

O turismo ferroviário e o desenvolvimento sustentável da região do Douro

Diogo Miguel Pinto¹

Eunice Duarte²

Ana Pinho³

Helena Pina⁴

Introdução

O turismo tornou-se um dos grandes fatores da recuperação económica de Portugal, com um contributo notavelmente alto para o PIB nacional. Tal se reflete num crescimento contínuo em várias modalidades de turismo, nomeadamente o turismo rural e, embora menos incisivo também no turismo ferroviário. Sendo que, desde a década de noventa do século XX, a procura por destinos que oferecem “autenticidade” e o contacto direto com a natureza e com a cultura local tem vindo a aumentar (Carvalho e Duarte, 2021; Duarte, 2024). Nesse contexto, Portugal incrementou uma série de políticas com o intuito de promover o turismo sustentável, impulsionando, também, as áreas rurais (Duarte et al., 2022). Este facto pode ser observado na linha de atuação “Valorizar o Território e as Comunidades” inscrita na Estratégia Turismo 2027 (ET2027), e que é o documento referencial e estratégico para o setor do Turismo em Portugal para os próximos anos.

É, também, muito relevante referir que do ponto de vista territorial é impossível dissociar o turismo do desenvolvimento das redes de acessibilidade em Portugal (Pinto, 2020). De facto, este desenvolvimento de infraestruturas democratizou a possibilidade de as pessoas viajarem de forma mais fácil e recorrente. Neste sentido, o turismo ferroviário representa hoje uma atividade com um enorme potencial no cenário turístico português, esperando-se que contribua para a revitalização infraestruturas históricas e promova uma mobilidade mais sustentável nas viagens. Desta forma, incrementa-se, a sustentabilidade

¹ CEGOT, Universidade do Porto; dspinto@letras.up.pt

² CITUR-IPL, Instituto Politécnico da Lusofonia; p60258@ipluso.pt

³ Universidade do Porto; up202206375@edu.letras.up.pt

⁴ CEGOT, Universidade do Porto; mpina@letras.up.pt

no setor do turismo, indo de encontro à já referida ET2027 e aos acordos internacionais assumidos por Portugal, designadamente com a Agenda 2030 (Leandro e Abranja, 2021).

Na Região Demarcada do Douro, a linha do Douro tornou-se uma grande atração turística, que proporciona aos passageiros uma viagem singular, com uma vista panorâmica sobre o rio Douro e sobre a distinta paisagem duriense (Marques et al., 2021), a viagem na linha do douro cria experiências profundamente imersivas para os turistas (Bird e Conlin, 2014). Mas para além da componente turística, esta linha ferroviária é utilizada diariamente para o transporte de pessoas da região para a Área Metropolitana do Porto. Na Região Demarcada do Douro, a linha do Douro tornou-se uma grande atração turística, que proporciona aos passageiros uma viagem singular, com uma vista panorâmica sobre o rio Douro e sobre a distinta paisagem duriense (Marques et al., 2021), a viagem na linha do douro cria experiências profundamente imersivas para os turistas (Bird e Conlin, 2014). Um exemplo disso é a popularidade do “Comboio Histórico do Douro”, que opera durante a época alta de turismo, sublinhando o interesse crescente por experiências de turismo ferroviário na região (Observatório AMT, 2022). Mas para além da componente turística, esta linha ferroviária é utilizada diariamente para o transporte de pessoas da região para a Área Metropolitana do Porto.

Como tal, o turismo ferroviário apresenta um elevado potencial para os territórios de baixa densidade (Pinto et al., 2024). Nesse sentido, a taxa de ocupação dos serviços ferroviários tem aumentado, com valores a rondar os 80% na época alta, indicando o impacto positivo deste tipo de turismo no desenvolvimento regional e na valorização das infraestruturas ferroviárias (INE, 2023), apesar de não ser possível discriminar o número de passageiros do serviço, nomeadamente se são turistas ou passageiros regulares. Assim, o turismo rural no Douro e o turismo ferroviário representam segmentos complementares e estratégicos conducentes à sustentabilidade e valorização do turismo na região e em Portugal. Nesse contexto, estes segmentos proporcionam uma alternativa às formas de turismo de massa, como os vivenciados nos grandes centros urbanos de Lisboa e do Porto no presente e que causam inúmeros problemas à convivência nas cidades (Guimarães, 2022; Rio et al, 2024).

