



TURISMO

E DESENVOLVIMENTO
DOS TERRITÓRIOS DO INTERIOR

Coordenação | Paula Reis

 FVJ editores

FICHA TÉCNICA

Título

Turismo e Desenvolvimento dos Territórios do Interior

Editor | Coordenação

Paula Reis

Comissão Científica | Revisão

Cristina Pereira Pedro

Nuno Guerra

Edição

RVJ, Editores, Lda.

Av. do Brasil, nº 4 r/c | 6000-079 Castelo Branco

Telf.: 272 324 645 | Têlm.: 965 315 233

Design

Carine Pires - RVJ - Editores

Tiragem

200 Exemplares

ISBN

978-989-53641-2-1

Depósito Legal

503 402/22

Data

2022

CAPÍTULO 5

TURISMO, MOBILIDADE SUAVE, CONFLITOS E VIRTUDES A PARTIR DE UM PROJETO INTERREG

George Ramos*
Rogério Dionísio**
Paula Pereira**
José Rodrigues***

Introdução

Uma das características da sociedade moderna é a necessidade e a dependência da mobilidade. Os últimos 200 anos de evolução nos modos e sistemas de transporte conduziram a uma interação global sem precedentes e a um aumento da liberdade pessoal. Esta mobilidade crescente acarreta vários custos: poluição do ar, utilização de materiais, segurança e congestionamento rodoviário e alterações climáticas são alguns aspetos a considerar quando se reflete no futuro da mobilidade (Mozos-Blanco, Pozo-Menéndez, Arce-Ruiz e Baucells-Aletà, 2018; Scott, Hopkins e Stephenson, 2014).

Poucos aspetos culturais da era moderna refletem o dilema da sustentabilidade tão bem quanto a questão da mobilidade (Nieuwenhuis, Vergragt

* Instituto Politécnico de Castelo Branco | CITUR.

** Instituto Politécnico de Castelo Branco.

*** Instituto Politécnico de Tomar | CICS.NOVA.UÉvora | CITUR.

e Wells, 2017; Nikolaeva, Adey, Cresswell, Lee, Nóvoa e Temenos, 2019). Passaram já quase três décadas desde que o conceito de “mobilidade sustentável” apareceu no ‘EU Green Paper on the Impact of Transport on the Environment’¹ (EC, 1992), relatório europeu que focou a complexa relação entre os efeitos positivos e os impactos socioambientais negativos derivados do setor de transportes, ficando provada a dificuldade de conciliar os transportes e o desenvolvimento sustentável - *business as usual* tornou-se inaceitável (Holden, Gilpin e Banister, 2019). Mais recentemente, as Nações Unidas publicaram a ‘2030 Agenda for Sustainable Development’ (UN, 2015) onde a questão da mobilidade não aparece de forma evidente em termos de ações e preocupações concretas (Holden, Gilpin e Banister, 2019), pelo que parece existir alguma negligência em relação a este aspeto, possivelmente devido à natureza interdisciplinar atual do tema. Apesar de, nos países desenvolvidos, o crescimento populacional tender a estagnar, a mobilidade das pessoas tende a aumentar (Van Audenhove, Korniiichuk, Dauby e Pourbaix, 2014; Yeh, Mishra, Fulton, Kyle, McCollum, Miller, Cazzola e Teter, 2017), o que reforça a estranheza daquela ausência e demonstra inércia política e institucional (Cohen, Higham, Gössling, Peeters e Eijgelaar, 2016).

A mobilidade do futuro perspectiva-se de acordo com algumas mudanças que estão a ter lugar: novos veículos, mudança na propriedade e na forma de utilização dos veículos, tecnologias móveis que equipam e autonomizam os indivíduos, entre outros aspetos (Lyons, 2016). A abordagem pela mobilidade sustentável requer ações que permitam reduzir o número e a duração das viagens, alterar a forma de deslocação e aumentar a eficiência nos sistemas de transporte (Banister, 2008).

Em áreas naturais, nomeadamente em áreas protegidas (AP), é fundamental o incentivo a um comportamento pro-ambiental; mas, para muitas pessoas, o lazer e o comportamento hedonista é entendido como um direito e uma dimensão da vida em que os consumidores estão menos dispostos a fazer concessões por razões ambientais, mesmo que no seu dia a dia assumam um

¹ Que constituiu a resposta da União Europeia ao relatório das Nações Unidas ‘Our Common Future’ (WCED, 1987) publicado alguns anos antes.

comportamento diferente (Carrigan e Attalla, 2001; Sharpley, 2001; Font e Mihalic, 2002; Doane, 2005; Weeden, 2005; Stanford, 2014).

Em todo o chamado mundo desenvolvido, as relações tradicionais entre o lar, o trabalho, o lazer e o meio ambiente estão a mudar. Estas geografias e sociologias de mobilidade levou a novos riscos para a preservação do meio ambiente, sendo um desafio fundamental a implementação de soluções de transporte e mobilidade capazes de atender à necessidade de maior acessibilidade e de reduzir o impacto sobre o meio ambiente. Isto é especialmente verdadeiro para locais turísticos, onde o elevado número de visitantes provoca diferentes impactos sociais, económicos e ecológicos. Há um interesse crescente em tornar os locais mais sustentáveis com foco na promoção da mobilidade suave (*soft mobility*), seja fomentando a sua *walkability* (Laker, 2017; Wang e Wen, 2017), seja incentivando a utilização de meios de transporte sustentáveis (Timothy e Boyd, 2015).

No contexto de mobilidade sustentável, em áreas naturais, é possível considerar a utilização da eletromobilidade. Esta situação pode ampliar o número potencial de turistas, desde visitantes ativos até outros grupos com diferentes tipos de dificuldades de acessibilidade. O tema central do capítulo é contribuir para a discussão sobre a relevância da mobilidade elétrica sustentável enquanto elemento benéfico para as atividades turísticas desenvolvidas em AP. Para a construção do capítulo, recorreu-se à revisão da literatura e à comparação com o caso de uma reserva natural situada em Portugal. O procedimento da investigação centrou-se, por um lado, na análise das virtudes e conflitos identificados na literatura, a par da contextualização da mobilidade sustentável em áreas naturais. Por outro, procurou-se perceber como se adequam essas virtudes e conflitos ao caso de estudo, a Reserva Natural da Serra da Malcata, em Portugal, no âmbito do desenvolvimento de um projeto INTERREG.

Na primeira secção do capítulo é analisada a articulação entre as áreas naturais e atividades turísticas e a utilização da mobilidade sustentável. No segundo ponto é efetuada uma reflexão sobre as virtudes e os conflitos daquela

nos, 2019).
bilidade sus-
port on the
lexa relação
s derivados
ar os trans-
se inaceitá-
ções Unidas
2015) onde
tos de ações
que parece
te devido à
senvolvidos,
pessoas ten-
, 2014; Yeh,
o que refor-
nstitucional
nas mudan-
e na forma
tonomizam
pela mobili-
duração das
sistemas de
AP), é fun-
para muitas
um direito e
ostos a fazer
sumam um

articulação e desta utilização. Posteriormente, atendendo aos elementos colhidos na literatura, é apresentada a concretização do projeto Moveletur no caso específico da Reserva Natural da Serra da Malcata. Em seguida é efetuada uma análise de resultados atingidos, apresentando-se em seguida as conclusões.

