

O AEROPORTO DE BEJA E A COMPETITIVIDADE DO BAIXO ALENTEJO: O CASO DAS POTENCIALIDADES TURÍSTICAS

BEJA AIRPORT AND BAIXO ALENTEJO COMPETITIVENESS: THE CASE OF TOURISTIC POTENTIALITY

José Freitas

Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional
da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa

RESUMO/ABSTRACT

É reconhecida a importância que as infraestruturas aeroportuárias assumem no despoletar de novas dinâmicas territoriais. Entre outros aspetos, um aeroporto gera um conjunto de externalidades positivas, ao nível da criação de emprego (direto, indireto e induzido) e da localização de atividades económicas. Diversos estudos têm procurado evidenciar a correlação positiva entre este tipo de infraestruturas e o crescimento económico e a competitividade de uma região. Neste contexto, o Aeroporto de Beja, inaugurado em 2011, constitui uma importante referência para a região onde se insere. Contudo, a par das particularidades que este aeroporto apresenta, têm-se vindo a aprofundar um conjunto de conceitos negativos que podem prejudicar o início da operacionalidade da infraestrutura. Todavia, a região do Alentejo apresenta diversas potencialidades, nomeadamente as turísticas, que irão necessitar para a sua concretização de um aeroporto próximo, numa escala onde Beja apresenta vantagens competitivas.

Palavras-chave: Aeroportos, Desenvolvimento Regional, Turismo.

Códigos JEL: R42, R58

It is recognized the importance that the airport infrastructure assumes in triggering new territorial dynamics. Among other things, an airport generates a set of positive externalities in terms of job creation (direct, indirect and induced) and location of economic activities. Several studies try to show a positive correlation between this type of infrastructure and economic growth and competitiveness of a region. In this context, the Beja Airport, opened in 2011, is an important reference for the region where it is inserted. However, in addition to special features of this airport, it have been deepened a set of negative concepts that can disrupt the start of operations in the infrastructure. However, the region of Alentejo has several capabilities, including tourism, and they will need for their implementation a nearby airport, on a scale where Beja has competitive advantages.

Keywords: Airports, Regional Development, Tourism

JEL Codes: R42, R58

1. INTRODUÇÃO

Os aeroportos têm assumido em vários contextos uma função catalisadora na economia, com reflexos em termos de desenvolvimento regional. O Aeroporto de Beja, inaugurado em 2011, foi concebido para assumir essa função de motor do desenvolvimento numa região pobre, marcada pelo despovoamento, pelo envelhecimento e pelo declínio económico. O aproveitamento para fins civis da Base Aérea

n.º 11, ao lado da qual se localiza o aeroporto, tinha o propósito de constituir uma forma de gerar emprego, fixar população, aumentar o rendimento disponível e, nessa linha, contribuir para atenuar os fortes estrangulamentos sociais, demográficos e económicos do território.

Apesar dessa visão, este aeroporto apresenta diversas particularidades, resultantes do facto da sua justificação não se basear nas necessidades e condições presentes da região, mas em diversos projetos a concretizar a médio e

longo prazos, designadamente turísticos, decorrentes dos empreendimentos a edificar em torno do Alqueva. Além da componente turística, são reconhecidas diversas potencialidades que o aeroporto poderá vir a ter, a prazo, na manutenção aeronáutica, no treino avançado e na carga aérea.

Contudo, detenhamo-nos no turismo, dado ser uma atividade que encontra no Alentejo grandes potencialidades que serão beneficiadas pela existência de uma infraestrutura aérea na região. Em termos turísticos, o Alentejo é um diamante por delapidar, com diversos elementos de interesse, cujo desenvolvimento depende em grande medida da existência de um aeroporto.

Todavia, o cenário mais otimista acabou por ainda não se verificar e atualmente a oferta hoteleira é manifestamente escassa no Alentejo em geral, com uma importante presença no litoral alentejano e em Évora, mas ainda muito distante do projetado e praticamente inexistente no Alqueva, onde se depositavam mais expectativas em termos turísticos. A crise económica dos últimos anos tem uma evidente consequência nesse adiamento e reajustamento que muitos projetos deverão estar a ser alvo. Mas importa não esquecer que o conjunto de projetos turísticos a implementar na região tem um caráter de médio e longo prazo, que se traduz num espaço temporal de 10-20 anos.

No quadro atual, não se pode depositar no turismo a responsabilidade de alavancar o aeroporto na sua fase de arranque, o que não significa a importância que este setor virá a ter a prazo na própria infraestrutura. Por isso, numa fase inicial, terão de ser outras atividades a mitigar os efeitos de isolamento e baixa densidade com que a região se vê confrontada.

Neste contexto, o presente artigo pretende enquadrar a valência turística do Aeroporto de Beja, sobretudo no contexto das dinâmicas regionais emergentes, focando sobretudo o potencial turístico de Alqueva, a fim de perceber a expectável articulação entre o transporte aéreo e a consolidação da matriz turística preconizada para a região. Pretende-se ainda comparar as vantagens do Aeroporto de Beja, em relação ao de Lisboa, atual e futuro, face aos potenciais destinos turísticos do Alentejo. Por fim, focaliza-se a interligação entre o *projeto turístico de Alqueva* e o *projeto aeroportuário de Beja*, que se assume determinante para a viabilização do aeroporto.

2. AEROPORTO DE BEJA – UM PROJETO SINGULAR

As principais infraestruturas de transporte, como os aeroportos, localizam-se sobretudo nas grandes aglomerações populacionais, dado ser aí onde existe uma escala económica, demográfica e turística que as justificam. Contudo, o Aeroporto de Beja é nesse contexto um caso particular, uma vez que as características geodemográficas e socioeconómicas da região não estão suficientemente consolidadas para apoiar a infraestrutura nos seus primeiros anos.

O Alentejo não tem escala no tráfego *outbound*, ou seja, no tráfego de saída de passageiros, que possa viabilizar o aeroporto. O Aeroporto de Beja é nesse quadro um

caso paradigmático, visto que a região onde se localiza caracteriza-se por ser um território marcadamente de baixa densidade demográfica, com população envelhecida, sem uma rede de cidades com escala e cujo PIB é dos mais baixos em termos comunitários.

A consolidação de um aeroporto exige núcleos urbanos com capacidade de atratividade. Atendendo à pequena dimensão das cidades do Alentejo e à sua distância relativa face ao Aeroporto de Beja, não deverá existir o *city effect*, pelo que o aeroporto não beneficiará das vantagens económicas e dos efeitos de escala proporcionados pelas aglomerações urbanas.

As *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional* referem que “O contexto atual do Aeroporto de Beja tem um potencial reduzido” (MOPTC, 2006, p. 119). Contudo, o mesmo documento salienta que “Das possíveis alternativas estratégicas disponíveis entende-se que a configuração como aeroporto turístico para a Região do Alentejo é a que poderá ter maior potencial, embora o desenvolvimento dos destinos turísticos do Alentejo (por ex. Alqueva, Costa Vicentina, etc.) será a médio e longo prazo” (MOPTC, 2006, p. 119).