Neste sentido, também a Região do Douro se tem vindo a destacar, sobretudo pelo desenvolvimento crescente do setor turístico, nomeadamente no turismo rural e no enoturismo (Santana, 2017). O segmento do turismo rural atrai visitantes nacionais e internacionais que procuram experiências autênticas, associadas à paisagem e ao património cultural e histórico das regiões (OMT, 2022). Observando-se os indicadores mais recentes em Portugal, estes apontam para um aumento residual na procura por alojamentos em espaço rural/turismo de habitação, cerca de 28,3% o que se traduz num um crescimento de 0,5 pontos percentuais relativamente ao ano anterior (INE, 2023). Tal acontece devido ao perfil do turista, que ainda se encontra centrado em grande parte nos *city break*, que viajam

em grande medida nas companhias *Low Cost*. Este tipo de turistas não se desloca muito pelo território para além das cidades do Porto, Lisboa, Braga, Guimarães e Faro (Lopes et al., 2021), locais bem servidos do ponto de vista da capilaridade da rede de transporte público. Assim, os *city break* não são um nicho de grande destaque no recurso ao Turismo Rural, uma vez que habitualmente o turista que procura o turismo rural é motivado pelo contato com a natureza e com a cultura local (Pereiro, 2018). Na Região do Douro, o turismo tem contribuído de forma muito positiva para a economia local, estimulando o surgimento de novos negócios em áreas muito diversificadas, desde o enoturismo, a gastronomia até à animação turística (Sousa, 2013).

De facto, a diluição dos fluxos turísticos para outras regiões país, em especial as regiões mais periféricas, assume uma grande importância no futuro. Para tal, é necessário concretizar-se investimentos nas redes de transporte para torná-las mais modernas, mais rápidas e mais eficientes (Shen, 2023). Seria possível, desta forma, ganhar tempo de viagem, e, portanto, a infraestrutura ferroviária seria mais atrativa para que também outras regiões se pudessem desenvolver do ponto de vista turístico (Carvalho et al., 2011; Bento et al, 2019; Pinto, 2020; Pinto, 2024), permitindo diluir os fluxos e o *overtourism* em algumas cidades portuguesas.

A Região Demarcada do Douro

Do ponto de vista geográfico, a Região Demarcada do Douro (RDD) (Figura 1) encontra-se dividida em três sub-regiões: o Baixo Corgo, o Cima Corgo e o Douro Superior, ocupando uma área total de 250 000 hectares, no entanto, é de referir que a área classificada pela UNESCO é de apenas 24 600 hectares.

Na atualidade, o turismo possui um papel muito significativo na região do Douro, em especial o turismo de cruzeiros. Mas existem outras modalidades de turismo que também se destacam na região como o enoturismo e, mais recentemente, o turismo ferroviário (Santana, 2017; Pinto, 2022; Grande, 2023). No que concerne ao Turismo Ferroviário, apesar de ainda em ascensão, possui um elevado potencial, sobretudo se for promovido devidamente a nível internacional. Para a dinamização turística que a Região do Douro possui atualmente contribuiu a classificação, em 2001, pela UNESCO como Património Mundial (Pina, 2018; Pinto, 2020).

São vários os estudos que demonstram que o turismo desempenha um papel muito considerável na reconversão e dinamização dos espaços rurais, nomeadamente no que diz respeito à diversificação das atividades económicas (Polukhina et al., 2021). O turismo é central no que toca ao incremento do desenvolvimento regional (Calero e Turner, 2020; Astanakulov e

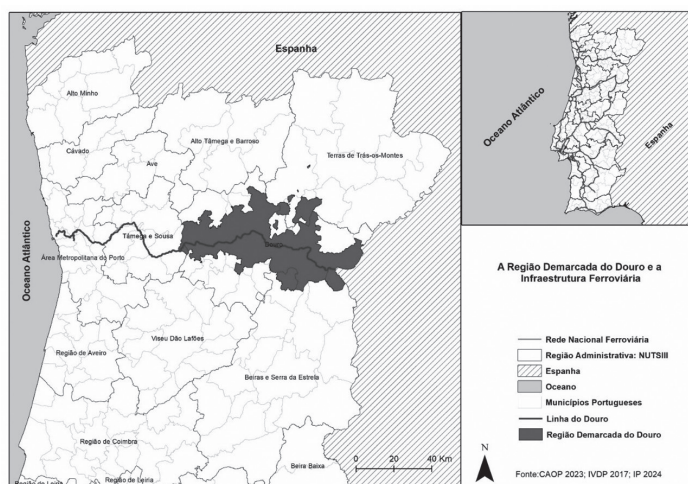


Fig. 1: A Região Demarcada do Douro. Fonte: Autores.

Goyipnazarov, 2023). Neste contexto, verificou-se que no período pós-pandémico os espaços rurais adquiriram uma nova centralidade no turismo (Juschten e Hössinger, 2020; Marques Santos et al., 2020; Marques et al., 2022). Contudo, importa referir que esta centralidade não é apenas e só, resultado da pandemia da COVID-19. Mas, deve-se também aos diversos elementos atrativos dos espaços rurais (Lewis e Delisle, 2004; López-Sanz et al., 2021).