1. As áreas naturais, o turismo e a mobilidade sustentável

O turismo é hoje um importante conjunto de atividades económicas em todo o mundo e diferentes atores estão a prestar muita atenção ao seu desenvolvimento e crescimento. Novos e diferentes tipos de atividades turísticas baseadas em experiências estão a ser delineados. No caso português, embora seja um setor macroeconómico produtivo, de emprego e de rendimento muito importante, ainda está focado em três grandes regiões: Algarve, destino de férias de verão tradicional; Lisboa, capital do país e destino cultural; e a ilha da Madeira, conhecida pelas suas paisagens. Ao consultar o número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros, e de acordo com o Instituto Nacional de Estatística² (dados de 2019³), 67% do número total de noites passadas concentraram-se nestas três regiões; além disso, no mesmo ano, e de acordo com a mesma fonte, 86% dos proveitos em unidades de alojamento provinham das áreas costeiras.

O turismo está a gerar assimetrias em Portugal, embora os municípios de interior (baixa densidade) estejam a tentar combater estes problemas. Uma das janelas de oportunidade que surge nestas regiões é a sua bem conservada autenticidade e as tradições que permanecem ao longo do tempo e que, num mundo onde os turistas têm sede de experiências autênticas, são vantagens verdadeiramente importantes (Kastenhölz, 2010; Eurico e Oliveira, 2015). Vários autores salientaram já a importância da ligação entre a *uniqueness* dos recursos territoriais e a diferenciação da oferta turística no sentido de gerar qualidade nos serviços e atividades (Kozak, 1999; Buhalis, 1999; Hassan, 2000; Page e Dowling, 2002).

² No caso de Lisboa, considerou-se a área metropolitana.

³ Optou-se por considerar informações pré-pandemia COVID-19.

A estratégia portuguesa Turismo 2027 (Turismo de Portugal, 2017) aspira colocar Portugal como um destino turístico líder mundial e delinea esforços para ser um destino sustentável, coeso, inovador e competitivo. O desenvolvimento do turismo em Portugal perspectiva-se como focando a conservação e valorização do património cultural e natural, promovendo impactos positivos na comunidade. Para atingir estes objetivos, a estratégia assenta nos ativos mais distintivos do país e nas tendências emergentes internacionais, nomeadamente: no primeiro caso, clima, luz, história, cultura, identidade, mar, natureza e água; no segundo, bem-estar e qualidade de vida (Turismo de Portugal, 2017).

A natureza, a sua singularidade, é um ativo importante que pode ser usado para fortalecer variáveis macroeconómicas em regiões de baixa densidade através de atividades turísticas (Salvatore, Chiodo e Fantini, 2018; Gonzalez, Roman e Ortuzar, 2019). Uma parte importante do território português é protegida por diferentes formas de classificação (rede Natura2000, lista do património mundial, programa dos Geoparques das Nações Unidas, sistemas nacionais de proteção, por exemplo), tornando Portugal um país ambicioso em termos de proteção da natureza e das paisagens. A utilização da natureza pelo turismo coincide com as preocupações de bem-estar para as quais a população em geral, e os turistas em particular, está atenta. Ao mesmo tempo, proporciona uma oportunidade económica para os empresários desenvolverem atividades turísticas a partir de recursos naturais (Martín, Gallego e Delgado, 2018).

O turismo de natureza é um termo de valor para o setor turístico no contexto das necessidades, experiências e atividades dos visitantes (Cetin, Zeren, Sevik, Cakir e Akpinar, 2018; Buongiorno e Intini, 2021) e para a promoção do desenvolvimento nas regiões (Gutiérrez e Lopéz, 2017). Requer a existência de áreas naturais/AP que recorrem ao desenvolvimento de atividades turísticas, tanto ligadas à preservação e proteção do património natural, como aproveitando o crescimento dos fluxos turísticos (McKercher, 2003; Martín, Gallego e Delgado, 2018). A força do turismo em AP é de tal magnitude que Ballart Hernández (2005) afirma que pode ser um raio

de esperança para o desenvolvimento dos países, com base no argumento de que importantes atributos naturais (e culturais), se devidamente promovidos, podem conduzir a uma importante fonte de rendimento para as comunidades locais.

Na Europa, a importância das AP para as atividades turísticas salientou a necessidade de um modelo adequado de gestão do local, no sentido de controlar a pressão sobre a natureza e sobre a vida selvagem em todo o mundo (Charters e Saxon, 2007). A Carta Europeia de Turismo Sustentável, desenvolvida sob os auspícios da Comissão Europeia e da *Europarc Federation*, enfatiza a necessidade de um alinhamento de aspetos ambientais, culturais e sociais com o desenvolvimento económico (Europarc Federation, 1995). Fadigas (2007) menciona que as zonas protegidas não são apenas habitats e instrumentos naturais, biológicos e de preservação das zonas paisagísticas; são também ferramentas para a qualificação de espaços e promoção económica e social territorial. Esta é uma condição fundamental para que os espaços sejam vivos e habitados e a preservação da natureza se torne mais uma ferramenta para o desenvolvimento e a evolução da comunidade e menos para proteção e salvaguarda, onde as questões económicas, sociais e ambientais possam ser geridas com base em envolvimento participativo e processos inclusivos (La Rocca, 2010; Chiabai, Paskaleva e Lombardi, 2013). Estes processos devem envolver atores locais e/ou regionais e exigir a coexistência entre os serviços turísticos e os recursos protegidos, promovendo abordagens novas e eventualmente inovadoras (Diem-Trinh e Hall, 2014) – como a mobilidade suave e sustentável.

A mobilidade em áreas naturais pretende satisfazer várias necessidades⁴, e os primeiros exemplos da regulação de fluxos em redes rodoviárias internas em parques naturais com foco em elementos sustentáveis surgiram em Espanha, em 1995 (Lambas e Ricci, 2014). A preocupação dos gestores do *Parque Nacional de la Caldera de Taburiente* e do *Parque Nacional de Teide* foi a capacidade ambiental do sistema rodoviário através da limitação de

⁴ Deslocações turísticas, deslocações de trabalho, emergência e salvamento, deslocações dos residentes (Lambas e Ricci, 2014).

tráfego
tecnolo
Reino U
áreas m
biking e
2014; S

A
ou de b
formas
quantid
te moto
viagem
vários b
e també
turística
cos tem
tanto de
mais in
diferenc
meras ir
até proje
o esforç
cializaçã
(Lumsd

É
zação pa
pode an
tros grup
pode co
regiões e

5 Exemplos
Reino Uni

tráfego para proteger os elementos ambientais mais sensíveis e introduzindo tecnologias de mitigação de fatores físicos (ruído) e químicos (poluição). No Reino Unido, a intervenção foi efetuada no sentido de afastar o tráfego das áreas mais sensíveis, optando-se pela criação de percursos favorecedores do *biking* e do *walking* e pela introdução de barreiras naturais (Lambas e Ricci, 2014; Stanford, 2014).

