



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIAS SOCIAIS

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

Mestrado em Sociologia

Especialização: Recursos Humanos e Desenvolvimento Sustentável

Dissertação

O Aeroporto Civil de Beja –

Da Génese aos Contributos para Uma Análise Prospetiva em 2020

Maria Celina Nobre Guerreiro

Orientadora

Maria da Saudade Rodrigues Colaço Baltazar

Évora

Setembro/2012

UNIVERSIDADE DE ÉVORA
ESCOLA DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
Mestrado em Sociologia

Especialização: Recursos Humanos e Desenvolvimento Sustentável

Dissertação

O Aeroporto Civil de Beja –

Da Génese aos Contributos para Uma Análise Prospetiva em 2020

Autor

Maria Celina Nobre Guerreiro

Orientador

Maria da Saudade Rodrigues Colaço Baltazar

Évora

Setembro/2012

AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que, de alguma forma, se associaram a este empreendimento, cujo processo passou por diferentes fases, desde a recolha, sistematização e reflexão sobre estudos, teorias e metodologias, passando pela recolha mais empírica e cujo resultado se consubstancia no estudo que agora se apresenta, o meu mais profundo agradecimento. Sem os seus contributos, por vezes subtis e pouco perceptíveis, seria impensável chegar até aqui.

À minha orientadora, Professora Maria da Saudade Baltazar, dirijo as primeiras palavras de agradecimento. Pelo apoio e orientação inigualáveis, mas também pela amizade! Ao longo de mais de 25 anos, altura em que em juntas entrámos na Universidade de Évora, para ingressar na licenciatura em Sociologia, a sua capacidade de trabalho, disponibilidade e dedicação mantiveram-se inalteráveis e, não tenho dúvidas que foram fatores mais que determinantes também na concretização deste projeto! Ao Professor Carlos Alberto da Silva, que interrompeu as férias para me conceder uma lição acerca da utilização do MACTOR, sem a qual seria difícil vencer as dificuldades próprias de uma principiante, um especial agradecimento!

Em segundo lugar, o meu reconhecimento pela disponibilidade manifestada pelos diferentes organismos, mas sobretudo pelas pessoas que os representam, facultando-me o acesso a informação privilegiada, disponibilizando-se para comigo colaborar, em resposta às mais diversas solicitações, particularmente para a aplicação da entrevista. Sem a sua abertura e disponibilidade, este estudo não poderia existir. Neste âmbito, deixo uma particular nota de agradecimento ao Dr. Artur Pais, que para além da sua disponibilidade me presenteou também com todo o seu espólio bibliográfico relativo ao aeroporto de Beja. Ser merecedora de tal oferenda é agora o desafio!

Aos meus amigos que, de uma forma sempre presente, mas sobretudo consistente, comigo caminharam, contribuindo para dissipar angústias, fomentando a motivação e o empenhamento, fazendo correções e sugestões, apoiando na transcrição das entrevistas,

ou mesmo na revisão final deste trabalho, o meu mais sentido obrigada, particularmente à Maria João que, só como ela tão bem sabe, esteve presente em todas estas etapas!

- Sois, na minha vida, uma fonte inextinguível de luz!

Ao IEFP uma nota de agradecimento pelo modo célere como me foi concedida a aplicação do preconizado na Lei n.º 59/2008 de 11 de Setembro – Secção VI. Sem o estatuto de trabalhador estudante seria muito mais complicado conciliar as funções profissionais, com a vida familiar e com as exigências próprias desta investigação.

Ao meu vizinho e conterrâneo António José de Brito uma nota de agradecimento pela forma desprendida como partilhou comigo o seu equipamento para a gravação das entrevistas, assim como pela paciência nos ensinamentos de como guardá-las!

À minha pequena família, dirijo, finalmente, também uma palavra de agradecimento. À minha mãe que, tudo tem feito para fomentar o meu crescimento como profissional mas sobretudo como pessoa, e a quem quase tudo devo, nem sei como agradecer...nesta fase...também soube estar presente e à minha filha, que na grandiosidade da sua sabedoria infantil, me vai mostrando, com toda a clareza, qual o caminho...

Apenas...amo-vos!

***O Aeroporto Civil de Beja – Da Génese aos Contributos para
Uma Análise prospetiva em 2020***

RESUMO

A problemática, em torno das incertezas e controvérsias, entre os atores sociais ligados ao Aeroporto Civil de Beja, agudizou-se, no último ano, de tal modo que o futuro desta infraestrutura é, no presente, mais do que nunca, uma incógnita.

Perante este caso particular de investimento público, cuja concretização poderia contribuir para o desenvolvimento sustentável, numa região deprimida e fragilizada do interior, caso a referida infraestrutura fosse capaz de, uma vez construída, gerar consensos, eis que passados dois anos sobre a sua construção, as incongruências intensificam-se, na atualidade, e este aeroporto assume-se como “um grande problema nacional”.

Este estudo apresenta quatro desafios estratégicos para o Aeroporto Civil de Beja, num horizonte temporal de 10 anos, utilizando os fundamentos e instrumentos subjacentes à prospetiva de Michel Godet. Associa-se à reflexão conceptual em torno da incerteza e planeamento, a dimensão, eminentemente, sociológica da dinâmica de atores, fazendo sobressair o seu papel, enquanto agentes construtores desse futuro, que neste caso, como noutros, pode e deve ser partilhado.

Conceitos-chave: (Planeamento Estratégico, Prospetiva, Cenários, Desenvolvimento Sustentável, Dinâmica de Atores, Aeroporto Civil de Beja)

***The Civil Beja Airport - From the Genesis to the Contributions for
a Prospective Analysis in 2020***

ABSTRACT

The issue around the uncertainty and controversy among the social actors connected to the Civil Beja Airport has become sharpened, in the last year, in such a way that the future of this infrastructure has presently, more than ever, become unknown.

Given this particular case of public investment, whose achievement could contribute for the sustainable development in a depressed and weakened hinterland region, in case this infrastructure was able to generate agreement after being built, behold, after two years from its construction, incongruities intensified nowadays, and this airport is assumed as "a great national issue."

This study presents four strategic challenges for the Civil Beja Airport within a ten year timeframe, using the prospective fundamentals and instruments of Michel Godet.

It is associated with conceptual reflection around the uncertainty and planning, the eminently sociological dynamics of the actors, emphasizing their role as builder agents of that future, who, in this case as in others, can and should be shared.

Key Concepts: (Strategic Planning, Prospective, Scenario, Sustainable Development, Dynamics of Actors, Civil Beja Airport)

Ao meu pai

“Às vezes, sem o sabermos, o futuro está em nós...”

(Marcel Proust)

ÍNDICE GERAL

	FI.
AGRADECIMENTOS	II
RESUMO	IV
ABSTRACT	V
DEDICATÓRIA	VI
ÍNDICE	VII
ÍNDICE DE FIGURAS	IX
ÍNDICE DE QUADROS	X
ÍNDICE DE GRÁFICOS	X
LISTAGEM DE SIGLAS	XI

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
1. DO PROBLEMA À DEFINIÇÃO DA PROBLEMÁTICA EM ESTUDO	4
1.1. O Objeto	6
1.2. O Contexto – Integração Territorial	6
2. O PROPÓSITO DO ESTUDO	10
2.1. Objetivo Geral	10
2.2. Objetivos Específicos	11
3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO	12
3.1. Os Fundamentos Sociais do Planeamento	12
3.2. Incerteza e Planeamento	14
3.3. Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Sustentável	15
3.4. Projeção, Previsão, prospetiva e Cenários	17
3.4.1. A metodologia prospetiva de Michel Godet	20
3.4.1.1. Delimitação do sistema	21
3.4.1.2. A análise estrutural	22
3.4.1.3. A estratégia de atores	23

3.4.1.4. A construção de cenários	24
4. NOTAS METODOLÓGICAS	26
4.1. Delineamento Geral	26
4.2. Técnicas e Instrumentos de Recolha de Dados	27
4.3. Análise de Dados	31
5. O AEROPORTO CIVIL DE BEJA	33
5.1. Génese e Construção	33
5.2. Analisando o Presente	39
5.2.1. Diagnóstico do sistema – Principais variáveis internas e externas	39
5.2.1.1. Análise SWOT	46
5.2.2. Projetos emergentes – Eixos de intervenção	52
5.2.2.1. O Aeroporto e o turismo	53
5.2.2.2. O Aeroporto e a indústria aeronáutica?	56
5.2.2.3. O Aeroporto e a carga/logística	59
5.2.2.4. O Aeroporto e a “Portela+1”	61
5.3. Prospetivando o(s) Futuro(s)	63
5.3.1. Das variáveis chave à enunciação dos objetivos estratégicos	64
5.3.2. Dinâmica de atores	67
5.3.3. Da dinâmica de atores em torno dos objectivos-chave à emergência dos desafios estratégicos	72
5.3.4. De novo a Análise SWOT	83
6. CONTRIBUTOS/RECOMENDAÇÕES PARA O PLANEAMENTO ESTRATÉGICO, NUMA ÓPTICA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	89
7. CONCLUSÕES	94
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS	98
ANEXOS	103
Anexo 1 – Guião de entrevista	104
Anexo 2 - Tipologia de Atores-Chave entrevistados (Documento de trabalho)	107
Anexo 3 – Tabela de suporte à análise do sistema interno e externo - Passado	109
Anexo 4 – Tabela de suporte à análise do sistema interno e externo - Presente	112

Anexo 5 – Carta dirigida ao Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações- Aeroporto Civil de Beja / "Portela+1"	116
Anexo 6 – Tabela de análise, seleção e categorização das variáveis – Sistema interno e externo - Presente	122
Anexo 7 – Correspondência da categorização das variáveis/objetivos – Sistema interno e externo - Presente	125
Anexo 8 – Tabela de correspondência dos objetivos aos desafios estratégicos	129
Anexo 9 – Outros <i>outputs</i> do MACTOR	132
Anexo 10 – Entrevistas – CD-R	135

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de Portugal	7
Figura 2 - Estrutura da Análise SWOT em articulação com o diagnóstico do sistema	47
Figura 3 - Plano de influências e dependências entre atores	70
Figura 4 – Plano de distâncias líquidas entre objetivos	77
Figura 5 - Análise SWOT: Desafios Estratégicos – Agilidades/Obstáculos em torno dos objectivos-chave	84
Figura 6 – Síntese da relação entre desafios estratégicos – Aeroporto Civil de Beja	87
Figura 7 – Etapas do Estudo prospetivo e sua relação com o planeamento estratégico no caso do Aeroporto Civil de Beja	90

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – População residente em Portugal Continental e Alentejo – Comparação 2001-2011	7
Quadro 2 – Quadro comparativo da previsão e da prospetiva	18
Quadro 3 – Tipologia de Atores-Chave entrevistados	30
Quadro 4 – Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Passado	38
Quadro 5 – Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Presente	41
Quadro 6 – Análise SWOT relativa ao diagnóstico do Aeroporto Civil de Beja	48

Quadro 7 – Das variáveis-chave aos objetivos estratégicos	65
Quadro 8 – Matriz de Influências Diretas - MID	69
Quadro 9 – Matriz de Influências Diretas e Indiretas – MIDI	69
Quadro 10 – Matriz das posições valorizadas Atores X Objetivos (2 MAO)	72
Quadro 11 – Dos objetivos chave aos desafios estratégicos	82

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Convergência entre atores de ordem 2	76
Gráfico 2 – Distâncias líquidas entre objetivos	78

LISTAGEM DE SIGLAS

ACB – Aeroporto Civil de Beja

ACOS – Associação de Criadores de Ovinos do Sul

ACSDB – Associação do Comércio, Serviços e Turismo do Distrito de Beja

AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal

AIP – Associação Industrial Portuguesa

AMBAAL – Associação de Municípios do Baixo Alentejo e Alentejo Litoral

ANA – Aeroportos Nacionais

API – Agência Portuguesa para o Investimento

ARPTA – Agência Regional de Promoção Turística do Alentejo

CCDR Alentejo – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo

CMB – Câmara Municipal de Beja

CMC – Câmara Municipal de Cuba

CMFA – Câmara Municipal de Ferreira do Alentejo

DNUEDS - Década das Nações Unidas da Educação para o Desenvolvimento

DSPP - Departamento de Prospetiva e Planeamento da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional / Núcleo de Informação e Comunicação Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território

EDAB - Empresa para o Desenvolvimento do Aeroporto de Beja

EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva

ERT – Entidade Regional de Turismo

FAP – Força Aérea Portuguesa

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

FSE – Fundo Social Europeu

ICEP – Instituto de Comércio Externo de Portugal

ICNF – Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas

I&D – Investigação e Desenvolvimento

INAC – IP – Instituto Nacional de Aviação Civil – Instituto Público

INALENTEJO – Programa Operacional Regional do Alentejo 2007/2013

INE – Instituto Nacional de Estatística

IPBeja – Instituto Politécnico de Beja

LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil

MACTOR – Matrix of Alliances and Conflicts: Tactics, Objectives and Recommendations (Matriz de Alianças e Conflitos: Táticas, Objetivos e Recomendações)

MICMAC – Matrice d'Impacts Croisés - Multiplication Appliquée à un Classement (Matriz de Impacto Cruzado – Multiplicação Aplicada à Classificação)

MPAT – Ministério do Planeamento e Administração do Território

NERBE/AEBAL – Associação Empresarial do Baixo Alentejo e Litoral

ONU – Organização das Nações Unidas

PDM – Plano Diretor Municipal

PET - Plano Estratégico dos Transportes

PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas da Administração Central

QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional

UE – União Europeia

INTRODUÇÃO

O texto que ora se apresenta intitulado **“Aeroporto Civil de Beja – Da Génese aos Contributos para Uma Análise prospetiva em 2020”** constitui o corolário de um processo de investigação desenvolvido, na Universidade de Évora, no âmbito do Mestrado em Sociologia – Variante de Recursos Humanos e Desenvolvimento Sustentável, cujo propósito central é o da obtenção do grau de Mestre, nesta área do conhecimento.

O interesse, em torno das questões do desenvolvimento sustentável e conseqüentemente também do planeamento, esteve sempre presente e remonta ao período da primeira incursão no domínio da Sociologia, tendo-se, já na década de noventa, realizado estudo, com vista à obtenção do grau de licenciatura, nessa área.

Quando por razões de carácter eminentemente pessoal e também profissional se decidiu realizar um projeto de investigação conducente à obtenção do grau de mestre em Sociologia, a opção pela temática aqui abordada, surgiu de um modo natural, em resultado duma dupla condição: de cidadã, mas também de socióloga.

Na primeira, foram surgindo, como ao comum dos residentes em Beja, algumas interrogações acerca de todo o processo conducente à construção do Aeroporto Civil de Beja, e sobretudo quanto ao seu futuro, particularmente quando por razões que, na atualidade, permanecem pouco claras, se coloca em causa o papel desta infraestrutura, enquanto fator capaz de potenciar o desenvolvimento sustentável, nesta região deprimida do interior de Portugal. Como socióloga, depois de efetuar uma pesquisa bibliográfica, em torno das múltiplas possibilidades de abordagem do tema, verificou-se que a análise prospetiva, e de modo particular a desenvolvida através da Escola Francesa liderada por Michel Godet e com múltiplos ensaios na realidade portuguesa, nomeadamente através dos estudos realizados sob a orientação de Margarida Perestrelo, constituíam o suporte teórico/metodológico, mais ajustado ao desiderato de dar resposta a algumas questões cruciais, no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito, quer na dimensão da inquietação como cidadã, quer numa lógica da investigação científica, fomentando e fazendo sobressair o papel dos diferentes atores sociais na construção do seu próprio futuro. Assim, o Aeroporto Civil de Beja acabou de ser construído em finais de 2009. Porém, a região e

em particular Beja esperaram, aproximadamente, trinta anos pela concretização deste investimento¹.

A criação da componente civil, associada à estrutura militar pré-existente, visava a dupla função militar e de carga, respondendo, assim, a uma solicitação dos agentes económicos locais, projeto este que mereceu a recetividade e o interesse por parte de sectores governamentais, ligados ao desenvolvimento regional, particularmente do Ministério do Planeamento e Administração do Território, assim como da Associação Industrial Portuguesa. Era propósito “entre outros objetivos, permitir um mais rápido escoamento de mercadorias, descongestionar o Aeroporto da Portela, criar um polo de desenvolvimento numa região muito carenciada do interior, valorizar uma infraestrutura existente, com excelente localização geográfica e com fáceis acessos nomeadamente à vizinha Espanha e colocá-la ao serviço da sociedade civil” (Pais, 2002, pp.107-108).

Porém, e em resultado de múltiplos e evidentes movimentos de interesse e de desinteresse, em torno do referido projeto, por parte dos atores sociais (locais, regionais e nacionais) envolvidos, que, oportunamente, se estudarão, o Aeroporto Civil de Beja recebe o seu voo inaugural já em 2011, tendo transportado até ao momento, aproximadamente, 2 000 passageiros. Aguarda ainda a conclusão do seu processo de certificação por parte do Instituto Nacional de Aviação Civil, entidade responsável por tal desiderato e assume-se, no discurso do atual Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, «como um grande problema», sendo excluído, quase em simultâneo, do Plano Estratégico dos Transportes, entretanto, elaborado.

Em face desta situação, onde não se afigura difícil antever a existência de uma multiplicidade de fatores capazes de introduzir instabilidade e incerteza relativamente ao futuro desta infraestrutura pública, eis que a análise prospetiva surge como uma metodologia capaz de lidar com essa incerteza e a multiplicidade desse futuro, uma vez que segundo Michel Godet (1993), os homens, diante do futuro, podem escolher quatro atitudes:

- Avestruz, atitude passiva: sofre com a mudança;
- Bombeiro, atitude reactiva: aguarda que o fogo se declare para combater;
- Segurador, atitude pré-activa: prepara-se para as mudanças possíveis porque sabe que a reparação é mais cara que a prevenção;
- Conspirador, atitude pró-activa: que actua no sentido de provocar mudanças desejadas.

¹ O PDM de Beja refere-se ao aeroporto há aproximadamente três décadas. Conforme salienta Artur Pais (2002), existe um estudo prévio realizado em 1987 - “Enquadramento Regional – de preparação do Plano Director Municipal para Câmara Municipal de Beja, nas Perspectivas de Desenvolvimento do Concelho” onde se defende a necessidade de incrementar ações, suscetíveis de retirar dividendos para o concelho e região da existência de uma base militar.

Deste modo, e no sentido de dar cumprimento ao anteriormente enunciado, poder-se-ia assumir, em sentido lato, que este documento se encontra subdividido em duas grandes partes que, embora com existência própria não deixam de ser complementares: Uma de natureza mais teórica que visa dar suporte, nomeadamente em termos metodológicos à segunda, de cariz eminentemente mais pragmático, e onde, em síntese, se pretende perceber o Aeroporto Civil de Beja, desde a sua génese até à atualidade, as principais variáveis que o influenciam enquanto sistema, as estratégias (convergências e divergências dos principais atores em presença), assim como os níveis de influência, por estes exercida, no quadro da multiplicidade de relações estabelecidas. Este será, pois, o caminho para a elaboração de cenários, enquanto delimitadores dos espaços possíveis, na evolução futura desta realidade.

Propõe-se, assim, uma perspetiva de planeamento em que a visão pré-ativa e pró-ativa anteriormente enunciadas, se sustentem na criação de cenários capazes de mobilizar a ação dos atores sociais, na direção da construção de um futuro que não sendo previsível, nem pré-determinado, poderá e deverá ser equacionado no presente. Esta visão de planeamento é também sustentada por Margarida Perestrelo e Castro Caldas (1996) quando referem que de uma forma implícita ou explícita o planeamento estratégico pressupõe sempre uma visão prospetiva, na medida em que os objetivos enunciados são sempre possíveis de atingir.

1. DO PROBLEMA À DEFINIÇÃO DA PROBLEMÁTICA EM ESTUDO

À construção de um aeroporto está, recorrentemente, associada a ideia de desenvolvimento, uma vez que as infraestruturas aeroportuárias são geradoras de dinâmicas económico-sociais muito particulares e com impactos incontestáveis no território onde se inserem. Numa primeira fase, pela capacidade de criação de emprego, para a sua construção, numa posterior, pela atração exercida sobre inúmeras atividades económicas, que se dispõem no espaço em função das novas acessibilidades, entretanto, criadas, pela criação de emprego direto ou indireto, e, em última análise, pela capacidade de fixação populacional. Poder-se-á afirmar, de acordo com a literatura disponível, que um aeroporto constitui uma alavanca para o desenvolvimento², considerando-se este numa perspetiva regional, sendo as infraestruturas aeroportuárias capazes de gerar novas dinâmicas territoriais indutoras de desenvolvimento.

Porém, os critérios que estiveram subjacentes à escolha de Beja para a construção do seu aeroporto, assim como toda a dinâmica criada entre os diversos atores sociais envolvidos num processo que compreendeu diversas etapas e que demorou mais de duas décadas a concretizar-se, torna o Aeroporto Civil de Beja um caso específico no contexto aeroportuário nacional e até europeu, uma vez que em oposição à suposta pujança económica e dinamismo social capazes de atrair o referido projeto, Beja e o Baixo Alentejo caracterizavam-se por inúmeras fragilidades (demográficas, económicas e sociais) que ainda hoje persistem³ e que inviabilizam uma transposição de modelos similares, de outra qualquer parte da Europa e até do mundo, para esta realidade. Poder-se-á dizer, com alguma segurança, que o Aeroporto Civil de Beja não resultou duma necessidade da região e da sua dinâmica de desenvolvimento socioeconómico. Antes surgiu como uma oportunidade de aproveitamento das infraestruturas militares pré-existentes, sem as quais tal hipótese não se equacionaria.

Se o Aeroporto Civil de Beja apresenta especificidades incontornáveis que, oportunamente, se estudarão, não deixa, porém, de haver relativamente ao mesmo expectativas quanto ao papel que poderá desempenhar no futuro, particularmente dando suporte às potencialidades de

² Inúmeros estudos, particularmente referentes a Aeroportos Europeus, confirmam esta relação. A este propósito veja-se: “A Importância dos Aeroportos no Desenvolvimento Regional”, comunicação apresentada no 1º *Workshop* da APDR, em Lisboa, 28 de Novembro de 2008, da autoria de A. Antunes, Amândio Costa e Fernando Gaspar.

³ A Dissertação de Mestrado em Gestão do Território, da autoria de José Francisco Gouveia de Freitas, intitulada “Os Aeroportos no Desenvolvimento Regional: Análise e Potencialidades do Projecto Aeroportuário de Beja no Contexto das Dinâmicas de Desenvolvimento do Baixo Alentejo” aborda, em profundidade, estas temáticas.

desenvolvimento desta região, na área da indústria, da reparação aeronáutica, do turismo e da agro-indústria.

A este propósito foi elaborada a Dissertação de Mestrado em Gestão do Território, na Universidade Nova de Lisboa, “Os Aeroportos no Desenvolvimento Regional: Análise e Potencialidades do Projecto Aeroportuário de Beja no Contexto das Dinâmicas de Desenvolvimento do Baixo Alentejo”⁴, onde à luz dos conceitos de ordenamento do território e de desenvolvimento são elencadas, pelo seu autor, as potencialidades do projeto aeroportuário de Beja, no quadro das possibilidades de desenvolvimento do Baixo Alentejo.

Em complemento aos resultados produzidos pela citada investigação, a problemática que por ora nos parece essencial, no âmbito do presente trabalho de investigação, é a da construção de um objeto teórico que tenha subjacente o papel dos atores sociais e as estratégias por estes *definidas* na dinamização do processo de desenvolvimento sustentável, tendo como unidade espacial de análise o Aeroporto Civil de Beja, num horizonte temporal de dez anos. A abordagem que se preconiza enquadra-se, pois, na perspetiva de Isabel Guerra quando afirma: “hoje, o repensar da sociologia e as novas rearticulações dos paradigmas tendem a revelar um outro lugar do actor, como sujeito social capaz de dar sentido à sua acção” (Guerra, 2000, p.21). Esta nova leitura da intervenção sociológica, assume-se, particularmente, no domínio do planeamento estratégico onde se remete para o papel dos atores na construção do futuro desejado e possível, através da sua ação.

A pertinência, na construção do objeto teórico, que antes se identificou sustenta-se pois num conjunto de razões de natureza diversa, mas que poderemos segmentar em três dimensões: pessoal, política e científica. Na primeira, importa equacionar o Aeroporto Civil de Beja por forma a obter algumas respostas no que ao seu futuro diz respeito. A dimensão política decorre diretamente do fato deste empreendimento público, assim como a sua eventual utilização futura, constituir uma das prioridades definidas nas várias agendas políticas. Finalmente, a dimensão científica, onde a abordagem prospetiva, que se pretende implementar, tem vindo pois a ganhar adeptos ao nível da análise sociológica, na atualidade, proliferando os estudos cuja temática é a do desenvolvimento local, onde o papel dos atores sociais, numa lógica de territorialização das decisões, e de ação participada, se releva essencial para a construção do futuro, antecipando, no presente, as múltiplas formas que este poderá assumir, tendo como referencial a possibilidade de contribuir, por esta via, para aquilo a que Isabel Guerra define como um projeto de investigação/ação, considerando a inevitabilidade desta abordagem em qualquer domínio de

⁴ Da autoria de José Francisco Gouveia de Freitas (2009)

intervenção, que se pretenda de base científica. Tal perspetiva é defendida pela citada autora quando define e inventaria a especificidades desta tipologia de intervenção sociológica. Assim,

“...em qualquer contexto de intervenção, qualquer acção que se pretenda de base científica inclui necessariamente uma dinâmica de investigação-acção, na medida em que apenas este tipo de processo ... ao insistir nos processos de conhecimento do sistema de acção concreto, impede a rotinização e a repetição de receitas de acção importadas de outros contextos.” (Guerra, 2000, p.52)

Pretende-se, pois, conhecer a realidade social associada ao Aeroporto Civil de Beja, produzindo algum conhecimento acerca de possíveis caminhos que o conduzirão ao(s) seu(s) futuro(s).

1.1. O Objeto

O objeto do presente estudo, é conforme enunciado, anteriormente, a estratégia dos atores sociais face ao Aeroporto Civil de Beja, considerando este, enquanto resultado de um processo, com mais de três décadas, eivado de incertezas e contradições, mas que chegado ao presente urge ser pensado numa perspetiva de futuro, delineando cenários que o mesmo poderá assumir, num horizonte temporal de dez anos.

1.2. O Contexto – Integração Territorial

O Alentejo ocupa, no contexto nacional, uma superfície de aproximadamente 30% do seu território, representando a sua população cerca de 7,1% da totalidade dos residentes em território nacional continental (INE, s.d.). Trata-se, pois, da maior região de Portugal, mas cuja tendência para a perda populacional se mantém, conforme é possível constatar pela análise da Figura1 e Quadro 1, que se apresentam a seguir.

Figura 1 – Mapa de Portugal



Fonte: http://www.viaggiatore.com/PT/hoteis_PT/hoteis_PT.html

Quadro 1 – População residente em Portugal Continental e Alentejo – Comparação 2001-2011

Unidade Territorial	2001	2011	Varição (%)
Continente	10 329 340	10 561 614	0.02
Alentejo	776 585	758 739	-2.40

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados do Instituto Nacional de Estatística - INE, (s.d.). *Censos 2001 e Resultados Preliminares dos Censos 2011*

No período intercensitário, o Alentejo⁵ assistiu à diminuição da sua população em 2.4%, o que tendo em conta o seu valor absoluto, e o facto de nos reportarmos a dez anos, não deixa de ser relevante do ponto de vista da sua atual caracterização demográfica, assim como revelador da sua tendência de evolução futura (INE, 2011).

Associado ao seu enquadramento territorial: proximidade a Lisboa, ligação ao Algarve e contiguidade com Espanha e uma importante orla marítima, o Alentejo apresenta, numa

⁵ Considera-se aqui Alentejo o território que compreende os concelhos do Baixo Alentejo, Alentejo Central, Norte Alentejo e Alentejo Litoral.

perspetiva inter-regional e transnacional, uma situação privilegiada no quadro do contexto alargado de coesão regional no seio da União Europeia, apresentando inúmeras potencialidades de desenvolvimento, em áreas como o turismo, a produção especializada de culturas Mediterrânicas, como o azeite e vinho, ou ainda o aproveitamento de recursos naturais e/ou patrimoniais, em particular as rochas ornamentais, as energias renováveis e o turismo, assim como as ligações comerciais com os mercados emergentes de África, para citar apenas alguns exemplos, onde o potencial existente está ainda muito longe de se encontrar já esgotado⁶.

Uma análise, mais atenta, dos últimos anos, do Alentejo, permite-nos constatar que esta região tem sido objeto da implementação de um conjunto significativo de projetos, eminentemente estruturantes, por parte da administração central, alguns dos quais classificados como infraestruturas de projeção nacional, tais como o Empreendimento de fins múltiplos do Alqueva, a requalificação do Porto de Sines, o alargamento e a construção de infraestruturas rodovias e ferroviárias e a reconversão da Base Aérea de Beja, com a introdução da vertente civil, projetos esses que em muito contribuíram para a criação de novas expectativas quanto ao seu desenvolvimento, acreditando-se que da sua ação conjunta, poder-se-á desencadear-se um novo ciclo no processo de desenvolvimento sustentável, capaz de incrementar atividades económicas, fixar população e inverter os indicadores que continuam a evidenciar o Alentejo como uma das regiões mais deprimidas de Portugal, onde as fragilidades económicas, demográficas e sociais tendem a persistir. Assim, semelhante perspetiva tem a CCDR Alentejo quando no seu documento “Observação das Dinâmicas Regionais Políticas Públicas para os Territórios de Baixa Densidade”, de 2011, sustenta que “o Alentejo está, claramente, num processo de transição, com dimensões socioeconómica, territorial e cultural, traduzidas em alterações na base económica, nas estruturas sociais e em novos padrões comportamentais e de organização espacial, com impactos na dinâmica populacional e no modelo de povoamento” (CCDR Alentejo, 2011, p.38). Tal posição é sustentada, igualmente, por M. Conceição Rego e M. Saudade Baltazar no prefácio de “Novos Cenários de Desenvolvimento do Alentejo” quando afirmam que “...o futuro do Alentejo não tem de ser apenas uma projecção das tendências do passado! Existem factores que podem suscitar a mudança de direcção na organização e nas características da sociedade no Alentejo.” (Rego & Baltazar, 2008, p.8)

O Aeroporto Civil de Beja integra, pois, em conjunto de investimentos nacionais de média dimensão e cujo objeto, conforme descrito no “Plano de Marketing. Aeroporto de Beja - Alentejo”

⁶ A este propósito leia-se o “Plano Regional de Inovação no Alentejo” da autoria de Augusto Mateus e Associados – Sociedade de Consultores, documento elaborado em 2005 e onde são explanadas, com a devida profundidade, as potencialidades do Alentejo, particularmente nos sectores anteriormente referenciados.

elaborado pela EDAB, será “a Aviação Comercial, designadamente as componentes *Charter e Low Cost*, mas incorporando de forma significativa outras componentes de Aviação Geral” (EDAB, s.d., p.7). Com este objectivo pretende-se:

- A execução de um aeroporto regional alavancador do desenvolvimento e da competitividade do Alentejo, pela oferta de maior acesso aos mercados e serviços internacionais e pela potenciação de atracção de novas empresas, investimento e turismo;
- O envolvimento de empresas e de outros *stakeholders* locais na exploração positiva do aeroporto com vista ao desenvolvimento regional e ao suporte das actividades desenvolvidas na região.