Por outro lado, importa destacar a importância do investimento público, em especial, através de políticas adequadas para os espaços rurais através da modernização das infraestruturas de transporte. Nesse sentido, tal facto, tende a demonstrar a importância das redes de acessibilidade para o setor do turismo, nomeadamente para o turismo em áreas de baixa densidade com a região do Douro (Liu et al., 2020). E, já que existe a necessidade premente de estimular o turismo na região, e também de resolver muitos dos problemas que afetam o setor. Alguns desses problemas são as deficientes acessibilidades e redes de transporte, a falta de investimento privado, a sazonalidade e a falta de dinamização da promoção turística (Pinto et al., 2024). Existem, também, uma série de outras carências ao nível da sustentabilidade e da resiliência do setor turístico na RDD (Levi, 2012; Samora-Arvela et al., 2024), que num contexto de mudanças climáticas vão afetar profundamente a região (Seabra et al., 2022; Lopes et al., 2024). Mas, a RDD também se destaca por elementos distintivos e positivos como o vinho, o rio Douro, a paisagem vinícola, a segurança, a tranquilidade, o bem-estar e o riquíssimo património histórico e cultural (Sousa et al., 2014).

A Região Demarcada do Douro assume um papel central na oferta de turismo ferroviário em Portugal, pois é aqui que ocorrem a maioria dos serviços turísticos da empresa pública CP-Comboios de Portugal (Bernardo, 2018). Destacam-se de entre esses serviços o Comboio Histórico do Douro, o Comboio das Vindimas, o Comboio das Amendoeiras



Fig.2: O comboio histórico do Douro na Estação do Pinhão. Fonte: Autores, 2016.

em Flor, o Comboio Presidencial e o Comboio Miradouro⁵. No caso concreto do Comboio Histórico do Douro, foi recentemente anunciado que no ano de 2023 o serviço tornou-se rentável, com um valor positivo superior a 180 mil euros e uma média de ocupação de 90%.

Objetivos e Metodologia

A presente investigação exploratória tem como objetivo analisar a perceção dos diversos *stakeholders* (da área do turismo) relativamente ao impacto do turismo ferroviário no incremento de desenvolvimento sustentável nos espaços rurais. Desta forma, pretendeu-se obter uma resposta à seguinte questão de investigação “De que forma o turismo ferroviário contribui para o desenvolvimento sustentável na Região Demarcada do Douro?”

Para se atingir este desiderato, foi organizado um seminário⁶ com o objetivo central de debater as sinergias existentes entre o turismo, a inovação e o desenvolvimento sustentável em espaços rurais, com um especial ênfase no turismo ferroviário. Este evento decorreu em setembro de 2023 no Município de Peso da Régua, “coração” da Região Demarcada do Douro. O Seminário foi um espaço privilegiado que fomentou o diálogo e a discussão sobre as temáticas em estudo. Para se recolher a perceção dos diversos participantes foi aplicado um questionário (Hoz, 1985; Carmo e Ferreira, 1998), durante o

⁵ O Miradouro foi lançado como um produto turístico e hoje apresenta-se como um *mix* entre um serviço regular e um comboio turístico.

⁶ O seminário foi intitulado “Turismo na procura da Sustentabilidade e Inovação em Espaços Rurais”, o programa pode ser consultado em: https://sigarra.up.pt/flup/pt/noticias_geral.ver_noticia?p_nr=162766

decorrer do evento. Este questionário foi desenvolvido com o objetivo de permitir avaliar as percepções dos participantes relativas ao impacto do turismo ferroviário na promoção da sustentabilidade em espaços rurais, através ao recurso à utilização de uma escala de *Likert* de seis níveis de concordância. Desta forma conseguimos aferir, de forma muito clara, o grau de concordância dos inquiridos. Foram apresentadas sete afirmações sobre o turismo ferroviário na Região Demarcada do Douro, estas afirmações incluíram temáticas como o impacto do turismo ferroviário na preservação do património ferroviário, o impacto na promoção do turismo da região, na diversificação e na dinamização da economia regional. Ao mesmo tempo, foi avaliada a necessidade de colaboração do Estado com as empresas de forma a fomentar um turismo mais sustentável e acessível.

Por fim, importa referir que o questionário também permitiu avaliar a promoção do turismo ferroviário como uma alternativa ecológica e diferenciada de viajar. Obtivemos nesta amostra de conveniência a participação de 40 indivíduos.

Resultados e Discussão

Apresentam-se de seguida os resultados obtidos no questionário aplicado aos participantes no referido seminário. Os resultados são apresentados mediante os sete tópicos abordados.