Nesse sentido, não são as condições atuais e as necessidades regionais que poderão justificar aquela infraestrutura. A viabilização desta decorre de um processo de médio e mesmo longo prazo, dada a inexistência de condições internas facilitadoras para o transporte aéreo. Importa salientar que a EDAB¹ definiu, em função das características e potencialidades da região, um conjunto de oportunidades para o aeroporto, designadamente: transporte aéreo associado ao turismo, a logística e a indústria aeronáutica. Mais recentemente, a ANA – Aeroportos de Portugal, a quem caberá a gestão da infraestrutura, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, veio posicionar o aeroporto na sua fase de arranque nas seguintes áreas: o transporte de passageiros, o estacionamento de longa duração e a carga área. Apesar dos atrasos no arranque dos projetos turísticos, o transporte de passageiros associado ao turismo constitui uma das possibilidades de negócio do aeroporto no curto e médio prazo.

Como veremos adiante, existe potencial turístico no Alentejo, ao qual estão associadas um conjunto de dinâmicas emergentes, materializadas na projeção de diversos empreendimentos, que permitem esboçar com razoabilidade um quadro de potencialidades para o transporte aéreo, num período de médio e longo prazo.

2.1. BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DO AEROPORTO DE BEJA

O Aeroporto de Beja está edificado junto da Base Aérea n.º 11 (BA 11) da Força Aérea Portuguesa, com a qual partilhará as pistas e a capacidade operacional aeronáutica. Esta Base militar foi construída nos anos 60 pela República Federal da Alemanha, no contexto de acordos com o

¹ Acrónimo de Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja.

estado português, com o intuito de proporcionar facilidades de treino operacional à sua Força Aérea.

A ideia de um aeroporto em Beja remonta aos anos 80, onde era defendida uma utilização mista da Base, ou seja, militar e comercial, que possibilitasse o apoio às atividades económicas, à data centradas nas atividades agrícola e agroindustrial da região, mas que noutras regiões essa utilização mista serviu para consolidar as vocações turísticas desses territórios. Os propósitos para Beja acompanhavam o que se verificava noutros países, através da reconversão de antigas bases militares para utilização mista ou apenas civil.

Em 1992, com a saída da Força Aérea Alemã, o aproveitamento para fins civis da Base adquire um novo vigor, desta feita dirigida não só para o transporte de mercadorias, mas também para o de passageiros, associado ao turismo.

Na sequência de diligências das forças locais, como a Câmara Municipal de Beja, o Núcleo de Empresários e a Associação de Municípios, o poder político *institucionaliza* o projeto do Aeroporto de Beja em 1998, através do Despacho Conjunto n.º 375/98, de 2 de junho, que cria o 1.º Grupo de Trabalho Intersectorial, incumbido de “assegurar o desenvolvimento dos trabalhos preparatórios relacionados com o aproveitamento civil das infra-estruturas aeroportuárias de Beja ao nível do transporte de mercadorias e de passageiros, bem como ao apoio ao desenvolvimento industrial e agro-industrial” (Pais, 2002, p. 133).

Em 1999, através do Despacho Conjunto n.º 508/99, de 25 de junho, o governo nomeia o 2.º Grupo de Trabalho “[...] com o objectivo de elaborar um *dossier* de suporte à decisão final relativa à utilização civil da Base” (Pais, 2002, p. 145).

Em 2001, o Decreto-Lei n.º 155/2000, de 22 de julho constituiu a EDAB, que foi dotada da missão de gerir o processo de implementação do aeroporto. Em 2009, o Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, integrou o aeroporto, sob a designação de *Terminal Civil de Beja*, na gestão da ANA – Aeroportos de Portugal.

Em Abril de 2011 é realizado o voo inaugural que ligou o Aeroporto de Beja a Cabo Verde, que marcou o início efectivo deste aeroporto.

2.2. CARACTERÍSTICAS DO AEROPORTO

A importância de uma infraestrutura radica na sua localização, mas também nas suas características e condições. O Aeroporto de Beja tem uma área de implantação de cerca de 150 hectares, o que representa uma infraestrutura de pequena dimensão, mas com capacidade de ampliação. O aeroporto irá utilizar as pistas da Base Aérea, que configuram plataformas com escala (duas pistas paralelas distanciadas 150 metros entre si, uma vez que a principal possui 3450x60m e a secundária 2951x45m).

O Aeroporto de Beja é uma infraestrutura aeroportuária simples e eficiente, com uma estreita ligação entre os lados *are terra*, uma vertente muito valorizada pelas companhias *low cost*, dado que torna rápidos os movimentos dos passageiros e das próprias aeronaves, crucial nos períodos de maior procura turística.

A importância depositada neste aeroporto advém das suas enormes qualidades: grande área disponível para a implantação de infraestruturas aeronáuticas, espaço aéreo não congestionado, sem sobrevoos de aglomerados populacionais, condições climatológicas favoráveis e área plana sem problemas de natureza orográfica.

A escolha de Beja não assentou apenas na existência da Base Aérea, embora esta seja uma premissa fundamental na concretização do projeto. A região apresenta vantagens de localização devido a fatores geográficos, climatéricos e urbanos. As condições climatéricas são muito importantes na localização de um aeroporto; recorde-se a controvérsia sobre as limitações operacionais na Ota, pondo em causa a segurança. O Alentejo oferece, além de um espaço aéreo descongestionado, um clima ameno, com mais de 300 dias de sol por ano (Pais, 2002). Além disso, refira-se ainda que ao contrário de uma parte das infraestruturas aeroportuárias, Beja poderá funcionar de noite, apresentando por isso uma capacidade operacional de 24 horas/dia (Monteiro, 2007).

As acessibilidades constituem um elemento-chave na consolidação de um aeroporto. A qualidade de um aeroporto e a sua influência passam pela integração no território, através de um bom sistema de transportes rodoviários e ferroviários (AEP, 1999). Nesta matéria, esta infraestrutura apresenta *handicaps* ao nível das acessibilidades, que poderão não ser problemáticos atendendo à distância temporal face à concretização dos projetos turísticos. Durante o ano de 2012 deverá estar concluída a ligação rápida rodoviária entre Sines e Beja, o *novo* IP8, que entronca em Grândola na A2, que será decisiva no estreitamento do aeroporto com os projetos turísticos do litoral alentejano e nas ligações com Lisboa e Algarve.

A ligação ferroviária é inexistente, embora importante numa lógica turística complementar, na qual o Aeroporto de Beja poderia funcionar como uma infraestrutura de apoio a Lisboa, atendendo à previsível saturação da Portela e face à assumpção de Beja enquanto *low cost airport*.