Porém, se as expectativas relativamente ao Aeroporto Civil de Beja o situavam como uma alavanca, particularmente quanto ao seu papel enquanto fator facilitador de desenvolvimento regional, enquanto “porta de entrada” da região, enquanto elemento fixador de indústrias, ou como potenciador das cargas, passados mais de trinta anos sobre a identificação da sua importância regional e quase três sobre a conclusão da sua construção, os resultados, até agora, produzidos pelo investimento efetuado, continuam muito aquém do que seria razoável esperar, mantendo-se, até aos olhos do cidadão comum, a situação de claro subaproveitamento desta infraestrutura pública, pese embora o facto de os aeroportos serem atividades extremamente complexas, com alguma dificuldade de inserção na economia, pelo que apesar de se constituírem como infraestruturas de desenvolvimento, demoram algum tempo para que isso aconteça⁷. Em paralelo, o Aeroporto Civil de Beja assume-se, no discurso do Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro, como um «Pólo de Retração» (Jornal Expresso (2011, 19 de Dezembro). É, pois, neste contexto de integração também territorial que a presente investigação se situa.

⁷ Tal posição é defendida por Pedro Beja Neves, responsável, da ANA, pelo Terminal Civil do Aeroporto de Beja, na “Quadratura do Desenvolvimento”, conferência levada a efeito em Beja no dia 27 de Fevereiro de 2012, no Auditório do Instituto Politécnico de Beja, onde apresentou comunicação relativa a esta infraestrutura aeroportuária.

2. O PROPÓSITO DO ESTUDO

A realização de um qualquer trabalho de investigação tem sempre, ainda que de forma implícita, uma perspetiva teleológica, o que, em tempo oportuno, tem como consequência a reflexão e posterior enunciação dos propósitos da pesquisa científica a empreender, isto porque “...é impossível elaborar a concepção geral do estudo sem se determinarem com precisão os fins visados, o campo de problemas abrangidos, os resultados que se pretendem obter...” (Lima, 1981, p.22).

Com a realização do presente trabalho de investigação pretende-se, assim, dar corpo aos seguintes propósitos:

- Contrapor ao discurso dos *media*, um discurso científico fundamentado nos cenários possíveis, onde o papel dos atores sociais se revele como crucial para a definição do(s) futuro(s) do Aeroporto Civil de Beja, no contexto da dinâmica de desenvolvimento sustentável, da região onde o mesmo se insere;
- Demonstrar como as ideias fundamentais deste método – dos cenários – contribuem para um maior envolvimento e conseqüentemente participação dos diferentes atores sociais, assim como para a estruturação do processo de tomada de decisão, no que ao Aeroporto Civil de Beja se reporta;
- Contribuir para o gizar de um instrumento de planeamento estratégico, enquanto processo de definição de ações e iniciativas, dos diferentes atores sociais, com a possível aproximação à realidade, e capaz de contribuir para sustentar uma análise política e uma conseqüente tomada de decisão, no futuro, no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito.

2.1. Objetivo Geral

Em face dos propósitos antes enunciados, e tendo em vista operacionalizar o fio condutor que tornará viável esta investigação, tal como preconizado por Quivy quando refere a necessidade de “...enunciar o projecto de investigação na forma de uma pergunta de partida, através do qual o investigador tenta exprimir o mais exactamente possível o que procura saber, elucidar, compreender melhor...” (Quivy, 1992, p.30) e depois de ultrapassadas as múltiplas reticências iniciais, resultantes da dificuldade inerente ao exercício, uma vez que para cumprir a sua

incumbência, esta questão de partida deverá possuir um conjunto de qualidades, nomeadamente: clareza, exequibilidade e pertinência e ser “...cientificamente consequente...” (Moreira, 1994, p.21). Tendo presente a importância desta formulação e atendendo à imperativa das características referenciadas, a questão de partida para a presente investigação é:

- Qual(ais) o(s) futuro(s) para o Aeroporto Civil de Beja, numa ótica de planeamento estratégico, e consequentemente também de desenvolvimento regional sustentável?

Esta questão de partida que agrega a globalidade da formulação da problemática em estudo, será, sequencialmente, desagregada em objetivos específicos, com vista à operacionalização de um rumo, uma orientação que enforme todo o processo desta pesquisa científica.

2.2. Objetivos Específicos

Em moldes mais específicos, com a presente investigação propomo-nos, então, atingir os seguintes objetivos:

- Descrever o processo de criação do Aeroporto Civil de Beja;
- Avaliar o envolvimento/(des)envolvimento dos diferentes atores sociais nas diferentes fases do processo de criação do aeroporto;
- Identificar as principais variáveis endógenas e exógenas capazes de influenciar o(s) futuro(s) do aeroporto;
- Identificar as principais relações dos diferentes atores sociais – representantes de Municípios, de Associações Sectoriais, da ANA, da Administração Central, entre outros - com as variáveis-chave enunciadas, bem como entre si (convergências e divergências) enquanto elementos-chave do processo;
- Elaborar hipóteses de evolução futura, em torno dos desafios estratégicos emergentes e produzir recomendações/contributos, no quadro do planeamento estratégico, com vista a dar suporte para a ação, numa lógica de que o Aeroporto Civil de Beja se assuma como um fator potenciador do desenvolvimento sustentável regional.

A concretização do exercício de enunciação destes objetivos específicos, permitiu delinear, *à priori*, os pilares em que assentará a investigação, otimizando os esforços e tornando as estratégias, particularmente as metodológicas mais eficazes no cumprimento do desiderato inicial.

3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

3.1. Os Fundamentos Sociais do Planeamento

A vida social, nos seus diferentes domínios, tem na atualidade, registado inúmeras mudanças. As incertezas a elas associadas, potenciadas pelo aceleração do ritmo a que as mesmas acontecem, têm provocado também uma rápida evolução dos próprios conceitos e até das abordagens no que ao planeamento diz respeito.

Desde há muito que os seres humanos perceberam a importância fulcral de preparar antecipadamente as suas ações, no sentido de as direcionar para o atingir de fins que se pretendem alcançar no futuro, construindo esse futuro. Pooper e Konrad (s.d.) defendem, exatamente, esta inevitabilidade da ação humana, no presente, produzir impactos no futuro, quando sustentam que todas as ações humanas desencadeadas ao longo da vida, tem como propósito influenciar o futuro.

Embora constituindo um processo antigo e quase, naturalmente, associado à capacidade do homem agir sobre a natureza e as circunstâncias que o rodeiam, o conceito de planeamento, surge, formalmente, na Europa interligado a práticas na Europa de Leste, através da criação dos denominados Planos Quinquenais, assim, como na Europa Ocidental na sequência da II Guerra Mundial, como resposta à imperiosa necessidade de relançar a economia, particularmente na área da indústria pesada, entretanto, destruída. Em Portugal, os primeiros cinquenta anos do século XX, registaram também a introdução desta metodologia para a ação, nomeadamente através da conceção e implementação dos chamados Planos de Fomento, que determinavam de forma clara objetivos que deveriam ser atingidos, em particular no domínio da criação de infraestruturas e quais os meios a utilizar para a ação a desencadear ser bem sucedida.

Este era o paradigma de planeamento tradicional, que apesar do elevado nível especializado que atingiu, suportado na vastidão de modelos matemáticos muito elaborados, era entendido como uma previsão única e perfeita dos factos sociais. Tratava-se pois de um exercício de matematização artificial da realidade social, conforme defende Margarida Perestrelo (2000), como uma vez que excluía da sua análise as dinâmicas de atores produzindo, conseqüentemente, planos simplistas e desadequados dessa mesma realidade. Assim, esta conceção racionalista de planeamento, rapidamente, evidenciou os primeiros sinais de desgaste, tendo entrado em falência, na década de 70. Tal posição é defendida por esta autora, quando afirma que “a visão

racionalista do planeamento tradicional, implica a desvalorização da dimensão político-social, ao não ter em conta as decisões dos actores sociais, assim como procurar o óptimo e não um, entre vários possíveis.” (Perestrelo, 2000, p.1)

Em consequência da rutura criada por esta crise do planeamento tradicional, e sustentada pela proliferação de modelos e teorias, assentes na necessidade de um pensamento complexo, que embora não sendo uma receita para conhecer o inesperado, como defende Edgar Morin, só este pode responder eficazmente ao desafio da incerteza, uma vez que “...só a complexidade nos torna atentos e não nos deixa adormecer na mecânica e na aparente trivialidade dos determinismos...” (Morin, 1991, p.100) emerge, na década de 70, um novo paradigma de planeamento: o planeamento estratégico. Tal conceção de planeamento é de todo convergente com a visão antes enunciada por Morin ao afirmar que

“...a acção é estratégica. A palavra estratégia não designa um programa predeterminado a que basta aplicar na *variantur* do tempo. A estratégia permite a partir de uma decisão inicial, encarar um certo número de cenários para a acção, cenários que poderão ser modificados segundo as informações que vão chegando no decurso da acção.” (Morin, 1991, p.96)

Esta nova conceção de pensamento e também de planeamento deixa de estar assente na previsão como uma forma de projetar as tendências do presente no futuro. Então,

“...planear não deve apenas indicar o que pensar do futuro, ou até de que futuro precisamos, mas tem de indicar também quais as acções que podem levar a esse futuro. Planear é portanto determinar antecipada e claramente o que se pretende, quais os objectivos que devem ser atingidos e, mobilizar todas as disponibilidades e recursos para o efeito.” (Santos, 2011, p.76)

Desta forma, e conforme referido por Perestrelo e Caldas (1996), hoje o planeamento já não se consubstancia a um mero exercício de meios para alcançar fins pré-definidos. Existe até, segundo a autora, uma crescente dificuldade em separar fins e meios, uma vez que a definição dos fins não antecede o equacionar dos meios. O conceito de planeamento assim apreendido, não se resume a envolver apenas algumas partes, mas sim o conjunto dos atores que, através das suas escolhas e decisões, criam no futuro, a possibilidade duma multiplicidade de cenários. A prospetiva entendida na lógica de Michel Godet (1993), como “uma reflexão para iluminar a acção presente à luz dos futuros possíveis” (p.22), substituí a anterior conceção de planeamento enquanto mero processo para construir previsões.

É, pois, à luz desta metodologia prospetiva de Godet que se procuram identificar cenários possíveis, bem como as relações de dependência entre a definição desses cenários e as estratégias dos actores sociais, as suas relações com variáveis/fatores estruturantes, as possíveis alianças e até os conflitos emergentes, que se abordará a problemática do Aeroporto Civil de Beja, criando para esse efeito um subcapítulo próprio.

3.2. Incerteza e Planeamento

O futuro é, em si, a essência do planeamento, logo é a dimensão mobilizadora da ação coletiva, no presente. É tendo como referência esse futuro que se inventariam as alternativas e se impulsiona a ação coletiva capaz de introduzir racionalidade e cientificidade na abordagem, mas o futuro é também ele portador da incerteza e é no quadro desta incerteza, que se sustenta a pertinência da abordagem prospetiva do planeamento, particularmente associada à elaboração de cenários. Como preconiza Buarque (2003) é pois este contexto de incerteza mobilizadora que torna pertinentes abordagens e metodologias capazes de equacionar esse real em transformação, construindo-o. Assim:

“À medida que a realidade se complica, que as mudanças se aceleram e as incertezas em relação ao futuro aumentam, cresce a necessidade de um maior rigor e de sistematização na antecipação do futuro, o que leva ao desenvolvimento de metodologias e de técnicas, bem como uma ampliação do uso do recurso a construção de cenários...” (Buarque, 2003, p.10).

As análises prospetivas assumem e ganham pertinência quando mais se partir do pressuposto que as sociedades modernas estão numa complexa e rápida mudança e que essa mudança é, como refere Isabel Guerra, multidimensional, revelando-se as tendências, do passado, incapazes para projetar o futuro, uma vez que essas mesmas tendências são, já no presente, geradoras de múltiplas tensões e descontinuidades (Guerra, 2000).

Sem ter como propósito prever o futuro, de forma inequívoca, esta nova abordagem prospetiva do planeamento incrementa uma nova predisposição, nos atores sociais, para as diferentes possibilidades que esse futuro comporta, tanto no plano das adversidades, como das oportunidades, envolvendo-os e implicando-os como protagonistas da construção desses futuros. Assim, “embora não possam eliminar as incertezas, nem definir categoricamente a trajetória da realidade estudada, as metodologias da construção de cenários contribuem para delimitar os espaços possíveis de evolução da realidade” (Buarque, 2003, p.7). O planeamento assim concebido deixa de ser um processo que se reporta unicamente a decisores e a técnicos, para envolver um número significativo de intervenientes: atores ativos e passivos, onde o processo da reflexão prospetiva, conforme preconizado por Perestrelo (2000) é mais relevante do que o produto final: a solução/o cenário. Trata-se, pois, de um processo onde a participação e o envolvimento constituem aspetos cruciais, que sustentam a democraticidade e a legitimidade para os futuros possíveis e em construção. O reconhecimento da incerteza constitui assim um pressuposto essencial para o desenvolvimento de uma metodologia prospetiva da ação, uma vez que é através da inventariação das múltiplas interrogações existentes no presente que poderão

emergir novos futuros, tornando-se o processo de planeamento estratégico como “uma ciência e uma arte que possibilita maior governabilidade aos nossos destinos, enquanto pessoas, organizações, países” (Santos, 2011, p.83). Este modo de conceber o planeamento é pois entendê-lo como um recurso, como um instrumento para fazer face à incerteza, definindo objetivos, construindo cenários e mobilizando atores que invistam na direção pretendida, tornando, por isso, o futuro desejável, possível, visando associar ao ato de conhecer, a intenção de contribuir para a mudança social. Semelhante perspetiva tem Godet ao sustentar que a ação humana tem implícita uma determinada finalidade e que é essa finalidade que a mobiliza. Nesta perspetiva prospetiva e estratégia são conceitos associados e que convergem para a expressão «Prospetiva Estratégica» (Godet, 1993).

3.3. Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Sustentável

A problemática do desenvolvimento sustentável assume, na atualidade, a maior pertinência, atendendo aos múltiplos desafios que a humanidade enfrenta, neste novo milénio, nos planos económico, social e ambiental. No domínio económico, o mundo ocidental encara, agora, aquela que poderá ser considerada, uma das maiores crises até então vivenciadas, com impactos ainda não determinados em termos de desemprego, desigualdade na distribuição da riqueza, pobreza e exclusão social, para referenciar apenas algumas das dimensões cujas consequências sociais serão inquestionáveis: aumento do fosso entre classes sociais, vulnerabilidade do fator trabalho, sobrevalorização do fator capital, insegurança, etc. Em termos ambientais, e apesar das múltiplas manifestações de preocupação face ao modelo de desenvolvimento assente na excessiva dependência dos combustíveis fósseis⁸, com as consequências conhecidas ao nível do clima, persistem, na atualidade, práticas atentatórias da própria sustentabilidade física do nosso planeta.

Assim, o conceito de desenvolvimento sustentável, conforme preconizado pela ONU, no Relatório Brundtland de 1987, intitulado “O nosso futuro comum” como o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir as suas próprias necessidades está ele próprio comprometido (ONU Brasil, s.d.)

⁸ A assinatura do Protocolo de Quioto, em 2002, que visava vincular os países aderentes a práticas consentâneas com a preservação do meio ambiente, evitando consequências nefastas em termos de clima e o seu, posterior, não cumprimento por parte dos países subscritores, constitui deste facto um exemplo paradigmático.

Atentos a estes reptos, a inclusão desta temática, na agenda política internacional, dos diferentes organismos com responsabilidades, neste domínio, é quase que um imperativo. A este propósito é notória a intenção da Assembleia Geral das Nações Unidas quando aprovou a Resolução 57/254 de 2002, onde proclama a década 2005/2014, como a Década das Nações Unidas da Educação para o Desenvolvimento Sustentável (DNUEDS). Em termos locais, a Agenda 21 Local constitui um outro instrumento emblemático da importância do desenvolvimento e implementação de estratégias, concelhias, capazes de fomentar a qualidade de vida dos cidadãos e potenciar, por essa via a sustentabilidade deste processo, numa perspetiva intergeracional (United Nations, s.d.).

À medida que, em diferentes escalas, o conceito de desenvolvimento sustentável ganha contornos de inevitabilidade, enquanto cenário na escolha das ações e dos meios para as concretizar, mais o planeamento estratégico que, há muito, constituía um instrumento da gestão empresarial, se assume como um recurso e uma metodologia indispensável para a construção desse futuro desejável, contribuindo para promover um envolvimento dos atores sociais, responsabilizando-os pelas escolhas feitas no presente, assim como pela conceção das que pretendem concretizar no futuro, numa lógica de continuo e de democracia participativa.

Semelhante entendimento tem Marcos Olímpio dos Santos quando se refere ao planeamento estratégico como “uma atitude que consiste em conceber, com a máxima aproximação possível, os acontecimentos futuros e pré-determinar as acções que deverão ser desenvolvidas pelos actores sociais, em função dos objectivos que se pretende atingir” (Santos, 2008, p.20). É, pois, em função destes objetivos futuros que se racionaliza a ação no presente, procurando em todas as circunstâncias, obter o máximo de resultados, com uma economia de meios, quer humanos, quer materiais. Neste contexto, são concebidos planos, projetos, programas, cenários que mais não são que instrumentos que consubstanciam estratégias consistentes e concertadas para atingir tais desideratos.

Guerra (2000) refere-se, igualmente, ao planeamento, enumerando aquelas, que em sua opinião, serão as suas principais funções. Assim:

- Função de regulação – Função fundamental que poderá ser atestada por outras, de carácter secundário;
- Função de informação – Triagem de informação relevante, classificação, tratamento, elaboração de modelos e divulgação;
- Função de negociação/concertação – criação de parcerias, utilizando estratégias de concertação, identificação de consensos e de conflitos entre actores;

- Função de simulação – antecipação da realidade, através da identificação de constrangimentos e da imperatividade das escolhas ao nível das acções e dos recursos;
- Função de reprodução de normas – que é, segundo a autora, central, uma vez que o planeamento, dada a sua especificidade e posicionamento, face às regras e normas tem a particularidade de identificar problemas prioritários, evidenciando pistas como estes podem ser tratados, o que, obviamente, tem influência ao nível do próprio debate político;
- Função de concertação e de garantia da legitimidade do poder constituído – dado que a sua acção acontece no âmbito de regras claras e bem definidas, fomentadoras da igualdade de oportunidades e da participação, numa perspectiva alargada de interesses.

O papel do planeamento é pois determinante na preparação das mudanças que se pretendem implementar no futuro, antecipando, no presente, o sentido os objetivos que se pretendem atingir, assim como o que se deve fazer para lá chegar, ou seja, quais as metodologias adequadas aos propósitos definidos. Assim entendido, o planeamento estratégico assume-se como um modelo teórico que possibilita a construção da sustentabilidade do desenvolvimento, projetando-a, por esta via, no futuro.

Chegados a esta fase do presente trabalho, importa, agora, clarificar com rigor a essência de alguns conceitos, nomeadamente: projeção, previsão, prospetiva e cenários. Tal necessidade decorre da ligação de cada um destes conceitos às conceções de planeamento antes enunciadas e das necessárias opções teórico/metodológicas que terão, oportunamente, que se efetuar.

3.4. Projeção, Previsão, Prospetiva e Cenários

Durante anos, e até à década de 70 do século passado, associou-se de forma mais ou menos explícita, a ideia de planeamento à de previsão, o que contribuiu, de acordo com a literatura disponível, para criar inúmeros equívocos, alguns dos quais ainda perduram na atualidade, nomeadamente o de associar erros de previsão a naturais desvios em relação aos objetivos previamente traçados. Tratava-se de conceber a mutação da sociedade numa perspetiva evolucionista e pré-determinada em que o futuro mais não era que uma repetição das tendências pesadas já identificadas no passado, as quais amadureciam no presente. Godet (1993) define projeção como “um prolongamento no futuro de uma evolução passada segundo certas hipóteses de extrapolação ou de inflexão de tendências” (p.23), enquanto que se refere à previsão como “avaliação, com um certo grau de confiança (probabilidade) da evolução de uma grandeza num

dato horizonte” (p.33). Em moldes comparativos poder-se-á referir que uma projeção só poderá constituir-se como uma previsão se contiver uma probabilidade.

Porém, o processo de planeamento tem, ao longo do tempo, sido alvo de diversas adaptações e alterações, em muito decorrentes da própria evolução na esfera social que lhe serve de campo de intervenção. À ação tradicional do planeamento, em sectores específicos, como a economia, sucederam-se abordagens mais abrangentes e multifacetadas, onde a dimensão prospetiva se revela como a mais adequada à construção do futuro através da ação dos diferentes atores sociais no presente, aceitando-se os seus comportamentos e os seus projetos como os vetores fundamentais duma atitude voluntarista e sistémica que refuta o fatalismo determinista face a esse futuro. É pois a esta aceção de planeamento que Guerra (2000) se refere como tendo as seguintes características:

- Processo permanente e contínuo;
- Voltado para o futuro;
- Sistémico;
- Interactivo;
- que exige permanente inovação e mudança.

Situemo-nos, então, em termos de síntese, no quadro comparativo da previsão e da prospetiva, elaborado por Godet, uma vez que este permite, de uma forma clara, diferenciar, em vários aspetos, estas duas abordagens, sistematizando as leituras possíveis do real, assim como os recursos usados por cada uma para efetuar essa mesma leitura.

Quadro 2 – Quadro comparativo da previsão e da prospetiva

	Causas de erros de previsão	Características da prospetiva
Visão	Parcelar “Tudo igual em toda a parte”	Global “nada igual em parte nenhuma”
Variáveis	Quantitativas, objectivas e conhecidas	Qualitativas, quantificáveis ou não subjectivas, conhecidas ou ocultas
Relações	Estáticas, estruturas constantes	Dinâmicas, estruturas evolutivas
Explicação	O passado explica o passado	O futuro, razão de ser do presente
Futuro	Único e incerto	Múltiplo e incerto
Método	Modelos deterministas e quantitativos (econométricos, matemática)	Análise intencional - Modelos qualitativos (análise estrutural) e estocásticos (impactos cruzados)
Atitude face ao futuro	Passiva ou reactiva (futuro sofrido)	Pré-activa e pró-activa (futuro desejado)

Fonte: Godet (1993, p.38)

As análises prospetivas e a consequente elaboração de cenários são cada vez mais instrumentos nos quais o planeamento se apoia particularmente quando se trata de sistemas complexos, sujeitos a múltiplas interações e passíveis de alterar o rumo da mudança. Godet (1993) define cenário “não como uma realidade futura, mas um meio de a representar, com vista a iluminar a acção presente à luz dos futuros possíveis e desejáveis” (p.41). Num outro momento, o mesmo autor (1993) refere-se ainda aos cenários como constituindo uma iluminação indispensável para orientar as decisões estratégicas (p.41).

Ainda neste domínio da definição do conceito de cenário e no sentido de preservar as suas características e credibilidade imprescindíveis à sua rentabilização prática, Godet (1993) alude ainda a algumas características dos mesmos. São elas:

- Pertinência;
- Coerência;
- Verosimilhança;
- Transparência.

Para além de Godet, outros autores importa referenciar, quando o intento é procurar analisar o estado da arte, no domínio da prospetiva. São eles: Peter Schwartz⁹, Michel Porter¹⁰ e Kees van der Heijden¹¹, nos quais sobressai uma enorme convergência, em torno do conceito de cenário, apesar das diferenças de interpretação e especificidade na abordagem, conforme referido em DSPP (1997) e por Santos (2011). Assim, e de acordo com as fontes consultadas, poder-se-á afirmar que para Peter Schwartz “os cenários são utensílios de planificação úteis em contextos em que a planificação estratégica requer uma perspectiva de longo prazo e em que as incertezas em jogo são tanto de natureza qualitativa, como quantitativa”(DSPP, 1997, p.21) o que “impõe automaticamente a tomada em consideração de diversos futuros, mais do que uma previsão única...” (DSPP, 1997, p.21). Para Michel Porter cenário é “a visão internamente consistente da realidade futura, baseada num conjunto de suposições previsíveis sobre incertezas importantes que podem influenciar o objecto” (Santos, 2011, p.2). Para Kees van der Heijden cenários: “constituem um conjunto de futuros razoavelmente plausíveis mas estruturalmente diferentes, concebidos por meio de um processo de reflexão mais casual que probabilístico” (Santos, 2011, p.2).

As análises prospetivas e a construção de cenários constituem, na atualidade, utensílios de apoio ao planeamento, onde “a reflexão para a formulação dos cenários e da estratégia promove a

⁹ Através da sua publicação “A Planificação Estratégica por Cenários”, de 1993, conforme referido em DSPP (1997).

¹⁰ Em particular, na sua obra “Os Cenários Industriais”, de 1985, e referenciado em DSPP (1997).

¹¹ Refira-se “O Planeamento por Cenários” enquanto “Conversação Estratégica”, 1997, também referenciado em DSPP (1997).

aprendizagem e a construção de uma visão e de um projeto coletivo de sociedade (Buarque, 2003, p.27). É, pois, partindo do pressuposto de que o futuro resulta duma construção social, conforme defende Godet, que os atores sociais, enquanto edificadores desse futuro, devem posicionar-se também na lógica da construção dos cenários, ou seja dos caminhos que conduzirão a esse futuro, enquanto construção participada e democrática.

3.4.1. A metodologia prospetiva de Michel Godet

As análises prospetivas, enquanto metodologias de trabalho de suporte do planeamento estratégico, constituem abordagens sistémicas da realidade social que equacionam a multiplicidade das relações entre as variáveis de um sistema, numa perspetiva de leitura não linear, logo opondo-se a qualquer visão determinista desse mesmo sistema. Apesar de existirem, de forma dispersa, desde há muito, em resposta à necessidade de intervenção em sectores objeto de transformações rápidas, particularmente, no domínio empresarial, foi na década de 70 que esta metodologia surgiu, formalmente, tendo a partir daí proliferado métodos e técnicas de trabalho, nesta área. Tal constatação é evidenciada por Buarque (2003) quando afirma que: “ nas últimas décadas multiplicaram-se os estudos e difundiu-se o uso das técnicas dos cenários nas empresas e nas nações, surgindo, com isso, na Europa, no Japão, na África do Sul e na América Latina, importantes experiências globais e sectoriais” (p.9). Na perspetiva de Guerra (2000) estes métodos prospetivos apresentam como características fundamentais, as seguintes:

- Carácter qualitativo – Utilizam-se informações qualitativas e não se pretende prever um único futuro descrito exclusivamente de forma quantificada;
- A globalidade do método prospetivo – Pretende considerar todos os factores de incerteza da economia, da técnica, à moda, aos valores, etc.;
- A racionalidade – Opõe-se à adivinhação, pretende informar os decisores ou o público dos riscos de ruptura que são passíveis de identificar a partir de análises e métodos tão rigorosos quanto possível;
- O voluntarismo – Trata-se de clarificar a acção, estes métodos encontram o seu prolongamento natural nas estratégias de apoio à decisão;
- É antifatalista acreditando na capacidade de manipular as variáveis de que parece depender o futuro;
- Incorporam uma visão a longo prazo.” (Guerra, 2000, p.151)

No contexto dos estudos prospetivos¹², a abordagem de Godet e da denominada Escola Francesa, por si liderada, ocupa um lugar preponderante, pelas múltiplas aplicações que a mesma tem

¹² No âmbito dos estudos prospetivos, refira-se pela sua importância a chamada Escola Anglo-Saxónica, cujos contributos não se explorarão neste Trabalho de Investigação, por não constituir esse o seu propósito base, mas que não poderão deixar de se mencionar.

possibilitado, em diferentes realidades sociais, o que tem conduzido a permanentes avaliações e correções, também em Portugal, onde a equipa liderada por Perestrelo, efetuou já vários estudos¹³, permitindo, por esta via, ensaios desta metodologia também na realidade portuguesa. Em termos de organismos oficiais portugueses, também o Departamento de Prospetiva e Planeamento do Ministério das Finanças tem desenvolvido, com regularidade, estudos prospetivos.¹⁴

A essência da metodologia preconizada por Godet (1993) reside na capacidade para promover uma recolha qualitativa a par de outra mais quantitativa de informação, visando, por esta via, chegar à identificação das variáveis-chave que caracterizam os sistemas sociais e estimulam as dinâmicas dos atores, permitindo, a partir de então, a concretização do planeamento estratégico, conforme oportunamente definido.

Tendo por base o “Manual de Prospectiva Estratégica – Da Antecipação à Acção”, obra na qual Godet (1993) faz a explanação da sua teoria, poder-se-á referir que esta metodologia, integra quatro fases:

1. Delimitação do Sistema;
2. A Análise Estrutural;
3. A Estratégia de Atores;
4. A Construção de Cenários.

3.4.1.1. Delimitação do sistema

A primeira destas etapas constitui uma das fases fundamentais, segundo o próprio Godet, uma vez que “consiste em elaborar uma lista o mais completa possível das variáveis a ter em conta, quantificáveis ou não, a fim de se ter uma visão global tão exaustiva quanto possível do sistema que o fenómeno estudado e a sua envolvente explicativa constituem” (Godet, 1993, p.77). Para se proceder a esta definição de sistema, que deverá ser tão completa quanto possível, poder-se-á recorrer a uma multiplicidade de métodos que vão desde a recolha bibliográfica, passando pelas reuniões com especialistas, brainstorming, seminários de prospetiva, etc.

¹³ Cite-se a título de exemplo, o trabalho: “Análise da Estratégia de Actores na Zona Oeste – Interacções, conflitos e consensos” sobre o qual foi elaborada comunicação e apresentada por Margarida Perestrelo no IV Congresso Português de Sociologia, em 2000 e anteriormente em 1999 no I Congresso Português sobre Planeamento e Avaliação de Impactos Sociais, em Grândola, de 6 a 9 de Setembro de 1999.

¹⁴ Com carácter meramente exemplificativo, refira-se: “A União Europeia Face ao(s) Seu(s) Futuro(s)”, realizado, por este Departamento Governamental, em 2003.

Na concretização desta fase é possível elaborar uma lista de variáveis que caracterizam o sistema, subdividindo-as, segundo Godet (1993) em dois grupos:

- “- Variáveis internas que caracterizam o fenómeno estudado;
- as variáveis externas que caracterizam a envolvente explicativa geral do fenómeno estudado nos seus aspectos demográficos, políticos, económicos, industriais, agrícolas, tecnológicos, sociais...” (Godet, 1993, p. 77).

A Delimitação do Sistema não é mais, nas palavras de Perestrelo e Caldas (1996) do “que um diagnóstico orientado” (p.84) que possibilita o elencar as variáveis que o caracterizam e que o influenciam, possibilitando a partir de então a definição da questão central da reflexão, ou de outro modo: quais são os contornos da problemática em estudo.