O turismo ferroviário como a opção de viagem mais correta em termos ecológicos

Começamos por inquirir os participantes relativamente ao facto de o turismo ferroviário ser a opção de viagem atualmente mais ecológica. Neste sentido, obtivemos os seguintes resultados (Tabela 1): no que respeita à tendência geral de concordância, a média das respostas é 4,3 o que sugere uma tendência ligeira de concordância com a afirmação. A mediana de 5 reforça também que, pelo menos metade dos respondentes, concordam num dos graus de concordância (4;5;6). A moda de 6 representa o “concordo totalmente”, que obteve 30% das respostas, tornando-se desta forma a resposta mais frequente, seguindo-se o grau 5 “concordo” com 25%. Isto significa que uma parte considerável dos respondentes vê o turismo ferroviário como uma forma de viagem ambientalmente mais responsável. O desvio padrão de 1,57 indica a existência de uma variabilidade, ainda que moderada nas respostas, o que exprime a diversidade de opiniões entre o “discordo parcialmente” e o “concordo totalmente”, refletindo uma pluralidade de percepções entre os diversos respondentes. Apesar destes resultados também observamos uma presença considerável de respostas no nível 2 (discordam), representando 25% do total de respostas. Esta polarização pode assinalar que apesar da maioria concordar,

há também uma parte significativa que não vê o turismo ferroviário como uma opção ecologicamente mais responsável.

Estes resultados realçam a clara necessidade de clarificar e comunicar melhor os benefícios ambientais do transporte ferroviário, destacando o seu papel na promoção de um turismo mais sustentável e com emissões de carbono mais baixas. Por outro lado, é também importante aumentar a adesão a este tipo de turismo, sendo necessárias medidas como a realização de campanhas de sensibilização para explicar, por exemplo, o impacto positivo do turismo ferroviário.

Tabela 1: O turismo ferroviário como a opção de viagem mais correta ecologicamente

Afirmação 1		
Nível	Frequência	%
1	0	0
2	10	25
3	2	5
4	6	15
5	10	25
6	12	30
Total	40	100
Média	4,3	
Desvio Padrão	1,57	
Mediana	5	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

A preservação dos comboios históricos é um meio de atração turística e contribui de forma muito positiva para a preservação do património

Os resultados relativamente a esta afirmação demonstram que existe uma elevada tendência, por parte dos inquiridos, para a concordância com a mesma. Com uma média de 5,4 e 95% das respostas nos níveis de concordância mais elevados (grau 5 e grau 6), observa-se um apoio muito robusto à ideia de que o turismo ferroviário desempenha um papel muito significativo na preservação património industrial. A mediana e a moda, ambas com valor 5, reforçam que o valor central das respostas é de concordância, sendo o desvio padrão baixo (0,59) atestando a pouca dispersão nos dados.

Esta homogeneidade de respostas sugere uma perceção quase unânime sobre o valor cultural e patrimonial dos comboios históricos, o que pode refletir também uma consciencialização crescente relativamente à preservação e à história da ferrovia, levando a que o interesse de experienciar este tipo de turismo possa aumentar. De referir a ausência de respostas discordantes, pois os 5% das respostas sobranes ficaram no grau 4, o que reforça

a perceção de que o património é essencial para o turismo e, é necessário à sua maior valorização do ponto de vista da estratégia regional e nacional. Estes resultados apontam para a necessidade clara de investimentos contínuos no restauro e manutenção do material circulante histórico, que tem sido uma aposta da CP nos últimos anos. Veja-se, por exemplo, o comboio histórico do Vouga⁷. Sugere-se, assim, a criação de parcerias com as autarquias locais e com as empresas a fim de desenvolver novas atrações turísticas que integrem oferta de comboios históricos na região. Para além disso, deveria apostar-se na criação de programas nas escolas que promovam a importância cultural e histórica dos comboios e o papel que podem ter na diminuição da pegada carbónica, objetivando-se a fortalecimento e o reconhecimento do valor patrimonial destes recursos junto da população local mais jovem.

Tabela 2: O contributo dos comboios históricos para a preservação do património ferroviário e atração turística

Afirmação 2		
Nível	Frequência	%
1	0	0
2	0	0
3	0	0
4	2	5
5	20	50
6	18	45
Total	40	100
Média	5,4	
Desvio Padrão	0.59	
Mediana	5	
Moda	5	

Fonte: Elaboração Própria.

A operação de comboios históricos em linhas como a do Douro contribui para a dinamização do setor turístico regional

A análise dos resultados para esta afirmação revela um forte consenso positivo, uma vez que 90% das respostas dos participantes se concentram nos níveis mais altos de concordância (Concordo – 5 e Concordo Totalmente – 6). É, pois, evidente que os inquiridos reconhecem o importante papel que os comboios históricos, nomeadamente os que operam na linha do Douro, possuem na consolidação da oferta turística, na dinamização do setor e da economia da região.

⁷ A propósito refira-se, a título de exemplo, o restauro das carruagens de via estreita “Napolitanas” que estavam ao abandono na estação do Tua e que deveriam ser novamente colocadas ao serviço turístico na linha do Tua pela empresa pública.

