



**Jonathan Daniel  
Teles Breda**

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local  
em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade  
costeira de S. Jacinto**



**Jonathan Daniel  
Teles Breda**

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local  
em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade  
costeira de S. Jacinto**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano, realizada sob a orientação científica da Doutora Elisabete Maria Melo Figueiredo, Professora Auxiliar do Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território da Universidade de Aveiro

Dedico este trabalho à minha Mãe Ana Teles e à Maribel Garcia, pelo apoio e carinho ao longo do tempo.

## **o júri**

Presidente

Professor Doutor Gonçalo Alves de Sousa Santinha  
Professor auxiliar, Universidade de Aveiro

Vogais

Professora Doutora Maria Celeste de Aguiar Eusébio  
Professora auxiliar, Universidade de Aveiro

Professora Doutora Elisabete Maria Melo Figueiredo  
Professora auxiliar, Universidade de Aveiro (orientadora)

## **Agradecimentos**

À Professora Doutora Elisabete Figueiredo, minha orientadora, quero agradecer a oportunidade de participar neste projeto de investigação, bem como pelo apoio prestado ao longo de todo o trajeto.

Aos Professores que fizeram parte da minha formação académica um sincero obrigado pelos ensinamentos e conhecimentos transmitidos que contribuíram para o meu crescimento pessoal e profissional.

Às entidades de S. Jacinto deixo também um agradecimento pela forma recetiva com que me receberam e pela informação disponibilizada, essencial para esta dissertação.

Agradeço igualmente à população de S. Jacinto que possibilitou o trabalho de campo e o contato com a realidade local.

Aos amigos de Coimbra e da Licenciatura em Geografia um grande obrigado por terem feito parte da minha vida académica e por ainda hoje continuarem a proporcionar-me momentos inesquecíveis.

À minha família agradeço os incentivos, apoio e carinho em todo o meu percurso académico. Um especial obrigado à minha Mãe pela educação que me proporcionou e por tudo o que de bem me transmitiu ao longo da vida, que faz de mim a pessoa que sou hoje.

Igualmente deixo um grande obrigado ao meu grande amigo de infância, o meu avô Joaquim Teles, que recordo com saudade e carinho.

À Maribel Garcia, pela constante dedicação, compreensão, amor e amizade que sempre depositou em mim, deixo um enorme agradecimento, hoje e sempre.

## palavras-chave

Desenvolvimento Local, Mobilidade, Acessibilidade, Sustentabilidade, Turismo.

## resumo

O presente trabalho foi desenvolvido no âmbito do projeto de investigação «*Movilidades, Diversidad Social y Sostenibilidad*» e propõe-se a identificar como a mobilidade pode influenciar o desenvolvimento local de uma zona de baixa densidade demográfica, dando como exemplo a freguesia de S. Jacinto, no município de Aveiro.

A mobilidade é uma das grandes invenções da humanidade e permite hoje ser um meio de desenvolvimento de uma comunidade. Também a acessibilidade, aliada à mobilidade, permite uma maior dinâmica num território isolado e de baixa densidade, contribuindo para o desenvolvimento local.

Ambos os conceitos, se bem aplicados, permitem a sustentabilidade de uma comunidade, garantindo o seu desenvolvimento.

O turismo se adequado corretamente às potencialidades de um território poderá ser outro elemento propulsor de desenvolvimento local originando maior sustentabilidade a um território. Mas cada lugar é único, pelo que cada território deve criar a sua própria estratégia conforme as suas potencialidades e fraquezas, bem como pelos atores envolvidos. No caso de S. Jacinto é preciso ter em atenção às características naturais e físicas do lugar no delimitar de estratégias, de forma a construir um desenvolvimento local sustentável que perdure no tempo.

Ao longo do trabalho pretende-se fazer uma reflexão teórica sobre a mobilidade como fator de desenvolvimento local culminando numa análise prática à freguesia de S. Jacinto, com o propósito de perceber a realidade do local através dos próprios agentes que o configuram. Comprova-se que em S. Jacinto a falta de mobilidade, acessibilidade e serviços não permitem à freguesia desenvolver-se economicamente e turisticamente, restando como forma de sustentabilidade as mobilidades pendulares para o acesso à educação e ao emprego.

Este estudo apresenta finalmente um quadro relativo às potencialidades, fraquezas, pontos fortes e pontos fracos de S. Jacinto, com base na análise socioeconómica realizada e nas entrevistas realizadas no território a diversos agentes, com o intuito de ser uma base para uma estratégia que possa contribuir para o desenvolvimento local e melhoria da qualidade de vida da população.

**keywords**

Local Development, Mobility, Aecessibility, Sustainability, Tourism.

**abstract**

The present paper was developed within the research project "*Movilidades, Social Diversidad y Sostenibilidad*" and it proposes to identify how mobility can influence local development in a costal low density area, giving as an example the village of S. Jacinto, municipality of Aveiro.

Mobility is one of the greatest inventions of humanity and nowadays it is considered as an important tool for the development of a community. Combined with mobility, aecessibility also contributes to foster the social and economic dynamics in isolated and low-density territories, contributing to local development.

Both concepts, if properly applied, contribute to the sustainability of a community, ensuring its development.

Tourism, if correctly planned based on the potentialities of a territory may be another important tool to foster local development leading to a greater sustainability. But every place is unique, so each territory must create its own strategy according to their strengths and weaknesses, as well as by the actors involved. In the case of S. Jacinto it is necessary to pay attention to the natural and physical characteristics of the place in defining strategies in order to build a sustainable local development that lasts in time.

Throughout the study it is intended to make a theoretical reflection on mobility as a local development factor culminating in a practical analysis on the village of San Jacinto, in order to understand the socioeconomic aspects through the discourses of the local inhabitants and agents. The data collected demonstrate that in S. Jacinto the lack of mobility, aecessibility and services do not allow the parish economically and touristically develop. However the daily commuting of the local population (to work and to study, mainly) may be understood as a factor of sustainability.

Finally, the study provides a SWOT analysis, comparing the potentialities, constrains, strengths and weaknesses of S. Jacinto, based on the socioeconomic analysis and on the interviews conducted in the territory. The SWOT analysis may constitute the basis for a strategy that can contribute to local development and improve the people's quality of life.





**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da  
ruralidade costeira de S. Jacinto**

**Índice**

<b>Índice de figuras</b>	<b>3</b>
<b>Índice de tabelas</b>	<b>4</b>
<b>Introdução</b>	<b>7</b>
<b>Capítulo 1. A sustentabilidade e as suas vertentes: Desenvolvimento, mobilidades e sustentabilidade rural</b>	<b>10</b>
1.1 - Desenvolvimento sustentável	10
1.2 - Mobilidade – Introdução ao conceito	11
1.3 - Mobilidades, diversidade social e sustentabilidade rural	15
<b>Capítulo 2. Desenvolvimento local</b>	<b>18</b>
2.1 - O desenvolvimento em territórios de baixa densidade	18
<b>Capítulo 3. Mobilidade e desenvolvimento local</b>	<b>25</b>
3.1 - Mobilidade e acessibilidade	25
3.2 – Mobilidade e sustentabilidade	28
3.3 - Mobilidade e demografia – Que relação?	31
3.3.1 - Desertificação humana	32
3.3.2 - Fenómenos demográficos e desenvolvimento	33
3.3.3 - A mobilidade demográfica atual	35
3.4 – As deslocações a nível local: A mobilidade pendular e os meios de transporte	38
3.4.1 – Mobilidade pendular	38
3.4.2 – O sistema de transportes	40
3.4.3 – A intermodalidade	43
<b>Capítulo 4 – Turismo e desenvolvimento local</b>	<b>45</b>
4.1 – Turismo: Introdução ao conceito	45
4.2 – Turismo, desenvolvimento e sustentabilidade	47
4.3 – Turismo e mobilidade	54
4.4 – Turismo de segunda residência	55
<b>Capítulo 5. Metodologia</b>	<b>58</b>
<b>Capítulo 6. História e desenvolvimento de S. Jacinto</b>	<b>64</b>
6.1 – História de S. Jacinto	64
6.2 – Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto	68
6.3 – Área militar de S. Jacinto	69
<b>Capítulo 7. Caracterização da freguesia de S. Jacinto, Aveiro</b>	<b>71</b>
7.1 - Caracterização geográfica da freguesia de S. Jacinto	71

7.2 - Acessibilidades, equipamentos e serviços	73
7.3 - Caracterização socioeconómica	76
7.3.1 - Caracterização demográfica	76
7.3.2 - Caracterização dos alojamentos e edifícios	80
7.3.3 - Níveis de Escolaridade	83
7.3.4 - População ativa e setores de atividade	85
7.3.5 - Deslocações diárias e sua duração	86
<b>Capítulo 8. Análise e discussão de entrevistas</b>	<b>89</b>
8.1 - Introdução	89
8.2 - Análise geral dos residentes de S. Jacinto	89
8.3 - Análise geral dos turistas e residentes secundários de S. Jacinto	101
8.4 - Análise geral dos Agentes económicos de S. Jacinto	110
8.5 - Análise geral dos Agentes institucionais de S. Jacinto	116
8.6 - Análise global SWOT	126
<b>Considerações finais</b>	<b>129</b>
<b>Bibliografia</b>	<b>137</b>
<b>Sites consultados</b>	<b>148</b>
<b>Anexos</b>	<b>149</b>

## Índice de figuras

<b>Figura 1 - Taxa de motorização vs transportes públicos</b>	<b>14</b>
<b>Figura 2 - Causalidade circular nos territórios de baixa densidade</b>	<b>22</b>
<b>Figura 3 - Componentes presentes no turismo</b>	<b>47</b>
<b>Figura 4 - Capela Nossa Senhora das Areias</b>	<b>64</b>
<b>Figura 5, 6 e 7 - Pescadores em S. Jacinto</b>	<b>65</b>
<b>Figura 8 - Venda de peixe em S. Jacinto</b>	<b>66</b>
<b>Figura 9 - Forma atual dos estaleiros visto da ria</b>	<b>67</b>
<b>Figura 10 - Degradação no interior dos estaleiros de S. Jacinto</b>	<b>67</b>
<b>Figura 11 - Lago da Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto</b>	<b>69</b>
<b>Figura 12 - Vista final do percurso na Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto</b>	<b>69</b>
<b>Figura 13 - Boas-vindas na praia de S. Jacinto</b>	<b>71</b>
<b>Figura 14 - Enquadramento geográfico da freguesia de S. Jacinto</b>	<b>72</b>
<b>Figura 15 - Ocupação do solo em S. Jacinto</b>	<b>73</b>
<b>Figura 16 - Acessibilidades para S. Jacinto</b>	<b>75</b>
<b>Figura 17 - <i>Ferry-Boat</i></b>	<b>75</b>
<b>Figuras 18 e 19 - Greves no transporte fluvial</b>	<b>76</b>

## **Índice de tabelas**

<b>Tabela 1 – As mais-valias do turismo sustentável</b>	<b>48</b>
<b>Tabela 2 – Turismo sustentável vs Turismo não sustentável</b>	<b>49</b>
<b>Tabela 3 – Visão desenvolvimento vs Visão económica</b>	<b>52</b>
<b>Tabela 4 – Características dos entrevistados</b>	<b>60</b>
<b>Tabela 5 – População residente à data dos censos, por local de residência</b>	<b>77</b>
<b>Tabela 6 – População presente à data dos censos, por local de residência</b>	<b>77</b>
<b>Tabelas 7 e 8 – População residente, por grupo etário</b>	<b>78</b>
<b>Tabela 9 – Variação da população residente entre 2001 e 2011</b>	<b>78</b>
<b>Tabela 10 – Idade média da população residente à data dos censos, por local de residência</b>	<b>79</b>
<b>Tabela 11 – Proporção da população residente que há 5 anos residia fora da freguesia, município e país à data dos censos, por local de residência</b>	<b>79</b>
<b>Tabela 12 – Densidade populacional à data dos censos, por local de residência</b>	<b>80</b>
<b>Tabela 13 – Número de famílias à data dos censos, por local de residência</b>	<b>80</b>
<b>Tabela 14 – Número de alojamentos à data dos censos, por local de residência</b>	<b>80</b>
<b>Tabela 15 – Proporção de alojamentos familiares clássicos de uso sazonal à data dos censos, por local de residência</b>	<b>81</b>
<b>Tabela 16 – Proporção de alojamentos familiares clássicos sem pelo menos uma infraestrutura básica à data dos censos, por local de residência</b>	<b>82</b>
<b>Tabela 17 – Número de edifícios à data dos censos, por local de residência</b>	<b>82</b>
<b>Tabela 18 – Proporção de edifícios construídos nos últimos 10 anos à data dos censos, por local de residência</b>	<b>82</b>
<b>Tabela 19 – Taxa de analfabetismo à data dos censos, por local de residência</b>	<b>83</b>
<b>Tabelas 20 e 21 – População residente segundo o nível de escolaridade</b>	<b>84</b>
<b>Tabela 22 – Taxa de atividade à data dos censos por local de residência</b>	<b>85</b>
<b>Tabela 23 – Taxa de atividade feminina à data dos censos por local de residência</b>	<b>85</b>
<b>Tabelas 24 e 25 – População ativa por setor de atividade</b>	<b>86</b>
<b>Tabela 26 – Taxa de desemprego</b>	<b>86</b>
<b>Tabela 27 – Proporção da população residente que trabalha ou estuda noutra município à data dos censos por local de residência</b>	<b>87</b>

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da  
ruralidade costeira de S. Jacinto**

<b>Tabela 28 – Duração média dos movimentos pendulares da população à data dos censos, por local de residência</b>	<b>87</b>
<b>Tabela 29 – Proporção de utilização do automóvel nas deslocações à data dos censos, por local de residência</b>	<b>88</b>
<b>Tabela 30 – Análise SWOT</b>	<b>126</b>



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

### **Introdução**

No âmbito do projeto de investigação «*Movilidades, Diversidad Social y Sostenibilidad*», projeto financiado pelo Ministério Espanhol da Economia e Competitividade, foi realizado esta dissertação que procura dar um enquadramento teórico sobre desenvolvimento, mobilidades e turismo em áreas de baixa densidade, exemplificando depois com um dos territórios em análise no projeto referido.

O projeto de investigação «*Movilidades, Diversidad Social y Sostenibilidad*», tem como objetivos analisar o papel das diversas formas de mobilidade existentes no quotidiano, como as migrações, os movimentos pendulares, as mudanças de residência e os fluxos criados com intenções turísticas, para compreender como estas mobilidades configuram as economias locais, bem como influenciam o desenvolvimento, o ordenamento e o planeamento do território. O projeto de investigação pretende assim focar-se na questão das diferentes mobilidades e no seu papel na configuração e diversificação de um lugar. Para isso foram escolhidos para o projeto três lugares com características distintas uns dos outros: em Sevilha, Espanha, uma ruralidade periurbana; em Navarra, também em Espanha, uma ruralidade de montanha; e por fim na região de Aveiro na freguesia de S. Jacinto, uma ruralidade costeira, sendo este último exemplo o objeto da dissertação. Com os resultados finais será possível estabelecer uma comparação entre diferentes lugares, criando resultados que permitam inovar e desenvolver novas estratégias para a melhoria de qualidade de vida.

O que motiva este estudo para o autor da dissertação é sobretudo estudar a importância da mobilidade em diferentes contextos, percebendo qual a sua influência num determinado espaço para a população e para o desenvolvimento, surgindo também o turismo associado como motivador de desenvolvimento de um lugar, sendo tudo isto a grande questão de partida para esta dissertação.

No que compreende apenas à presente dissertação, o interesse neste tema surge devido a um percurso académico onde o desenvolvimento de lugares e a mobilidade de populações foram conceitos muito aplicados e que suscitaram a vontade de conhecer esta realidade de forma mais prática, com um estudo de caso real.

O objetivo desta dissertação é estudar apenas um lugar dos três supracitados, sendo ele o da freguesia de S. Jacinto, dando-se assim mais enfoque à mobilidade pendular, à acessibilidade, aos transportes e ao turismo. A análise efetuada sobre a freguesia procura dar respostas ao impacto que estes conceitos atualmente têm na população de S. Jacinto no seu

dia-a-dia, e também associar a mobilidade ao turismo para entender se esta associação origina recursos ou se pelo contrário é um obstáculo ao planeamento e sustentabilidade do território. A dissertação tem ainda o objetivo de transmitir a opinião da população local no que toca à mobilidade existente na freguesia, e também à questão turismo vs sustentabilidade. Em suma o grande objeto da dissertação é o de perceber como a mobilidade pode ou não ter influência no desenvolvimento local, perceber se esta mobilidade possibilita ligações entre freguesias, concelhos, cidades, e se pode com isto permitir melhorar a qualidade de vida e fixar ou atrair população.

Para a realização do trabalho, procedeu-se a um levantamento bibliográfico relevante para o enquadramento teórico sobre desenvolvimento, sustentabilidade, mobilidade, acessibilidade e turismo, e realizaram-se entrevistas a vários grupos pertencentes à população de S. Jacinto de forma a responder às questões e objetivos do parágrafo anterior.

No primeiro capítulo dá-se a conhecer uma realidade recente na agenda europeia, a busca pelo desenvolvimento sustentável. Introduce-se ainda o conceito de mobilidade e no desenvolvimento deste tema chega-se à conclusão que surgiram as denominadas novas mobilidades estando estas cada vez mais presentes como motivadoras de desenvolvimento de lugares, e neste caso de áreas de baixa densidade.

No segundo capítulo caracteriza-se o desenvolvimento em zonas de baixa densidade, ou a falta dele, e procura-se identificar soluções para fazer face ao fraco crescimento e desenvolvimento que têm tido estas áreas, surgindo a mobilidade e a acessibilidade como fatores dominantes, mas também o aproveitamento do espaço natural para o turismo e lazer.

O terceiro capítulo é o mais relevante desta investigação, onde se estuda mais aprofundadamente a mobilidade, associando-a à acessibilidade, à sustentabilidade, à demografia e aos meios de transporte, revelando-se toda a utilidade da mobilidade para o desenvolvimento local.

O quarto e último capítulo do enquadramento teórico recai sobre o turismo e além de mostrar como pode esta indústria desenvolver um lugar aproveitando as suas potencialidades é também abordado como surge o turismo associado à mobilidade e aos transportes e como afeta o planeamento e a sustentabilidade em zonas de baixa densidade.



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Na componente prática aplica-se o estudo desenvolvido no âmbito do projeto de investigação anteriormente mencionado. Primeiro que tudo, no capítulo 5 é identificada a metodologia utilizada para esta componente prática.

No capítulo 6 dá-se a conhecer a freguesia em estudo, com a sua história e desenvolvimento, e no capítulo 7 é feita uma caracterização socioeconómica com as variáveis consideradas mais relevantes para o estudo e que na metodologia serão explicadas.

Por último no capítulo 8 chega-se à análise das entrevistas aplicadas aos diferentes grupos definidos para o estudo, sendo eles os residentes, os residentes secundários, os turistas, os agentes económicos e os agentes institucionais. Cada grupo referido terá um guião de perguntas próprio sendo que todos os grupos terão algumas perguntas semelhantes no que toca ao desenvolvimento, à mobilidade e ao turismo, bem como às perspetivas futuras sobre o desenvolvimento de S. Jacinto. No final da análise das entrevistas é ainda realizada uma análise SWOT, identificando os pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e fraquezas da freguesia no que diz respeito ao território, desenvolvimento, mobilidade e turismo.

## **Capítulo 1. A sustentabilidade e as suas vertentes: Desenvolvimento, mobilidades e sustentabilidade rural**

### **1.1 - Desenvolvimento sustentável**

Os recursos do nosso planeta são limitados, mas esse facto nem sempre foi tão transparente para as sociedades passadas. Com o passar das gerações foi havendo uma consciencialização de que estes recursos não iam durar para sempre e, portanto, tinham de se procurar soluções, já que os recursos existentes não iam acompanhar para sempre o progressivo desenvolvimento e o crescimento populacional e industrial. Com isso, surgiu o conceito de sustentabilidade estando este conceito diretamente relacionado com a mobilidade, o turismo, o desenvolvimento e o ambiente.

Vauge (2013) refere que a humanidade atual, mais industrial, percebeu a tempo que estava a envenenar o seu único recurso, a terra, e nesse sentido o Homem teve de se recriar para recuperar a qualidade de vida, sem danificar o ambiente e sem comprometer as gerações futuras. O mesmo autor defende que são as sociedades menos avançadas que poderão num primeiro momento beneficiar deste novo humanismo e do estatuto de Homem ecológico.

Para ser sustentável, o desenvolvimento deve ser a nível económico eficiente, a nível social desejado e no que diz respeito ao ambiente deve ser equilibrado e prudente (Romeiro, 2012).

Segundo o Relatório de Brundtland (WCED, 1987), o desenvolvimento sustentável é descrito como sendo aquele que vai ao encontro das necessidades do presente sem comprometer a satisfação das necessidades das gerações futuras.

Ainda segundo o mesmo relatório, o crescimento económico deve ser um pré-requisito para o desenvolvimento sustentável. Não obstante, deveria haver uma nova abordagem das questões ambientais no geral e da forma de consumo em particular, já que ambos são fundamentais para que o desenvolvimento sustentável ocorra.

Como dito anteriormente, o desenvolvimento sustentável passou a integrar várias áreas como o ambiente, o turismo e as mobilidades. A partir desta integração e segundo a sua utilização, o desenvolvimento sustentável passou também a ser uma ideologia, um processo, um conceito e até um slogan político (Fernandes, 2011).

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Stilwell (2013) partilha a mesma opinião, identificando o desenvolvimento sustentável como um dos slogans do século XXI.

Já Butler (1999), concorda com a ideia anterior vendo o desenvolvimento sustentável como um slogan, que muitas vezes não passa de um conceito e não chega a ser utilizado nas comunidades.

Dito isto, perante estas primeiras reflexões resta referir que o objetivo deste trabalho não é de estudar o desenvolvimento sustentável, mas este primeiro ponto serve de introdução aos seguintes, referentes às mobilidades, sendo que estas podem ou não contribuir para o desenvolvimento e sustentabilidade em zonas de baixa densidade, aumentando a qualidade de vida de um lugar ou por outro lado danificando esse lugar, faltando-lhe assim a dita sustentabilidade.

### **1.2 - Mobilidade – Introdução ao conceito**

A mobilidade sempre esteve presente ao longo da história, fosse por caminhadas, tração animal ou mais recentemente veículos motorizados. A mobilidade surgiu pela necessidade das pessoas se deslocarem e para facilitar e agilizar o transporte de mercadorias. Hoje a mobilidade é perfeitamente normal, ou vulgar, e permite que as pessoas saiam do seu local de residência muito facilmente para outro local, seja para negócios ou pelo simples prazer de viajar.

Para Kolodinsky *et al.* (2013) a mobilidade traz benefícios sociais, físicos e também psicológicos à sociedade, sendo um fator de qualidade de vida.

Definir mobilidade é possível com a simples observação visual do dia-a-dia de um local e de uma população, traduzindo-se na capacidade de deslocação entre o ponto de partida e o ponto, vamos dizer, desejado. Podemos afirmar que a mobilidade é hoje essencial para o indivíduo, é necessária no seu dia-a-dia e transforma positivamente ou negativamente este indivíduo bem como o seu espaço de ação.

Segundo o glossário do pacote da mobilidade desenvolvido pelo IMTT (2011) a mobilidade é:

*“a capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse em viajar dos indivíduos. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo*

*sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos.” (2011: 10)*

Cada indivíduo observa e valoriza a estrutura da sociedade de forma diferente, tendo em conta os aspetos sociais, económicos, culturais, temporais e espaciais, e é aqui que está a base para a necessidade de deslocação sendo que ainda condiciona a forma como os indivíduos a organizam no espaço e no tempo (Teles, 2005).

Dito isto, transcrevendo as minhas observações e as de outros autores podemos referir que:

- A noção de mobilidade refere-se à deslocação de pessoas, bens e informação, que relaciona emprego, acesso a bens, consumo, entretenimento, compras e relações de amizade (Teles, 2005);
- A mobilidade tem de ter um objetivo, por exemplo para trabalhar, viajar, comprar, etc.;
- A mobilidade tem uma dimensão complexa no espaço que vai desde a viabilidade económica e social, à planificação e ao ordenamento do território (Alves, 2013);
- A mobilidade molda o dia-a-dia e a identidade de uma população e dos seus habitantes (Milbourne & Kitchen, 2014).

A sociedade atual é muito mais “turística” que antigamente, além de bem mais heterogénea culturalmente. Isto leva a que os desafios na mobilidade e acessibilidade sejam cada vez maiores e diversificados e portanto devem ser atualizadas ou criadas novas formas de mobilidade para fazer face a estes mesmos desafios (Teles, 2007).

Os novos meios de transporte para pessoas, informações e bens que a sociedade vai desenvolvendo e põe à disposição das organizações e dos indivíduos, permitem a emancipação destes relativamente aos condicionalismos espaciais e temporais (Ascher, 2008). O mesmo autor refere que estes novos instrumentos de transporte e comunicação vão abrir possibilidades de escolha em matéria de localização da residência e das atividades podendo mudar a natureza do local, originando por isso, problemas de coesão social.

O mundo atual pede hoje a melhor qualidade de vida possível e para isso muito pode contribuir a mobilidade. A mobilidade poderá e deverá ser um ponto forte para contribuir no crescimento do emprego e no desenvolvimento sustentável, melhorando a qualidade de vida, e mantendo a qualidade do ambiente de qualquer território, seja ele urbano ou rural. Esta

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

mobilidade pode ser de carácter pessoal, ou seja com viatura e meios próprios, ou uma mobilidade pública, com uso dos transportes públicos que o Estado consegue oferecer. É notório que a mobilidade através de transporte individual cresceu significativamente nas últimas décadas na Europa e em Portugal o que por outro lado levou a algum desuso dos transportes públicos e consequentemente à perda de qualidade dos mesmos. Além disso, em meios isolados o transporte público foi diminuindo, garantindo no entanto o serviço para as crianças e jovens poderem continuar o seu estudo, mas por outro lado enfraquecendo a população idosa que por fraquezas e condicionalismos físicos ou por ter pouco poder económico perderam ou reduziram a possibilidade da mobilidade no dia-a-dia (Alves, 2013).

A mobilidade tem sido estudada sobretudo a nível urbano e tem-se dado pouca importância à mobilidade de outros territórios que necessitam igualmente de um estudo e de serem melhorados (Milbourne & Kitchen, 2014).

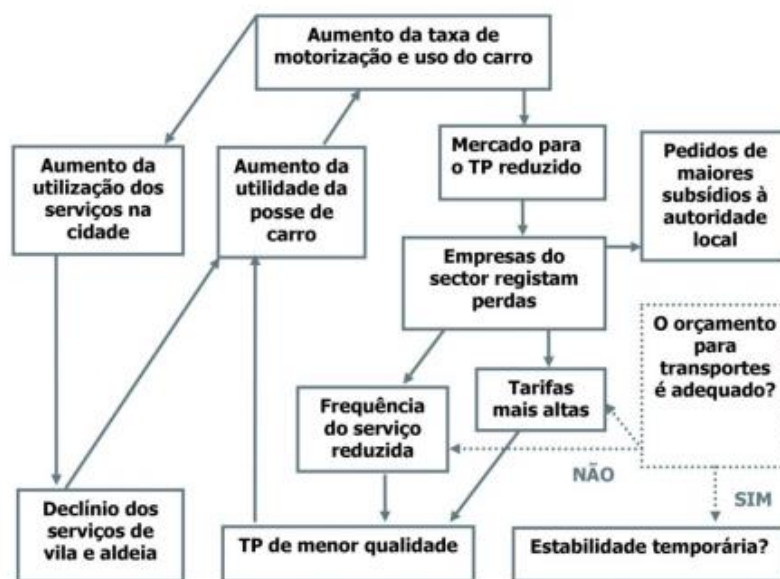
A mobilidade em zonas de baixa densidade e isoladas é complexa. Por um lado sabemos que cada território é único e com identidade própria, mas por outro sabemos que todos os territórios apesar de diferentes têm necessidades similares no que toca à mobilidade. Portanto, os comportamentos seja em que lugar for são semelhantes quando o objetivo é a mobilização para outro lugar (Schutter, 2006).

Os territórios isolados e de baixa densidade populacional necessitam tanto de mobilidade diária como uma superfície urbana no entanto também parece óbvio que a viabilidade económica nestes territórios é bastante menor que num grande aglomerado. Seja uma empresa privada, seja o Estado, o objetivo não passa nunca apenas por satisfazer a população local, mas sim ter algum retorno financeiro. Mas em meios isolados, periféricos, rurais, etc., o perfil social e económico do habitante não permite mais-valias suficientes para manter o serviço, daí o crescente desaparecimento de serviços públicos nestes aglomerados, principalmente no interior do país (Fernandes *et al.*, 2009).

*“A inexistência de uma massa crítica (entenda-se limiar de procura) que justifique ou viabilize – quer pela dimensão e características socioeconómicas dos efetivos populacionais (que constituem a procura potencial), quer pela sua dispersão territorial – uma oferta de transporte público regular (com cobertura, frequência, níveis de conforto e diversidade de serviços adequados), assim como a ocorrência de padrões de mobilidade pouco consentâneos com este tipo de oferta, traduzem-se numa oferta de serviços de transporte desajustada relativamente às necessidades específicas dos diferentes segmentos da procura, colocando-se*

*aqui os desafios imediatos da equidade social e da coesão socioeconómica e territorial.” (Fernandes et al., 2009: 6).*

Um território que seja fisicamente isolado, com a ausência de transportes de qualidade e também em quantidade será motivo para isolamento desse mesmo território, o que levará (e leva atualmente) à emigração da população jovem para outros locais ou outros países, deixando a população adulta, e principalmente a idosa, isolada e abandonada. Com isto quero referir que, em zonas de baixa densidade, as oportunidades são escassas e aliando este facto à falta de transportes de qualidade ou por vezes mesmo à perda destes transportes diariamente devido ao número de utilizadores ser reduzido e financeiramente não ser favorável, leva a que o processo de despovoamento continue progressivamente a acontecer em Portugal (Alves, 2013). A mesma autora evidencia ainda uma figura interessante de um ciclo relativo ao transporte público e ao aumento da viatura própria, expondo as várias hipóteses que poderão surgir com estas variáveis.



**Figura 1 – Taxa de motorização vs transportes públicos**

**Fonte: Alves (2013), adaptado de Carpinteiro e Sousa (2007)**

Concluindo, a mobilidade é uma mais-valia que a humanidade possui hoje em dia, já que contribui para o movimento e deslocação de pessoas no espaço. Traduz as relações do indivíduo com o espaço, com os meios de transporte e com os restantes indivíduos que integram a sociedade. Portanto, as localidades devem dar o suporte necessário à mobilidade

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

para os seus habitantes de forma a manter as relações sociais, o desenvolvimento e o crescimento económico e a sua sustentabilidade.

### **1.3 - Mobilidades, diversidade social e sustentabilidade rural**

A reestruturação levada a cabo nas áreas rurais na Europa nos últimos anos mudou a composição sociológica dos residentes nestes espaços, bem como as suas estruturas produtivas e a valorização dos seus recursos (Woods, 2005).

Estas mudanças foram muito influenciadas, entre outros, pelas novas mobilidades que foram aparecendo/crescendo, principalmente desde a mudança de século (Urry, 2006) sendo elas:

- A intensificação do uso do automóvel privado;
- As migrações;
- As mudanças de residência;
- O turismo (Camarero *et al.*, 2009).

Estas novas mobilidades tanto podem ser novas oportunidades, fazendo crescer uma comunidade ou capacitando um habitante a melhorar as suas condições de vida, bem como podem criar incertezas e debilidades, já que podem levar os residentes de um local a procurar uma nova residência e com isso deixar o seu anterior local mais abandonado e fragilizado, isto porque muitas destas áreas ditas rurais mostram uma profunda vulnerabilidade e fragilidade em termos de sustentabilidade social (Marsden, 2009).

Uma dessas fragilidades prende-se com a desigualdade no acesso às oportunidades. A falta de capacidade para aceder a determinadas oportunidades, serviços e até bens acaba por ser um fator decisivo para muitos habitantes e muitas áreas e grupos rurais concretos. Conseguir uns territórios competitivos e socialmente integrados com uma boa estrutura económica dependerá de uma boa articulação destes mesmos processos. Um território que não está integrado socialmente com a sua envolvente será inevitavelmente pouco competitivo, pouco atraente e invariavelmente fechado sobre si mesmo, o que levará gradualmente a perda de população com duas das novas mobilidades acima referidas, as migrações e as mudanças de residência. Havendo territórios pouco integrados socialmente, e isolados da envolvente, aumenta também o uso do automóvel privado, sobretudo para jovens e mulheres, visto que só desta forma conseguem promover o seu desenvolvimento pessoal e contribuir para a melhoria de qualidade de vida (Oliva, 2006; Milbourne & Kitchen, 2014).

Com esta generalização do uso do automóvel privado é notório que houve uma mudança de perfil sociológico dos residentes de um lugar, alterando-se as formas de vida e de trabalho (Camarero & Oliva, 2004).

Portanto, a mobilidade quotidiana é hoje um recurso necessário e imprescindível, no entanto é mais um fator que contribui para desigualdades sociais nas sociedades modernas (Urry, 2004).

Mas também as outras novas mobilidades vão transformando o mundo atual. As migrações cada vez mais constantes a nível internacional, as mudanças de residência e a aposta cada vez mais forte no turismo, setor muito importante na economia, vão tendo fortes impactos na sustentabilidade de territórios de baixa densidade (Halfacree & Rivera, 2011).

É com isto sensato dizer que as novas mobilidades estão também a mudar as fronteiras, ou de certa forma a fazê-las desaparecer, visto que também estendem a diversidade social para estes meios rurais, isolados e de baixa densidade (Bauman, 2007), ou seja, é comum verem-se pessoas que nada têm a ver com um lugar, nesse mesmo lugar (Williams, 2009).

Sendo assim a globalização não acontece apenas nos grandes países ou nas grandes cidades. Também em territórios menos integrados e de baixa densidade acontecem estes movimentos inesperados de população, fruto das fortes mobilidades possíveis hoje em dia, o que faz com que a globalização deva ser estudada também com dados da população e dos territórios rurais (Kasimis *et al.*, 2010; Camarero *et al.*, 2011).

Este fator influencia fortemente o turismo e as novas formas de o fazer tanto na procura como na oferta. Por exemplo, um território com fortes recursos naturais irá atrair turistas que procuram esses lugares, e portanto esse território passará a moldar a sua oferta apenas naquele tipo de turismo, e com isso criará uma nova economia para aquele lugar (Figueiredo & Raschi, 2011).

De realçar por último que estas novas mobilidades estão frequentemente ligadas umas às outras, já que o uso do automóvel privado capacita uma pessoa para fazer mais turismo, bem como a mudar de residência e mesmo a migrar, assim como quem migrar ou mudar de residência acaba por voltar ao seu local de origem, muitas vezes para reuniões familiares, e não sendo mais habitante daquele lugar é considerado como uma forma de fazer turismo (Williams, 2009).



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Assim, existem formas de as novas mobilidades serem capazes de inverter a situação de isolamento de comunidades atual, começando por fixar a população. Depois esta população deve diversificar a sua atividade económica dentro daquilo que são as suas potencialidades, além de defender, preservar e valorizar o seu património e com isso criar melhores condições de vida (Jordão, 2002).

## Capítulo 2. Desenvolvimento local

### 2.1 - O desenvolvimento em territórios de baixa densidade

Neste ponto começamos por definir o que é necessário entender sobre as noções de desenvolvimento e territórios de baixa densidade.

Segundo a DGOT (1990) o desenvolvimento é o crescimento harmonioso onde se procura maximizar os benefícios, racionalizando a utilização dos recursos. Estes recursos devem ser entendidos como escassos o que obriga a um processo inicial de decisões e um acompanhamento da fase de execução dos processos, de forma a fazer avaliações que permitam correções ou inflexões de percurso.

Um território de baixa densidade populacional é normalmente associado a um meio predominantemente rural e normalmente situado no interior sendo que analisando a conjuntura atual destes territórios chegamos à conclusão que é uma ideia errada. É verdade que o interior, por exemplo, de Portugal, é muito menos ocupado que o litoral, no entanto o próprio litoral tem um grande número de freguesias periféricas ao seu município o que as torna num território isolado, esquecido e até de certa forma abandonado. Além disso, não é de todo verdade que a baixa densidade populacional esteja estritamente ligada ao meio rural.

A DGOTDU (1997) na obra Sistema urbano nacional – cidades médias e dinâmicas territoriais, comprova isso, afirmando que não só nas zonas interiores e rurais mas também no litoral em territórios homogêneos de dinâmica demográfica moderada se encontram áreas de baixa densidade.

Também Manuel Alves (1988) sustenta esta ideia transmitindo que o litoral não é sinónimo de desenvolvimento nem o interior de subdesenvolvimento. Ambas as áreas, litorais e interiores, têm a suas potencialidades para se desenvolverem, e tanto uma como a outra têm as suas fraquezas, sendo uma delas o isolamento. A mobilidade deve em ambos os casos fazer face a este isolamento, criando liberdade e qualidade de vida ao cidadão.