3.4.1.2. A análise estrutural

Após o cumprimento da primeira etapa, é fundamental proceder à análise das relações entre as variáveis, identificando quais as que poderão ser classificadas como variáveis-chave, encontrando pistas e ligações entre elas. Surge, então, a segunda etapa: a Análise Estrutural que tem como objetivos:

- “- destacar os efeitos escondidos e decompor o sistema em grupos de variáveis em subsistemas. Detectar as variáveis-chave do sistema;
- ajudar uma equipa, normalmente heterogénea em termos de interesses e competências, se não mesmo ideologicamente, a ter uma visão sistémica e comum do problema em estudo;
- servir de controlo para certo tipo de análises espontâneas propostas por determinados grupos com tendência para privilegiar factores “emblemáticos.” (Perestrelo e Caldas, 2000, p.3)

A Análise Estrutural é pois uma técnica de análise de sistemas, cujo uso, na atualidade, é generalizado¹⁵, uma vez que esta permite decompor o sistema nas diferentes constituintes, assim como diagnosticar relações menos evidentes entre as variáveis. Esta análise visa, segundo Guerra (2000), “identificar e realizar a descrição do sistema, da forma mais exaustiva possível, face à problemática em questão. Responde, também, à obrigação de tratar simultaneamente um número importante (por vezes uma centena) de variáveis heterogéneas, quer quantitativas quer qualitativas, internas e externas.” (p.154)

Segundo Godet (1993) prosperaram dois caminhos na utilização da Análise Estrutural:

- “- A utilização decisional (pesquisa, identificação das variáveis e dos actores sobre os quais há que actuar para chegar aos objectivos que nos fixámos...;

¹⁵ Na perspectiva de Godet (1993) de forma excessiva, uma vez que segundo afirma, há quem julgue que tal metodologia é a panaceia para todos os estudos, constituindo um instrumento universal, o que segundo o próprio, acaba por descredibilizar a própria metodologia.

- A utilização previsual (pesquisa das variáveis-chave, sobre as quais deve incidir, prioritariamente a reflexão prospetiva)...” (p.103).

É pois esta última aceção que mereceu de Godet a maior atenção, particularmente na década de setenta, com o desenvolvimento de uma nova metodologia, “Matrice d'Impacts Croisés - Multiplication Appliquée à un Classement” (MICMAC) que possibilita medir a importância de uma variável a partir da afinidade e das relações indiretas que esta tem com outras também objeto de recenseamento. A Análise Estrutural tem, nesta abordagem previsual, várias etapas, entre as quais:

“- O recenseamento das variáveis;

- a identificação das relações na matriz estrutural;

- a pesquisa das variáveis-chave pelo Método MICMAC.” (Godet, p.104)

Segundo Godet (1993) “o objecto do MICMAC é identificar as variáveis mais motrizes e mais dependentes (as variáveis-chave, construindo uma tipologia das variáveis em classificação directa e indirecta” (p.113). Poder-se-á equacionar assim a possibilidade de classificar, através deste método, as variáveis, tendo em conta as interações identificadas entre essas mesmas variáveis, assim como a reconhecimento dos atores sociais implicados nesse processo. A este propósito no âmbito do presente estudo, refira-se o resultado desta análise não se realizou com recurso a esta ferramenta estratégica, conforme explanado no subcapítulo referente à análise dos sistema da infra estrutura aeroportuária no presente (cf. subcapítulo 5.2., pp. 39-52).

3.4.1.3. A estratégia de atores

Assim, a terceira etapa – Estratégia de Atores desempenha um papel fundamental na construção de cenários, uma vez que da sua atuação, em torno das variáveis-chave dependerá o futuro enquanto criação, pois “o futuro nunca é totalmente determinado” (Godet, 1993, p.140). Também nesta fase, existem disponíveis uma multiplicidade de metodologias para a análise estratégica de atores, nomeadamente um programa informático, desenvolvido por Godet, “Matrix of Alliances and Conflicts: Tactics, Objectives and Recommendations”, intitulado por MACTOR, que visa “explorar melhor o valor acrescentado informativo contido nos quadros estratégicos de actores.” (Godet, 1993, p.141)

A análise da Estratégia de Atores, através da aplicação da metodologia MACTOR, desenvolve-se em seis etapas, a saber:

- “1. Identificar os projectos e as motivações de cada actor, seus condicionalismos e meios de acção (Construir o quadro estratégicas de actores);
2. Identificar os desafios estratégicos e os objectivos associados;
3. Posicionar cada actor em cada objectivo e identificar as convergências e divergências;
4. Hierarquizar os objectivos e recensear as táticas possíveis;
5. Avaliar as relações de força e formular para cada actor recomendações estratégicas coerentes com as suas prioridades de objectivos e com os seus meios;
6. Pôr as questões-chave estratégicas do futuro, isto é, formular as hipóteses sobre as tendências, os acontecimentos, as rupturas que vão caracterizar a evolução das relações de força entre actores. É à volta destas questões-chave e das hipóteses sobre as respectivas respostas que se elaborarão os cenários.” (Godet, 1993, p.141)

3.4.1.4. A construção de cenários

Finalmente, após o cumprimento da etapa da Dinâmica de Atores, é chegada a altura de se colocar a questão relativa à análise do sistema, ou seja à concretização da etapa da cenarização. Também nesta fase existem inúmeros recursos metodológicos disponíveis e passíveis de levar por diante tal propósito¹⁶. São normalmente métodos inspirados na “análise morfológica” que “constroem diferentes cenários possíveis a partir da lista das dimensões de incerteza previamente estabelecidas” (Guerra, 2000, p.159). Godet criou também um programa informático para apoio à construção de cenários, cuja metodologia assenta na consulta a peritos. Trata-se do método SMIC – Elaboração de cenários que possibilita a partir das probabilidades relativas às hipóteses obtidas através da consulta a peritos, “obter uma hierarquia das imagens possíveis classificadas por probabilidades decrescentes e escolher a imagem correspondente ao cenário mais provável e as imagens finais dos cenários contrastados. A imagem final será, em princípio, a mais frequentemente referenciada.” (Guerra, 2000, p.160)

Depois de identificados os cenários possíveis é exequível definir as opções estratégicas, normalmente em função de critérios como os custos, vantagens comparativas ou outro qualquer critério identificado como pertinente por quem tem poder de decisão. A utilização da técnica da “árvore da pertinência” constitui um instrumento auxiliar para a tomada de decisão já que “permite identificar as acções associadas aos objectivos estratégicos definidos a partir dos cenários.” (Guerra, 2000, p.160)

¹⁶ Os métodos para a elaboração de cenários podem ser agrupados em 3 rúbricas técnicas: Delphi, Ábaco de Régnier e Impactos cruzados, segundo Michel Godet (1993).

Este tipo de abordagem do real não está de todo isento de críticas, situando-se a principal nalguma subjetividade, geradora de alguma desconfiança face à metodologia, uma vez que os intervenientes no processo são os que mais condicionam os resultados, conforme defende Guerra (2000). Esta situação só poderá ser minimizada se aos instrumentos metodológicos para a recolha de informação atrás identificados, associarmos uma discussão profícua entre atores, aprofundando o conceito de participação, entendido este como envolvimento e consequentemente como construção democrática.

4. NOTAS METODOLÓGICAS

Em face do enquadramento teórico antes desenhado, eis o momento para nos determos sobre as opções metodológicas que enformarão esta investigação, bem como acerca dos critérios subjacentes às mesmas.

4.1. Delineamento Geral

Uma análise da história das ciências, ainda que sumária, particularmente das ciências sociais, nas últimas décadas, permite constatar uma multiplicidade de modificações no que aos pressupostos base para a produção de novos conhecimentos diz respeito. Explorar esse processo de transformação não constitui o desígnio central deste trabalho, pelo que não se procederá a essa análise exaustiva. Não poderemos, porém, deixar de evidenciar a emergência de novos atores e de novas metodologias indutoras da produção de conhecimento no âmbito das ciências sociais. A este propósito refere Guerra (2000) “a questão que se coloca hoje de forma cada vez mais urgente é exactamente a desta relação entre sistema e actor, nomeadamente no contexto do planeamento, em que se pretende que os actores definam um futuro desejado.” (p.35)

Este novo papel assumido pelos atores no quadro do sistema social onde se inserem, legitimando-se o seu poder para o alterar, contém em si uma transição de ordem paradigmática, onde as dimensões teóricas e práticas do conhecimento científico não se opõem, mas complementam-se, onde o recurso a uma diversidade de metodologias e de técnicas se torna uma estratégia essencial no sucesso da investigação-ação. Semelhante posição é defendida por Santos Silva e Madureira Pinto quando afirmam:

“...mais recentemente, algumas disciplinas científicas demonstraram que o conhecimento não é um estado mas sim um processo – Processo complexo de adaptação activa e criadora do homem ao meio envolvente, implicando articulações entre prática e pensamento, vivências e representações/operações simbólicas.” (Silva & Pinto, 1990, p.10)

Rogério Roque Amaro, citado por Jaime Salvadinho (2006, p.16) quando se refere à emergência deste novo paradigma de conhecimento, enumera-lhe as seguintes características:

- Assunção da complexidade da realidade como desafio, ao invés de decompor o objecto de estudo por partes, na linha da tradição analítica;
- Valorização da interdisciplinaridade;

- Integração das emoções enquanto vector do conhecimento científico, em detrimento de uma perspectiva exclusivamente racionalista;
- Referência à Teoria do Caos, em detrimento das teorias do equilíbrio;
- Modelos explicativos assentes em causalidades múltiplas e reversíveis, na linha da abordagem sistémica, em substituição da causalidade linear e irreversível, que supõe uma causa, anterior no tempo, à respectiva consequência;
- Transição das abordagens analíticas e sintéticas, consentâneas com as análises que aspiram à generalização, para abordagens que se situam numa perspectiva de aprofundamento;
- Consideração do conhecimento científico prospetivo, cuja construção assenta na antecipação do futuro, em ruptura com a linha de pensamento que procura estabelecer previsões baseadas essencialmente no prolongamento das tendências do passado;
- Valorização da indução, de aprendizagem a partir da prática, enquanto ‘construção autónoma de novo conhecimento’, na linha da investigação-acção.

Tendo subjacente o pressuposto de que qualquer investigação social beneficia do facto de se servir de elementos obtidos através de pesquisas quantitativas e qualitativas, conforme defende Carlos Moreira (1994) que chega a colocar em causa a necessidade de se proceder a essa classificação, embora reconheça que “o contraste quantitativo/qualitativo tem-se revelado o mais persistente e é, na verdade o que reflecte de forma mais precisa a divisão habitual na prática da investigação” (Moreira, 1994, p.93), os critérios metodológicos que guiaram esta investigação inscrevem-se pois numa metodologia de cariz mais qualitativo, numa lógica de investigação-ação, entendendo-se que apenas esta opção possibilita uma abordagem tão holística quanto possível, conforme preconizado no capítulo referente ao enquadramento teórico, uma vez que esta lógica de investigação possibilita um recurso permanente à multiplicidade de métodos e técnicas disponíveis na pesquisa em ciências sociais, privilegiando, contudo, as metodologias indutivas e de carácter qualitativo.

4.2. Técnicas e Instrumentos de Recolha de Dados

Os elementos distintivos das abordagens quantitativas e qualitativas inscrevem-se, numa primeira fase, nas técnicas e instrumentos de recolha de dados, conforme defende Moreira (1994). Assim, e tendo presente que este estudo se enquadra no que poderemos denominar de análise

prospetiva, conforme já ensaiado¹⁷ por Perestrelo e Caldas (1996), as técnicas utilizadas para a recolha de dados, o que se operacionalizará em várias etapas, serão:

- **A análise documental ou pesquisa de literatura** constituiu a primeira fase do trabalho empírico sobre o Aeroporto Civil de Beja, uma vez que “a pesquisa de literatura relevante constitui... um passo preliminar essencial em cada projecto de pesquisa” (Moreira, 1994, p.28). Com esta técnica de investigação pretendeu-se caracterizar o processo que conduziria à construção da componente civil do aeroporto de Beja, caracterizar e contextualizar o território onde o mesmo se insere, nas múltiplas vertentes: sociais, demográficas e económicas, assinalar as principais fragilidades deste território, assim como as suas principais tendências evolutivas, para assim se perceber toda a dinâmica atual associada à infraestrutura aeroportuária, bem como os movimentos de avanço/recuo que o mesmo tem evidenciado, quer na fase anterior à sua construção, quer na atualidade quanto à multiplicidade de possibilidades que permanecem em aberto para a sua utilização, ou seja através destas técnicas foi possível concretizar a etapa da Delimitação do Sistema que corresponde à elaboração dum diagnóstico orientado com vista ao elencar das variáveis qualitativas e quantitativas que o caracterizam. A pesquisa documental incidiu sobre informação disponível em várias fontes, nomeadamente nos Recenseamentos Gerais da População¹⁸ que permitiu, por exemplo, identificar tendências evolutivas no território onde se insere o Aeroporto Civil de Beja, em bibliografia considerada relevante para a elaboração do capítulo referente ao enquadramento teórico, dado que “só esse património acumulado de interpretações provisoriamente validadas a que se chama teoria constitui, em princípio, adequado ponto de partida para a pesquisa” (Pinto, 1986, p.56), bem como outros estudos que incidem sobre este território e que preconizam tendências no que ao seu desenvolvimento diz respeito, nomeadamente documentos elaborados por organismos oficiais (CCDR Alentejo por exemplo, AMBAAL ou até elaborados pela EDAB, como o Plano de Marketing do Aeroporto de Beja). Em qualquer dos momentos, nos quais se operacionalizou esta etapa, esteve subjacente a preocupação de privilegiar fontes documentais primárias, em detrimento de outras¹⁹, na perspetiva de tornar a informação, recolhida por esta via, o mais fidedigna possível, conforme defende Moreira (1994) quando refere: “infelizmente, nem todas as fontes são igualmente válidas ou de confiança e, como é natural, se as fontes de dados são pouco seguras a pesquisa que nelas

¹⁷ Para estudo prospetivo da Baixa Pombalina, efectuado Margarida Perestrelo e Castro Caldas (1996).

¹⁸ Consultou-se, particularmente, informação contida nos *Censos 2001 e Resultados Preliminares dos Censos 2011* (INE, s.d.).

¹⁹ O que não significa, obviamente, que não se tenha realizado recolha bibliográfica com recurso a fontes secundárias. Aliás, numa primeira fase de contacto com o tema e de avaliação do volume de informação disponível acerca do mesmo, com vista a avaliar acerca da pertinência da análise em vista, utilizaram-se também, fontes secundárias. Tal procedimento é apontado como viável, nesta fase do processo de investigação por Carlos Moreira.

se baseia pouco valor terá. É preciso, portanto, distinguir entre diferentes tipos de fontes. A principal distinção a fazer é entre fontes primárias e fontes secundárias.” (Moreira, 1994, p.29)

▪ **Entrevista semiestruturada ou semidiretiva** – Constitui outra das técnicas mais comuns para a obtenção de dados qualitativos, conforme defende Moreira (1994) e assume, no contexto do presente estudo, um papel crucial uma vez que foi através desta metodologia que se tornou possível, numa fase embrionária do estudo, recolher informação, absolutamente, indispensável a um melhor entrosamento com o tema, em particular através da sua utilização junto de informantes privilegiados²⁰ e, por isso, capazes de facultar elementos relevantes para outras fases posteriores do estudo. Estas entrevistas que ajudaram a dar corpo e a constituir a problemática em investigação, poderão denominar-se «Entrevistas Exploratórias» conforme definidas por Quivy (1992) quando se lhe refere à importância “contribuem para descobrir os aspectos a ter em conta e alargam ou rectificam o campo de investigação das leituras. Um e outras enriquecem-se mutuamente” (p.67). Numa fase posterior, recorreu-se novamente a este método com vista à recolha de informação, junto duma amostra intencional composta por diferentes atores sociais, no que ao futuro do Aeroporto Civil de Beja diz respeito, preconizando-se uma utilização adequada deste recurso, nomeadamente através duma aplicação uniforme junto dos diferentes atores auscultados no quadro da recolha de informação, conforme sustenta Moreira quando refere a importância de “colocar os mesmos tópicos (e respectivas variações) a todos os inquiridos; e devem ser feitos todos os esforços no sentido de explorar com idêntico pormenor cada ocorrência de fenómenos significativos.” (Moreira, 1994, p.97)

O recurso à utilização das entrevistas semiestruturadas (Anexo 1 – Guião de Entrevista) revelou-se, no contexto da presente pesquisa, como um instrumento absolutamente fundamental, pois só através desta técnica de recolha de dados foi possível aprofundar o tema e complementar, com diversidade e riqueza, a informação disponível.

Importa, agora, também clarificar e de algum modo justificar, a opção feita quanto aos atores a envolver, uma vez que desta implicação resultará um determinado entrosamento com as variáveis-chave do sistema. Nesta linha, no presente estudo, por autores entenda-se “aqueles cujos interesses são afectados pelos objectivos ou actividades de um projecto de intervenção, quer por possuírem informações, recursos, experiência para a formulação de estratégias e implementação, quer por constituírem o público a quem se destinam as acções” (Guerra, 2006, p.111). Assim, poder-se-á afirmar que esta inventariação foi um “produto natural” das diferentes fases por que passou esta investigação, tendo começado a delinear-se, precocemente, aquando

²⁰ Cite-se a título de exemplo a entrevista realizada ao Engenheiro José Queiroz, Presidente da Administração da EDAB, empresa, entretanto, extinta, mas que ainda permanece em atividade.

da revisão bibliográfica, vindo a estabilizar-se numa fase posterior, depois de concretizada a etapa das entrevistas exploratórias. Assume-se, porém, como pressuposto, desta seleção de atores, a sua pertinência enquanto detentores de impacto na evolução do sistema em estudo, conforme defendem Perestrelo e Caldas (2000, p.4). Por outro lado, esteve também presente a necessidade de implicar atores diferenciados (internos e externos ao sistema), com níveis de ação também distintos (local, regional e nacional), com intervenções diferenciadas por sector de atividade (primário, secundário e terciário) e com ideologias políticas múltiplas e, conseqüentemente, também com diferentes filiações partidárias. Através da utilização destes critérios de diferenciação, procurou-se potenciar uma perspetiva de abrangência na abordagem do Aeroporto Civil de Beja, tendo em vista a riqueza da informação a recolher, assim como a implicação com as variáveis que caracterizam o sistema. Assim, e tendo presentes os pressupostos elencados, consideraram-se como relevantes, os seguintes atores, tal como apresentado no Quadro 3, de acordo com o Anexo 2.

Quadro 3 – Tipologia de Atores–Chave entrevistados

Tipologia de Atores		Entrevistados
Estudiosos		Autor de Dissertação de Mestrado ²¹
		Autor de Livro publicado acerca do Aeroporto de Beja e sua génese ²²
Associações e Núcleos		NERBE - AEBAL
		AMBAAL
		ACOS
		Associação Comercial do Distrito de Beja
		ERT
Municípios ²³		Ferreira do Alentejo
		Cuba
		Beja
Partidos	Com assento parlamentar à esquerda	PS - Deputado
		PCP - Deputado
		BE – Representante Regional
	Com assento parlamentar à direita	CDS – PP – Representante Regional
		PSD –Deputado
Governo Central ANA Grupo de Trabalho		Secretário de Estado Adjunto do Primeiro Ministro
		ANA
		Coordenador

Fonte: Elaboração Própria

²¹ “Os aeroportos no desenvolvimento regional: Análise do projecto aeroportuário de Beja no contexto das dinâmicas de desenvolvimento do Baixo Alentejo”

²² “Contributos para a história da Base Aérea n.º 11 e do projecto do Aeroporto Civil de Beja”

²³ Municípios do Triângulo Estratégico ao Aeroporto - Beja, Ferreira do Alentejo e Cuba.

As entrevistas planeadas realizaram-se, durante os meses de junho e julho de 2012, não se concretizando a três dos entrevistados, inicialmente, previstos: ao representante da Associação Comercial do Distrito de Beja (ACDB) e ao Secretário Adjunto do Primeiro-ministro dado que, apesar dos múltiplos contactos estabelecidos com estes, não se obteve qualquer resposta, assim como ao representante da Associação de Criadores de Ovinos do Sul que não se considerou em condições de corresponder ao solicitado. Assim, e de forma a não perder de vista o tempo útil para a realização da presente dissertação, optou-se por não incluir os *apports* destas três entrevistas no processo de investigação, obviando, por esta via, os contratempos decorrentes duma eventual espera mal sucedida. Refira-se que tal opção não colocou em causa nenhuma das tipologias de atores antes identificadas como relevantes no contexto do presente estudo.

Note-se que a óbvia flexibilidade da técnica em análise poderá também constituir-se como um constrangimento se não forem adequadamente acauteladas algumas contingências decorrentes da sua utilização, em particular as que concernem à sua aplicação, conforme oportunamente já se referiu, ou ainda ao tratamento da informação, por esta via recolhida. Preconiza-se como fundamental a descrição, nas diferentes fases e em momento oportuno, de todas as opções feitas, bem como dos critérios que lhes serviram de fundamento.

4.3. Análise de Dados

O tipo de estudo levado a efeito, como já referenciado, é pois uma análise prospetiva, tendo subjacente a teoria de Godet, e que se operacionalizará em várias etapas. Assim, torna-se fundamental o recurso à Análise de Conteúdo, uma vez que esta técnica é, desde há muito, assumida como uma das mais comuns para o tratamento de dados, no âmbito da investigação empírica em ciências sociais. Esta análise de conteúdo possibilita assim, conforme preconizado por Berelson, referenciado por Vala (1990) “a descrição objectiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto da comunicação.” (p.103)

No quadro da análise de conteúdo e atendendo à especificidade da análise prospetiva a efetivar, utilizar-se-á, sequencialmente, também a Análise SWOT²⁴ que de acordo com a caracterização do sistema que se visa efetuar pretende elaborar uma sistematização relativamente às suas características fundamentais, assim como tendências pesadas, que se esboçam, no que ao

²⁴O termo SWOT é composto pelas iniciais das palavras *Strengths* (Pontos Fortes), *Weaknesses* (Pontos Fracos), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças).

Aeroporto Civil de Beja diz respeito e que resultam num conjunto consistente e estruturado de pontos fortes e de pontos fracos que decorrem do próprio sistema interno, assim como as potencialidades e ameaças que resultam do ambiente externo, do qual este aeroporto não se pode desenquadrar. Trata-se, pois, duma via, intencionalmente, usada para obviar a complexidade do real, em análise, dotando-o de alguma sistematização necessária e potenciadora da organização da reflexão em torno deste objeto de análise, criando as condições efetivas para a fase prospetiva a empreender.

A fase da Estratégia de Atores, que compreende também um conjunto de sub-fases, nomeadamente a listagem de atores, a realização de entrevistas semidiretivas, a análise de conteúdo às entrevistas e a elaboração de *sinopses*, construção de quadros que remetam para essa estratégia, definição de desafios estratégicos e de objetivos associados, caracterização dos atores de acordo com o seu nível de implicação com diferentes objetivos e a construção de hipóteses sobre a evolução futura, aludirá também para uma análise de carácter mais qualitativo, de forma a não se perder a riqueza subjacente à informação, entretanto, recolhida. Finalmente, procurar-se-á, através da elaboração das Recomendações Estratégicas, numa perspetiva de ação sobre o sistema em análise, onde o papel do sociólogo, como refere Barbier, citado por Guerra “consiste na criação de condições que favoreçam uma análise conjunta do problema e uma tomada de consciência das condições que o criam” (2000, p.42) indo mais longe, proceder à inventariação dos caminhos que conduzirão ao(s) futuro(s) do Aeroporto Civil de Beja, objeto da nossa análise.

É, pois, através da utilização do *software* MACTOR que se procede à análise da simulação do jogo de atores, para a partir daí identificar e analisar a inter-relação destes no sistema objeto da presente reflexão e que futuros daí poderão emergir, em função do jogo percecionado.

5. O AEROPORTO CIVIL DE BEJA

Neste capítulo, diga-se, um dos cruciais do presente trabalho de investigação, por constituir o cerne da questão em análise, debruçar-nos-emos sobre o Aeroporto Civil de Beja, numa abordagem diacrónica e que, inevitavelmente, equaciona os três tempos de análise: Passado, presente e o futuro procurando não se perder de vista a linha contínua que necessariamente liga esses tempos de análise. Para efeitos da presente investigação, e por razões eminentemente pragmáticas, tornou-se necessário proceder a uma clarificação desta dimensão temporal, pelo que se considera passado todo o período que medeia entre as primeiras referências ao Aeroporto Civil de Beja, em documentos oficiais, e a conclusão da sua construção, já no ano 2009. Entendendo-se o presente como o intervalo temporal que medeia entre a conclusão da infraestrutura aeroportuária e a atualidade. Quanto ao futuro, associamo-lo a um horizonte temporal de dez anos (após conclusão da infraestrutura), constituindo o ano 2020 a referência desse tempo.

5.1. Génese e Construção

A génese do Aeroporto Civil de Beja está indubitavelmente associada à existência, nesta cidade baixo alentejana, duma Base Aérea – BA n.º 11 -, infraestrutura militar, que foi, desde a sua construção, em 1968, até à sua retirada, em 1993, ocupada pela tropas alemãs²⁵, no quadro das relações militares Luso-Alemãs, reguladas pela denominada Convenção Administrativa, elaborada à luz do Tratado Atlântico Norte²⁶, “ao abrigo do qual – art.º 3 – essas relações se estabeleceram.” (Pais, 2002, p.44)

A retirada dessas tropas, em 1993, em resultado da alteração do contexto histórico que sustentou, durante anos, a sua permanência, em Portugal, veio tornar urgente a questão de um eventual aproveitamento também civil da infraestrutura pré-existente, o que aliás há muito já se equacionava, e criar expectativas quanto ao papel que esse mesmo projeto poderia assumir no

²⁵ República Federal Alemã, (dado que na altura a Alemanha ainda se encontrava dividida pelo Muro de Berlim).

²⁶ Por razões de natureza, essencialmente, pragmática não se explorarão, em pormenor, o contexto histórico que enquadra a assinatura deste Tratado, assim como o teor da política externa militar portuguesa da altura. A este propósito leia-se “Contributos para a História da Base Aérea n.º 11 e do Projecto do Aeroporto Civil de Beja” da autoria de Artur Pais (2002).

quadro do desenvolvimento do país e de forma mais acentuada no Alentejo, associando-se, então, a sua pertinência à existência da Plataforma Portuária e Industrial de Sines e ao Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva, constituindo estes três projectos os vértices daquilo que era apelidado de “Triângulo Estratégico”, conforme defende Pais referindo-se às condições que este triângulo teria para “alavancar um processo de desenvolvimento económico-empresarial, devidamente sustentado.” (Pais, 2002, p.19)

A decisão de incrementar o aproveitamento civil duma base militar, com duas pistas com qualidade ímpar em Portugal e na Europa, suscitou, numa fase inicial, alguma resistência por parte das forças militarizadas, particularmente da FAP e resultou muito da ação dos atores locais e regionais, particularmente da Câmara Municipal de Beja, Associações Empresariais e Associação de Municípios que, numa união de vontades e de esforços encetaram um processo de pressão, junto do governo central, que resultaria, mais tarde, na efetiva construção da componente civil da referida infraestrutura, utilizando-se para tal o recurso a fundos comunitários. Aquilo que começou por ser a constatação local de necessidades de carácter económico e social, podendo o aeroporto contribuir para a sedimentação duma estratégia de desenvolvimento, viria, posteriormente, já no XVII Governo Constitucional a assumir-se como um desígnio político nacional que associado, à concretização da melhoria das acessibilidades (rodoviárias e ferroviárias), à conclusão do Projeto de Alqueva e à obra de ampliação do Porto de Sines, poderia contribuir para inverter a história recente do Alentejo, encetando um novo ciclo de desenvolvimento capaz de tornar Portugal um país menos assimétrico e mais homogéneo.

Assim, em 1992, é formalizado entre o governo alemão e o português, o acordo que prevê o destino a dar a todas as infraestruturas e equipamentos não móveis, revertendo todas a favor de Portugal, como forma de compensar o estado português pelas facilidades militares concedidas à Força Aérea Alemã, na década de 60.

Os agentes económicos da região apoiaram, com entusiasmo, este aproveitamento civil da Base Aérea Militar de Beja tendo sido publicado em 1998 o Despacho Conjunto n.º 375/98 de 2 de Junho, que cria o 1.º Grupo de Trabalho Intersectorial²⁷ e que define as regras deste aproveitamento civil das infraestruturas aeroportuárias. Segundo Queiroz²⁸, este grupo, entretanto criado, destinava-se a “assegurar o desenvolvimento dos trabalhos preparatórios relacionados com o aproveitamento civil das infraestruturas aeroportuárias de Beja ao nível do

²⁷ Este 1.º Grupo de Trabalho Intersectorial era, segundo José Queiroz, constituído por representantes do Ministério da Defesa Nacional, do Ministério das Finanças, do Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, da ANA, do Programa Pró-Alentejo, do Ministério da Economia e do Núcleo Empresarial da Região de Beja.

²⁸ Na comunicação apresentada na Universidade de Évora “Os Voos do Aeroporto de Beja” e que integra a coletânea *Novos Cenários de Desenvolvimento do Alentejo*, sob a Coordenação de Maria da Conceição Rego e Maria Saudade Baltazar, publicada em 2008.

transporte de mercadorias e de passageiros, bem como ao desenvolvimento industrial e agro-industrial” (p.123). A criação deste 1º Grupo de Trabalho visava assim identificar as condições técnicas, juridicamente enquadradas, para uma utilização civil, em articulação com a utilização militar, tendo como referência a especificidade do tecido socioeconómico local bem como as perspectivas de desenvolvimento para a região Alentejo.

Refira-se que o relatório final elaborado por este Grupo de Trabalho, apontava para as seguintes conclusões:

- “- O turismo e a exportação de produtos agroalimentares assegurariam a viabilidade do uso civil da Base Aérea de Beja, importante pilar no desenvolvimento do Alentejo;
- Do ponto de vista técnico, seria possível a abertura do tráfego civil da área de manobra e serviços de apoio às operações, desde que a movimentação de passageiros e carga se fizesse numa nova área, de preferência a sudeste do aeródromo e que o enquadramento de toda a operação se deveria reger por Militar AIP com adaptações idênticas às que foram adoptadas na Base Aérea das Lajes, nos Açores;
- Recomenda-se, por último, que a expectativa criada na região e o interesse prioritário do projecto justificavam a criação de um novo grupo de trabalho interministerial que identificasse potenciais operadores e elaborasse um dossier de suporte à decisão final.” (Queiroz, 2008, p.124)

É assim neste enquadramento que é assinado o Despacho Conjunto n.º 508/99, de 25 de Junho, que cria o 2.º Grupo de Trabalho Intersectorial²⁹, cujo propósito essencial era o da preparação do dossier de suporte à decisão final no que concerne ao uso civil da Base Aérea de Beja. Do quadro das suas múltiplas atividades, ressaltam como relevantes as conclusões, elaboradas sob a forma de recomendações estratégicas:

- “- Entre as diversas manifestações de interesse por parte dos operadores, as três actividades mais promissoras seriam: a) Processamento de carga; b) O transporte *Charter* e/ou *Low cost* de passageiros; e c) a manutenção de aeronaves;
- O respectivo mandato deveria ser prolongado até à constituição da Sociedade Anónima de capitais maioritariamente públicos, a fim de continuar as diligências necessárias à aquisição do terreno, à elaboração de um quadro de requisitos, à construção e certificação das infraestruturas necessárias ao novo aeroporto, ao desenvolvimento dos acessos rodó e ferroviários e às negociações das subconcessões;
- ...que fosse criada uma empresa de desenvolvimento do Aeroporto Civil de Beja, cujo capital inicial recorreria a verbas do PIDDAC inscritas no Pró-Alentejo.” (Queiroz, 2008, p.125)

É na sequência destas recomendações e de forma a dar-lhes corpo que é criada a EDAB³⁰, através do Decreto-Lei n.º 155/2000 de 22 de Junho, que viria, posteriormente, a ser alterada pelo

²⁹ Este 2º Grupo de Trabalho Intersectorial era constituído por representantes do Ministério da Defesa Nacional, do Ministério das Finanças, do Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, do Ministério da Economia, da Câmara Municipal de Beja e pelo NERBE, sendo coordenado pelo professor Carlos Zorrinho.