A média de 5,35 e a moda de 6 destacam a presença de uma visão alargada e bastante favorável, enquanto um desvio padrão baixo (0,74) indica que a opinião dos participantes é uniforme. Estes resultados sugerem que o público considera positivo o papel do turismo ferroviário, não só como uma experiência de viagem, mas sobretudo como um fator de dinamismo económico que é essencial para a internacionalização da região do Douro no mapa turístico internacional. Esta perceção é fundamental, pois aprovisiona uma base sólida para estratégias que se venham a delinear, e que devem obrigatoriamente ter em conta a necessidade de ampliar e promover o turismo ferroviário como uma das principais atrações do Douro. Incorporando este tipo de turismo em parcerias com os agentes locais e regionais, mas ao mesmo tempo apostar em fortes campanhas de marketing internacional, que reforcem a presença do produto nos diversos mercados potenciais⁸. Sugere-se, portanto, que se desenvolvam roteiros turísticos temáticos que incluam experiências culturais e gastronómicas, estabelecendo parcerias com os negócios locais, como hotéis e restaurantes, criando-se pacotes integrados, por exemplo.

Tabela 3: O impacto da operação de comboios históricos na dinamização do turismo regional

Afirmação 3		
Nível	Frequência	%
1	0	0
2	0	0
3	1	2,5
4	3	7,5
5	17	42,5
6	19	47,5
Total	40	100
Média	5,35	
Desvio Padrão	0,74	
Mediana	5	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

O turismo ferroviário é uma oportunidade única para se explorarem os territórios

A maioria dos inquiridos (52,5%) concorda que “o turismo ferroviário proporciona uma excelente oportunidade para explorar territórios”. Reforçando assim, a visão de que o

⁸ Parece-nos que é o caso do Comboio Presidencial, que na gestão da CP, necessita de clara promoção externa, sobretudo em mercados mais adequados ao produto oferecido.

transporte ferroviário é visto como uma experiência enriquecedora e imersiva. Sendo que a média das respostas é de 5,18. Já no que concerne em relação ao valor mediano e à moda são ambos 6. Pelo que se confirma que muitos dos inquiridos têm uma perceção bastante positiva do turismo ferroviário e que o tendem a considerar um recurso eficaz para a promoção do turismo regional. Por outro lado, o desvio padrão de 1,06 indica uma ligeira dispersão nas respostas, com apenas uma pequena minoria a discordar.

Pelo que se conclui através das respostas que o turismo ferroviário deve ser mais explorado e promovido como uma experiência turística única e distintiva. No caso do Douro, importa destacar, o contacto com a paisagem e com a cultura local. Além disso, é vital a criação de viagens temáticas que ofereçam informações sobre os vários pontos de interesse, visando assim enriquecer positivamente a experiência do turista. Como tal, é relevante que na preparação de guias e de materiais informativos se destaque a história, a cultura e a natureza do Douro são elementos cruciais. Neste âmbito, destaca-se já a promoção levada a cabo pela CIM-Douro, que deve ser também articulada com a gestora da infraestrutura ferroviária (IP) e com a operadora de caminhos-de-ferro (CP), por exemplo.

Tabela 4: As oportunidades do turismo ferroviário para a dinamização dos territórios

Afirmção 4		
Nível	Frequência	%
1	0	0
2	1	2,5
3	2	5
4	7	17,5
5	9	22,5
6	21	52,5
Total	40	100
Média	5,18	
Desvio Padrão	1,06	
Mediana	6	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

As comunidades que ladeiam as vias ferroviárias onde se pratica o turismo ferroviário, saem economicamente beneficiadas

Através da análise dos resultados sobre a afirmação “As comunidades que ladeiam as vias ferroviárias onde se pratica o turismo ferroviário, saem economicamente beneficiadas” observámos uma média de 4.5 e uma mediana de 5.0. O que indica que existe uma ligeira tendência de concordância entre os respondentes. Relativamente à moda, a mesma é 6, sugerindo que a

resposta mais frequente reflete uma visão onde as comunidades são beneficiadas economicamente. Ou seja, 42,5% dos participantes responderam que concordam totalmente que o turismo ferroviário favorece a economia destes territórios. No entanto, verifica-se uma dispersão nas respostas, pois o desvio padrão é de 1,65, o que demonstra alguma variabilidade, indicando, desta forma, que a percepção dos inquiridos não é completamente unânime.

Há, de facto, uma parcela dos respondentes que vê os benefícios deste tipo de turismo de forma menos intensa. A diversidade de opiniões mostra que existe a necessidade de adotar estratégias que garantam que os benefícios do turismo ferroviário cheguem de forma justa (equitativa) às comunidades. Pelo que seria importante a criação de um programa integrado que aposte na contratação de trabalhadores locais e valorize fornecedores da própria região. Desta forma, seria possível potencializar o impacto económico nos territórios, trazendo ganhos reais para quem vive nessas áreas.

A interligação e a promoção de mercados e feiras, onde os turistas podem adquirir os produtos regionais, é uma outra forma de dinamizar estes espaços.