Já Pereira (2009) no seu estudo sobre património marítimo afirma que também no litoral há esquecimento, isolamento ou abandono, fruto da emigração, das alterações sociais e também da crise nas pescas que levou a uma forte perda de rendimento nas ruralidades costeiras.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Mas a verdade é que esta associação ao rural é hoje natural, visto que o rural já não está apenas ligado às atividades primárias, nomeadamente a agricultura, a pecuária e a pesca. Se recuássemos algumas décadas seriam essas as características de um meio rural, associado ainda a florestas, animais e habitantes com forte ligação a tradições. Hoje em dia já não é de todo esta a realidade. São mesmo poucos os habitantes que se dedicam a tempo inteiro a uma atividade primária. Desta forma, vamos assumir que o meio rural é um meio isolado e de baixa densidade, e vice-versa.

Hoje os espaços rurais são apreciados e procurados, numa espécie de redescoberta deste meio, já que são espaços que funcionam como reserva ambiental e cultural única. Nesse sentido, o meio rural de hoje não é mais um meio de produção de alimentos, nem um espaço onde só trabalham e residem agricultores e pescadores, mas antes uma reserva da paisagem e de tradições. Se por um lado temos o meio urbano a olhar para o rural como um espaço natural que não deve ser alterado, por outro temos o meio rural e isolado a querer promover o desenvolvimento social e económico (Figueiredo, 2003).

Como referido anteriormente, no litoral também há zonas de baixa densidade em Portugal, apesar de ser neste mesmo litoral que reside mais de 80% da população Portuguesa. Aqui as zonas de baixa densidade também têm grandes dificuldades tanto no desenvolvimento como na vivência, no entanto são privilegiadas em relação aos meios urbanos do litoral, já que não têm o mesmo desgaste territorial e mantêm os seus recursos naturais e a sua paisagem. É assim necessário conseguir no litoral conciliar as exigências do desenvolvimento, mas manter também a proteção do espaço e do ambiente natural. O melhor para as áreas periféricas do litoral é de manter as zonas de habitação juntamente com um espaço rural ou natural apropriado, mantendo a sustentabilidade rural e natural do local (DGOT 1990).

Assumindo esta nova tendência do que é um espaço rural e assumindo que são territórios de baixa densidade populacional, é necessário nos parágrafos seguintes analisar estes territórios, bem como o seu desenvolvimento.

Primeiro que tudo, pela baixa densidade populacional de um território está associada a perda de serviços. Quanto menos habitantes encontrarmos num território menos sentido faz ter um determinado número de serviços, isto porque estes serviços requerem uma sustentabilidade económica que é difícil de acontecer sem um número mínimo de utilizadores. Pode não se achar justo mas quem fornece serviços pretende a maximização do

lucro, procura um negócio rentável, e sem utilizadores para o fazer, a ideia é fechar o serviço e procurar um lugar mais favorável.

Com o encerramento de serviços, embora geograficamente a distância seja a mesma, o lugar administrativamente fica mais isolado. Consequentemente, e naturalmente, o lugar atrai menos investidores, o comércio diminui, ou vai desaparecendo e aumenta progressivamente o desemprego e a emigração, ficando também como consequência a população mais idosa e mais abandonada.

Seguindo a ideia de Petra Alves (2013) o meio rural, ou um meio isolado, é naturalmente menos povoado e com isso o número de serviços e comércios presentes é baixo, o que consequentemente leva à falta de emprego, à menor qualidade de vida quotidiana e à emigração, deixando uma população cada vez mais isolada.

Quem fica tem a necessidade de apostar na mobilidade para garantir uma vida normal, criando percursos pendulares diários para ter emprego noutra parte, mantendo o seu lugar de residência. É importante referir que a mobilidade nestes contextos de baixa densidade é algo recente, já que antigamente nestes espaços a única mobilidade utilizada era apenas num contexto de migração permanente (Bell & Osti, 2010).

A questão da mobilidade em contextos de baixa densidade é cada vez mais um recurso natural e imprescindível no dia-a-dia, no entanto, não sendo acessível para todos acaba por ser mais uma forma de criar desigualdade numa comunidade (Camarero & Oliva, 2008).

Segundo Ascher (2008), o desenvolvimento local, em qualquer território, passa por conseguir ter no seu grupo jovens qualificados, já que são mais capazes de promover o desenvolvimento adaptando-se aos contextos atuais de novas tecnologias da informação e comunicação.

*“O desenvolvimento local passa hoje cada vez mais pela capacidade de atrair as camadas médias jovens e qualificadas. O que não deixa de colocar toda a espécie de problemas”* (Ascher, 2008: 114).

Esta afirmação acaba por ser racional já que no contexto atual de constante inovação tecnológica sabemos que precisamos de jovens adaptados a estas situações, no entanto há grupos etários que perdem bastante com esta aposta nos jovens nomeadamente os que se situam entre os 50 e os 65 anos, que tiveram uma base educacional bem diferente da de hoje.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

O que é também preocupante, referindo-me ao caso Português, é que se está numa fase de pirâmide etária invertida, já que segundo dados do INE (2011) Portugal tem vindo a perder população em todos os grupos etários considerados jovens (até aos 29 anos), crescendo na restante e principalmente na faixa idosa (superiores a 69 anos) onde o crescimento foi superior aos 25%, sendo que um bom número destes idosos está localizado nos territórios de baixa densidade. Ainda segundo os dados do INE (2011) tem havido um aumento nas famílias onde só se conta uma pessoa. Este é um acontecimento a considerar já que em muitos casos essas famílias são constituídas apenas por um idoso. Para piorar a situação esses mesmos idosos estão situados em territórios onde há menor densidade populacional e maior envelhecimento.

Estes territórios de baixa densidade têm hoje uma enorme dificuldade em desenvolver-se. Se por um lado perderam a sua capacidade de trabalho e desenvolvimento em atividades agrícolas no interior ou piscatórias no litoral, por outro lado não têm capacidade para atrair novos habitantes, nem novos investidores, devido sobretudo à sua posição geográfica, normalmente bem longe do seu município.

Estas freguesias estão normalmente numa situação de regressão demográfica e têm as atividades primárias como a pesca e a agricultura como as mais comuns mas com cada vez menos agentes. Além disso estão sem perspectivas futuras de desenvolvimento (Cardoso, 1996).

Dito isto o desenvolvimento dos territórios de baixa densidade é cada vez mais difícil e limitado. A mobilidade é a solução para aproximar estes lugares aos mais densos e movimentados, proporcionando mais investimentos, mais população e atenuando situações de isolamento. Segundo Alves (2013):

*“a baixa densidade populacional, a dispersão dos aglomerados, o fraco rendimento económico, o afastamento de eixos viários principais desencorajam as empresas privadas de transportes públicos coletivos a operar em zonas rurais, tendendo a recorrer aos mesmos princípios de exploração com que atuam nas zonas urbanas, cujas características socioeconómicas, culturais, demográficas e geográficas são francamente diferentes das zonas rurais” (2013: 6)*

Assim, seguindo esta afirmação, para haver oferta de transporte público é então necessária a concentração de serviços num território denso e com pouca dispersão. No entanto os serviços e comércio cada vez mais se afastam de locais com pouca população,

baixa densidade, forte índice de envelhecimento e fracos níveis de rendimentos da população e, portanto estes territórios sentem naturalmente muitas dificuldades no seu desenvolvimento, e com isso o isolamento é também ele crescente.

Reis (2012) apresenta uma figura bastante elucidativa que reflete o que se vai perdendo num território de baixa densidade. Tudo o que é perdido vai influenciando outras perdas sendo que qualquer um dos fatores pode influenciar a perda de outro.



**Figura 2 - Causalidade circular nos territórios de baixa densidade**

**Fonte: Adaptado de Reis, P. (2012)**

Apesar das condições destes territórios não serem favoráveis, a verdade é que uma população inserida num contexto de um território de baixa densidade tem a mesma necessidade de desenvolvimento, principalmente no nível dos transportes e mobilidades, que um território urbano e com mais habitantes.

Podemos aqui introduzir o conceito de planear o desenvolvimento. Nos territórios de baixa densidade o planeamento deve servir para criar e promover desenvolvimento e capacidade local para desenvolver. Ao contrário das áreas urbanas em que a função do planeamento passa por controlar o uso do solo e a urbanização, numa área isolada, mais rural e estagnada o objetivo do planeamento é de criar o espaço em vez de o controlar, isto porque se um território não tem ritmos de mudança não tem necessidade de ser controlado (Cardoso, 1996).

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Segundo a DGOT, o ordenamento pode ser um elemento modelador dessa mudança, já que este permite a criação de condições objetivas para a fixação de novas iniciativas e de pessoas (DGOT 1990).

Os municípios têm vindo a investir sobretudo nos equipamentos coletivos e nas infraestruturas, no entanto em meios de baixa densidade este investimento tem vindo a desaparecer. Primeiro porque quando investimos deve-se dar continuidade a esse investimento, mas se não há uso nem proveito, não há motivo para investir. Em segundo lugar o investimento exige uma boa gestão, e isso passa por um acompanhamento no tempo por intermédio de um meio administrativo capaz de fazer toda a referida gestão do investimento (Cardoso, 1996).

Muito do desenvolvimento nestes territórios de baixa densidade passa pelas áreas protegidas. Estas áreas podem ser naturais, onde se pretende preservar a paisagem ou proteger espécies ameaçadas ou podem ser humanas, com património construído histórico ou cultural. Pegando nestas áreas, podem criar-se fluxos turísticos que sejam compatíveis com a preservação e manutenção destes mesmos espaços ou podem simplesmente ser objeto de investigação. É importante delimitar uma área protegida para esta assumir a relevância do seu património natural e cultural, criando um fluxo de população visitante e com isso um fluxo económico para o desenvolvimento local (DGOT, 1990).

Antigamente, quem morava nas regiões de baixa densidade (antes com mais população) procurava a cidade para se desenvolver e procurar oportunidades, mas hoje a situação alterou, sendo a cidade que se vai estendendo e alargando até aos locais de menor densidade (formando a cidade alargada, e dispersa), e é aqui que o desenvolvimento da mobilidade tem um papel importante. Aliás, com este desenvolvimento da mobilidade passou a ser comum vermos espaços de baixa densidade servirem para a população urbana ter residências secundárias.

Com a perda de serviços agregado ao envelhecimento da população atual voltam e vão aumentando os problemas de acessibilidade e proporcionalmente aumentam as distâncias (Pacheco, 2003).

Muitos destes territórios isolados ainda persistem hoje devido a dois fenómenos. Primeiro o das residências secundárias, que tiveram lugar primeiro em zonas costeiras e depois em áreas predominantemente rurais, e segundo à construção em larga escala e

irracional que foi alargando territórios para a periferia e criando zonas e freguesias muito isoladas do seu município (DGOTDU, 2004).

Estas transformações e alargamentos que foram acontecendo podem ser descritos, segundo McCarthy (2008), como a urbanização do rural.

Hoje estes espaços isolados têm envelhecimento da população residente, falência de serviços e património degradado. Assim, para desenvolver estas áreas pretende-se primeiro que tudo a fixação da população local, e esse tem de ser o aspeto primordial e o ponto de partida para o desenvolvimento. Para isso deve-se diversificar a atividade económica, bem como valorizar a história, a paisagem e a cultura, e dessa forma serão melhoradas as condições de vida das populações.

Procura-se essencialmente desenvolver através de vários valores e de forma global e sustentada. No fundo pretende-se utilizar todos os recursos de um lugar e fazer uma aposta no turismo em conjunto com um desenvolvimento das mobilidades tanto para residentes como para visitantes (Silva, 2008).

Concluindo, o desenvolvimento em territórios de baixa densidade populacional é hoje um desafio no ordenamento e planeamento do território, sendo que o aproveitamento das potencialidades dos espaços para o setor turístico e o desenvolvimento da mobilidade serão dois pontos-chave que serão discutidos nos pontos seguintes, tendo em vista o desenvolvimento local destes territórios.



### **Capítulo 3. Mobilidade e desenvolvimento local**

#### **3.1 - Mobilidade e acessibilidade**

No primeiro capítulo foi referido que a mobilidade era uma capacidade de deslocação individual tendo em conta as necessidades de um indivíduo, dependendo muito da qualidade de ser acessível um território e da qualidade do sistema de transportes.

Já a acessibilidade, é definida segundo o glossário do pacote da mobilidade desenvolvido pelo IMTT (2011) como:

*“facilidade facultada às pessoas para atingirem um destino, utilizando um determinado sistema de transportes, dependente da existência da escolha modal, do custo ocasionado pela deslocação, do tempo de percurso, da segurança em todas as etapas da viagem e da compatibilidade das limitações individuais relativas a horários e capacidades físicas”. (2011: 2)*

A acessibilidade é um conceito obrigatoriamente ligado à mobilidade e está associado ao território ao contrário da mobilidade que está relacionada com as pessoas.

Segundo Vasconcellos (2000), a distinção entre os dois conceitos passa por referir que a mobilidade está associada à pessoa e à sua capacidade em se deslocar no espaço decorrente das suas condições físicas e económicas enquanto que a acessibilidade depende da mobilidade, das atividades e serviços que se querem alcançar, bem como dos meios de transportes possíveis de utilizar, incluindo o transporte pedonal. Acrescenta ainda que a acessibilidade depende também da oferta de transportes e da capacidade e possibilidade destes transportes ligarem as atividades localizadas no espaço. Já a mobilidade depende de “como” e “porquê” o indivíduo faz uso do sistema de transporte.

Já a DGOTDU (2004) coloca os transportes como o fator central da acessibilidade, ou seja, a acessibilidade é a oferta dos diversos modos que o sistema de transportes oferece e a relação que este sistema tem com as infraestruturas e os serviços que nela operam, para um universo de diversas origens.

No fundo a acessibilidade é um conceito controverso já que alguns autores dão mais importância ao desenvolvimento e planeamento de projetos para haver uma maior quantidade de movimentos, ou seja a mobilidade, e para outros é mais importante a qualidade e capacidade de acesso, situação fulcral para se obter serviços, bens, etc.

Num artigo sobre mobilidade Mário Alves (2009) defende que os novos paradigmas implicam a transferência das preocupações com as questões da mobilidade para um novo pensamento: o da importância da acessibilidade.

*“O conceito da acessibilidade inclusiva e universal implica esforços para que a cidade permita cada vez mais acesso dos cidadãos, não só a espaços físicos como também desenhar a cidade para que se reduzam os obstáculos materiais, culturais e jurídicos que potenciem a fruição da urbanidade”* (Alves, 2009: 3).

Dito isto, as áreas periféricas com a melhoria das acessibilidades têm muito a ganhar, desde logo porque lhes permite aceder aos grandes centros urbanos e por outro lado porque conseguem manter-se num lugar com maior qualidade ambiental. Também as empresas com a melhoria de acessibilidades poderão apostar num novo mercado, situado nestes lugares periféricos para criar novas dinâmicas locais, com ainda a vantagem de numa situação inicial haver menos competição e concorrência de outras empresas (Cardoso, 1996).

Esta ideia é coerente com a Direção geral do ordenamento do território (1990) que coloca também as acessibilidades como fator de progresso e modernização permitindo que qualquer cidadão possa escolher onde residir. O organismo afirma que a melhoria nas acessibilidades é um fator de progresso e de modernização para a economia, além de equilibrar os padrões de vida, independentemente do local onde os indivíduos escolham viver.

Segundo a DGOTDU (1997) o desafio no que toca às acessibilidades passa por contrariar o desequilíbrio e a desigualdade entre as cidades e os restantes territórios com uma nova rede de infraestruturas e equipamentos, e com isso reforçar a articulação dos centros urbanos com as áreas rurais envolventes.

É notória a crescente importância da acessibilidade na sociedade atual. Mas esta acessibilidade não cresce do nada, é necessário combinar vários fatores para que aconteça o acesso com qualidade aos lugares, nomeadamente os mais periféricos e isolados. Assim, articulando um bom planeamento urbano, um eficaz sistema de transportes e uma boa circulação dos transportes privados, quem vive fora das cidades, em zonas isoladas não sairá tão prejudicado e poderá ter o direito ao acesso à cidade. Para isso é preciso que esta questão seja resolvida em conjunto e em discussão entre a administração pública e as populações.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

É de notar que os segmentos da população com teoricamente menor poder de compra encontram-se maioritariamente fora das cidades, em locais periféricos, ou seja, isolados das áreas mais abastecidas e com grande quantidade de equipamentos e nesse sentido o desafio passa por fazer chegar essas populações mais carenciadas à cidade com menos dificuldades e mais qualidade. Lorca (1971) traduz numa das suas obras sobre mobilidade urbana alguns dos problemas de quem vive longe dos centros urbanos:

*“[...] mais distantes dos centros de trabalho e são utilizadas pela porção de população com rendas económicas mais baixas e matrimónios mais jovens. Esta circunstância faz com que os custos dos transportes públicos sejam suportados pela população. Outro problema que expressa a situação de quem está isolado é que são essas pessoas que terão de utilizar com mais frequência o transporte público por não terem capacidade económica para terem transporte privado, e portanto caso o transporte público vá perdendo qualidade, as oportunidades de acesso às partes distintas da cidade diminuem e conseqüentemente perdem-se oportunidades de emprego, entretenimento e compras. A cidade está a tirar a mobilidade a quem realmente precisa.” (1971: 32)*

Este pensamento, embora algo desatualizado (não são os mais jovens que habitam hoje em dia nas regiões periféricas, mas sim os idosos), vai de encontro ao já mencionado, às dificuldades de acesso para quem reside fora dos centros urbanos e das cidades sede. Portanto, saliento que as populações que mais necessitam de realizar deslocações não são atendidas como deveriam, restringindo a acessibilidade desses segmentos à cidade e aos bens e equipamentos de uso coletivo nela concentrados.

Em áreas de baixa densidade, a questão a resolver consiste no acesso físico à possibilidade de emprego e aos serviços indispensáveis. A problemática da mobilidade em áreas de baixa densidade tem particularidades que decorrem do macro contexto (económico, social, demográfico, cultural, territorial), em que as deslocações das pessoas ocorrem (Fernandes *et al.*, 2009).

Os mesmo autores referem que a privação de mobilidade e acessibilidade para os habitantes de territórios de baixa densidade e isolados constitui um elemento propulsor de agravamento de desigualdades e oportunidades, bem como de exclusão social. Estes problemas atingem uma natureza multidimensional, já que recai não só sobre a dificuldade de acesso a bens e serviços, como também tem influência no desemprego, nos baixos rendimentos e nas baixas qualificações (Fernandes *et al.*, 2009).

Quando falamos na mobilidade e na acessibilidade e na importância destes conceitos na vida de um cidadão estamos indiretamente a falar também de qualidade de vida.

Araújo *et al.* (2011) dão a sua noção para estes conceitos, não fugindo ao que foi dito anteriormente mas incluem os transportes e o desenho urbano para num todo discutir a qualidade de vida dos cidadãos. Assim, para estes autores a mobilidade compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens sendo isto uma componente da qualidade de vida para os habitantes de um local. Já a acessibilidade é uma relação entre pessoas e espaço, que está diretamente relacionada com a qualidade de vida. A acessibilidade é a junção de 3 fatores (distância, tempo e custo) que traduzem a facilidade de alcançar fisicamente o destino desejado.

Também Cardoso (2008) refere a distância e o tempo de viagem no conceito de acessibilidade. O autor acrescenta ainda que quanto mais fácil será de alcançar um destino através do desejo do cidadão mais forte será a acessibilidade e através desta será melhor a mobilidade e o sistema de transporte.

Concluindo, a respeito da acessibilidade, esta pode ser interpretada como uma relação entre pessoas e espaço, que mede a capacidade de deslocação ao local pretendido. Com isto fica retida a ideia que a acessibilidade intervém na qualidade de vida e portanto quanto melhor for a acessibilidade para o lugar desejado melhor será a qualidade de vida de uma população.

### **3.2 – Mobilidade e sustentabilidade**

A mobilidade aparece inevitavelmente e cada vez mais ligada à sustentabilidade e isso deve-se ao facto de afetar de forma direta a qualidade de vida dos cidadãos.

Não é de todo fácil existir um conceito único para a relação entre mobilidade e sustentabilidade (Gudmundsson, 2004), mas a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico) define esta mobilidade como algo que contribui para o bem-estar económico e social sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente. De forma mais ampla a OCDE (1999) vê esta relação de conceitos como forma de garantir acessos e mobilidade às pessoas ou empresas, de forma a satisfazer as suas necessidades básicas.

Dito isto, o objetivo deste ponto é de relacionar os 2 conceitos para que seja visível que a mobilidade permite a sustentabilidade de uma população num determinado território.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Assim, segundo o Euroforum (2007), para que esta hipótese aconteça é necessário que haja uma boa organização no espaço, para que este seja acessível para todas as pessoas e bens e com isso permita uma boa mobilidade; e o transporte deve ser desenvolvido voltado para o utilizador, com infraestruturas que permitam uma boa utilização e contribuam para a qualidade de vida.

Então como é vista a mobilidade numa perspetiva sustentável? Ora a mobilidade deve permitir que uma pessoa possa residir onde quiser de forma sustentável e isto quer dizer que possa aceder ao emprego, aos bens e aos serviços da melhor forma possível, havendo um equilíbrio entre a dimensão social, os territórios e as formas de mobilidade (Banister, 2008).

Para Banister (2008), sendo as pessoas o centro da questão a sua opinião é bastante importante para ser feito um bom planeamento da mobilidade para que sejam implementados novos paradigmas na sociedade.

Gudmundsson & Hojer, embora ainda com premissas do século passado (1996) refletem sobre o desenvolvimento sustentável e sobre os princípios deste que devem ser aplicados no contexto da mobilidade e dos transportes, sendo os mais relevantes neste contexto os seguintes:

- A preservação do valor do capital produtivo;
- A promoção da qualidade de vida dos habitantes;
- A equidade na distribuição das condições que assegurem qualidade de vida.

Portanto a mobilidade deve sim assegurar a sustentabilidade a um determinado habitante, mas deve também promover a equidade na sociedade, para que todos tenham as mesmas oportunidades de qualidade de vida. A mobilidade como fator de sustentabilidade deve ser vista como um desafio para os habitantes e para quem gere o território e os transportes.

Guerrero (2003) no seu estudo incidindo sobre Barcelona ressalta que as pessoas de rendas mais altas e das grandes cidades vão saindo para as áreas de menor densidade, e portanto a partir daí necessitam cada vez mais do automóvel para as deslocações. Isto é algo que vai acontecendo por toda a Europa mas o importante a destacar é que tem sido possível deixar a cidade para viver no campo, já que a mobilidade tem permitido isso, como Guerrero salienta no seu estudo.

Lorca (1971) salienta que o automóvel é o meio de transporte mais caro para um indivíduo, sendo que acrescentando os custos sociais fica ainda mais cara a deslocação. No entanto Lorca não se manifesta contra o transporte privado, mas tem outras ideias para proporcionar sustentabilidade:

*“[...] dar robustez ao sistema de transportes coletivo e racionalizar o sistema de preços para que estes tenham algo a ver com os custos dos diferentes serviços e assim construir as bases que possibilitem uma escolha lógica por parte do indivíduo do meio de transporte a utilizar.”* (1971: 23)

Portanto pegando nas ideias dos 2 últimos autores citados, é notório que a mobilidade tem permitido às pessoas serem sustentáveis. No entanto isso não esconde que a mobilidade tem sido feita sobretudo com o transporte privado e isso tem gerado outro tipo de custos à sociedade nomeadamente no que diz respeito aos valores económicos e ambientais. É assim necessário proceder à procura de uma solução que una a mobilidade à sustentabilidade, que sirva a população para esta aceder à procura de bens e serviços da melhor forma possível, garantindo o desenvolvimento local das áreas de baixa densidade (Ferreira, 2011).

Para Camarero *et al.* (2009) a sustentabilidade das áreas remotas e de baixa densidade além de incidir sobre a mobilidade (esta mais ligada às pessoas) deve ter em conta também a capacidade de atração de outras populações; o fortalecimento de redes de apoio social; a capacidade de manter os serviços locais; a melhoria das acessibilidades, tanto para o exterior como para o interior; e a organização de redes sociais provenientes de projetos e iniciativas coletivas.

Conclui-se assim que são mais os fatores que permitem a sustentabilidade tanto dos territórios remotos, como das pessoas que nela habitam. No entanto, a mobilidade sem dúvida que é um dos grandes impulsionadores dessa sustentabilidade embora envolva custos financeiros bastante elevados à população. Camarero *et al.* (2014) partilham a opinião que a mobilidade tem um duplo efeito na sustentabilidade das populações remotas. Por um lado permitem às populações serem subsistentes embora muito dependentes do automóvel privado, fruto da falta de qualidade ou quantidade de transportes públicos. Por outro lado a mesma mobilidade traz desigualdades sociais nas populações, não só pelo poder económico diferenciado entre famílias, que não permite a todos terem automóvel privado e mesmo pagar transportes públicos, mas também pelas desigualdades de género e de faixas etárias (as

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

crianças e idosos são muito dependentes de terceiros, e nas comunidades rurais/baixa densidade ainda é comum muitas mulheres não conduzirem).

### **3.3 - Mobilidade e demografia – Que relação?**

No decorrer das últimas décadas os territórios rurais e isolados, tanto em Portugal como noutros países Europeus, sofreram um progressivo declínio demográfico. Esse declínio teve como consequências um desenvolvimento económico lento e baixo (por vezes inexistente) além de uma evidente perda de competitividade frente aos ambientes urbanizados (Castro & Martins, 2011).

Desta forma, convém também entender qual o papel da mobilidade ao nível das alterações demográficas seja por abandono e desertificação de lugares, seja por redescoberta desses mesmo lugares. Como já foi dito em capítulos anteriores hoje em dia é bastante comum viver em ambiente rural e trabalhar na cidade, pelo que a mobilidade é um ponto positivo neste aspeto, permitindo trabalhar fora da área de residência, ao contrário do que acontecia no passado.

Segundo Alves (1995) o êxodo rural não acontece apenas pela procura de emprego e devido à possibilidade de utilizar a mobilidade para esse efeito. Vários fatores contribuem para a desertificação de lugares sendo os mais óbvios a expansão dos comércios e serviços, as indústrias (emprego), e mais recentemente os serviços de saúde, educação e também de lazer. Portanto com tantos serviços e opções nos centros urbanos, em contrapartida do meio rural, foi com naturalidade (e ainda hoje é natural, no público mais jovem) que ocorreu a desertificação de lugares tanto em áreas interiores como litorais que sejam fisicamente isoladas dos centros.

Ainda segundo o mesmo autor, é comum a sede de município ficar distante das áreas rurais. Nesse sentido torna-se difícil a relação de trabalho entre o meio rural e o meio urbano, ou por outras palavras a distância dificulta os fluxos de mobilidade para trabalho nestas áreas. Por um lado, há quem aproveite as possibilidades de mobilidade e acessibilidade atuais para manter residência fora das cidades, mesmo que isso apresente custos mais elevados em tempo e dinheiro. Por outro há quem prefira mudar de residência para ter mais facilidades no dia-a-dia. Mas o autor destaca outra variável que cria atualmente o abandono das zonas isoladas: A escolaridade. Alves afirma que quando os habitantes atingem um grau académico elevado preferem viver nas cidades onde há mais oportunidades e melhores salários. Mas também é comum que pessoas com baixo grau académico comecem a “fugir” dos territórios

periféricos isto porque as atividades primárias como a pesca perderam grande influência na vida económica dos agregados familiares destes mesmos territórios.

### **3.3.1 - Desertificação humana**

O êxodo populacional leva à desertificação humana e isto consequentemente faz com que lentamente a paisagem humana se vá perdendo, recuperando a paisagem natural o seu espaço. Estes territórios vão-se assim perdendo, tanto em paisagem como em população no entanto a desertificação também traz consigo a possibilidade de redescobrir um território, sendo o turismo o impulsionador dessa redescoberta, o que de seguida permite o desenvolvimento e o (re)aparecimento de um aglomerado populacional (Martins, 2011).

Cavaco (1994) partilha da mesma opinião anterior:

*“O progressivo despovoamento do mundo rural levou a cair no abandono lugares onde antes fermentou vida, conduziu ao desaparecer de parte essencial da memória constitutiva da identidade portuguesa. Os nossos dias viram morrer povoados que perduravam há séculos, assistiram ao arrastar de populações para a periferia suburbana (...) O caminho do desenvolvimento que revivifique essa parcela dormente do nosso país é um itinerário longo, que partindo do conhecimento das causas e circunstâncias, desenvolva a estrutura microempresarial, ative os serviços de proximidade, cuide dos patrimónios construídos e ambientais.” (1994: 7)*

As áreas periféricas têm hoje uma situação precária a vários níveis, resultante da perda de população e serviços. A fixação de pessoas nesses lugares é cada vez menor, sendo a atração ainda menor ou inexistente. A nível de mobilidade a questão é praticamente a mesma em todos os lugares. As redes de transporte são cada vez mais insuficientes e portanto não satisfazem as populações, tornando-as isoladas e dependentes de serviços que a maioria das vezes não os satisfazem da melhor forma. Depois o já abordado problema do envelhecimento é cada vez mais notório, com os jovens a abandonar o território e as faixas etárias mais altas a ficarem cada vez mais sozinhas e isoladas. Posto isto, estamos na presença de um ciclo já natural, em que se perde população e com isso não há investimentos (são desnecessários e não apresentam lucro a curto nem a longo prazo), perdem-se as infraestruturas ou estas degradam-se e portanto as pessoas não querem apenas sobreviver mas sim viver, e partem para novas paragens. Em Portugal, existem 2 polos de atração acima dos restantes onde vive 30% da população do país (INE). Ora é também a partir destes 2 polos que têm aparecido novas redes para outras cidades, fazendo nestas mesmas cidades um crescimento do número



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

de serviços e do número de habitantes. Com este crescendo de serviços os territórios sofrem aumentos qualitativos e quantitativos nos modos de vida da população. A partir destes aumentos referidos, surgem mais redes e mais articulação entre nós (cidades) organizando-se o país de maneira diferente e sendo assim notório onde se praticam os maiores desenvolvimentos (nestes nós e eixos estão os territórios mais desenvolvidos e as suas dinâmicas). Portanto o que pretendo referir com isto é que, nestes territórios estão hoje localizados as principais indústrias do país e o setor terciário. Se sairmos destes territórios começa a dispersão e encontramos as áreas isoladas, abandonadas, envelhecidas e rurais (Martins, 2011).

Nestes territórios isolados há falta de mão-de-obra qualificada, falta de empresas e incentivos para as mesmas, e um êxodo populacional contínuo, o que tudo agregado leva à referida perda de população e serviços e portanto à desertificação do lugar. Ainda no mesmo assunto, sabemos de antemão que a Europa terá problemas a enfrentar no futuro no que toca à demografia será de resolver a questão do envelhecimento da população, processo este acompanhado pelo processo de despovoamento e simultaneamente de uma continuada redução dos índices de fecundidade aumento da esperança média de vida. (Costa, 2005).

### ***3.3.2 - Fenómenos demográficos e desenvolvimento***

Depois de abordado a desertificação humana e as consequências que acarreta nomeadamente ao nível do envelhecimento da população, é importante mostrar agora que relações podem ter os fenómenos demográficos no que toca ao desenvolvimento. Como referido nos primeiros capítulos não são só as zonas do interior que sofrem migrações de população e falta de desenvolvimento. Também as áreas litorais, nomeadamente as que se encontram junto ao mar e a viver deste começaram a sofrer perdas de população e serviços, bem como estagnaram o seu desenvolvimento.

No caso português é sabido que há uma ligação afetiva ao mar, mas nem por isso hoje são reconhecidas as potencialidades deste, o que leva a que o setor das pescas tenha estagnado e conseqüentemente sofrido o tal êxodo de população referido. As zonas tradicionalmente piscatórias, bem como as suas atividades, perderam capacidade de atração a nível de emprego e salários e deixaram de ser um modo de vida para as camadas mais jovens, o que leva a que progressivamente os mais velhos com o passar do tempo deixem o setor e não haja mais ninguém para o manter. O desinteresse político e a falta de incentivos e investimentos no setor levou a que a atividade fosse insustentável. Conclusão, as zonas

litorais piscatórias sofreram e vão sofrendo tanto como as do interior, principalmente as que estejam fisicamente também distanciadas das sedes de município. Com isto, tem havido um progressivo abandono nesta atividade piscatória, os jovens rumam a outras paragens, principalmente para estudar e o desinteresse pela área continua, o que leva ao fraco desenvolvimento que conhecemos hoje (Pereira, 2012).

Assim, verificamos que seja no interior ou no litoral, os fenómenos demográficos levam à perda de população onde não houver oportunidades de trabalho e qualidade de vida. Portanto, segundo Martins (2011), temos que o desenvolvimento de uma região, seja ela de que natureza for, pode estar intrinsecamente ligado a vários fatores associados a essa mesma região, como por exemplo o envelhecimento da população, a densidade demográfica, a existência de infraestruturas e o poder económico (este ligado ao emprego). Estes são assim os fatores que tornam uma região mais atrativa ou abandonada. Se os fatores acima mencionados se encontraram todos concentrados numa região estamos na presença de um péssimo quadro evolutivo dessa mesma região encontrando-se problemas a todos os níveis. A população envelhecida terá problemas de mobilidade e acessibilidade, e associando isto à dispersão do território está criado um problema sério para a autarquia. Além disso esta situação leva à fraca atração de população, sobretudo jovem, pelo que atualmente vemos que a aposta no turismo tem sido a forma de tentar contornar o fraco desenvolvimento nestas regiões (com a redescoberta do território). Apesar dos aspetos negativos a verdade é que qualquer região tem ao seu dispor características a vários níveis, seja ambiental, económicas, etc., que podem gerar nova vida, inovação e conhecimento, embora seja sempre um projeto a longo prazo. É preciso portanto aproveitar os recursos existentes numa região, e não fugir à tradição, bem como aproveitar as potencialidades que tornam uma região única relativamente às restantes.

É preciso ressaltar que cada região tem características únicas, começando pela sua vasta história, passando pelas suas tradições, costumes, vivências, conhecimento e relações entre atores no que toca ao desenvolvimento local.

As regiões têm de conseguir adquirir vantagens competitivas. Estas vantagens são possíveis se conseguirem difundir informações estratégicas entre os agentes económicos e colocarem os atores regionais em interconexão, tendo por isso uma região com uma grande densidade de atores e fortes relações entre eles, mais possibilidades de vir a tornar-se mais desenvolvida em relação a outra que não tem essas mesmas capacidades (Bragança, 2008).

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

O conhecimento e os processos de aprendizagem são muito dependentes das limitações das componentes sociais e territoriais e por isso as regiões mais desfavorecidas e deprimidas, isoladas e rurais com uma fraca componente institucional (são algo abandonadas) têm grandes entraves quando procedem à combinação de conhecimento com aprendizagem e portanto aparecem dificuldades para criar competitividade territorial (Rodrigues *et al.*, 2005).

Com isto temos como consequência que a inovação em locais desfavorecidos a vários níveis poderá nunca acontecer e portanto dificulta o desenvolvimento da região. (Rodrigues & Pires, 2006).

Para concluir de forma sucinta este tópico, ressalvo a ideia de que numa região, seja ela de que tamanho ou importância for, nada deve ser posto de parte no que toca ao desenvolvimento. Os fenómenos demográficos podem afetar qualquer lugar, mas isso não implica que o desenvolvimento tenha de estagnar durante décadas, sem qualquer solução. Tudo o que uma região possui tem a sua história, o seu conhecimento e a sua natureza criando características únicas num lugar. Ao nível da inovação, a região tem que ter em conta capacidade de produção local, os seus recursos materiais e imateriais, os seus usos e os seus costumes. Portanto o principal a reter é que cada lugar é único logo, cada estratégia de desenvolvimento e inovação é única. Se aplicarmos um modelo de desenvolvimento numa região, este pode resultar, no entanto o mesmo modelo pode ser um autêntico fracasso noutra região, tudo devido às diferentes características que cada local tem.

### **3.3.3 - A mobilidade demográfica atual**

Graças às grandes evoluções no campo da mobilidade as pessoas podem hoje mudar facilmente de lugar de residência bem como residir num local e trabalhar noutra. Este fenómeno demográfico faz com que haja novos conceitos (as novas mobilidades) os quais são referidos por vários autores:

- Kaufmann (2002) refere-se à dupla residência o que implica uma residência no local de trabalho durante a semana, e uma residência para atividades e lazer ao fim-de-semana;
- Vertovec (1999) refere-se às migrações para fora do país. O autor refere a possibilidade de os emigrantes viverem noutra país mas manterem uma habitação de férias no seu país de origem;

- Cohen (1984) por outro lado destaca os movimentos turísticos, referindo-se às áreas às quais ficamos afetivamente ligados de um ponto de vista turístico;
- Hislop e Axtell (2007) destacam ainda os trabalhadores móveis, ou seja os que residem num lugar mas realizam movimentos pendulares para ir trabalhar noutra lugar. (Adaptado de Osti, 2010)

Hoje em dia também é notório que os progressos na mobilidade tiveram outras consequências, de forma que deixaram visíveis as diferenças entre os agentes sociais, estabeleceram hierarquias e acentuaram mais o fosso entre ricos e pobres, economicamente falando (Osti, 2010).

Atualmente sabemos que o fenómeno demográfico da migração rural-urbana tem sido substituído pelo fenómeno da mobilidade pendular (Harris *et al.* 2008).

Outro exemplo que fez aumentar a mobilidade fora da cidade foi os centros comerciais. Estes centros passaram a estar muito localizados tanto fora do rural como fora do urbano, mais propriamente ao longo das vias entre cidades estando próximos de áreas rurais. O resultado destes atos foi a dispersão das atividades comerciais e industriais provocando também dificuldades nos acessos e na organização das redes, embora tenha criado mais interação entre o rural e o urbano. Este fenómeno também leva a que hoje se use ainda mais o automóvel privado para aceder a estes estabelecimentos comerciais. O autor revela ainda que o turismo e o lazer causou a mobilidade multi direcional (Osti, 2010).