³⁰ Segundo informação recolhida junto do Engenheiro José Queiroz é em 2000 que a EDAB inicia a sua atividade através da realização de um estudo de viabilidade e da construção da primeira componente civil, sendo nomeada a sua 1.ª Direção. Depois desta, outras Direções tomaram posse e nem sempre com os resultados desejáveis, o que conduziu, em 2005, à existência de várias incertezas a pairar sobre o projeto, nomeadamente a questão da insustentabilidade financeira da Empresa, sendo necessário em fase posterior solicitar ao governo um reforço do seu capital social.

Decreto-Lei n.º 64/2003, de 3 de Abril e pelo Decreto-Lei n.º 52/2004 de 16 de Março. Esta empresa, que assumiu a figura jurídica de sociedade anónima, tem como principal missão a de potenciar a criação das infraestruturas aeroportuárias³¹, bem como um conjunto de outras infraestruturas técnicas de apoio à aviação civil e comercial, entretanto perspetivadas. Previa-se como razoável, entre os diferentes sócios da mencionada empresa a sua extinção no final da obra de construção da componente civil do Aeroporto de Beja, ou seja em 2009. Porém, a extinção da EDAB viria a acontecer só em 2011³², em resultado da cessação do seu objeto, passando para a ANA a responsabilidade da gestão de todos os ativos e passivos, até aí detidos pela EDAB. Os termos dessa transição foram descritos no Decreto-Lei n.º 33/2010 de 14 de Abril. Porém, à ANA foi solicitada a elaboração de um dossier de negócios, para o referido Aeroporto, o que extravasa largamente o conceito de gestão, assim como o *know-how* de que a mesma é detentora.

Ao longo deste período que medeia entre as primeiras referências ao aproveitamento civil da Base Aérea n.º 11 e o ano da sua conclusão (2009), com auto de receção provisória da última empreitada, já em meados de 2010, data que marca o final da obra, inúmeros movimentos, alguns dos quais contrários à concretização deste projeto, foram sendo ultrapassados, sem que, todavia, e por fases prolongadas, não tivessem criado um profundo desânimo até entre os seus mais acérrimos defensores, conforme refere Jorge Pulido Valente “...existiram indefinições relativamente ao projeto, nomeadamente quando a EDAB atrasou o processo... as próprias Câmaras desmotivaram um bocadinho...quando as obras avançaram as Câmaras e as outras entidades empenharam-se mais” (E8, Anexo 10).

O voo inaugural aconteceria já a 13 de Abril de 2011, com uma viagem que ligaria Beja a Cabo Verde e que numa operação mediática promovida pelos Municípios limítrofes³³, se procurou chamar a atenção de eventuais operadores para as potencialidades da infraestrutura aeroportuária³⁴ entretanto construída e que “produzirá para a região de Beja, para o Alentejo e

³¹ Para uma listagem exaustiva destas infraestruturas aeronáuticas e complementares leia-se a Comunicação apresentada por José Queiroz, “Os Voos do Aeroporto de Beja”, já referenciada.

³² Apesar da extinção formal prevista, legalmente, conforme já referenciado, foi recentemente noticiado, mês de Junho de 2012, na Imprensa Regional, o facto da EDAB continuar em atividade, por razões que se prendem com o facto do acionista maioritário: O estado não se fazer representar nas reuniões, onde seria suposto proceder ao encerramento de contas e à passagem dos ativos/passivos para a ANA, entidade com responsabilidades na gestão, atual, do Aeroporto de Beja. Tal situação provoca a acumulação de prejuízos de forma desnecessária, uma vez que na realidade esta empresa há muito que não tem qualquer atividade.

³³ O voo inaugural do Aeroporto Civil de Beja foi promovido e liderado pelo Município de Ferreira do Alentejo, cujo nome do seu presidente ficará sempre associado a este acontecimento da história do Aeroporto.

³⁴ A este propósito leia-se a totalidade da Comunicação apresentada por José Queiroz, “Os Voos do Aeroporto de Beja” onde são descritas, em pormenor, as características do Aeroporto Civil de Beja, quer em termos de infraestruturas, quer no que se reporta aos demais complementos, nomeadamente parques de estacionamento, edifício de Serviços, lotes industriais, zonas verdes, etc. que em conjunto tornam este aeroporto um caso específico no contexto aeroportuário nacional. Regista-se, neste aeroporto a possibilidade de crescimento de múltiplas áreas, nomeadamente aquelas que o crescimento potencial da infraestrutura justificar. Em complemento a esta informação leia-se ainda “Plano de Marketing – Oferta Aeroportuária” elaborado pela EDAB.

para o país múltiplos e extensos benefícios...” (Pais, 2002, p.173) mas que passado mais de um ano sobre este voo inaugural ainda se aguardam muitos desses benefícios, particularmente no fomento dum desenvolvimento mais harmonioso do país e da região.

O estabelecimento dos marcos temporais, como os que intencionalmente se criaram, capazes de distinguir passado, presente e futuro desta infraestrutura aeroportuária é, no contexto da presente reflexão, um recurso metodológico e académico para se lidar com a complexidade evidente deste mesmo sistema. Conforme é possível constatar através da análise do Quadro 4 - Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Passado, apresentado na página que se segue, e que sintetiza as diferentes tipologias de variáveis do sistema interno e externo no passado (Anexo 3), múltiplas variáveis se entrecruzam, sendo por isso impossível circunscrevê-las num só tempo de análise.

Quadro 4 – Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Passado

SISTEMA INTERNO	
Variáveis Socioeconómicas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Custo do projeto ▪ Valor competitivo/Interesse económico intrínseco aeroporto ▪ Existência de financiamento comunitário ▪ Aeroporto como polo de desenvolvimento regional
Variáveis Estruturais³⁵	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Complexidade/Dificuldade das infraestruturas aeroportuárias ▪ Existência da BA 11 ▪ Existência de pista de qualidade
Variáveis Geográficas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização do aeroporto no contexto mundial (centro) ▪ Proximidade ao Porto de Sines/Alqueva ▪ Condições favoráveis para o tráfego aéreo
SISTEMA EXTERNO	
Variáveis Políticas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Resistência dos militares/Força Aérea Portuguesa (FAP) ▪ Divergência ideológica entre atores locais/regionais e nacionais ▪ Aeroporto enquanto decisão governamental ▪ Relação consensual entre atores regionais ▪ Ação das entidades regionais/locais: CMB, NERBE, ACOS e AMBAAL ▪ Relação oscilante ao projeto por parte do poder central ▪ Apropriação do projeto pelos partidos ▪ Distanciamento da ANA ao projeto
Variáveis Sociais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausência de fomento à participação ▪ Excessivas expectativas relativamente ao papel do aeroporto
Variáveis Económicas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perspetiva de crescimento de Alqueva e das exportações agrícolas ▪ Necessidade de complementar a Portela ▪ Perspetiva de aumento do turismo ▪ Projetos estruturantes de desenvolvimento regional (Triângulo: estratégico: Porto de Sines/Aeroporto/Alqueva) ▪ Ausência de estratégia para o aeroporto
Variáveis Geodemográficas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Características demográficas da região ▪ Características do clima ▪ Proximidade ao Porto de Sines e Alqueva

Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

³⁵ Consideram-se como Variáveis Estruturais, no âmbito do presente estudo, aquelas que são inerentes à própria infraestrutura aeroportuária, quer na sua dimensão mais física, quer ainda no quadro das especificidades e características intrínsecas aos aeroportos.

Assim, comparando a informação contida no Quadro 4 com o seu similar no presente (Quadro 5 - Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Presente), inúmeras dessas características transpõem todas essas linhas divisórias, criadas entre passado, presente e futuro, e são capazes de fazer sentir a sua ação quer no presente, conforme analisado no subcapítulo que se segue, ou ainda no(s) futuro(s), no âmbito dos desafios estratégicos e objetivos chave a eles associados, cuja génese se encontra, necessariamente, entroncada nesta sequência temporal.

5.2. Analisando o Presente

Este é, sem dúvida, um subcapítulo central na presente investigação, mas também aquele que maior dificuldade é capaz de suscitar, pelo carácter de extrema volatilidade que enforma qualquer abordagem centrada no presente. Escrever sobre o presente, de qualquer realidade, é correr o risco dessa análise rapidamente se transformar em passado, além das dificuldades decorrentes da utilização das fontes documentais de suporte, e que neste caso específico se circunscrevem quase apenas à imprensa escrita. Superou-se este constrangimento com recurso à informação provocada pela entrevista o que veio a revelar-se profundamente enriquecedor. Havíamos já referido que, por razões eminentemente pragmáticas, a análise levada a efeito, no quadro presente subcapítulo, incidirá sobre um tempo alargado que medeia entre o término da construção física do Aeroporto Civil de Beja, em 2009 e a atualidade, altura em que convocamos os atores para se pronunciarem sobre o(s) seu (s) futuro (s), construindo-o(s). Porém, estas dificuldades primeiras são ainda potenciadas por inúmeros movimentos de avanço e recuo relativamente a este projeto, bem como por informações dispares e até contraditórias que, no seu conjunto, como se constatará adiante, e que denotam a ausência de uma estratégia única e coerente de aproveitamento desta infraestrutura no contexto do desenvolvimento regional, transversal à administração central, regional e local, e congruente com os diferentes níveis de planeamento, deixando, por enquanto, em aberto inúmeras possibilidades que, esperamos explorar no subcapítulo reservado ao exercício prospetivo desse(s) futuro(s).

5.2.1. Diagnóstico do sistema – Principais variáveis internas e externas

De acordo com o diagnóstico do sistema que se visualiza em Quadro 5 - Diagnóstico do sistema (interno e externo), que teve por base o documento (Anexo 6), no que se reporta à localização geográfica, o Aeroporto Civil de Beja apresenta, então, uma posição privilegiada, quer no diz

respeito à dimensão nacional, quer pela ligação a outros pontos do país, nomeadamente a Lisboa, quer pela proximidade em relação a Espanha, como oportunamente já se referiu. No contexto intercontinental, pelo facto de Beja se situar na ponta Sul da Europa, o Aeroporto de Beja fica no centro do mundo, constituindo uma potencial porta de ligação com mercados emergentes a nível mundial, como a América do Sul, ou de África. O fomento das ligações intermodais, onde o transporte marítimo (Porto de Sines), conjugado com valência rodoviária, ferroviária e aérea poder-se-á assumir também como uma mais-valia no contexto da promoção desta infraestrutura aeroportuária. Refira-se ainda em termos de acessibilidades que está, neste momento, em fase de construção a autoestrada³⁶ que ligará Sines a Beja, obra esta que contribuirá para alterar, de modo substancial, as principais ligações rodoviárias ao aeroporto, uma vez que a partir de então, haverá uma total cobertura de autoestrada entre o aeroporto, Sines, Faro, Lisboa. A existência de autoestrada contribui, como é sabido, para a diminuição da distância relativa, representando, uma clara mais-valia para os potenciais passageiros, na utilização deste aeroporto³⁷.

Ainda assim, poder-se-á afirmar que, contrariamente, à maioria dos aeroportos que, se situam em aglomerados populacionais de grande dimensão que os justificam e sustentam economicamente, o Aeroporto Civil de Beja “é nesse quadro um caso paradigmático, visto que a região onde se localiza se caracteriza por um território marcadamente de baixa densidade, com população envelhecida, sem uma rede de cidades com escala e cujo PIB é um dos mais baixos em termos comunitários” (Freitas, 2012, p.50). Por esta especificidade, não será expectável que internamente, na região se criem dinâmicas, só por si, capazes de o sustentar economicamente, pese embora as potencialidades que a mesma apresenta.

³⁶ A 26 – Autoestrada que, está em construção e que ligará Beja a Sines através da entrada Grândola. Conforme notícia veiculada, no mês de Junho, na imprensa local “Rádio Pax” e “Rádio Voz da Planície” as obras pararam e em termos políticos esgrimem-se argumentos pró e contra a referida paragem, entre PS e PSD, nomeadamente pela voz de Aníbal Reis e Mário Simões. Discute-se, igualmente, entre estes dois partidos qual o formato mais adequado a esta via: se autoestrada como defende o PS, ou IP conforme preconizado pelo PSD.

³⁷ Lisboa distará de Beja apenas 80 minutos e as praias das costas alentejana, algarvia e de Espanha ficam a menos de 60 minutos, conforme argumentação despendida na exposição feita ao Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em defesa da possibilidade Portela mais um e assinada pelas seguintes entidades locais: NERBE/AEBAL – Associação Empresarial do baixo Alentejo e Litoral, AMBAAL – Associação de Municípios do Baixo Alentejo e Alentejo Litoral, Turismo do Alentejo – ERT, ARPTA – Agência Regional de Promoção Turística do Alentejo, IPBeja – Instituto Politécnico de Beja, CMB – Câmara Municipal de Beja, ACSDB – Associação do Comércio, Serviços e Turismo do Distrito de Beja, ACOS- Agricultores do Sul e FABA – Federação das Associações de Agricultura do Baixo Alentejo. Esta petição foi entregue ao Primeiro-ministro, aquando da sua deslocação a Beja, para visitar a OVIBEJA 2012.

Quadro 5 – Diagnóstico do sistema (interno e externo) - Presente

SISTEMA INTERNO	
Variáveis Socioeconómicas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valor competitivo/Interesse intrínseco do aeroporto ▪ Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego ▪ Aeroporto como porta de entrada da região
Variáveis Estruturais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existência de pista de qualidade ▪ Ausência de certificação da pista ▪ Características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento) ▪ Condições para ser equacionado como “Portela+1”³⁸ ▪ Inexistência da função abastecimento combustível
Variáveis Geográficas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proximidade ao Porto de Sines e Alqueva
SISTEMA EXTERNO	
Variáveis Políticas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relação oscilante face ao aeroporto por parte do poder central ▪ Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento ▪ Incapacidade das entidades locais/regionais para exercerem junto do poder central, uma ação contínua em defesa do aeroporto ▪ Tendência para contestar obras realizadas pelo anterior partido do poder ▪ Ausência de regionalização ▪ Dificuldade de articulação com Évora, em termos da indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER) ▪ Política de austeridade e desinvestimento público ▪ Ausência de uma estratégia integrada para o aeroporto ▪ Divergência de interesses nacionais e regionais da ANA ▪ Divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais ▪ “Venda” do aeroporto pela diplomacia económica ▪ Existência de <i>lobbies</i> político-económicos contra o aeroporto ▪ Consenso das entidades regionais em torno do aeroporto ▪ Falta de vontade política ▪ “Portela+1” enquanto solução para a dimensão nacional do aeroporto ▪ Governo central como ator chave

(continua)

³⁸ A categoria relativa à possibilidade do aeroporto se posicionar como alternativa, no âmbito do “Portela+1” surge integrada nas variáveis estruturais, assim como nas políticas, dada a dupla componente em presença. Por um lado, existem condições em termos da estrutura física (pista, acessibilidades, infraestruturas complementares, etc.), por outro a assunção dessas condições tem subjacente uma forte componente política, dado que é nessa dimensão que tal possibilidade se pode equacionar e até concretizar.

<p>Variáveis Sociais</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participação como forma de evitar a disputa política ▪ Decréscimo de expectativas relativamente ao aeroporto ▪ Dificuldade de trabalhar em parceria
<p>Variáveis Económicas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possibilidade de utilização do aeroporto na carga, manutenção e turismo ▪ Influência da crise económica na dinâmica turística ▪ Turismo enquanto atual utilização do aeroporto ▪ Capacidade produtiva agrícola ▪ Vocação industrial do aeroporto ▪ Fase embrionária de promoção turística do Alentejo ▪ Existência do acordo com a EUROMEC ▪ Inexistência de plano de negócios a nível regional, nacional e internacional ▪ Fragilidades do tecido empresarial ▪ Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros ▪ Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja, no âmbito do “Portela+1” ▪ Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e de Faro
<p>Variáveis Geodemográficas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações intermodais ▪ Características demográficas da região
<p>Variáveis de Governança</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Atuação da administração da EDAB ▪ Criação de um modelo de gestão para o aeroporto ▪ Operância do Grupo de Trabalho ▪ Ação pedagógica da ANA em articulação com o sector do turismo

Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Assim sendo, para este aeroporto são consideradas as alternativas estratégicas e envolventes atuais e a longo prazo para a região, de cujo desenvolvimento dependerá, em última análise, a pertinência e o eventual sucesso desta infraestrutura.

Ora, é evidente que esta especificidade não será alheia às dificuldades que, no presente, já se identificaram como relevantes e que constituem dificuldades a uma plena utilização desta infraestrutura aeroportuária, nomeadamente:

- O Alentejo não tem estrutura demográfica que sustente do ponto de vista da deslocação regular de passageiros o aeroporto, garantindo-lhe por esta via a sua sustentabilidade. Restam, neste âmbito, das Companhias *Low Cost* e os *Voos Charters* que pelo seu carácter específico poder-se-ão equacionar como alternativas para transporte de passageiros, ainda que subsistam

variáveis externas imponderáveis, tais como: prolongamento para além do expectável da crise nos mercados financeiros europeus, também ela desmobilizadora da ideia de viagem, resistência das próprias companhias aéreas em voar para Beja, ou ainda a incapacidade da região Alentejo se assumir, no estrangeiro, como destino turístico de excelência³⁹, dada a existência doutros destinos turísticos concorrentes e com um historial de afirmação muito mais longo e também por isso mais sedimentados. Em face destas circunstâncias, a componente de passageiros afigura-se, já no presente, como a que poderá ter um crescimento mais lento, não permitindo manter grandes expectativas deste aeroporto ser, a curto, médio prazo ou mesmo a longo prazo um grande aeroporto de passageiros, não sendo essa a sua vocação primeira, nem última;

- O Alentejo não dispõe, na sua globalidade, cidades e núcleos urbanos com capacidade de exercer atração, uma vez que as cidades existentes são de pequena e média dimensão, pelo que “...o aeroporto não beneficiará das vantagens económicas e dos efeitos de escala proporcionados pelas aglomerações urbanas...” (Freitas, 2012, p.50);

- As fragilidades produtivas e de transformação de bens locais no Alentejo são por demais evidentes e nas condições atuais não conseguem alimentar e sustentar a utilização regular do transporte aéreo, até porque existe uma forte concorrência deste com o transporte rodoviário, mais barato e adequado ao transporte dos produtos que, ultimamente, se têm desenvolvido no Alentejo, como por exemplo: o vinho e o azeite. Por outro lado, o atraso na conclusão do Projeto de Fins Múltiplos do Alqueva⁴⁰ teve também consequências no arranque de alguns projetos agrícolas de regadio, relativamente aos quais se poderia equacionar a possibilidade de utilização de transporte aéreo, em particular para mercados europeus consumidores de frescos;

- O Alentejo e particularmente o Baixo Alentejo não dispõem de suficiente massa crítica capaz de exercer pressão e de fazer valer os seus interesses junto do poder central, cada vez mais acantonado em Lisboa e, quando essa pressão existe sobressaem as divisões entre Alto, Central e Baixo Alentejo, com claras vantagens para Évora que, pela sua centralidade e maior pujança demográfica, desenvolvimento económico e poder de afirmação consegue posicionar-se melhor que a sua envolvente. Exemplo paradigmático que evidencia esta constatação é o caso da Empresa EMBRAER – Empresa Multinacional de Capitais Brasileiros para a Fabricação de Aeronaves que acabou por se instalar em Évora, aparentemente de forma inexplicável, quando

³⁹ Tais fatores são sublinhados pelo Engenheiro Victor Silva, enquanto responsável pela estrutura regional de turismo, aquando da entrevista realizada.

⁴⁰ Recentemente têm vindo a público, através dos média, algumas hesitações, por parte do atual Governo, quanto a este Projeto, equacionando-se a possibilidade da conclusão do mesmo ser transferida para 2020, decisão na qual o governo já recuou, situando-se essa conclusão agora em 2015.

faria todo o sentido que o fizesse em Beja, tendo em conta a existência do Aeroporto Civil⁴¹ e as facilidades daí decorrentes, do ponto de vista das acessibilidades, em particular com os restantes países da Europa. Tais constatações são sustentadas e até agravadas pela ausência de estruturas regionais, com legitimidade democrática para se imporem junto do poder central, particularmente decorrentes da ausência de regionalização;

- As condições atuais vigentes no Alentejo, nomeadamente as suas características geodemográficas e socioeconómicas não justificam nem permitem a descolagem da infraestrutura aeroportuária, pelo que a sua viabilização poderá decorrer num processo de médio/longo prazo, processo esse muito sustentado pelas possibilidades de crescimento, quer do sector do turismo, particularmente na área de influência do Grande Lago do Alqueva, quer pela instalação de indústrias aeronáuticas, ou de outras capazes de contribuir para a criação dum polo industrial diversificado, criador de emprego e suscetível de beneficiar da existência dum aeroporto com as características que referenciamos. Porém, a conjuntura económica internacional e nacional, de crise e recessão e a consequente dificuldade de acesso ao crédito por parte dos grandes investidores externos, também tem contribuído para o protelar da sua concretização e logo também para adiar alguns dos seus pilares, no quadro das potencialidades do Aeroporto Civil de Beja. Refira-se que, pela sua dimensão e características, esta crise económica, tem obrigado, igualmente, à redefinição das próprias linhas orientadoras de intervenção do estado, obrigando-o a uma permanente contenção da despesa pública, como via para promover o equilíbrio das contas, situação à qual o Aeroporto Civil de Beja não pode, naturalmente, no presente ficar alheio.

- Não foi, atempadamente, desenvolvida uma estratégia consistente de captação de negócios, em simultâneo com a execução física da obra, o que se veio a revelar comprometedor do papel que o aeroporto poderia assumir, no que concerne às dinâmicas que o mesmo poderia gerar, em torno do desenvolvimento, já no presente, transferindo-as assim para o futuro. A ausência dessa atuação paralela: de construção da infraestrutura e de desenvolvimento da componente de negócio constitui-se como um dos principais erros estratégicos partilhado pelos sucessivos Governos da República, cujas consequências dificilmente se poderão quantificar, mas que não deixarão de se fazer sentir. Poder-se-á, agora, começar a esboçar uma estratégia concertada, para este aeroporto, existindo claras expectativas nesse sentido, nomeadamente através da recente criação do Grupo de Trabalho, cuja composição diversificada⁴², deverá ser

⁴¹ Este exemplo é citado com frequência pelos atores sociais entrevistados, particularmente pelos Presidentes de Câmara dos Municípios envolventes e considerado relevante no contexto de subaproveitamento atual vigente no Aeroporto Civil de Beja.

⁴² De acordo com o Despacho n.º 7740/2012 de 5 de Junho este Grupo de Trabalho integra várias entidades, conforme, atempadamente, explanado no item 5.2.2 – Projetos Emergente – Eixos de Intervenção.

capaz de refletir, num horizonte temporal de 90 dias a partir da publicação do Despacho que o cria, acerca dos pressupostos que estiveram na origem da tomada de decisão de criação da componente civil deste Aeroporto, e que, entretanto, já se alteraram para congregar numa só abordagem, realista e sustentada, as múltiplas estratégias que, por ora, se entrecruzam. Acresce como pertinente, dados os evidentes e sucessivos atrasos no arranque da dinamização da infraestrutura aeroportuária, a necessidade de alargar o âmbito do propósito do enunciado no referido Despacho Ministerial e avançar em simultâneo com a conceção de um Modelo de Gestão, capaz de, numa ótica mais pragmática, elencar as vias para a implementação da estratégia, entretanto, consensualizada. Sendo óbvio que as potencialidades do Aeroporto Civil de Beja não se poderão esgotar no desenvolvimento dos trabalhos pelo referido grupo, mas este poder-se-á assumir como um verdadeiro fórum de reflexão passível de criar alguns consensos e aproximações, sobretudo se for capaz de delinear um programa exequível para esta infraestrutura e de o apresentar com determinação ao governo, a quem competirá, sequencialmente, fazer as opções políticas.

No domínio das variáveis político-ideológicas que têm eivado este Projeto Aeroportuário evidenciam-se como determinantes, para a atual situação de subaproveitamento do mesmo, o facto dos partidos de poder⁴³, nos últimos anos, terem com o mesmo uma relação de apego que se circunscreve aos períodos de campanha eleitoral, numa perspetiva eminentemente eleitoralista e que aos poucos se vai desvanecendo chegando a períodos de total desapego relativamente ao projeto, como o que atualmente se vive, e que os meios de comunicação social vão dando nota. Acresce a este facto a necessidade evidenciada pelo partido no poder de se distanciar relativamente aos projetos do seu antecessor, numa atitude “de rejeição” nem sempre enriquecedora para o país e para as regiões. A esta atitude do poder central que poderá configurar ausência de vontade política para implementar uma verdadeira dinâmica de ação em torno do empreendimento, e que numa fase inicial se poderia revelar fundamental, até numa ótica pedagógica e de “dar o sinal” aos potenciais investidores privados, contrapõe-se, no momento, uma grande convergência das entidades locais (Municípios e Associações) cuja primazia é dada à verdadeira necessidade de rentabilizar o investimento já realizado em detrimento de questões de natureza mais ideológica e por isso capazes de suscitar fraturas numa eventual estratégia concertada para o empreendimento. Assim sendo, sobressaem, na atualidade, como determinantes em todo o processo de aproveitamento e de rentabilização do Aeroporto Civil de Beja dois atores principais: o governo central e a ANA, a quem competirá, embora com um atraso significativo, encetar ações concretas para que este aeroporto assuma

⁴³ PS e PSD, este último, por vezes, coligado com o CDS – PP.

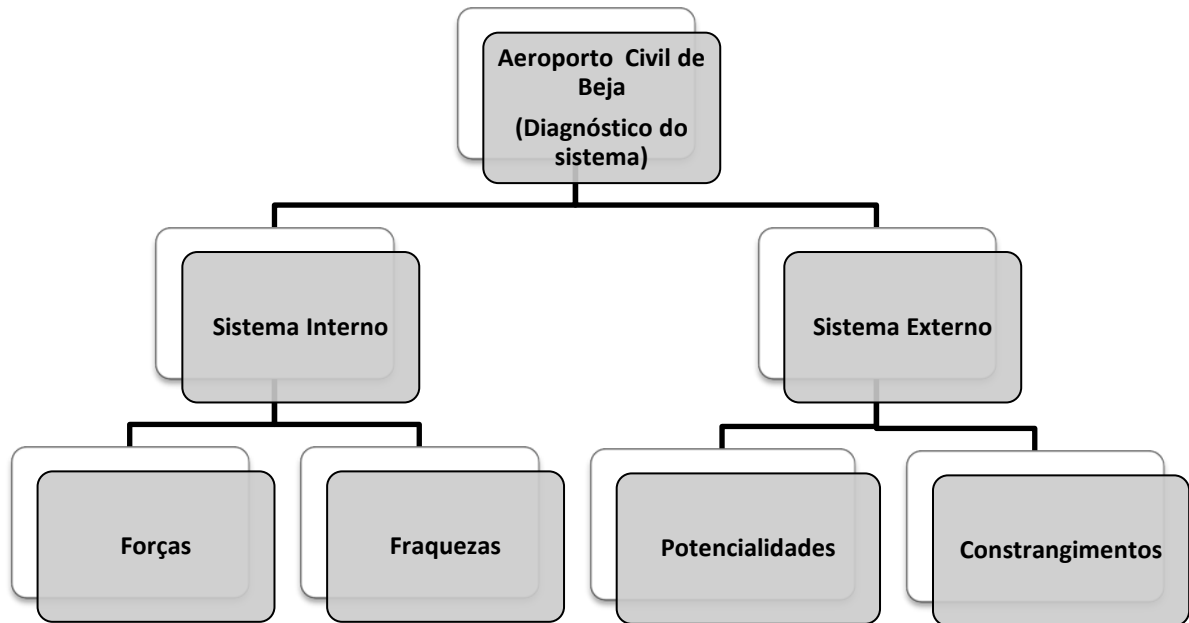
verdadeiramente o papel para o qual foi criado. O governo, por exemplo, através da criação de mecanismos legislativos capazes de proporcionar uma discriminação positiva em torno desta região, de forma a torná-la com vantagens comparativas suscetíveis de aliciar investidores nacionais e estrangeiros e a ANA fomentando a divulgação massiva deste aeroporto, em eventos internacionais da especialidade, através de *roadshows* em parceria com a AICEP-EPE⁴⁴, com vista também à internacionalização deste empreendimento.

5.2.1.1. Análise SWOT

De acordo com a caracterização do sistema que se efetuou, no item anterior, pretende-se agora elaborar uma sistematização relativamente às suas características fundamentais, assim como tendências pesadas, que começam agora a desenhar-se, no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito e que resultem num conjunto consistente e estruturado de pontos fortes e de pontos fracos que decorrem do próprio sistema Interno, assim como as potencialidades e ameaças que resultam do ambiente externo, do qual este aeroporto não se pode desenquadrar. Trata-se, assim, de reduzir a complexidade evidente do sistema em análise, através da seleção de fatores/variáveis mais determinantes, com vista à operacionalização da etapa da estratégia de atores, conducente à concretização do exercício prospetivo, objeto deste trabalho de investigação (Saragoça, 2010, p.299).

⁴⁴ Esta é uma entidade empresarial do estado português que visa o desenvolvimento e a execução de políticas estruturantes de apoio à internacionalização da economia portuguesa, encontrando-se pois vocacionada para a criação dum ambiente de negócios competitivo que contribua para a globalização da economia portuguesa. Este organismo resultou da fusão, em 2007, entre a API – Agência Portuguesa para o Investimento e o ICEP – Instituto de Comércio Externo de Portugal.

Figura 2 – Estrutura da análise SWOT em articulação com o diagnóstico do sistema



Fonte: Adaptado de Saragoça (2010, p.299)

Entende-se por força a robustez intrínseca do Aeroporto Civil de Beja e que decorrente das variáveis internas que o caracterizam como sistema, enquanto as fraquezas remetem para as debilidades inerentes a essa mesma estrutura interna. Todavia, dado que o sistema interno não tem existência própria e se encontra interligado a um sistema externo, mais abrangente, que o enquadra e explica e no qual um vasto conjunto de variáveis se entrecruza e converge, favorável ou desfavoravelmente, é desse sistema externo que advêm os constrangimentos, mas também as potencialidades, como se pode constatar no Quadro 6 - Análise SWOT relativa ao diagnóstico do Aeroporto Civil de Beja, que se apresenta na folha seguinte.