Tabela 5: Os benefícios económicos para comunidades do turismo ferroviário

Afirmação 5		
Nível	Frequência	%
1	1	2,5
2	7	17,5
3	4	10
4	4	10
5	7	17,5
6	17	42,5
Total	40	100
Média	4,5	
Desvio Padrão	1,65	
Mediana	5	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

O Estado juntamente com os agentes privados devem cooperar a fim de tornar o turismo ferroviário mais sustentável e acessível

Os resultados para esta afirmação deixam perceber que há um claro alinhamento entre os inquiridos. Da análise que efetuamos aos dados obtidos para esta afirmação, podemos observar uma média de 5,45, uma mediana de 6,0 e uma moda que também é de 6. Desta feita, podemos afirmar que os resultados apresentados refletem a existência de um manifesto consenso, especialmente porque 62,5% das respostas estão concentradas no grau

6 do Concordo Totalmente e outras 30% estão concentradas no grau 5 do Concordo. Estes resultados reforçam a visão de que as parcerias público-privadas são essenciais para o desenvolvimento futuro do setor na região, ao mesmo tempo que evidenciam que os inquiridos reconhecem a necessidade a promoção de esforços integrados para melhorar as infraestruturas de acessibilidade para promover e melhorar a oferta turística.

Estas prioridades refletem, também, a crescente perceção de que o transporte ferroviário é a alternativa mais ecológica e estratégica para o futuro da região do Douro.

Tabela 6: A colaboração entre os governos e as empresas para a sustentabilidade e acessibilidade do turismo ferroviário.

Afirmação 6		
Nível	Frequência	%
1	1	2,5
2	0	0
3	1	2,5
4	1	2,5
5	12	30
6	25	62,5
Total	40	100
Média	5,45	
Desvio Padrão	0,99	
Mediana	6	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

O turismo ferroviário deve ser mais promovido, tanto como uma alternativa ecologicamente consciente, assim como uma experiência diferenciada

Por fim, nesta última afirmação verificamos uma média de 4.63 e uma moda de 6, o que indica um reconhecimento significativo pela promoção do turismo ferroviário como uma opção ecológica e sobretudo, diferenciada. A mediana de 5.5 reforça a existência de uma concordância geral, mas o desvio padrão elevado (1.92) indicia uma dispersão elevada, refletindo que, apesar de 75% das respostas estarem nos graus mais altos (5 e 6), existe uma minoria (17.5% no grau 1) que discorda fortemente. Isto pode sugerir que, enquanto muitos veem o valor da promoção do turismo ferroviário, alguns respondentes são profundamente céticos quanto ao seu real impacto ou viabilidade. Esta perceção dos agentes locais destaca, mais uma vez, a necessidade de campanhas de marketing e de iniciativas de sensibilização que enfatizem os benefícios ambientais do turismo ferroviário, mas também a sua capacidade de proporcionar experiências exclusivas e diferenciadas.

Tabela 7: A promoção do turismo ferroviário como uma alternativa ecológica e diferenciada.

Afirmção 7		
Nível	Frequência	%
1	7	17,5
2	1	2,5
3	2	5
4	0	0
5	10	25
6	20	50
Total	40	100
Média	4,63	
Desvio Padrão	1,92	
Mediana	5,5	
Moda	6	

Fonte: Elaboração Própria

Conclusões

Os resultados, da presente investigação de cariz exploratório, demonstram uma forte concordância dos inquiridos sobre a importância das estratégias de desenvolvimento sustentável para o futuro das comunidades rurais. Bem como, sobre o contributo significativo do turismo ferroviário para a preservação do património e para o dinamismo do setor turístico regional, neste caso, no Douro.

Como tal, as perceções dos participantes refletem um alinhamento claro com a valorização de práticas sustentáveis, demonstrando uma visão integrada que une o turismo e o desenvolvimento rural. O estudo reforça, ainda, que um turismo ferroviário mais acessível e ecologicamente responsável só é possível através da fomentação de parcerias entre o setor público e o privado. Com este trabalho foi possível observar que o impacto económico do turismo ferroviário nas comunidades foi amplamente reconhecido pelos inquiridos. O que sublinha a relevância deste tipo de turismo, não só como uma opção de viagem mais sustentável, mas também como um motor de desenvolvimento para os espaços rurais.

Em suma, o turismo ferroviário surge, de facto, como um elemento estratégico para se promover a equidade e a coesão entre as regiões. Este facto reforça o potencial da Região Demarcada do Douro, uma vez que possui uma infraestrutura ferroviária de elevado valor turístico, e no futuro, poderá ser complementada com a reabertura de algumas vias estreitas como a Linha do Corgo, Tua e Sabor. Uma vez que a Região Demarcada do Douro é

um destino turístico que procura atingir as metas de sustentabilidade definidas para 2030 e para 2050 é, então, inegável a necessidade da promoção de políticas públicas integradas para o setor.