A mobilidade suave é definida como a viagem baseada no destino, a pé ou de bicicleta (Dubois e Ceron, 2006). Caminhar e andar de bicicleta são formas de viagem de baixo custo que podem (potencialmente) substituir uma quantidade substancial de viagens motorizadas. Esta deslocação de transporte motorizado para modos ativos de deslocação pode aumentar a confiança da viagem e reduzir as emissões poluentes. Além disso, a mobilidade suave tem vários benefícios para a saúde e bem-estar que não devem ser negligenciados e também pode ajudar a economia local com o desenvolvimento de atividades turísticas. A mobilidade suave em itinerários e rotas com propósitos turísticos tem vindo a ganhar muitos adeptos no âmbito do fenómeno turístico, tanto do lado da procura, como do lado da oferta e, mesmo, das estruturas mais institucionais. Estes itinerários envolvem escalas, extensões e temáticas diferenciadas (Timothy e Boyd, 2015; MacLeod, 2017). Variam entre inúmeras iniciativas individuais/municipais em contexto rural e/ou de natureza até projetos suprarregionais⁵ e tornaram-se particularmente importantes para o esforço de coesão territorial, para o marketing regional e para a consciencialização comunitária da transição para uma mobilidade mais sustentável (Lumsdon, 2000; Maltese, Mariotti, Oppio e Boscacci, 2017).

É possível ir mais além e, em vez de substituir inteiramente a motorização para viagens, considerar a utilização de eletromobilidade. Esta situação pode ampliar o número potencial de turistas, desde visitantes ativos até outros grupos com diferentes tipos de dificuldades de acessibilidade. O turismo pode constituir-se como uma via de desenvolvimento, principalmente em regiões de baixa densidade, devido ao seu efeito multiplicador (Directorate-

⁵ Exemplos: Rota das Aldeias Históricas (Portugal), a RAVeL (Bélgica), a Rede Nacional de Ciclovias (Reino Unido) ou o *Cammino dei Monaci* (Itália).

-General for Regional and Urban Policy, 2016) e baseado na exploração de recursos territoriais (Romão e Neuts, 2017).

Com base na análise de diferentes exemplos em toda a Europa⁶ é possível concluir: a procura por mobilidade suave aumentou ao longo dos últimos anos; as bicicletas e os veículos elétricos são vitais e abrem-se para um grupo-alvo maior; há uma elevada disposição para pagar transportes e gastronomia de qualidade (Maltese, Mariotti, Oppio e Boscacci, 2017); os utilizadores valorizam uma infraestrutura e itinerários cicláveis bem desenvolvidos, com boa sinalização; itinerários com alternativas e boa descrição de lugares para parar, opções de passeios e experiências culturais ao longo do itinerário e lugares para comer e/ou dormir são bastante apreciados.

Apesar de tudo, a afirmação de uma nova cultura de mobilidade baseada em formas sustentáveis de mobilidade ainda está por concretizar de forma mais efetiva, apesar de incentivos existentes (Di Ruocco, Iglesias, Blandón e Melella, 2020). A regulamentação que incentiva formas alternativas de deslocação para minimizar os impactos negativos tem-se revelado de difícil operacionalização (La Rocca, 2015).

2. Virtudes e conflitos da ruralidade e da mobilidade turística sustentável

Enquanto o turismo pode ser alavancador do desenvolvimento em áreas de baixa densidade, pode igualmente ter efeitos perversos que importa tomar em atenção (Williams e Ponsford, 2009; Grec, 2017; Romão e Neuts, 2017; Chakraborty, 2021). O desenvolvimento do turismo pode aumentar o fluxo de pessoas para um local de tal forma que esse fluxo, por si só, altera as condições de vida das espécies locais; por outro lado, as atividades extrativas da população podem ser aumentadas de forma insustentável para produzir recordações para os turistas.

⁶ *Fabrtziel Natur*, Alemanha; *klima:aktiv mobil*, Áustria; *Stream - Sustainable Mobility for Tourism and Recreation*, Comissão Europeia; *Alpmobil*, Suíça; *Alpine Pearls*, seis países alpinos diferentes; *A corporate identity and a tourist map for a cycling corridor by using old railway tracks in West Flanders*, Bélgica; *Identifying and planning green routes*, Lituânia; *Developing Boat&Bike and Bike&Ride systems*, Portugal; entre outros.

Todo o movimento e estadia dos turistas geram um consumo de recursos e energia normalmente maior do que o que seria consumido fora da viagem, a começar pela própria deslocação. Existem outros aspetos negativos, como a banalização da arte folclórica, visto que a procura por produtos de arte local pode gerar alterações na cultura artística original, já que o turismo tende a encorajar a produção de reproduções. Como refere Grünewald (2003: 148), “O turista não quer ver o que eles chamam de *tourees*, isto é, um ator que modifica seu comportamento para lucrar de acordo com essa percepção de que é atrativo para o turista”. A cultura pode ganhar um aspeto comercial, sendo destinada ao consumidor ávido por adquirir uma cópia simbólica do local (Lage e Milone, 2001).

Observa-se a dualidade do fenómeno turístico, podendo-se inferir que a qualidade dos impactos da atividade sobre a população local nas regiões turísticas depende mais da sociedade que o implanta, ou o recebe, que do próprio turismo, na sua condição de proporcionar aos núcleos recetores prejuízos ou contribuições para o seu processo de consolidação e afirmação da identidade local (Pires, 2004; Hennig e Künzl, 2011).

Um dos mais significativos efeitos corresponde ao divórcio entre as qualidades a incorporar nos produtos e serviços turísticos comercializáveis, oferecidas aos turistas e visitantes, e os contextos históricos, sociais e económicos, que podem resultar na perda de autenticidade local (Figueiredo, 2003) e na imponderabilidade da autenticidade (Grünewald, 2009) ou, pelo contrário, em forçar uma falsa ‘autenticidade’, um lugar ou território encenado (como os *tourees*, já referidos).

Outro dos efeitos negativos refere-se ao descuidar das características produtivas locais, assumindo um rumo de perceção do rural enquanto cenário pelos turistas e visitantes (Figueiredo, 2003). Refere-se ainda a questão da ocorrência de conflitos diversos porque, como refere Larrére (1990), não existe um só tipo de procura, de consumo ou sequer de representação sobre as áreas rurais; também o carácter hierarquizante e hierarquizador das procuras, consumos e representações pode conduzir à subalternização das populações

rurais relativamente aos interesses exteriores (Figueiredo, 2003), constituindo um fator de risco importante de ser mencionado.

Em relação ao património natural, as AP incluem a ideia de salvaguardar diferentes tipos de recursos para uma utilização mais racional em favor de um interesse coletivo superior (Lambas e Ricci, 2014). Em Portugal, a Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP) e a Rede Natura 2000 (RN2000) procuram a proteção dos recursos naturais, a preservação do meio ambiente dos processos de descaracterização da paisagem e a proteção das tradições das comunidades locais. No entanto, é alvo de discussão a eficiência relativa à utilização daquelas áreas. As AP necessitam conciliar os seus propósitos com a acessibilidade pública e com o desenvolvimento socioeconómico das regiões (Lambas e Ricci, 2014). Uma vez que estes territórios podem ser considerados bens turísticos, e se devem salvaguardar os princípios de desenvolvimento sustentável, os custos sociais poderiam ser minorados através de legislação e/ou diretivas orientadas para contemplar mecanismos legais de controlo social no sentido de caucionar às comunidades locais o direito de propriedade sobre os recursos naturais contemplados na RNAP e na RN2000.