Quadro 6 – Análise SWOT relativa ao diagnóstico do Aeroporto Civil de Beja

SISTEMA INTERNO	
Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existência de pista de qualidade ▪ Proximidade ao Porto de Sines/Alqueva ▪ Valor competitivo/interesse económico intrínseco aeroporto ▪ Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego ▪ Aeroporto como porta de entrada da região 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento) ▪ Função abastecimento combustível ▪ Ausência de certificação de pista
SISTEMA EXTERNO	
Potencialidades	Obstáculos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e Faro ▪ Consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto ▪ Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros ▪ Operância do Grupo de Trabalho 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações intermodais ▪ Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento ▪ Relação oscilante por parte do poder central relativamente ao projeto ▪ Dificuldade de articulação com Évora em termos de indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER) ▪ Política de austeridade e desinvestimento público ▪ Prioridades nacionais da ANA divergentes dos interesses do Aeroporto Civil de Beja ▪ Ausência de uma estratégia concertada para o aeroporto de Beja ▪ Capacidade produtiva agrícola insuficiente para sustentar a viabilidade do aeroporto ▪ Características demográficas da região ▪ Inexistência de plano de negócios a nível regional, nacional e internacional ▪ Falta de vontade política ▪ Existência de <i>lobbies</i> político-económicos contra o aeroporto ▪ Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja no âmbito do “Portela+1” ▪ Governo central como ator chave

Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Atentos a estes elementos que, de algum modo, enquadram a atual situação do Aeroporto Civil de Beja, e que o evidenciam como um sistema, profundamente, dependente, e por isso, altamente, vulnerável a inúmeros fatores externos, em particular de natureza política e económica, o aeroporto não conseguiu, até ao momento, desenvolver, em proveito próprio, o privilégio de ser possuidor duma pista de qualidade ímpar na Europa, o que poderia fazer toda a diferença ao nível do incremento do seu o valor competitivo, uma vez que o custo do projeto de construção⁴⁵ foi grandemente condicionado por esse fator estrutural, nem tirar dividendos, para o país e para a região, da sua localização geográfica, nem do potencial de crescimento e atração de empresas e, conseqüentemente de criação de emprego, numa região onde o fenómeno do desemprego assume valores muito superiores à média nacional e exclui da atividade económica, particularmente os mais jovens, com os efeito demográficos negativos daí decorrentes e que os recenseamentos de população vão dando nota. Estes movimentos de saída populacional contribuem, em conjunto com os movimentos naturais da população, para tornar a região Alentejo naquela que maior decréscimo populacional denotou no período intercensitário (2001/2011). Como fraquezas, identificaram-se três, sendo que a primeira nem é de todo específica deste aeroporto, em concreto. Ela resulta sim da própria natureza das infraestruturas aeroportuárias, que de uma maneira geral, por serem altamente dependentes de fatores externos e de se integrarem em segmentos de mercado muito concorrenciais, têm uma integração muito lenta na economia, situação que, no caso do Aeroporto Civil de Beja, seria expectável que se agudizasse, quer pelas suas características demográficas, quer pela fragilidade empresarial desta mesma envolvente. Ainda no âmbito das fraquezas merecedoras de registo, na perspetiva de equacionar ações concretas para as ultrapassar, serão: a inexistência de função de abastecimento de combustível e a ausência de certificação da pista. Quanto à primeira destas limitações, apesar do custo para a ultrapassar não ser expressivo, se atendermos à especificidade destas construções⁴⁶, o momento de crise, que se vivencia na Europa e de modo particular em Portugal, não será o mais ajustado para se proceder à realização de quaisquer investimentos estruturais, equacionar, todavia, essa possibilidade, no âmbito duma decisão política futura, seria apetrechar este aeroporto duma função essencial, o que lhe abriria outras potencialidades, no quadro das suas eventuais utilizações. A inexistência de certificação da pista, por parte do INAC, e a decorrente necessidade de se proceder a pedidos sucessivos de autorização provisórios, conforme se tem verificado, sempre que há uma operação de aviação civil no Aeroporto Civil de

⁴⁵ Segundo Atores-Chave do processo, o custo total da infraestrutura aeroportuária de Beja situou-se em 33 milhões de euros, incluindo as criação/adaptação de infraestruturas complementares, o que com recurso a financiamento comunitário, acabou por ser um valor irrisório para o orçamento do estado português, face à complementaridade, então, gerada pela dupla utilização civil e militar e aos potenciais ganhos (económicos, sociais, de gestão, etc.) daí decorrentes.

⁴⁶ Seria um investimento que rondaria os 4 milhões de euros, segundo Atores-Chave deste estudo.

Beja, não tem impedido que essas operações se realizem, conforme confirmam atores próximos, nomeadamente ligados à área do turismo, segmento de atividade económica que, no presente, tem esgotado as possibilidades de utilização do aeroporto. Porém, se na ótica meramente administrativa não existe esse impedimento formal, num outro plano, mais imaterial, o das representações que os potenciais utilizadores terão deste aeroporto, e atendendo à vertente concorrencial das operações aeroportuárias, a inexistência da referida certificação não será isenta de consequências, particularmente, quando ela “é inexplicável e inadmissível”⁴⁷ para nomear apenas dois dos adjetivos usados pelos Atores-Chave para descrever esta fase do processo, configurando, ainda que de forma implícita, mais uma influência negativa de fatores do sistema externo e de natureza política.

Uma análise comparativa, ainda que sumária, acerca do sistema externo e das variáveis-chave que o compõem, permite constatar que é em torno dos constrangimentos que há a maior confluência de variáveis, o que a própria análise empírica não deixa de validar: um sistema complexo e eivado de algum desequilíbrio, particularmente, resultante da ação, no presente, de variáveis de natureza económica e política, associadas a algumas de governança e de descontinuidades de participação que, em conjunto, conduziram o Aeroporto Civil de Beja à situação de subutilização que se constata e cujas consequências económicas e sociais, quer para a região, quer para o país, ainda que nunca sejam apuradas, nem por isso deixarão de ser significativas.

Assim, no que diz respeito à dimensão económica, a variável-chave é de clara identificação. A crise económica que a Europa atravessa e cuja amplitude e consequências escapam ainda às mais finas análises dos especialistas da área, mas que em Portugal, pelas suas características estruturais, tem assumido proporções tais que tem obrigado, no quadro do atual sistema político/económico, à adoção de sucessivas medidas de ajustamento orçamental e de contenção de despesa pública, com vista à promoção do equilíbrio das suas contas. Estas medidas de contenção orçamental e de desinvestimento público têm produzido impactos negativos no caso das ligações intermodais e das acessibilidades, em torno do Aeroporto Civil de Beja. Inúmeras paragens, inclusive em obras já adjudicadas⁴⁸ ou o adiamento da eletrificação da linha de comboio são exemplos pouco abonatórios para um projeto em fase de afirmação e de procura de reconhecimento, até a nível nacional, continuando assim, e para muitos, a merecer ainda as mais sérias desconfianças. Ainda no domínio económico e decorrente das suas características

⁴⁷ Apesar desta pista estar licenciada para utilização militar e ser, neste âmbito, usada com regularidade, as exigências da utilização civil não são de todo coincidentes com aquelas, pelo que será necessário proceder a alguns ajustamentos, segundo Atores-Chave, para que cumpra integralmente os requisitos legalmente definidos.

⁴⁸ Como por exemplo a IP8 e a IP2.

estruturais, algumas agora em transição, como o incremento da produção agrícola em torno do perímetro de rega do Alqueva, o Alentejo começa agora a delinear o seu caminho na intensificação da produção, nomeadamente de “frescos” o que poderá vir a alimentar, no futuro, uma fileira que contribua para incrementar a sustentabilidade económica deste aeroporto. Porém, a realidade presente evidencia ainda uma clara incapacidade produtiva agrícola, que sustente a exportação regular destes produtos para a Europa, o que de forma evidente remete para um constrangimento, em particular para a sustentação da valência da carga. A própria indecisão governamental em torno da conclusão do empreendimento de fins múltiplos do Alqueva também tem contribuído para o desacelerar do processo de crescimento agrícola, de organização dos próprios agricultores face à imperatividade de novos circuitos de comercialização, que esta nova abordagem de produção/transformação/comercialização imporá, assim como para abrandar expectativas em mercados internacionais, absolutamente, necessários à alavancagem deste aeroporto e, em sentido mais amplo, ao desenvolvimento do Alentejo. Esta região, dadas as suas características sociodemográficas – território de baixa densidade, com baixo nível de empreendedorismo e dotado de um tecido empresarial débil não será capaz, por si só, de dinamizar internamente um processo de desenvolvimento da região, em torno deste aeroporto, mesmo em articulação com outros projetos âncora, como o Alqueva ou o Porto de Sines.

O Aeroporto Civil de Beja, e depois de passados quase trinta anos sobre a sua génese, é, na atualidade, uma infraestrutura consensual entre os atores locais e regionais, na perspetiva de que, independentemente das suas divergências ideológicas, todos o consideram um elemento fundamental do novo paradigma de desenvolvimento do Alentejo, delineando-se, em seu torno, uma possível estratégia tripartida que integre as valências de carga/logística/parqueamento, indústria e passageiros, sendo esta última base de sustentação aquela que mais dependerá da evolução do turismo e da capacidade de afirmação do Alentejo, enquanto produto turístico de qualidade, conforme se refere atempadamente.

Esta convergência de atores, antes referenciada, configura, pelas razões óbvias, uma clara potencialidade deste projeto, na atualidade, permitindo que todos “falem a uma só voz” e aumentando, por esta via, as suas possibilidades de afirmação, junto do governo, considerado unanimemente como ator chave no momento e a quem é, de forma reiterada, reconhecida uma falta de vontade política para, de modo consistente e articulado, dar o passo no sentido do reconhecimento da importância estratégica deste aeroporto, quer no contexto da região onde se insere, contribuindo para debelar as suas fragilidades, quer numa lógica mais nacional e de complemento aos aeroportos da Portela e de Faro, que pelas suas características intrínsecas, apresentam inúmeras limitações de crescimento. A este constrangimento identificado, acresce

um outro, que resulta da resistência das companhias aéreas, particularmente as Companhias *Low Cost*, na utilização do Aeroporto Civil de Beja, como alternativa à Portela, já sobrelotada e sem capacidade de resposta a solicitações crescentes, neste domínio. À manifesta falta de vontade política não será de todo alheia a ação de *lobbies* político-económicos que, bem posicionados, junto do poder central, vão exercendo pressão constante no sentido de desincentivar qualquer ação por parte deste conducente à ativação deste aeroporto.

O arranque operacional do Aeroporto Civil de Beja poderia significar, na sua perspetiva, a deslocalização de atividades económicas para o Alentejo e a consequente perda de mercados e de posições económicas localizadas na zona centro do país. Ora, sabendo que é aí que a densidade demográfica é maior, o que do ponto de vista eleitoral também não é inconsequente, os partidos do poder vão mantendo o *status quo*, nomeadamente através da ação da ANA que, ainda é uma empresa estatal⁴⁹ e para quem as prioridades, ao nível da gestão aeroportuária nacional, não são coincidentes com os interesses do Aeroporto Civil de Beja e com as necessidades/expectativas regionais.

É pois, neste quadro de integração contextual, onde confluem dinâmicas de alguma adversidade para o Aeroporto Civil de Beja, muitas das quais de difícil superação, que o mesmo terá que se posicionar para o(s) futuro(s).

5.2.2. Projetos emergentes – Eixos de intervenção

Numa atitude de almejar o(s) futuro(s) perfilam-se já, na atualidade, alguns pilares possíveis para a sua sustentação e que, necessariamente, se equacionarão aquando da reflexão que se iniciou em resultado da criação do Grupo de Trabalho entretanto formalizado, pelo Despacho n.º 7740/2012 de 5 de Junho e que já havíamos referenciado, que integra as seguintes entidades: Um coordenador, que preside em representação do Governo que o nomeou para tais funções, a AMBAAL, NERBE-AEBAL, ANA, ERT, FAP e CCCR Alentejo. A possibilidade de criar um espaço de interceção deste estudo, com as sessões desenvolvidas por este Grupo de Trabalho, poder-se-ia ter revelado um processo interessantíssimo, numa ótica de dinamização de seminários prospetivos, conforme conceção original de Godet, contribuindo para articular, em tempo real, teoria à prática, numa dinâmica de participação e de envolvimento fundamentais no âmbito do desenvolvimento da metodologia preconizada por Guerra (2000), em investigação/ação. Porém,

⁴⁹ No quadro da atual legislatura parece ser clara a intenção de a privatizar, assim como a TAP.

as formalidades que se anteviam, necessárias de ultrapassar, e que decorrem da própria natureza destes processos, associadas ao tempo útil para a finalização deste trabalho de investigação, tornaram esta possibilidade inviável e pouco exequível. Independentemente desta “não rentabilização metodológica”, as linhas de discussão, no âmbito deste Grupo de Trabalho, se tiverem em consideração as premissas de utilização desta infraestrutura, com raízes no passado, e apesar da sua imperativa transposição e atualização no presente, girarão em torno de quatro eventuais pilares, a saber:

- O aeroporto e o turismo;
- O aeroporto e a indústria aeronáutica/parqueamento;
- O aeroporto e a carga/logística;
- O aeroporto e a “Portela+1”.

5.2.2.1. O Aeroporto e o turismo

O turismo assume-se, a nível mundial, como um sector de grande relevância que em muito contribui para a atividade económica, movimentando recursos, pessoas, criando riqueza de forma direta, ou indiretamente pela ação que detém em sectores a montante e a jusante, como a hotelaria, transportes, restauração, etc.

A este propósito, o Alentejo tem, na atualidade, inúmeras potencialidades turísticas, em resultado das suas características em termos de património natural e cultural que em muito poderão beneficiar duma infraestrutura aeroportuária como fator facilitador da sua promoção, particularmente em mercados mais distantes e por isso suscetíveis de se assumirem como potenciais utilizadores deste meio de transporte⁵⁰. Diga-se que já na atualidade, e conforme referido no Plano de Marketing, elaborado pela EDAB, o turismo detém, na área geográfica em análise, uma especial relevância económica, quer pelo número expressivo de empresas de alojamento e restauração existentes⁵¹, como pela capacidade de criação de emprego e de movimentação de capitais. Assume-se assim que um maior aproveitamento das potencialidades

⁵⁰ De acordo com dados do INE, “Censos 2001 e Resultados Preliminares dos Censos 2011”, confirma-se que os principais visitantes/turistas do Alentejo são de proveniência nacional e que no contexto dos estrangeiros, os Espanhóis são os que mais procuram este destino turístico. Pelo que a atração de novos mercados poder-se-á considerar determinante para a consolidação do Alentejo enquanto destino turístico de referência, por oposição a um turismo de massas, e consequentemente para a incrementação da vertente passageiros no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito.

⁵¹ Segundo o documento referenciado “Plano de Marketing do Aeroporto de Beja” elaborado pela EDAB, o número de alojamentos e estabelecimentos de restauração ronda os 4 000, garantindo emprego a mais de 10 500 pessoas. Registou-se, igualmente, entre 1992 e 2004, um crescimento de estabelecimentos hoteleiros de 61,7%.

turísticas do Alentejo poderá ser um suporte para o desenvolvimento sustentável desta região do país, contribuindo para a diversificação das suas atividades económicas e para o incremento da coesão territorial, conforme preconizado na Carta Europeia do Turismo Sustentável, particularmente em dois polos ainda embrionários e que são o Litoral Alentejano e o Alqueva, conforme defende Freitas (2012). No que a este último diz respeito, muitas são as expectativas relativamente a projetos turísticos já existentes⁵², e que ainda não foram concretizados⁵³ pelas dificuldades de acesso à Banca conhecidas e que resultam da atual conjuntura económica de crise, eminentemente financeira, que se vive no mundo ocidental e a que Portugal não fica obviamente alheio. Por outro lado, esta ideia generalizada de crise económica, arduamente divulgada pelos *media*, é em si mesma desmobilizadora das ideias de lazer e de viagem, dado que por ora a principal predisposição dos cidadãos aponta para a poupança quase como um imperativo. Os cortes salariais, recentemente, implementados, pelo atual governo, também contribuíram de forma inequívoca para o decréscimo do rendimento disponível das famílias, particularmente das da classe média e média alta, diminuindo, assim a sua disponibilidade financeira para a aquisição destes pacotes turísticos e de lazer.

Porém, e passados os efeitos mais visíveis desta conjuntura económica, será expectável que a atividade turística retome o crescimento, como comportamento social e em resposta a uma procura. Assim, na atualidade, pensar o desenvolvimento, não significa promover cortes com o que é tradicional, nem a destruição dos valores existentes no mundo rural, considerados como riqueza coletiva. Pelo, contrário, o desenvolvimento concebido como processo social de transformação que pode assumir múltiplas formas, mas em que os protagonistas são também os destinatários do processo que continuamente promovem, enquadra-se na postura teórica de Lopes (1979) quando afirma que “o desenvolvimento passa pelo desenvolvimento regional ou, como na realidade tem que ser visto, desenvolvimento e desenvolvimento regional são apenas uma e a mesma coisa: todo o desenvolvimento tem que ser desenvolvimento regional.” (p.9)

Atualmente, pensar o desenvolvimento integrado e endógeno é colocar necessariamente a questão do fenómeno turístico, pois o turismo é um dos sectores da economia portuguesa, que à semelhança do que se passa nos restantes países parceiros da UE, se caracteriza por um efetivo potencial de crescimento, o que alavancará outras atividades, uma vez que a atividade turística não constitui uma área isolada, pelo que políticas incidentes sobre outros sectores,

⁵² A título de exemplo, refira-se o Projeto Turístico de José Roquete.

⁵³ Já em Agosto de 2012 foi amplamente noticiada, pelos *media*, “a queda” do projeto turístico do José Roquete, emblemático no quadro do potencial desenvolvimento do Alentejo, por incapacidade da banca de o financiar, em concreto a CGD.

nomeadamente: transportes, ambiente, agricultura, etc. deverão ter em consideração a evolução do turismo enquanto atividade promotora do desenvolvimento regional.

Em face desta realidade, e porque a utilização e exploração de alguns recursos com vocação turística nem sempre tem sido feita de modo coerente, conduziu, ela própria, à saturação de algumas regiões⁵⁴, bem como à sua degradação ambiental, pelo que, tornou-se cada vez mais usual a procura de formas alternativas de turismo que permitam, por um lado, o prolongamento da época turística e que contrariem a sazonalidade a ela associada, promovendo serviços e contribuindo para a valorização de espaços já detentores de privilégios do ponto de vista histórico, ambiental, cultural. É neste contexto que o turismo cultural em espaço rural, ou o turismo de qualidade, em unidades tipo *resort*, ou ainda em casas de segunda residência, em crescimento no Alentejo, particularmente na área de influência do grande lago do Alqueva, ou até na costa alentejana se poderão assumir como verdadeiros potenciais de crescimento económico para o atenuar de assimetrias e para a implementação dum conceito de desenvolvimento mais harmonioso. Para este propósito em muito poderá contribuir a existência dum aeroporto, com as características do de Beja, que enquanto porta de entrada da região, servirá para a tornar mais atrativa, em mercados, necessariamente internacionais⁵⁵, onde esta terá que se impor num mercado concorrencial, onde a procura dita as regras e busca a diferenciação (Jornal SOL, 2011, 13 de outubro)

Nesta sequência, porque a complementaridade no que respeita ao turismo poder-se-á revelar uma clara mais-valia, atendendo à dimensão de Portugal, resulta quase como imperativa a necessidade de aproveitar, em favor do turismo do Alentejo, franjas de mercado específicas que procuram o Algarve com o objetivo primeiro de fazer férias de praia/sol, mas que poderão, caso se desencadeiem os mecanismos estratégicos adequados⁵⁶, complementar essas com outras ofertas diferenciadas, nomeadamente na área do enoturismo associado à gastronomia ou ao *birdwatching*, para citar apenas alguns exemplos, onde pelas características do Alentejo (naturais, patrimoniais e culturais) este complementa inequivocamente o Algarve, mais virado para o turismo de massas e assente no binómio sol/praias.

⁵⁴ Inúmeros exemplos refletem esta constatação, nomeadamente nas tradicionais férias de praia, nas pistas de esqui, onde o turismo de massas causou estragos ambientais e promoveu o empobrecimento cultural e contrariou o pressuposto de que turismo é fator de desenvolvimento. Em Portugal, algumas zonas da costa do Algarve são, hoje, exemplos dessa saturação: Armação de Pêra, Monte Gordo.

⁵⁵ Por exemplo o mercado do Benelux, mais concretamente o da Holanda é da maior importância para afirmar o Alentejo como destino turístico, conforme atesta o histórico daquele mercado, que nos últimos anos, tem ocupado uma posição merecedora de destaque no contexto da procura turística da região Alentejo.

⁵⁶ Nomeadamente articulações, ao nível da promoção turística, entre Entidades Regionais de Turismo, ou das próprias Agências de Turismo.

Em face da realidade ainda embrionária, no momento, em termos de oferta turística do Alentejo, e de acordo com as previsões para esta área, não se afigura como verosímil que o turismo só por si, e num horizonte de curto prazo, tenha a capacidade para sustentar o Aeroporto Civil de Beja. Assume-se sim, como realista a perspetiva de que este pilar poder-se-á revelar como viável num horizonte temporal de médio/longo prazo, sujeito a um crescimento lento, e em resultado do desenvolvimento expectável na oferta turística regional, e como complemento de outros pilares, nos quais poderá assentar a estratégia de afirmação deste aeroporto, nomeadamente a de captação de um polo industrial, pilar que abordaremos no subcapítulo seguinte.

5.2.2.2. O Aeroporto e a indústria aeronáutica?

O Aeroporto Civil de Beja, assim como o conjunto das infraestruturas a ele associadas, dispõe já das condições que possibilitem e garantam o desenvolvimento de uma zona industrial, associada a este mesmo aeroporto, articulando, de modo coerente, os interesses nacionais, regionais e locais, com o propósito fundamental de promover, em conjunto, o desenvolvimento empresarial da região e contribuindo assim, para reforçar o seu tecido empresarial e conseqüentemente para a diminuição das assimetrias regionais.

Na atualidade, e tendo presentes as transformações em curso, no próprio quadro da diversificação sua base económica tradicional, o Alentejo só poderá ser capaz de tirar proveito das suas potencialidades, nomeadamente as que decorrem do seu posicionamento geográfico e da multiplicidade e riqueza associadas aos seus produtos endógenos se for, em simultâneo, capaz de proceder à implementação de polos de desenvolvimento, numa abordagem racional de articulação entre tradição e modernidade. Estes polos que terão de ser sustentados numa dinâmica económica empresarial diversificada, poderão ancorar de forma exemplar esses sistemas de articulação entre aquilo que é endógeno e a modernidade, desencadeando e promovendo processos de I&D, capazes de gerar riqueza e crescimento económico e conseqüentemente também a criação de novos postos de trabalho especializados. Esta dinamização industrial poder-se-á constituir como uma via essencial na promoção da fixação de população, numa região, onde os movimentos naturais convergem, de modo assustador, para sua diminuição e envelhecimento.

Num contexto de globalização das economias e da consentânea evolução do próprio conceito de centralidade, assiste-se a uma ampliação das zonas de influência dos centros urbanos, nomeadamente do de Lisboa, ao crescimento das interações entre territórios, nomeadamente

com a vizinha Espanha, através da Extremadura e da Andaluzia que, pela sua contiguidade geográfica, criam novas possibilidades de alargamento de mercados, assim como a uma clara abertura da Europa para o mundo. É neste novo contexto, que tem como cenário o desenvolvimento de inúmeras infraestruturas públicas, de que são exemplo o Porto de Sines, através das obras para aumento da sua capacidade de carga contentorizada e o desenvolvimento de área de atividades logísticas, do Alqueva, ou a melhoria das ligações rodoviárias e ferroviárias, associados à implantação territorial de empresas de cariz privado, que o Aeroporto Civil de Beja tem de criar as necessárias articulações com vista à indispensável captação de empresas e investimentos, também numa lógica internacional, capazes de contribuir de forma sustentada para a sua afirmação como polo de desenvolvimento industrial e invertendo a tendência, quase natural, para a localização industrial em Évora.

A ideia de criação de um *cluster* aeronáutico, em torno do Aeroporto Civil de Beja, tem animado localmente alguma dinâmica⁵⁷, e nesta perspetiva mais territorializada dos atores sociais, poder-se-á afirmar que ainda merece algum consenso. Porém, a ideia de *cluster*, independentemente, da área ou sector de atividade, requer, como defende Freitas (2010) uma sustentação muito forte também em termos governamentais, através de mecanismos e ações capazes de tornar o território competitivo, atrativo e diferenciado, sendo capaz de promover uma autosustentação que, embora progressiva, requer uma necessária capacidade financeira inicial para a desencadear. Na área aeronáutica, pela sua especificidade e características próprias, o nível de exigência ainda se configura maior. Ora como, oportunamente, se referenciou, a situação de crise económica que Portugal vive, e cujo término não se vislumbra para breve, não permite a criação de expectativas realistas em torno da potencial criação deste *cluster* aeronáutico, em Beja, sobretudo se associando a este fator de carácter mais macroeconómico associarmos outros que resultam de opções políticas e que evidenciam, ainda que de modo implícito, a eventual criação deste *cluster* em Évora. Veja-se a este propósito a instalação da Embraer, a ideia de ampliação do aeródromo local, ou ainda a criação de um polo de formação especializada, particularmente no domínio da área profissional da aeronáutica, no Centro de Formação Profissional de Évora⁵⁸, que foi recentemente inaugurado, e de cuja atividade resultarão, a curto prazo, profissionais altamente qualificados, capazes de incrementar a diversificação da mão-de-obra disponível, o que do ponto de vista de instalações empresariais futuras, não deixará de ser uma clara mais-valia na afirmação de Évora enquanto cidade aeronáutica.

⁵⁷ Nas últimas eleições autárquicas, a candidatura que acabaria por se sagrar vencedora, liderada pelo Partido Socialista, tinha o seu programa eleitoral assente em pilares, um dos quais remetia para a criação de “Beja Cidade Aeronáutica”

⁵⁸ Da oferta formativa, desta Unidade Orgânica do IEF, para o corrente ano, evidenciam-se as saídas profissionais de: Maquinação CNC, Tratamento de metais, Montagem de estruturas e Fabricação de materiais compósitos.

Ainda assim, e necessariamente mantendo uma abordagem integrada de território, a região do Baixo Alentejo poderia beneficiar desta dinâmica de crescimento empresarial em torno de Évora, caso seja ainda capaz de criar as condições para o desenvolvimento industrial em sectores mais abrangentes, abdicando da necessária especialização em torno da aeronáutica, e onde o potencial de crescimento está longe de estar esgotado. Exemplifique-se com o caso das inúmeras potencialidades existentes em torno da indústria agroalimentar, onde a formação de quadros superiores através do IPBeja, assim como o potencial do perímetro de rega criado pelo Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva, ou ainda a disponibilidade de terras com enorme potencial agrícola, agora no quadro da agricultura de regadio e que se encontram, atualmente, sem qualquer utilização, permitem, com alguma segurança, antever a possibilidade do desenvolvimento sustentado deste sector, através do incremento de uma fileira de produção/transformação/comercialização suscetível de trazer dividendos consideráveis para a região. No sector das energias renováveis, área claramente emergente no contexto nacional, o Alentejo pelas suas características climáticas, e pelas novas potencialidades decorrentes da nova disponibilidade de água, também poderão ser impulsionados desenvolvimentos interessantes, promovendo-se assim a valorização de projetos nos domínios da energia eólica, hídrica e solar (térmica, fotovoltaica e termosolar) com particular incidência na criação de emprego, igualmente, qualificado.

Se as estes dois sectores meramente exemplificativos se somarem outros que constituem igualmente potencialidades inequívocas, deste território, como os recursos do subsolo, existentes de forma bem visível nas explorações mineiras de Neves Corvo e de Aljustrel, que poderão ser equacionados numa nova perspetiva, de maior endogeneização na economia regional, ou outros que numa lógica de complementaridade respeitem o ambiente, o turismo e o património, não faltarão razões para poder equacionar Beja como um polo de natureza industrial em torno do seu aeroporto, o que de forma natural poderá contribuir para a sua afirmação, internacionalização e sustentação económica futura. Aliás, será este, sem dúvida, o seu desígnio primeiro e aquele que poderá marcar pela diferença a especificidade do que de qualidade já se faz, e se pode intensificar o fazer, no Alentejo.

5.2.2.3. O Aeroporto e a carga/logística

A carga e a logística são duas outras valências cuja associação se faz, com ganhos económicos muito significativos, a muitos projetos aeroportuários, na Europa⁵⁹, contribuindo para a criação de dinâmicas de externalização económica muito específicas, elas próprias geradoras de sinergias capazes de dinamizar outras atividades económicas, alavancar a criação de emprego, gerar serviços, etc.

No mundo, e conforme refere Coutinho, citado por Freitas (2010) “...a carga aérea representa cerca de 30% das receitas do transporte aéreo, sendo previsto para este segmento um crescimento médio de 6,2 % para os próximos 20 anos, uma cifra superior ao tráfego de passageiros.” (Freitas, 2010, p.41)

Portugal, contrariamente, não tem acompanhado esta tendência evolutiva, não apresentado crescimento do volume de carga em qualquer dos seus aeroportos⁶⁰, conforme refere Freitas (2010). Em termos estruturais são conhecidas as limitações de crescimento, ao nível de construção de hangares, plataformas ou outras infraestruturas de apoio a esta atividade no Aeroporto da Portela, e Faro nasceu em resposta a uma clara necessidade de movimentação de pessoas, no âmbito do sector do turismo, assumindo-se, a partir de então, como um aeroporto de passageiros, vocação que dificilmente inverterá também em consequência da sua localização geográfica no perímetro de intervenção da Ria Formosa, o que lhe coloca inúmeros constrangimentos de natureza ambiental, numa ótica de crescimento e de alargamento para outra qualquer valência, nomeadamente a de carga/logística que, como é sabido, pressupõe a existência de espaço para a construção de novos módulos, estacionamento, circulação interna, etc.

Beja, neste contexto, aparentemente favorável de evolução para o sector, associada à fase de procura de desígnio para a seu arranque e sustentabilidade, poder-se-ia posicionar para incrementar as condições necessárias para levar por diante este desiderato, sabendo-se, todavia, que “infraestrutura que pretenda ver-se sustentada como terminal aéreo de carga deverá assegurar massa crítica que garanta sustentabilidade” (Moutinho, 2006, p.293). Assim, ou os terminais de carga nascem naturalmente, em resultado da própria dinâmica de inserção do

⁵⁹ Franckfourt e Liège constituem disso exemplos paradigmáticos.

⁶⁰ Apenas o Aeroporto da Portela apresenta, no cômputo geral da sua atividade, alguma relevância na função carga. Porém, as limitações ao seu crescimento, assim como a posição de Portugal no seio da Península Ibérica e que coloca Portugal em desvantagem face a Espanha, não permite criar grandes expectativas de crescimento desta valência, no que à Portela diz respeito.

aeroporto⁶¹, em termos populacionais e económicos, o que não é de todo o caso de Beja, ou sustentam-se numa procura exterior (nacional e internacional), o que decorre naturalmente do processo de globalização da economia. Nesta dimensão, Beja e o seu aeroporto teriam que despertar, nesses segmentos de mercado potencialmente interessados, um “especial apetite” por este aeroporto, quer pela sua localização geográfica e pelas suas possibilidades reais de crescimento de forma ambiental sustentada, quer por razões económicas objetivas, dado que, como é sabido, são estas que determinam de forma prioritária as escolhas, neste e noutros domínios da implantação de atividades empresariais.

Neste âmbito, e para rentabilizar os pontos fortes que detém, para a concretização desta valência, este aeroporto, ainda que numa lógica de ampliação por módulos, teria que desenvolver, à sua volta, a concretização de um conjunto de investimentos complementares, particularmente no quadro da melhoria das ligações intermodais, rodoviárias e ferroviárias, assim como estruturas de armazenagem, placas de circulação internas, estacionamento e adaptação da infraestrutura à função de abastecimento de combustível, absolutamente essencial a esta ou a outras potenciais utilizações. Ora, em face da atual situação económica do país, a realização destes investimentos públicos, além de contrariariam a lógica da contenção orçamental a que se está obrigado perante a Troika, também ainda se desconhecem quais os seus reais efeitos multiplicadores na economia, nomeadamente em termos de atração de empresas privadas, criação de economias de escala, ou outras externalidades.