Referências Bibliográficas

- Astanakulov, O., e Goyipnazarov, S. (2023). Tourism as a catalyst for regional development: Uzbekistan's experience and economic prospects. *Economic Annals-XXI*, 204(7-8), 33-44. doi: <https://doi.org/10.21003/ea.V204-05>
- Bento, R. J. E. S., Bernardo, E., Rodrigues, V., e Perez, X. X. P. (2019). Acessibilidades e mobilidades turísticas no Douro.
- Bernardo, E. (Ed.) (2018). Para um enfoque territorial do turismo no Douro. Tenerife: PASOS EDITA, RTPC.
- Bird, G. R., e Conlin, M. V. (2014). No terminus in sight: New horizons for heritage railways. In M. V. Conlin e G. R. Bird (Eds.), *Railway heritage and tourism: Global perspectives* (pp. 279-287). Bristol, Blue Ridge Summit: Channel View Publications.
- Calero, C., & Turner, L. W. (2020). *Regional economic development and tourism: A literature review to highlight future directions for regional tourism research*. *Tourism Economics*, 26(1), 3-26.
- Carmo, H., e Ferreira, M. (1998). Metodologia da Investigação – Guia para Auto-aprendizagem. Universidade Aberta.
- Carvalho, P. D. D. C., Salazar, A., & Neves, J. M. D. O. (2011). A imagem percebida e o perfil do turista de um destino turístico cultural: O caso do Alto Douro Vinhateiro, patrimônio da humanidade.
- Carvalho, R. M., e DUARTE, E. A. (2021). A autenticidade da experiência turística nos museus. *Revista Turismo e Desenvolvimento (RTeD)/Journal of Tourism e Development*, 1(36).
- Duarte, E. (2024). O turismo criativo como fator de desenvolvimento sustentável de territórios de baixa densidade. Repositório da Universidade de Lisboa. <https://hdl.handle.net/10451/64656>
- Duarte, E., Marujo, N., e Simões, J. M. (2022). Creative Tourism as a promoter of the Sustainable Development Goals-Central Alentejo. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, (39), 329-341.
- Fernandes, J.; Chamusca, P.; Lois, R.; Madureira, H.; Mattos, J.; Pinto, J. Tourism-Led Change of the City Centre. *Land* 2024, 13, 100. <https://doi.org/10.3390/land13010100>
- Grande A. (2023). El aprovechamiento turístico del ferrocarril convencional como vía de impulso territorial: El caso de la línea del Duero (Portugal) como modelo para el FFCC Aranjuez-Cuenca-Utiel. *Cuadernos de Turismo*, 51: 281–299. <https://doi.org/10.6018/turismo.571631>
- Guimarães, P. Tourism and Authenticity: Analyzing Retail Change in Lisbon City Center. *Sustainability* 2022, 14, 8111. <https://doi.org/10.3390/su14138111>
- Hoz, A. (1985). *Investigacion Educativa: Dicionário Ciências da Educação*. Ediciones Anaya, S.A.
- Instituto Nacional de Estatística. (2023). Estatísticas do turismo em Portugal: Indicadores regionais e nacionais. Lisboa: INE.

- Juschten, M., e Hössinger, R. (2020). Out of the city – but how and where? A mode-destination choice model for urban-rural tourism trips in Austria. *Current Issues in Tourism*, 24(10), 1465–1481. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1783645>
- Leandro, A. F. da S. M. e Abranja, N. (2021). Turismo sustentável: Adisposição do turista na contribuição da implementação da sustentabilidade no turismo. *Tourism and Hospitality International Journal*, 17(1), 173-186.
- Lewis JB, Delisle L (2004) Turismo como autodesenvolvimento econômico na zona rural de Nebraska: um estudo de caso. *Tour Anal* 9(3):153-166. <https://doi.org/10.3727/108354204278122>
- López-Sanz, J. M., Penelas-Leguía, A., Gutiérrez-Rodríguez, P., & Cuesta-Valiño, P. Sustainable Development and Rural Tourism in Depopulated Areas. *Land* 2021, 10, 985. <https://doi.org/10.3390/land10090985>
- Liu CY, Doub XT, Lia JF, Caib LA (2020) Analyzing government role in rural tourism development: an empirical investigation from China. *J Rural Stud* 79:177-88. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.08.046>
- Lopes, H., Remoaldo, P., Ribeiro, V., Alves, J.A. (2024). An Introduction to Spatial and Territorial Dimensions of Tourism and Climate Change. In: Remoaldo, P., Lopes, H., Ribeiro, V., Alves, J. (eds) *Tourism and Climate Change in the 21st Century. Advances in Spatial Science*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-59431-1_1
- Lopes, H.; Remoaldo, P.C.; Ribeiro, V.; Martín-Vide, J. Effects of the COVID-19 Pandemic on Tourist Risk Perceptions – The Case Study of Porto. *Sustainability* 2021, 13, 6399. <https://doi.org/10.3390/su13116399>
- Marques, C. P., Guedes, A., e Bento, R. (2021). Rural tourism recovery between two COVID-19 waves: the case of Portugal. *Current Issues in Tourism*, 25(6), 857-863. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1910216>
- Marques, J., Silva, C., e Abrantes, J. O. S. É. L. (2021). Motivações para Turismo de Natureza: O caso dos Parques Naturais Douro Internacional, Arribes del Douro e Serra da Estrela. *Revista Turismo e Desenvolvimento (RTeD)/Journal of Tourism e Development*, 2(36).
- Marques Santos, A., Madrid, C., Haegeman, K., e Rainoldi, A. (2020). Behavioural changes in tourism in times of Covid-19 (No. EUR 30286 EN). https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC121262/report_covid_tour_emp_final.pdf
- Observatório AMT (2022). Transporte Ferroviário em Portugal. <https://observatorio.amt-autoridade.pt/storage/100/8jtMIB1Gfmvaf20hBO1DofNpYO1DxF-metaRmVycm92aWF-fMjAyMI9Ob3RhX2VzdGF0aXN0aWNhLnBkZg==.pdf>
- Organização Mundial do Turismo. (2022). Relatório anual de turismo sustentável. Madrid: OMT.
- Pereiro, X. (2018). Abordagem exploratória do turismo rural de Trás-os-Montes e Alto Douro (Portugal). *Análise Social*, 226(53), 58-87.
- Pina H. (2018). The Douro landscape heritage (NE Portugal): Modernity and tradition in times of change. *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, 22(2): 81-89. <https://doi.org/10.2478/mgrsd-2018-0018>
- Pinto D. (2020). A Região Demarcada do Douro: Algumas Reflexões para um Desenvolvimento Rural Multifacetado e Sustentável. [Dissertação de mestrado, Universidade do Porto]. Repositório da Universidade do Porto <https://hdl.handle.net/10216/131025>