Os impactos interrelacionados do sistema de produção turística e os conflitos variam da escala local à escala global (Jamal, 2004). A ‘culpa’ do turismo na batalha da sustentabilidade global não é objeto de investigação, apesar da sua tendência para criar impactos positivos e negativos na sustentabilidade natural e cultural (Jamal, 2004). “Conflicts occur when user groups compete for similar resources and other users may diminish the enjoyment of recreation, or other activities” (Zeppel, 2010: 95, baseado em Eagles, McCool e Haynes, 2002). Uma investigação extensiva realizada em 1998 no Canadá (Parks Canada Agency, 2000) concluiu que a integridade ecológica nos parques nacionais estava em perigo, apresentando sinais de *severe ecological stresses* (Parks Canada Agency, 2000:1-8).

A mobilidade sustentável representa um desafio para a sociedade em geral, e para as atividades turísticas em particular. É relevante quando referida à deslocação em áreas naturais, já que os visitantes das áreas rurais utilizam

normalmente automóvel: no Reino Unido, 90% das visitas aos parques naturais são efetuadas utilizando automóvel privado; na Itália, 85% dos visitantes utilizam um veículo motorizado (Stanford, 2014). Vários exemplos de planificação da mobilidade são referidos por Lambas e Ricci (2014)⁷; no entanto, tem sido difícil alterar o comportamento relacionado com a utilização de uma solução de deslocação motorizada (Coulter, Clegg, Lyons, Chatterton e Musselwhite, 2007).

Em áreas naturais, os automóveis podem ser considerados como uma ameaça para os recursos sobre os quais o turismo depende: poluição visual, poluição sonora, poluição atmosférica, congestão rodoviária, problemas com estacionamento, erosão das rotas e itinerários próximos dos *parking hubs* (Lambas e Ricci, 2014; Stanford, 2014; Grec, 2017; González, Román e Ortúzar, 2019). O conjunto destes impactos produz efeitos na paisagem natural, que pode ser ameaçada nas suas componentes naturais e antrópicas, bem como no legado patrimonial pela presença pontual (parques de estacionamento) e linear (estradas) de infraestruturas.

Apesar de regras mais restritivas relativas aos motores de combustão, estes diferentes impactos podem afetar as qualidades distintivas das áreas naturais e prejudica as experiências dos visitantes (González, Román e Ortúzar, 2019), bem como impacta a comunidade local. Esta realidade levou à preocupação com o planeamento e implementação de alternativas à mobilidade motorizada em áreas naturais. Sistemas de transporte mais sustentáveis (autocarros, comboios, bicicletas, entre outros) permitem reduzir as externalidades associadas à utilização do automóvel (González, Román e Ortúzar, 2019).

As atividades *outdoor* continuarão a ser praticadas em, ou perto de, áreas naturais (Türk, Jakob, Krämer e Roth, 2004). O incentivo à utilização de meios mais sustentáveis de deslocação e a implementação de medidas dissuasoras à utilização de veículos privados são estratégias passíveis de serem utilizadas, sem uma necessidade de investimento muito forte. A gestão de

⁷ *Pembrokeshire National Park, Yorkshire Dales National Park, North Yorkshire e Cleveland Heritage Coast* (Reino Unido), *Adamello Brenta National Park* (Itália), *Parque Nacional Caldera de Taburiente e Parque Nacional Teide* (Espanha).

vias de circulação deve ser diferente em áreas naturais, para encorajar uma visita segura e eficiente e também para aumentar a experiência recreacional (González, Román e Ortúzar, 2019). A qualidade do serviço, a gestão das medidas adotadas e as condições experienciadas pelos visitantes são os principais fatores explicativos da utilização de meios mais sustentáveis (González, Román e Ortúzar, 2019). O objetivo passa por garantir a conservação e a qualidade da visita (Coppes e Braunisch, 2013), um e outro essenciais para o contínuo aumento de visitantes.

Urge desenvolver estratégias diferentes das tradicionais estratégias *top-down* para resolver conflitos, como estratégias colaborativas, que procuram consensos, e abordagens colaborativas aprendentes (Jamal, 2004). Este tipo de abordagens são mecanismos que permitem focar os problemas e conflitos comunitários relacionados com os recursos naturais a partir de colaboração *multi-stakeholder*. Há, igualmente, que proporcionar aos habitantes locais o sentimento de envolvimento e de propriedade das AP para que eles se responsabilizem por tomar conta e controlar os valores patrimoniais naturais de uma forma sustentável (Grec, 2017; Gutiérrez e Lopéz, 2017).

O planeamento dos destinos enfrenta vários, e possivelmente divergentes, interesses e valores: balançam entre as necessidades ecológicas, os aspetos político-económicos relacionados com impostos e rendimento e as necessidades dos turistas e visitantes; oscilam também entre os interesses ambientais, económicos e comunitários (Jamal, 2004). Neste sentido, há que, por um lado, concretizar ações que limitem o impacto, e, por outro, encontrar opções de financiamento para a proteção/conservação das áreas naturais e para criar consciencialização sobre matérias ambientais (Grec, 2017).

Em temos das possibilidades que se podem colocar em ação para controlo da utilização de meios de deslocação motorizados por combustão: encerramento de vias internas, melhoria das vias de circulação para bicicletas (ou similares), hierarquização de vias de circulação, diminuição de velocidade (Stanford, 2014; González, Román e Ortúzar, 2019). Algumas soluções envolvem alternativas que gerem rendimento: aumento do preço de acesso,

políticas utilizador-pagador, o envolvimento de setor privado (Jamal, 2004; González, Román e Ortúzar, 2019).

Com este contexto em mente, aborda-se em seguida um caso prático para perceber ações desenvolvidas com os cuidados inerentes aos referidos pela literatura.

3. Caso de estudo – Projeto Moveletur na Reserva Natural da Serra da Malcata

O projeto Moveletur - Turismo Sustentável e Mobilidade Elétrica em Espaços Naturais procurou incentivar a inovação em sectores emergentes da economia rural, uma vez que o surgimento de atividades de lazer em espaços naturais proporciona o cenário ideal para novas formas de uso territorial, com impacto territorial, económico e social. O desafio surge de saber como integrar este novo uso com usos tradicionais de uma forma que gere riqueza sem comprometer valores ou recursos. Percebe-se, igualmente, que as atividades recreativas têm cada dia mais significado e incidência socioeconómica no território.

O projeto envolve 7 parceiros, de Portugal e Espanha, com um orçamento de quase um milhão de euros e a sua execução começou em maio de 2017, e incide sobre áreas naturais protegidas. Todas as áreas naturais protegidas que fazem parte do projeto pertencem à rede ecológica Natura 2000, cujo fim é a conservação a longo prazo das espécies e habitats mais ameaçados da Europa, ajudando a prevenir as ameaças à biodiversidade (Evans, 2012; Sundseth e Creed, 2008).

O projeto aborda o desenvolvimento do turismo sustentável através da criação de itinerários verdes que vinculam valores naturais e culturais através de uma rede de mobilidade elétrica (Banister, 2008). Este projeto oferece oportunidades para a ligação e integração sustentável dos territórios transfronteiriços protegidos. Desta forma, permite o conhecimento e a difusão de pontos de interesse existentes em espaços naturais em Portugal e Espanha,

envolvendo uma proposta de itinerários verdes, criação de centros de visitantes e desenvolvimento de empresas de turismo sustentável. Através deste projeto, inúmeros recursos patrimoniais, bem como elementos arquitetónicos tradicionais, podem ser reativados como potenciais recursos turísticos.