Para o aeroporto poder ser servido pela ferrovia será necessário alterar o traçado entre as localidades de Cuba e Beja, contornando a infraestrutura pelo ocidente, para retomar a ligação à cidade de Beja. Atualmente, o aeroporto está a cerca de 8 km de duas estações ferroviárias, a norte de Cuba e a sudeste de Beja. A linha férrea Beja-Lisboa não está eletrificada, recorrendo-se a comboios de tração a diesel, com custos de tempo para o utilizador e financeiros para o operador, porquanto o material circulante apresenta debilidades.

É preciso notar que o aeroporto em Beja teria de *nascer* obrigatoriamente junto às pistas que já existiam, e porque a BA 11 se trata de uma estrutura militar, o nível de integração territorial é necessariamente menor. Mas apesar destes constrangimentos, a flexibilidade da rodovia poderá reduzir parcialmente esses *handicaps* ao nível das acessibilidades.

A existência de uma infraestrutura militar, designadamente no contexto da saída da Força Aérea Alemã e a consequente transferência da gestão da Base Aérea para a Força Aérea Portuguesa abriu uma oportunidade também no domínio civil. A opção de utilização mista poderia re-

presentar um ganho temporal e económico significativo. O que em parte não se veio a verificar relativamente aos vários adiamentos e atrasos evidenciados ao longo do projeto. Durante muitos anos, este projeto esteve parado, devido a questões de natureza política, jurídica e administrativa. Não só no passado, como ainda hoje, a viabilidade do projeto do Aeroporto de Beja é um fator crítico, visto o “[...] Alentejo não ser gerador de tráfego de passageiros, e de nos meios aeronáuticos comerciais se considerar que os terminais exclusivos de carga não eram rentáveis” (Pais, 2002, p. 104), o que atrasou a concretização da ideia do aeroporto.

Apesar desses constrangimentos, o aproveitamento de uma base militar permitiu evitar um processo complexo de decisão da construção de raiz de uma infraestrutura onerosa e com um período de amortização muito longo, além de custos sociais e ambientais muito significativos. Além disso, o aeroporto assume-se como um projeto de desenvolvimento regional, isto é, que possibilite inverter o ciclo negativo de interioridade, fomenta a captação de investimento e a fixação de pessoas, nomeadamente as mais qualificadas.

A problemática da importância do aeroporto para o desenvolvimento da região vincula-se ao facto de o transporte aéreo ter demonstrado em diversos contextos a sua capacidade em promover o desenvolvimento e competitividade dos territórios, bem como em introduzir alterações no seu tecido socioeconómico.

Neste contexto, os projetos turísticos projetados para o Alentejo, no segmento residencial permitem identificar uma importante área de negócio para o aeroporto, para que, de acordo com Jorge Gaspar, “[...] um investimento no aeroporto de Beja [...] será mais eficaz ao nível do desenvolvimento regional da região do Alentejo” (Gaspar, 1999, p. 27). Os impactos e efeitos de um aeroporto são também observáveis nos ganhos de acessibilidade e de competitividade para as empresas da região.

3. O AEROPORTO E O TURISMO

O turismo é um dos principais setores económicos mundiais, que dinamiza ao nível local muitas atividades, como transportes, hotelaria, restauração, lazer e comércio, com implicações em termos de desenvolvimento regional. A massificação deste fenómeno tem contribuído de forma exponencial para o crescimento do transporte aéreo, da mesma forma que este parece ser condição *sine qua non* para a consolidação desta área de atividade. A indústria do turismo necessita de um sistema de transporte aéreo, eficiente e eficaz, sendo neste contexto os aeroportos elementos imprescindíveis para a valorização do potencial turístico de uma região.

Além da sua importância nos contextos urbanos e do litoral, o turismo tem sido apresentado como uma *porta de saída* para regiões deprimidas, caracterizadas pelo declínio da agricultura (Simões, 2003). As dinâmicas de investimento para o Alentejo indicam que o turismo terá um papel central na diversificação da base produtiva e promoção

das atividades tradicionais, presentemente com um baixo valor acrescentado e com graves problemas de competitividade num *mundo global*.

O modelo de desenvolvimento preconizado para o Alentejo visa garantir a coesão territorial e por essa via possibilitar estratégias integradas de desenvolvimento, com repercussões ao nível da riqueza e do emprego. Os territórios que maximizam as suas competências têm maior probabilidade de se afirmarem num *mundo global*. E uma das mais-valias do Alentejo é a sua autenticidade e individualidade, ao nível do património ambiental e urbano, do clima, da paisagem e organização do território, ou seja, de um conjunto de recursos amplamente valorizados pela *indústria* do turismo.

Nesse âmbito, preconiza-se para o Alentejo um modelo de turismo sustentável², embora cientes de que as atividades de lazer têm sempre impacto muito diverso no território. Por isso, a articulação entre o desenvolvimento do turismo com as características ambientais e naturais da região será um elemento nuclear no modelo de sustentabilidade. Num mercado globalizado como o é do turismo residencial, as singularidades naturais e paisagísticas são determinantes numa procura em crescimento, tanto interna como externa, que busca novos nichos de mercado que valorizam a proteção dos recursos endógenos, a seletividade e qualidade, em oposição à massificação verificada noutros destinos turísticos, mesmo no campo residencial³. A grande potencialidade desta região é o relacionamento cénico entre o Património e a Natureza.