O meio rural passou também a utilizar a mobilidade privada, ou seja com o seu próprio automóvel, para comprimir o tempo e o espaço. Isto vem permitindo que os lugares isolados se consigam manter sustentáveis, embora numa luta constante, já que no contexto económico é uma luta dispendiosa (Oliva, 2010).

Oliva (2010) ressalva no entanto que toda esta mobilidade em torno do espaço rural e isolado não reduz as desigualdades entre lugares, sendo que nem todos os lugares têm possibilidades físicas para a população se poder mover como quiser.

Estas mobilidades sobretudo do espaço rural são hoje processos normais e usuais na vida dos cidadãos, sendo que há algumas décadas eram algo de impensável, tal como era impensável que depois dos fenómenos demográficos referidos fosse possível fazer uma redescoberta destes mesmos territórios. No entanto as mentalidades foram alterando e nasceu uma preocupação com a sustentabilidade havendo agora uma preocupação com

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

recursos disponíveis em cada local. Não obstante os territórios isolados continuarem com bastantes problemas, neste momento existe pelo menos uma reflexão sobre eles o que se traduz em incertezas mas também na procura de soluções. As incertezas nos processos ligados à mobilidade e acessibilidade são o resultado das fraquezas que se verificam nestes mesmos processos (Oliva & Camarero, 2001).

Segundo Milbourne & Kitchen (2014) a mobilidade foi e continua a ser uma variável significativa para as mudanças das zonas rurais, isoladas ou de baixa densidade. Primeiro devido a ter proporcionado a migração rural-urbana, e segundo, numa perspetiva mais atual, por ter proporcionado fluxos diários de movimentos pendulares bem como fluxos turísticos e de segunda residência.

A chegada às zonas isoladas de ex-habitantes de zonas urbanas, a partida inversa de jovens para as cidades, o retorno de emigrantes ao lugar de origem e os fluxos constantes de turistas nestes lugares isolados significam que os espaços rurais, isolados e periféricos vivem num constante fluxo de pessoas, sendo constantemente reinventados e nunca completos (Massey, 2005).

Assim, é notória a relação entre mobilidades e dinâmicas dos espaços de baixa densidade. Os fluxos e movimentos migratórios foram alterando constantemente a demografia das zonas isoladas criando nestas impactos na cultura social e linguística das comunidades. Este facto leva a que muitas vezes os residentes de faixas etárias já avançadas, num determinado local olhem de forma negativa para o turismo, acreditando que estes destroem os lugares desde a sua cultura à coesão social. Foi-se verificando também que os reduzidos e fracos equipamentos nas áreas de baixa densidade teriam impactos na mobilidade. Os fluxos entre espaços de baixa densidade e entre estes e espaços urbanos foram aumentando devido à diminuição de serviços (de saúde, de educação, de transporte, etc.) e de emprego nestas áreas de baixa densidade. Este facto faz também com que os habitantes desses lugares prefiram em determinado momento mudar-se definitivamente para os centros urbanos, provando novamente que o rural não é estável e tem movimentos constantes ao longo do tempo.

Para concluir, notou-se então que a mobilidade influenciou ao longo do tempo o desenvolvimento dos lugares e criou fenómenos demográficos diferentes ao longo do tempo. Segundo Milbourne & Kitchen (2014) existe uma relação complexa entre a mobilidade, a imobilidade e a fixação existente nas zonas de baixa densidade o que dificulta mas torna

interessante o seu estudo. Além disso, os autores salientam o termo híper mobilidade, e consideram que essa mobilidade é hoje um requerimento necessário no estilo de vida atual. Acrescentam ainda que as áreas de baixa densidade têm hoje obtido uma importância crescente no que toca à procura de tranquilidade, descanso e apreciação da natureza, o que vai criando uma habituação a estes lugares.

### **3.4 – As deslocações a nível local: A mobilidade pendular e os meios de transporte**

Com tudo o que foi referido nos pontos anteriores, torna-se evidente a importância da mobilidade, acessibilidade e dos transportes, sejam eles públicos ou privados, no dia-a-dia da sociedade mundial. É preciso movimentar-se constantemente por variados motivos e por isso pretende-se neste ponto comentar as deslocações a nível local e dar algum ênfase aos transportes e movimentos pendulares.

#### **3.4.1 – Mobilidade pendular**

Os movimentos pendulares são movimentos de escala local. São fluxos diários de pessoas entre o seu local de residência e o seu local de trabalho e existem quando há uma centralidade com dinâmicas relativas a empregabilidade e esta se articula com a periferia, onde residem os trabalhadores. Distinguem-se dos movimentos migratórios já referidos anteriormente na medida em que estes se referem a uma mobilidade permanente, ou seja acontecem quando uma pessoa se fixa noutra lugar em busca de melhores condições de vida e trabalho (Francesconi, 2009).

Apesar de como explicado os movimentos pendulares diferirem dos movimentos migratórios, ambos implicam fluxos de pessoas no território (Moura *et al.* 2005).

Para o INE (2011), o conceito de movimento pendular refere-se a:

*“deslocação diária, entre a residência e o local de trabalho ou estudo, efetuada pela população residente e que viva no respetivo alojamento a maior parte do ano”.*

Segundo o CCDRC (2013) os movimentos pendulares assumem uma importância estratégica no território. Por um lado criam dinâmicas no território e na qualidade de vida das populações, e por outro participam na definição e implementação de políticas públicas de ordenamento e de desenvolvimento urbano e regional.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

De forma a continuar na localidade e na habitação onde habitualmente vivem, muitos residentes em determinados locais optam pela deslocação diária para outra freguesia ou outro município para trabalhar. Esta ação não acontece apenas em locais periféricos mas sim em variados contextos tanto rurais como urbanos. Nas áreas periféricas ou rurais, com predominância residencial, a capacidade de deslocação é uma condição fulcral para habitar nestes locais sendo um fator de sustentabilidade para os residentes. Oliva (2006), citando Bericat (1994), afirma que:

*“A mobilidade incorporada nas nossas práticas sociais converte-nos em sedentários nómadas que giram constantemente sobre os mesmos pontos quotidianos dispersos (lugar de trabalho, residência, localidade, residência de familiares...)”.* (2006: 2).

A mobilidade laboral não acontece apenas entre freguesias ou municípios e entre o rural e o urbano. Exemplo disso é o caso da ponte de Oresund que faz a ligação entre a Dinamarca e a Suécia. Esta ponte é utilizada por diversos motivos sendo um deles a mobilidade pendular. O motivo é devido às rendas serem mais baratas na Suécia, optando muitos Dinamarqueses por residir no país vizinho e atravessar a ponte todos os dias para ir trabalhar no seu país, Dinamarca, mesmo tendo em conta os elevados custos da travessia da ponte (Larsen, 2003).

Segundo Oliva (2006), é comum nas zonas de baixa densidade que mais de metade da população até aos 35 anos de idade trabalhe ou estude noutra local. Esta tendência inverte-se normalmente na população mais crescida (superior a 50 anos de idade), que com alguma naturalidade procura desenvolver-se mais localmente.

As zonas de baixa densidade têm um fraco desenvolvimento económico e social, envolvendo-se também em outros problemas como a fraca fixação humana e a dependência de freguesias vizinhas. Nestes lugares a economia é pouco dinâmica, é instável e precária, portanto é natural que os seus habitantes tentem estudar ou trabalhar em outra cidade, daí as mobilidades pendulares serem um fator de grande importância para se conseguir aguentar estas freguesias que muitas vezes acabam por ser apenas o lugar onde os residentes pernoitam e passam o fim-de-semana, passando o resto do tempo a utilizar as freguesias vizinhas para se sustentarem. Seguindo a lógica destes autores (Ojima *et al.*, 2008) podemos dizer (embora a uma escala menor dos exemplos referidos na sua obra) que estamos perante cidades-dormitório, onde a herança e a afetividade fazem os residentes permanecer nestes lugares, mesmo tendo em conta o esforço diário que têm de realizar para viver/sobreviver.

Sintetizando, um movimento pendular corresponde a uma deslocação de ida e volta entre dois lugares sendo normalmente um movimento do tipo casa-trabalho e trabalho-casa. O movimento acontece devido ao local de residência não ser o mesmo que o local de trabalho além de só ser possível devido a uma boa organização de redes de transporte no território.

### **3.4.2 – O sistema de transportes**

A capacidade de se mobilizar e realizar movimentos pendulares diários apenas é possível com um uso de transportes podendo estes ser públicos ou de carácter individual privado.

Quanto mais desenvolvido for o sistema de transportes e comunicações, mais flexibilidade e possibilidades tem a população de escolher onde residir. Toda a população, ou seja, qualquer pessoa, pode residir nas cidades e deslocar-se para o trabalho num meio rural ou de forma inversa, residir no rural e movimentar-se para a cidade para trabalhar, estudar e ter atividades de lazer (Alves, 1995).

Hoje em dia sabemos que o sistema de transportes não é igual para todos. A estrutura de transportes não consegue ser eficiente em todo o lado negligenciando algumas áreas. Depois esta mesma estrutura não favorece os utilizadores que mais precisam do transporte, principalmente pelo elevado custo de utilização se for usado frequentemente. Acrescenta-se que o transporte coletivo não consegue reduzir distâncias como o transporte privado, o que o torna menos atrativo.

As áreas predominantemente rurais e de menor densidade estão, por norma, mais distantes dos principais eixos viários. Isto significa que há dispersão de população pelo território o que obriga a percorrer quilómetros consideráveis para dar resposta a uma procura reduzida e dispersa. A mobilidade nestas zonas é instável o que desencoraja as empresas de transporte a operar nessas áreas, sendo a oferta baixa ou inexistente (Alves, 2013). O mesmo autor refere que quando num local se detetam poucas viagens com transporte individual significa à partida que não há muitas deslocações obrigatórias para o indivíduo, o que pode indicar maior oferta e utilização de transportes públicos. Mas se estes transportes públicos também forem poucos utilizados a conclusão a que se chega é que a oferta não satisfaz as necessidades da população (possivelmente a nível de horários ou abrangência geográfica).



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

A circulação nas zonas de baixa densidade é essencial para que haja mobilização dos residentes até aos seus locais de trabalho e de estudo já que como foi dito, há uma separação entre este e o local de residência, bem como das demais atividades necessárias no dia-a-dia, o que implica muitos custos que afetam fortemente o orçamento de uma família. Assim é natural que se procurem alternativas para as deslocações, como ir a pé ou de bicicleta, sendo que nem sempre é possível como se irá constatar na componente prática desta investigação.

Para Guerrero (2003) é sobretudo essencial garantir viagens mais rápidas quando se utilizam transportes públicos, para estes se tornarem mais atraentes do ponto de vista do utilizador:

*“medida mais efetiva para mudar a tendência para o incremento do uso do automóvel é mudar os tempos de viagem dos transportes públicos.”* (Guerrero, 2003: 38).

Esta afirmação tem na minha ótica todo o sentido até porque além da própria viagem ainda temos o tempo de espera e muitas vezes o percurso a pé até atingir o meio de transporte ou o destino pretendido.

Embora faça falta serviços em zonas de baixa densidade, também devemos entender que a redução desses serviços está relacionado com um diagnóstico da região em causa, que se prende sobretudo com a utilidade do serviço e a viabilidade económica desse mesmo serviço.

Nutley (2003) evidencia que é importante um diagnóstico da situação existente no local com base em vários fatores:

- As características da população, sobretudo as que permitem saber quem e quantos habitantes trabalham, estudam, estão reformados, etc.;
- A dimensão do lugar e a sua distância à sede do município;
- A quantidade de deslocações por motivos de trabalho ou estudo, por modo de transporte.

Com o resultado do diagnóstico efetuado é possível compreender se há uma procura que justifique ou viabilize, pelas características socioeconómicas da população e pela sua posição geográfica, uma oferta de transporte público regular.

Diagnósticos à parte, o transporte público por norma devia constituir sempre um direito para as populações, com um custo acessível e uma boa acessibilidade, além de uma rede espacial que permita aceder a múltiplos lugares.

Os transportes devem servir especialmente quem precisa de vencer distâncias no mais curto tempo possível e portanto deveria haver, independentemente da vertente económica, um serviço incondicional de transporte aos territórios isolados de baixa densidade onde as populações à partida precisam de percorrer maiores distâncias. Não acontecendo cria-se assim o ciclo vicioso já falado anteriormente, com a população a partir, devido à falta de serviços, e estes serviços a serem cada vez em menor quantidade (Pacheco, 2003).

Kaufmann *et al.* (2004) discutem a ideia de que a mobilidade é o conceito pelo qual as pessoas regulam o seu dia-a-dia e a sua vida no geral. Os autores consideram que a mobilidade é o vértice da organização social estando os objetivos traçados sempre dependentes da inclusão da mobilidade.

Giorgio Osti (2010) revela um exemplo peculiar em alguns aglomerados italianos onde se procurou incentivar o transporte individual através de subsídios, no entanto com o objetivo de se utilizarem modelos mais recentes e sustentáveis, a nível económico e ambiental. Além disso foram feitas reduções nos impostos a quem adquirisse automóveis ecológicos. Isto foram condições dadas pelo governo italiano sobretudo para as cidades, não tendo havido nenhuma política específica para os territórios de baixa densidade. Aliás todos os subsídios atribuídos não tiveram em conta as desigualdades que existem no território. A exceção, segundo Osti, foi a região de Friuli-Venezia Giulia onde o governo local decidiu atribuir vouchers aos residentes para serem utilizados nas gasolneiras.

A ideia de incentivar a população a adquirir o seu próprio transporte, mesmo que mais sustentável e ecológico não é de todo a melhor solução. Primeiro porque continua e aumentar a poluição atmosférica e em alguns casos, a poluição sonora, o tráfego e a maior possibilidade de acidentes. Depois porque é mais dispendioso para os orçamentos das famílias ter de sustentar o seu próprio transporte. Além disso, acaba por aumentar o individualismo, a vontade de estar socialmente isolado e resolver os problemas sozinho, pegando no seu próprio meio de transporte. Os lugares isolados perdem ainda mais força, e isolam-se ainda mais.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Constata-se que a tendência atual da sociedade, seja ela urbana ou rural, é de usar o transporte individual privado. Aliás, e sendo o objeto de estudo as regiões de baixa densidade, nestas áreas o uso do automóvel predomina, devido à necessidade de atingir outros lugares, sendo um símbolo de liberdade e independência. A fraca densidade em alguns territórios e a pouca capacidade de criar novas dinâmicas económicas traduzem-se em poucos modos de transporte e conseqüentemente poucas frequências nesses territórios. Não havendo a oferta correta e necessária de transporte público, o transporte individual passa a ser a alternativa, o que cria efeitos negativos a nível económico, dando mais gastos às famílias e a nível social, ficando estes territórios mais isolados socialmente da envolvente. No interior do território passa a haver menos interação social entre a população.

### **3.4.3 - A intermodalidade**

*“O interesse da intermodalidade, que é uma grande aposta das mobilidades urbanas contemporâneas, parte da constatação da complementaridade dos diversos modos de transporte em numerosas circunstâncias. Mas o seu desenvolvimento é ainda muitas vezes insuficientemente desenvolvido por força das lógicas especializadas dos agentes de transporte, do localismo, das escolhas urbanísticas e do peso da ideologia anticarro.” (Ascher, 2008: 141)*

Segundo Rodrigues (2004), a intermodalidade afigura-se como uma das melhores e mais eficazes respostas para os problemas que afetam a mobilidade. Nesse sentido, intermodalidade impõe-se à massificação do transporte privado, sendo uma prática sustentável que se adequa aos territórios atuais e à sua evolução.

O mesmo Rodrigues (2004), refere como grande vantagem do transporte intermodal a de poder juntar as potencialidades dos diferentes modos de transporte e dessa forma reduzir custos económicos, de poluição, de consumo energético e de tráfego rodoviário. Com isto é possível também garantir mais segurança no espaço.

Para Gronau (2008) a ideia é semelhante já que para o autor entende-se por intermodalidade uma combinação de transportes para um sistema mais seguro, saudável, sustentável, eficiente e também confortável.

Para o transporte intermodal passar a ser uma referência e uma prática habitual é necessário que as condições do transporte e de viagem sejam realmente sustentáveis. É portanto desta maneira que o transporte intermodal pode ser uma prática habitual e de sucesso na sociedade. O transporte intermodal deve ser atrativo na deslocação e nos locais de

mudança de transporte para que se consiga a consciencialização de que pode ser a melhor forma de mobilização sustentável não só economicamente mais também ambientalmente (Osti, 2010).

Rapidamente se percebe que a intermodalidade pode ser uma grande mais-valia. Juntando as reflexões anteriores, podemos concluir que com a intermodalidade é possível ganhar uma nova vivência, tornando lugares mais atrativos e criando novas dinâmicas no território sendo a título de exemplo a possibilidade de criação nas estações principais de centros comerciais (Ascher, 2008).

## **Capítulo 4 – Turismo e desenvolvimento local**

### **4.1 – Turismo: Introdução ao conceito**

*“O turismo é um dos fenómenos que melhor caracteriza o modo de vida das sociedades modernas, constituindo uma consequência de necessidades nos domínios do lazer, da cultura, da religião, da atividade profissional e do conhecimento de outras terras e de outros povos” (Costa et al. 2001: 2).*

O conceito de turismo passou por diversos autores e diversas opiniões.

Hunziker & Krapf, citados por Henriques (2003) definem turismo como:

*“o conjunto das relações e fenómenos originados pela deslocação e permanência de pessoas fora do seu local normal de residência, desde que tais deslocações e permanências não sejam utilizadas para o exercício de uma atividade lucrativa principal, permanente ou temporária”. (2003: 21).*

Esta definição surgiu numa fase embrionária do turismo, e embora indique de forma correta que a atividade turística implica uma deslocação para fora da residência habitual, é hoje estranho dizer que o turismo não pretende ser uma atividade lucrativa.

Assim, convém destacar a definição da Organização Mundial de Turismo, em 1991, citada por Cunha (1997) que definia o turismo como a atividade que:

*“compreende as atividades desenvolvidas por pessoas ao longo de viagens e estadas em locais situados fora do seu enquadramento habitual por um período consecutivo que não ultrapasse um ano, para fins recreativos, de negócios e outros”. (Cunha,1997: 8)*

O problema desta definição é que apenas retrata o que o turista faz, manifestando que a atividade é feita por quem vem de fora. Quem cria a possibilidade de fazer turismo, ou seja os locais, estão excluídos desta definição da OMT.

Portanto, não estando esta definição errada, mas incompleta podemos de outra forma referir que o turismo deve ser dividido segundo duas abordagens: Em primeiro temos quem procura o produto. Quem procura o produto efetua uma deslocação para um determinado local, sem no entanto permanecer nesse mesmo local em definitivo. Por outro lado podemos abordar o turismo segundo a oferta. Deste modo relacionamos o turismo com um conjunto de bens, equipamentos e serviços que suportam as atividades criadas para os turistas.

Será então a partir daqui possível referir a definição do conceito por parte de Mathieson & Wall (1982) citados por Cunha (2003) que embora seja mais antiga em termos de publicação, reflete e engloba da melhor maneira o que é realmente o turismo:

*“O turismo é o movimento temporário de pessoas para destinos fora dos seus locais normais de trabalho e de residência, as atividades desenvolvidas durante a sua permanência nesses destinos e as facilidades criadas para satisfazer as suas necessidades.”* (Cunha, 2003: 30)

Esta é a definição que mais se enquadra com o turismo atual, englobando tanto a abordagem da oferta como da procura.

Historicamente, a atividade turística teve um grande crescimento a partir dos anos 60. Este crescimento deu-se sob a influência da revolução nas comunicações, da prosperidade económica e sobretudo ao consumismo das populações, o que levou esta atividade a ser uma prática comum no cidadão de um país desenvolvido (Castro *et al.*, 2010).

Hoje em dia, o turismo faz parte de atividade da economia mundial. É uma atividade propulsora de desenvolvimento local sendo no entanto ainda complexa pelo fato de não ser independente e autónoma. Refiro isto porque o turismo tem várias ciências envolvidas no seu processo das quais se destacam a geografia, a história, a geologia, a administração e a economia. Sem a presença destas ciências seria difícil o turismo ser de fato uma atividade, além de que não conseguiria certamente avaliar da melhor forma o potencial de cada lugar.

Segundo Giudice & Souza (2010), o turismo também é um fenómeno estruturante do território, tendo influencia nas práticas sociais e económicas e criando modos de vida. Assim, deve haver planeamento no turismo para garantir eficiência e crescimento económico bem como respeito e preservação pelo ambiente e natureza. Desta forma, seguindo esta ideia estamos na presença do conceito de sustentabilidade, o que nos leva a pensar hoje na atividade turística direcionada para o desenvolvimento sustentável.

Já Inskeep (1991) retrata as componentes que devem existir no turismo e que vão de encontro aos parágrafos anteriores a partir da figura seguinte:

## A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto



Figura 3 – Componentes presentes no turismo

Fonte: Adaptado de Inskeep (1991)

É importante agora enquadrar o turismo em relação ao objeto deste trabalho, e portanto fazer referências ao desenvolvimento, ao planeamento, à mobilidade/ acessibilidade e aos transportes.

### 4.2- Turismo, desenvolvimento e sustentabilidade

O turismo é uma atividade social, económica e cultural que permite para um lugar gerar lucros através das suas próprias atrações (Marcon, 2007).

Para Cavaco (2001), o turismo contribui para a sustentabilidade de uma comunidade na medida em que permite reduzir desigualdades locais, através dos benefícios económicos, melhorando rendimentos e condições de vida das famílias.

No mesmo âmbito, Marcon (2007: 2) afirma que *“muitos lugares acabam tendo no turismo uma possibilidade de alternativa para o seu crescimento, pois a atividade pode dar início ao processo de desenvolvimento local.”* Mas esta possibilidade de desenvolvimento passa sempre pelo envolvimento da comunidade. É a comunidade a principal agente de desenvolvimento, que decidirá que tipo de turismo deve fazer e como deve ser construída a

sua viabilidade. O desenvolvimento local deverá ser sustentável com a própria estratégia da população, valorizando o seu património e valorizando-se a população a si mesma, pondo o valor humano à frente dos valores materiais (Krippendorf, 2001).

O forte crescimento do setor turístico aliado ao aumento do número de turistas em cada lugar levou a que as entidades competentes refletissem mais no turismo com base no planeamento e na sustentabilidade. Passou a ser importante planear a atividade turística de forma ponderada, para salvaguardar a organização do território, bem como para garantir a viabilidade económica e a sustentabilidade da mesma, relacionando este planeamento com o desenvolvimento sustentável o que implica garantia de sustentabilidade económica, social, ambiental e cultural (Carvalho, 2009).

Passámos assim a estar na presença de turismo sustentável que, segundo a organização mundial do turismo (OMT, 1993) é uma forma de turismo que pretende satisfazer a procura mas sem pôr em causa o ambiente, valorizando os recursos locais e aumentando os benefícios destes recursos para a população local.

Segundo o *English Tourist Board* (1991), apresenta-se a lista das mais-valias do turismo sustentável:

**Tabela 1 – As mais-valias do turismo sustentável**

Aumento da competitividade e qualidade do produto no mercado
Melhoria da imagem de um território
Redução de custos com matérias-primas
Capacidade de potenciar mais desenvolvimento através de novos serviços e produtos
Melhoria da qualidade do ambiente para as comunidades locais
Aumento da eficiência global

**Fonte: *English Tourist Board* (1991)**

Já Swarbrooke (1999) procura definir na tabela seguinte as diferenças entre turismo sustentável e turismo não sustentável.



**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**Tabela 2 – Turismo sustentável vs Turismo não sustentável**

<b>Turismo Sustentável</b>	<b>Turismo não sustentável</b>
<b>Conceitos gerais</b>	
Desenvolvimento lento	Desenvolvimento rápido
Desenvolvimento ponderado e controlado	Desenvolvimento sem critério
Longo prazo	Curto prazo
Qualitativo	Quantitativo
Controlo local	Controlo remoto
<b>Estratégias de desenvolvimento</b>	
Planeamento e depois desenvolvimento	Desenvolvimento sem planeamento
Orientação por conceitos	Orientação por projetos
Preocupação com a paisagem envolvente	Concentração da oferta em pontos estratégicos
Agentes de desenvolvimento local	Agentes de desenvolvimento externos
Emprego para os residentes locais	Importação de mão-de-obra
Arquitetura vernacular	Arquitetura não vernacular
<b>Comportamento dos turistas</b>	
Turista com menor valor económico	Turista com alto valor económico
Preparação mental antes da partida	Sem preparação
Tentativa de aprendizagem da língua local	Não aprende a língua local
Cuidadoso e com nível de sensibilidade apurado	Menor sensibilidade e mais intensivo nas suas ações
Repete as visitas	Não repete as visitas

**Fonte: Adaptado de Swarbrooke (1999)**

O turismo hoje produz, transforma e desenvolve um local. Mas para este local ser sustentável o turismo deve ter em conta a preservação e manutenção dos aspetos naturais e culturais sujeitos à exploração turística nesse mesmo território. Portanto planear o turismo cada vez faz mais sentido. O planeamento do turismo pode levar o lugar à sustentabilidade e com isso satisfazer as necessidades económicas, sociais e ambientais desse mesmo território.

Para Partidário (2006), um território para garantir um planeamento turístico sustentável deve criar uma interação entre atores. Isto implica que haja envolvimento das comunidades locais com as componentes de monitorização da sustentabilidade dos destinos turísticos.

O planeamento do turismo não serve no entanto apenas para garantir sustentabilidade, isto porque os lucros têm a sua importância elevada no desenvolvimento de atividades. Isto quer dizer que o planeamento serve para gerar da melhor forma lucros, e como em qualquer atividade procura-se com esses lucros dar mais valor à atividade e consequentemente fazer crescer ainda mais os lucros.

É preciso ter em conta para Salleras (2011) que o turismo não é uma atividade inofensiva. A atividade age sobre o território e consequentemente cria vários impactos sobre o mesmo. O turismo molda as relações socioeconómicas locais e sem o referido planeamento a longo prazo será insustentável. Portanto é importante garantir uma boa relação entre território, turismo e política para garantir um turismo sustentável onde se articulem as dimensões sociais, económicas e ambientais e com isso se preserve os simbolismos que constituem o território.

No que toca especificamente às zonas de baixa densidade, o desenvolvimento tem suscitado mais interesse e consequentemente mais atores envolvidos. No entanto nem todos os lugares têm sido desenvolvidos, longe disso, e assim é notória a necessidade de criação de estratégias inovadoras para salvar esses contextos de baixa densidade nos territórios sobretudo isolados. O turismo ganha aqui o seu lugar nestes territórios, sendo uma espécie de tábua de salvação para muitos países, regiões e lugares (Carvalho & Marujo, 2010).

O turismo é uma forma de diversificar a economia e serve como gerador de investimento para o desenvolvimento dos locais turísticos. Este facto é muito importante para as áreas isoladas e de baixa densidade na medida em que estas não têm por norma grandes benefícios económicos proveniente de outras atividades devido à sua localização, assim como não têm muito mais formas de se desenvolver atualmente que não seja pela atração de visitantes. Nestes casos o papel dos residentes ganha ainda maior importância, porque é por eles que passa a vontade de fazer turismo, e de ter a perceção do que deve ser feito na localidade para obterem o resultado desejado com os turistas. Lickorish (2000) reflete sobre a importância do habitante, referindo que *“Em muitos locais o turismo já existe, e a necessidade é descobrir quais são as visões dos residentes. Neste caso, a pesquisa visa registrar e monitorar as perceções dos residentes em relação aos impactos do turismo”*. (2000: 114).

Assim o turismo é uma fonte de rendimento para as zonas de baixa densidade, mas é nestas zonas que os habitantes mais influência podem ter sobre os impactos positivos ou negativos que a atividade pode ter. O sucesso de um determinado destino turístico passa em

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

grande parte pela forma como os residentes encaram o papel do turismo na sua comunidade. Acrescenta-se ainda que as atitudes dos residentes para com a atividade turística tem influência no planeamento turístico e conseqüentemente no desenvolvimento e sucesso futuro do território (Brunt & Courtney, 1999).

Mas o turismo não se baseia apenas numa empresa que atrai visitantes e funciona quase de forma independente. Aliás como já referido o turismo depende de muitas mais áreas e ciências caso queira aproveitar da melhor forma todo o seu potencial. Além disso é essencial que se criem conexões eficientes entre a atividade turística e os agentes locais para que o funcionamento da atividade seja eficiente, evolutivo e constitua mais desenvolvimento local (Brunori, 2007).

No entanto, o mesmo autor (Brunori, 2007) não acredita na facilidade do processo e identifica que as diferenças entre agentes socioeconómicos e as particularidades destes dificultam a criação de estratégias e instrumentos para garantir a cooperação local e conseqüentemente o desenvolvimento local.

Para Castro, J. & Martins, F. (2011) o turismo constitui uma mais-valia para travar a tendência regressiva que se verifica nas regiões de baixa densidade em Portugal.

Outro autor partilha ideia semelhante, retendo a ideia que o turismo tem um papel importante na mudança das comunidades rurais, periféricas ou isoladas, na medida em que modifica as dinâmicas atuais, bem como as transforma a vários níveis - ambiental, económico, social e cultural (Andereck, 1995).

Fica a ideia que se quisermos e considerarmos o turismo uma atividade importante para o desenvolvimento local não devemos prescindir, para a sua implementação como agente de mudança no território, de um bom planeamento. Nas palavras de Carvalho & Marujo (2010) este planeamento deve ser *“estratégico, integrador, participativo e pluralista no sentido de envolver as dimensões sociais, económicas e físicas”*. (2010: 2).

Segundo Butler & Hall (1998) o turismo contribui também bastante para a formação de lugares. Estes lugares formados mantêm o seu carácter local e a sua cultura, mas adicionam capacidade local para dar resposta às necessidades dos turistas.

Para as áreas de baixa densidade, o processo é o mesmo, com o turismo a ter um papel de remodelador do território e com isso permite o desenvolvimento local, mas nunca sem o contributo do planeamento, a não ser que como visto anteriormente seja um turismo pouco

sustentável a longo prazo. O planeamento deve hoje ser usado e pode ser usado em qualquer escala geográfica de forma sobretudo a organizar o território, mas deve ser um processo com continuidade e dinamismo.

Em relação ao planeamento do turismo, Getz (1986) refere esta área como uma tentativa de otimizar o potencial da contribuição da atividade turística para a qualidade ambiental e o bem-estar humano dentro de uma localidade.

Até aqui a ideia a reter é que o planeamento garante ou deve garantir a sustentabilidade da atividade turística. E que quando se trata de um planeamento a nível local, é necessário que este consiga satisfazer tanto a população residente, como a visitante.

Burns (2004) tem uma visão interessante sobre o planeamento turístico, defendendo que este planeamento tem duas visões possíveis: Primeiro destaca o desenvolvimento, ou seja a forma como o turismo influencia o desenvolvimento sem prejudicar um lugar e sem ter de se desenvolver através de outra parte, ou seja, terceiros. A segunda visão recai sobre a parte económica. Burns afirma que o turismo é visto como uma indústria, e assim pretende-se vender um produto e maximizar os lucros.

**Tabela 3 - Visão desenvolvimento vs Visão económica**

<b>Visão - Desenvolvimento</b>	<b>Visão - Economia</b>
Desenvolvimento humano sustentável	Crescimento económico
Turismo como cultura	Turismo como indústria
Turismo como um sistema	Consumismo
Independente	Globalização
Subdesenvolvimento	Modernização

**Fonte: Burns (2004)**

Estamos na presença de duas visões distintas, o que mostra que o planeamento não tem um objeto único, e pode ser feito segundo a vontade e o desejo de cada local, agente e planeador. Se é verdade que o planeamento deve ser assim, com várias possibilidades de aplicação e concretização, quando falamos de planeamento de turismo deveríamos estar na presença de um objeto final mais concreto, com uma forma especial para ser criado, sustentado e aplicado.

O correto planeamento do turismo sustentável tem a particularidade de minimizar os efeitos negativos da atividade turística num território, além de impor a vontade aos turistas

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

de regressar a um determinado destino turístico (Pires, 2004). Além disso é importante a nível local para promover e sustentar a relação que existe entre a população, a economia, o território, o ambiente e o turismo (Carvalho & Marujo, 2010).

Beni (1997) considera que o planeamento do turismo deve garantir viabilidade económica e social tendo sempre em consideração a cultural local e o ambiente, ou seja é mais uma ideia que vai de encontro à sustentabilidade.

Na perspetiva de Tosun (2001) o turismo pode garantir sustentabilidade a um lugar na medida em que reduz a pobreza da população do destino turístico; promove a autoestima desta mesma população; e acelera o desenvolvimento local da comunidade.

O turismo é hoje indiscutivelmente um conceito capaz de promover territórios de baixa densidade, mudando as suas dinâmicas territoriais. Mas um território não consegue ser sempre atrativo isto porque podemos preferir hoje ir à praia e amanhã escalar uma montanha. Daí a ideia de que tem de haver planeamento no turismo e esse planeamento deve ser contínuo, refazendo-se criando novas atividades de atração. Os turistas hoje não dependem tanto de modas, tendo interesses diversos muito por culpa da própria atividade turística que se desenvolveu em várias vertentes. Carvalho (2009) afirma que os turistas estão a apresentar um novo comportamento atualmente no que diz respeito às escolhas dos lugares. Carvalho (2009) realça ainda que:

*“De facto, neste início de milénio os turistas são mais ativos e participativos; têm interesses mais diversificados e segmentados; são mais exigentes e menos influenciados pelas perspetivas da oferta massificada; estão mais esclarecidos e informados.”* (2009: 5).

O acesso à informação permitiu portanto que os turistas passassem a estar mais atentos a um lugar, sabendo de antemão o que este pode oferecer. Os turistas começaram a dar mais atenção ao património, sendo este quem dá o valor ao local e portanto é o património que atrai turistas e potencia o desenvolvimento local.

O património é assim um dos constituintes cada vez mais valorizados para criar turismo. Salleras (2011) vê o património como a componente que representa uma identidade, de forma simbólica. A mesma autora afirma também que o património permite guardar as marcas dos vários momentos da história e evolução de um lugar.

Carvalho (2003), num artigo sobre património e redescoberta dos territórios rurais afirma que:

*“O património é hoje reconhecido como elemento estruturante da memória, imagem e identidade territorial e como um dos recursos essenciais para a afirmação dos valores culturais e ambientais no quadro renovado das teorias de desenvolvimento territorial” (2003: 2).*

Conclui-se que a sustentabilidade do turismo é essencial para um lugar e para a capacidade deste em gerar e manter a atividade como impulsionadora do local a nível de desenvolvimento. É também importante que haja o planeamento do turismo na medida em que permite a organização do território e a capacidade de aproveitar todo o potencial local de uma comunidade. Para o planeamento devemos ter em conta todos os agentes do território, as várias ciências e a população deve estar envolvida, isto porque é necessário garantir que a comunidade local esteja recetiva para com os turistas.

### **4.3 – Turismo e mobilidade**

O turismo está invariavelmente ligado à mobilidade e aos transportes. Sem estes últimos não há forma de chegar a um determinado destino, sem esquecer a própria acessibilidade ao lugar, que pode ser bem particular.

Como referido no primeiro capítulo desta investigação, o turismo faz parte das novas mobilidades. Isto porque se pressupõe que o turismo implica mobilidade, deslocações, e todo o tipo de viagens, bem como as relações que cria com várias formas de comunicação (Lash & Urry, 1994).

Segundo Bauman (1997), a possibilidade de um indivíduo se poder mover, seja de que forma for, faz parte da sociedade modernista. Com o aumento de mobilidade aumentou o número de turistas e viagens para turismo, o que leva o turismo a ser também um elemento da sociedade modernista.

A mobilidade é sobretudo feita através dos vários meios de transporte sendo que estes têm um papel decisivo na atividade turística. Por um lado são os responsáveis pelas viagens por outro causam impactos ambientais. Olhando exclusivamente para o lado bom, os transportes são fundamentais para qualquer lugar que pretenda investir no turismo, já que são estes que facilitam a mobilidade dos turistas de um ponto de partida até ao destino e vice-versa, o que significa que tenha de haver um planeamento turístico e um planeamento da mobilidade, de forma a criar as condições certas para receber turistas e constituir a acessibilidade necessária para fazer uso dos transportes (Page, 1999).

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Mas nem sempre existe o planeamento do turismo e da mobilidade, principalmente nas zonas isoladas. A consequência da ausência de planeamento traduz-se numa mobilidade e deslocação insustentável para o turismo local, além de afastar os próprios turistas que na maioria dos casos procura o bom funcionamento e o conforto nas condições de transporte e acessibilidade (Thaler, 2004).

Page (1999) refere que os transportes causam grandes impactos negativos no turismo e no destino turístico o que a longo prazo vai reduzindo a atratividade destes mesmos destinos além de lhes condicionar os acessos. Podemos desta maneira afirmar, segundo Robbins & Dickinson (2007) que as políticas de turismo e as políticas de transporte e mobilidade caminham em diferentes direções. Se temos as políticas ligadas aos transportes a pedir a redução de movimentos e fluxos de mobilidade à sociedade, temos noutro âmbito as políticas da indústria turística a estimular esses mesmos movimentos e fluxos.