O Moveletur também procura ajudar os profissionais e os trabalhadores a alcançar novas competências e empregos relacionados com a gestão da mobilidade elétrica. O empreendedorismo será incentivado através de ações de formação relacionadas com serviços de gestão e manutenção de equipamentos de mobilidade elétrica. Contribuirão igualmente para a adaptação às alterações climáticas e para a prevenção e gestão dos riscos como fonte de criação de empregos ecológicos. A atividade económica emergente da mobilidade elétrica será promovida como parte de uma transição para uma economia de baixo carbono (economia verde).

O território de intervenção rural transfronteiriço forma uma extensa região para revigorar, caracterizada por: escasso povoamento [nas AP espanholas, a densidade populacional é de 17 hab/km² (97 hab/km² a nível nacional), nas AP portuguesas, é de 12 hab/km² (118 hab/km² a nível nacional)]; despovoamento, já que desde os anos 60 houve uma evolução repetidamente negativa no número de habitantes, porque os jovens estão a deslocar-se para as cidades na procura por emprego; revolução grisalha, pois os municípios integrados nas AP espanholas têm uma taxa de envelhecimento de 29% (16% a nível nacional), nos municípios das AP portuguesas a taxa de envelhecimento é quase o dobro da média nacional; elevado significado da atividade agrícola em comparação com o sector dos serviços (no entanto, é um setor com dificuldade de cooperação e de ganhos de escala); as taxas de atividade são inferiores às médias nacionais (no caso dos municípios da região fronteiriça, eles cifram-se em 37,1% e 28,4%, respetivamente em Espanha e Portugal, em comparação com 55,6% e 48,4% a nível nacional).

É um território extenso, caracterizado por dificuldades de desenvolvimento, com diferentes formas de olhar para os recursos naturais e culturais, mas que necessitam de melhorar o seu valor, através de, por exemplo, ativi-

dades turísticas. A cooperação transfronteiriça no âmbito do projeto permite identificar novas oportunidades de desenvolvimento socioeconómico e a integração de espaços em ambos os lados da fronteira. Os parceiros do projeto gerem equipamentos (veículos elétricos e postos de carregamento) para utilização pública localizados em áreas naturais, em termos de manutenção e informação aos visitantes, o que facilita a comunicação com potenciais utilizadores de veículos elétricos e a gestão de pontos de recarga. A implementação de itinerários verdes exige diálogo e coordenação com empresários de alojamento ou outros serviços turísticos localizados em áreas naturais em ambos os países, através dos quais será gerido a utilização de veículos elétricos.

Em Portugal, as AP mostram um aumento interessante do número de visitantes, mas estão longe do pleno potencial de utilização destas áreas. Em 2019, mais de 630.000 pessoas visitaram áreas naturais protegidas portuguesas.

O projeto pretende responder ao desafio de combinar atividades turísticas e de lazer com as tradições locais e recursos endógenos para ajudar a impulsionar o potencial económico ligado às áreas naturais protegidas. Ao promover a mobilidade elétrica, o projeto contribuirá igualmente para alcançar os objetivos europeus em matéria de alterações climáticas.

O trabalho realizado identificou várias boas práticas⁸ relacionadas com a valorização dos recursos naturais e culturais (principalmente na União Europeia) utilizando veículos elétricos em itinerários turísticos. Estes são projetos que não possuem uma componente de investigação relatada, eles são principalmente projetos aplicados com os quais os parceiros de projeto foram aprendendo.

A partir destas boas práticas, é possível sustentar que os esforços para incentivar a mobilidade elétrica em áreas naturais são ainda dececionantes, mesmo que façam parte da agenda política. No entanto, esta situação não é de todo inesperada devido à morfologia dos terrenos, a problemas de acessibili-

8 Entre eles estão (FPNCyL, 2017): *La Metropoli Verde*, Espanha; *Werfenweng*, Áustria; *Gorensjka*, Eslovénia; Parque Nacional de *Krka*, Croácia; Parque Natural Regional de *Luberon*, França; Sintra, Portugal e; a *National Parks Initiative*, EUA.

dade, ao facto de serem áreas com baixo número de residentes e visitantes, ou devido a problemas decorrentes da instalação de infraestruturas em AP, entre outras particularidades. Também é possível afirmar que não é normal que programas de financiamento público relacionados com a mobilidade elétrica abranjam instituições ou organizações ambientais. Geralmente, o financiamento público é usado na esperança de que o efeito de demonstração terá lugar na comunidade e incentive as pessoas a adotar a mobilidade elétrica.

Criada em 1981, a Reserva Natural da Serra da Malcata (RNSM) envolve os municípios de Penamacor e Sabugal, na zona central de Portugal, perto da fronteira espanhola. Abrange uma área de 16,348 ha com altitudes que variam de 425m a 1078m. Esta reserva natural inclui um conjunto de formações rochosas que se estendem de nordeste para sudoeste, separadas por cursos de água que se formam ao longo dos solos xistosos. A RNSM está situada entre o rio Coa a norte e rio Bazágueda a sul. A reserva foi classificada como Reserva Biogenética pelo Conselho Europeu em 1987. Caracteriza-se por um clima húmido frio. A área sul é muito erodida, pois tem sido explorada pela indústria nas últimas décadas, com grandes plantações de árvores resinosas. O seu principal símbolo é o lince ibérico, um dos mamíferos mais ameaçados da Europa. A RNSM também é famosa por espécies de aves incomuns, como o grifo, o abutre preto e a cegonha preta.

O desenvolvimento do projeto considera a ligação entre os elementos naturais e culturais mais importantes, a acessibilidade para diferentes tipos de veículos elétricos e a localização das estações de carregamento, com apoio de uma aplicação e um sistema de gestão. Embora planeado para incluir um conjunto de estações de carregamento para bicicletas e automóveis, perto de serviços públicos ou unidades de alojamento, foi decidido usar apenas estações de carregamento para automóvel⁹. A intervenção foi orientada para a conectividade entre as áreas naturais do projeto.

Os principais objetivos do projeto encontram-se interligados com os objetivos de outros projetos (Rede de Aldeias Históricas, Carta Europeia de

⁹ Os sistemas atuais de carregamento de bicicletas são (quase) *plug & play* e as distâncias dentro da RNSM são acessíveis para a autonomia atual de bicicletas elétricas.

Turismo Sustentável, por exemplo) que estão a ser desenvolvidos em todo o território relacionados com a mobilidade suave, que foi uma das principais preocupações para manter o projeto a funcionar após a sua conclusão.

4. Análise e discussão de resultados

Os parceiros do Moveletur têm uma importante história e cultura operacional em redes de cooperação transfronteiriça (Rede Internacional de Parques Naturais, Rede Natura 2000, Rede da Reserva da Biosfera) e estão conscientes dos problemas comuns, objetivos comuns e deteção de oportunidades.

Os territórios fronteiriços são também espaços de oportunidade, dotados de um valioso património natural e cultural, no qual se realizam iniciativas transfronteiriças, espaços de acessibilidade e articulação territorial (rede rodoviária e ferroviária), áreas de cooperação económica, com um historial de sucesso em programas de cooperação transfronteiriça (nomeadamente, INTERREG).