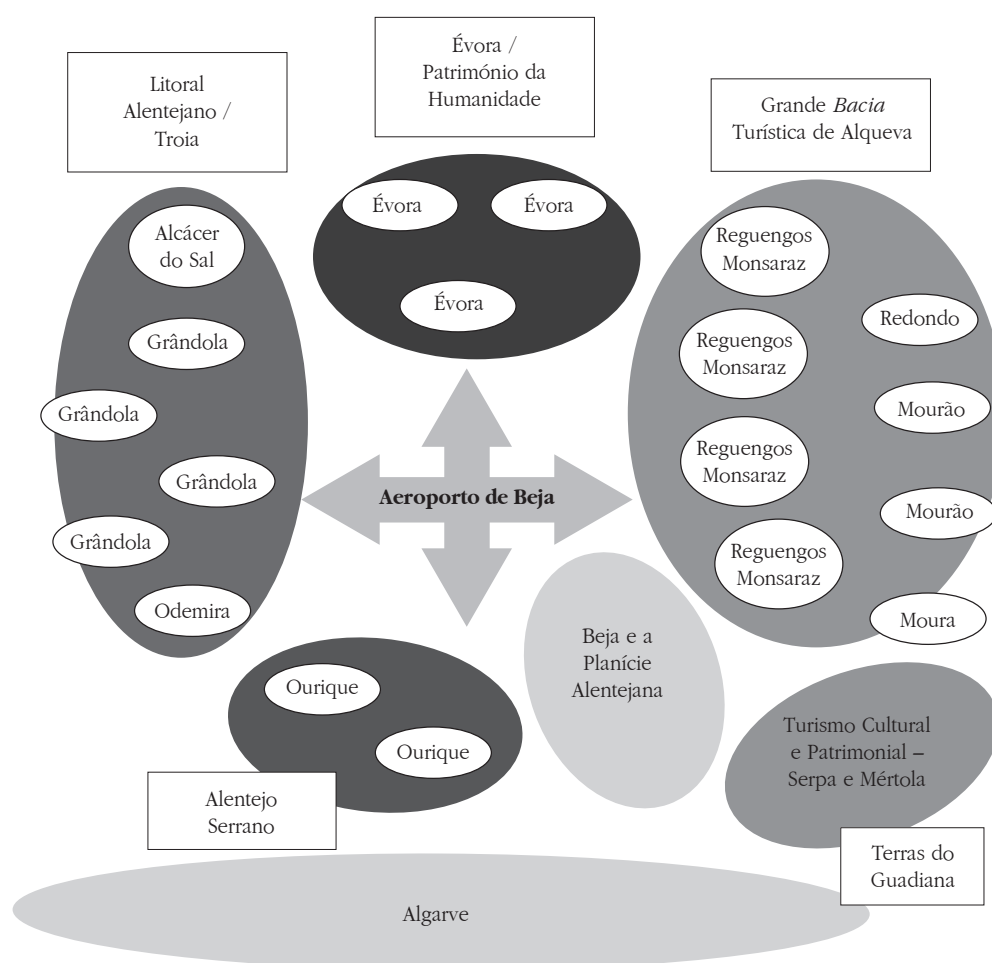
O Alentejo é uma região que apresenta potencial para o desenvolvimento do turismo, designadamente em dois polos ainda por explorar, que são o litoral alentejano e o Alqueva, sobretudo este último. Neste contexto, o Aeroporto de Beja poderá surgir como um pivô estratégico na afirmação internacional e viabilização do turismo do Alentejo.

A globalização do turismo reflete-se no número crescente de pessoas que têm uma casa de férias num país estrangeiro, sendo o transporte aéreo decisivo quando proporciona uma utilização frequente dessa residência secundária. O Alentejo integrar-se-á na *periferia do lazer* do Mediterrâneo, que tem sido um dos locais de escolha das sociedades do norte da Europa. Convém sublinhar que estes projetos turísticos estão também ligados ao *imobiliário de lazer*. É expectável que o aeroporto seja preponderante também neste domínio, se atendermos a que os *resorts* a construir no Alentejo necessitarão obrigatoriamente de um transporte *low cost* para se afirmarem. O Aeroporto de Beja, pelos baixos custos da sua construção, poderá proporcionar taxas competitivas, com vista a atrair investidores e companhias. Neste contexto, as potencialidades turísticas do território são reforçadas pela existência de uma infraestrutura aeroportuária central em termos geográficos.

² Seguindo as recomendações da Carta Europeia de Turismo Sustentável.

³ O Algarve é neste domínio um paradigma de um crescimento excessivo da atividade turística, em clara rutura com as capacidades do território.

FIGURA 1. VISÃO GEOECONÓMICA DO TURISMO NO ALENTEJO E ÁREAS ENVOLVENTES



Nota: Os círculos a negrito representam os projetos PIN em acompanhamento/execução pela AICEP (15/07/2009).

3.1. O POTENCIAL TURÍSTICO DO ALENTEJO

O Alentejo apresenta muitas potencialidades turísticas, fruto do seu património natural e cultural, das paisagens e do clima. O Aeroporto de Beja representa um elemento muito importante nesta estratégia de afirmação turística.

O modelo de desenvolvimento turístico a implantar no Alentejo encontra-se parcialmente consolidado em diversos contextos turísticos, como no sul de Espanha, onde os aeroportos tiveram e têm um papel nuclear. A segunda residência a promover, a prazo, no Alqueva e litoral alentejano, cujos destinatários poderão ser preferencialmente turistas estrangeiros, inscreve-se nesse modelo.

No contexto da Península Ibérica, os aeroportos turísticos cresceram de uma forma muito evidente nos últimos anos, em torno das principais instâncias balneares. Este facto é bem visível nas instâncias do sul de Espanha, assim como em termos nacionais no Algarve, onde o Aeroporto de Faro tem assumido uma função central na capitalização do turismo. Embora o modelo de desenvolvimento turístico a implementar tanto no Alqueva, como no litoral alentejano não deva inscrever-se numa tipologia de massas. O turismo a implantar no Alentejo seguirá o modelo do tu-

rismo residencial e *resorts* integrados, conforme mostram os empreendimentos PIN (potencial de interesse nacional) aprovados pela AICEP⁴.

Refira-se que “Os passageiros associados à segunda casa, pela fidelidade ao destino e elevado número de deslocações que realizam por ano, dão uma elevada sustentabilidade a rotas essenciais para o desenvolvimento do restante turismo” (Queiroz, 2008, p. 56). Esta realidade é amplamente verificada no Algarve e no sul de Espanha, onde a segunda residência tem assumido um crescente protagonismo⁵.

A Figura 1 apresenta a visão geoeconómica do turismo no Alentejo, onde se salientam as potencialidades turísti-

⁴ Acrónimo de Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal.

⁵ Segundo dados do INE, em 2001, nos concelhos do Algarve, foram contabilizadas 106 195 residências de uso sazonal ou secundário, que se aproxima do valor das residências habituais, com 144 040 fogos. No caso do Alentejo, saliente-se que as residências de uso sazonal são, numa parte significativa, pertença de cidadãos estrangeiros, designadamente alemães (Simões, 2003).

cas da região através da identificação não só dos projetos PIN aprovados e em acompanhamento, que têm sido a base de promoção do conceito de *resorts* para o Alentejo, bem como de outras áreas com potencial, que podem ser integradas no *hinterland* do Aeroporto de Beja, como o próprio Algarve, numa lógica de complementaridade nos períodos de maior atividade do Aeroporto de Faro.

A figura destaca claramente duas grandes bacias turísticas: Alqueva e litoral alentejano, onde se deverão localizar diversos *resorts* residenciais potencialmente dirigidos às classes médias europeias, mas também às classes altas nacionais. Este esquema geoeconómico permite retirar algumas conclusões promissoras relativamente ao Alentejo como uma região com potencial turístico⁶. Contudo, é possível que venha a existir um redimensionamento dos projetos turísticos previstos, atendendo à conjuntura económica mundial.

Estes empreendimentos serão construídos por grandes grupos e consórcios no campo turístico e imobiliário. As multinacionais, independentemente do setor de atividade, têm “[...] uma estratégia de desenvolvimento da empresa e não do território, onde ela (temporariamente) se localiza” (Nunes, s/d, p. 9). Por isso, deve-se refletir nos seus reais efeitos nas economias locais. Todavia, na área do turismo, em que o Alentejo apresenta inúmeras potencialidades, as multinacionais poderão vir a ter uma grande preponderância na transformação da paisagem em *produto* turístico, através da associação a marcas fidedignas.