Apesar desta controvérsia as relações entre os dois campos, turismo e transportes, de outra forma são bastante condizentes. O turismo participa, com os seus vastos destinos que proporciona à sociedade, no desenho das redes de transporte. Já os transportes permitem o turismo, e são impulsionadores de desenvolvimento de lugares (Prideaux, 2000).

Em síntese, mais uma vez a mobilidade e os transportes aparecem como fortes trunfos para o desenvolvimento das zonas isoladas, neste caso primeiro para a atividade turística o que conseqüentemente desenvolve um lugar e a sua comunidade. Um local que seja isolado deve portanto criar uma boa oferta e uma boa rede de transportes e acessibilidade, para com isto desenvolver progressivamente a sua atividade turística e gerar a viabilidade económica discutida anteriormente. Sumariamente, o desenvolvimento local bem como a sustentabilidade do mesmo lugar dependem em parte da oferta e acessibilidade dos transportes, já que se esta oferta não for a melhor o lugar não se desenvolve como destino turístico (Page & Hall, 2003).

### **4.4 – Turismo de segunda residência**

O turismo de segunda residência implica como o nome indica a que um determinado indivíduo tenha pelo menos duas residências. Este fenómeno de ter duas residências tem vindo a crescer, não só nos estratos sociais de maior riqueza mas também por exemplo nos jovens estudantes que estudam fora da sua área de residência. A residência secundária, embora seja algo já comum e com impactos territoriais e económicos, é um fenómeno ainda pouco estudado.

Olhando numa escala alargada, em contexto europeu, as residências secundárias cresceram a partir da década de 60 do século XX nos países mais desenvolvidos, sendo que em Portugal o fenómeno é ainda e menos amplo (Faria *et al.*, 2011).

O fenómeno das residências secundárias beneficiou do aumento de tempos livres na sociedade, o que levou à criação de novas ocupações e usos. Mas houve outros factos que influenciaram o crescimento das residências secundárias sendo eles o aumento da importância do turismo; o aumento da mobilidade e acessibilidade; um maior poder de compra geral; e a degradação do modo de vida urbano (Umbelino & Sousa, 1998).

Os mesmos autores destacam que as residências secundárias já eram antes utilizadas mas apenas quando os indivíduos tinham períodos de férias. Hoje são usadas o mais possível durante o ano, sempre que há algum tempo livre. Estas residências são maioritariamente situadas junto ao mar já que este é “o símbolo mais forte do lazer desejado na sociedade do trabalho” (Umbelino & Sousa, 1998: 335).

Já Santos & Costa (2009) partilham uma visão diferente do que devia ser considerado o turismo de segunda residência. Para estes autores deve-se ter em conta os tempos de estadia para definir que tipo de residência estamos a usar. Por exemplo se uma habitação for utilizada mais de 6 meses num ano será a residência habitual do agregado familiar. Caso haja uma utilização inferior a 6 meses por ano, será considerado turismo de segunda residência. Por último temos ainda o turismo de multi-propriedade o que significa que as famílias distribuem o tempo livre por várias habitações.

Independentemente da análise de cada autor, o importante a reter é que há pelo menos duas residências em questão e para o indivíduo uma delas é sempre falada como a sua segunda casa. Assim, segundo Faria *et al.* (2011), uma residência secundária é um alojamento utilizado por uma determinada família, mas nunca é a residência habitual do agregado familiar. Aliás um grande motivo para se ter uma residência secundária reside nos emigrantes no estrangeiro procurarem um regresso às suas origens seja na idade da reforma seja na idade ativa para passar férias (Faria *et al.*, 2011).

Para Carvalho & Fernandes (2006: 101) a residência secundária é “uma alternativa de residência (fixa) de uma família, cujo domicílio principal está situado em outro lugar e que é usada essencialmente por membros dessa família para fins recreativos ou de lazer”.



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Noutra perspetiva, quando estamos na presença de uma segunda residência, significa que houve construção e venda de moradia, sendo assim um setor extra-hoteleiro. Na grande maioria dos casos quem possui uma segunda residência utiliza-a fora do seu local de residência habitual, o que implica de novo uma relação entre turismo, planeamento e uso de transportes, mobilidade e acessibilidade por parte dos utilizadores (Patuleia *et al.*, 2011).

A residência secundária contribui também para a mudança das regiões de baixa densidade. No que diz respeito a demografia, as residências secundárias permitem aumentos temporários de população nestas zonas. Consequentemente mais população ajuda como pretensão para se criarem mais serviços e infraestruturas. A partir daqui é possível aparecerem e fixarem-se novos habitantes, criando-se seguidamente mais comércio o que origina mais emprego e mais benefícios económicos (Colás & Cabrerizo, 2004).

Portanto, a residência secundária contribui para o desenvolvimento local na medida em que estabelece temporariamente população e este facto favorece a criação de comércio local, o que origina novos fluxos de atração à região, e por vezes de fixação de população. A residência secundária permite ainda que haja um abrandamento do abandono das regiões de baixa densidade o que pode permitir futuramente que sejam de novo bem ocupadas.

Resta ainda referir que em muitos casos a residência principal fica bem próxima da residência secundária. Isto sucede sobretudo nas áreas rurais em torno das principais cidades do litoral. Como são próximas há a possibilidade de utilizar o transporte individual e portanto é possível viajar até à segunda residência sempre que há tempo livre. Normalmente os motivos para se ter uma segunda residência próxima são: Um indivíduo querer um espaço para descansar, ter alguma tranquilidade e lazer fora da cidade; ou um indivíduo deixar a residência habitual para ir para outro local trabalhar, tornando essa residência habitual a sua residência secundária nos dias livres (Faria *et al.*, 2011).

## Capítulo 5. Metodologia

Para a componente prática desta dissertação foi necessário criar uma metodologia diferente da anterior utilizada na componente teórica onde se procurou exclusivamente utilizar referências bibliográficas. Nesta fase dita prática, e tendo em conta os objetivos pressupostos na introdução desta dissertação estabeleceu-se uma metodologia e um conjunto de regras a seguir para obter um determinado resultado.

Num primeiro momento da componente prática, correspondendo ao capítulo 6, é realizada uma breve análise histórico-evolutiva da freguesia de S. Jacinto, com base numa revisão bibliográfica sobre o lugar.

No capítulo 7 a metodologia divide-se em duas fases. Primeiro é feita uma caracterização geográfica da freguesia e nesse sentido é utilizado como ferramenta o QGIS para elaborar mapas de enquadramento geográfico, uso do solo e acessibilidades. Para além disso, são destacados alguns pontos de relevo sobre a freguesia fruto de uma observação direta no campo. No restante capítulo a metodologia altera-se para uma análise de dados obtidos na plataforma online do Instituto Nacional de Estatística, de forma a criar tabelas e a respetiva análise de cada uma delas. Neste campo foram escolhidos sempre que possível dados dos anos 1991, 2001 e 2011, referentes aos Censos dos mesmos anos de forma a poder fazer uma comparação evolutiva das variáveis. As variáveis escolhidas foram 25 sendo elas divididas da seguinte maneira:

- **Caracterização demográfica:**

População residente e respetiva variação de população (dados de 1991, 2001 e 2011); População presente (dados de 2001 e 2011); População residente por grupo etário e respetiva variação de população (dados de 2001 e 2011); Idade média da população residente (dados de 2011); Proporção da população residente que há 5 anos vivia fora da freguesia (dados de 1991, 2001 e 2011); Densidade populacional (dados de 1991, 2001 e 2011); Número de famílias e respetiva variação de número de famílias (dados de 1991, 2001 e 2011).

- **Caracterização dos alojamentos e edifícios:**

Número de alojamentos e respetiva variação (dados de 1991, 2001 e 2011); Proporção de alojamentos clássicos de uso sazonal (dados de 1991, 2001 e 2011); Proporção de alojamentos familiares clássicos sem pelo menos uma infraestrutura básica (dados de

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

1991, 2001 e 2011); Número de edifícios (dados de 1991, 2001 e 2011); Proporção de edifícios construídos nos últimos 10 anos (dados de 1991, 2001 e 2011).

- **Níveis de escolaridade:**

Taxa de analfabetismo (dados de 1991, 2001 e 2011); População residente segundo o nível de escolaridade (dados de 2001 e 2011).

- **População ativa e setores de atividade**

Taxa de atividade (dados de 2011); Taxa de atividade feminina (dados de 1991 e 2001); População ativa por setor de atividade (dados de 2001 e 2011); Taxa de desemprego (dados de 2011).

- **Deslocações diárias e duração das mesmas**

Proporção da população residente que trabalha ou estuda noutra município (dados de 1991, 2001 e 2011); Duração média dos movimentos pendulares da população (dados de 1991, 2001 e 2011); Proporção de utilização do automóvel nas deslocações (dados de 1991, 2001 e 2011).

Acrescenta-se ainda aos pontos anteriores o uso da fotografia nas visitas de campo, que permitem mostrar um pouco da vivência do lugar, inclusive a sua natureza.

Na fase seguinte, correspondendo ao capítulo 8, o objetivo era analisar e compreender melhor os elementos da freguesia de S. Jacinto, e entenda-se por elementos os que se unem e formam o objeto deste trabalho (o dia-a-dia dos agentes, o desenvolvimento, as mobilidades, o turismo, a diversidade social e a sustentabilidade do território). Nesse sentido, foram realizadas entrevistas exploratórias a cinco grupos diferentes de agentes relacionados com S. Jacinto, com guiões de entrevista diferentes (em anexo) com o objetivo de compreender o olhar de cada agente sobre a freguesia sobre os pontos referidos anteriormente, especialmente o desenvolvimento, a mobilidade e a sustentabilidade no território. Aqui utilizou-se uma metodologia qualitativa, já que mais do que quantificar, era necessário compreender de forma mais direta as questões de estudo, só possível através das vivências transmitidas pelos entrevistados. As entrevistas foram assim semi-dirigidas, para que os entrevistados respondessem a cada questão e a cada tema mas de forma livre, baseando-se na sua experiência e vivência na freguesia. As entrevistas foram no total vinte e sete, divididas por 5 agentes/grupos e, dito isto, a tabela seguinte resume as características sociais dos entrevistados.

**Tabela 4 - Características dos entrevistados**

Características		Grupos de Entrevistados					Total
		População Residente	Residentes Secundários	Turistas	Agentes Económicos	Agentes Institucionais	
Número de entrevistados	<b>Total</b>	10	3	4	5	5	27
	<b>Masculino</b>	5	1	2	-	-	8
	<b>Feminino</b>	5	2	2	-	-	9
Faixa Etária	<b>14 ou menos anos</b>	1	-	-	-	-	1
	<b>15-19 anos</b>	2	-	-	-	-	2
	<b>20-29 anos</b>	1	1	-	-	-	2
	<b>30-64 anos</b>	4	2	3	-	-	9
	<b>65 ou mais anos</b>	2	-	1	-	-	3
Escolaridade	<b>Até 4º ano</b>	3	-	-	-	-	3
	<b>5º - 9º ano</b>	2	-	-	-	-	2
	<b>10º - 12º ano</b>	4	1	-	-	-	5
	<b>Pós-secundário - Universitário</b>	1	2	-	-	-	3
Situação Profissional	<b>Empregado</b>	6	2	3	-	-	11
	<b>Desempregado</b>	-	-	1	-	-	1
	<b>Reformado</b>	1	-	-	-	-	1
	<b>Estudante</b>	3	1	-	-	-	4
Mobilidade diária	<b>Interna</b>	5	-	-	-	-	5
	<b>Externa</b>	5	-	-	-	-	5

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

- **População residente**

Tendo em conta que era importante conhecer a vivência do lugar, o desenvolvimento, a forma como a população encara a mobilidade e o turismo, a população residente tinha de ter uma atenção especial nas entrevistas e por isso foi o grupo com mais entrevistas e com mais diversidade na escolha dos entrevistados. Foram escolhidos entrevistados de ambos os sexos, precisamente cinco do sexo masculino e cinco do sexo feminino, sendo que em ambos os casos entrevistaram-se residentes ainda estudantes, residentes em idade ativa até 64 anos, e residentes já reformados. A escolha por esta diversidade prendeu-se com a ideia de observar se a faixa etária teria influência na visão sobre a freguesia de S. Jacinto. Oito dos entrevistados foram indicados para a entrevista pelo centro social e paroquial da freguesia e os restantes (dois) foram escolhidos aleatoriamente no terreno. Quanto às perguntas feitas a estes residentes, foram quinze, e tiveram a intenção de compreender a sua visão sobre como se tem desenvolvido a freguesia; qual a opinião sobre o turismo, os comércios, os serviços e as mobilidades existentes; como se desloca o entrevistado no dia-a-dia e quanto tempo perde nas deslocações; e por último a visão e as perspetivas futuras para a freguesia.

- **Residentes secundários**

Nos residentes secundários houve a maior dificuldade para obter entrevistados, e nesse sentido foram entrevistados apenas três, sendo uma estudante que está em S. Jacinto apenas aos fins-de-semana, e os restantes trabalham fora mas mantêm habitação para também fins-de-semana na freguesia. Os três residentes secundários foram encontrados aleatoriamente na freguesia. As questões embora tiveram uma base semelhante às anteriores dos residentes, no entanto procurou-se também aqui saber qual seria o motivo de ter uma segunda residência em S. Jacinto; que transporte utilizavam para ir a S. Jacinto; e se S. Jacinto tinha as condições necessárias para atrair e alojar população não residente.

- **Turistas**

Os turistas entrevistados foram no total quatro, dois do sexo masculino e dois do sexo feminino, e foram também escolhidos aleatoriamente no terreno ao fim-de-semana. O guião utilizado para a entrevista foi idêntico ao dos residentes secundários, mas com o acréscimo de se tentar perceber se o turista considerava que havia as condições necessárias para o turismo na freguesia. Foi também pertinente saber se os turistas entrevistados estavam pela primeira vez em S. Jacinto ou se pelo contrário estariam motivados para visitar o lugar fruto de uma boa experiência anterior.

- **Agentes económicos**

Os agentes económicos tal como os turistas e residentes secundários foram escolhidos aleatoriamente no terreno. Foi escolhido um café, um restaurante, um minimercado, uma farmácia (a única) e um parque de campismo, num total de cinco agentes económicos. O objetivo das entrevistas aos agentes económicos era primeiramente que estes respondessem enquanto agentes económicos e não como residentes, de forma a entender o impacto das mobilidades, do turismo e do desenvolvimento nestes mesmos agentes económicos ao longo dos anos. Além disso, foi importante entrevistar estes agentes de forma a entender se são um produto viável na freguesia e também se são o suficiente a nível de comércio, garantindo os bens de primeira necessidade à população. Acrescenta-se ainda a questão dos apoios da Câmara Municipal de Aveiro, de forma a entender se são uma freguesia próxima institucionalmente e economicamente à sua sede de Município, ou se por outro lado são uma freguesia e uns agentes esquecidos “do outro lado da ria”.

- **Agentes institucionais**

Os agentes institucionais foram também cinco e aqui a escolha teve inevitavelmente e diretamente relação com os objetivos deste trabalho, não sendo assim escolhidos aleatoriamente. Foram contactados os vários agentes por meios de comunicação como telefone e *e-mail* de forma a agendar uma reunião com cada um. Pelo fato de se tratar de uma freguesia com uma área protegida e que atrai turistas que gostem do contato direto com a natureza houve a necessidade de entrevistar a responsável pela reserva natural presente na freguesia, de forma a entender a importância de preservar a reserva e o seu contributo para a freguesia tanto a nível de atração como de criação de emprego. Por ser um meio pequeno e isolado foi também necessário entrevistar a única instituição de cariz social na freguesia, o centro social e paroquial, de forma a entender o seu papel na freguesia, principalmente no apoio a crianças e idosos. Pelos mesmos motivos de ser um meio pequeno e isolado o acesso à educação não é o mais favorável, e desse modo foi feita uma entrevista à diretora da escola primária de S. Jacinto, de forma a que fosse possível saber se havia necessidade ou não de haver uma escola no local, se surgiam crianças para que a escola mantivesse portas abertas e se o ensino era, apesar do distanciamento, igual a qualquer outro estabelecimento de ensino nos arredores da freguesia. Por todo este projeto estar ligado também ao turismo contactou-se o diretor do turismo do centro com o intuito de sobretudo entender se S. Jacinto faz parte da oferta dos órgãos turísticos, e se é ou não motivo de divulgação pelas várias entidades. Este agente foi o único a nível regional, enquanto os restantes foram agentes locais. Por último, foi também entrevistado o presidente da Junta de Freguesia de S. Jacinto por se considerar que

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

seria o órgão que melhor poderia responder a todas as questões sobre a freguesia e inclusive ajudar no planeamento de outras entrevistas.

A importância de entrevistar este grupo foi sobretudo a de obter uma visão mais alargada sobre tudo o que envolve a freguesia, já que estes agentes têm uma maior perceção de dados e estatísticas sobre as debilidades e potencialidades de S. Jacinto.

Desta forma foram feitas as vinte e sete entrevistas, que foram em seguida alvos de análise tendo em conta o enquadramento teórico da primeira parte da dissertação, havendo ainda uma análise geral de cada grupo de entrevistados, destacando-se as variadas opiniões de forma a mostrar a concordância ou discordância entre entrevistados do mesmo grupo. No final são englobados todos os pontos analisados juntamente com a observação visual no território e a caracterização feita nos capítulos 6 e 7 de modo a chegar a uma tabela final onde são identificados os pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e fraquezas na freguesia, nomeadamente nas vertentes de desenvolvimento, mobilidade e turismo.

## Capítulo 6. História e desenvolvimento de S. Jacinto

### 6.1 – História de S. Jacinto

A freguesia de S. Jacinto é fisicamente uma extensão de terreno arenoso com um formato retangular que teve origem no processo de assoreamento costeiro que foi afetando o local no decorrer da história. Não se encontram grandes fontes sobre este processo e também não é objetivo deste relatório esmiuçar essa informação. Convém no entanto referir outro processo, o reconhecimento de S. Jacinto como freguesia, bem como parte da sua história. A bibliografia sobre a história de S. Jacinto não abunda em quantidade mas segundo a referência bibliográfica de Silva (2001) é possível entender um pouco da história da localidade. S. Jacinto antes de se tornar freguesia fazia parte em primeiro lugar da freguesia de S. Cristóvão de Ovar e mais tarde da freguesia da Vera Cruz. Mais tarde, S. Jacinto foi reconhecida como freguesia num espaço de 2 anos e de duas maneiras. Primeiro de forma religiosa em 1953, e 2 anos mais tarde passou a freguesia no domínio administrativo. O que motivou esta independência como freguesia foi o facto de S. Jacinto ter do seu lado os estaleiros navais e uma base militar, o que era o suficiente para garantir autonomia. Noutro âmbito, e recuando no tempo, em termos de população a freguesia esteve praticamente desabitada até ao século XVIII, tendo passagens pontuais de pescadores que construíram em meados do século XVI uma capela que mais tarde originou na sua envolvente uma povoação. No século XIX a freguesia desenvolveu-se como comunidade piscatória sendo ainda hoje a pesca uma atividade comum em S. Jacinto.



**Figura 4 – Capela Nossa Senhora das Areias**



**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**



**Figura 5, 6 e 7 - Pescadores em S. Jacinto**



**Figura 8 – Venda de peixe em S. Jacinto**

O desenvolvimento local de S. Jacinto teve o seu maior progresso no século XX, primeiro com a plantação da mata, que servia de um lado para a agricultura e de outro para fixar o cordão dunar. Posteriormente, com o crescimento da mata esta passou em 1979 a reserva natural. Outro grande progresso do referido século foi o estabelecimento de uma base aérea de hidroaviões criado conjuntamente com o Governo Francês. Esta base permitiu a criação de serviços que até então não existiam para a população, sendo eles os de transporte de pessoas, bens e correspondência, serviços de saúde, e capacidade de alojamento com a criação de um parque de campismo. Como referido acima, houve ainda a criação e construção dos estaleiros navais, sendo este o fator que permitiu o “Boom” de desenvolvimento local de S. Jacinto. Os estaleiros trabalhavam embarcações tanto para uso nacional como internacional, e contribuíram fortemente para gerar emprego que não existia anteriormente na freguesia. Porém neste novo milénio o desenvolvimento local de S. Jacinto estagnou e até de certa forma regrediu, principalmente com o encerramento dos estaleiros navais, que hoje se encontram da forma que podemos observar nas figuras seguintes (Silva, 2001).

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**



**Figura 9 - Forma atual dos estaleiros visto da ria**



**Figura 10 - Degradação no interior dos estaleiros de S. Jacinto**

**Fonte: Público.pt**

Atualmente, fruto de observação no terreno, é perceptível que a freguesia vive no isolamento, com um fraco desenvolvimento e poucas perspetivas de mudança. S. Jacinto a nível de cuidados médicos tem uma extensão de saúde e uma farmácia. Há ainda um posto de bombeiros. Em termos de educação uma escola primária. Na vertente desportiva há alguma infraestrutura para surf, futebol e futsal, além de ginásio e piscina. Está também presente um parque de campismo, serviços de transporte marítimo para a Gafanha da Nazaré, um multibanco e algum comércio local. Não se encontram mais serviços, e os referidos além de não funcionarem todos diariamente, não têm as melhores condições e inclusive correm o risco de encerrar. Continuam no entanto dois polos de atração na freguesia, a Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto e a base militar, sendo que são hoje uma forma de georeferenciar S. Jacinto no mapa.

## 6.2 – Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto

O setor turístico é a principal atividade económica da área de estudo, associado a toda a envolvente natural da Praia de S. Jacinto, sendo a área procurada essencialmente por motivos de lazer e recreio. Os recursos naturais, ainda pouco explorados, são os motivos de atração, destacando-se o mar de um lado da freguesia e a ria no lado oposto, separados por floresta e habitação. Atualmente o património natural é o grande potenciador de turismo, destacando-se em grande parte a Reserva Natural presente na freguesia<sup>1</sup>. De destacar que sendo a única freguesia do município banhada pelo mar é também obviamente a única composta por uma praia e esta tem uma capacidade para 1200 utentes para 18000m<sup>2</sup> de área de uso balnear. Esta praia é sobretudo utilizada pela população local, tendo uma boa apresentação e boas infraestruturas. No entanto o défice de acessibilidade ao local é um entrave à chegada de mais visitantes. (jf-saojacinto.pt).

Voltando à reserva, esta foi criada em 1979 e foi o mais importante movimento oficial para preservar o estatuto ecológico da ria de Aveiro. O primeiro passo foi no entanto dado em 1888, com a plantação de um extenso pinhal que motivou mais tarde mais plantações no mesmo espaço e que atraiu várias espécies de animais (Nogueira, 1997).

Em termos de delimitação geográfica, a reserva encontra a norte a freguesia da Torreira, a sul a localmente denominada estrada da Areia, a oeste o oceano Atlântico e a este a estrada nacional 327 (Biorede.pt).

Para concluir, a reserva está bem organizada tendo a seu lado um parque de campismo para os visitantes (Nogueira, 1997), dividindo-se atualmente em três áreas distintas:

- Reserva natural integral sobre a frente dunar, com 102,5 ha sendo uma zona interdita aos visitantes;
- Reserva natural parcial, área florestada com 473,5 ha, sendo uma zona de acesso condicionado;
- Reserva de recreio com 90 ha, sendo aqui a área de livre acesso e utilização para os visitantes (Biorede.pt).

---

<sup>1</sup> A Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto integra a Rede Nacional de Áreas Protegidas. Mais informações sobre a Reserva Natural podem ser consultadas aqui: <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/visit-ap/rn/rndsj>



## A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto



**Figura 11 - Lago da Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto**



**Figura 12 - Vista final do percurso na Reserva Natural das Dunas de S. Jacinto**

### 6.3 - Área militar de S. Jacinto

A área militar de S. Jacinto (AMSJ) é um caso único das forças armadas de Portugal já que desde 1918 até aos dias de hoje aquartelaram em S. Jacinto tropas dos três ramos das Forças Armadas Portuguesas (Paraquedistas.com).

Resumindo de forma breve a história desta área militar, a sua presença em S. Jacinto iniciou-se em 1 de Abril de 1918 com a instalação de um posto aeronaval Francês. A função inicial deste projeto era de vigiar os submarinos alemães que cruzavam a costa atlântica da Europa, usando para o efeito 8. Terminada a 1ª guerra mundial, as instalações foram entregues ao Serviço de Aviação da Armada Portuguesa. De 1933 a 1952 a base era denominada por Centro de Aviação Naval de S. Jacinto, passando depois dessa data a Força Aérea Portuguesa a utilizar o espaço para a formação de pilotos. Entretanto a base foi

desativada e em 1994 foi o exército que passou a tomar conta do espaço (Portugalpontoporpono.com).

Com uma visita ao espaço, foi notório que a base perdeu importância e relevância no contexto nacional. A área é sobretudo usada para atividades de paraquedismo por parte dos militares, tendo também inserido um espaço memória para recordar ou conhecer a história militar de S. Jacinto.

## **Capítulo 7. Caraterização da freguesia de S. Jacinto, Aveiro**

### **7.1 - Caraterização geográfica da freguesia de S. Jacinto**

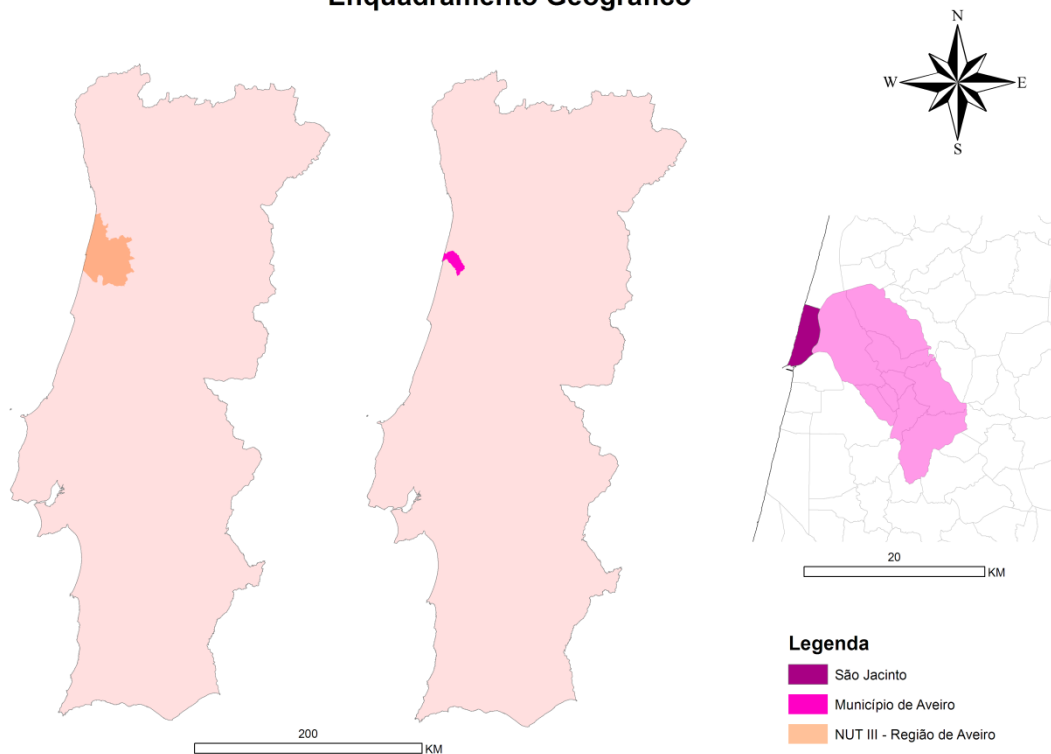
A freguesia de S. Jacinto localiza-se no Município de Aveiro, município esse que pertence à região centro de Portugal, mais concretamente à sub-região do Baixo Vouga. São Jacinto faz parte dos 8,9% de território físico de Aveiro que está classificado como rural, sendo também a única freguesia do município que é banhada pelo oceano Atlântico e também a única que possui uma praia (jf-saojacinto.pt).



**Figura 13 - Boas-vindas na praia de S. Jacinto**

A freguesia é assim delimitada a Norte pelo município da Murtosa, a Sul e Este pela laguna de Aveiro e a Oeste pelo oceano Atlântico e nesse sentido conclui-se facilmente que estamos perante uma península (figura 14 e 15).

### Enquadramento Geográfico



**Figura 14 - Enquadramento geográfico da freguesia de São Jacinto**

Acrescenta-se ainda um mapa de uso do solo na freguesia onde se constata bem os limites entre a ocupação da população, a mata, a praia, a ria e a base militar.



## Ocupação do solo

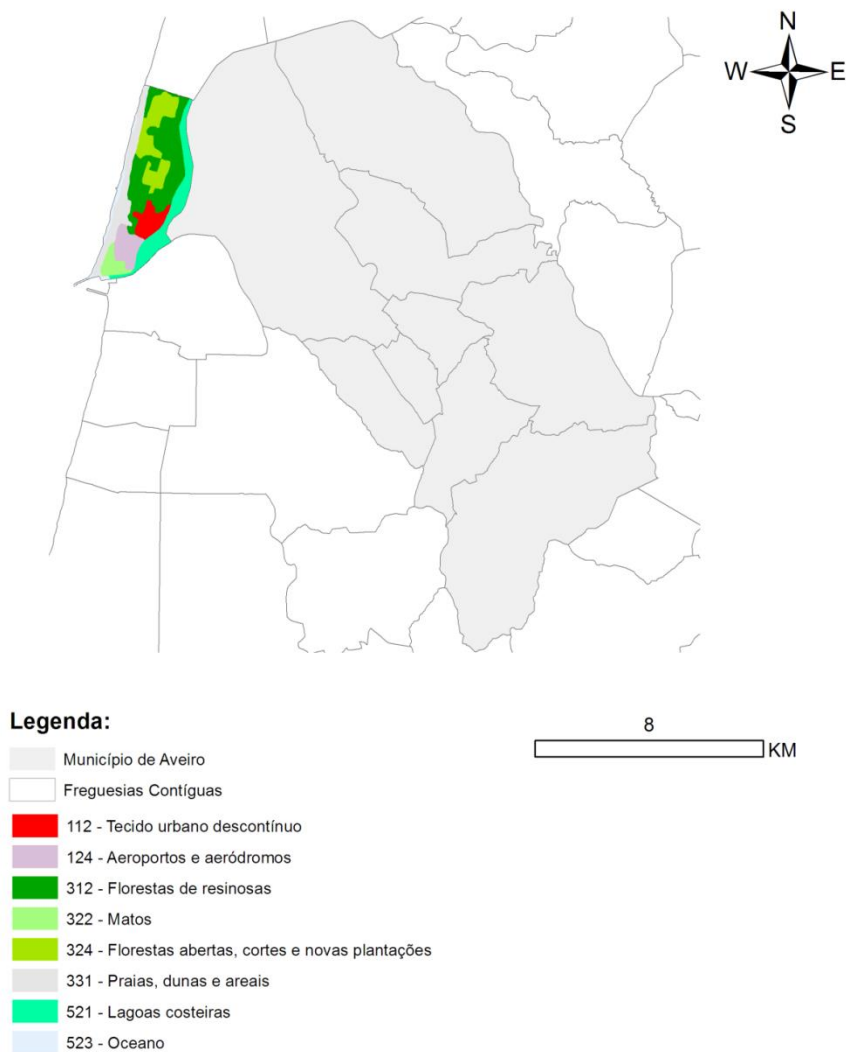


Figura 15 – Ocupação do solo em S. Jacinto

### 7.2 - Acessibilidades, equipamentos e serviços

A freguesia de S. Jacinto, segundo a sua junta de freguesia (jf-saojacinto.pt) e observação pessoal, possui poucos equipamentos sociais, estando estes, no entanto, em boas condições de funcionamento, permitindo o acesso da população aos serviços e cuidados básicos. Ao nível da educação, S. Jacinto dispõe de uma escola do 1º Ciclo e dois infantários. Na Junta de Freguesia funciona o serviço Aveiro-Digital, que permite um acesso gratuito à

Internet por parte da população. Ainda na Junta de Freguesia existe uma biblioteca aberta diariamente. A nível da saúde, S. Jacinto dispõe de uma extensão de saúde. Em termos de segurança pública e de proteção civil, S. Jacinto dispõe de uma Secção de Bombeiros a funcionar em instalações cedidas pela Junta de Freguesia. As instalações desportivas também não são muitas, além de funcionarem poucas vezes, existindo um campo de futebol, um pavilhão, um ginásio e piscina. Quanto aos equipamentos religiosos, a freguesia conta com uma capela. Em termos de equipamentos e serviços relacionados com o lazer, S. Jacinto dispõe de um espaço que pode ser alugado para festas, com uma capacidade até 150 pessoas. A nível festivo, não há muito em S. Jacinto. Realiza-se todos os anos no 1º fim-de-semana de Outubro a festa local, de nome Nossa Senhora da Areias. Além desta festa começou em 2015 a realizar-se o Tuga Fest, uma tentativa de colocar S. Jacinto no mapa com o festival “mais português de Portugal”. Este festival acabou por se tornar um autêntico fiasco, primeiro com o cancelamento de várias atuações, de seguida com o adiamento por um mês da data prevista e por último já no primeiro dia de festival, conta o Diário de Aveiro de 26 de Setembro de 2015 que o festival foi cancelado por não ter licenças. O mesmo jornal conta ainda que o objetivo seriam 60 mil pessoas durante o festival, no entanto na primeira noite havia apenas cerca de 50 pessoas a assistir ao 1º concerto. Por último, relativamente a acessibilidades, a freguesia de S. Jacinto é servida apenas por uma via de comunicação sendo esta a EN327 que segue até Estarreja e permite ligação à sede do município, Aveiro (figura 16). As outras formas de acesso, e que são bem comuns para os residentes, são fluviais e para esse efeito é utilizado uma lancha e mais recentemente um *ferry-boat* para fazer a ligação entre S. Jacinto e o forte da Barra localizado na cidade da Gafanha da Nazaré (figura 17) (jf-saojacinto.pt).

## A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto

### Acessibilidade de S. Jacinto

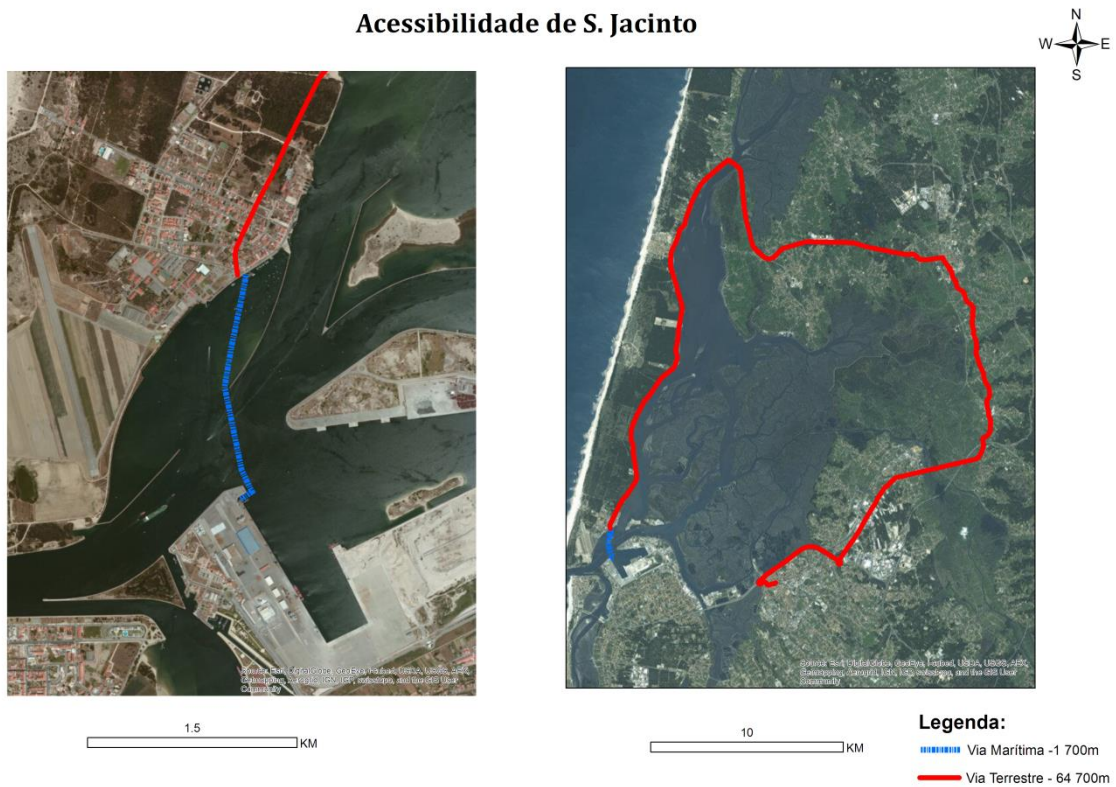


Figura 16 – Acessibilidades para São Jacinto



Figura 17 – Ferry-Boat

Fruto de comunicação com a população local foi possível perceber que o *ferry-boat* e a lancha são muito criticados seja pelo preço, os horários (que não vão de encontro ao que a população necessita), ou seja pela constante manutenção que necessitam, chegando a ficar 3 a 4 meses sem utilização. Além disso há as greves que vão acontecendo ao longo do ano e que atrapalham o quotidiano da população local.

# Transportes fluviais poderão voltar à greve

S. Jacinto | P3



Figuras 18 e 19 – Greves no transporte fluvial

Fonte: Diário de Aveiro de 25 de Agosto de 2015

Em termos de alojamento turístico não existem na freguesia equipamentos a este nível, embora existam alguns restaurantes e cafés. O alojamento faz-se nas localidades mais próximas, como a Torreira, a Barra ou na cidade de Aveiro.

