pt>.

Fadigas, L. (2015) *Urbanismo e Território – As políticas públicas*, Lisboa, Portugal.

Fadigas, L. (2017) *Território e Poder. O uso, as políticas e o ordenamento*, Ed. Sílabo, Lisboa, Portugal. ISBN: 978-972-618-889-6.

Gama, J. (2011) “Arquitectura e Turismo na Cidade do Funchal no Século XX”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade de Coimbra (Policopiado).

Gunn, C. (1994) “Emergence of effective tourism planning and development” in A. Seaton (Ed.) *Tourism: the state of the art*, Chichester: Wiley, pp. 10-19.

Gutiérrez Gallego, J., Naranjo Gómez, J., Jaraíz-Cabanillas, F., Ruiz Labrador, E. & Jeong, J. (2015) “A methodology to assess the connectivity caused by a transportation infrastructure: Application to the high-speed rail in Extremadura”, *Case Studies on Transport Policy*, Vol (3). pp. 392-401.

Lippolis, L. (2016) *Viaggio al Termine Della Città – La Metropoli e le Arti Nell’Autunno PostModerno (1972-2001)*, Genova, Italia.

Loures, L. (2011) Planning and Design in Post-industrial Landscapes: East Bank Arade River – Lagoa, Case Study, PhD Thesis, University of Algarve, Portugal.

Marujo, M. (2008) *Turismo e comunicação*, Castelo Branco: RVJeditores, 2008.

Marujo, M. (2013) “O Desenvolvimento do Turismo na Ilha da Madeira”, *Revista de Investigación en Turismo y Desarrollo Local*, volume nº 6, nº 15, dezembro de 2013, p. 3.

Marujo, M.N., Carvalho, P. (2010) “Turismo, Planeamento e Desenvolvimento Sustentável”, *Turismo & Sociedade*, 3, n. 2, 147-161.

- Medeiros, E. (2016) “Territorial Impact Assessment and Public Policies: The case of Portugal and the EU”, *Public Policy Port. J.*, 1, 51–61.
- Naranjo Gómez, J. (2016) “Impacts on the Social Cohesion of Mainland Spain’s Future Motorway and High-Speed Rail Networks”, *Sustainability*, Vol (8). pp. 1-22.
- OMT (2003) *OMT Turismo internacional: uma perspectiva global*. 2. ed. São Paulo: Bookman.
- Philippi JR, A., Ruschmann, D. (2010) *Gestão ambiental e sustentabilidade no turismo*, Barueri, SP: Manole.
- Presidência do Governo Regional (2014) *Jornal Oficial da Região Autónoma da Madeira*. Madeira: JORAM.
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (2011) *Sustentabilidade e equidade. Um futuro melhor para todos. Relatório do Desenvolvimento Humano 2011*. New York: PNUD.
- Ramos, M. (2012) “Ambiente, Educação e Interculturalidade”, *Revista Tempos e Espaços em Educação*, nº 8, Janeiro/Junho 27-39.
- Scott, A., Agnew, J., Soja, E., Stoper, M. (2001) “Cidade-Regiões Globais”, *Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Espaço & Debates*, Ano XVII, n.º 41, São Paulo.
- Silva, A. (1985) “A Madeira e o turismo: Pequeno esboço geográfico”, SRTC: Funchal.
- Silva, A. (1994) *Apontamentos sobre o Quotidiano Madeirense (1750-1900)*, Editorial Caminho: Lisboa.
- Vulevic, A. (2016) “Accessibility concepts and indicators in transportation strategic planning issues: theoretical framework and literature review”, *Logistics & Sustainable Transport* 7(1), 58–67, <http://dx.doi.org/10.1515/jlst-2016-0006>.
- World Commission for Environment and Development WCED, (1987) *Our Common Future*, Oxford, Reino Unido.
- Yin, R. (1994) *Case Study Research – Design and Methods*, Sage Publications, Londres, Inglaterra.