Apesar dos dados muito interessantes inscritos na Figura 1, o Alentejo apresenta uma forte limitação que é o seu desconhecimento internacional como destino turístico e devido a que “A maior parte dos cerca de 8 mil milhões de euros contabilizados [nos vários projetos PIN] só estaria aplicada, segundo previsões, dentro de 10/15 anos” (Borges, 2008, p. 63). Saliente-se ainda que de acordo com o PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo, os principais mercados emissores para o Alqueva e litoral alentejano são o interno e Espanha (Borges, 2008), para os quais o transporte aéreo pode não ser determinante. A questão dos potenciais consumidores do turismo do Alentejo é crucial. O aeroporto poderá contribuir para uma maior internacionalização do turismo do Alentejo, contradizendo o cariz ibérico evidenciado pelo PENT.

Neste âmbito, deve-se separar duas possíveis tendências. Por um lado, o Alqueva como local por excelência para a residência secundária de classes média-alta urbanas da área de Lisboa, para quem a distância é uma variável muito importante de localização. Neste caso, o meio de transporte será o automóvel particular, posto o que o aeroporto não representará uma mais-valia neste modelo. Por outro lado, o Alqueva como destino de férias para as populações estrangeiros do norte da Europa, onde o avião

será decisivo na promoção desse destino. As aglomerações de segundas residências deverão ser servidas por uma infraestrutura aeroportuária, para as pessoas que residam noutro país e que utilizem a residência secundária em diversas alturas do ano, nomeadamente nos períodos de férias. As duas tendências poderão confluir no futuro.

De acordo com o Plano Estratégico de Habitação 2008-2013, Portugal apresenta a taxa de segundas residências mais elevada no contexto europeu, situando-se nos 18% (CET, s/d, p. 34). Uma das dinâmicas mais interessantes da sociedade portuguesa, no domínio habitacional, é o crescimento da segunda residência. Mas o que deverá operar no Alentejo distingue-se na forma e na substância. O Alentejo tem alguma presença de residências de uso sazonal ou secundário, em parte pertença de populações originárias da região, mas que residem na área metropolitana de Lisboa. Por isso, a segunda residência a desenvolver no Alentejo terá um caráter muito diferente.

O PENT definiu para o Alentejo um cenário de crescimento médio anual de 12,5% das dormidas de estrangeiros, que deverão atingir os 650 000 em 2015, correspondendo a um crescimento anual de 10,8%. O mesmo Plano refere que o modelo de desenvolvimento de curto prazo do Alentejo passa pelo contraste entre um ambiente tranquilo, com diversas atividades ao ar livre. O elemento determinante será o *Touring* Cultural e Paisagístico, seguido pelo Sol e Mar. O Golfe, o Turismo Náutico, a Saúde e Bem-estar, os *Resorts* Integrados e o Turismo Residencial, e a Gastronomia e Vinhos constituem produtos diversificadores da oferta (MEI, 2007). Neste âmbito, o Alqueva será um dos elementos de afirmação externa da região, determinante para tornar o Alentejo um destino de turismo residencial. O golfe tem tido uma grande difusão mundial e “Portugal tem condições excepcionais para a prática do golfe considerando a amenidade do clima durante todo o ano” (Pardal e Costa Lobo, 2000, p. 159), pelo que tem impactos na redução da sazonalidade da procura.

O Alentejo, pelas suas condições naturais e pela distância não muito significativa de Lisboa, poderá também assumir-se um território associado à busca do bem-estar e reequilíbrio biopsicológico.

3.2. ALQUEVA: POTENCIALIDADES E DESAFIOS PARA O TURISMO RESIDENCIAL

Para uma visão abrangente sobre o Aeroporto de Beja, detenhamo-nos sobre as potencialidades de Alqueva. A barragem do Alqueva é uma infraestrutura reclamada para a região há muitas décadas, como elemento estruturante no desenvolvimento da atividade agrícola. Além das valências agrícolas, a barragem de Alqueva veio criar novas potencialidades em diversas áreas, como o turismo.

O turismo é “[...] uma actividade que depende das características ambientais e naturais do território” (Ferreira, 1998, p. 37). Nesse âmbito, o Alqueva apresenta diversos elementos diferenciadores em termos turísticos, como o maior espelho de água da Europa e uma paisagem muito particular.

⁶ Refira-se ainda que o Alentejo tem de efetuar um forte trabalho de promoção: em 2005, a estada média de turistas na região era de 1,6 dias, enquanto a média nacional era de 3,1 dias (Borges, 2008).

De acordo com o PENT, o Alqueva, associado às potencialidades do rio Guadiana, terá condições para desenvolver produtos diversificados, para além de atividades náuticas que o espelho de água proporciona. O mesmo documento estratégico refere que o “[...] mercado interno e Espanha assumem-se como prioritários” (MEI, 2007, p. 85). Este elemento é contraditório com a mais-valia do aeroporto. Todavia, o golfe garantirá uma importante presença de turistas, sobretudo das Ilhas Britânicas.

A habitação projetada para o Alqueva, deverá articular conceitos distintos, como condomínios, *resorts* integrados, segunda residência e turismo residencial. Embora não seja um turismo de massas, na tradicional aceção do termo, implica a necessidade do transporte aéreo, face a uma escala de utilização muito significativa.

Assim, os novos projetos turísticos para o Alentejo e o Alqueva irão combinar o alojamento hoteleiro, com o residencial, que poderão ter a função de segunda ou terceira residências, enquanto casa de fim de semana, de férias, de campo, para uma população com recursos económicos. Também poderá ser permanente para a população reformada, oriunda do norte da Europa. Hoje, é indubitável a dinâmica do turismo sénior internacional, traduzida ao nível do alojamento e visível em diversos contextos mundiais, como a Florida nos Estados Unidos da América, o sul de Espanha, e o Algarve, embora este numa escala menor. O Alqueva constitui-se num mercado turístico para o grupo sénior, que tem em si a componente residencial, uma vez que essa camada da população passa uma parte muito significativa do ano na casa de férias. As condições climáticas favoráveis são sem dúvida um elemento importante na consolidação deste destino de turismo residencial. Trata-se de um clima de afinidades mediterrâneas, quente e seco durante grande parte do ano.

Assim, um segmento de mercado importante será a tipologia dos serviços à terceira idade, não necessariamente estrangeira, de um estatuto médio/alto e alto. O Alqueva poderá tornar-se num *centro de retiro*, já que “[...] muitos reformados mudam-se para lugares onde as condições climáticas são mais amenas” (Giddens, 1997, p. 584). O turismo residencial é um nicho de mercado, destinado à população do norte da Europa, com destaque para os britânicos, com forte gosto pela prática do golfe e que poderão aí beneficiar de cuidados de saúde (*Saúde e Bem-Estar*). Estes condomínios deverão desenvolver o golfe como atividade âncora, beneficiando da água disponível na albufeira.