## 7.3 - Caracterização socioeconómica

### 7.3.1 - Caracterização demográfica

Em termos de população residente a freguesia de S. Jacinto (tabela 5) tem tido acréscimos e decréscimos poucos significativos. Em 1991 a população local era de 983 habitantes e embora tenha tido um aumento para 1016 habitantes em 2001, 10 anos depois voltou a decrescer para 993 habitantes. Estas variações não seguem a mesma tendência observada para o município de Aveiro, uma vez que neste a população tem tido um aumento populacional contínuo nos últimos 20 anos, tal como acontece na totalidade do país.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**Tabela 5 – População residente à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	População residente (nº)			Variação da população residente (%)	
	2011	2001	1991	2001/2011	1991/2001
<b>Portugal</b>	10562178	10356117	9867147	1,99%	4,96%
<b>Aveiro</b>	78450	73335	66444	6,97%	10,37%
<b>S. Jacinto</b>	993	1016	983	-2,26%	3,36%

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

Quanto à população presente em São Jacinto à data dos censos é notório que em 2001 havia mais presentes que residentes e em 2011 acontecia o contrário sendo que neste aspeto não há grande ligação com o que acontece a nível municipal e nacional. Isto acontece porque a população presente se quantifica segundo a população que está presente num dado momento e no caso de S. Jacinto devido à população relativamente flutuante da base aérea observa-se uma presença inconstante em termos de população (tabela 6).

**Tabela 6 – População presente à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	População presente (nº)		Variação da população presente (%)
	2011	2001	2001/2011
<b>Portugal</b>	10282306	10148247	1,32%
<b>Aveiro</b>	79542	75603	5,21%
<b>S. Jacinto</b>	896	1056	-15,15%

**Fonte: INE (2001, 2011)**

Nas tabelas 7 e 8 pode observar-se que a população residente na freguesia de S. Jacinto, tanto em 2001 como em 2011 tem na sua maioria idades compreendidas entre os 25 e os 64 anos, ou seja, encontra-se em idade ativa. Nas mesmas tabelas é possível verificar também uma tendência para o envelhecimento da população, consubstanciada no menor número de crianças em 2011, por um lado e, por outro lado, no aumento do número de pessoas com 65 anos ou mais. Estes valores acompanham a tendência verificada quer para o município de Aveiro, quer para o país. Pelos dados constantes da tabela 9 é possível concluir o que foi dito anteriormente acerca do envelhecimento da população, sendo igualmente nítida, para S. Jacinto a variação negativa da população residente, especialmente nos escalões etários mais jovens.

**Tabelas 7 e 8 - População residente, por grupo etário**

População residente por grupo etário (nº) (%)								
Local de residência	2011							
	0-14		15-24		25-64		65 ou mais	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<b>Portugal</b>	1572329	14,9	1147315	10,9	5832470	55,2	2010064	19
<b>Aveiro</b>	11431	14,6	8551	10,9	45202	57,6	13266	16,9
<b>S. Jacinto</b>	136	13,7	120	12,1	563	56,7	174	17,5

População residente por grupo etário (nº) (%)								
Local de residência	2001							
	0-14		15-24		25-64		65 ou mais	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<b>Portugal</b>	1656612	16	1479587	14,3	5526435	53,4	1693493	16,4
<b>Aveiro</b>	13266	17,5	11899	15,7	40267	53	10581	13,9
<b>S. Jacinto</b>	176	17,3	178	17,5	536	52,8	126	12,4

Fonte: INE (2001, 2011)

**Tabela 9 - Variação da população residente entre 2001 e 2011**

Local de residência	Variação da população residente por grupo etário (%) entre 2001 e 2011				
	0-14	15-24	25-64	65 ou mais	Variação total
<b>Portugal</b>	-5,09	-22,46	5,54	18,69	1,99
<b>Aveiro</b>	-3,93	-19,24	12,26	25,38	6,97
<b>S. Jacinto</b>	-22,73	-32,58	5,04	38,1	-2,26

Fonte: INE (2001, 2011)

A idade média da população residente em S. Jacinto em 2011 era de aproximadamente 42 anos sendo ligeiramente superior à média do concelho e do país (tabela 10).

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**Tabela 10 – Idade média da população residente à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Idade média (ano) da população residente
	<b>2011</b>
<b>Portugal</b>	41,83
<b>Aveiro</b>	40,99
<b>S. Jacinto</b>	42,06

Fonte: INE (2011)

Apesar do exposto, em termos de variação da população, S. Jacinto tem aparentemente alguma capacidade de atração populacional. Pelos dados constantes da tabela 11, observa-se um aumento consistente entre 1991 e 2011 da proporção da população local que há 5 anos tinha residência fora da freguesia, passando de 4,61% em 1991 para 8,96% em 2011. Este aumento é mais nítido quando se observa, a nível municipal e nacional, que as variações têm sido geralmente de menor expressão.

**Tabela 11 – Proporção da população residente que há 5 anos residia fora da freguesia, município e país à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Proporção da população residente que 5 anos antes residia fora do município (%)		
	<b>2011</b>	<b>2001</b>	<b>1991</b>
<b>Portugal</b>	8,46	8,93	6,91
<b>Aveiro</b>	9,61	8,48	8,56
<b>S. Jacinto</b>	8,96	6,5	4,68

Fonte: INE (1991, 2001, 2011)

Em termos da densidade populacional e sua evolução nos últimos 20 anos, S. Jacinto revela valores constantes desde 1991, devido à fraca variação populacional já mencionada anteriormente. Assim, os dados presentes na tabela 12 mostram-nos que a freguesia possui uma baixa densidade populacional, bastante inferior à do concelho de Aveiro e relativamente inferior à do total do país.

**Tabela 12 - Densidade populacional à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Densidade populacional (nº/km2)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	115	112,38	107,07
<b>Aveiro</b>	397	366,89	332,41
<b>S. Jacinto</b>	72	74	71,6

Fonte: INE (1991, 2001, 2011)

O número de famílias tem conhecido um crescimento relativamente consistente desde 1991, tanto na freguesia, como no concelho e no país, como pode verificar-se na tabela 13. Assim, na freguesia de S. Jacinto passou-se em 20 anos de 297 para 388 famílias.

**Tabela 13 - Número de famílias à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Famílias (nº)			Variação do nº de famílias (%)	
	2011	2001	1991	2001/2011	1991/2001
<b>Portugal</b>	4048559	3654633	3147407	10,78	16,12
<b>Aveiro</b>	31187	26069	21457	19,63	21,49
<b>S. Jacinto</b>	388	329	297	17,93	10,77

Fonte: INE (1991, 2001, 2011)

### **7.3.2 - Caracterização dos alojamentos e edifícios**

O aumento de famílias mencionado anteriormente traduz-se no aumento de alojamentos ao longo do mesmo período. Assim, como é visível na tabela 14, este indicador tem aumentado em Portugal, no concelho e na freguesia em análise, nos últimos 20 anos. Concretamente em S. Jacinto, o número de alojamentos passou de 405 em 1991 para 638 em 2011, representando um acréscimo de 233 novos alojamentos.

**Tabela 14 - Número de alojamentos à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Alojamentos (nº)			Variação do nº de alojamentos (%)	
	2011	2001	1991	2001/2011	1991/2001
<b>Portugal</b>	5878756	5054922	4182617	16,3	20,86
<b>Aveiro</b>	40674	32817	25926	23,94	26,58
<b>S. Jacinto</b>	638	522	405	22,22	28,89

Fonte: INE (1991, 2001, 2011)



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Uma freguesia com as características de S. Jacinto (i.e. relativo isolamento físico, pouca diversidade de atividades económicas, elementos naturais presentes, entre outros), faz com que uma boa parte dos alojamentos sejam de uso sazonal. Esta tendência tem aumentado nos últimos anos, como se pode observar pela análise da tabela 15. Na mesma tabela são visíveis as diferenças relativamente ao concelho de Aveiro e ao total do país. Assim, se em termos concelhios e nacionais não se observam diferenças significativas em termos do uso sazonal dos alojamentos, nos últimos 20 anos, em S. Jacinto verifica-se que esse uso duplicou, passando de 18,80% em 1991, para 33,68% em 2011. De registar, no entanto, que o maior aumento se observou entre os anos de 1991 e 2001. Esta circunstância parece poder associar-se à condição de estância balnear, da freguesia, sendo que os alojamentos se encontram ocupados essencialmente no Verão.

**Tabela 15 - Proporção de alojamentos familiares clássicos de uso sazonal à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Proporção de alojamentos familiares clássicos de uso sazonal (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	19,2	18,42	15,86
<b>Aveiro</b>	12,29	12,04	9,31
<b>S. Jacinto</b>	33,68	30,75	18,8

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

A tabela 16 mostra-nos a proporção de alojamentos sem, pelo menos, uma infraestrutura básica. Salienta-se uma melhoria generalizada das condições das habitações na freguesia de S. Jacinto, no concelho de Aveiro e em Portugal, ao longo dos últimos 20 anos. Assim, verificamos que em 1991 a freguesia de S. Jacinto tinha 24,45 % dos seus alojamentos sem uma infraestrutura básica, sendo que apenas 2,60% dos alojamentos estavam nestas condições, em 2011.

**Tabela 16 – Proporção de alojamentos familiares clássicos sem pelo menos uma infraestrutura básica à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Proporção de alojamentos familiares clássicos sem pelo menos uma infraestrutura básica (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	1,92	9,11	21,59
<b>Aveiro</b>	1,11	6,67	16,63
<b>S. Jacinto</b>	2,6	8,54	24,45

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

Dos dados presentes na tabela 17, relativos ao número de edifícios, salienta-se o crescimento desse número nos últimos 20 anos, na freguesia, passando de 362, em 1991, para 520, em 2011.

**Tabela 17 – Numero de edifícios à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Edifícios (nº)			Variação do nº de edifícios (%)	
	2011	2001	1991	2001/2011	1991/2001
<b>Portugal</b>	3544389	3160043	2861719	12,16	10,42
<b>Aveiro</b>	22817	20115	18128	13,43	10,96
<b>S. Jacinto</b>	520	436	362	19,27	20,44

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

Tendo em conta os edifícios construídos nos últimos 10 anos à data dos censos (tabela 18), observamos uma diminuição (entre 8 e 11%) entre 1991 e 2011, quer para a freguesia, quer para concelho e para o conjunto de Portugal. Tal diminuição justifica-se, especialmente nos últimos 10 anos em que foi também mais acentuada, pelo período de crise económica que o país atravessa, sobretudo desde 2008.

**Tabela 18 – Proporção de edifícios construídos nos últimos 10 anos à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Proporção de edifícios construídos nos últimos 10 anos (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	14,39	19,2	23,52
<b>Aveiro</b>	15,29	21,58	24,08
<b>S. Jacinto</b>	20,77	26,61	30,94

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**7.3.3 - Níveis de Escolaridade**

Em termos de níveis de literacia da população (tabela 19), observa-se em primeiro lugar uma redução muito significativa do analfabetismo à escala do país, do concelho e também da freguesia de S. Jacinto. No entanto, nesta freguesia ainda existem 4,16% de pessoas sem qualquer nível de ensino.

**Tabela 19 - Taxa de analfabetismo à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Taxa de analfabetismo (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	5,23	9,03	11,01
<b>Aveiro</b>	2,93	5,01	6,14
<b>S. Jacinto</b>	4,16	7,57	7,99

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

As tabelas 20 e 21 mostram-nos os níveis de escolaridade da população, respetivamente para 2001 e para 2011. O primeiro aspeto a salientar é um aumento generalizado da escolaridade, quer para o país, quer para o concelho de Aveiro, quer também para a freguesia de S. Jacinto. O segundo aspeto a salientar tem a ver com o grande aumento do número de pessoas licenciadas, aos três níveis. Particularmente na freguesia em análise, esse número passou de 9, em 2001, para 63 em 2011.

Tabelas 20 e 21 - População residente segundo o nível de escolaridade

Local de residência	População residente segundo o nível de escolaridade (nº) (%)													
	2001													
	Sem escolaridade		1º ciclo		2º ciclo		3º ciclo		Secundário		Pós-secundário		Ensino superior	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<b>Portugal</b>	2732254	26,38	2882955	27,8	1430146	13,8	1426255	13,8	1143448	11,04	66965	0,65	674094	6,51
<b>Aveiro</b>	2957	5,82	19588	38,5	6303	12,4	4817	9,47	7631	15,01	759	1,49	8793	17,29
<b>S. Jacinto</b>	54	8,16	338	51,1	119	18	54	8,16	87	13,14	1	0,15	9	1,36

Local de residência	População residente segundo o nível de escolaridade (nº) (%)													
	2011													
	Sem escolaridade		1º ciclo		2º ciclo		3º ciclo		Secundário		Pós-secundário		Ensino superior	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
<b>Portugal</b>	895140	8,69	3152778	30,6	1098656	10,7	1660964	16,1	1770324	17,19	92611	0,9	1629900	15,82
<b>Aveiro</b>	4816	6,3	19761	25,9	7664	10	12244	16	13325	17,43	666	0,87	17980	23,52
<b>S. Jacinto</b>	58	5,96	385	39,6	146	15	170	17,5	149	15,31	2	0,21	63	6,47

Fonte: INE (2001, 2011)

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**7.3.4 - População ativa e setores de atividade**

A tabela 22 mostra-nos a percentagem de população ativa para 2011. Assim, na freguesia de S. Jacinto 43% da população encontra-se a exercer uma atividade económica. Esta taxa é inferior às observadas no concelho de Aveiro (51,1%) e no país (47,56%).

**Tabela 22 – Taxa de atividade à data dos censos por local de residência**

Local de residência	Taxa de atividade (%)
	<b>2011</b>
<b>Portugal</b>	47,56
<b>Aveiro</b>	51,11
<b>S. Jacinto</b>	43

**Fonte: INE (2011)**

A taxa de atividade feminina sofreu profundas alterações entre 1991 e 2001. Observa-se assim (tabela 23) um aumento generalizado da entrada das mulheres na população ativa em Portugal, no concelho de Aveiro e, de forma muito mais acentuada, na freguesia de S. Jacinto. Este aumento, quase para o dobro, da população ativa feminina parece poder relacionar-se a diminuição do setor primário (sobretudo das pescas) nesta localidade e com o aumento das atividades relacionadas com o setor terciário.

**Tabela 23 – Taxa de atividade feminina á data dos censos por local de residência**

Local de residência	Taxa de atividade feminina (%)	
	<b>2001</b>	<b>1991</b>
<b>Portugal</b>	41,98	35,49
<b>Aveiro</b>	46,71	40,21
<b>S. Jacinto</b>	42,44	26,64

**Fonte: INE (1991, 2001)**

Em relação à distribuição da população ativa por setores de atividade (tabelas 24 e 25), verifica-se uma diminuição acentuada da população ativa no setor primário, assim como no setor secundário, embora de menor expressão, no concelho e no país. A este decréscimo corresponde um aumento da população ativa no setor terciário. No caso da freguesia de S. Jacinto as variações não são tão significativas, embora se observem as mesmas tendências genericamente. No entanto regista-se igualmente na freguesia uma diminuição (ainda que mínima) da população ativa no setor terciário.

**Tabelas 24 e 25 - População ativa por setor de atividade**

Local de residência	População ativa por setor de atividade (nº) (%)						
	2001						
	Total	Primário		Secundário		Terciário	
nº		%	nº	%	nº	%	
<b>Portugal</b>	4895000	624000	12,75	1572000	32,11	2699000	55,14
<b>Aveiro</b>	35854	741	2,07	12390	34,56	22723	63,38
<b>S. Jacinto</b>	486	30	6,17	230	47,33	226	46,5

Local de residência	População ativa por setor de atividade (nº) (%)						
	2011						
	Total	Primário		Secundário		Terciário	
nº		%	nº	%	nº	%	
<b>Portugal</b>	4361187	133386	3,06	1154709	26,48	3073092	70,46
<b>Aveiro</b>	35791	383	1,07	10189	28,47	25219	70,46
<b>S. Jacinto</b>	362	23	6,35	119	32,87	220	60,77

Fonte: INE (2001, 2011)

A freguesia de S. Jacinto apresenta uma taxa de desemprego (15,22%) superior à observada para o total do país (13,18%) e para o município de Aveiro (10,73%), em 2011 (tabela 26), não sendo possível encontrar uma causa direta para tal circunstância.

**Tabela 26 - Taxa de desemprego**

Local de residência	Taxa de desemprego (%)
	<b>2011</b>
<b>Portugal</b>	13,18
<b>Aveiro</b>	10,73
<b>S. Jacinto</b>	15,22

Fonte: INE (2011)

### **7.3.5 - Deslocações diárias e sua duração**

Tratando-se de uma freguesia que oferece, atualmente, poucas oportunidades de emprego e que possui reduzida oferta em termos de serviços e equipamentos de escolarização (de facto, como referido apenas possui uma escola de 1º Ciclo), as deslocações da população por motivos de trabalho e/ou estudo para o exterior da freguesia são abundantes. Como podemos verificar na tabela 27, quase um quarto da população residente

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

se desloca diariamente para o exterior da freguesia. Este valor é muito próximo do valor nacional, mas bastante superior ao observado para o concelho de Aveiro. De facto, a maior proximidade, por terra, a outros municípios (como Ovar ou Murtosa) também contribui para que a população se desloque menos para a cidade de Aveiro por referência às sedes daqueles concelhos.

**Tabela 27 – Proporção da população residente que trabalha ou estuda noutra município à data dos censos por local de residência**

Local de residência	Proporção da população residente que trabalha ou estuda noutra município (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	29,43	28,48	20,13
<b>Aveiro</b>	18,41	13,58	8,84
<b>S. Jacinto</b>	24,15	15,3	8,59

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

Tendo em conta a duração média dos movimentos da população entre a freguesia e o exterior, observa-se na tabela 28 que aquela duração é muito semelhante à verificada a nível nacional e bastante superior à registada entre os residentes do concelho de Aveiro. Esta maior duração média das deslocações diárias da população de S. Jacinto é facilmente explicada pela sua localização geográfica e, sobretudo, pelas escassas acessibilidades ao exterior. O aumento do tempo médio de deslocação pode também associar-se ao maior uso do automóvel (em detrimento das lanchas).

**Tabela 28 – Duração média dos movimentos pendulares da população à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Duração média dos movimentos pendulares (min) da população		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	20,02 min	22,40 min	21,56 min
<b>Aveiro</b>	15,95 min	15,86 min	15,65 min
<b>S. Jacinto</b>	27,71 min	22,66 min	18,12 min

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**

Os dados constantes na tabela 29 relativos à proporção de uso do automóvel nas deslocações diárias, comprova o que acaba de se afirmar. Assim, entre 1991 e 2001, na freguesia, regista-se um aumento muitíssimo significativo na utilização do automóvel nas

deslocações (de 3,32% para 25,22%), observando-se (ainda que com valores muito superiores) a mesma tendência de crescimento acentuado para o concelho de Aveiro e para o total do país. Entre 2001 e 2011 o aumento, aos três níveis considerados, não é tão significativo como na década anterior. Estes dados acompanham igualmente, de certa forma, o aumento da proporção da população que trabalha ou estuda fora da sua área de residência.

**Tabela 29 - Proporção de utilização do automóvel nas deslocações à data dos censos, por local de residência**

Local de residência	Proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%)		
	2011	2001	1991
<b>Portugal</b>	61,6	49,09	20,55
<b>Aveiro</b>	69,9	58,22	27,95
<b>S. Jacinto</b>	28,48	25,22	3,32

**Fonte: INE (1991, 2001, 2011)**



## **Capítulo 8. Análise e discussão de entrevistas**

### **8.1 - Introdução**

No seguimento da caracterização anterior, referente às componentes sociais, económicas e demográficas de S. Jacinto procedeu-se a um conjunto de entrevistas com vista a compreender da melhor forma a realidade da povoação, através de um contato direto com alguns dos agentes que fazem parte do território. Cada grupo teve um guião específico (em anexo) de perguntas de acordo com o que seria relevante na investigação, havendo questões comuns a todos os agentes.

### **8.2 - Análise geral dos residentes de S. Jacinto**

#### ***Visão sobre o desenvolvimento local***

A visão dos residentes sobre o desenvolvimento da freguesia de S. Jacinto é quase unânime, o desenvolvimento tem atravessado um período de estagnação, o que resulta numa comunidade mais fechada, isolada e sem grandes recursos, fazendo com que os jovens sejam obrigados a sair da freguesia em busca de outros locais para estudar e trabalhar, originando o envelhecimento da população. É possível afirmar que S. Jacinto não segue a noção de desenvolvimento referida no capítulo 2 da investigação, não conseguindo um crescimento sustentado nos recursos existentes, nem maximizando os possíveis benefícios que poderia obter. Assim, as respostas mais comuns sobre o desenvolvimento foram perentórias face ao reduzido desenvolvimento da freguesia.

*“Pouco desenvolvida. Muito pouca desenvolvida para a realidade de hoje.” (Residente feminino 3)*

*“Há pouco desenvolvimento, não tem nada. Tem a base, e a base também é cada vez menos pessoas lá a trabalhar. Falta-nos o estaleiro infelizmente.” (Residente masculino 4)*

*“Está estagnada, parada. As pessoas quando há alguma coisa para isto ir para a frente as pessoas não participam, não colaboram.” (Residente feminino 4)*

Constata-se com estas afirmações a assertividade do pensamento de Alves (1988) que refere que o subdesenvolvimento é uma característica que pode ocorrer em qualquer zona do país, seja ela no interior ou no litoral.

Com uma freguesia estagnada e em subdesenvolvimento, são poucos os aspetos positivos comentados pelos residentes, e embora o investimento no *ferry-boat* para melhorar os transportes e comunicações tenha sido com o intuito de trazer benefícios para a população, a verdade é que este é bastante condicionado, seja pelo fator manutenção, seja pelo fator meteorológico.

*“Em termos de meios de transportes há dias que estamos mal há dias que estamos melhor. Porque agora falta-nos o ferry. Foi um bem dado a S. Jacinto mas quando está avariado as pessoas ficam aqui sem poderem ir para os seus empregos.” (Residente feminino 1)*

No entanto é necessário dar destaque a um ponto realçado pelos residentes entrevistados de maior idade. Estes residentes realçam que embora o desenvolvimento atual seja pouco ou nenhum, é preciso notar que para quem vive há 40, 50, ou mais anos em S. Jacinto a diferença é significativa, desde a organização do território à melhor qualidade dos transportes.

*“É assim, para mim que estou lá há 50 anos, desenvolveu. Há uns anos atrás tínhamos a escola e não tínhamos mais nada. Agora temos uma farmácia, um posto médico diário. A nível de transportes com um ferry..” (Residente feminino 2)*

*“O desenvolvimento não é muito grande não. Não é muito grande podia ser maior. Mas antigamente era menos que o que está agora não é?” (Residente masculino 5)*

O comércio é um dos pontos positivos do desenvolvimento local em S. Jacinto. Segundo o testemunho dos residentes mesmo havendo pouco comércio na freguesia, o que existe é suficiente e de qualidade para quem reside e mesmo para quem visita, havendo apenas a opinião de que poderia existir um espaço de vendas de maior dimensão. Relativamente aos serviços as opiniões mudam de tom, sendo unânime que o existente na freguesia além de ser limitado nem sempre funciona, além de haver sempre a “ameaça” de se poderem fechar os poucos serviços em funcionamento em S. Jacinto, sendo o caso mais evidente as instalações de saúde.

*“A própria freguesia em si não faz nada, eu acho que aquilo que fazem é gastar fundos dos quais não irão tirar partido como por exemplo plantação de árvores para depois estragarem. Acho que é desnecessário.” (Residente feminino 1)*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Temos uma farmácia, um posto médico, os bombeiros se acontecer alguma coisa, e multibanco. Isso temos. Agora claro que se uma pessoa criar uma loja do cidadão ou assim alguma coisa isso também já era bom.” (Residente feminino 2)*

*“Há minimercados mas não é igual a uma loja assim como há nas cidades.” (Residente masculino 2)*

*“Falta tudo. Falta tudo. Serviços básicos. Agora inclusive vou-lhe dizer uma. Se o serviço de saúde de S. Jacinto fechasse, fechava a farmácia. (...) Serviços que têm cá públicos, não vejo mais serviços públicos que possam socorrer a população, não há qualquer apoio.” (Residente masculino 3)*

### **Visão sobre a mobilidade**

Os residentes são o grupo da população que mais necessita da mobilidade no espaço, sendo essa mobilidade feita com o automóvel privado ou com os transportes públicos. Aliás, a maioria dos entrevistados usufrui da lancha ou do *ferry-boat* diariamente em detrimento do automóvel privado que tem uma proporção de apenas 28,48% de utilização (tabela 29), o que é natural dado que as deslocações são mais frequentes para as freguesias do centro de Aveiro ou para a cidade vizinha da Gafanha da Nazaré e desta forma são mais simples de serem feitas por via fluvial. Estamos na presença de mobilidades pendulares que segundo Oliva (2006) acontecem em grande parte nestes territórios isolados e que permitem criar dinâmicas locais, além de permitirem que seja possível viver num lugar e trabalhar noutro, sem obrigar à mudança de residência. E é desta forma que boa parte da população vive em S. Jacinto, segundo o observado nas entrevistas realizadas. Os jovens estudam em Aveiro ou na Gafanha da Nazaré e, portanto utilizam a lancha ou o *ferry-boat* para se deslocarem, os idosos por norma não saem todos os dias na freguesia, deslocando-se pouco e normalmente a pé. Já os residentes em idade ativa e empregados na freguesia utilizam todos os dias o seu veículo pessoal para chegar ao emprego. Já quem trabalha fora da freguesia prefere utilizar o *ferry-boat* e em seguida o autocarro, sendo com estes modos de transporte uma forma de poupança relativamente a tempo e custo de viagem. Desta forma estamos na presença de especificidades do território que colocam os residentes muito dependentes do *ferry-boat* em detrimento do automóvel privado, o que vai de certo modo contra uma das novas mobilidades referidas no primeiro capítulo, onde se referiu que o isolamento leva à intensificação do uso do automóvel privado. Não obstante, o facto de continuarem a utilizar

os transportes públicos manifesta a vontade da população em querer continuar a residir na freguesia, o que é um dado importante para a sustentabilidade da freguesia de S. Jacinto.

Relativamente às entrevistas realizadas constatou-se que 5 dos 10 residentes utilizavam diariamente o *ferry-boat*. Observou-se que as maiores queixas eram apresentadas pelos mais jovens, referindo estes que os transportes públicos na freguesia não tinham boas condições, além de má tripulação, preços elevados e sobretudo horários muito desajustados, que lhes fazia perder muito tempo nas horas de espera e que lhes condicionava na vida social. Os adultos têm uma visão relativamente diferente das camadas mais jovens, no sentido em que foram habituados a transportes no passado com piores condições de utilização. Por outro lado criticam os transportes públicos nos dias de maior pluviosidade no sentido em que o *ferry-boat* não consegue abrigar toda a tripulação. Relativamente aos horários e preços praticados as críticas dos adultos vão de encontro às críticas dos jovens, manifestando-se contra os valores e horários praticados atualmente. Outro ponto em que todos os entrevistados parecem concordar prende-se com a atração que o *ferry-boat* passou a ser para quem não reside na freguesia, sendo uma espécie de “atração” para quem nunca utilizou este modo de transporte fluvial.

*“Eu acho que S. Jacinto parou muito de ano para ano em vez de desenvolver parou. E as lanchas também não têm boas condições para andar de um lado para o outro.”*  
(Residente feminino 1)

*“Talvez deversem construir uma ponte daqui ao forte para facilitar. É que nós se chegarmos cinco minutos atrasados já não temos transporte e tem de passar meia-hora ou uma hora ou mais é que temos deslocação senão temos que ir à volta e isso demora muito tempo.”* (Residente masculino 2)

*“Para as pessoas que vêm de fora acho que é um bocado puxado, uma viagem dois euros, ir e vir quatro euros.”* (Residente feminino 3)

*“As pessoas vieram conhecer, mais escuteiros, mais estrangeiros devido a irem à Gafanha ou assim e depois vieram a S. Jacinto de ferry porque é uma coisa completamente nova e até pessoas mesmo deste país que não sabiam que S. Jacinto existia.”* (Residente feminino 1)

*“Eu se sair às oito e vinte de casa apanho o ferry às oito e vinte cinco e às nove horas estou na cidade de Aveiro, (...) em quarenta e cinco minutos estou na cidade. À noite saio*

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*as seis e meia da tarde, apanho o autocarro às sete menos vinte estou em casa.”*  
(Residente feminino 2)

*“É assim devia haver mais na hora de almoço às vezes e também o intervalo de tempo que a travessia ocorre mas isso já não há nada a fazer. Limita-me um pouco os horários e isso tudo.”* (Residente masculino 1)

Os restantes entrevistados, apesar de usufruírem pouco dos transportes públicos manifestam-se contra os mesmos factos que os restantes, isto porque observam casos na sua família, principalmente com os filhos, em que os horários condicionam bastante a sua vida social. Sobre os preços a maioria concorda que para os residentes são adequados tendo como meio de comparação o resto do país. Relativamente aos preços praticados para os visitantes, segundo os mesmos residentes, são caros e desmotivam mais visitas a S. Jacinto. Sobre as condições do *ferry-boat* e das lanchas é unânime que não são as melhores, devido às constantes avarias, e à fraca capacidade de realizar viagens em condições meteorológicas mais adversas que ainda assim não deviam ser impeditivas para realizar o percurso. No meio das críticas negativas há a opinião favorável de que o *ferry-boat* contribui para a possibilidade de receber mais visitantes durante o verão.

*“Horários sim, horários se calhar mais adaptados à realidade dos utentes de S. Jacinto. Nós às quartas-feiras temos sempre um grande problema com os meninos geralmente têm todos a quarta-feira livre e têm que ficar do outro lado à chuva e ao vento à espera de transporte do ferry ou neste caso da lancha e acabam por ficar lá porque o autocarro chega mais cedo portanto não têm lá ninguém sequer para os acompanhar e acho que aí não há abrigos não há nada e deviam pôr a mão.”* (Residente feminino 4)

*“Em relação ao ferry o preço está adequado principalmente para os habitantes de S. Jacinto eu penso que está face ao que eu vejo por aí fora e ao conjunto nacional está adequado, não digo para as pessoas de fora que é extremamente caro.”* (Residente masculino 3)

*“Eu não vejo impactos negativos nenhuns, só é bom para a população, para o comércio que só vive mais no Verão e tudo. Eu acho que foi benéfico.”* (Residente feminino 2)

Sobre a utilização do *ferry-boat* para emergências médicas, nenhum entrevistado manifestou qualquer ato em que se tenha comprovado que este meio de transporte poderia ser benéfico para soluções mais rápidas de ação médica. Os entrevistados referiram

sobretudo que quando há emergências médicas a solução é “ir à volta”, ou seja é necessário fazer o percurso terrestre até ao centro de Aveiro para se poder ser observado, mesmo numa situação de risco (ver percurso, figura 16, capítulo 7).

*“Teremos de ir à volta para Aveiro. Chamamos a ambulância e isto fica a cinquenta quilómetros daqui Aveiro, é muito complicado. (...) Apendicite. Aqui não tínhamos, tive de ir à volta. Antigamente parava-se no concelho da Murtosa mas atualmente como tem de ser tudo no seu concelho tem de se ir para Aveiro.” (Residente feminino 1)*

*“Emergência tem que ir á volta e ainda são uns quilómetros bons. Chegam a Estarreja não têm vaga têm que ir para Aveiro e quando lá chegarem já.” (Residente masculino 5)*

*“A nível de emergência nós neste momento felizmente temos ambulância, portanto normalmente ligamos para o 112, comunicamos a situação, eles acionam a ambulância, se for um caso muito grave eles normalmente acionam o INEM e o INEM vai ao encontro da nossa ambulância para dar os primeiros socorros. (...) mas pronto, mas temos lá uma ambulância permanente e perante aquilo que a gente vê a nível nacional pelo interior dentro muito mais complicado se calhar que nós.” (Residente feminino 4)*

Questionados sobre a posição geográfica de S. Jacinto, que pelas vias de comunicação existentes deixa a freguesia longe do seu município, os residentes reconhecem que é um fator condicionante pela negativa para o desenvolvimento, e que impede que o setor turístico tenha um crescimento mais significativo. Além disso, vimos anteriormente no capítulo 2 que o encerramento de serviços torna um lugar que já era fisicamente isolado, também administrativamente isolado. Juntando este fato ao ponto anterior onde se refere a ameaça possível em torno do encerramento dos serviços em S. Jacinto, entende-se o porquê dos residentes se manifestarem sobretudo contra a Câmara Municipal de Aveiro, indicando que é pela falta de interesse deste organismo que S. Jacinto é hoje um local isolado e por vezes esquecido.

*“A Câmara está pouco virada para isto, pertence à freguesia de Aveiro mas é longe de Aveiro. Estamos a cinquenta e quatro quilómetros de Aveiro na via terrestre, estaríamos a dez quilómetros de Aveiro por via fluvial, mas pronto é um estorvo se calhar para o concelho de Aveiro (...)” (Residente masculino 3)*

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“ (...) até hoje não tem beneficiado, tem prejudicado muito S. Jacinto, muito, muito (...) Muito mais esquecida e ainda por mais em termos geográficos deviam se calhar olhar um bocadinho mais para nós.” (Residente feminina 3)*

*“Eles não apoiam muito não. A Câmara os últimos quatro anos, quatro oito anos não tem apoiado muito. Antigamente mandavam dinheiro da Câmara para aqui para a freguesia e ia-se fazendo alguma coisa com esse dinheiro que vinha mas há oito anos que não mandam nada e também não podemos fazer nada.” (Residente masculino 5)*

Estas opiniões vão contra a DGOT (1990) que no capítulo 2 afirma, por outras palavras, que um território isolado deve fazer face ao isolamento com desenvolvimento e aí as decisões de ordem política devem fazer a diferença, com uma preparação de decisões e um acompanhamento das mesmas ao longo do tempo para um melhor crescimento no território.

Como soluções para combater o isolamento geográfico foi mencionado pelos residentes a construção de uma ponte, que seria benéfico para parte dos 24,15% residentes que trabalham ou estudam noutra município (tabela 27), sendo uma hipótese ou solução vista com bons olhos por alguns residentes, mas posta claramente de parte por outros entrevistados.

*“Sou apologista da ponte. Para que as pessoas tenham a oportunidade de se deslocar quando querem.” (Residente feminino 3)*

*“Eu sou contra a ponte porque S. Jacinto não tem.. como é que ei-de dizer, é uma freguesia muito pequenina para ter uma ponte. Só traria era desassossego para a terra eu acho que assim está muito bem como está. Talvez se melhorassem mais no transporte fluvial, se fosse melhorado aí eu concordo.” (Residente masculino 4)*

*“Eu sou contra a ponte. Por um lado era bom, por um lado era bom. Que a pessoa já não precisava de estar á espera das lanchas e ferry-boat e essa coisa toda. Mas por outro talvez fosse mau. Porque depois vinha para aqui todo mundo para cá, maus e bons porque há bons mas também há maus não é?”(Residente masculino 5)*

É ainda mencionado que o isolamento também acentua o desemprego, que é de 15,22% (tabela 26), e dificulta o acesso aos cuidados de saúde sendo estes quase inexistentes na freguesia.

*“Nós estamos no fim do mundo. Os meus filhos tiveram de ir viver para Aveiro para chegarem a tempo ao trabalho.” (Residente feminino 5)*

*“Isto prende muito aqui as pessoas e não os deixa procurar trabalhos porque muitas das vezes ficam condicionados e para a procura de ir a um médico estamos sempre condicionados.” (Residente feminino 3)*

*“Já tive um caso, sendo eu pescador fiquei com um anzol espetado, pensava que eles tinham ali alguma coisa para me tirar o anzol daqui do dedo e eu tive que ir a Salreu tirá-lo. Que eles aqui não tinham nada para me tirar aquilo. Tive que ir a Salreu para me tirarem o anzol.” (Residente masculino 4)*

Concluindo, é unânime que a freguesia de S. Jacinto está estagnada no que diz respeito ao desenvolvimento e além das condicionantes físicas que a freguesia apresenta, os residentes parecem apontar sobretudo os problemas da freguesia para a Câmara Municipal de Aveiro, que segundo eles residentes tem “esquecido” S. Jacinto. Este isolamento que parece cada vez mais vincado tem suscitado preocupações à população, nomeadamente no acesso ao emprego que obriga a viagens diárias ou ao “êxodo da freguesia”, bem como causa transtornos no que diz respeito às condições de acesso relativamente a questões médicas.

### ***Visão sobre a reserva natural e base militar***

A reserva natural e a base militar foram como referido no capítulo 6, os polos de desenvolvimento e atração da freguesia de S. Jacinto durante o seu crescimento ao longo do tempo. No entanto hoje em dia tanto a base militar como a reserva natural não têm o mesmo consenso na população residente. É seguramente a questão em que as opiniões são mais diversas e não há a possibilidade de criar uma opinião generalizada que reflita um pensamento e um sentimento comum da população perante a reserva natural e a base militar. Alguns entrevistados estão a favor dos dois polos, outros de nenhuns, e ainda há quem prefira um em detrimento de outro. A favor da reserva surgem as opiniões ambientalistas, justificando que é necessário preservar o meio natural e a natureza de S. Jacinto. Contra a reserva há as manifestações que colocam este polo como o entrave ao desenvolvimento na freguesia.