Em face da análise à situação atual do Alentejo e não perdendo de vista a posição formalmente assumida pelas quer pelas entidades regionais, no âmbito do planeamento, de que é exemplo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, quer pelo próprio Plano Estratégico desta infraestrutura aeroportuária, o que confere algum carácter normativo à referência, neste aeroporto assume-se como um dos pilares sustentatários do novo paradigma de desenvolvimento regional, conferindo à região novas acessibilidades, ao abrir portas a mercados emergentes da África e da América Latina, ou possibilitando a comercialização, em mercados europeus de novos produtos⁶², particularmente das frutas e hortícolas que, com a conclusão de Alqueva, relativamente aos quais se perspetiva um aceleração na produção, criando, inclusive, a possibilidade de aglomeração, à volta do aeroporto, de módulos de transformação agroindustrial também eles sustentatários da valência carga e, conseqüentemente, capazes de

⁶¹ Como por exemplo o Aeroporto de Franckfourt que nasceu de necessidades concretas de carga e logística da região onde se enquadra geográfica, demográfica e economicamente.

⁶² No anterior paradigma económico, o Alentejo era tradicionalmente produtor de culturas de sequeiro, culturas essas que apresentavam, num contexto mais internacional dos mercados, pouca competitividade, dada a concorrência de outros países produtores, quer pela própria dependência destas culturas relativamente a factores meteorológicos, incontroláveis.

criar alguma dinâmica económica em áreas onde o transporte rodoviário não faz sentir, de forma tão visível, a sua concorrência, como o se que se verifica em produtos como o azeite e o vinho, cuja produção tem crescido no Alentejo, mas relativamente aos quais a existência do transporte aéreo não constitui uma mais valia, quer por ser substancialmente mais caro em relação ao ferroviário e pelo facto do carácter dificilmente perecível destes produtos não o justificar, conforme, oportunamente, já se sublinhou. Acresce como elemento a ter em conta quando se equaciona a função carga, a necessidade de encontrar, de forma complementar, na origem, carregamento adequado, para transportar de regresso a Portugal, e em particular para o Alentejo, dado que como se diz em linguagem aeronáutica: «na carga as voltas são redondas».

Esta mercadoria poderá passar, segundo Freitas (2010) pelas matérias-primas necessárias à indústria transformadora, ou pela importação das carnes que a América do Sul é considerável produtora.

A criação dum *hub* de carga poderá ser, para o Aeroporto Civil de Beja, uma das valências que poderá contribuir para a sua sustentação económica, sendo que nesta como em qualquer outra possibilidade de rentabilização, não se poderá desenraizar este Aeroporto da sua envolvente que lhe confere toda a especificidade, tornando pouco viáveis quaisquer tentativas de grandes especializações para a sua utilização.

5.2.2.4. O Aeroporto e a “Portela+1”

O Aeroporto da Portela apresenta, pelas suas características e localização, inúmeras limitações no que diz respeito à sua capacidade de crescimento e por isso de responder adequadamente às crescentes exigências a que está sujeito, pelo facto de ser o maior aeroporto português. Assim, desde há já algum tempo se equacionava a possibilidade de construir um novo aeroporto, perto da região de Lisboa, que pudesse servir de complemento à atividade do Aeroporto da Portela, nomeadamente recebendo as Companhias *Low Cost*, diminuindo, por esta via a pressão, exercida por estas, sobre aquele aeroporto. Em 2008 e depois de inúmeros estudos⁶³ quanto à melhor localização para esta nova infraestrutura aeroportuária, a decisão governamental apontaria no sentido de dar cumprimento à orientação emanada do estudo do LNEC, sendo intenção do Governo, de então, proceder à referida construção, em Alcochete. Porém, e já no Governo

⁶³ Em 1972, Estudos Preliminares do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa indicaram como possibilidades Porto Alto e Rio Frio. Entre 1978 e 1982, a opção da Ota surgiu como viável em estudos promovidos pela ANA, apresentando-se como potencial alternativa, no âmbito de estudos comparativos a zona de Rio Frio. Estudos posteriores apontam para a localização do novo aeroporto em Alcochete, nomeadamente o realizado pelo LNEC.

liderado por Passos Coelho e em resultado da crise económica e da consequente austeridade, também em matéria de investimentos públicos, esta ideia foi abandonada e a solução encontrada foi de equacionar a utilização de uma das bases já construídas e que são: Alverca, Montijo, Sintra, Monte Real e Beja. Em face desta decisão governamental foi criada, recentemente, pelo Despacho n.º 797/2012 dos Secretário de Estado Adjunto e de Defesa Nacional e das Obras Públicas, uma equipa cujo propósito é a elaboração dum estudo e consequente discussão acerca das várias hipóteses, ou seja das várias infraestruturas aeroportuárias já construídas ou com possibilidade de construção, para identificar qual a que se poderá assumir como um complemento ao Aeroporto da Portela, designando-se este processo como “Portela+1”.

É, pois, neste contexto que um conjunto de entidades de base local/regional (NERBE/AEBAL – Associação Empresarial do Baixo Alentejo e Litoral, Turismo do Alentejo – ERT, ARPT – Agência Regional de Promoção Turística do Alentejo, IPBeja– Instituto Politécnico de Beja, CMB – Câmara Municipal de Beja, ACSDB – Associação do Comércio, Serviços e Turismo do Distrito de Beja e ACOS – Agricultores do Sul) entenderam posicionar-se favoravelmente à opção do Aeroporto Civil de Beja poder equacionar-se como o complemento à Portela, evidenciando, em documento próprio (Anexo 5), as múltiplas razões, pelas quais esta possibilidade poderá ser a mais vantajosa para o país, particularmente no atual contexto de recessão económica, uma vez que caso esta possibilidade fosse aceite, seria a que representava menores custos para o erário público.⁶⁴

Esta posição dos atores locais, antes referenciados e subscritores do documento entregue ao Governo, sustenta-se pois nos seguintes fatores, a saber:

- Localização geográfica e acessibilidades;
- Atratividade do destino e potencial de contribuição para o desenvolvimento da região em termos de turismo;
- Inexistência de fatores ambientais que inviabilizem a conversão do aeroporto;
- Capacidade instalada;
- Reduzidos investimentos complementares a realizar;
- Oportunidade para o desenvolvimento de uma região do interior e consequente diminuição das assimetrias regionais, como contributo para o desenvolvimento do país.

Estes argumentos que, numa primeira abordagem, demonstram que o Aeroporto de Beja reúne todas as condições para se posicionar como complemento à Portela, devendo para isso ser equacionada tal possibilidade não parece, na atualidade, todavia, constituir uma real

⁶⁴ Representando apenas um investimento que rondaria os 4 milhões de euros, o necessário para dotar o Aeroporto Civil de Beja da função combustível e que ainda não dispõe, pelo menos com o carácter permanente de utilização que a solução Beja no âmbito do “Portela+1” imporia.

possibilidade, em termos de futuro, uma vez que até os próprios atores locais (políticos, sectoriais, entre outros) admitem a existência de fortes pressões, por parte de *lobbies* político-económicos instalados na região de Lisboa, junto do governo, e que consubstanciam uma total oposição a esta possibilidade. Por outro lado, os atores, particularmente os locais e regionais, cuja visão é mais otimista e que ainda equacionam esta possibilidade, num plano do desejável, mais do que expectável ou até do exequível, admitem, no entanto, que se a opção no âmbito do “Portela+1” recaísse sobre o Aeroporto Civil de Beja, este pilar não esgotaria a totalidade do potencial desta infraestrutura, remetendo sempre esse papel para um aproveitamento mais sedimentado em fatores locais, como o desenvolvimento da indústria (agroindústria, energias renováveis, automóvel, aeronáutica ou outra), do potencial de carga, estacionamento, entre outros. Porém, admitem, estes mesmos atores, que esta opção poderia incrementar o uso do aeroporto, contribuindo, decisivamente, para o fomento da dimensão: passageiros, em paralelo com o que considerariam ser esta escolha um ato simbólico do atual governo, demonstrando, por esta via, que acredita nas potencialidades do projeto, atribuindo-lhe uma dimensão nacional, numa lógica de promoção do desenvolvimento e de redução das assimetrias regionais e por isso também, potencialmente, mobilizadora de investidores privados para as outras utilizações futuras.

5.3. Prospetivando o(s) Futuro(s)

Este subcapítulo tem como propósito a inventariação e fundamentação sumária dos desafios estratégicos, relativos às potenciais evoluções do Aeroporto Civil de Beja, para o ano de 2020, selecionados entre um conjunto variado de hipóteses, procurando, simultaneamente, a exploração acerca de alguns aspetos portadores de futuro, ou seja capazes de se assumirem como forças motrizes e/ou de rutura e que, por isso promovam influência nas relações entre os atores sociais. Assim, e por razões lógicas, começar-se-á pela análise das variáveis-chave, como corolário do trabalho desenvolvido, no âmbito da abordagem retrospectiva (Anexo 3) e actual, que precedeu este, o que não invalida exercícios reflexivos inversos, ou seja de equacionar o presente à luz dos futuros possíveis. Tal aparente inversão lógica é defendida por Godet (1993) quando se refere à importância de subjacente ao olhar para o presente ter as diferentes perspetivas de futuro que esse presente poderá já assumir. Foi através duma análise mais fina a essas variáveis e da sua necessária seleção e agregação, em função da relevância que, reiteradamente, lhe é atribuída pelos entrevistados (Anexo 4), que foi então possível chegar aos objetivos estratégicos e aos desafios a eles associados. Seguidamente, e porque o futuro é uma

construção social, conforme preconiza Godet (1993), os atores deverão assumir um papel privilegiado nessa construção, pelo que se abordarão as suas relações de convergência e eventual conflitualidade, em torno desses desafios estratégicos e entre si, esboçando, assim o(s) futuro(s) deste projeto aeroportuário.

5.3.1. Das variáveis chave à enunciação dos objetivos estratégicos

Como consequência de todas as etapas metodológicas levadas até então a cabo, e que vão desde a pesquisa bibliográfica, até à fase mais empírica de recolha de informação, junto de actores estrategicamente posicionados no território em análise que, em tempo oportuno, emergiram como relevantes e depois do tratamento levado a efeito sobre a imensidão de dados, junto deles recolhidos, com recurso à técnica da análise de conteúdo, e das consequentes sinopses, entretanto, elaboradas para cada uma das entrevistas efetuadas, eis chegado o momento para se proceder a, diga-se, algumas afinações funcionais, no sentido de se fazer convergir para o método MACTOR, a maior riqueza possível de informação recolhida, sem que essa riqueza, também pela sua amplitude e interdependência, comprometa o essencial da aplicação desta metodologia.

Refira-se que, tal como defende Marques (2006) “o actor corresponde a um grupo homogéneo que incrementa uma estratégia idêntica e, simultaneamente, adoptando uma relação de forças, semelhante aos restantes actores” (p.401), também neste estudo se excluiu a condição de ator individual, pelo que, a partir de então, se consideram os agrupamentos efetuados (Anexo 2) em torno da tipologia de atores antes definida, contrariando apenas este princípio no que diz respeito aos diferentes partidos com assento parlamentar, pelo facto de um eventual exercício de agrupamento excessivo, poder vir a desvirtuar as posições por estes assumidas, face ao Aeroporto Civil de Beja, em função das suas inerentes clivagens ideológicas. Ainda assim e por razões, eminentemente, operativas optou-se por se proceder a uma subdivisão entre partidos com assento parlamentar à esquerda (PS, PCP e BE) e à direita (PSD e CDS-PP), conseguindo, por esta via, reduzir o universo de Atores-Chave, nesta tipologia, de cinco para dois, com ganhos, julga-se, significativos na operacionalização do método MACTOR. Ainda no âmbito do trabalho preparatório, para a concretização do tratamento dos dados através deste programa, refira-se como relevante a estabilização da opção anteriormente delineada de considerar como objetivos estratégicos aqueles que, de forma reiterada, foram sendo sublinhados, conforme (Anexo 7) pelos diferentes atores em presença e que, oportunamente, sintetizámos aquando da concretização da Análise SWOT às variáveis do sistema interno e externo, no presente, algumas das quais já enraizadas no passado, entretanto analisado. Assim, e em conformidade com estas explicações

prévias enquadradoras dos passos subsequentes, apresenta-se, seguidamente, o Quadro 7 que sintetiza as diligências antes descritas de forma sistematizada.

Quadro 7 – Das variáveis–chave aos objetivos estratégicos

SISTEMA INTERNO		
Variáveis/Tipologia	Descrição	Objetivos
Variáveis Socioeconómicas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valor competitivo/Interesse intrínseco do aeroporto ▪ Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego 	<p>O1.Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto (DVCA)</p> <p>O2.Criar empresas e emprego através do aeroporto - EUROMECC (CEEA)</p>
Variáveis Estruturais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existência de pista de qualidade 	O4. Rentabilizar pista de qualidade (RPQ)
Variáveis Geográficas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proximidade do Porto de Sines/Alqueva 	O9. Potenciar a proximidade do Porto de Sines/Alqueva) (PPSA)

(continua)

SISTEMA EXTERNO		
Variáveis/Tipologia	Descrição	Objetivo
Variáveis Políticas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relação oscilante face ao aeroporto por parte do poder central ▪ Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento ▪ Dificuldade de articulação com Évora, em termos de indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER) ▪ Política de austeridade e desinvestimento público ▪ Ausência de uma estratégia integrada para o aeroporto ▪ Divergência de interesses nacionais e regionais da ANA ▪ Existência de <i>lobbies</i> político-económicos contra o aeroporto ▪ Consenso das entidades regionais em torno do aeroporto ▪ Falta de vontade política ▪ Governo central como ator chave ▪ Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros ▪ Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja, no âmbito do “Portela+1” ▪ Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e de Faro 	<p>O10.Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto (ERPCA)</p> <p>O11.Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento (PANP)</p> <p>O15.Promover a articulação Beja/Évora em termos de indústria aeronáutica (PABEIA)</p> <p>O16.Minimizar os impactos da política de austeridade/desinvestimento público (MPADP)</p> <p>O17.Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto (DEIA)</p> <p>O18.Fomentar a convergência de interesses regionais e nacionais no seio da ANA (FCIANA)</p> <p>O21.Atenuar a ação dos <i>lobbies</i> político-económicos contra o aeroporto (AALCA)</p> <p>O22.Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto (ICELRA)</p> <p>O23.Atenuar a falta de vontade política (IFVP)</p> <p>O25.Consciencializar o governo central para o seu papel de ator chave (CGPAC)</p> <p>O38.Potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros (PEI:ACPP)</p> <p>O39.Potenciar utilização de Beja, no âmbito do “Portela+1” (PUP+1)</p> <p>O40.Reverter as limitações de crescimento, dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto (RLALF)</p>
Variáveis Geodemográficas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ligações intermodais ▪ Características demográficas da região 	<p>O41.Potenciar a melhoria das ligações intermodais (PMLIM)</p> <p>O42.Promover a fixação de população na região (PFPR)</p>
Variáveis de Governança	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Operância do Grupo de Trabalho 	<p>O45.Promover a operância do Grupo de Trabalho (POGP)</p>

Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

É, pois em torno dos objetivos, anteriormente, referenciados, que se procurou identificar o tipo de relação de força entre alguns dos atores considerados chave e de cuja ação, quer em torno destes objetivos, quer entre si para os atingir, que poderá depender a evolução futura desta infraestrutura aeroportuária.

5.3.2. Dinâmica de atores

As dinâmicas de atores, cuja ação se faz sentir num determinado território, e em concreto em torno do Aeroporto Civil de Beja, projeto que, durante longos anos, tem sido alvo de múltiplas e profundas controvérsias e que tem motivado as mais acesas discussões, quer local e regionalmente, como numa dimensão mais nacional, no seio dos partidos, não se afiguram, como seria expectável, de fácil delimitação. A própria incapacidade para chamar à participação atores emergentes, como os *lobbies* e grupos de pressão, com interesses no projeto, ou contra ele, mas sem uma intervenção, formalmente, desencadeada e passível de análise, pelo menos neste contexto de reflexão, constitui mais um aspeto a ter em conta e que também torna este jogo estratégico de atores de difícil demarcação. A própria dificuldade, reiteradamente, evidenciada pelos entrevistados e, consequentemente dos Atores-Chave, em verbalizar projetos/missões e em identificar parceiros para os concretizar também reflete, por um lado, que a sua própria perceção do seu papel estratégico como ator, se encontra ainda numa fase embrionária de construção, pelo que a assunção das estratégias e das diligências/parcerias para as concretizar nem sempre vêm ao de cima, muito menos de forma clara e objetiva, numa perspetiva de partilha e da construção coletiva, da qual são, de forma inequívoca, co-responsáveis. O facto deste exercício prospetivo não ter permitido, pelas razões evidenciadas em item próprio (5.2.2. Projetos Emergentes: Eixos de Intervenção, pp. 52-53) , devolver este manancial de informação aos atores que a produziram, nomeadamente através de implementação de seminários de prospetiva, com o consequente debate e reorganização de ideias, não permitiu, em tempo útil para a realização deste documento, superar este constrangimento, em período considerado oportuno para o efeito.

Tendo sempre presentes estas dificuldades associadas a outras tantas diversidades que, ao longo do estudo empírico se têm equacionado, e das quais se tem ido dando alguma nota, numa perspetiva pedagógica de superação e de aprendizagem, estão impreterivelmente manifestas na análise que se pretende, agora, efetuar e configuram esta investigação como um estudo preliminar, onde se procura sistematizar as bases, dum vasto leque de informação disponível e

entretanto provocada, com vista a futuros trabalhos de índole prospetiva, sendo a partir de então, mais fácil e mais seguro delinear cenários, particularmente através da utilização de outra ferramenta metodológica preconizada por Godet: o MORPHOL, “*software* utilizado para explorar o conjunto de possibilidades provenientes de uma análise morfológica.” (Santos, 2011, p.63)

Com vista à concretização da etapa da análise estratégica da dinâmica de atores tornaram-se cruciais dois tipos de dados, cujo tratamento através do programa MACTOR, necessitou de uma multiplicidade de operações prévias, nomeadamente de reflexão e sistematização em torno da obrigatoriedade de posicionar os Atores-Chave entre si assim como destes com os objetivos, utilizando para isso uma escala de (0, 1, 2, 3, 4)⁶⁵. Assim, os dois tipos de dados foram:

- as influências diretas entre atores;
- as do posicionamento valorizado dos atores relativamente aos objetivos.

Prévia a qualquer atuação conducente à análise que se vai efetuar em torno das relações de força entre os atores considerados chave, no âmbito do presente estudo, há que fazer referência às formas de influências passíveis de análise e que os atores podem exercer sobre os outros e que podem subdividir-se em influências diretas e indiretas. No presente estudo e pelas razões anteriormente enunciadas, decorrentes principalmente da complexidade do sistema em análise optou-se por usar os *outputs* do MACTOR relativos às influências diretas, (Quadro 8 – Matriz de Influências Diretas – (MID), o que, refira-se, não esgota as potencialidades do exercício dessa influência, particularmente de forma indireta através do recurso a «um ator intermediário», pelo que se introduziu-se o Quadro 9 –Matriz de Influências Diretas e Indiretas – (MIDI), que permitiu enriquecer a leitura, que, num exercício académico desta natureza, se julga justificar.

Através da análise do Quadro 8 poder-se-á identificar a importância dos diferentes atores de acordo com a sua influência. Porém, a riqueza do método MACTOR permite-nos ir mais além, identificando também as influências indiretas, conforme descritas no Quadro 9 que reflete as influências exercidas através dum ator de ligação.

⁶⁵ Na relação entre atores a escala utilizada é (0, 1, 2, 3, 4) em que 0 – Sem influência; 1 – Processos Operatórios; 2 – Projetos; 3 – Missões; 4 - Existência. Na relação entre os atores e as variáveis chave a escala usada é: (0, 1, 2, 3, 4) em que 0 – O objetivo é pouco consequente; 1 – O objetivo põe em causa os processos operatórios (gestão ou outros) do ator; 2 – O objetivo é indispensável aos seus projetos; 3 – O objetivo é indispensável às suas missões; 4 – O objetivo é indispensável à sua existência enquanto ator. (Tradução própria)

Quadro 8 – Matriz de influências diretas (MID)

MID	ESTUD	ASSO/NUC	MUN	PAPE	PAPD	GCANA
ESTUD	0,0	3,0	2,0	1,0	1,0	1,0
ASSO/NUC	3,0	0,0	3,0	3,0	1,0	1,0
MUN	2,0	3,0	0,0	3,0	0,0	1,0
PAPE	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	2,0
PAPD	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	4,0
GCANA	2,0	3,0	3,0	1,0	3,0	0,0

Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Legenda:

ESTUD - Estudiosos

ASSO/NUC - Associações e Núcleos

MUN - Municípios

PAPE - Partidos com assento parlamentar à esquerda

PAPD - Partidos com assento parlamentar à direita

GCANA - Governo Central, ANA e Grupo de Trabalho

Assim, e através da análise do Quadro 9, tal como já referenciado, é possível complementar a informação relativa às influências diretas e ter também uma visão acerca do grau de influência indireta de cada ator, através da ascendência exercida sobre um ator de ligação.

Quadro 9 –Matriz de Influências Diretas e Indiretas (MIDI)

MIDI	ESTUD	ASSO/NUC	MUN	PAPE	PAPD	GCANA	li
ESTUD	8,0	8,0	8,0	7,0	3,0	5,0	31,0
ASSO/NUC	8,0	10,0	10,0	8,0	3,0	6,0	35,0
MUN	7,0	8,0	9,0	8,0	3,0	5,0	31,0
PAPE	7,0	8,0	8,0	7,0	4,0	5,0	32,0
PAPD	5,0	6,0	6,0	4,0	5,0	7,0	28,0
GCANA	9,0	10,0	10,0	8,0	5,0	7,0	42,0
Di	36,0	40,0	42,0	35,0	18,0	28,0	199,0

Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Legenda:

ESTUD - Estudiosos

ASSO/NUC - Associações e Núcleos

MUN - Municípios

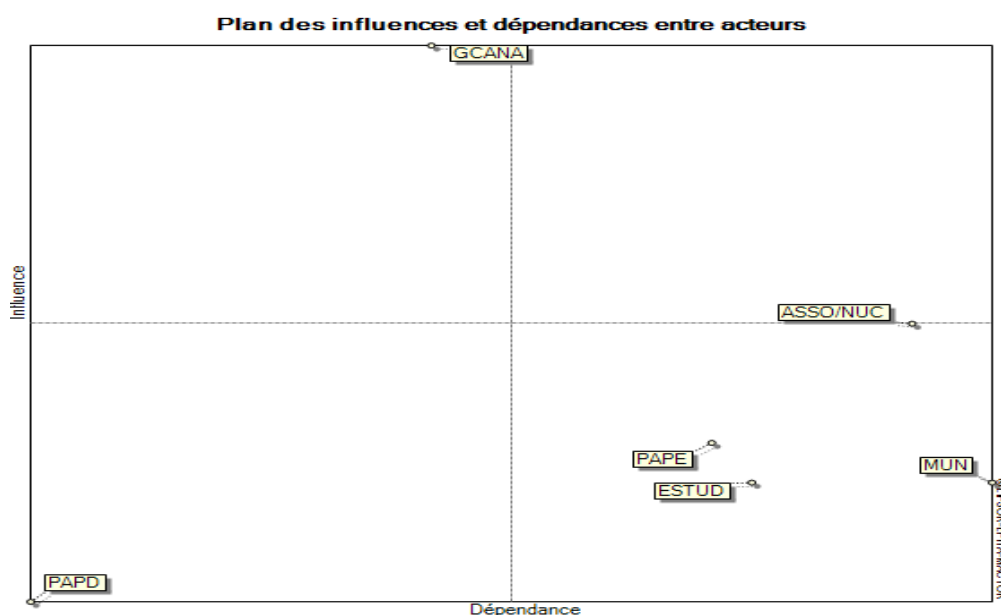
PAPE - Partidos com assento parlamentar à esquerda

PAPD - Partidos com assento parlamentar à direita

GCANA - Governo Central, ANA e Grupo de Trabalho

Desta forma, e conforme se sintetiza na Figura 3 – Plano de influências e dependências entre atores, e que nos permite outras leituras porque facilita o visionamento das posições destes, em função dos níveis de influência e de dependência, é possível constatar que os atores mais dependentes são os Partidos com assento parlamentar à esquerda – (PAPE – PCP; BE; PS); os Municípios (MUN) e os Estudiosos (ESTUD).

Figura 3 - Plano de influências e dependências entre atores



Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Tal constatação, poderá resultar, num plano mais de análise política, do facto do governo em exercício se posicionar à direita, e de ser exatamente no governo, em particular através do Grupo de Trabalho, que as expectativas de movimentação em torno do aeroporto comecem a acontecer, numa primeira fase através da consensualização em torno das áreas prioritárias para essa dinamização e, numa fase posterior, com ações concretas e de descentralização de atividades, como as identificadas em torno da área da reparação aeronáutica, para citar apenas um exemplo entre os que, ao longo do processo de recolha de informação foram enunciados pelos atores chave. Por outro lado, o ator Estudiosos (ESTUD) apesar de deter do sistema em análise um conhecimento privilegiado, decorrente dos trabalhos de investigação realizados sobre o mesmo, poderá não dispor das necessárias redes de suporte para fazer valer as suas posições. As Associações e Núcleos (ASSOC/NUC) começam já a ganhar alguma importância, enquanto atores de ligação, revelando alguma influência nesta dinâmica, devendo, por isso, merecer a nossa atenção, quer também a dos outros atores que animam o território, e em concreto os que reportam a sua ação no sistema em análise. Por outro lado, este plano mostra-nos, igualmente,

que há um ator muito influente e pouco dependente, o Governo Central/ANA (GCANA), no qual, e de forma reiterada, é depositada, pelos restantes atores a responsabilidade de dar o sinal relativamente à dinamização de ações capazes de incrementar o arranque formal da atividade neste aeroporto. Finalmente, os Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD – PSD; CDS-PP)] surgem como os atores menos dependentes e pouco influentes, também designados de atores autónomos, pelo que a sua participação no sistema poder-se-á considerar menos relevante, no contexto em análise.

Em jeito de síntese, salientam-se como ideias chave desta 1.ª abordagem às Influências diretas e indiretas entre atores, as seguintes notas dignas de realce:

- Os atores que evidenciam já alguma importância charneira neste sistema, pese embora o ainda ténue reflexo, neste plano, são as Associações e Núcleos (ASSO/NUC) e que pela sua ação direta no território, nomeadamente as ações já desenvolvidas para incrementar a atividade no Aeroporto Civil de Beja, particularmente através das ações promocionais, no âmbito do turismo, através da ERT, em parceria com a ANA, serão uns dos que mais corporizam as suas dinâmicas intrínsecas, assim como os Municípios, cuja intervenção apesar de se assumir como mais integral, não deixam de sentir a sua impotência para fazer reverter em favor dos seus territórios, uma infraestrutura que, unanimemente, consideram da maior relevância para os mesmos;

- Verifica-se como ator chave deste sistema aquele que foi reiteradamente referenciado, pelos restantes atores, como a peça fundamental para o arranque desta infraestrutura e do qual se espera que dê o sinal no sentido, de carácter eminentemente político, da assunção da importância deste aeroporto, quer no contexto do desenvolvimento regional expectável, quer numa ótica mais nacional, para assim contribuir, quer para a diminuição das assimetrias regionais, quer para fundamentar perante o país a dimensão mais nacional deste investimento público. Trata-se, pois, do Governo Central/ANA (GCANA) ator cuja influência é preponderante no sistema, podendo, por isso ser considerado o ator dominante.

- A justificação para o facto dos Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD) surgirem como atores menos dependentes e pouco influentes poder-se-á encontrar na sua fraca representatividade, neste território, e que os mesmos têm consciência de deter, nomeadamente em termos de poder autárquico, o que do ponto de vista duma eventual intervenção mais direta neste espaço territorial poderá dificultar a marca das suas posições, no âmbito dos processos de participação, formalmente instituídos, pese embora o facto de partilharem, de alguns dos objetivos estratégicos inerentes ao sistema em análise, conforme adiante se terá oportunidade de explorar, aquando da análise das posições dos atores com os objetivos elencados.

Cumprida que está esta etapa, do recenseamento de atores e equacionadas as suas influências e dependências, estamos, pois em condições de proceder à análise das suas posições relativamente

a um conjunto de objetivos estratégicos, assumidos pelos atores como fundamentais para a dinamização do Aeroporto Civil de Beja, aquando da realização das entrevistas e aos quais se chegou após uma apurada análise em torno das variáveis (internas e externas) que o caracterizam, as quais como, oportunamente, se referiu possuem raízes no passado, perpassam o presente e são ainda capazes de projetar a sua ação no futuro.

5.3.3. Da dinâmica de atores em torno dos objetivos-chave à emergência dos desafios estratégicos

A construção da matriz que se apresenta no Quadro 10 - Matriz das posições valorizadas atores X objetivos (2 MAO)⁶⁶ resultou do apuramento feito, junto dos Atores-Chave, através das entrevistas realizadas, e que congrega as posições⁶⁷, por cada um, assumidas, face aos objetivos considerados relevantes (cf. Quadro 7, p. 65) para a implementação da sua estratégia no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito.

Quadro 10 – Matriz das posições valorizadas atores X objetivos (2 MAO)

2 MAO	DVCA	CEEA	RPQ	PPSA	ERPCA	PANP	PABEIA	MPADP	DEIA	FCIANA	AALCA	ICELRA	IFVP	CGPAC	PEI:ACPP	PUP+1	RLALF	PMLIM	PFPR	POGT
ESTUD	2,0	4,0	4,0	2,0	4,0	1,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	4,0	2,0	4,0	4,0	0,0	1,0	2,0	2,0	2,0
ASSO/NUC	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	2,0	3,0	4,0	0,0	3,0	4,0	3,0	3,0	4,0	3,0	4,0	2,0	2,0	2,0
MUN	3,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	0,0	3,0	4,0	4,0	2,0	4,0	1,0	2,0	3,0	1,0	1,0
PAPE	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,0	4,0	2,0	3,0	2,0	3,0	2,0	2,0	4,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0
PAPD	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0	2,0	3,0	3,0	4,0	1,0	1,0	4,0	3,0	2,0	4,0	0,0	1,0	3,0	3,0	3,0
GCANA	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	1,0	2,0	2,0	4,0	2,0	2,0	4,0	1,0	3,0	4,0	1,0	1,0	2,0	4,0	3,0

Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Legenda⁶⁸

⁶⁶ A avaliação da informação constante na Matriz 2 MAO permite ter em conta as hierarquias de objetivos para cada ator-chave considerado, ou seja quantificar o grau de envolvimento de um ator (grau de implicação).

⁶⁷ Conforme anteriormente clarificado, de acordo com a metodologia MACTOR, esta posição foi traduzida numa escala (0, 1, 2, 3, 4) que retrata a intensidade do nível de compromisso com o objectivo.

⁶⁸ DVCA - Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto; CEEA - Criar empresas e emprego através do aeroporto (EUROMECC); RPQ - Rentabilizar pista de qualidade; PPSA - Potenciar a proximidade Sines/Alqueva; ERPCA - Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto; PANP - Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento; PABEIA - Promover a articulação Beja/Évora em termos de indústria aeronáutica; MPADP - Minimizar os impactos da política de austeridade/desinvestimento público; DEIA – Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto; FCIANA Fomentar a convergência de interesses nacionais e regionais no seio da ANA; AALCA - Atenuar a ação dos lobbies político-económicos contra o aeroporto; ICELRA – Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto; IFVP – Atenuar a falta de vontade política; CGPAC - Consciencializar o governo central para o seu papel de ator chave; PEI:ACPP - Potenciar estratégia integrada aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros; PUP+1 - Potenciar a utilização de Beja no âmbito do “Portela+1”; RLALF - Reverter as limitações de crescimento dos aeroportos de

Uma primeira e sumária análise da Matriz supra referenciada permite hierarquizar de forma evidente os objetivos em torno dos quais se concentra a maioria das posições favoráveis dos atores em presença.