As albufeiras e as áreas envolventes apresentam boas condições para a localização de infraestruturas turísticas e residenciais. A albufeira do Alqueva possibilitará um conjunto de atividades recreativas, como a natação, a pesca (com ou sem embarcação), a navegação à vela, o *jetski*, o *hovercraft*, o remo, o *windsurf*, os passeios de gaivota e a canoagem.

Também é verdade que a habitação neste espaço poderá privatizar o espaço rural, com consequências no acesso a locais de recreio, como o lago, tornando-o uma

reserva e bem privado e fomentando a “[...] apropriação de valores paisagísticos públicos” (Ferreira *et al.*, 2001, p. 80). Nesse âmbito, recorde-se que tem havido alguma discussão sobre a possibilidade de empreendimentos turísticos poderem restringir o acesso a lugares públicos, nomeadamente a praias.

Nesta fase, o projeto de turismo do Alqueva que apresenta um maior grau de maturidade é o do Parque Alqueva⁷, no concelho de Reguengos de Monsaraz, cujas obras tiveram início em abril de 2010.

A título elucidativo apresentam-se alguns dados sobre o Parque Alqueva, que será um exemplo do que poderá ser o Alqueva no seu todo a médio e longo prazo. O Plano de Pormenor do Parque Alqueva (PPPA) abrange três núcleos distintos e descontínuos entre si: a Herdade das Areias, a Herdade do Postoro e a Herdade do Roncão. De acordo com a alínea a) do n.º 2 do PPPA, são seus objetivos “Criar um novo destino turístico competitivo e de excelência, contemplando nomeadamente as valências de hotelaria, golfe, turismo náutico, turismo de natureza, turismo sénior e residencial, em conformidade com o definido como prioritário e estratégico pelo PENT”. A análise do Plano de Pormenor permitiu concluir as preocupações ambientais e de preservação da biodiversidade. Os três empreendimentos terão diversas estruturas de lazer e recreio. Os espaços turísticos serão constituídos pelos estabelecimentos hoteleiros e aldeamentos turísticos, além de estabelecimentos de serviços e comércio. Nestes projetos, a habitação corresponderá à moradia isolada, em banda e apartamentos.

As três herdades do Parque Alqueva terão conceitos distintos: *Cultura e Sofisticação* na Herdade do Roncão (739 hectares), *Vivência Bucólica* na Herdade das Areias (858 hectares) e *Vivência Ativa* na Herdade do Postoro (477 hectares). No conjunto, estão projetados sete hotéis, quatro campos de golfe, aldeamentos turísticos com *villas*, apartamentos e *townhouses*, clube de golfe, *spa*, salão de jogos, restaurante, bar, salas para reuniões e espaço social, centro equestre, campo de férias, praia fluvial, porto de recreio, comércio e serviços. Esta ampla oferta insere-se num espaço de mais de 150 km de frente de lago e de praias artificiais.

Os empreendimentos terão ainda agricultura biológica, quinta pedagógica, observatório de avifauna, percursos de observação da natureza, centro desportivo com ginásio, campo multiusos, anfiteatro, duas piscinas (interior e exterior) e parque de atividades ao ar livre, possibilitando a prática de vários desportos, nomeadamente os náuticos.

Este exemplo daquilo em que tornará o Alqueva em 10-15 anos configura um cenário global de *resort*, onde o transporte aéreo tem uma importância vital. Nesta fase, os atrasos nos lançamentos dos vários empreendimentos conhecidos não deixará de atrasar o arranque efetivo do Aeroporto de Beja.

⁷ Um projeto da Sociedade Alentejana de Investimentos e Participações (SAIP) do Grupo Roquette.

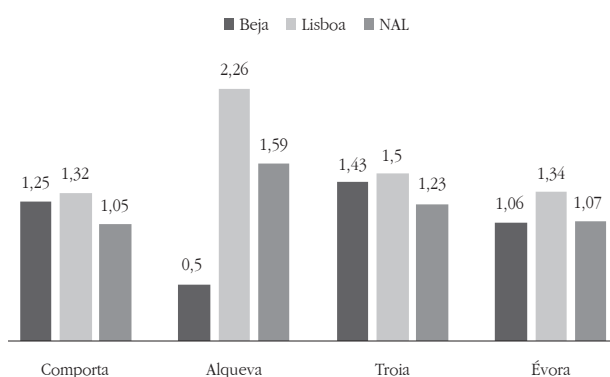
4. AS VANTAGENS COMPARATIVAS DO AEROPORTO DE BEJA

A oferta do Aeroporto de Beja deverá estar diretamente ligada à procura gerada na região e aos fluxos turísticos, sobretudo ao tráfego *inbound*, derivado do turismo. Assim, a viabilidade do aeroporto depende da concretização dos projetos turísticos e da capacidade desse potencial tráfego ser assumido pelo Aeroporto de Beja. Contudo, o atual Aeroporto de Lisboa, mas sobretudo o futuro, poderão competir diretamente com Beja em determinados destinos.

É importante ver que os impactos de um aeroporto não são um fenómeno linear, antes traduzem um modelo complexo, multidimensional e não simplesmente de causa e efeito. No estudo dos impactos de um aeroporto o espaço é uma variável muito importante, que não é *igualmente* atrativo em diferentes contextos.

Nesse âmbito, apresentamos no Quadro 1 as vantagens geográficas do Aeroporto de Beja, relativamente ao de Lisboa, atual e futuro, através de uma análise comparativa da distância temporal entre os aeroportos e os principais destinos turísticos do Alentejo.

QUADRO 1. TEMPOS DE PERCURSO ENTRE OS AEROPORTOS DE BEJA, LISBOA E NAL, E VÁRIOS DESTINOS TURÍSTICOS NO ALENTEJO (EM HORAS)



Fonte: Adaptado de www.viamichelin.com.

Em relação ao atual Aeroporto de Lisboa, o Aeroporto de Beja é sempre mais vantajoso apesar de esta vantagem ser apenas mais pronunciada no caso do Alqueva.

No caso do NAL – Novo Aeroporto de Lisboa, que tomámos com referência a Canha, freguesia onde se implantará parte desta infraestrutura aeroportuária, verifica-se que o aeroporto em Beja tem vantagem significativa face ao Alqueva, e muito ligeira face a Évora. Quanto à *bacia* turística do Litoral (Troia e Comporta), Beja não tem vantagens face ao NAL, embora se espere que com o novo IP8, projetado para 2011 e onde será possível praticar velocidades superiores, os tempos de percurso entre Beja e o litoral alentejano diminuirão.