*“Tanto a reserva como o parque de campismo é importante porque a reserva é uma coisa bonita e vêem muitos turistas ver a reserva.” (Residente masculino 5)*



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Olha eu francamente, eu vou dizer para mim a reserva só prejudicou S. Jacinto. Não tem lá nada que sirva.” (Residente masculino 4)*

*“A reserva é bom porque permite que não se construa tão perto ali da praia e a praia seja preservada não é? Agora houve tantas coisas ali na praia da Barra e a praia de S. Jacinto manteve-se boa. A base já não é o que era antigamente não é mas é o que quando se fala na base fala-se logo de S. Jacinto e dá nome a S. Jacinto. Tanto a reserva como a base dão nome a S. Jacinto.” (Residente feminino 2)*

Relativamente à base militar as opiniões também se dividem. Por um lado há quem se manifeste contra a base, por esta estar “militarmente” ultrapassada e já não servir o seu propósito. Há opiniões que acrescentam que a base militar não tem atualmente uma grande ligação com a própria população de S. Jacinto. Por outro lado os apoiantes da base manifestam que é esta mesma base militar que dá nome a S. Jacinto, sendo um marco histórico e um ponto de atração turística.

*“A base é um ponto de turismo, um ponto de turismo. Para quem vem aí e querem ver. Antigamente sim havia muitas tropas aí e davam muito lucro aqui a S. Jacinto. Agora já é menos. É capaz de não fazer grande diferença. A nível económico é capaz de não fazer. Mas enquanto temos aí a base e coiso muita gente vem aí.” (Residente masculino 5)*

*“A base militar também atualmente não nos diz nada.” (Residente feminino 5)*

*“A base sim, toda a vida desde que conheço como gente a base sempre deu apoio a S. Jacinto. (...) para mim é a coisa mais importante que temos. Atualmente e sempre. Foi a base e era os estaleiros. Mas agora não temos estaleiros é a base. Para mim é a coisa mais importante que temos aqui na terra.” (Residente masculino 4)*

*“Eu acho que se a base militar não existisse aqui isto era uma colónia de férias. As pessoas nunca viriam aqui. Eu acho que a base trouxe grande desenvolvimento.” (Residente feminino 1)*

### **Opinião sobre o turismo**

O turismo é a atividade económica mais importante em S. Jacinto. Nesse sentido, os residentes mostram-se a favor de uma aposta mais forte no turismo, compactuando com as afirmações de Halfacree & Rivera (2011) no primeiro capítulo, que referem o turismo como

um setor muito importante na economia na medida em que gera muitos impactos na sustentabilidade dos territórios de baixa densidade.

Desta forma os residentes querem melhorar o espaço e as infraestruturas para receber os visitantes durante o ano e para isso os entrevistados apontam a natureza, a praia, a pesca e os restaurantes como pontos positivos de atração turística, mas reconhecem que a freguesia deve crescer ainda muito na oferta turística, nomeadamente nos serviços de hotelaria, nos desportos náuticos e na divulgação e promoção de S. Jacinto. Realçam mais uma vez os residentes as debilidades do *ferry-boat* em termos de funcionamento, horários e tarifas que condicionam e afastam os visitantes da península.

*“Mas lá está as pessoas querem vir para aqui e estão condicionadas devido ao horário do ferry e não têm lugar onde ficar. Eles desejam mas não têm um sitio onde ficar. Podiam ficar mais tempo, explorar um pouco mais, visitar mais e promover S. Jacinto mas não podem, não têm como o fazer.” (Residente masculino 2)*

*“Fazia uma residencial e deixava aqui as pessoas permanecerem mais tempo. Porque há pessoas a procurar S. Jacinto e não têm onde ficar e pronto. (...) Para quem visita é um sitio sossegado, temos praia, temos ria e acho que para passar uns dias é do melhor. Na parte do turismo os estabelecimentos comerciais teriam mais procura, se calhar investir mais nesses locais para ter mais produtos, a procura dá ânimo para comprarem outro tipo de produtos para oferecerem aos clientes.” (Residente feminino 4)*

*“(...) Criar um ambiente onde se pudesse edificar um hotel ou hostel para que pudesse chamar as pessoas que venham cá a dormir aqui, vêm passar um fim-de-semana não têm onde dormir. E depois começam então vou voltar para trás como? Já não tem transportes, já não tem isto e aquilo, já está muito longe, são sessenta quilómetros para Aveiro.” (Residente masculino 3)*

Os residentes pretendem conciliar uma boa oferta em nível de transportes com uma oferta turística dentro da freguesia que atraia visitantes e deste modo perspetiva-se um planeamento turístico como forma de produzir, transformar e desenvolver o local, mantendo a vertente natural e conciliando a mobilidade/acessibilidade com o património do lugar. A população de S. Jacinto entende que o turismo pode ser a tábua de salvação referida por Carvalho e Marujo (2010) no capítulo 4, mas é necessário não esquecer que, segundo Partidário (2006) o planeamento turístico deve conter uma interação de todos os agentes

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

ligados a um território, o que em S. Jacinto parece não estar a acontecer, segundo as transcrições acima, entre a população e a Câmara Municipal de Aveiro.

### ***Perspetivas futuras sobre o desenvolvimento***

Os residentes nas questões anteriores mostraram-se maioritariamente descontentes com a situação atual de S. Jacinto no que diz respeito ao desenvolvimento (estagnado), mobilidade (insuficiente/débil), turismo (falta de infraestruturas) e serviços (reduzidos em quantidade e qualidade). Os pontos positivos foram sobretudo o comércio existente na freguesia e a tranquilidade e natureza possível de obter quando se entra em S. Jacinto. Relativamente ao futuro da freguesia o otimismo não é o melhor, há a noção por parte dos residentes que a conjuntura atual financeira tanto no país como em S. Jacinto não é a melhor e não permite grandes investimentos. Este fato não deixa no entanto que os residentes deixem de expressar as suas ideias, perspetivas ou opiniões sobre o futuro de S. Jacinto em termos de desenvolvimento social e económico. Desde logo a questão da ponte é recorrentemente referida como um possível pilar para o futuro da freguesia, que permitiria catapultar S. Jacinto para outro nível sobretudo turístico, aproveitando os excelentes recursos naturais que ainda possui intactos. Mas nem todos acreditam ser a solução mais benéfica e desta forma conclui-se que relativamente a uma nova acessibilidade os residentes de S. Jacinto olham para a possibilidade da construção de uma ponte de forma controversa.

*“Sou a favor da ponte, uma vez que não conseguem oferecer transportes vantajosos, neste momento paga-se tanto pelos transportes e as pessoas ficam condicionadas no horário.” (Residente feminino 3)*

*“Não sei, nós aqui vivemos sossegados sabe? Porque só há um caminho para vir para cá. Não há maldade. Porque se viessem fazer maldade, assaltos e essa coisa toda só podiam ir para a mesma estrada, não podiam ir para outro lado e a policia apanhava-os. Nós sentimo-nos aqui sossegados e se houvesse uma ponte a gente não sabe o que isto seria porque aqui não temos guarda não temos policia não é?” (Residente masculino 5)*

*“Eu só pedia uma ponte, mais nada.” (Residente feminino 2)*

Fora a questão da ponte, que divide opiniões, é consensual para todas as faixas etárias que seria oportuno criar mais atividades de desporto e lazer para quem reside em S. Jacinto mas também para os visitantes que poderiam aproveitar para fazer desportos que numa cidade não poderiam praticar. Segundo a opinião de um elemento mais jovem de S. Jacinto,

mudar a mentalidade da população relativamente à capacidade de mudança seria um passo a tomar para o crescimento e desenvolvimento da freguesia.

*“Começava por reaproveitar os espaços que nós temos e não são reaproveitados. Começava por mudar a mentalidade de muitas pessoas e de pôr em prática mais coisas mas S. Jacinto continuando como continua e com as pessoas que continuam á frente dela a mandar não vamos a lado nenhum.” (Residente feminino 1)*

*“Deviam de apostar mais em atividades desportivas como corrida, canoagem, também temos aqui bom sitio para fazer canoagem, uma boa praia.” (Residente masculino 2)*

A população mais adulta tem opiniões diversas para o desenvolvimento futuro na freguesia. Segundos os entrevistados o desenvolvimento deve-se focar em 3 vertentes: Nos jovens, criando condições para estes quererem frequentar a freguesia no dia-a-dia, o que levaria a que mais tarde quisessem permanecer em S. Jacinto; no investimento turístico, mantendo a componente natural do espaço e construindo sobretudo alojamento para os visitantes; e melhorar a mobilidade/acessibilidade com uma melhor oferta qualitativa e quantitativa de transportes.

*“Tudo pelo lado dos jovens. Criar espaços para. Uma casa cultural acho que era importantíssimo. E investir fortemente aqui no turismo.” (Residente feminino 4)*

*“No futuro era o transporte e era a Câmara de Aveiro pensar um bocadinho mais em S. Jacinto, e se calhar mudar e alterar um bocado, nem era preciso muito, se aquilo já é natural, é uma península tão bonita só precisava de manter uns belos jardins.” (Residente feminino 3)*

*“Com estas obras que eles agora estão a fazer era fazer um hotel de raiz mesmo, uma coisa como deve de ser e era se alguém se lembrasse de meter os estaleiros a funcionar. Isso era o ideal. Depois eu digo se calhar mudava a minha opinião em relação à ponte. Se o estaleiro voltasse a funcionar.. mas.. não há impossíveis não é mas acho que ninguém mais consegue pôr aquilo a trabalhar mas isso se calhar mudava a minha opinião de uma vez por todas em relação à ponte.” (Residente masculino 4)*

*“A ver se a coisa traz mais gente aqui e se conseguem fazer aí alguns trabalhos, montar aí umas fábricas de qualquer coisa, (...) Pensaram agora nos estaleiros, ou seja já pensaram há muito anos num hotel aí, que era o hotel não sei mais o quê para ver se*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*dava mais lucro à freguesia (...) E é assim havia de haver aqui mais trabalho havia há muitos jovens que precisam de trabalhar.” (Residente masculino 5)*

Apesar das muitas sugestões, no geral há algum pessimismo na população adulta, e pouca capacidade de alterar a situação atual de S. Jacinto.

*“A breve prazo, e a curto e médio prazo não vejo perspetivas de crescimento, pelo contrário vou ver isto muitíssimo mais isolado. Muito mesmo, muito isolado e com muita dificuldade porque as pessoas vão morrendo, os jovens não estão cá e o povo que cá está isto vai ficando uma espécie de um quintal abandonado. É o quintal de Aveiro abandonado infelizmente.” (Residente masculino 3)*

*“Eu vejo com alguma dificuldade o investimento público em S. Jacinto. Poderá passar sim, possivelmente pela privatização de alguma coisa, alguma entidade privada que queira investir aqui.” (Residente feminino 3)*

### **8.3 - Análise geral dos turistas e residentes secundários de S. Jacinto**

#### ***Visão sobre o desenvolvimento local***

Os residentes secundários partilham todos da mesma ideia que o desenvolvimento local de S. Jacinto está estagnado há vários anos, devido ao pouco investimento na região, à pouca vontade dos residentes em tentar contrariar esta tendência e sobretudo devido ao encerramento das principais empresas na freguesia, nomeadamente os estaleiros de S. Jacinto que não só traziam riqueza a nível económico como aumentavam a diversidade social da população.

*“À primeira vista quando você chega a S. Jacinto é que é uma cidade bonita, muito bem organizada mas que a gente vê que a evolução, o tempo passou mas a evolução não chegou muito lá.” (Residente secundária feminina 2)*

*“É assim S. Jacinto a nível de desenvolvimento tem vindo a perder grandes empresas que davam trabalho a S. Jacinto que eram os estaleiros de S. Jacinto que deu falência e a área militar.” (Residente secundário masculino 1)*

Já a visão dos turistas sobre o desenvolvimento local variou de turista para turista e isso deve-se ao facto de que nem todos são visitantes o ano inteiro e a perceção do desenvolvimento não é a mesma entre os indivíduos. Por um lado os turistas que se

mostraram mais assíduos (que visitam S. Jacinto pelo menos uma vez por mês) foram claros ao afirmar que a freguesia tem estado estagnada.

*“Parece-me que tem estado um pouco parado no tempo, noto isso porque venho aqui, digamos como visitante há algum tempo, não é de agora mas venho aqui sei lá talvez duas vezes por mês, três vezes, ao fim de semana e tenho verificado, sei lá, um ano ou dois anos a esta parte não tem havido grandes modificações.” (Turista masculino 1)*

*“Eu venho aqui, talvez umas quatro ou cinco vezes tenho passado por cá. O que vi aqui à quatro ou cinco anos, não vejo muitas mudanças. Não vejo muito, é uma pena que isto não sejam aqui ligados à Gafanha da Nazaré, não tenham uma boa ponte.” (Turista masculino 2)*

Por outro lado os turistas menos frequentes, afirmam o oposto dando a ideia que a freguesia atravessa um processo de desenvolvimento e inovação sendo que atrai dessa forma cada vez mais visitante. Esta ideia justifica-se com o facto destes turistas apenas visitarem a freguesia no verão, numa altura em que a freguesia tem tipicamente muito mais movimento que no resto do ano.

*“Eu vejo que cada vez está melhor, para mim.” (Turista feminino 2)*

Relativamente aos comércios e serviços as opiniões dos residentes secundários são semelhantes, todos afirmam que os comércios são suficientes, embora pudessem melhorar em termos quantitativos. Quanto aos serviços os residentes secundários acham que poderiam haver mais na freguesia, mas ressaltam que há lugares em Portugal com piores condições, dando valor ao que possuem em S. Jacinto.

*“Bem eu acho que ao nível dos cafés e restaurantes acho que sim, acho que não precisamos de mais até porque S. Jacinto é uma vila pequena e temos o suficiente para agradar os turistas.” (Residente secundária feminino 1)*

*“Sim, a nível de restaurantes e cafés está bem servido e com qualidade.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Para o básico pode ser que sim mas teria que melhorar.” (Residente secundário feminino 2)*

*“Sim. Mas é assim, mais é sempre melhor mas também tendo em conta que estamos a ver noutros lados que estão a retirar serviços lá ainda os vão mantendo. O caso do posto médico não dá para estar ao fim-de-semana nem feriados isso compreende-se mas para*

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*essas pequenas coisas ainda se vão mantendo esse tipo de serviços.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Como eu já disse vivemos com os serviços mínimos mas podia haver melhorias por exemplo a nível de sei lá, dos transportes, da ponte, dos serviços de saúde, das áreas de lazer, se calhar uma caixa multibanco que temos muito muito pouco.” (Residente secundária feminino 1)*

*“Serviços também acho que teria de melhorar ao nível dos posto médico, expandir mais os horários.” (Residente secundária feminino 2)*

Os turistas mais frequentes de S. Jacinto vão de encontro ao referido pelos residentes secundários de que o comércio sem ser “extravagante” tem o suficiente para quem reside na freguesia, ao passo de que quem visita menos vezes a freguesia (mais uma vez por as visitas serem no verão) tem a ideia de que há grande abundância de comércios. Relativamente aos serviços novamente os turistas mais frequentes assumem tal como os residentes secundários que há várias carências na freguesia, principalmente nos transportes. Já os turistas menos frequentes voltaram a afirmar que a freguesia tem o necessário sem quaisquer debilidades. De destacar que todos os turistas, apesar das suas afirmações, mostraram sempre alguma relutância na resposta justificando-se com o facto de não conhecerem muito a freguesia para além das margens da ria ou do mar.

*“Sim cafés e restaurantes acho que está bem servido. Agora o que me parece aqui digamos o mais problemático é o sistema de transportes. Portanto quem quer se deslocar daqui para Aveiro pelo o que eu me apercebo o transporte, digamos, é escasso.” (Turista masculino 1)*

*“Eu acho que há aqui bastante comércio não há? Eu acho que sim, para as pessoas que cá estão chega bem. Comércio há a cada esquina.” (Turista feminina 2)*

*“Não conheço. Ainda agora estávamos a falar, por acaso soube que havia ali uma caixa multibanco por exemplo. Porque até estávamos a dizer que as pessoas aqui se precisarem vão à Torreira ou têm de se deslocar mas segundo me disseram havia ali atrás uma caixa multibanco.” (Turista feminino 1)*

*“Sei que tem aqui um talho, uma padaria aqui de gente que eu conheço. Não sei a população mas penso que devia haver algo mais, podiam ter mais. Se fizessem um centro comercial, podiam arranjar-lo.” (Turista masculino 2)*

### **Visão sobre a mobilidade**

A questão da mobilidade, acessibilidade e transportes é muito importante para estes grupos da população já que como vimos anteriormente no capítulo 4, o turismo não existe sem deslocações (Lash & Urry, 1994) e com o incremento destas na sociedade os fluxos turísticos entre lugares aumentou sendo um aspeto relevante na sociedade modernista (Bauman, 1997). Portanto é importante para S. Jacinto que a mobilidades e a acessibilidade tenha qualidade, de forma a que a freguesia não se isole mais da envolvente. Com as respostas obtidas foi possível notar que para quem conhece e usufrui mais do território a mobilidade existente é escassa, enquanto para quem visita pouco S. Jacinto e utiliza sobretudo o veículo privado a imagem transmitida é de qualidade. Isto indica, portanto que do ponto de vista dos turistas a acessibilidade ao território não é um problema para eles, sendo que seria possivelmente mais interessante um maior investimento em infraestrutura turística dentro do território. Posto isto, todos os residentes secundários concordam que a mobilidade é reduzida, com apenas duas formas de acesso (figura 16) e isso é um entrave para sobretudo receber turistas, além dos transportes terem um preço elevado para quem vem visitar a freguesia como já referido no ponto anterior pelos residentes. Destacam os residentes secundários que a mobilidade em S. Jacinto causa falta de atração ao lugar. Neste contexto surgiu invariavelmente a questão de construção de uma ponte de ligação para a Gafanha da Nazaré, onde as opiniões tal como no ponto dos residentes se dividiram. Já os turistas da amostra utilizam todos viatura própria e nesse sentido garantem que embora haja poucos acessos, estes têm na sua perspetiva boas condições. No que toca aos transportes públicos, foram escassas as vezes que os utilizaram pelo que não mostram grande opinião sobre o assunto, a não ser que nunca tiveram problemas com o serviço contrariamente ao que referiram no ponto anterior os residentes e neste ponto os residentes secundários. Há apesar disso a ideia que um transporte direto para Aveiro seria uma mais-valia.

*“Para não residentes é muito elevado. Porque um casal que vá a S. Jacinto, só uma passagem são doze euros. O carro, o condutor e o pendura. Só de ida. Doze para um lado, doze para o outro são vinte e quatro. Que almoçam por lá são cinquenta euros já para ser assim razoável não é? Não é muito atrativo.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Não tem boas condições, o preço é muito elevado tanto para quem é morador como para quem é turista, pior ainda.” (Residente secundária feminina 2)*



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Bem eficaz é, a nível de horários é que incomoda um bocadinho porque temos de estar sempre à espera de.. do horário mesmo (...)uma ponte faria toda a diferença por exemplo poderia apanhar só um autocarro e chegar aqui, não precisava de outro meio de transporte.” (Residente secundária feminino 1)*

*“No ano passado viemos pelo ferry chegamos aqui rápido da Gafanha da Nazaré, viemos para aqui e não tivemos problemas nenhuns.” (Turista feminina 2)*

*“Tenho o meu carro. Mas também já atravessei esta parte no ferry e gostei também.” (Turista masculino 2)*

*“Quem quer se deslocar daqui para Aveiro pelo o que eu me apercebo o transporte, digamos, é escasso. O barco daqui para a Barra e depois da Barra tem de se apanhar um transporte ou se quiser ir à cidade de Aveiro tem de apanhar um autocarro. Eu lembro-me que aqui há uns anos havia um barco que ia quase à cidade. Ou ia praticamente à cidade. Eu cheguei a fazer isso não sei há quantos anos, três, quatro, cinco anos, em que apanhava aqui a lancha e a lancha levava-nos mesmo ao centro da cidade de Aveiro. Isso era ótimo.” (Turista masculino 1)*

Desta forma conclui-se pela amostra de turistas que estes não se encontram descontentes com a acessibilidade e mobilidade do lugar o que é muito positivo já que como afirmado por Thaler (2004) no capítulo do turismo e mobilidade uma deslocação insustentável afasta os turistas dos locais, já que querendo visitar algo pretendem bom funcionamento e conforto nas deslocações. No entanto tendo em conta que tanto residentes como residentes secundários afirmaram que deveria haver melhorias para quem reside em S. Jacinto e ainda mais para atrair população fica a ideia de que o turismo poderia ter um forte aumento na freguesia, começando desde já por baixar os preços do *ferry-boat*.

### **Motivo das residências secundárias em S. Jacinto**

Nenhum grupo poderia responder melhor a esta questão do que os próprios residentes secundários. Mais uma vez foram praticamente unânimes na resposta apontando a calma, a tranquilidade, a natureza, o mar e a família como principais motivos para ir pelo menos passar os fins-de-semana a S. Jacinto. Além disso, a esperança de que a situação socioeconómica atual na freguesia poderá vir a mudar também contribui para manter casa em S. Jacinto como referem alguns dos residentes secundários.

*“Ora bem, eu continuo a vir cá porque claro tenho cá a minha família e amigos e então venho cá mas também só uma vez por mês.” (Residente secundária feminina 1)*

*“Porque a gente ainda acredita que as coisas vão evoluir ao ponto de voltarmos e termos trabalho, vida social, cultural ou que exista essa tal ponte que falam à quarenta e tal anos.” (Residente secundária feminina 2)*

*“ (...) temos lá casa por uma questão, primeiro económica, é um apartamento em que a mensalidade é muito barata. E também por uma questão de pensarmos que um dia vamos voltar para lá. Acreditamos que aquilo vai melhorar. Aquilo lá é como diz esse inquérito do INE, é casas para passar férias e fins de semana.” (Residente secundário masculino 1)*

### **Motivos de atração de S. Jacinto**

S. Jacinto atrai visitantes devido à sua calma e sossego, bem como pela sua natureza única na região, e os seus restaurantes típicos. Estes são os pontos em que se focam os residentes secundários, mas para eles o importante mesmo é reencontrar as suas raízes em S. Jacinto, bem como aproveitar momentos com a família que ainda reside na freguesia. Para a amostra turística entrevistada os motivos são semelhantes, sendo o motivo de atração principal a possibilidade de poder passar o dia perto do mar ou da ria, por vezes na companhia de amigos que tenham na zona ou simplesmente a aproveitar a boa gastronomia local. As respostas dos residentes secundários vão de encontro ao referido anteriormente (capítulo 4) por Faria *et al.* (2011) que referem que um residente secundário pretende ter um lugar fora da cidade para ter tranquilidade e atividades de lazer longe dos grandes centros. Umbelino e Sousa (1998) referem (capítulo 4) que a maioria das residências secundárias se encontra junto ao mar, e este é de facto um dos motivos indicados pelos agentes secundários para gostar da freguesia, sendo que os turistas partilham a mesma opinião.

*“ (...) venho cá principalmente para estar com a minha família, já que demoro algum tempo a vir e venho matar saudades, mas também tem outras áreas de lazer como por exemplo a piscina, a praia, o mar, e também comer num bom restaurante um bom peixe.” (Residente secundária feminina 1)*

*“A caminhada ao ar livre, a caminhada na reserva, a tranquilidade de saber que chegamos em casa e só ouvimos os pássaros e o lugar em si é uma qualidade de vida que não se tem em outro lugar aqui nos arredores.” (Residente secundária feminina 2)*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“É que encontro lá coisas que não encontro em outros lados. A nível do verão a praia e o mar, a nível do resto do ano fazer caminhadas, temos a reserva extremamente calma e é uma freguesia que lá está os 38 anos que estive lá e fui lá criado e vivi se calhar levam-se sempre a puxar para lá.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Olha ver água, barcos, ver a ria. Gosto. Aprecio a água, o mar. Gosto da ria.” (Turista feminino 1)*

*“Eu venho pelos amigos, ver as praias, é só mais nada.” (Turista feminino 2)*

*“(…) talvez pela gastronomia, pelo peixe, e pela ria, praia, são motivos de atracção acho eu.” (Turista masculino 1)*

*“Gosto da paisagem, tem uma paisagem muito bonita que adoro, o mar.” (Turista masculino 2)*

### **S. Jacinto e as condições para receber e alojar turistas**

Os residentes secundários mostram-se assertivos quanto ao fraco poder de atracção turística em S. Jacinto, no que diz respeito às poucas atividades, eventos e festividades na freguesia. A promoção do espaço é segundo os mesmos residentes quase nula e a freguesia mostra falta de muitas dinâmicas locais para inverter a situação. O pior para os residentes secundários é a inexistência de infraestrutura para alojar turistas, não havendo além do parque de campismo qualquer outra forma de alojamento na freguesia. Segundo Andereck (1995) e Castro J. & Martins F. (2011) referidos no capítulo 4 desta dissertação, o turismo deve ter um papel importante na mudança das dinâmicas locais das comunidades locais, pelo que deve ser feito um investimento nesse sentido com a interligação dos vários atores do território. Ora isto não está a acontecer segundo os residentes secundários, primeiro porque não há a promoção do território e segundo porque não há um investimento na infraestrutura turística o que leva a que não haja qualquer evolução significativa no desenvolvimento do lugar. Aliás podemos aqui criar uma relação direta com as tabelas 27, 28 e 29 do capítulo anterior, que referem que cada vez mais a população sai da freguesia diariamente para trabalhar além de fazer deslocações mais longas e de automóvel privado, o que pode revelar que o turismo não está a motivar a população a criar fontes de rendimento na freguesia, preferindo sair diariamente do local para trabalhar. Este facto é apenas uma possível relação entre dados, não sendo conclusivo. De qualquer forma, as afirmações seguintes são

reveladoras de que o turismo em S. Jacinto tem ainda um longo percurso a percorrer para ser rentável e atrativo.

*“De certa forma não está preparada assim para receber um número tão elevado de turistas, apesar de receber e as pessoas ficarem de certa forma dececionadas por não ter uma estrutura em si para receber, não tem um euro milhões, não tem coisas básicas e pequenas, o que tem lá mais são restaurantes.” (Residente secundária feminina 2)*

*“A nível de turista estrangeiro, mais distante não tem lá nada para poder pernoitar, é um quartito e pouco mais. Têm de fazer nove quilómetros para ir à Torreira aos jardins da ria, à pousada da ria.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Bem para alojar realmente não tem muitas e nesse aspeto devíamos melhorar pois só temos mesmo o parque de campismo, não temos hotéis, não temos pensões (...) a única coisa que eu acho que pode atrair é mesmo o sossego, relaxar, mesmo para as pessoas que têm uma vida muito atarefada acho que é mesmo vir apanhar sol, pescar um bocadinho, ir até à praia, é basicamente isso.” (Residente secundário feminino 1)*

*“Muita coisa está a ser renovada, vejo aqui esta parte que está a ficar interessante, ainda têm muito trabalho para fazer. E também dar continuidade a isto, é importante que façam algo.” (Turista masculino 2)*

*“A gente tem ficado mas é mais para a Gafanha e num hotel” (Turista feminina 2)*

Sobre a quantidade de vezes que os turistas visitam a freguesia, e sobre a duração dessas visitas, a resposta vai de encontro ao referido acima, em que há turistas que vêm apenas uma vez por ano e ficam cerca de 3 dias, e há os turistas que apenas visitam a freguesia a um domingo (por exemplo) mas que é possível que venham mais do que uma vez por mês.

*“Hoje viemos almoçar, outros dias vimos só de tarde. Outros dias ao fim-de-semana.” (Turista feminino 1)*

*“Venho almoçar aqui que gosto muito e após o almoço passo aqui algum tempo e depois vou-me embora.” (Turista masculino 1)*

*“Às vezes dois ou três dias, depende!” (Turista feminino 2)*

Conclui-se pela amostra tanto dos residentes secundários como dos turistas que a freguesia carece de infraestrutura turística, especialmente de alojamento e tendo em conta

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

que as atividades mais desenvolvidas pelos não residentes são normalmente o contato com a natureza, a pesca, as caminhadas e os almoços/jantares, depreende-se que a grande fatia dos proveitos financeiros aconteça nos restaurantes visto não haver muito mais atividades que resultem em investimento por parte dos turistas.

### ***Perspetivas futuras sobre o desenvolvimento***

A última questão apresentada aos turistas e residentes secundários deu liberdade de pensar em projetos futuros que garantam desenvolvimento para a freguesia, tendo em conta o que poderia ser melhorado ou acrescentado. Aqui os residentes secundários deram as suas ideias embora saibam que dificilmente num futuro próximo seriam ajustadas ao território de S. Jacinto. Com um tema aberto as opiniões foram maioritariamente diferentes, embora todos concordem que um hotel e uma ponte fossem mais-valias para a freguesia. De destacar além destas ideias a vontade em criar novas atividades ligadas ao ambiente, a criação de emprego, ter iniciativas nas áreas de lazer e cultura e fomentar o interesse e participação da população nas melhorias possíveis no território.

*“Bem se fosse eu a mandar de certeza que promoveria a incitação aos turistas, a nível de alojamentos melhorava os alojamentos, criaria hotéis ou pensões, criaria algumas áreas de lazer também que motivassem as pessoas a vir cá, mas sobretudo aquilo que eu faria mesmo era a ponte.” (Residente secundária feminina 1)*

*“Que tenham uma estrutura que a pessoa possa morar lá perfeitamente com harmonia, trabalho, cultura e parte social tudo equilibrado. É a perspetiva.” (Residente secundária feminina 2)*

*“Para desenvolver S. Jacinto o desenvolvimento tem de ser ao nível turístico. Isso aí acho que tem condições para manter aquilo que é e melhorar. Eu posso dizer que sou contra a ponte. Faz-se a ponte, e o resto? Antes de se fazer a ponte tem de se pensar o que se quer de S. Jacinto.” (Residente secundário masculino 1)*

*“Isso tudo faz parte do desenvolvimento das obras que têm para fazer e como eu digo um bom hotel.” (Turista masculino 2)*

*“Acho que isto tem capacidade para a nível de turismo melhorar, até para atrair mais gente também. Esta zona é maravilhosa, aqui a ria. A própria praia se fosse melhorada era capaz de atrair mais gente.” (Turistas masculino 1)*

## 8.4 - Análise geral dos Agentes económicos de S. Jacinto

### ***Importância na satisfação das necessidades da população residente e visitante***

Os agentes económicos são importantes em qualquer território e neste caso sabem da sua importância para S. Jacinto. Como referido acima os agentes económicos e respetivos comércios são do agrado dos residentes, dos residentes secundários e dos turistas, dispondo para venda o necessário para a população não ter de se deslocar a outras freguesias no dia-a-dia, pelo menos para bens de 1º necessidade, conseguindo também dar resposta às necessidades dos visitantes. Assim, os agentes económicos são particularmente importantes para quem mora na freguesia, e fornecem bens essenciais no dia-a-dia, pelo que são um ponto positivo em S. Jacinto. No caso do parque de campismo, este indica ter uma importância extra, funcionando como um posto de turismo e informação para a freguesia.

*“No dia-a-dia o que é necessário mesmo só para o dia-a-dia não precisam ir a outro lado.” (Minimercado)*

*“Sim, costuma vir cá muita gente. Residentes e de fora. Devido às especialidades mas também ao atendimento.” (Café/restaurante)*

*“ (...) muitos visitantes vêm de autocaravana, querem ter um posto de informações porque em S. Jacinto não há, sempre que param aqui fazem-nos perguntas sobre a reserva, não tendo muita indicação nós indicamos onde é que é, explicamos como é que é o turismo em S. Jacinto, fazemos quase como a rota da luz, é quase isso. Como não temos em S. Jacinto acabamos por nós aqui o parque de campismo termos esse papel de informação.” (Parque de campismo)*

### ***Visão sobre o desenvolvimento local***

Os agentes económicos referindo-se ao desenvolvimento local e diversificando as respostas entre as componentes sociais, económicas e ambientais vão de encontro ao referido nos pontos anteriores. A nível ambiental as opiniões são favoráveis, destacando-se que a freguesia é ótima para viver. Mas nas questões sociais e económicas não há evolução e isso condiciona o desenvolvimento, e vice-versa. Os agentes económicos reconhecem tal como os residentes anteriormente que haverá locais piores nestes aspetos, mas não deixam de referir algumas carências para a população, destacando a maioria a falta de emprego como um problema a corrigir.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Também não está famoso. Não tem emprego, tirando dois ou três restaurantes não tem nada. Aqui nada, não tem acesso a emprego.” (Café/mercearia)*

*“Não muito bom mas também não é das piores” (Café/restaurante)*

*“A nível ambiental isto é um espetáculo. É ótimo para viver, mas a nível de recursos quando há alguma situação mais urgente fica muito limitada principalmente a nível de cuidados de saúde, temos o centro de saúde que pode vir a fechar.” (Farmácia)*

*“A nível económico não são muito favoráveis porque o dinheiro é pouco, trabalho não há e a gente vê-se um bocadinho à rasca.” (Minimercado)*

*“Está como Portugal. Portugal está muito mau, S. Jacinto também está. (...) Neste momento a nível económico não temos nada. Tínhamos uma base aérea, também já não temos. Dava trabalho a muita gente, agora dá a um mínimo de pessoas.” (Parque de campismo)*

No que concerne aos serviços presentes em S. Jacinto, os agentes económicos ditaram opiniões diferentes. Se por um lado temos quem considere que S. Jacinto tem o essencial, por outro lado temos quem veja a situação bastante condicionada e cada vez pior ao longo do tempo. Foi feito por alguns agentes económicos um termo de comparação com outras freguesias, referindo desta forma que existem os serviços suficientes em S. Jacinto, ao contrário de outros locais por vezes de maior dimensão que não conseguem ter o mesmo número de serviços. Também foi mencionado que não havendo mais população residente não há a necessidade de criar/abrir mais serviços na freguesia. As opiniões são diversas relativamente aos serviços como aconteceu nos grupos anteriores, sendo também mais uma vez comum que quando é indicado os serviços de saúde todos concordam que é um serviço pelo qual a freguesia não deve prescindir de forma alguma, devendo até melhorar as suas condições.

*“Para a população que aqui está é suficiente, aliás há freguesias que não têm o que S. Jacinto tem, freguesias maiores que S. Jacinto não têm o que S. Jacinto tem.” (Café/Restaurante)*

*“Se fico sem médico tenho que ir para Aveiro. Ou Aveiro ou então vou a Ovar. Na Murtosa não nos atendem. Os correios é de manhã, quero fazer alguma coisa depois também não posso. Temos poucos serviços mesmo.” (Parque de campismo)*

*“Não tem população suficientes para ter mais.” (Café/mercearia)*

*“Serviços básicos vamos tendo o infantário, a creche lá em cima que também vai funcionando. Mas eu sou mãe e custa-me ver crianças de 9 aninhos terem de se fazer à estrada e se fazerem à lancha para irem para a escola.” (Farmácia)*

*“Agora o serviço de saúde estamos sujeitos a ficar sem ele (...) tive um caso na família. Morreu por falta de assistência.” (Minimercado)*

### **Visão sobre a mobilidade**

A mobilidade é importante para os agentes económicos e seus respetivos comércios na medida em que permite entrada de mais população para a freguesia o que se reverte teoricamente num maior consumo nos seus estabelecimentos. Mas os agentes económicos mostraram-se apreensivos relativamente aos transportes que possuem na freguesia. Em primeiro lugar consideraram os transportes públicos insuficientes, para além de referirem as constantes avarias no *ferry-boat*. De seguida referem que os horários dos transportes fluviais são desadequados bem como os preços praticados elevados. Por último, e neste aspeto nem todos os agentes se pronunciaram, a tripulação não mostra ter capacidades e competências para desempenhar o cargo nos transportes fluviais. Desta forma não parece existir segundo os comentários dos agentes económicos o equilíbrio entre dimensão social, território e mobilidade que Banister (2008) afirma ser necessário para conciliar mobilidade e sustentabilidade num determinado local. Este descontentamento dos agentes económicos não é de todo pessoal, isto porque trabalham em S. Jacinto e pouco saem, mas sim um espelho do que sente a população residente. Todos os entrevistados se mostraram a favor de novas acessibilidades, com a ponte a ser muito mencionada.

*“O ferry está sempre avariado, as pessoas têm que ir à volta, é muito complicado mesmo.” (Farmácia)*

*“Fazia falta uma melhor oferta. Horários e novos transportes porque os que estão não têm condições.” (Minimercado)*

*“(...) quando vou de lancha ou de ferry a pé e apanho o autocarro pago seis euros e tal. Acho isso um balúrdio. Sete euros para ir dez minutos de autocarro e dez minutos de lancha.” (Parque de campismo)*



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“(...) primeiro dar formação á tripulação e depois pô-los a trabalhar. Que é o que falta muito, muita formação. São todos, não é um só. São todos.” (café/restaurante)*

Também a situação geográfica de S. Jacinto é vista como não sendo de todo favorável por parte dos agentes económicos. Segundo os mesmos agentes, a posição geográfica é um entrave para o desenvolvimento da freguesia, que poderia ser solucionado com melhores transportes ou uma acessibilidade nova com a construção de uma ponte. Nesse sentido todos os agentes económicos entrevistados, sem exceção, afirmaram que o desenvolvimento está condicionado e assim continuará, enquanto não houver novas formas de acesso ou mais transportes diariamente para S. Jacinto.