O projeto está incluído em duas áreas de cooperação, *Castilla y León - Norte de Portugal* e *Castilla y León - Centro de Portugal*. Propõe uma ação integrada e coordenada nos espaços naturais existentes em ambas as áreas de cooperação. Esta ação em áreas naturais pressupõe um valor acrescentado importante para o território e, especificamente, para as duas áreas de cooperação envolvidas. Ao mesmo tempo, propõe o desenho de uma rede conjunta de itinerários e equipamentos de mobilidade elétrica, bem como o desenvolvimento de atividades conjuntas, como o Tour Elétrico. Estas atividades ajudarão a melhorar a imagem de um destino turístico natural baseado na sustentabilidade ambiental, na mobilidade sustentável e na economia de baixo carbono.

Os principais desafios identificados compreendem a criação de metodologias de trabalho que contribuam para o desenvolvimento de um conceito de espaços naturais transfronteiriços, a valorização da riqueza de recursos naturais, culturais e paisagísticos existentes, o desenvolvimento do turismo

de natureza, a criação de novas oportunidades de emprego e a utilização de tecnologias para a gestão e valorização de espaços naturais.

Esses desafios estruturam um conjunto de oportunidades que podem aumentar a importância de ter o Moveletur (ou projetos similares) a atuar em espaços naturais. É bem conhecido que os espaços naturais têm grande potencial para desenvolver atividades e serviços de turismo de natureza/turismo sustentável, uma vez que os destinos turísticos que salvaguardam o seu património cultural e/ou natural têm sido notados como atratores turísticos e possuem turismo de melhor qualidade infraestrutural – os elementos naturais são valorizados no mercado e podem aumentar a capacidade económica dos territórios (Boley e Green, 2016; McKercher, 2003; Saner, Yiu e Filadoro, 2015).

Para ultrapassar estes desafios foram adquiridos 101 veículos elétricos (6 automóveis, 81 bicicletas, 8 scooters, 3 triciclos e 3 quadriciclos), foram adquiridos 29 postos de recarga (17 fixos e 12 portáteis), foram desenvolvidos 31 itinerários turísticos (13 para automóvel e 18 para bicicleta), foi desenvolvido um sistema de gestão de veículos elétricos de toda a frota, foi desenvolvida uma aplicação para *smartphone* e foram desenvolvidas duas ações de formação, uma online e outra presencial.

A equipa de projeto realizou múltiplas sessões de proximidade para divulgação do projeto pela comunidade envolvente, para levar a mobilidade elétrica ao meio rural e natural e para incentivar a sua utilização através do empréstimo dos veículos. Estas ações permitiram a perceção e a obtenção de dados importantes para verificar a aceitação deste modelo em áreas naturais (Ramos, Dionísio e Pereira, 2019).

Do trabalho desenvolvido, é possível referir o reduzido impacto ambiental que a mobilidade elétrica produz. As possibilidades que esta dimensão proporciona são essencialmente positivos em termos de extensão de atividade/funções profissionais e de complementaridade de atividades turísticas. Em termos da utilização específica em áreas naturais, os visitantes revelaram uma experiência plenamente satisfatória, pois permite que essa experiência seja feita com pouco ruído e sem poluição direta, bem como os empresários

consideraram que a existência desta atividade pode complementar a sua oferta turística.

Não se verificaram, nas áreas naturais trabalhadas, a existência de conflitos semelhantes aos revelados na literatura, mas esta não constitui uma conclusão validada, já que os dados obtidos necessitam ser mais trabalhados.

Por fim, salienta-se o grande aspeto que constitui fonte de problemas. Apesar dos mais de 1600 empréstimos realizados, com a ocorrência de 4 incidentes, existe um problema de gestão do risco. Novas formas de deslocação, como a mobilidade elétrica, exigem novos modelos de contratualização de seguro; a existência de multiutilizadores, as especificidades das componentes elétricas, por vezes as dificuldades de acessibilidade e de comunicação destes territórios tornam a contratualização de um seguro um aspeto complexo. Por questões de segurança, os itinerários elaborados procuraram minimizar o risco das deslocações.

Conclusão

As atividades turísticas podem contribuir para o desenvolvimento territorial, mas não são inofensivas (Prats, 2005). Podem trazer impactos e riscos indesejáveis para os territórios que se deve tomar em consideração. Alguns deles são: a compatibilidade do turismo com a capacidade de carga dos ecossistemas locais, implicando uma adaptação entre o desenvolvimento e as necessidades do mercado com a preservação dos recursos naturais; modernização dos sectores económicos tradicionais locais; planeamento estratégico do desenvolvimento local; gestão integrada e participativa do desenvolvimento do turismo local, envolvendo atores sociais e população local (Buckley, 2012).

Atendendo ao desenvolvimento do projeto, não foram constatados, até agora, evidentes conflitos em relação à utilização da mobilidade elétrica para efeitos turísticos, comprovando-se as virtudes que são relatadas na literatura. Tal pode ocorrer por se tratarem de áreas focadas em turismo alternativo, em que a procura pelos visitantes ainda é limitada; pode esta, no entanto, ser uma

forma de incentivo ao planeamento atendendo ao crescimento da procura, numa lógica sustentável.

Para os evitar, procurou-se que as atividades turísticas fossem inclusivas em relação ao desenvolvimento local e à estrutura económica local; por sua vez, a estrutura local deve permitir a renovação dos setores tradicionais e o surgimento de novas atividades, caso não alterem substancialmente as características das áreas naturais.

Para alcançar este objetivo, as novas tecnologias oferecem a possibilidade de desenvolver novos serviços turísticos que, por outro lado, podem contribuir para novas atividades económicas e empregos. Na *1st World Conference on Smart Destinations* (fevereiro de 2017), a UNWTO salientou como os *smart destinations* são fundamentais para o desenvolvimento sustentável e, de acordo com Boes, Buhalis e Inversini (2016), o *smart tourism* evidencia o papel potencial das tecnologias digitais no desenvolvimento de processos colaborativos entre os provedores de serviços no destino ou para a cocriação de destinos e experiências, com base nos recursos disponíveis, no conhecimento e na informação disponível em cada área. Os objetivos previstos no projeto Moveletur podem ser importantes enquanto passo inicial para a sensibilização sobre a temática e, por ser um projeto de intervenção, para a perceção comunitária sobre as mais-valias que existem nas práticas turísticas sustentáveis.

O turismo pode, por fim, desempenhar um papel estratégico na promoção de novas formas de fruição e visita dos territórios rurais e das áreas naturais que podem ser mais sustentáveis para o sistema ambiental.

Agradecimento

Os autores agradecem o financiamento do Projeto Moveletur ao EP INTERREG V A España-Portugal Program (POCTEP).

Referê

Ballart F
ricano: F

Banister:

Boes, K.
rism des

Boley, B.
a sustain

Buckley,
528-546.

Buhalis,
challenge

Buongio:
protectec

Carrigan
purchase

Cetin, M.
of the na
190(3), 1

Chakrab
Argumen
ity, 23(6)

Charters,
Environn
Program,

Chhabai,
rural tour
15(1), 35-

Cohen, S.
pathways
tion, 24(1)

Coppes, J.
tourist A s

Cooley, A.
public attri
part.