No caso de Évora, ambas as infraestruturas (Beja e Lisboa) apresentam tempos de percurso relativamente idênticos. Évora tem uma importante integração na região

metropolitana de Lisboa, embora, quando o IP2 estiver operacional, o tempo de percurso entre Beja e Évora irá diminuir. Contudo, com a alta velocidade ferroviária, Évora poderá ficar a uma distância temporal de cerca de 15-20 minutos do NAL. É evidente que esta análise é redutora, uma vez que não incorpora as melhorias rodoviárias que poderão diminuir os tempos de deslocação entre os vários aeroportos e os destinos analisados.

Estes dados comparativos parecem evidenciar uma *exclusividade* territorial, uma área de influência do Aeroporto de Beja em relação ao Alqueva, o que não se verifica em relação ao litoral alentejano. Este exercício evidencia que os projetos turísticos de Alqueva serão determinantes para o aeroporto. Embora o aeroporto também seja determinante na consolidação turística de Alqueva. Existe pois uma forte dependência entre estes dois vértices do *Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo*⁸. Geograficamente, os projetos turísticos do Alqueva e o Aeroporto de Beja articulam-se, numa estratégia comum de afirmação internacional.

5. O TURISMO RESIDENCIAL E O TRANSPORTE AÉREO DE LOW COST

O potencial turístico do Alentejo poderá combinar duas variáveis em muitos casos já interligadas: o turismo de *resort* e o transporte *low cost*. O PENT definiu, através da análise das grandes tendências da procura internacional, 10 produtos com aptidão e potencial competitivo para Portugal: *Sol e Mar*, *Turismo de Natureza*, *Turismo Náutico*, *Resorts Integrados e Turismo Residencial*, *Turismo de Negócios*, *Golfe*, *Gastronomia e Vinhos*, *Saúde e Bem-Estar*, *Touring Cultural e Paisagístico* e *City Breaks* (THR, 2006). O Alentejo poderá abranger vários dos elementos citados, nomeadamente na oferta dos *resorts* integrados⁹.

Em todo o país, está prevista para os próximos 10 anos a construção de 30 grandes projetos com cerca de 38 000 novas unidades residenciais em *resorts* integrados (THR, 2006). No caso do Alentejo, são observáveis imensas potencialidades no segmento residencial/*resort* integrado, que podem ser favorecidas pela existência de um *low cost airport*. As acessibilidades são fundamentais no turismo, designadamente na segunda residência.

Alguns números podem ser elucidativos do grande mercado dos *resorts* integrados: em 2005, 30 milhões de europeus passaram férias nesses locais. Destes, três milhões fizeram turismo residencial através da sua propriedade num *resort*. Este segmento tem tido um crescimento de cerca de 10% ao ano, prevendo-se que venha a ser um dos mais importantes na indústria turística (THR, 2006). Desde 2000, cerca de um milhão de europeus (60% britânicos e

⁸ O *Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo* compreende o Alqueva, o Porto de Sines e o Aeroporto de Beja.

⁹ O Alqueva insere-se nos novos polos a desenvolver, com vista a diminuir a dependência excessiva da oferta turística nacional face ao Algarve, Lisboa e Madeira.

30% alemães) adquiriram uma propriedade noutra país, com destaque para Espanha (45%) e França (20%). São adquiridas anualmente 120 000 casas para férias, fora dos países de origem, com a Espanha a ser o principal destino – 50% da quota de mercado (THR, 2006).

De acordo com o *Diagnóstico Regional do PROT Alentejo*, reconhece-se que a Europa tem vindo a registar uma forte preferência por locais de sol para a aquisição de segundas residências e para longas permanências. Nesse documento refere-se que “A singularidade da paisagem urbana e natural, a identidade sociocultural, o estado de conservação do património natural, os valores paisagísticos e biofísicos da costa litoral, o valor dos sistemas culturais mediterrâneos, a qualidade dos produtos regionais [...] constroem uma combinação única à escala nacional e europeia” (CCDRA, 2007, p. 5).

Segundo um estudo de Cláudia Almeida, as *Boas Acessibilidades* com 52,9%, constituía a principal motivação para a aquisição de um imóvel no Algarve. Segundo a autora, “A importância das acessibilidades é notória, nomeadamente das aéreas, importante para a captação deste segmento de mercado para os principais destinos onde o TR [turismo residencial] se tem vindo a desenvolver” (Almeida, 2008, p. 4). No mesmo estudo, tendo como referência o Aeroporto de Faro, 87,5% dos proprietários de uma segunda residência utilizaram uma companhia aérea de baixo custo, na deslocação para o seu destino de férias, com uma origem maciça no Reino Unido. Por isso, depreende-se a importância do Aeroporto de Beja também na afirmação dos projetos turísticos. O Alentejo, um destino ainda desconhecido, pode beneficiar com as dinâmicas induzidas pelas companhias aéreas de baixo custo, centradas no desenvolvimento de novos destinos, na acessibilidade a regiões periféricas, e no estímulo do mercado imobiliário.

Importa referir que as *low cost* têm um elevado poder negocial e o Aeroporto de Beja apresenta limitações para as *low cost* como a fraca densidade populacional, o baixo poder de compra regional e a distância a uma *cidade âncora* (Lisboa), que são critérios fundamentais de localização deste tipo de companhias.

Além do mais, a viabilização do aeroporto, ao nível turístico, exigirá uma alteração de paradigma, dado que o Alentejo é maioritariamente procurado pelo turista nacional (74%), sendo o espanhol o que se destaca entre os estrangeiros (EDAB, s/d).

Assim, os primeiros anos serão decisivos para a afirmação desta infraestrutura, tendo em conta que a abertura do NAL está prevista para 2017 e que a conclusão da ampliação do Aeroporto de Faro está prevista para 2013. Neste período, o aeroporto deverá ter capacidade de atrair uma companhia *low cost*, a fim de se tornar numa base competitiva para alguns destinos, como a área metropolitana de Lisboa, ou como o próprio Algarve numa primeira fase e, posteriormente, os projetos turísticos a empreender no próprio território. Apesar das enormes potencialidades do Alentejo, este território tem ainda um considerável caminho a percorrer no campo turístico.

Em termos turísticos, é certo que a afirmação do Aeroporto de Beja dependerá da concretização dos empreendimentos projetados para o Alqueva e Litoral Alentejano, sem os quais a vocação turística do Aeroporto de Beja poderá não ter viabilidade. Mas recorde-se que este aeroporto irá concorrer com outros na vizinhança que têm já uma importante componente *low cost*. Os cinco aeroportos mais próximos de Beja¹⁰ processaram em 2008 cerca de 25 milhões de passageiros, com o de Lisboa (Portela) a arrecadar cerca de metade de entre eles.