Trata-se, de por ordem de importância, dos seguintes objetivos:

1. Potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros (PEI:ACPP) e Rentabilizar pista de qualidade (RPQ), amplamente assumidos como os dois objetivos prioritários;
2. Impulsionar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto (ICERLA);
3. Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto (DEIA);
4. Divulgar o valor intrínseco do aeroporto (DVCA).

Da reflexão, em torno destes objetivos identificados como prioritários para o impulsionar do arranque do Aeroporto Civil de Beja, podemos assumir como expectável que a continuidade das ações desencadeadas pelos diferentes atores passe por um incremento de esforços no sentido de potenciar o desenvolvimento da suposta estratégia integrada em torno de áreas prioritárias e que vão desde a reparação aeronáutica, a carga, o estacionamento e numa fase posterior os passageiros como consequência do desenvolvimento turístico do Alentejo, rentabilizando assim, aquela que constitui uma clara mais-valia do projeto aeroportuário do Alentejo e que é o facto de possuir pista de qualidade, o que inequivocamente se reflete com uma valia considerável na perspetiva do aumento do seu valor intrínseco e da sua consequente divulgação e promoção, no país e no exterior. Será, pois através da continuidade na ação decorrente do investimento dos diferentes atores na concretização destes objetivos, que se atingirá um outro objetivo (4º), identificado como relevante, e que passa pela divulgação do valor intrínseco do aeroporto, quer numa lógica mais nacional, como defendem os atores que se situam ideologicamente mais à esquerda (PAPE), assim como os Municípios (MUN) e Associações e Núcleos (ASSO/NUC), quer numa perspetiva mais liberal e de divulgação no exterior, através da diplomacia económica, abordagem que vai mais de encontro às posições do atual governo e consequentemente também do coordenador do Grupo de Trabalho para levar a cabo a reflexão em torno do aeroporto e por si nomeado.

Quanto à priorização dada à continuidade do necessário impulso ao consenso alargado por parte das entidades locais/regionais em torno do aeroporto, mais não é do que o amplo reconhecimento de que este aeroporto resultou muito da ação das entidades locais através dos seus mecanismos de pressão continuada junto dos sucessivos Governos da República, numa

Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto; **PMLIM** - Potenciar a melhoria das ligações intermodais; **PFPR** - Promover a fixação de população na região; **POGT** - Promover a operância do Grupo de Trabalho.

lógica de aproveitamento das infraestruturas pré-existentes e que passados quase trinta anos sobre o início deste processo se afirma como uma clara mais-valia numa ótica da sua afirmação factual como infraestrutura potenciadora do desenvolvimento regional e nacional e por isso também do investimento público realizado para a concretizar.

Em raciocínio oposto, os objetivos que surgem como menos valorizados são:

1. Potenciar a utilização de Beja no âmbito do “Portela+1” (PUP+1);
2. Fomentar a convergência de interesses no seio da ANA (FCIANA);
3. Reverter as limitações de crescimento dos aeroportos de Lisboa e Faro, em favor do aeroporto (RLALF) e atenuar a ação dos *lobbies* político-económicos contra o aeroporto (AALCA);
4. Promover a operância do Grupo de Trabalho (POGT).

Em resultado de similar exercício, ao realizado para os objetivos mais consensuais entre os atores, a análise que suscita este agrupamento de objetivos menos consensuais, e por isso com um carácter mais residual, na potencial evolução deste sistema, suscitam duas considerações, a saber:

- Quatro destes objetivos (PUP+1; FCIANA; RIALF; AALCA) situam-se no âmbito duma potencial utilização para o Aeroporto Civil de Beja e que tem a ver com as condições que o mesmo detém, segundo posição formalmente assumida e fundamentada pelos atores locais/regionais, junto do governo central, para ser equacionado como eventual alternativa no âmbito da imperiosa necessidade de complementar a Portela, particularmente no domínio do apoio à receção e descolagem de aviões de Companhias *Low Cost* e *Voos Charters*, solução que não esgotando as potencialidades do Aeroporto Civil de Beja contribuiria, decisivamente, para o arranque da sua atividade, dotando-o duma dimensão nacional também muito ansiada por estes atores locais e regionais e que poderia, na sua perspetiva complementar um lógica de utilização mais endogeneizada e, por isso mais difícil de o sustentar, pelo menos numa fase mais inicial de atividade. Porém, tal possibilidade é convictamente contestada pelos Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD - PSD e CDS-PP) e que são, como se sabe, quem detém, neste momento, a responsabilidade de governar o país. Por outro lado e, eventualmente, em associação com esta posição está a fraca perceção que, quer o Governo Central e ANA (GC/ANA), quer os Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD - PSD e CDS- PP) atualmente coligados e que são governo têm da ação destes *lobbies* político-económicos permanentemente reiterados pelos municípios e associações, pelos Partidos com assento parlamentar à esquerda (PAPE - PS, PCP e BE), assim como por Estudiosos (ESTUD), como influentes na manutenção da inatividade vigente

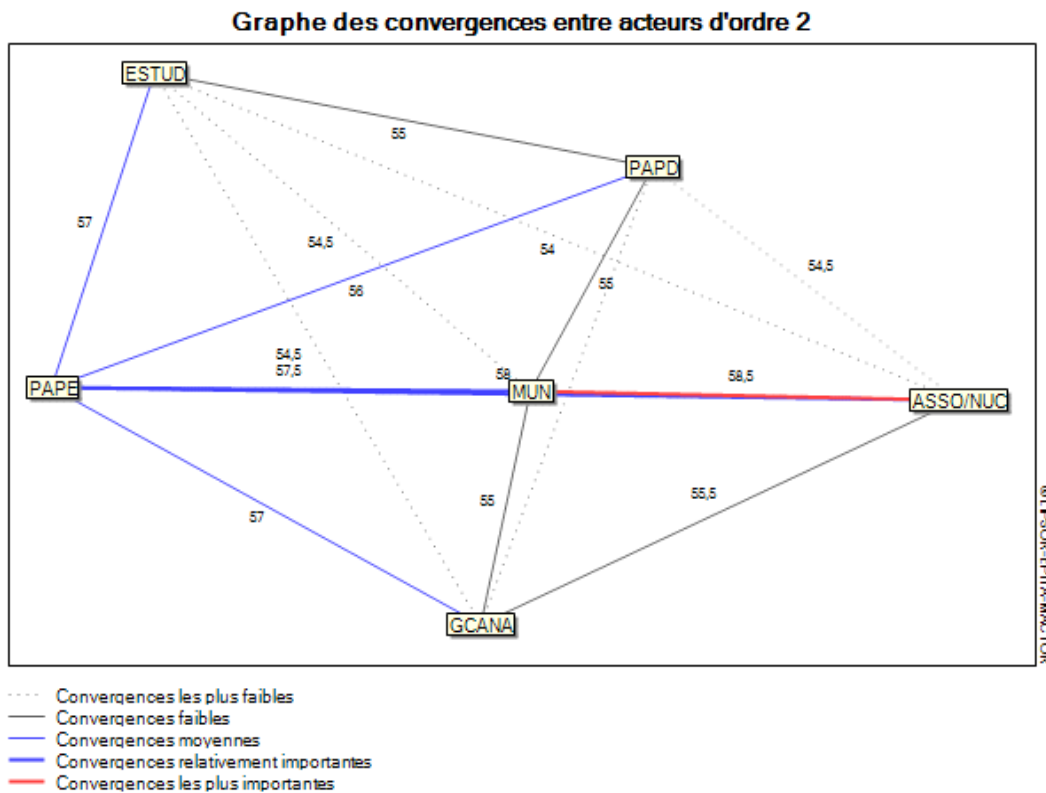
no Aeroporto Civil de Beja. Porém, tal análise, mais do âmbito da sociologia do poder e do controlo social, requereria sustentação mais fundamentada através de outros estudos complementares;

- Quanto à pouca relevância atribuída ao objetivo relativo à necessária operância do Grupo de Trabalho, entretanto, criado para levar por diante a reflexão em torno do Aeroporto Civil de Beja, a mesma reflete a posição dos Municípios (MUN), Associações e Núcleos (ASSOC/NUC) e Partidos com assento parlamentar à esquerda (PAPE) de que este novo Grupo de Trabalho mais não foi do que um expediente, habilmente, arranjado por este governo, para mostrar interesse pelo projeto, quando confrontado localmente com a falta de atividade deste aeroporto. Assim, os atores com um cariz mais local/regional não depositam na ação deste Grupo de Trabalho grandes expectativas, nem consideram que do cumprimento da sua tarefa primeira resulte mais nada de especialmente relevante, numa perspetiva de afirmação desta infraestrutura aeroportuária, até porque os últimos trinta anos têm dado inúmeras oportunidades para se efetuarem estudos, diagnósticos e até recomendações.

Assim, e em conformidade com a análise antes efetuada, o Gráfico 1 – Convergência entre atores de ordem 2⁶⁹ -, que se apresenta na página seguinte, evidencia a proximidade de posições entre atores, revelando-se de particular menção, a aproximação registada entre Municípios (MUN) e Associações e Núcleos de âmbito local/regional (ASSO/NUC) e Partidos com assento parlamentar à esquerda (PAPE), constituindo os Municípios (MUN), também pela sua posição estratégica no território e pelo âmbito das suas competências, o centro destas convergências (reais) e/ou eventualmente potenciais.

⁶⁹ O Gráfico de Convergência de Atores de ordem 2 possibilita a análise das afluências de atores chave em torno dos objetivos, onde surge evidenciada a sua posição face ao cumprimento da estratégia para o Aeroporto Civil de Beja

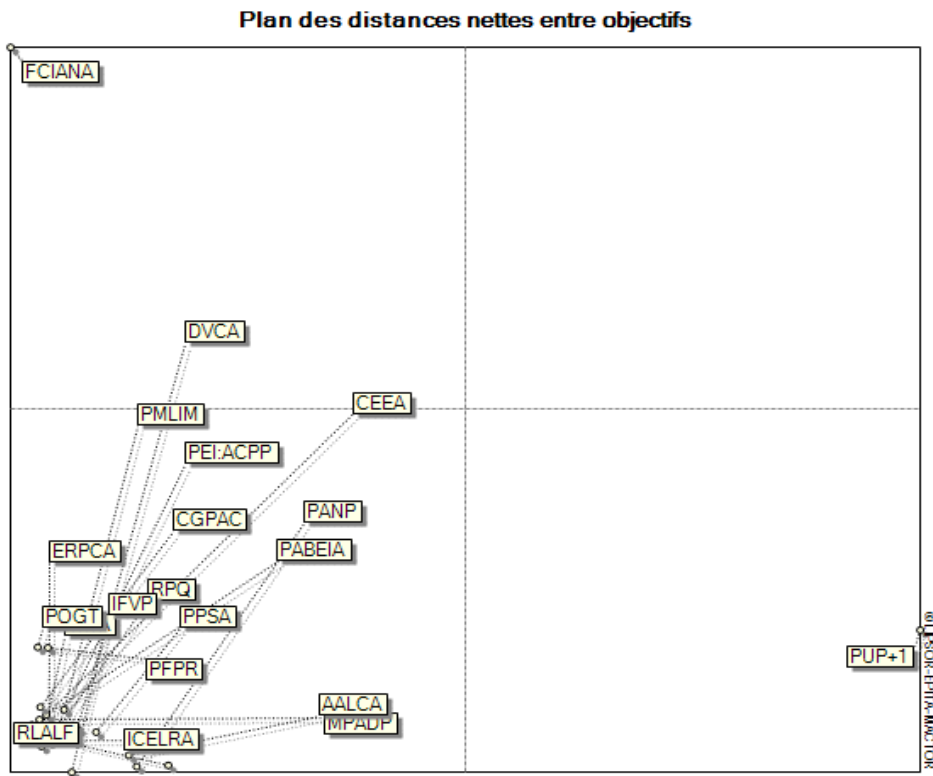
Gráfico 1 – Convergência entre atores de ordem 2



Quanto ao Plano de distâncias líquidas entre objetivos (Figura 4 e Gráfico 2) que reconhece os objetivos relativamente aos quais os atores se posicionam de forma igual, evidenciando uma postura de concordância, verificamos que de facto, tais recursos gráficos e visuais possibilitam a rápida apreensão da globalidade da análise, anteriormente efetuada e que remete para um grupo de objetivos amplamente partilhado pelos atores, nomeadamente: *rentabilizar pista de qualidade (RPQ)*, *potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto (ICELRA)*, *potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros (PEI:ACPP)*, desenvolvendo para isso uma estratégia integrada que congregue as dimensões de utilização anteriormente identificadas (PEI:ACPP), *promover a fixação de população na região (PFPR)*, *atenuar a falta de vontade política (IFVP)*, para citar apenas exemplos de objetivos considerados relevantes para o sistema e perspetivando-se que, no futuro, seja possível equacionar em seu torno unanimidades mobilizadoras, as quais se tem a expectativa que sejam determinantes para a

adoção de ações estratégicas partilhadas e que se consubstanciem na prática na implementação de programas e ações de parceria, através do desenvolvimento de projetos em rede, de eventuais candidaturas a fundos comunitários no âmbito do QREN, ou de outro qualquer modelo de financiamento comunitário, ou ainda ao desenvolvimento de outros instrumentos capazes de sustentar uma melhoria nas articulações entre diferentes níveis de planeamento, aspeto referenciado como constituindo constrangimento a um melhor aproveitamento e dinamização do Aeroporto Civil de Beja. Trata-se, pois, mais de equacionar a forma de agir e como tornar essa ação eficaz, do que apenas concordar e de reiterar essa concordância.

Figura 4 – Plano de distâncias líquidas entre objetivos

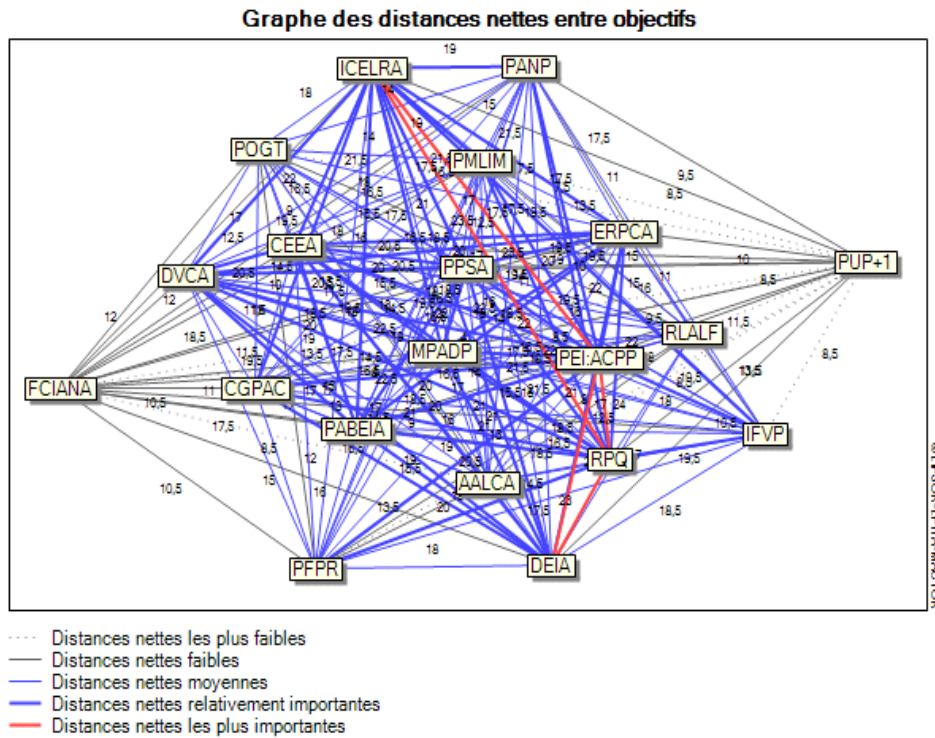


Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Legenda⁷⁰

⁷⁰ **DVCA** - Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto; **CEEA** - Criar empresas e emprego através do aeroporto (EUROMECC); **RPQ** - Rentabilizar pista de qualidade; **PPSA** - Potenciar a proximidade Sines/Alqueva; **ERPCA** - Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto; **PANP** - Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento; **PABEIA** - Promover a articulação Beja/Évora em termos de indústria aeronáutica; **MPADP** - Minimizar os impactos da política de austeridade/desinvestimento público; **DEIA** - Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto; **FCIANA** Fomentar a convergência de interesses nacionais e regionais no seio da ANA; **AALCA** - Atenuar a ação dos *lobbies* político-económicos contra o aeroporto; **ICELRA** - Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto; **IFVP** - Atenuar a falta de vontade política; **CGPAC** - Consciencializar o governo central para o seu papel de ator chave; **PEI:ACPP** - Potenciar estratégia integrada aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros; **PUP+1** - Potenciar a utilização de Beja no âmbito do "Portela+1"; **RLALF** - Reverter as limitações de crescimento dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto; **PMLIM** - Potenciar a melhoria das ligações intermodais; **PFPR** - Promover a fixação de população na região; **POGT** - Promover a operância do Grupo de Trabalho.

Gráfico 2 – Distâncias líquidas entre objetivos



Fonte: LIPSOR-EPITA-MACTOR

Em posição ainda digna de registo, pela sua dispersão relativamente à mancha de objetivos consensualizados, e de acordo com a análise anterior, registam-se dois objetivos:

- *Fomentar a convergência de interesses (nacionais e regionais) no seio da ANA (FCIANA);*
- *Potenciar a utilização de Beja, no âmbito do “Portela+1” (PUP+1).*

Tal dispersão remete para o facto destes não serem assumidos de forma consensual pelos atores em presença, eventualmente, na sequência das suas identidades ideológicas, com reflexos claros no modo como se posicionam face ao objeto da nossa análise, assim como lhes percecionam o(s) seu(s) futuro(s). Tal constatação, que mais uma vez nos encaminha para uma análise de natureza política e que extravasa o âmbito desta investigação, não sendo, neste contexto, por isso, de aprofundar.

A análise, desenvolvida através do *software* MACTOR (Anexo 9), pese embora o seu nível de utilização mais elementar, intencionalmente, realizado, quer por razões temporais, quer também pela profundidade, por vezes avassaladora do mesmo, associada ao trabalho de pesquisa bibliográfica e à recolha de informação junto dos atores sociais referenciados como atores chave deste sistema, assim como o tratamento, de carácter mais qualitativo (Anexo8) realizado com todo esse manancial de informação, através da análise de conteúdo, permite-nos destacar, com relativa segurança, a existência de níveis fortes de convergência dos atores face a um número

significativo de objetivos estratégicos e que conforme sequência processual utilizada nesta investigação e de que o Quadro 11 – Dos objetivos chave aos desafios estratégicos (p. 82), constitui suporte, remete-nos para os possíveis futuros, em torno dos quatro desafios estratégicos, antes identificados. Assim, e em conformidade com as correspondências estabelecidas, permanecem para o futuro e em aberto os seguintes desafios, a reter:

- I. Projeção do Aeroporto Civil de Beja a nível nacional e internacional (PACBNI)
- II. Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística (PDEITIC/L)
- III. Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do “Portela + 1” (ABP+1)
- IV. Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do Aeroporto Civil de Beja (AMGP)

Estes desafios estratégicos, a que chegámos, enformam os contornos do que poderá aproximar-se da definição original de cenário normativo ou desejável, que segundo Buarque (2003) “é uma descrição da realidade futura...e converge fortemente com os desejos da sociedade em relação ao seu futuro...ou seja expressa o compromisso no futuro estabelecido entre a vontade e as circunstâncias” (p.35). Tal conceito é, igualmente, pacífico para Godet (1993). Assim e tentando não forçar, abusivamente, os limites do conceito de cenário, atempadamente definido no âmbito do capítulo reservado ao enquadramento teórico e metodológico, nesta linha de normatividade e por isso do desejável e sem se equacionarem os constrangimentos, em particular os decorrentes do meio envolvente, poder-se-á afirmar que estes seriam os desígnios que os atores auscultados no âmbito do presente trabalho de investigação, almejariam para este aeroporto, num horizonte temporal de dez anos, respeitando-se, necessariamente, as especificidade de posições assumidas e decorrentes duma multiplicidade de fatores e que, de modo sintético, poderemos substanciar em:

- Para os atores Municípios (MUN), Associações e Núcleos (ASSOC/NUC) e Partidos com assento parlamentar à esquerda (PAPE) e, de algum modo também para os Estudiosos (ESTUD) o cenário ideal para a utilização futura deste aeroporto configuraria uma clara primazia duma utilização endogeneizada, onde a fixação da indústria aeronáutica e outras, o crescimento da produção agrícola, em torno do perímetro de rega do Alqueva e a articulação com outros centros produtores do Alentejo, nomeadamente do concelho de Odemira, alimentariam uma nova cadeia de produção/transformação e comercialização capaz de produzir riqueza no Alentejo, promovendo a fixação populacional e alimentando, em simultâneo, a valência de carga/logística, também identificada como relevante do ponto de vista da otimização das condições disponíveis, particularmente em termos de disponibilidade de espaço, o que é apontado como mais um

aspecto relevante, no contexto das suas características intrínsecas, e capaz de fazer a diferença no contexto aeroportuário nacional, marcado pela excessiva implantação urbana e pelas decorrentes dificuldades de crescimento. Associada, a estas valências, de inserção mais rápida e exequíveis num horizonte temporal de curto prazo, teríamos o turismo que pela especificidade que lhe é própria, associada à fraca maturidade da promoção turística do Alentejo, enquanto região turística de excelência, e que por isso procura um mercado longe do habitual conceito de “turismo de massas” impor-se-ia numa lógica temporal mais alargada e sustentando-se pelo natural crescimento dum multiplicidade de projetos turísticos, alguns de grande dimensão, na área de influência do Alqueva, de Tróia e da Comporta, para se referenciar exemplos de articulações possíveis, onde o efeito escala fosse capaz de incrementar as mais-valias em favor da região. O desafio estratégico em volta da “Portela +1” constituir-se-ia como um sustentáculo de apoio, na medida em que apesar de complementar os períodos de maior sobrecarga dos aeroportos de Lisboa e de Faro, nunca esgotaria as potencialidades endógenas da região onde o aeroporto está implantado e para as quais se revela um instrumento prodigioso na perspetiva da sua otimização e sedimentação, e que para os atores objeto da presente análise, aconteceria sempre privilegiando a sua dimensão de projeto nacional, espaço onde se deve preferencialmente afirmar. Ainda no quadro da presente análise (Quadro 11, p. 82), reveste-se de eminente importância para estes atores, a criação de um novo modelo de governança, assente em sinergias territorializadas de participação, capazes de fazer valer o dinamismo da região como um todo, o que justificaria, para alguns o reequacionar do processo de regionalização. Estes atores, diga-se, pela sua importância no território, serão os que, repetidamente, sentem de forma mais evidente os constrangimentos à afirmação deste e doutros projetos, assim como as dificuldades decorrentes das desarticulações entre níveis de planeamento, as fragilidades demográficas e empresariais, tendo por isso dificuldades em sustentar por tempo indeterminado as suas posições junto do poder central. O caso do Aeroporto Civil de Beja e o consenso que o mesmo tem gerado ao longo do seu já longo percurso, enquanto projeto de desenvolvimento endógeno, constitui uma evidência de que é possível mesmo num contexto de difícil afirmação, manter uma posição de apego a um projeto que se esboça ainda como estruturante no âmbito do modelo de desenvolvimento preconizado.

- Para os Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD – PSD, CDS-PP), e de algum modo, também para a ANA, apesar da administração da ANA para este aeroporto, partilhar de muitos dos objetivos dos restantes atores de carácter local e regional⁷¹, prevalece uma visão mais

⁷¹ A administração nacional da ANA tem deste aeroporto uma visão mais sedimentada em aspetos de natureza económica, pelo que na dimensão do potencial lucro lhe suscita inúmeras dúvidas, comprometendo, eventualmente,

liberal da potencial utilização deste aeroporto, o que lhe não deixa de congregar, de algum modo, alguns dos desafios estratégicos antes referenciados, particularmente o que respeita à **Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística** (PDETC/L), sendo este incrementado especialmente através da iniciativa privada e da concretização de grandes projetos, na área industrial, turística, ou outra, merecendo particular destaque o papel da diplomacia económica, enquanto meio estratégico para a sua projeção internacional, sendo esta uma fonte expectável de sustentabilidade económica em articulação com as áreas tradicionais de exploração agrícola, nomeadamente em torno do Alqueva. A opção estratégica “Portela+1” suscita reservas a estes atores, não merecendo, por isso, qualquer destaque no contexto de rentabilizações futuras. Quanto ao desafio IV e que se prende, como oportunamente referido, com as questões do **Novo modelo de governança**, não assume, formalmente lugar no quadro da sua ação como atores, pese embora o facto da participação e do envolvimento das populações nos projetos que lhes dizem respeito serem, repetidamente referenciados como relevantes, até na perspetiva de gerar consensos e como forma de obviar a disputa política em torno do aeroporto. Esta é em linhas gerais, a visão prospetiva ideal, destes atores, para esta infraestrutura aeroportuária.

Porém, se num plano ideal e de alheamento propositado das circunstâncias, algumas das quais adversas ao arranque da atividade deste aeroporto, é relativamente fácil traçar as linhas dos potenciais pilares deste projeto, num plano real, e por isso contextualizado, deste empreendimento, não teremos no âmbito deste trabalho académico condições para chegar à cenarização propriamente dita, uma vez que tal ambição para se ver concretizada, careceria da utilização de instrumentos metodológicos adequados, nomeadamente do domínio da análise morfológica.

Assim, e por forma a dar suporte ao enunciar de algumas hipóteses, de evolução futura deste aeroporto, decorrentes das necessárias linhas estratégicas que perpassam toda a análise e reflexão até aqui desencadeadas, regressa-se à Análise SWOT, procedendo-se no tópico seguinte a um novo exercício dessa natureza, desta vez à luz dos contributos que no decurso deste exercício académico, fomos capazes de capitalizar.

Quadro 11 – Dos objetivos chave aos desafios estratégicos

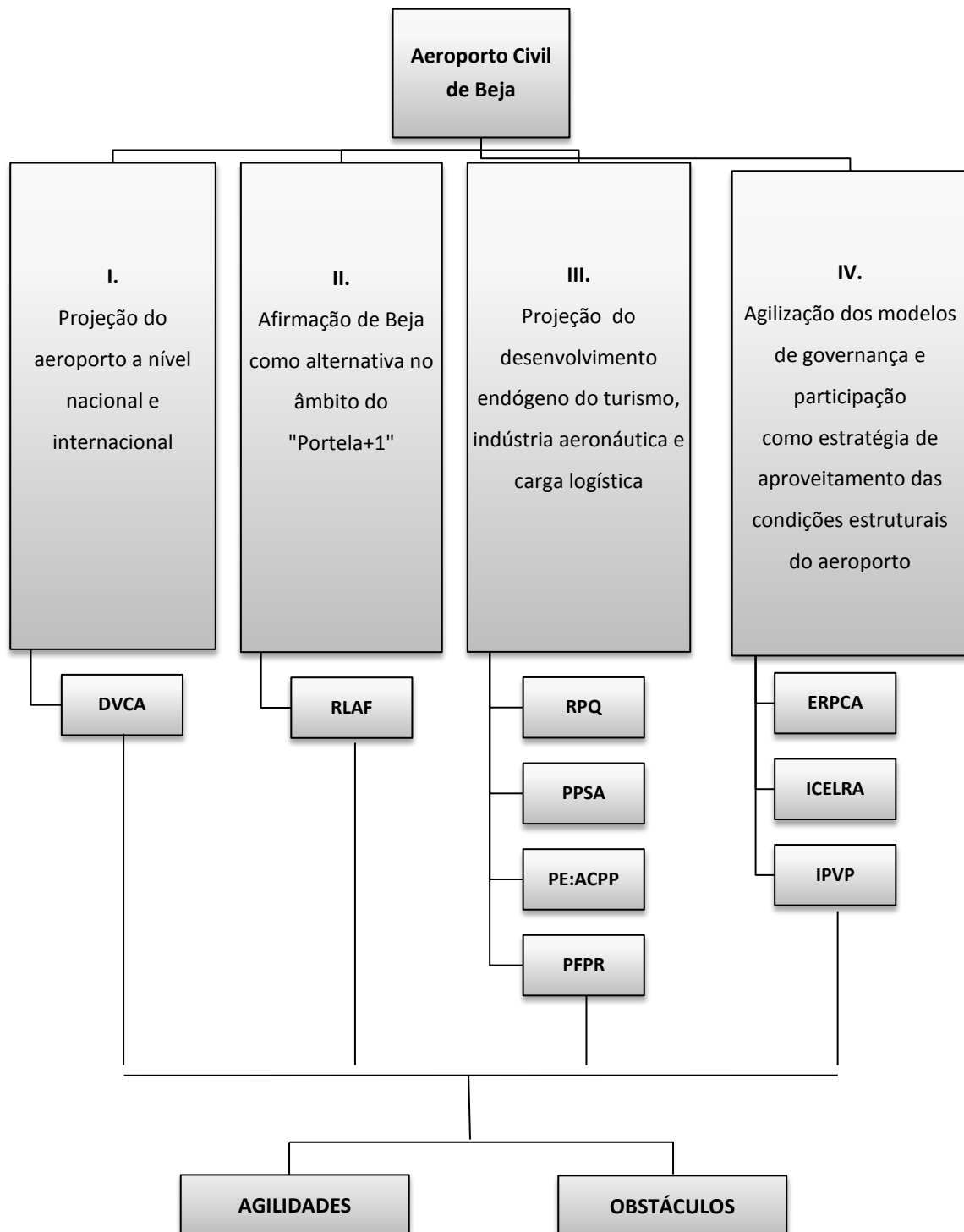
OBJETIVOS-CHAVE	DESAFIOS ESTRATÉGICOS
<p>O1. Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto (DVCA)</p>	<p>I. Projeção do Aeroporto Civil de Beja a nível nacional e internacional (PACBNI)</p>
<p>O2. Criar empresas e emprego através do aeroporto – EUROMECC (CEEA)</p> <p>O9. Potenciar a proximidade do Porto de Sines/Alqueva (PPSA)</p> <p>O16. Minimizar os impactos da política de austeridade/desinvestimento público (MPADP)</p> <p>O38. Potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros (PEI:ACPP)</p> <p>O41. Potenciar a melhoria das ligações intermodais (PMLIM)</p> <p>O42. Promover a fixação de população na região (PFPR)</p>	<p>II. Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística (PDETIC/L)</p>
<p>O39. Potenciar utilização de Beja, no âmbito do “Portela+1” (PUP+1)</p> <p>O40. Reverter as limitações de crescimento, dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto (RLALF)</p>	<p>III. Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do “Portela+1” (ABP+1)</p>
<p>O4. Rentabilizar pista de qualidade (RPQ)</p> <p>O10. Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto (ERPCA)</p> <p>O11. Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento (PANP)</p> <p>O15. Promover a articulação Beja/Évora em termos de indústria aeronáutica (PABEIA)</p> <p>O17. Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto (DEIA)</p> <p>O18. Fomentar a convergência de interesses regionais e nacionais no seio da ANA (FCIANA)</p> <p>O21. Atenuar a ação dos <i>lobbies</i> políticos/económicos contra o aeroporto (AALCA)</p> <p>O22. Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto (ICELRA)</p> <p>O23. Atenuar a falta de vontade política (IFVP)</p> <p>O25. Consciencializar o governo central para o seu papel de ator chave (CGPAC)</p> <p>O45. Promover a operância do Grupo de Trabalho (POGP)</p>	<p>IV. Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do Aeroporto Civil de Beja (AMGP)</p>

Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

5.3.4 De novo a Análise SWOT

Num exercício, de síntese reflexiva, em torno da Figura 5 - Análise SWOT: Desafios Estratégicos – Agilidades/Obstáculos em torno dos objectivos-chave, procurar-se-ão delinear, a partir daí, algumas hipóteses capazes de inventariar pistas para a evolução futura do Aeroporto Civil de Beja, numa perspetiva das suas eventuais utilizações, conscientes de que esse(s) futuro(s) decorrerá(ão), como é natural, da dinâmica do jogo de atores com intervenção no sistema, sendo essa, necessariamente, influenciada pelos meios de ação de que dispõem e da forma como os mobilizam, até para a superação dos obstáculos, que no caso em apreço, não se afiguram de fácil apropriação e alguns dos quais poderão até colocar em causa os próprios processos de implementação de medidas/ações tendentes à operacionalização desta infraestrutura aeroportuária.