- Pinto D.M., Pina H., Samora-Arvela A., Barreiros J.P. (2024). The perception of mayors of the Douro Demarcated Region about tourism development. *Czasopismo Geograficzne*, 95(3): 435-459. <https://doi.org/10.12657/czageo-95-19>
- Pinto, D. M., Duarte, E., Pina, H., e Arvela, A. S. (2024). O potencial do turismo ferroviário para o desenvolvimento sustentável e a inovação no espaço rural. In 31st APDR Congress-Regional Innovation Ecosystems and Sustainable Development: Abstracts.
- Pinto T. (2022). As perceções dos impactes do turismo de cruzeiros: Uma análise ao Douro [Dissertação de mestrado, Instituto Politécnico de Viseu]. Repositório do Instituto Politécnico de Viseu <https://repositorio.ipv.pt/handle/10400.19/7343>
- Polukhina, A.; Sheresheva, M.; Efremova, M.; Suranova, O.; Agalakova, O.; Antonov-Ovseenko, A. The Concept of Sustainable Rural Tourism Development in the Face of COVID-19 Crisis: Evidence from Russia. *J. Risk Financial Manag.* 2021, 14, 38. <https://doi.org/10.3390/jrfm14010038>
- Samora-Arvela A., Pinto P., Panagopoulos T., Vaz E., Ferreira J., Pina H., Pinto D.M. (2024). Regional resilience and dependence on tourism in a changing climate. In: P. Remoaldo, H. Lopes, V. Ribeiro, J. Alves (eds), *Tourism and climate change in the 21st century. Advances in spatial science*. Cham: Springer, p. 117-142. https://doi.org/10.1007/978-3-031-59431-1_6v
- Santana I. (2017). O enoturismo na região demarcada do Douro: A festa das vindimas como produto turístico [Tese de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra]. Estudo Geral da Universidade de Coimbra <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/32184>
- Seabra, C., Cravidão, F., e Gomes, G. (2022). Tourism Industry After the COVID-19 Crisis in Portugal: Now What? Em *Tourism Recovery from COVID-19: Vol. Volume 2* (pp. 177-191). WORLD SCIENTIFIC. https://doi.org/10.1142/9789811260247_0012
- Shen, P.; Yin, P.; Niu, B. Assessing the Combined Effects of Transportation Infrastructure on Regional Tourism Development in China Using a Spatial Econometric Model (GWPR). *Land* 2023, 12, 216. <https://doi.org/10.3390/land12010216>
- Sousa, C.; Monte, A. P.; Fernandes, P. O. Impacto no turismo da região Demarcada do Alto Douro Vinhateiro, após a classificação de Património Mundial da Humanidade pela UNESCO. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE TURISMO, III., 2013. Anais... Barcelos: Instituto Politécnico do Cávado e do Ave, 2013.
- Sousa, C. A. F. (2013). Impacto no turismo da região demarcada do Alto Douro vinhateiro, após a classificação de Património Mundial da Humanidade pela Unesco (Master's thesis, Instituto Politecnico de Braganca (Portugal))
- Vaishar, A., e Štátná, M. (2020). Impact of the COVID-19 pandemic on rural tourism in Czechia Preliminary considerations. *Current Issues in Tourism*, 25(2), 187-191. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1839027>