6. CONCLUSÕES

Do ponto visto teórico, um aeroporto é um elemento importante para o desenvolvimento regional. De acordo com diversos estudos, os aeroportos têm um papel importante nas economias regionais. Essas infraestruturas são claros instrumentos de afirmação e competitividade regional. Contudo, o que esteve em análise foi se a região tem capacidade para beneficiar do aeroporto, face às dinâmicas e potencialidades endógenas. Ou seja, se existe potencial de desenvolvimento na região que possa dinamizar a concretização do Projeto Aeroportuário de Beja, designadamente em termos turísticos.

Presentemente, concluímos que as dinâmicas da região não estão num nível de maturidade que possam simultaneamente beneficiar e ser beneficiadas pela existência do Aeroporto de Beja. Nesse contexto, o aeroporto pode não constituir, a curto e mesmo a médio prazo, um efetivo contributo para o desenvolvimento sustentável da região. A perceção de que um aeroporto pode ser reproduzido em qualquer contexto territorial, numa lógica *a-espacial* é, a nosso ver, errada, dado que necessita de interligar-se com a dinâmica endógena.

Portanto, o projeto do aeroporto integra-se numa estratégia de médio e mesmo longo prazo, visto que não são as necessidades presentes, como foi visto, que justificam esta infraestrutura. Em termos de transporte de passageiros, não existe escala urbana para a sua viabilização, o designado tráfego *outbound*. Assim como o tráfego *inbound*, associado ao turismo, apresenta também atualmente um nível pouco expressivo. O turismo está muito dependente dos projetos turísticos apontados para o Alentejo, designadamente para o Alqueva que, como foi visto, ainda estão numa condição embrionária. Todavia, num espaço temporal de 10-15 anos, a oferta turística do Alentejo, nomeadamente em termos de *resorts* integrados e turismo residencial, será substancialmente diferente da que atualmente existe. E nessas condições, a infraestrutura aeroportuária terá uma função muito clara no apoio às atividades turísticas.

É importante situar que o aeroporto iniciou a sua atividade em plena recessão económica e crise financeira global.

¹⁰ São os aeroportos de Lisboa, Faro, Sevilha, Badajoz e Jerez de La Frontera.

Deve-se também evidenciar a crise energética, que tem tido fortes impactos no domínio aeroportuário. Hoje, o transporte aéreo é marcado por grandes incertezas, pelo que o Aeroporto de Beja foi inaugurado num momento crítico, marcado por claras indefinições no setor aeroportuário. Os projetos turísticos programados para o Alentejo têm sido sucessivamente adiados devido à retração económica mundial. O aeroporto *nasce* também num momento em que se aborda a possível privatização dos aeroportos nacionais. Contudo, a crise em que vivemos poderá eventualmente levar à reprogramação temporal do NAL, beneficiando Beja no seu arranque e consolidação, concretamente no apoio aos projetos turísticos do Alentejo (Alqueva, litoral alentejano e Évora).

Apesar das dificuldades de partida, o Aeroporto de Beja, se beneficiar de uma conjuntura favorável consubstanciada na concretização dos empreendimentos turísticos, poderá assumir mais cedo a função para a qual é criado, ou seja, o de constituir um importante instrumento de coesão que possa vir a contribuir efetivamente para o desenvolvimento da região em particular, e do país em geral.

BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Cláudia (2008) *A Importância das Companhias Aéreas de Baixo Custo no Desenvolvimento de Segmentos de Mercado Turístico*, Comunicação apresentada no 1.º Workshop da APDR: O Impacto dos Aeroportos no Desenvolvimento Regional, Lisboa, APDR.
- AEP (1999) *Estratégia e Gestão de Aeroportos*, Seminário da Associação Empresarial de Portugal, Porto, AEP.
- Borges, Maria do Rosário (2008) Orientações e políticas para o ordenamento do território e do turismo: o caso da Região Alentejo, *Sociedade e Território*, n.º 41, pp. 54-67.
- CCDRA (2007) *PROT Alentejo – Diagnóstico Prospectivo Regional – Documento Principal*, Évora, CCDRA.
- CET (s/d) *Contributos para o Plano Estratégico de Habitação 2008-2013 – Diagnóstico de Dinâmicas e Carências Habitacionais*, Lisboa, CET/ISCTE, Augusto Mateus & Associados, IRIC/UP.
- EDAB (s/d) *Plano de Marketing – Aeroporto de Beja – Alentejo*, Beja, EDAB.
- Ferreira, Ana Seixas Val (1998) As Actividades de Turismo, Recreio e Lazer nas Albufeiras, *Sociedade e Território*, n.º 28, pp. 37-49.
- Ferreira, Maria Júlia, Nunes, Maria Paula, Vassalo Rosa, Luís e Ana Alvoeiro Delgado (2001) *Condomínios Habitacionais Fechados: Utopias e Realidades*, Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.
- Gaspar, Jorge (1999) A localização do Novo Aeroporto Internacional no Contexto do Desenvolvimento do Território, *Série de Estudos Regionais*, n.º 6,
- Giddens, Anthony (1997) *Sociologia*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- MEI (2007), *Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal*, Lisboa, Turismo de Portugal, IP.
- Monteiro, José de Sousa (2007) As Atribuições do Aeroporto de Beja (II), *Economia Global e Gestão*, Vol. XII, n.º 1, pp. 169-174.
- MOPTC (2006) *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional*, Relatório da Comissão do Sistema Aeroportuário Nomeada por Despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Acedido a 25 de Setembro de 2008 em <http://www.moptyc.pt/tempfiles/20060711201057moptyc.pdf>.
- Nunes, Sérgio Paulo Leal (s/d) *Abordagens de Política do Desenvolvimento Regional*, Escola Superior de Tecnologias do Instituto Politécnico de Tomar, Acedido a 7 de Novembro de 2008 em http://www.estt.ipt.pt/download/disciplina/801__4.%20Abordagens%20de%20pol%C3%ADtica%20do%20Desenvolvimento%20Regional.pdf.
- Pais, Artur (2002) *Contributos para a História da Base Aérea n.º 11 e do Projecto do Aeroporto Civil de Beja*, Beja, Edição de autor.
- Pardal, Sidónio e Manuel da Costa Lobo (2000), *Normas Urbanísticas – Volume IV. Planeamento Integrado do Território – Elementos de Teoria Crítica*, Lisboa, UTL.
- Queiróz, José (2008) O aeroporto de Beja-Alentejo, *Cadernos de Economia*, n.º 83, pp. 51-58.
- Simões, Orlando (2003) Turismo em Espaços Rurais e Naturais: um Ponto de Partida, in Simões, Orlando e Artur Cristovão (org), *TERN – Turismo em Espaços Rurais e Naturais*, Coimbra, Instituto Politécnico de Coimbra, pp. 15-23.
- THR (2006) *Resorts Integrados e Turismo Residencial*, Lisboa, Turismo de Portugal, IP.
- Diário da República, 2.ª Série, n.º 227, de 26 de Novembro. www.portugalglobal.pt www.viamichelin.com