Diam-Tri
mire, Ca

Referências

- Ballart Hernández, J. (2005). Patrimonio cultural y turismo sostenible en el espacio iberoamericano: Retos y oportunidades del presente. *Diálogos*, 9(1), 11-21.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.
- Boes, K., Buhalis, D. & Inversini, A. (2016). Smart tourism destinations: Ecosystems for tourism destination competitiveness. *International Journal of Tourism Cities*, 2(2), 108-124.
- Boley, B. & Green, G. (2016). Ecotourism and natural resource conservation: the 'potential' for a sustainable symbiotic relationship. *Journal of Ecotourism*, 15(1), 36-50.
- Buckley, R. (2012). Sustainable tourism: research and reality. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 528-546.
- Buhalis, D. (1999). Limits of tourism development in peripheral destinations: Problems and challenges. *Tourism Management*, 20, 183-185.
- Buongiorno, A. & Intini, M. (2021). Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. *Land Use Policy*, 101, 105220.
- Carrigan, M. & Attalla, A. (2001). The myth of the ethical consumer - do ethics matter in purchase behaviour?. *The Journal of Consumer Marketing*, 18, 560-577.
- Cetin, M., Zeren, I., Sevik, H., Cakir, C. & Akpınar, H. (2018). A study on the determination of the natural park's sustainable tourism potential. *Environmental monitoring and assessment*, 190(3), 166-173.
- Chakraborty, A. (2021). Can tourism contribute to environmentally sustainable development? Arguments from an ecological limits perspective. *Environment, Development and Sustainability*, 23(6), 8130-8146.
- Charters, T. & Saxon, E. (2007). *Tourism and Mountains. A Practical Guide to Managing the Environmental and Social Impacts of Mountain Tours*. Sweeting: United Nations Environment Program, Conservation International, Tour Operators' Initiative.
- Chiabai, A., Paskaleva, K. & Lombardi, P. (2013). e-Participation model for sustainable cultural tourism management: A bottom-up approach. *International Journal of Tourism Research*, 15(1), 35-51.
- Cohen, S. A., Higham, J., Gössling, S., Peeters, P. & Eijgelaar, E. (2016). Finding effective pathways to sustainable mobility: Bridging the science-policy gap. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(3), 317-334.
- Coppes, J. & Braunisch, V. (2013). Managing visitors in nature areas: where do they leave the trails? A spatial model. *Wildlife Biology*, 19(1), 1-12.
- Coulter, A., Clegg, S., Lyons, G., Chatterton, T. & Musselwhite, C.B.A. (2007). *Exploring public attitudes to personal carbon dioxide emission information*. London: Department for Transport.
- Diem-Trinh, L-K. & Hall, C.M. (2014). Tourist use of public transport at destinations – a review. *Current Issues in Tourism*, 18(8), 785-803.

- Directorate-General for Regional and Urban Policy (2016). *Regional Policy*. Consultado em 24 de dezembro de 2021 em http://ec.europa.eu/regional_policy/en/.
- Di Ruocco, G., Iglesias, L. P., Blandón, B. & Melella, R. (2020). Low-Carbon Tourism -Technical, Economic and Management Project of a Greenway, for Enhancing Inner Areas of the Cilento National Park, Italy. *Sustainability*, 12(23), 10012.
- Doane, D. (2005). Beyond corporate social responsibility: Minnows, mammoths and markets. *Futures*, 37, 215-229.
- Dubois, G. & Ceron, J.P. (2006). Tourism and climate change: Proposals for a research agenda. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(4), 399-415.
- Eagles, P., McCool, S. & Haynes, C. (2002). Planning for protected area tourism. In A. Phillips (Coord.), *Sustainable Tourism in Protected Areas: Guidelines for Planning and Management* (pp. 41-59). Gland, Switzerland: UNEP/IUCN/WTO.
- EC (1992). *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment. A Community Strategy for 'Sustainable Mobility'*. COM (92) 46 Final. Commission of the European Communities. Brussels, Belgium.
- Eurico, S. & Oliveira, F. (2015). Sustainable tourism development of rural destinations: the Schist Villages, Portugal. In N. Morpeth & H. Ya (Eds.), *Planning for Tourism: Towards a Sustainable Future* (pp. 169-185). Leeds: Cabi Tourism Texts
- Europarc Federation (1995). *European Charter for Sustainable Tourism in Protected Areas*. Grafenau, Germany: Europarc Federation.
- Evans, D. (2012). Building the European Union's Natura 2000 network. *Nature Conservation*, 1, 11-26.
- Fadigas, L. (2007). *Fundamentos Ambientais do Ordenamento do Território e da Paisagem*. Lisboa: Sílabo.
- Figueiredo, E. (2003). "Quantas mais 'Aldeias Típicas' conseguimos suportar? Algumas reflexões a propósito do Turismo como Instrumento de Desenvolvimento Local em Meio Rural". In O. Simões & A. Cristóvão (Org.), *Turismo em espaços rurais e naturais* (pp.65-81). Coimbra: Instituto Politécnico de Coimbra.
- Font, X. & Mihalic, T. (2002). Beyond hotels: nature-based certification in Europe. In Hoggart, M. (Eds.), *Ecotourism & certification. Setting standards in practice* (pp. 211-235). Washington: Island Press.
- Fundación Patrimonio Natural de Castilla y León (2017). *Relatório de Benchmarking de mobilidade elétrica para utilização sustentável em espaços naturais (versão espanhola) – Projeto Moveletur*. Consultado em 20 de dezembro de 2021 em <http://patrimoniounatural.org/proyectos/turismo-sostenible-y-movilidad-electrica-en-espacios-naturales-moveletur>.
- González, R. M., Román, C. & Ortúzar, J. (2019). Preferences for sustainable mobility in natural areas: The case of Teide National Park. *Journal of Transport Geography*, 76, 42-51.
- Grec, A. (2017). The Impact of Tourism and Ecological Footprints on Protected Natural Areas. Case Study-Dragon's Garden (Gradina Zmeilor) Salaj County - Romania. *Present Environment and Sustainable Development*, 11(2), 219-231.
- Grünewald, R. (2003). Turismo e Etnicidade. *Horizontes Antropológicos*, 9(20), 141-159.
- Grünewald, R. (2009). The Contingency of Authenticity Intercultural Experiences in Indi-

genous Villages of Eastern and Northeastern Brazil. *Vibrant - Virtual Brazilian Anthropology*, 6(2), 225-253.

Gutiérrez, I. & López (2017). Cuatriciénegas: Tourism-borne conflicts in a natural area. *Cuadernos de Turismo*, 40, 673-675.

Hassan, S. (2000). Determinants of market competitiveness in an environmentally sustainable tourism industry. *Journal of Travel Research*, 38(3), 239-245.

Hennig, S. & Künzl, M. (2011). Applying integrated nature conservation management: visitor management and monitoring of winter recreation activities focusing grouse species in Berchtesgaden National Park. In *Sustainable Development in Mountain Regions* (pp. 239-253). Dordrecht: Springer.

Holden, E., Gilpin, G. & Banister, D. (2019). Sustainable Mobility at Thirty. *Sustainability*, 11(7), 1965.

Jamal, T. (2004). Conflict in natural area destinations: A critique of representation and 'interest' in participatory processes. *Tourism Geographies*, 6(3), 352-379.

Kastenhölz, E. (2010). 'Cultural proximity as a determinant of destination image. *Journal of Vacation Marketing*, 16(4), 313-322.

Kozak, M. (1999). *Destination competitiveness Measurement: Analysis of effective factors and indicators*. Dublin: European Regional Science Association Conference Papers.