*“Condiciona muito. Em todos os sentidos, em todos os sentidos.” (Café/restaurante)*

*“Bastante, bastante. A nível de acessibilidade todas as pessoas falam da construção da ponte. Faria toda a diferença. Acho que seria bom porque haveria sempre muito mais desenvolvimento, as pessoas andariam melhor, havia mais trabalho.” (Farmácia)*

*“Não temos transporte. É assim de momento o ferry está a ser reparado, a lancha nem sempre está a trabalhar, tem havido mesmo cortes na lancha, ainda ontem foi um desses dias que tivemos umas horas sem transporte. E quem não tem carta de condução tem dificuldades em sair daqui.” (Minimercado)*

### **Opinião sobre o turismo e residências secundárias em S. Jacinto**

O turismo deve ser encarado como fonte de emprego e fonte de rendimento como referem Marcon (2007) e Cavaco (2001) devendo ser um processo utilizado para o desenvolvimento local. E esta é também a opinião dos agentes económicos que referem que a infraestrutura turística é insuficiente na freguesia, havendo falta de investimento, falta de transportes e falta de aproveitamento dos recursos excecionais que a freguesia possui. Os agentes económicos olham para o turismo como uma forma de criar emprego e gerar mais fluxos de indivíduos para a comunidade local. Portanto o turismo está estagnado como o próprio desenvolvimento, sendo a pesca, o mar e a restauração os pontos de atração turística os mencionados pelos agentes económicos.

*“Havia de ser melhor. Ou digamos estão a criar agora infraestruturas para que isso aconteça não é mas eu sou da opinião que isto que estão a fazer não é suficiente.” (Café/Restaurante)*

*“Eu acho que neste momento é mesmo fraquinho, falando aqui pelo parque. Deve-se há falta de dinheiro mas neste momento está mesmo fraquinho.” (Parque de campismo)*

*“Insuficiente. Há condições excecionais para alguém investir aqui, mas tudo o que é inícios de investimentos por algum motivo para.” (Farmácia)*

*“Insuficiente. Tem que se desenvolver porque não tem condições nenhuma para.. por exemplo vêm de Aveiro para aqui para a praia e chegam aqui não têm um transporte para o mar. Vêm com crianças e pronto não têm um transporte que leve as pessoas daqui para a praia.” (Café/Mercearia)*

*“É a pesca, é o sossego, neste momento está a ser um bocadinho a praia e é a restauração. Nós aqui temos muito boas especialidades, não é só a minha casa. Temos o peixinho fresco como ninguém.” (Café/Restaurante)*

Relativamente aos residentes secundários os agentes económicos revelam conhecimento do crescimento destes na freguesia e apontando motivos para tal crescimento destacam a calma, o sossego e a segurança de estar longe das cidades como mais-valia para querer ter uma segunda residência em S. Jacinto. Além disso o poder aproveitar um meio ambiente diferente, com mar, ria e piscina é mais um ponto a favor da freguesia. Estes fatores vão de encontro ao referido anteriormente com a citação de Umbelino & Sousa (1998) que referem que as residências secundárias se encontram normalmente junto ao mar já que este é *“o símbolo mais forte do lazer desejado na sociedade do trabalho”*. Como impactos que os residentes secundários têm na freguesia os agentes económicos comentam que dão mais vida ao lugar, seja aos fins-de-semana ou em períodos de férias, além de terem um maior poderio económico, aparentemente, do que a população residente.

*“O motivo das pessoas querer ter cá uma segunda residência é pelo aspeto disto ser tranquilo. As pessoas podem descansar aqui não é? Digamos não vivem naquele stress que vivem nos centros das cidades e no centro das outras freguesias. Trazem poderio económico. Muito muito mesmo.” (Café/Restaurante)*

*“É calmo, tem a praia, tem a ria para quem gostar de pesca, para quem gostar de caminhadas, para quem gostar de ver as aves, quem gostar da reserva.. tem, tem uma serie de.. tem um parque de campismo também. Tem muitas coisas, tem as piscinas..” (Farmácia)*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Eu penso que é mesmo porque S. Jacinto é muito bonito e muito calmo. Como é muito calmo nunca acontece nada, não há assaltos felizmente, nós podemos ir ao café deixar o carro aberto ou a porta aberta, eu saio de casa deixo a porta aberta e não tenha essa preocupação, eu acho que também se deve a isso. Eles sabem que aqui estão bem e é um sítio muito bonito.” (Parque de campismo)*

### **Perspetivas futuras**

Todos os agentes económicos entrevistados têm ideias do que poderia ser mudado ou acrescentado na freguesia. Como habitual a ponte é várias vezes referida, nem sempre de forma consensual, como solução para todos os problemas de S. Jacinto. Os visitantes seriam mais, os agentes económicos ganhavam com isso, geravam mais emprego para a população e também haveria mais investimento. A criação de mais equipamentos e atividades turísticas desenvolveriam a freguesia que até ao momento tem pouco para oferecer para além das condições naturais e ambientais da região. Fora o turismo e a ponte, os agentes referem-se sobretudo às questões de saúde e transportes, sendo que nestes últimos referem a criação de uma praça de táxis e de mais serviços de autocarros, de forma a proporcionar uma maior articulação com a envolvente. Referem ainda que é necessário no futuro conseguir manter a escola primária já que de outra forma seria necessário crianças passarem a realizar também elas movimentos pendulares diariamente para estudar noutra freguesia.

*“O que podiam era desenvolver o turismo. É a única, de resto tinha os estaleiros ali assim os estaleiros navais fechou, acabou. Tirando isso só desenvolvendo o turismo.” (Café/Mercearia)*

*“A ponte. Quer dizer haveria tanta coisa a dizer.” (Farmácia)*

*“Tirando a ponte, a escola. Estamos a ficar muito mal porque estamos a ficar sem crianças e se eles pensarem retirar a escola as crianças com 6 anos têm que ir para Aveiro o que é muito mau.” (Minimercado)*

*“Há muita coisa que podia ser melhorada. Muita coisa. (...) Uma praça de táxis. Aqui sai do ferry-boat não tem nada, querem-se deslocar não têm um táxi, não têm transportes públicos, nem todo o turista que para cá vem, vem de carro. Há muitos que vêm a pé e como é que se deslocam? Pedindo favores.” (Café/restaurante)*

*“Eu acho que acrescentava transportes não só a nível fluvial mas terrestre, autocarros para a Torreira, para Ovar. Acrescentava horários no posto médico. Nós temos*

*ambulâncias mas primeiro que chegue uma ambulância aqui demora muito tempo e nós estamos mesmo ao lado.” (Parque de campismo)*

## **8.5 - Análise geral dos Agentes institucionais de S. Jacinto**

### ***Importância para o desenvolvimento da freguesia***

Os agentes institucionais entrevistados têm todos um papel importante a desempenhar em S. Jacinto. A escola primária é importante para que haja um acesso à educação perto de casa por parte das crianças, para que desta forma não precisem também de fazer deslocações diárias para fora da freguesia. A representante do centro social e paroquial afirma que o centro é a única instituição de solidariedade social na freguesia tendo desta forma um papel determinante no apoio às famílias, às crianças e aos idosos. A junta de freguesia é o órgão máximo dentro da freguesia no que diz respeito à tomada de decisões relativas às infraestruturas. Estes 3 organismos, ou instituições indicaram ser estas as suas responsabilidades na freguesia, observando ainda que têm tido dificuldades financeiras para continuarem de “portas abertas” à população.

*“Acho que é muito importante as crianças estarem relativamente perto de casa, pelo menos é um conforto para elas. Estão próximas do seu local de habitação e depois não têm de fazer viagens muito grandes. (...)eu acho que o facto delas estarem, haver aqui a escola é um grande mais-valia para a localidade.” (Escola primária)*

*“É a única instituição de solidariedade social na freguesia, uma freguesia com muitas carências socioeconómicas, que apoia as famílias, é a única creche aqui existente (...) é centro de dia.” (Centro social e paroquial)*

*“Ora, portanto em termos de desenvolvimento a importância que uma junta tem para além da parte de infraestruturas da freguesia também temos alguma influência a nível social, ou seja, temos um papel também preponderante no apoio às famílias mais desfavorecidas e na parte de infraestruturas para a freguesia.” (Junta de freguesia)*

Noutro âmbito a representante da reserva natural afirmou que o papel da sua instituição é de conservar a natureza do lugar, conseguindo desta forma também atrair turismo e gerar emprego. Por fim o presidente do turismo do centro tem o papel mais externo da freguesia, cabendo à sua instituição a promoção da região para o turismo.

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Da reserva, então a nível de emprego, o próprio turismo que canaliza vários países para a reserva, humm mais, ora turismo, trabalho.” (Reserva natural)*

*“Nós não temos um papel direto em relação a S. Jacinto, temos um papel indireto no que diz respeito ao território, (...) procuramos estruturar a oferta turística do destino, procuramos promover o destino deste território mas não numa ação direta com S. Jacinto, o que nós procuramos é aumentar a procura do destino, aumentar o fluxo de turistas para este destino.” (Turismo do centro)*

### **Diagnóstico de oportunidades e debilidades de S. Jacinto**

Os agentes institucionais conseguiram com relativa facilidade identificar as debilidades ou fragilidades na freguesia, sendo curioso que referiram algumas questões bem diferentes de todos os outros grupos. A escola primária por exemplo observou que uma grande debilidade na freguesia prende-se nas próprias famílias residentes que estão em boa parte separadas, com o “pai de família” a ter de emigrar ou vir a casa apenas ao fim-de-semana, devido à falta de emprego em S. Jacinto. Este facto vai de encontro ao que Pereira (2012) refere no 3º capítulo desta dissertação, afirmando que as zonas isoladas juntas ao mar perderam a sua capacidade de gerar emprego e estagnaram o desenvolvimento, o que obriga à procura de emprego noutras localidades. Um ponto positivo destacado pela escola primária é o da segurança para as crianças, com estas a sentirem-se à vontade na freguesia ao contrário do que poderia acontecer na cidade relativamente ao trânsito ou outros perigos.

*“Em relação às carências, aquilo que eu acho é que maior parte dos homens, pais, quase todos estão emigrados, estão fora, porque os que estão aqui estão com os filhos mas vêm no fim-de-semana a casa porque têm que ir para outras localidades trabalhar. Pais que estejam com a família unida, o pai e a mãe em casa são muito poucos.” (Escola primária)*

*“é engraçado que ainda é daquelas aldeias que se pode andar no meio da estrada. Ao início quando cheguei cá fez-me alguma confusão ver as crianças no meio da estrada e passado algum tempo percebi porquê, de facto os carros são poucos então eles sentem-se á vontade.” (Escola primária)*

A junta de freguesia refere que os problemas da freguesia são a consequência do isolamento e da posição geográfica, motivos indicados também por outros grupos da população. A mesma opinião é também referida pelo turismo do centro, observando que a

posição geográfica é um entrave ao desenvolvimento e sobretudo ao investimento convencional que costuma ser feito para o turismo. Referindo-se às oportunidades, o turismo do centro refere que S. Jacinto tem um turismo direcionado para a natureza e desta forma tem um público específico. Depreende-se que este facto pode ser um trunfo para a freguesia na medida em que não há muitos locais que tenham no seu conjunto a ria, o mar e a floresta ainda pouco explorados e desta forma este é o grande potencial da região de Aveiro a ser explorado para fins turísticos culminando num maior desenvolvimento da freguesia. Esta ideia traduz o referido no capítulo 4 relativamente ao desenvolvimento e sustentabilidade do turismo que segundo Carvalho (2009) os turistas hoje sabem e conseguem o que querem graças ao acesso à informação e desta forma S. Jacinto deve saber promover o seu território e utilizar as suas potencialidades de atração. É possível retirar do mesmo capítulo as observações de Salleras (2011) que se referem à importância do património (seja de que natureza for) devendo este ser promovido e valorizado para o turismo.

*“Pronto é uma freguesia com muitas debilidades, uma freguesia que devido à sua localização geográfica por si só já representa um problema para as pessoas que lá vivem e é aí que reside a grande problemática.” (Junta de freguesia)*

*“Pode determinar o desenvolvimento neste sentido, o facto de ser uma situação isolada pode por um lado condicionar os investimentos que poderiam ser feitos do ponto de vista daquilo que é o investimento convencional na área do turismo.” (Turismo do centro)*

*“A valorização neste caso do nosso património natural, na valorização do nosso território enquanto oferta que neste caso tem uma predisposição para o turismo ativo, para o turismo de natureza, para um turismo associado também ao náutico, aos desportos náuticos e não só e este território está enquadrado numa oferta turística mais direcionada.” (Turismo do centro)*

A reserva natural não encontra grandes oportunidades a referir de momento na freguesia, afirmando que o encerramento da indústria, mais concretamente os estaleiros, é o grande motivo para a falta de oportunidades no presente. O centro social e paroquial explora a questão de outra forma, indicando duas fragilidades que exploradas poderão ser motivadoras de desenvolvimento local, sendo elas o turismo e as acessibilidades.

*“No geral as oportunidades são quase nulas porque o estaleiro fechou.” (Reserva natural)*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“Tem o turismo que devia ser mais explorado e pronto as acessibilidades se forem melhoradas.” (Centro social e paroquial)*

No que concerne aos serviços presentes na freguesia os agentes institucionais afirmam que estão garantidos os serviços mínimos na freguesia, e com um bom funcionamento. Mesmo assim, salientam os mesmos agentes que há uma “luta” constante para conseguir manter alguns serviços abertos, como é o caso do centro social e da escola primária. Referem, no entanto que a criação de alguma indústria e de mais equipamentos seria um bem necessário à população residente, especialmente para gerar mais empregabilidade.

*“Pois, mínimos sim. Os básicos sim sim. Os bombeiros funcionam relativamente bem sim. O centro de saúde funciona bem mas sempre com a ameaça que vai fechar.” (Reserva natural)*

*“Nós serviços básicos temos. Temos escola, infraestruturas de lazer, transportes públicos. Se nada for retirado, porque parece-me que vai haver algumas alterações, se nada for retirado penso que somos uma freguesia normal. Mas efetivamente temos necessidade de uma casa de cultura, para haver mas dinâmica social, para as pessoas procurarem e terem mais acesso ao emprego porque S. Jacinto não tem grande escolha. E precisamos de uma parte industrial ali, não de grandes proporções, mas que leve ao desenvolvimento da população a todos os níveis.” (Junta de freguesia)*

*“Sim penso que sim. Tem piscinas, que nem toda a gente tem, somos beneficiados com isso. Centro de saúde temos e escolas também temos.” (Centro social e paroquial)*

Posto isto, e segundo Jordão (2002) para combater as debilidades e, sobretudo o isolamento é necessário utilizar da melhor forma as novas mobilidades a seu favor, isto porque as mobilidades hoje permitem variadas soluções para conseguir não só fixar população mas também atrair novos indivíduos. Depois, a sugestão da junta de freguesia de criar indústria vai de encontro ao mesmo autor, que refere ser necessário conseguir diversificar a economia de forma a criar melhores condições de vida.

### **Visão sobre a situação geográfica de S. Jacinto**

A visão sobre a situação geográfica particular de S. Jacinto é comum a todos os agentes. A freguesia está isolada, está condicionada seja pela ria, mar, reserva natural ou base militar, e os transportes fluviais nem sempre funcionam bem, pelo que a situação exigiria

uma atenção especial e mais investimentos na mobilidade e transportes. Esta situação geográfica vai condicionando o desenvolvimento de S. Jacinto a todos os níveis, sendo essa a ideia transmitida pelos agentes institucionais, que não sentem capacidade de inverter a situação atualmente.

*“A todos os níveis a parte geográfica levanta inúmeros problemas que se restringem a nível de emprego, educação, desenvolvimento, tudo isso é importante porque estão interligadas com a parte do isolamento.” (Junta de freguesia)*

*“É, sem dúvida. Poderia não ser se tivesse uns transportes alternativos mas não tem. Pronto o que tem não funciona bem. Tem-nos mas não funcionam devidamente.” (Reserva natural)*

*“Eu neste aspeto acho que se os transportes como o ferry fosse eficiente as coisas eram de outra maneira, ou seja as pessoas aqui ficam limitadas.” (Escola primária)*

### ***Motivos e consequências do decréscimo da população***

A freguesia tem assistido a um ligeiro decréscimo de população, mais concretamente de 2,26% entre 2001 e 2011 como constatámos anteriormente na tabela 5. Este facto deve-se segundo os agentes institucionais a duas situações: A primeira tem a ver com os jovens que estudam cada vez até mais tarde e com isso adquirem uma maior formação académica. As tabelas 20 e 21 desta dissertação referentes ao grau académico em S. Jacinto nos anos de 2001 e 2011 comprovam isso mesmo, tendo-se registado, por exemplo, em 2001 apenas 9 estudantes universitários contra os 63 em 2011. Dessa forma os jovens ganham conhecimento em várias áreas que não podem ser aplicados a S. Jacinto visto ser um meio pequeno, isolado e com poucos serviços e empregabilidade. Os agentes institucionais comprovam assim um dos aspetos referidos por Alves (1995) no capítulo referente a mobilidade e demografia da presente dissertação, quando o mesmo refere que quando os habitantes atingem um grau académico elevado preferem viver nas cidades onde há mais oportunidades e melhores salários. De destacar também as palavras da representante do centro social e paroquial, que menciona a mobilidade como outra causa para o decréscimo da população, afirmando que devido à falta de transportes em várias horas do dia há falta de condições de viagem de ida ou de regresso para alguns trabalhadores.

*“Isso tem a ver com um conjunto que não passa apenas pelo isolamento, não passa apenas pelo afastamento em relação aquilo que são os centros urbanos. Tem muito a ver*



## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*no meu ponto de vista com as oportunidades de fixação e de trabalho e emprego, tem muito a ver com as oportunidades de carreira que hoje as pessoas encontram e que muitas vezes já não estão associadas ao território nacional. (Turismo do centro)*

*“A questão dos jovens que não conseguem ter o seu primeiro emprego já com formação e procuram novos espaços novos locais para poder exercer a sua atividade porque S. Jacinto efetivamente não lhes dá aquilo que têm necessidade. (...) A saída das pessoas do local onde gostariam de exercer a sua atividade é sempre uma consequência negativa.” (Junta de freguesia)*

*“As oportunidades de emprego. Taxa de emigração que aumentou e mesmo as pessoas começam a achar que é mais benéfico irem morar para Aveiro ou para a Gafanha ou para outro local porque acabam por ter outro horário. A partir das oito e um quarto já não há nenhum transporte, só à meia-noite portanto quem fizer um horário um bocadinho mais alargado já tem mais dificuldade em regressar. E acaba por ser uma condicionante.” (Centro social e paroquial)*

O segundo ponto referido para a perda de população é a falta de emprego. O desemprego tem crescido e com isso não só temos novamente o fenómeno de êxodo rural para as cidades, como também dá origem à emigração. Na freguesia o desemprego em 2011 atingia os 15,22%, um valor superior tanto ao município de Aveiro como ao total do país (tabela 26). Assim, o desemprego é um dos pontos fracos a nível local e é algo seguido com especial atenção pelos agentes institucionais. A falta de indústria, de empresas e até de comércio são os fatores principais para a falta de emprego. Por outro lado ainda há quem refira que por vezes o desemprego em S. Jacinto é por opção, sendo que essa opção possa estar ligada às atividades piscatórias no dia-a-dia. Por último, a sazonalidade do emprego é mais um ponto fraco, já que acabando o Verão S. Jacinto perde a atividade e atratividade turística e voltam a aparecer dificuldades sociais e económicas.

*“Porque não há emprego, não há empresas, não há empresas formadas, muitos restaurantes acabam por fechar, tínhamos os estaleiros que empregavam muita gente que fecharam.” (Centro social e paroquial)*

*“Os pais que aqui estão empregados, penso que alguns se houver aqui pais desempregados poderá ser por opção.” (Escola primária)*

*“Deve-se como já disse anteriormente ao facto de não termos indústria em S. Jacinto. O emprego em S. Jacinto deve-se à sazonalidade, ao comércio e ao turismo. Incide mais na altura do verão porque no resto do ano não tem grande emprego.” (Junta de freguesia)*

### **Visão sobre o turismo e residências secundárias**

Os agentes institucionais dão grande importância ao turismo em S. Jacinto, sabendo que são o grande e único impulso económico para os residentes atualmente. Embora manifestem esse conhecimento, todos manifestam lacunas presentes na atividade turística de S. Jacinto, desde logo a começar pela falta de promoção e divulgação do território, o que impede maior afluência de visitantes nas várias alturas do ano. Mas este facto está segundo os entrevistados também ligado à transversalidade da própria atividade turística, ou seja, para se promover algo como o turismo é necessário que haja interação entre atores, território e a própria atividade turística, e isto não acontece em S. Jacinto. A ideia vai de acordo ao referido por Brunori (2007), Lickorish (2000) e Salleras (2011) discutido nesta dissertação de que o turismo necessita que a comunidade esteja envolvida no processo de “fazer turismo”, juntamente com os processos políticos e o investimento, além de todas as ciências que devem estar diretamente ou indiretamente ligadas ao turismo. No caso de S. Jacinto especificamente, não há alojamento para receber turistas o que invalida que se criem outros tipos de infraestruturas turísticas. Além disso, os transportes não são os mais eficientes, e as alternativas não abundam. E por último as atividades são muito poucas, há restaurantes, praia e pouco mais, e o lazer é escasso.

*“É muito pouco divulgado, muito pouco explorado. (...) criar mais infraestruturas que cativem mais os turistas, não sei eu até acho a criação de um hotel.” (Centro social e paroquial)*

*“Eu sempre disse que S. Jacinto em termos de turismo tem muito que fazer e também tem muito para poder ter turismo de qualidade. Ou seja estamos com alguma falta de infraestruturas indispensáveis para que S. Jacinto possa avançar. (...) S. Jacinto como não tem hotel ainda está um tanto ou quanto esquecido ou não tem as infraestruturas necessárias para um turismo de qualidade somos mais visitados pelos turistas portugueses” (Junta de freguesia)*

*“Não há turismo sem alojamento. E portanto acho que é preciso e necessário desenvolver trabalho nessa matéria em S. Jacinto.” (Turismo do centro)*

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

*“A parte da restauração com certeza. Isso com certeza. A praia. Fiquei surpreendida, acho que a praia é muito boa, é muito grande, fiquei surpresa porque eu não conhecia esta zona, não sei se a reserva também tem tido alguma.. estivemos a fazer com uma senhora da reserva e ela disse-nos que de facto a nível de escolas tem havido menos procura, mas também está cada vez mais difícil as escolas saírem porque não há financiamento para os transportes.” (Escola primária)*

Noutra faceta do turismo, relativamente às residências secundárias, é notório para os agentes institucionais que a freguesia tem assistido à entrada de novos residentes de carácter temporário, secundário, sendo que a justificação para o aparecimento destes residentes tem por vezes a ver com as suas raízes familiares ou simplesmente na procura de tranquilidade e paz para férias e fins-de-semana. A nível económico, segundo os entrevistados, são residentes com maior poder de compra, superior aos residentes fixos de S. Jacinto. A justificação para a entrada de novos residentes nada tem a ver com procura de emprego, até porque como foi observado este é escasso, tem sim a ver com a utilização de um espaço onde seja possível estar longe da cidade, num ambiente de natureza e tranquilidade.

*“Pronto em relação a essas pessoas são pessoas com um nível socioeconómico elevado e de maneira que são pessoas que vêm para aqui precisamente por causa do sossego e da tranquilidade que S. Jacinto tem.” (Centro social e paroquial)*

*“São pessoas que têm alguma capacidade financeira que viram em S. Jacinto um espaço para realizar os seus objetivos e ter uma vida mais calma do que aquela que têm nas cidades onde moram.” (Junta de freguesia)*

*“Pronto essas casas é normal, notamos que há aqui muita casa fechada que não estão para venda, portanto são pessoas que vêm, algumas vêm ao fim-de-semana e outras vêm só mais perto da altura do Verão. Economicamente é sempre bom são sempre pessoas que vêm usar o que existe em S. Jacinto.” (Escola primária)*

### **Visão sobre a mobilidade**

É unânime que o facto de haver um *ferry-boat* e uma lancha é uma mais-valia para os residentes de S. Jacinto, permitindo o contato com outras freguesias e municípios. É aliás vital que haja manutenção destes transportes fluviais, permitindo que a população alargue o seu campo de estudo e trabalho, podendo manter-se em S. Jacinto a residir. No entanto, as desvantagens também são muitas, o preço e os horários não são totalmente adequados e

embora os agentes institucionais não usufruam destes serviços, têm essa noção pelos seus familiares e conhecidos na freguesia. O desenvolvimento também não melhorou com o *ferry*, dando apenas um novo apoio aos residentes no transporte diário. Alguns agentes mostram-se também a favor da construção de uma ponte, embora o presidente da junta de freguesia evidencie que é impossível um investimento desta dimensão nos tempos que correm. A representante da reserva natural não se mostra a favor de uma ponte, visto que seria um investimento desnecessário apenas para os residentes de S. Jacinto. Por outro lado a mesma refere que caso houve algum tipo de indústria no território já faria mais sentido.

*“Para já tem sido muito bom o facto de nós termos um transporte e regular, que depois também tem a ver com os horários dos empregos das pessoas. Claro que o melhor seria uma ponte, eu sou grande defensora da ponte que acho que só traria benefícios para a freguesia.” (Escola primária)*

*“A perspetiva que há em termos de ligação física isso está fora de questão nos dias que correm uma situação como a ponte não irá acontecer, o que se pretende é melhorar a condição dos transportes, já temos um ferry-boat a trabalhar que de alguma forma veio melhorar a vida das pessoas de S. Jacinto mas nunca se resolverá, nunca se resolverá, eu também sempre disse que o ferry melhoraria mas não desenvolveria.” (Junta de freguesia)*

*“Eu penso que o facto de termos este ferry é extremamente importante. É claro que se fizessem uma ponte no lugar do ferry acredito que mais facilmente ainda as coisas seriam mais fáceis para S. Jacinto.” (Escola primária)*

*“Eu não vejo o caso assim tanto de poder ser feito. Vejo é quando a gente faz um investimento tem que.. se houvesse aqui alguma industria que tivesse que escoar para dar proveito. Agora S. Jacinto não tem praticamente nada não é? Eu não vejo as coisas assim. S. Jacinto não passa pela ponte. Fazer a construção só para S. Jacinto isso jamais. Nem acredito tão pouco.” (Reserva natural)*

### **Perspetivas futuras sobre o desenvolvimento**

Os agentes institucionais projetam o futuro de S. Jacinto sobre dois polos: o turismo e a mobilidade. A representante da escola primária referiu várias vezes ao longo da entrevista que seria adepta da ponte e na sua última afirmação foi assertiva, a mobilidade é o fator principal para o desenvolvimento futuro de S. Jacinto, indo de encontro às diretrizes de

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Fernandes *et al.* (2009), que referem que com a mobilidade adequada é possível manter a população e com isso manter os serviços, o que consequentemente levará ao desenvolvimento no futuro.

*“Eu penso que se isso fosse conseguido, o ferry ter outro tipo de funcionamento, eu acho que S. Jacinto não perdia nada com isso, pelo contrário ganharia. Eu acho que a questão da mobilidade é o principal.” (Escola primária)*

O centro social e paroquial foca-se sobretudo nas perspetivas futuras da sua instituição, referindo por outras palavras que seria benéfico a criação de um serviço turístico direcionado para os idosos, que lhes permitisse passar férias em S. Jacinto com o devido acompanhamento do centro social.

*“Para já acho que aqui a criação de um lar ou um serviço, isto poderia.. Isto é um projeto nosso, e isto por ser calmo poderia ter um serviço em que os idosos estivessem numa espécie de colónia de férias e os idosos pudessem vir passar uma semana ou um mês ou pudessem até mesmo residir em pequenas habitações que seriam apoiados por exemplo pela nossa instituição.” (Centro social e paroquial)*

A junta de freguesia e o turismo do centro focam-se claramente no turismo. Por parte da junta há o anúncio da possibilidade de construção de um hotel o que segundo a instituição será um ponto de partida de desenvolvimento. Curioso que o turismo do centro refere-se à mesma ideia, de que criar serviços e possibilidade de dormida na freguesia constituía certamente S. Jacinto como um destino mais procurado. O mesmo agente refere ainda que o município deve criar uma oferta do turismo da região conjunta, onde S. Jacinto poderia manifestar o seu contributo segundo as suas potencialidades, em vez de o fazer de forma isolada, o que cria fraco poder de promoção e atração. Desta forma os agentes acreditam que o turismo permitirá criar um maior desenvolvimento local, compactuando com a ideia de Marcon (2007) transcrita no 4º capítulo do presente trabalho em que refere o autor que *“muitos lugares acabam tendo no turismo uma possibilidade de alternativa para o seu crescimento, pois a atividade pode dar início ao processo de desenvolvimento local.”*

*“É a construção do hotel cujo terreno já está adquirido e a partir daí há um desenvolvimento em pequenas zonas e dá a cotação a S. Jacinto como um local de turismo.” (Junta de freguesia)*

*“Eu acho que o primeiro passo era que houvesse da parte do município uma visão do conjunto no caso da oferta que aqui está no município de Aveiro em que S. Jacinto possa através daquilo que é o seu contributo para a oferta da região de Aveiro mais do que isolar S. Jacinto enquanto uma peça única. Eventualmente uma aposta em alguns serviços que ainda não tenha que possa tornar a visita e a pernoita dos turistas mais duradoura e nesse ponto de vista poder vir a ser ou poder vir a constituir uma parte dos destinos com melhor e mais procura do que aquela que tem hoje.” (Turismo do centro)*

## 8.6 – Análise Global SWOT

Depois de analisadas as entrevistas por quatro grupos da população de S. Jacinto, ao qual se junta toda a caracterização feita anteriormente nos capítulos 6 e 7 sobre a mesma freguesia é agora possível fazer uma análise global onde são apontadas as forças, fraquezas, oportunidades e ameaças no território em estudo. Assim surge a seguinte tabela de forma a resumir os aspetos tratados anteriormente nesta componente prática.

**Tabela 30 – Análise SWOT**

<b>Análise SWOT</b>	
<b>Pontos fortes</b>	<b>Pontos fracos</b>
<b>Território e Desenvolvimento</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boa rede de comércio</li> <li>• Tecido urbano contínuo</li> <li>• Segurança</li> <li>• Território, estradas e passeios bem conservados</li> <li>• Boas condições para a atividade piscatória</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento estagnado</li> <li>• Indústria inexistente</li> <li>• Perda de importância do setor das pescas</li> <li>• Risco de encerramento de serviços</li> <li>• Território condicionado e desfavorável para alargar o tecido urbano</li> <li>• Dificuldade em lidar com casos de urgência médica</li> </ul>
<b>Mobilidade</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte fluvial que permite a</li> </ul>	

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

<p>deslocação do veículo privado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodalidade com transporte fluvial e transporte terrestre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilidade e acessibilidade para o exterior condicionada</li> <li>• Rede de transportes reduzida</li> <li>• <i>Ferry-boat</i> com várias avarias anualmente</li> <li>• Preços e horários dos transportes públicos desadequados</li> </ul>
<b>Turismo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proteção do ambiente através de uma reserva natural</li> <li>• Praia extensa e bem conservada</li> <li>• Valores naturais e paisagísticos importantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de infraestrutura turística</li> <li>• Falta de estabelecimentos hoteleiros</li> </ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<b>Território e Desenvolvimento</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento do grau de escolaridade dos residentes</li> <li>• Necessidade de promover o património natural existente</li> <li>• Fixação de novos residentes</li> <li>• Diminuição da taxa de analfabetismo</li> <li>• Taxa de atividade feminina em crescimento</li> <li>• Base militar ativa e com poder de atração</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perda de população</li> <li>• Isolamento</li> <li>• Densidade populacional baixa</li> <li>• Desemprego acima da média nacional e municipal</li> <li>• Envelhecimento</li> <li>• Baixo apoio da autarquia</li> <li>• Proporção alta de população que trabalha noutro município</li> </ul>
<b>Mobilidade</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilização do ferry-boat como um motivo de atração na freguesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraca acessibilidade e mobilidade para a entrada de visitantes</li> <li>• Duração média dos movimentos pendulares em crescimento</li> <li>• Aumento da utilização do veículo privado</li> </ul>

<b>Turismo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencial para turismo náutico ou de natureza</li> <li>• Realização de novos eventos em época balnear</li> <li>• Aumento das residências secundárias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraca promoção turística</li> <li>• Dificuldade na fixação de visitantes por períodos superiores a 1 dia</li> </ul>



## **Considerações finais**

Neste trabalho procurou-se numa primeira fase abordar de uma maneira geral o desenvolvimento e a sustentabilidade nas comunidades de baixa densidade populacional. Observou-se neste início de investigação que a mobilidade seria o conceito a ser estudado de seguida, visto ser essa mesma mobilidade um grande fator de desenvolvimento local, obrigatoriamente associado às comunidades periféricas, de baixa densidade e rurais. Destacou-se ainda a importância das novas mobilidades na sociedade atual, sendo estas compostas pelo uso do automóvel privado, as migrações, as mudanças de residência e o turismo.

De seguida iniciou-se o estudo especificamente da mobilidade e de tudo o que lhe está inerente. Destacou-se a importância da mobilidade na sociedade atual, e de como ela deve ser imprescindível para cada indivíduo. Distinguiu-se a mobilidade privada da pública, e a individual da coletiva, bem como se transmitiu a ideia de que a mobilidade é importante tanto para uma zona urbana como rural, além de ser um meio de atingir mais-valias e retorno financeiro. Demonstrou-se assim que a mobilidade é um bem necessário atualmente, contribuindo para a deslocação de pessoas no espaço, permitindo-lhes estabelecer relações de vários tipos (trabalho, lazer, família, etc.) e desta forma devem ser criadas as condições necessárias aos indivíduos para manterem as relações sociais e contribuírem para o desenvolvimento, crescimento económico e sustentabilidade de um território.

Abordou-se a acessibilidade como um conceito obrigatoriamente ligado à mobilidade, distinguindo no entanto os dois conceitos, sendo o primeiro associado ao território e o segundo, a mobilidade, associada às pessoas. Tentou-se perceber de que forma a melhoria das acessibilidades poderia contribuir para as áreas periféricas, destacando-se a possibilidade de aceder aos grandes centros urbanos sem deixar de viver numa zona isolada, e ainda a possibilidade de aparecer novas empresas para criarem dinâmicas locais. Da mesma forma desenvolveu-se a ideia que a acessibilidade seria importante para melhorar as possibilidades de emprego e acesso aos serviços por uma comunidade.

Posteriormente, demonstrou-se que a mobilidade contribui para a sustentabilidade de um território e dos seus habitantes. Observou-se que a mobilidade permite hoje que se possa residir num lugar e trabalhar noutro, assim como permite dispor de bens e serviços em qualquer parte, dando assim a dita sustentabilidade ao território e ao seu habitante. Notou-se

que a mobilidade para garantir sustentabilidade é muitas vezes feita através do veículo privado, o que se traduz em falta de equidade na sociedade, porque nem todos conseguem aguentar os custos de um veículo privado, além de causar mais problemas ao ambiente. Conclui-se assim desta forma que a mobilidade teria um duplo efeito na sustentabilidade das comunidades isoladas. O lado positivo seria de permitir às populações de serem subsistentes. O lado negativo é que trazia desigualdades sociais, pelo menor poder económico de uma parte da população e pelo facto de alguns habitantes serem crianças ou idosos, logo dependentes de terceiros para se deslocarem.

Refletiu-se sobre a relação entre mobilidade e demografia de maneira a entender-se que a mobilidade é hoje um fator que permite a permanência num lugar ao contrário de outros tempos em que a mobilidade acontecia para o êxodo rural em direção aos grandes centros urbanos. A mobilidade permitiu anteriormente que as pessoas arriscassem abandonar os lugares em busca de uma melhor qualidade de vida, mas hoje as mesmas mobilidades não só permitem ao habitante estabelecer-se num lugar periférico como também permite a redescoberta dos territórios, contribuindo desta forma para o desenvolvimento local. Destacou-se no entanto que ainda há muitos lugares que vão sofrendo um êxodo rural contínuo, sobretudo devido à falta de emprego e serviços, juntamente com os aumentos de escolaridade obtida dos mais jovens, que desta forma pretendem escolher outra localidade para viver. Ressalvou-se que a mobilidade influenciou o desenvolvimento de lugares e os fenómenos demográficos ao longo do tempo.

Seguidamente abordou-se o conceito de mobilidade pendular, e assumiu-se que eram movimentos de escala local baseados em fluxos diários de pessoas entre o local de residência e o local de trabalho, não sendo uma mobilidade permanente, mas constante. Constatou-se que muitos residentes optam por esta mobilidade de forma a continuarem a viver na mesma habitação, sendo desta maneira uma forma de sustentabilidade para os residentes de zonas de baixa densidade. Foi também necessário abordar nesta fase os sistemas de transportes, e percebeu-se que quanto mais desenvolvido for esse sistema, melhores condições tem um indivíduo de escolher onde residir. Entendeu-se também que o sistema de transportes públicos não é igual para todos, além de não permitir reduzir distâncias como o transporte privado, sendo dessa forma menos atrativo. Afirmou-se ainda que um sistema de transportes públicos nem sempre em grande quantidade presente num lugar, devido às características da população e à pouca viabilidade económica da implementação desses mesmos serviços de transportes. Colocou-se ainda a questão da intermodalidade nas zonas de baixa densidade,

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

chegando-se à conclusão que este conceito permitia combater contra o forte uso do automóvel privado, sendo uma prática sustentável para as ditas áreas periféricas, isoladas e de baixa densidade. Afirmou-se ainda que a intermodalidade torna os lugares mais atrativos e cria novas dinâmicas no território.

Analisada a questão da mobilidade, passou-se ao turismo e à sua influência para o desenvolvimento local. Desde logo referiu-se que o turismo não era uma atividade independente, estando envolvida com várias ciências como a geografia, a história, a economia, entre outras, o que tornava o turismo num processo complexo. Referiu-se de seguida que o turismo necessitava de planeamento, de forma a influenciar positivamente as práticas sociais e económicas, os modos de vida, o crescimento económico e a proteção do ambiente, estando desta maneira ligado à sustentabilidade de um território. Concluiu-se que o turismo produzia, transformava e desenvolvia um local, sendo uma forma de diversificar a economia, sendo que para a sua atividade ser eficiente precisaria sempre de um bom planeamento, de estratégia e da envolvimento de todos os atores constituintes do território. Assim o turismo poderia ser uma fonte de rendimento e de desenvolvimento local para as zonas de baixa densidade, ajudando a promover o património e criar atração nestes mesmos territórios.

Destacou-se que o turismo estaria sempre ligado à mobilidade e aos transportes, já que sem estes não seria possível realizar viagens e chegar a um destino. Depreendeu-se que o aumento da mobilidade causou também o aumento da atividade turística, mas que nas zonas de baixa densidade isso não aconteceu na mesma escala que nas cidades, devido à ausência de planeamento entre os dois sectores nestes territórios. A ausência deste planeamento vai colocando entraves ao turismo local, devido a uma mobilidade insustentável, sem as devidas condições de transporte. Neste âmbito conclui-se que as políticas de mobilidade e as políticas de turismo caminham para lados opostos, com umas a querer reduzir os fluxos de mobilidade e de outra parte as políticas de turismo a incentivar esses mesmos fluxos para a sua atividade. De qualquer forma conclui-se que a mobilidade é um trunfo para o turismo nas zonas isoladas partindo da ideia que permite deslocações e acessos a estes lugares, desenvolvendo assim a atividade turística e consequentemente a contribuir para o desenvolvimento local destas comunidades periféricas.

Na última fase da componente teórica abordou-se o turismo de segunda residência. Aqui compreendeu-se que esta prática caracterizava-se por um indivíduo ter duas residências, sendo um fenómeno crescente sendo que muitas vezes essa segunda residência

se situa nas comunidades isoladas junto ao mar. Destacou-se que quando existe uma segunda residência, isso implica que haja um contributo para o desenvolvimento local, na medida em que foi preciso construir essa segunda residência e para lá chegar é preciso dar uso à mobilidade e aos transportes, bem como no local é necessário consumir nos comércios existentes e sendo assim é um ponto positivo para as comunidades isoladas permitindo-lhes criar novas infraestruturas, aumentar o número de comércios e serviços e partir daí garantir mais benefícios económicos.

Na segunda parte do trabalho, efetuou-se uma análise histórica e uma caracterização socioeconómica e demográfica da freguesia de S. Jacinto, sendo este o meio isolado escolhido para abordar a influência da mobilidade para a sustentabilidade e o desenvolvimento local de uma zona de baixa densidade isolada.

Primeiramente na análise histórica constatou-se que o grande progresso na freguesia teria sido no século XX, com a plantação da mata que viria a dar hoje a reserva natural presente na freguesia, a criação de uma base aérea de hidroaviões, hoje uma base militar ligada ao paraquedismo, e ainda à construção de uma indústria de estaleiros navais, com estes três aparecimentos a contribuírem fortemente para o desenvolvimento local.

Numa segunda fase elaboraram-se mapas que permitiram entender o enquadramento exato de S. Jacinto numa escala nacional e municipal, verificar como é feita a distribuição do uso do solo, onde a reserva natural mostra ocupar grande parte do território da freguesia, e por último observar-se quais são as acessibilidades de S. Jacinto por meios terrestres e fluviais.

Seguidamente elaboraram-se tabelas com recurso ao INE que permitissem fazer uma análise socioeconómica da população de S. Jacinto. Das tabelas efetuadas depreendeu-se que a freguesia teve um decréscimo de população na ordem dos 2,26% num espaço de 10 anos entre 2001 e 2011, algo que não aconteceu na escala nacional e municipal. Verificou-se que a população atual em S. Jacinto era maioritariamente na faixa etária ativa entre os 25 e os 64 anos. Na mesma tabela verificou-se que as crianças são em menor número em 2011 comparativamente a 2001, situação que é inversa relativamente aos idosos. Verificou-se que embora a população tenha sofrido um decréscimo de habitantes, são também mais os habitantes que 5 anos antes da data dos Censos 2001 não residiam em S. Jacinto, concluindo-se que a freguesia tem conseguido fixar novos habitantes. No que diz respeito à densidade populacional observou-se que o número era bastante inferior ao valor do município,

## **A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

comprovando que S. Jacinto é uma zona de baixa densidade, além de isolada. Quanto à educação, a taxa de analfabetismo tem vindo a descer e somou-se a isso o facto de que os níveis de escolaridade tem vindo a subir, com por exemplo os alunos universitários a subirem de 9 alunos para 63 alunos. Relativamente à empregabilidade notou-se que a taxa de atividade feminina subiu o que é positivo, mas no sentido contrário registou-se uma taxa de desemprego superior ao contexto nacional e municipal fixada nos 15,22% sendo uma situação que vai de acordo ao explicado na parte teórica em que se revela que estes lugares têm falta de emprego e o acesso exterior ao emprego também não é o mais fácil, levando por vezes ao abandono dos lugares, mesmo tendo em conta que a mobilidade hoje permite viver em qualquer lugar, mas nem sempre colabora com a sustentabilidade. Para terminar a análise socioeconómica verificou-se que cada vez são mais os habitantes a trabalhar noutro município, 24,15% em 2011, além de cada vez trabalharem mais longe, visto que a duração das deslocações pendulares continuar a subir estando fixada nos 27,71 minutos em 2011, quando em 2001 era de 22,66 minutos e em 2001 de 18,12 minutos. Ainda se observou que para estas deslocações muito contribui o automóvel privado, sendo a proporção de utilização deste modo de transporte de 28,48% em 2011, um pequeno aumento desde 2001 (25,22%), mas um enorme aumento desde 1991 em que a taxa se fixava nos 3,32%, o que mostra a cada vez maior dependência do automóvel na freguesia no dia-a-dia.

De seguida efetuou-se a análise das entrevistas feitas aos vários grupos da população (população residente, residentes secundários/turistas, agentes económicos e agentes institucionais) com o objetivo sobretudo de chegar a conclusões sobre o desenvolvimento local, a mobilidade e o turismo na freguesia. Depreendeu-se que todos os agentes locais observavam que a freguesia estava estagnada ao nível do desenvolvimento e isolada das comunidades vizinhas, muito por culpa da posição geográfica onde se encontrava inserida. Neste aspeto as opiniões foram de encontro ao referido por Pereira (2009) no primeiro capítulo da dissertação que referiu que também no litoral existem comunidades isoladas e com um fraco poder de desenvolvimento. Relativamente à mobilidade e acessibilidade a opinião geral é que na freguesia os transportes não eram eficientes nem suficientes, devido ao custo, à falta de horários e às constantes avarias dos transportes públicos, trazendo consequências negativas na empregabilidade o que por vezes podia levar ao êxodo da população. Este facto tinha sido referido no capítulo 3 por vários autores, podendo aqui destacar-se Fernandes *et al.* (2009) que referia que a privação de mobilidade e acessibilidade nos territórios de baixa densidade constituía uma elemento propulsor de agravamento de oportunidades, nomeadamente no acesso ao emprego, o que mais tarde levava à decisão do

êxodo rural ou da emigração. Os entrevistados concordaram que a mobilidade seria um dos trunfos a desenvolver para a sustentabilidade do território de S. Jacinto, apontando a construção de uma ponte, ou o aumento de capacidade e alcance dos transportes fluviais como soluções de melhoria da mobilidade e acessibilidade. Destaca-se ainda nas opiniões dos entrevistados a grande vontade de desenvolver o turismo da freguesia. Verificou-se que o turismo segundo as entrevistas era ainda fraco, sem grande oferta e sem capacidade de alojamento, e sendo assim foi apontado como uma debilidade da freguesia a corrigir, sendo que se poderia tornar uma potencialidade. Observou-se portanto que as ideias dos entrevistados caminhavam no mesmo sentido do referido na componente teórica por Cavaco (2001), Marcon (2007), e Krippendorf (2001), ou seja que o turismo pode permitir benefícios económicos, melhorar a qualidade de vida, aumentar o desenvolvimento local e trazer sustentabilidade ao território, através da valorização do património, neste caso a natureza. Concluiu-se que nitidamente S. Jacinto não está em condições de aplicar a solução mais óbvia para uma aproximação às outras freguesias que passaria por uma ponte, mas como indicado por muitos dos entrevistados um eficaz funcionamento das lanchas, com menos avarias, mais horários e preços mais adequados criaria efetivamente mais dinâmica na freguesia, desde logo para os próprios residentes que teriam mais formas de socialmente e culturalmente expandirem os seus horizontes e poderem regressar sem problemas a casa todos os dias. Para os visitantes, especialmente os das freguesias mais próximas seria uma nova forma de por exemplo fazer praia no Verão, visto que os preços praticados hoje são incomportáveis. Depois uma melhor promoção da Reserva Natural e da praia, a criação de mais atividades ligadas ao mar, mesmo de forma académica, aliados ao parque de campismo e a um possível novo alojamento para visitantes seriam os passos essenciais para iniciar novas vivências em S. Jacinto.

Por fim realizou-se uma análise SWOT, onde se elegeram os pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças na freguesia de S. Jacinto, tudo com base nas entrevistas e na análise de campo e das tabelas realizadas e expostas ao longo da dissertação. Esta análise teve o objetivo de detetar os principais elementos a reter para a definição de uma possível estratégia territorial para o desenvolvimento local.

No que diz respeito à investigação prática, e relativamente ao projeto «*Movidades, Diversidad Social y Sostenibilidad*», toda a caracterização e análise poderá servir como fio condutor de mais investigações, sendo benéfico para se olhar de forma diferente para as zonas de baixa densidade. O estudo permite conhecer a história e o desenvolvimento de uma

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

freguesia, a sua evolução e situação atual a nível social, económico, cultural e demográfico, bem como entender o dia-a-dia de uma população rural e costeira, e as motivações de quem a vive e de quem a visita. É com estas investigações base que se devem criar de seguida políticas para os territórios em questão que permitam o desenvolvimento do seu potencial turístico através do desenvolvimento das mobilidades internas e externas.





**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

**Bibliografia**

Alves, E. (1995). **Migração rural urbana**. Revista de Política Agrícola - Ano IV - Nº 04 - Out-Nov-Dez 1995.

Alves, M. (1988). **Litoralidade, interioridade e mobilidade populacional**. Nação e defesa. p. 81-90.

Alves, M. J. (2009). **Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas**. Indústria e Ambiente, 55, p. 12-14.

Alves, P. (2013). **Mobilidade em contextos de baixa densidade demográfica: modelo de apoio à caracterização e operacionalização**. Tese de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Andereck, K. (1995). **Environmental Consequences of Tourism: A review of Recent Research**. Linking Tourism, the Environment and Sustainability.

Araújo, M. & Oliveira, J. & Jesus, M. & Sá, N. & Santos, P. & Lima, T. (2011). **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. Psicologia & Sociedade, 23, p. 574-582.

Ascher, F. (2008). **Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos**. Livros Horizonte.

Banister, D. (2008). **The sustainable mobility paradigm**. Transport policy nº 15, Transport studies unit, Oxford University for the environment, Oxford.

Bauman, Z. (1997). **Ética pós-moderna**. São Paulo: Paulus.

Bauman, Z. (2007). **Tiempos líquidos**. Vivir en una época de incertidumbre. Barcelona, Tusquest.

Bell, M. & Osti, G. (2010). **Mobilities and Ruralities: An Introduction**. Sociologia Ruralis, vol.50, nº3, Julho 2010.

Beni, M. (1997). **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC.

Bragança, W. (2008). **Economia do Território e Competitividade Regional**.

Brunori, G. (2007). **Local food and alternative food networks: a communication perspective**. *Anthropology of food*, S2, Março 2007.

Brunt, P. & Courtney, P. (1999). **La percepción de los impactos socioculturales del turismo por la población residente**. *Annals of Tourism Research en Español*, vol.1, nº2, p.215-239.

Burns, P. (2004). **Tourism planning – a third way?** *Annals of Tourism Research*, vol. 31, nº 1, p. 24-43.

Butler, R. (1999). **Sustainable tourism: A state-of-the-art review**. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, vol. 1, issue 1, 1999, p. 7-25.

Butler, R. & Hall, C. (1998). **Image and reimagining of rural areas**. *Tourism and Recreation in Rural Areas*. Wiley, Chichester, UK, p. 3-16.

Camarero, L. & Oliva, J. (2004). **Paisajes sociales y multifuncionalidad del espacio rural**. Molinero, F. *et al.* *Atlas de la España Rural*. Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, p. 425-435.

Camarero, L. & Oliva, J. (2008). **Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as part of the Social Structure in Spain**. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.32, p. 344-62.

Camarero, L. & Souza, F. & Fernández, M. & Artacho, J. & Oliva, J. & Gallego, R. (2009). **La población rural en España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social**. Barcelona: Fundación La Caixa.

Camarero, L. & Sampedro, R. & Oliva, J. (2011). **Foreigners, neighbours, immigrants: translocal mobilities in rural areas in Spain**. *Translocal Ruralism. Mobility and Connectivity in European Rural Spaces*. Springer, p. 155-176.

Camarero, L. & Cruz, F. & Oliva, J. (2014). **Rural Sustainability, Inter-generational Support and Mobility**. *European Urban and Regional Studies*.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Cardoso, A. (1996). **Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento**. Edições Afrontamento, p. 173.

Cardoso, C. (2008). **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

Carvalho, P. (2003). **Património e (re)descoberta dos territórios rurais**. Boletim Goiano de Geografia, 23, p.173-196, jul./dez. 2003.

Carvalho, P. & Fernandes, J. (2006). **Residência secundária, patrimonialização e construção de novas ruralidades**. Huelva, VI Colóquio Ibérico de Estudios Rurales.

Carvalho, P. (2009). **Planeamento, redes territoriais e novos produtos turísticos eco-culturais**.

Carvalho, P. & Marujo, M. (2010). **Turismo, planeamento e desenvolvimento sustentável**.

Castro, J. & Martins, F. (2011). **Espaços naturais protegidos e turismo sustentável: Os parques naturais de Montesinho e Douro internacional**. Book of proceedings vol.II – internacional conference on tourism & management studies – Algarve 2011.

Castro, J. & Martins, F. & Esteves, E. (2010). **O desenvolvimento turístico em Trás-os-montes – Perfil do visitante à cidade de Mirandela**.

Cavaco, C. (1994). **Do Despovoamento Rural ao Desenvolvimento Local**. Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, Programa das Artes e Ofícios Tradicionais, Porto, 1994, p. 7.

Cavaco, C. (2001). **Turismo rural e desenvolvimento local. Turismo e geografia: Reflexões teóricas e enfoques regionais**.

CCDRC (2013). **Movimentos pendulares no futuro modelo de organização territorial da região centro de Portugal**.

Colás, J. & Cabrerizo, J. (2004). **Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: una aproximación sociodemográfica**. Revista electronica de geografia y ciencias sociales vol. 8. nº 178, dec. 2004.

Costa, J. & Rita, P. & Águas, P. (2001). **Tendências Internacionais em Turismo**. Ed. Lidel, Edições Técnicas, Lisboa.

Costa N. (2005). **Uma nova Geografia para a Europa. A Evolução Demográfica na Europa: Uma visão dos próximos 50 anos**. X Colóquio Ibérico de Geografia “A Geografia Ibérica no Contexto Europeu”. Universidade de Évora.

Cunha, L. (1997). **Economia e política do turismo**. McGraw-Hill, Lisboa.

Cunha, L. (2003). **Introdução a Turismo**. 2ª edição: Verbo. Lisboa.

DGOT (1990). nº 14 – Direcção-geral do ordenamento do território. **Ordenamento do litoral**. Ministério do planeamento e da administração do território.

DGOT (1990). nº 15 – Direcção-geral do ordenamento do território. **O Ordenamento do território e a descentralização**. Ministério do planeamento e da administração do território.

DGOT (1990). nº 17 – Direcção-geral do ordenamento do território. **O Ordenamento do território e as áreas protegidas**. Ministério do planeamento e da administração do território.

DGOTDU (1997). **Sistema urbano nacional – cidades médias e dinâmicas territoriais**, vol. 1.

DGOTDU (2004). **Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal continental**, vol. 1.

Diário de Aveiro. **Edição de 25 de Agosto de 2015**.

Diário de Aveiro. **Edição de 26 de Setembro de 2015**.

English Tourist Board (1991). **Tourism and the Environment: Maintaining the balance**. London.

Euroforum (2007). **Draft paper state of the art of research and development in the field of urban mobility**. The european research forum for urban mobility.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Faria, T. & Canadas, M. & Novais, A. (2011). **Entre o declínio e a atractividade: A utilização de residências secundárias no rural de baixa densidade.** 1.<sup>a</sup> Conferência de Planeamento Regional e Urbano & 11.<sup>o</sup> Workshop APDR território, mercado imobiliário e habitação. 11 de Novembro de 2011, Universidade de Aveiro p.133-148.

Fernandes, S. (2011). **Turismo e desenvolvimento sustentável em comunidades piscatórias.** Tese de Mestrado apresentada à Universidade de Aveiro.

Fernandes, A. & Figueira de Sousa, J. & Fonseca, M. (2009). **A problemática da mobilidade em espaço rural e áreas de baixa densidade urbana: o caso dos concelhos de Mértola e Ourique.** Redes e Desenvolvimento Regional. Cabo Verde.

Ferreira, J. (2011). **Mobilidade e desenvolvimento local – O caso do concelho da Lousã.** Tese de Mestrado apresentada à Universidade de Aveiro.

Figueiredo, E. (2003). **Entre o vivido e o desejado. O papel do ambiente na nova dicotomia rural/urbano.** Portugal chão, p. 149-166.

Figueiredo, E. & Raschi, A. (2011). **Un' immensa campagna avvolta dal verde» – reinventing rural areas in Italy through tourism promotional images.** Journal of European Countryside, 3, p. 1 – 20.

Francesconi, L. (2009). **Movimentos migratórios e movimentos pendulares: releitura de uma pesquisa.**

Getz, D. (1986). **Models in tourism planning: towards integration of theory and practice.** Tourism Management, vol. 7, n. 1, p. 21-32, 1986.

Giudice, D. & Souza, R. (2010). **A importância da actividade turística no desenvolvimento local: O caso da Chapada Diamantina – Bahia.** TURyDES, vol. 3, n<sup>o</sup>7, Abril 2010.

Gronau, W. (2008). **Intermodality, The EU Vision for a More Sustainable Transportation System.** The European forum on intermodal passenger travel 1st Eastern Mediterranean Conference, Nicosia, p. 13-14 Nov. 2008.

Gudmundsson, H. & Höjer, M. (1996). **Sustainable Development Principles and Their Implications for Transport.** Ecological Economics, Vol. 19, No. 3, 1996, p. 269-282.

Gudmundsson, H. (2004). **Sustainable transport and performance indicators**. Issues in environmental science and technology, nº20, p. 35-63.

Guerrero, R. (2003). **La relación entre estructura urbana y movilidad obligada residencia – trabajo. Teoría, evidencia e implicaciones en el diseño de políticas: el caso de la región metropolitana de Barcelona**. Treball de recerca. Universidat Autònoma de Barcelona, Barcelona.

Halfacree, K. & Rivera, M. (2011). **Moving to the Countryside..... and Staying: Lives beyond Representations**, Sociologia Ruralis, 52, p. 92-114.

Harris, S. & Alasia R. & Bollman (2008). **Rural commuting**. Perspectives on Labour and Income vol. 9, p. 13-21.

Henriques, E. (2003). **Cultura e Território, das Políticas às Intervenções. Estudo Geográfico do Património Histórico-arquitectónico e da sua Salvaguarda**. Tese de Doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa.

IMTT (2011). **Pacote da mobilidade: Documentos finais**.

Inskeep, E. (1991). **Tourism planning: An integrated and sustainable development approach**. New York: Van Nostrand Reinhold.

Instituto Nacional de Estatística, (2011). **Censos 2011**.

Instituto Nacional de Estatística, (2001). **Censos 2001**.

Instituto Nacional de Estatística, (1991). **Censos 1991**.

Jordão, N. (2002). **O desenvolvimento rural em Portugal**. Edelmira Perez Correa & José Maria Sumpsi, Instrumentos y Experiencias de Desarrollo Rural en América Latina y Europa, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, p. 321-326.

Kasimis, C. & Papadoulos, A. & Pappas, C. (2010). **Gaining from Rural Migrants: Migrant Employment Strategies and Socioeconomic Implications for Rural Labour Markets**. Sociologia Ruralis, 50, p. 258-276.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Kaufmann, V. & Schuler M. & Crevoisier, O. & Rossel, P. (2004). **Mobilité et motilité. De l'intention à l'action. (Mobility and motility: from intention to action)**. Laboratoire de sociologie urbaine, Cahier du Lasur n° 4 (Lausanne: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne).

Kolodinsky, J. & DeSisto, T. & Proppen, D. & Putnam, M. & Roche, E. & Sawyer, W. (2013). **It is not how far you go, it is whether you can get there: modeling the effects of mobility on quality of life in rural**. New England Journal of Transport Geography 31, p. 113-122.

Krippendorff, J. (2001). **Sociologia do turismo para uma nova compreensão do lazer e das viagens**.

Larsen, S. (2003). **Logistics in the Öresund region after the bridge**. European journal of operational research. vol.144, issue 2, p. 247 -256.

Lash, S. & Urry, J. (1994). **Economies of signs & space**. London: Sage Publications, 1994.

Lickorish, L. (2000). **Introdução ao turismo**. Rio de Janeiro.

Lorca, A. (1971). **Algunos aspectos del problema del transporte urbano**. Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares. Movilidad urbana, Barcelona (A.T.E.), p. 17-33.

Marcon, E. (2007). **O turismo como agente de desenvolvimento social e a comunidade Guarani nas "Ruínas Jesuíticas de São Miguel das Missões"**. Revista de turismo e património cultural, vol. 5, nº3, p. 343-352.

Marsden, T. (2009). **Mobilities, vulnerabilities and sustainabilities: exploring pathways from denial from sustainable rural development**. Sociologia Ruralis, vol. 49, p. 113-131.

Massey, D. (2005). **For Space**. Sage Publications, London.

McCarthy, J. (2008). **Rural geography: globalizing the countryside**. Progress in Human Geography, p. 129-137.

Milbourne P. & Kitchen, L. (2014). **Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places**. Journal of Rural Studies 34, p. 326-336.

Moura, R. & Branco, M. & Firkowski, O. (2005). **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos** - São Paulo Perspec. Vol.19, nº4. São Paulo, Oct./Dec.

Nogueira, J. (1997). **Descubra Portugal - Beira litoral**. p. 287-292.

Nutley, S. (2003). **Indicator of transport and acessibility problemas in rural australia**. Journal of tranport Geography, 11, p. 55-71.

OCDE (1999). **Indicators for the integration of environmental concerns into transport policies**. Environment policy committee, working group on the state of the environment.

Ojima, R. & Pereira, R. & Silva, R. (2008). **Cidades-dormitório e a mobilidade pendular: espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais?**

Oliva, J. (2006). **Movilidad laboral y estrategias de arraigo rural**. Revista espanola de estudios agrosociales y pesqueros, nº 211, p. 143-187.

Oliva, J. (2010). **Rural Melting-pots, Mobilities and Fragilities: Reflections on the Spanish Case**. Sociologia Ruralis, Vol. 50, Number 3, July 2010.

Oliva, J. & Camarero, L. (2001). **Shifting rurality: the Spanish countryside after de-peasantisation and de-agrarianisation**. *Europe's green ring* (Aldershot: Ashgate) p. 219-237.

OMT (1993). **Sustainable Tourism Development: Guide for local planners**. OMT, Madrid.

Osti, G. (2010). **Mobility Demands and Participation in Remote Rural Areas**. Sociologia Ruralis, Vol 50, Number 3, July 2010.

Pacheco, E. (2003). **As distâncias em área de baixa densidade de ocupação territorial**. Revista da faculdade de letras – Geografia, I série vol. 19, p. 173-179.

Page, S. (1999). **Transport for Tourism**. London: Routledge.

Page, S. & Hall, M. (2003). **Managing Urban Tourism**. Prentice Hall, Harlow.

Partidário, M. (2006). **O ambiente como factor de competitividade no turismo**. Lisboa, GEOTA, p. 71-74.



**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Patuleia, M. & Ferreira, A. & Almeida, C. (2011). **Dos resorts integrados às questões da sustentabilidade: uma abordagem conceptual.** Journal of tourism and sustainability.

Pereira, D. (2009). **Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia.** Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco.

Pereira, F. (2012). **A importância da pesca para o desenvolvimento.**

Pires, E. (2004). **As Inter-Relações Turismo, Meio Ambiente e Cultura.** Série Estudos, Instituto Politécnico de Bragança.

Prideaux, B. (2000). **Links between transport and tourism - past, present and future.**

Reis, P. (2012). **Desenvolvimento local: o binómio turismo/áreas rurais nas estratégias de desenvolvimento local.** Exedra, nº 6, 2012.

Robbins, D. & Dickinson, J. (2007). **Can domestic tourism growth and reduced car dependency be achieved simultaneously in the UK?** Tourism and Climate Change Mitigation: Methods, greenhouse gas reductions and policies, NHTV Academic Studies nº 6, NHTV, Breda.

Rodrigues, C. & Pires, A. (2006). **Actions and Policy Learning: Lessons from a Southern European Region.** Universidade de Aveiro.

Rodrigues, C. & Santinha, G. & Santos, R. (2005). **The Role of Higher Education in Less Favoured Regions: Grasping the Paradox in the Portuguese Region of Centre.** Universidade de Aveiro.

Rodrigues, R. (2004). **Transporte Intermodal.** Jornal Público, 15 de Novembro de 2004.

Romeiro, A. (2012). **Desenvolvimento sustentável: uma perspectiva econômico-ecológica.** Estud. av. vol.26, nº74. São Paulo, 2012.

Salleras, L. (2011). **Territorio, turismo y desarrollo sustentable en la Quebrada de Humahuaca - Paisaje y naturaleza al servicio de la práctica turística.** Estudios y perspectivas en turismo, vol. 20, nº5, set/out 2011.

Santos, R. & Costa, C. (2009). **La segunda residência y su relación com el alojamiento turístico en Portugal**. Turismo, urbanización y estilos de vida: Las nuevas formas de movilidad residencial. Icaria, Barcelona, p. 79-96.

Schutter, T. (2006). **Le transport en zone rurale: organisations et opportunités pour les communes**. Sheller, M., Urry, J. Places to play, places in play.

Silva, J. (2001). **Aveiro: Onde a ria namora o mar**. p. 125 – 130.

Silva, L. (2008). **Contributo para o estudo da pós-ruralidade em Portugal**. Arquivos da Memória nº4 – Centro de estudos de etnologia Portuguesa.

Stilwell, D. (2013). **Turismo sustentável: porque é que ignora as cidades?** International business and economics review, p. 364-373.

Swarbrooke, J. (1999). **Sustainable Tourism Management**. CABI Publishing, UK.

Teles, P. (2005). **Os Territórios (Sociais) da Mobilidade: um Desafio para a Área Metropolitana do Porto**. Edições Lugar do Plano.

Teles, P. (2007). **Desenhar cidades com mobilidade para todos. O caso prático da rede nacional de cidades e vilas com mobilidade para todos, integração das pessoas com deficiência**. Cadernos Sociedade e Trabalho, n.º 8, ISEG, p. 57–68.

Thaler, R. (2004). **Ecotourism needs Ecomobility**. OECD Workshop on Leisure Travel, Tourism Travel and the Environment, Berlin, Germany, November 4-5.

Tosun, C. (2001). **Challenges of sustainable tourism development in the developing world: the case of Turkey**. Tourism Management, nº 22, p. 289-303.

Umbelino, J. & Sousa, J. (1998). **Os portugueses e o mar: roteiro de imagens e usos**. Revista da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, nº 11, Lisboa, Edições Colibri, 1998, p. 327-335.

Urry, J. (2004). **The 'System' of Automobility**. Theory, Culture and Society, vol. 21, p. 25-39.

Urry, J. (2006). **The new mobilities paradigm**. Environment and Planning A, vol. 38, p. 207-226.

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

Vasconcellos, E. (2000). **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. 3ª edição, São Paulo, Annablume.

Vauge, C. (2013). **Le développement durable, nouvel enjeu pour l'humanisme**. International Review of Education, June 2014, Vol. 60, Issue 3, p. 327-338.

WCED (1987). **Our common Future**. Relatório Brundtland. Acedido em <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm#I>.

Williams, A. (2009). **European Urban and Regional Studies**. International Migration, Uneven Regional Development and Polarization, 16, p. 309-322.

Woods, M. (2005). **Rural Geography. Process, responses and experiences in rural restructuring**. Sage, London.

### **Sites consultados**

<http://www.biorede.pt>

<http://www.INE.pt>

<http://www.if-saojacinto.pt>

<http://www.paraquedistas.com>

<http://www.portugalpontoporponto.com>

<http://www.publico.pt>

## **ANEXOS**

### **Anexo 1 – Guião População**

Perfil:

Data:

Duração:

Idade:

Sexo:

Estado Civil:

Profissão:

Nível de escolaridade:

1. Como descreveria a freguesia de S. Jacinto e a sua população residente em termos de desenvolvimento?
2. Acha que a situação geográfica particular de S. Jacinto condicionou e condiciona o seu desenvolvimento social e económico?
3. Conte-me o seu dia-a-dia em S. Jacinto. Como efetua as deslocações?
4. Que meios de transporte possui?
5. (Caso trabalhe ou estude fora da freguesia) Em média quanto tempo demora a sua deslocação diária casa/trabalho e quantos meios de transporte necessita para chegar ao destino?
6. E em relação à sua família, quantos se deslocam para fora da freguesia e para quê? Como se deslocam?
7. A nível de transportes públicos pensa que deveria haver uma melhor oferta de meios de transporte e horários?
8. O que pensa da existência da reserva natural das dunas de S. Jacinto e da base militar? Qual o papel de ambas no desenvolvimento?
9. Acha que faltam serviços e equipamentos básicos à população? Se sim, quais?
10. Ainda na vertente de serviços e equipamentos básicos, tem necessidade de recorrer às freguesias vizinhas em algum caso específico? Qual?
11. Já teve necessidade de recorrer a um serviço de urgências médicas? Se sim, onde e como o fez? Quanto tempo demorou a deslocação?

12. Numa perspetiva de desporto, lazer e atividades culturais, como classifica as ofertas existentes em S. Jacinto? Costuma frequentar outras freguesias para a realização destas atividades?
13. Sobre a questão da mobilidade o *ferry-boat* foi uma evolução recente em S. Jacinto. Proporcionou-lhe mais facilidade na sua deslocação diária? Porquê?
14. Com o *ferry-boat* a afluência de visitantes aumentou? Que benefícios ou impactos negativos vê nesse aumento? Como se relacionam esses visitantes com a população local?
15. Há algo que ache relevante discutir sobre S. Jacinto? Em termos de futuro, quais são as suas perspetivas?

## **Anexo 2 – Guião Agentes Económicos**

Atividade:

Idade:

Nível de Escolaridade:

Sexo:

Data:

Duração:

1. Como agente económico em S. Jacinto considera ter um papel importante na satisfação das necessidades da população presente e visitante?
2. Como caracteriza a freguesia a nível social, económico e ambiental?
3. Acha que a situação geográfica particular de S. Jacinto condicionou e condiciona o seu desenvolvimento social e económico?
4. Acha que tem havido por parte da Câmara Municipal de Aveiro menos apoios e financiamentos em S. Jacinto?
5. Na última década nota-se o aumento de residências secundárias na freguesia. Na sua opinião a que se tem devido tal aumento? Como caracteriza estes residentes secundários? Que impactos tem a sua presença para o comércio?
6. A nível de transportes públicos pensa que deveria haver uma melhor oferta de meios de transporte, horários e acessibilidades?
7. Considera que novas acessibilidades para S. Jacinto trariam mais proveitos à freguesia, ou por outro lado a situação atual dá garantias de estabilidade social e económica à população?
8. Quanto aos serviços presentes em S. Jacinto são estes suficientes para a população?
9. Qual a sua opinião sobre o turismo na freguesia de S. Jacinto? Quem são os turistas mais frequentes? O que procuram os turistas na freguesia? Que impactos têm no comércio?
10. Há algo que ache relevante discutir sobre S. Jacinto? Em termos de futuro, quais são as suas perspetivas?

### **Anexo 3 – Guião Agentes Institucionais**

Entidade:

Função:

Data:

Duração:

1. Como responsável por (...) qual considera ter sido o papel e a importância da sua instituição no desenvolvimento da freguesia?
2. Pode-me fazer diagnóstico atual acerca das oportunidades e debilidades da freguesia a nível económico, social, demográfico e cultural?
3. Acha que a situação geográfica particular de S. Jacinto condicionou e condiciona o seu desenvolvimento social e económico?
4. Acha que tem havido por parte da Câmara Municipal de Aveiro menos apoios e financiamentos em S. Jacinto?
5. A população residente, segundo dados do INE, tem vindo a decrescer, embora ligeiramente. No seu entender esta situação está ligada ao facto de a população jovem ser cada vez mais instruída e procurar alternativas de estudo/trabalho fora da freguesia e do município? Quais as consequências para S. Jacinto?
6. Embora a população tenha vindo a diminuir, também é um facto que a proporção de população que há cinco anos não vivia em S. Jacinto (e agora vive) aumentou. Qual o motivo para esta mudança de residência para S. Jacinto? E consequências?
7. Na última década nota-se o aumento de residências secundárias. Na sua opinião a que se tem devido tal aumento? Como caracteriza estes residentes secundários? Que impactos tem a sua presença na freguesia?
8. O nível de escolaridade dos habitantes tem vindo a aumentar, principalmente no que toca ao 3º ciclo e também ao ensino superior. Este facto tem origem num maior incentivo por parte da freguesia ao estudo através de serviços como a Aveiro digital e o espaço jovem?
9. A taxa de desemprego segundo os dados do INE de 2011 registava 15,22%, um valor superior à % nacional e municipal. A que se deve, na sua opinião este facto?
10. Qual a sua opinião sobre as diferentes mobilidades do dia-a-dia da população residente, tendo principalmente em conta que cerca de 24% da população estuda ou trabalha noutro município? São elas fundamentais para manter a população na



**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da ruralidade costeira de S. Jacinto**

freguesia? Como é que as pessoas organizam as suas deslocações diárias para fora da freguesia? Que meios de transporte utilizam mais frequentemente?

11. A população necessita de novas formas de transportes/acessibilidades, ou as existentes e os seus horários são suficientes?
12. Como caracteriza os residentes que diariamente/semanalmente se deslocam para fora da freguesia, em termos socioeconómicos?
13. Qual a sua opinião sobre o turismo na freguesia de S. Jacinto? Quem são os turistas mais frequentes? O que procuram os turistas na freguesia?
14. Quais as medidas de incentivo ao turismo adotadas e por quem?
15. Considera que estão garantidos os serviços mínimos e básicos para a população ou há necessidade de mais serviços? Quais?
16. Numa perspetiva futura que projetos e políticas seriam necessárias para garantir o progresso e o desenvolvimento territorial sustentável de S. Jacinto?

## Anexo 4 – Guião Turistas e Residentes Secundários

Perfil:

Idade:

Sexo:

Profissão:

Nível de escolaridade:

Estado Civil:

Data:

Duração:

1. Para começar ia-lhe pedir para fazer uma breve apresentação sobre a sua pessoa e sobre a sua estadia em S. Jacinto. (Perceber se é turista ou residente secundário e dados como Idade, Sexo, Profissão, Nível de escolaridade, Estado Civil.)
2. Como descreveria a freguesia de S. Jacinto em termos de desenvolvimento social e económico e a sua população residente?
3. (caso tenha residência secundária) O número de residências secundárias em S. Jacinto tem subido nos últimos anos. Porque é que tem aqui casa e há quantos anos a tem?
4. É a primeira vez que visita S. Jacinto? Qual a duração da sua estadia? (se não é a primeira vez, há quantos anos visita ou vem a S. Jacinto).
5. Qual o motivo de interesse nesta sua visita a S. Jacinto? O que o atrai na freguesia? Que atividades costuma praticar em S. Jacinto?
6. Considera que S. Jacinto tem condições para atrair e alojar turistas?
7. Qual o meio transporte que utilizou para esta deslocação a S. Jacinto? Considera que as acessibilidades são eficazes ou deveria haver alternativas?
8. Os agentes económicos são suficientes para responder às necessidades de um turista? O que poderia ser acrescentado?
9. Considera que existem suficientes equipamentos e serviços? O que acha que poderia ser melhorado e/ou deveria existir?
10. Há algo que ache relevante discutir sobre o futuro de S. Jacinto?

**A mobilidade como fator de desenvolvimento local em zonas de baixa densidade: O caso da  
ruralidade costeira de S. Jacinto**