Lage, B. & Milone, P. (2001). *Turismo: teoria e prática*. São Paulo: Atlas.

Laker, L. (2017). Where is the world's most walkable city? The Guardian. Consultado em 22 de dezembro de 2021 em <https://www.theguardian.com/cities/2017/sep/12/walkable-city-worlds-most-new-york-melbourne-fes-el-bali> 27-04-2019

Lambas, M. & Ricci, S. (2014). Planning and management of mobility in natural protected areas. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 162, 320-329.

Larrère, R. (1990). Usages sociaux de la nature. Agriculture, Environnement et Société. In *Actes du Séminaire, ARRES, LASA* (pp.179-187). Caen.

Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: Cycle tourism – a model for sustainable development?. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.

Lyons, G. (2016). Getting smart about urban mobility – aligning the paradigms of smart and sustainable. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, 4-14.

MacLeod, N. (2017). The role of trails in the creation of tourist space. *Journal of Heritage Tourism*, 12(5), 423-430.

Maltese, I., Mariotti, I., Oppio, A. & Boscacci, F. (2017). Assessing the benefits of slow mobility connecting a cultural heritage. *Journal of Cultural Heritage*, 26, 153-159.

Martín, J., Gallego, J. & Delgado, L. (2018). Tourist Mobility at the Destination Toward Protected Areas: The Case-Study of Extremadura. *Sustainability*, 10(12), 1-19.

Mckercher, B. (2003, novembro). *Sustainable Tourism Development - Guiding Principles for Planning and Management*. Comunicação apresentada ao National Seminar on Sustainable Tourism Development. Bishkek, Kyrgyzstan. Consultado em 22 de dezembro de 2021 em <https://shre.ink/JJY>.

- Mozos-Blanco, M., Pozo-Menéndez, E., Arce-Ruiz, R. & Baucells-Aletà, N. (2018). The way to sustainable mobility. A comparative analysis of sustainable mobility plans in Spain. *Transport policy*, 72, 45-54.
- Nieuwenhuis, P., Vergragt, P. & Wells, P. (2017). The Business of Sustainable Mobility. In P. Nieuwenhuis, P. Vergragt, & P. Wells (Ed.), *The Business of Sustainable Mobility: From Vision to Reality* (pp. 11-18). London: Routledge.
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A. & Temenos, C. (2019). Communing mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions - Institute of British Geographers*, 1-15.
- Page, S. J. & Dowling, R. K. (2002). *Ecotourism*. Harlow: Prentice Hall.
- Parks Canada Agency (2000). *Unimpaired for Future Generations? Conserving Ecological Integrity with Canada's National Parks. Vol. II: Setting a New Direction for Canada's National Parks. Report of the Panel on the Ecological Integrity of Canada's National Parks*. Canada: Ottawa.
- Pires, E. (2004). Impactos Sócio-Culturais do Turismo sobre as Comunidades Receptoras: Uma Análise Conceitual. *Caderno Virtual de Turismo*, 4(3), 14-18.
- Prats, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*, 21, 17-35.
- Ramos, G., Dionisio, R. & Pereira P. (2019). Linking Sustainable Tourism and Electric Mobility – Moveletur. In J. Machado, F. Soares e G. Veiga (Eds), *HELIX 2018 - Innovation, Engineering and Entrepreneurship* (pp. 985-991). Lecture Notes in Electrical Engineering.
- Rocca, R. A. (2010). Soft mobility and urban transformation. *Tema Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 3, 85-90.
- Rocca, R.A. (2015). Tourism and mobility. Best practices and conditions to improve urban livability. *Tema Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 8 (3), 311-330.
- Romão, J. & Neuts, B. (2017). Territorial capital, smart tourism specialization and sustainable regional development: Experiences from Europe. *Habitat International*, 68, 64-74.
- Salvatore, R., Chiodo, E. & Fantini, A. (2018). Tourism transition in peripheral rural areas: Theories, issues and strategies. *Annals of Tourism Research*, 68, 41-51.
- Saner, R., Yiu, L. & Filadoro, M. (2015). Tourism Development in Least Developed Countries: Challenges and Opportunities. In A.A. Camillo (ed.), *Handbook of Research on Global Hospitality and Tourism Management* (pp. 234-261). Hershey, Penn: IGI Global Publ.
- Scott, M., Hopkins, D. & Stephenson, J. (2014, julho). Understanding Sustainable mobility: The potential of electric vehicles. In *2014 IEEE 15th International Conference on Mobile Data Management* (27-30). IEEE.
- Sharpley, R. (2001). The consumer behaviour context of ecolabelling. In X. Font & R. C. Buckley (Eds.), *Tourism ecolabelling: certification and promotion of sustainable management* (pp. 41-55). Wallingford: CABI Publishing.
- Stanford, D. J. (2014). Reducing visitor car use in a protected area: a market segmentation approach to achieving behaviour change. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(4), 666-683.
- Sundseth, K. & Creed, P. (2008). *Natura 2000: Protecting Europe's Biodiversity*. Oxford, UK: Office for Official Publications of the European Communities.

The Wor
ford: OxTimothy
issues. BTurismo
2021 emTürk, S.,
tection a
(Eds.), P
flows in rUnited N
Resolutio
York, UnVan Aud
Mobility.
Little anWang, L
and activ
1-19.Weeden,
tourism: (1
HeinemWilliams
ning for sYeh, S., N
(2017). I
TransportZeppel, I
areas. To

- The World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.
- Timothy, D. J. & Boyd, S. W. (2015). *Tourism and trails: Cultural, ecological and management issues*. Bristol: Channel View Publications.
- Turismo de Portugal (2017). *Estratégia Turismo 2027*. Consultado em 20 de dezembro de 2021 em <http://estrategia.turismodeportugal.pt>
- Türk, S., Jakob, E., Krämer, A. & Roth, R. (2004). Outdoor recreation activities in nature protection areas: situation in Germany. In T. Sievanen, J. Erkkonen, J. Jokimaki & J. Saarinen, J. (Eds.), *Proceedings of the second international conference on monitoring and management of visitor flows in recreational and protected areas* (pp.171-177). Finnish Forest Research Institute.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. Resolution Adopted by the General Assembly on 25 September 2015, A/RES/70/1. New York, United Nations General Assembly.
- Van Audenhove, F, Korniiichuk, O., Dauby, L. & Pourbaix, J. (2014). *The Future of Urban Mobility 2.0: imperatives to shape extended mobility ecosystems of tomorrow*. Bruxelles: Arthur D. Little and UITP.
- Wang, L. & Wen, C. (2017). The relationship between the neighborhood built environment and active transportation among adults: A systematic literature review. *Urban Science*, 1(3), 1-19.
- Weeden, C. (2005). Ethical tourism: Is its future in niche tourism? In M. Novelli (Ed.), *Niche tourism: Contemporary issues, trends and cases* (pp. 233-245). Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Williams, P. & Ponsford, I. (2009). Confronting tourism's environmental paradox: Transitioning for sustainable tourism. *Futures*, 41, 396-404.
- Yeh, S., Mishra, G.S., Fulton, L., Kyle, P., McCollum, D.L., Miller, J., Cazzola, P. & Teter, J. (2017). Detailed assessment of global transport-energy models' structures and projections. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 55, 294-309.
- Zeppel, H. (2010). Managing cultural values in sustainable tourism: Conflicts in protected areas. *Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 93-115.