Figura 5 - Análise SWOT: Desafios Estratégicos – Agilidades/Obstáculos em torno dos objetivos-chave



Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Legenda:

DVCA - Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto; **RLAF** - Reverter as limitações de crescimento dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto; **RPQ** - Rentabilizar pista de qualidade; **PPSA** - Potenciar a proximidade do Porto de Sines/Alqueva; **POGT** - Promover a operância do Grupo de Trabalho; **PEI:ACPP** - Potenciar estratégia integrada aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros; **PFPR** - Promover a fixação de população na região; **ERPCA** - Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto; **ICELRA** – Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto; **IFVP** – Atenuar a falta de vontade política.

Desta forma, ressalta como evidente a agregação de objetivos-chave (RPQ; PPSA; PEI:ACPP; e PFPR) em torno do **Desafio Estratégico I – Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística**, constituindo o **Desafio Estratégico IV – Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia de aproveitamento das condições estruturais do aeroporto** o que congrega, sequencialmente, mais objetivos-chave (ERPCA; ICELRA; e IFVP). Com apenas um objetivo associado, a cada um, surgem os dois outros Desafios Estratégicos: **Desafio Estratégico II – Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do “Portela + 1”** (com o objetivo-chave RLALF) e **Desafio Estratégico I – Promoção do Aeroporto a nível Nacional e Internacional** (com o objetivo-chave DVCA).

Segundo a perceção dos atores, constata-se que os obstáculos expectáveis dizem essencialmente respeito aos seguintes fatores:

- Inexistência da função combustível;
- Inexistência de certificação da pista, pelo INAC, para a realização de voos civis;
- Crise económica e dificuldades de acesso ao crédito, o que condiciona as possibilidades de materialização de investimentos públicos, nomeadamente em termos de conclusão de obras fundamentais para a melhoria das ligações intermodais ou de finalização do projeto de Alqueva, assim como a materialização de outros projetos já existentes na área do turismo e da instalação empresarial. Veja-se o caso da EUROMEC, empresa do sector aeronáutico interessada em fixar-se em Beja, com projeto já licenciado pela Câmara Municipal e que para a construção do hangar necessitaria de se financiar na banca, aguardando-se ainda, diga-se com expectativa, a possibilidade dessa fixação se concretizar, a curto prazo, uma vez que daí resultaria a criação de aproximadamente 100 postos de trabalho diretos e de outros tantos indiretos;
- Transição do modelo de gestão, da ANA de empresa pública para empresa privada o que, de acordo com os moldes em que tal transição acontecer, inúmeras interrogações suscita quanto aos impactos produzidos nesta infraestrutura aeroportuária, particularmente no que diz respeito aos atores locais/regionais (MUN e ASSOC/NUC) assim como os Partidos com Assento parlamentar à esquerda (PAPE);
- De natureza política e que se consubstancia na persistência da ideia de associação do projeto a partidos, particularmente aos do poder, afastando-se do mesmo uma visão mais técnica e estruturante para a região e para o país;
- Persistência de uma ideia pouco razoável do aeroporto o que se consubstancia na existência de expectativas pouco realistas quanto ao seu papel e funções, nomeadamente como consequência e reflexo da ação dos *media*.

No que concerne às agilidades inerentes aos **Desafios Estratégicos** enunciados, e numa clara ótica da sua necessária relevância para a alavancagem do projeto, enumeram-se os fatores referenciados como significativos:

- Localização geográfica e inserção territorial, cultural e patrimonial do aeroporto;
- Condições estruturais do próprio aeroporto, nomeadamente a existência de espaço para se procederem a ampliações em função das evolutivas necessidades, possibilidade de partilha de custos de manutenção com a FAP e baixo custo do projeto;
- Grande consenso local e regional em torno do projeto e possibilidade de o afirmar “a uma só voz” em contexto nacional ou internacional;
- Perspetivas de aumento dos fluxos turísticos em consequência da persistência e até intensificação das ações promocionais do Alentejo, particularmente no estrangeiro, enquanto região turística de qualidade e em resposta a necessidades de procura de pacotes de lazer diferenciados e seletivos;
- Potencial conclusão das obras de Alqueva em 2015 e consequente perspetiva de crescimento da produção agrícola capaz de sustentar uma nova fileira de produção/transformação/comercialização de qualidade e por isso passível de aliciar e alimentar mercados consumidores europeus.

Se nos detivermos, com alguma perspicácia na análise, quer dos fatores capazes de se assumirem como agilidades na operacionalização dos desafios estratégicos identificados, em particular o mais consensual (Desafio estratégico III) e que remete para a **Promoção do desenvolvimento endógeno em áreas como o turismo, a indústria aeronáutica, ou a carga/logística**, quer nos obstáculos capazes de os comprometerem, verifica-se que:

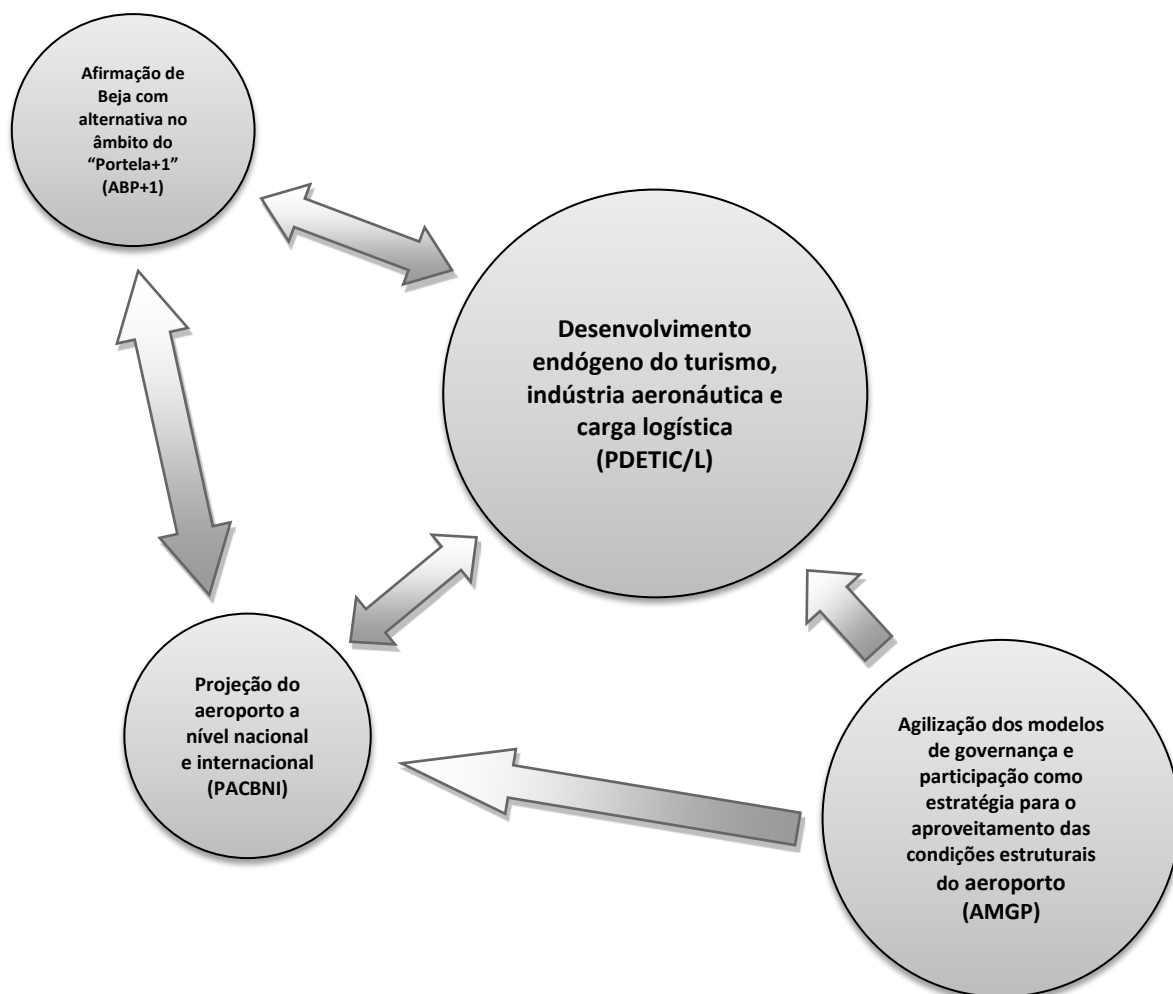
- A natureza dos fatores capazes de se assumirem como críticos do sucesso futuro deste aeroporto são essencialmente de natureza estrutural (como a sua capacidade de crescimento, a sua implantação geocultural, ou o baixo custo do projeto) articulados e potenciados, de maneira óbvia, pelos de cariz económico e também político, enquanto que os que configuram latentes obstáculos se situam num plano mais de governança e de participação/articulação entre atores na perspetiva da materialização duma lógica consistente e encadeada para o projeto capaz de o reposicionar na dinâmica de desenvolvimento da região e de em consequência de o projetar quer a nível nacional quer até internacional.

Em face desta análise, e por se considerar que os fatores de natureza económica decorrem de variáveis, sobre as quais o controlo é muitas vezes difícil, pese embora o reconhecimento da importância das opções políticas com impactos económicos, não deixaremos de reforçar a

relevância dos fatores de governança enquanto aspetos referenciados como de obstrução à afirmação do projeto aeroportuário de Beja, uma vez que, dadas as suas potencialidades estruturais, é muito, à sua volta, que poderemos delinear ações estratégicas e consequentes recomendações capazes de, no futuro, produzirem impactos suscetíveis de inverter a atual situação de inoperância deste aeroporto.

Assim, e atendendo ao exposto, considera-se como síntese a Figura 6 - Síntese das potenciais relações entre Desafios Estratégicos – Aeroporto Civil de Beja, relativamente ao conteúdo da qual se formulam as seguintes hipóteses de evolução futura para o aeroporto de Beja em 2020:

**Figura 6 – Síntese das potenciais relações entre Desafios Estratégicos –
Aeroporto Civil de Beja**



Fonte: Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Atendendo às especificidades, das possíveis relações a estabelecer em torno dos **Desafios Estratégicos** enunciados, e que à luz da presente reflexão, se assumem como futuríveis, para usar a terminologia de Godet (1993) enumeram-se, seguidamente, as hipóteses que se consideram passíveis de sustentar as circunstâncias favoráveis à sua concretização:

- A afirmação do Aeroporto de Beja, enquanto âncora para o desenvolvimento endógeno, na região Alentejo, do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística, tem subjacente a agilização de modelos de governança e de participação como estratégia para o aproveitamento das suas condições estruturais;
- O desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística, na região Alentejo, em torno do seu aeroporto, promove a sua afirmação e projeção a nível Nacional e internacional;
- A projeção do aeroporto a nível nacional e internacional, sustentada no desenvolvimento endógeno da região Alentejo, facilita a assunção do seu papel como alternativa no âmbito do “Portela+1”, não constituindo, todavia, essa a sua vocação principal;
- A afirmação de Beja como alternativa, no âmbito do “Portela+1” contribui para a sua afirmação e projeção a nível nacional e internacional, decorrendo daí mais-valias para o desenvolvimento da região em torno de áreas como o turismo, a indústria e a carga/logística, fomentando por esta via a fixação populacional e o crescimento de empresas e emprego.

A ser assim, em 2020, o Aeroporto Civil de Beja assumirá um papel considerável na dinâmica do Alentejo, proporcionado a esta região e ao país níveis de integração económica e social que o legitimaram no passado, o questionam no presente e o projetam no futuro....sendo que nesta, como noutras realidades, o futuro está em aberto e esta abordagem, por ora, é apenas exploratória!

6. CONTRIBUTOS/RECOMENDAÇÕES PARA O PLANEAMENTO ESTRATÉGICO NUMA ÓPTICA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Os estudos prospetivos constituem, como oportunamente se evidenciou, uma componente fundamental no processo de planeamento, na atualidade, uma vez que proporcionam orientações com vista a posteriores tomadas de decisão, na perspetiva da construção do futuro desejado.

Assim, entendidos os estudos prospetivos e de construção de cenários enquanto instrumentos de planeamento visam a definição de ações e estratégias capazes de exercer influência sobre os resultados futuros do objeto em análise, contribuindo, deste modo, para por em causa determinismos e orientando a realidade para a direção desejada, numa lógica sistémica de investigação-ação, anteriormente defendida por Guerra (1999), em que os atores não são sujeitos passivos da investigação, mas sim são entendidos como sujeitos participativos e capazes de se mobilizarem durante as diferentes fases desse processo de planeamento. Conforme refere Buarque (1999) partilhar esta conceção de planeamento “...representa uma forma de a sociedade exercer poder sobre o seu futuro.” (p.25)

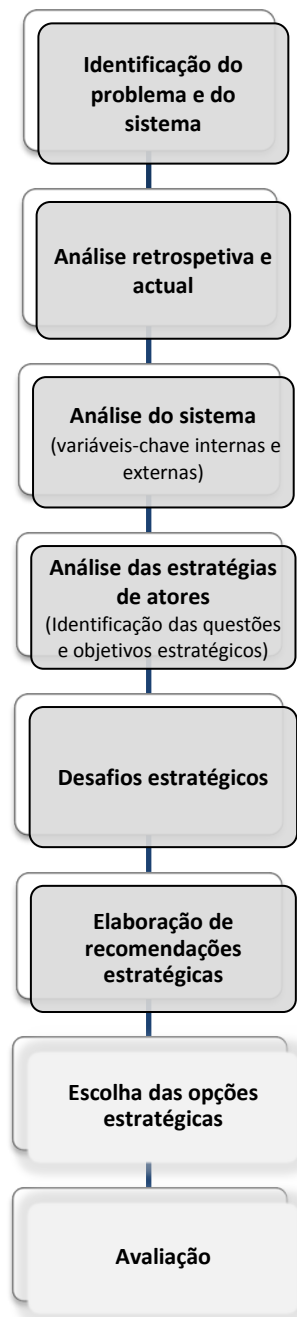
Tal conceção de planeamento tem presentes duas dimensões chave: a dimensão técnica e política, o que remete, de forma inequívoca, para a importância das metodologias participativas e da mobilização dos atores para a tomada de decisão. Na dimensão técnica trata-se de dotar de racionalidade as opções possíveis, procurando equacionar metodologias capazes de fomentar essa racionalidade nas abordagens, mas é na dimensão política que se materializam as opções, que resultam de interesses e negociações entre atores sociais. Na ação humana, conforme defende Guerra (2000) “o desejo de saber é difícil de separar do desejo de intervir.” (p.69)

Em face deste preâmbulo introdutório, e em jeito de síntese, apresenta-se, seguidamente, o esquema geral utilizado para a concretização desta investigação prospetiva, em torno do Aeroporto Civil de Beja, procurando evidenciar os *apports* que este estudo poderá facultar numa lógica de desenvolvimento sustentável, para a região e conseqüentemente também para o país. Será pois através desse esquema geral que se aproxima das diferentes etapas do planeamento, que se procurarão sistematizar, conforme preconizado na última etapa desse processo, e sob a forma de recomendações estratégicas, evidenciando-se, sempre que tal se afigure possível, os contributos para a implementação de modelos de desenvolvimento participados.

Tal desiderato tem subjacente o pressuposto de que o desenvolvimento de um território é, segundo Godet e Durance (2011) “...e antes de tudo o resultado do seu próprio dinamismo...”

(p.98) é em torno dos seus atores que se podem potenciar sinergias para a concretização dos futuros desejados, o que no caso dos futuros do Aeroporto Civil de Beja diz respeito importa, e de acordo com o esquema que se apresenta que sintetiza as etapas do estudo prospetivo levado a cabo, elencar algumas recomendações estratégicas, particularmente relativas a fatores considerados chave para o futuro deste projeto âncora para o Alentejo.

Figura 7 – Etapas do estudo prospetivo e sua relação com o planeamento estratégico no caso do Aeroporto Civil de Beja



Fonte: Adaptado de Godet (1993, p.75)

Assim, um aspeto que emerge como importante, no que ao futuro do Aeroporto Civil de Beja diz respeito e que se assumiu, no passado, que tinha constituído um erro estratégico e que urge reparar no presente para não pôr em causa o futuro é o da evidente necessidade da definição de uma estratégia consensualizada e comum entre os diferentes atores. Na realidade, temos como relevante que os projetos e as ações dos atores nos seus territórios são mais determinantes, para os seus futuros, do que os meros consensos, algumas vezes verbalizados sob a forma de propaganda e sem operacionalização de forças (de consenso ou conflito) e mobilização de recursos para a superação de obstáculos e constrangimentos e a otimização das suas intrínsecas agilidades.

Neste, como noutros casos, importa não desligar a convergência local e regional em torno do projeto do efetivo alcance que este consenso pode assumir sob a forma de manifestos, articulações entre municípios, nomeadamente em torno da harmonização de ações consignadas nos seus documentos previsionais e estratégicos, na procura do que se chamará a configuração duma visão estratégica que extravase os limites do que, por despacho governamental, representa a criação de um Grupo de Trabalho, com composição pré-definida e prazos questionáveis para a contratualização de objetivos que para o serem, importa serem partilhados. Apesar da evidente constatação da proliferação de documentos, alguns de relevância considerável para o futuro deste aeroporto, das inúmeras referências às suas potencialidades, mas sobretudo às suas lacunas, por parte dos órgãos de comunicação social, particularmente os de índole nacional, desconhece-se a existência de um plano estratégico concertado e discutido que consubstancie também as posições dos que, à conta do seu trabalho de investigação e de reflexão, muito poderão acrescentar na perspetiva da definição de planos, com ações/objetivos definidos temporalmente. É, pois neste domínio que importa apurar o conceito de estratégia, uma vez que conforme defende Guerra (2000) é no apelo ao planeamento estratégico que a chamada de atenção se faz mais sobre os processos do que para os conteúdos, e o presente trabalho de investigação permitiu, de algum modo, uma caracterização do sistema com alguma profundidade, o esboçar de algumas das relações do jogo de atores em presença, o que fez vir ao de cima um significativo número de variáveis associadas a desafios estratégicos, em torno dos quais se perspetivam obstáculos, muitos dos quais de natureza política e de agilização de governança, onde importa, pois impulsionar estratégias operacionais relativas às várias dimensão da intervenção, particularmente, no âmbito de trazer para o domínio da ação e do envolvimento em torno destes desafios, o ator dominante, neste processo, e de cuja mobilização efetiva dependerá a criação daquilo que poderá ser apelidado de “zona franca”: o governo central. Através do amadurecimento do seu papel chave em torno desta infraestrutura pública poderá resultar a

produção legislativa necessária à criação de uma discriminação positiva capaz de sequencialmente fazer reverter para esta região, e em concreto para a zona envolvente deste aeroporto, um conjunto de recursos de natureza financeira, particularmente através da operacionalização de candidaturas a fundos comunitários, no âmbito do QREN, INALENTEJO, ou outra qualquer que se considere oportuna no contexto do desenvolvimento da região e, em consequência do aeroporto que a serve e reflete a sua dinâmica.

Consciente da natureza algo subjetiva e por isso também limitativa, inerente ao exercício da formulação de recomendações estratégicas, importa, para obviar as restrições enunciadas assim como a complexidade do real, e os seus parâmetros de evolução futura, por um lado, assumir como inevitáveis, os laivos de subjetividade subjacentes, quer à leitura que se faz do presente, quer no modo como se prospetiva o futuro, pelo que como defende Guerra (2000) assumir essa subjetividade não põe em causa a utilização complementar de métodos formais, para uma análise metódica das situações, nem para a operacionalização de processos mais racionais de apoio às decisões. É, muito neste domínio da imperatividade da organização, coletivamente produzida em torno do objeto em análise, que este estudo poderá relevar enquanto complemento para uma crescente legitimação decorrente do necessário envolvimento dos atores, em etapas posteriores da efetivação prospetiva. Julga-se, no entanto, embora de forma modesta ter contribuído, para o aprofundamento da base de conhecimento objetivo em torno deste aeroporto, abrindo pistas reflexivas acerca dos seus futuros, que só poderão produzir efeitos no domínio da intervenção social se forem capazes de mobilizar os atores, segundo a priorização de níveis de interesse individuais ou coletivos, tornando estas pistas de reflexão prospetiva realizáveis, ou não...

A dimensão avaliação, será aquela que, independente da forma/modelo que possa assumir, se revelará crucial, até na perspetiva da participação e do aprofundamento da democracia participativa, conforme defendido por (Guerra, 2000) e que constitui processo ainda frágil, no que ao aeroporto de Beja se reporta, mas cuja importância se sublinha como imperativo da concretização ou não dos futuros esboçados, sendo por isso fundamentais numa lógica de incremento e da articulação da racionalidade local/regional/nacional, ao redor do projeto aeroportuário e que deverão passar pelos seguintes potenciais aspetos:

- Pela criação de espaços de reflexão e de discussão, cujo objeto seja o aeroporto e que permitam a aproximação de estratégias entre atores de diferentes níveis de intervenção, como via para não se perderem os contributos e as posições, particularmente as resultantes do consenso entre os atores mais próximos no território, contaminando por esta via, o ator dominante identificado – Governo Central/ANA e que por múltiplas razões, algumas das quais evidenciadas ao longo deste trabalho, permanece com algum

distanciamento factual relativamente ao aeroporto, pese embora a verbalização da associação e do reconhecimento de objetivos chave identificados como fundamentais à sua afirmação;

- Pela criação de mecanismos/fóruns de comunicação e das consequentes redes formais ou informais para a promoção da comunicação e instituição de mecanismos de cooperação entre atores, despoletando-se a partir daí ações convergentes e com impactos reais no arranque formal da atividade aeroportuária, o que constitui, independentemente, do formato, ensejo coletivo.

Em síntese, será em torno destes novos contornos da dimensão participação que se criarão as condições para levar por diante dinâmicas capazes de incrementar o desafio estratégico identificado como o motor do esquema reflexivo produzido e que giram à volta da imperativa agilização dos modelos de governança, capazes de desencadear sinergias mobilizadoras do aeroporto, da região e de um país menos assimétrico e, por isso, mais equilibrado territorial e socialmente.

7. CONCLUSÕES

No quadro da atual transição, do modelo de desenvolvimento para a região Alentejo, amplamente ponderado, entre os diferentes atores, no âmbito dos múltiplos patamares da sua intervenção política, o Aeroporto Civil de Beja, enquanto infraestrutura potencialmente agregadora desses novos desafios emergentes, assume-se ainda como uma referência para muitos, e de forma particular para os atores locais e regionais, como um pilar de sustentação dessa estratégia. Para tal e apesar de já muito se ter escrito acerca deste projeto, em particular nos *media*, onde dele se tem criado uma imagem, muitas vezes distorcida e intencionalmente desfocada, e dos seus reais contornos (internos e externos) que o tornam um caso particular no espectro aeronáutico português, muito há ainda para refletir e analisar em torno das dimensões político/económicas e sociais deste aeroporto e em particular das suas potencias evoluções/vocações no contexto regional do Alentejo, vincadamente, marcado por fatores demográficos pouco favoráveis ao seu rejuvenescimento, por uma economia frágil e pouco diversificada e por uma débil capacidade de afirmação política junto do poder central, em resultado da própria estrutura do sistema político/administrativo na qual se enquadra, e das suas redes de ação, pouco facilitadora da participação cívica e da cidadania e ainda menos de fazer reverter em favor da região, onde estes movimentos se geram, os benefícios daí decorrentes.

É, pois, como resultado do binómio de participação/cidadania aliado à vertente de análise sociológica e em consequência da reflexão que, por ora, se dá por concluída, que importa tecer algumas considerações finais, quer acerca do próprio processo reflexivo e dos objetivos que o balizaram, quer ao nível dos resultados produzidos, entendidos estes sempre como despreziosos contributos, no âmbito do planeamento regional e assumindo, por isso, a forma de recomendação estratégica, com vista a dar suporte para a ação, numa lógica de que o Aeroporto Civil de Beja se possa ainda assumir como um fator potenciador do desenvolvimento regional, conforme sustentado anteriormente.

Assim e atendendo, quer aos propósitos que enformaram esta investigação, quer numa perspetiva mais específica dos objetivos que se delinearam e que a conduziram, poder-se-á numa primeira fase referenciar que a perceção geral que os atores têm do projeto aeroportuário de Beja é a que se trata de um sistema complexo para onde convergem uma multiplicidade de interesses associados a fatores/objetivos que pela sua própria natureza escapam à malha do estudo que agora se finaliza. Retomá-los, numa abordagem mais ampla, nomeadamente no

domínio da sociologia do poder e do controlo social, constitui-se quase como um imperativo e que até lá, torna estas notas conclusivas, ainda mais temporárias do que seria expectável.

Ainda assim, o presente estudo afluiria na direção de quatro grandes aspetos em redor dos quais se tecerão os comentários conclusivos.

1. O Aeroporto Civil de Beja tem, ao longo período objeto da nossa análise, suscitado diferentes níveis de envolvimento e de (des)envolvimento, particularmente por parte do poder central, quanto ao seu papel enquanto motor de desenvolvimento da região onde se insere e que o influencia como sistema, sendo, de forma recorrente, apropriado pelos partidos, ora numa perspetiva de grande apego, nomeadamente em períodos que antecedem os atos eleitorais, ou de grande desapego, na materialização duma reação de distanciamento face a obras iniciadas ou executadas pelo anterior elenco governativo. Esta forma descontinuada como se tem efetivado a relação do poder central com o aeroporto não tem contribuído para a sua afirmação e projeção, o que pela insistência na repetição tem, em determinados momentos, contribuído também para desmotivar os atores locais/regionais da sustentação da sua afirmação nacional e ou internacional. Ora, em face dos resultados obtidos e através da análise realizada, através do MACTOR, constata-se que o Governo Central/ANA (GCANA) é referenciado como o ator dominante neste sistema e aquele que mais pode desencadear ações conducentes à sua rentabilização enquanto projeto fomentador do desenvolvimento da região onde se insere e que pelas suas características, sobejamente, referenciadas carece de alavancas estruturantes para inverter os indicadores que a caracterizam como umas das regiões mais deprimidas de Portugal e da Europa. Potenciar este necessário envolvimento será um dos maiores reptos que inevitavelmente aqui se deixa e de forma muito direcionada para as Associações e Núcleos (ASSOC/NUC) cujo trabalho desenvolvido, prático e até pedagógico, em áreas consideradas de relevo para o território, como o turismo, ou os estudos desenvolvidos pelos quadros técnicos que as mesmas dispõem, devem ser capazes de se impor, numa clara despoltização do projeto e na sua assunção como elemento estruturante na região e no país que extravasa, por isso a sua dimensão enquanto arma de arremesso político, com as consequências por demais conhecidas e, que importa por isso inverter, na direção do(s) futuro(s);
2. No que concerne às variáveis que caracterizam o sistema, de natureza interna e externa, poder-se-á referir, como oportunamente se evidenciou, que da vastidão inicial, e depois de sucessivos exercícios de agregação/sistematização capazes de as tornar operacionalizáveis, resultou um conjunto de aproximadamente vinte variáveis que se transformariam através da aplicação das diferentes fases da metodologia prospetiva, em

igual número de objetivos chave, em torno dos quais os atores se posicionam de modo quase, diga-se, convergente, à exceção do posicionamento pouco favorável dos Partidos com assento parlamentar à direita (PAPD) e do Governo Central/ANA (GCANA), cujo posicionamento aponta para uma clara discordância quanto a uma potencial equação da possibilidade de Beja se assumir como uma alternativa complementar à “Portela+1”. Tal posição compromete, à luz da atual conjuntura política e de governação, à assunção desta possibilidade como exequível, pelo menos no horizonte temporal de curto prazo. Num futuro próximo, e perante a possibilidade de alternância de poder para o Partido Socialista, ou qualquer outro da ala mais esquerda, parece-nos possível que este desafio estratégico volte à agenda política. No quadro da análise efetuada apontam-se como significativas do ponto de vista dos fatores críticos de sucesso, as variáveis estruturais e por isso intrínsecas ao aeroporto, de modo particular as que remetem para a existência de pista de qualidade, a inserção territorial e as conseqüentes potencialidades de crescimento decorrentes das necessidades, sem limitações de natureza ambiental, como acontece nos restantes aeroportos nacionais de Lisboa, Faro, ou Porto. Constituem-se, por sua vez, como variáveis capazes de comprometer o expectável avanço do projeto, as de natureza política, amplamente referenciadas, assim como as económicas, cujo impacto não se equacionaria como significativo se Portugal e a Europa não vivessem uma das mais profundas crises, cujos contornos e amplitude, os especialistas ainda agora têm dificuldade em prospetivar. Da associação destes fatores que consubstanciam algumas agilidades ao sistema, mas também lhe conferem contornos de obstáculos, alguns de difícil ou imprevisível superação, num tempo curto, assenta a especificidade deste aeroporto, no contexto da região e necessariamente também do país. Regista-se, todavia, uma convergência de posições em torno dum conjunto significativo de variáveis que importa potenciar no futuro na perspetiva da forma de articulação/desarticulação não comprometer aspetos favoráveis e estruturantes ao aeroporto. Se o tempo disponível para a concretização deste projeto de investigação tivesse permitido o recurso ao *software* MICMAC, o que diga-se, ainda se equacionou sob a forma de experimentação e que se veio a revelar pouco consentâneo com as contingências para a realização desta tese, aflorar-se-ia com muito mais segurança a relação de dependência entre as variáveis, permitindo equacionar as que se afiguravam como mais motrizes para este sistema.

3. Quanto à relação entre atores, e conforme em tempo oportuno descrito e analisado na sequência do tratamento dos dados através do programa MACTOR, o que refira-se, constituiu um dos maiores desafios empreendidos no decurso desta investigação, quer pelo reconhecimento da riqueza potencial da informação decorrente de semelhante

recurso, mas também pela inexperiência, necessariamente colmatada com inúmeras horas de prospeção e análise das suas possibilidades, mas também dos seus constrangimentos, configura uma primazia do ator chave Governo Central/ANA (GCANA), em quem os de carácter mais local e regional (MUN e ASSOC/NUC) depositam as expectativas no sentido de tornar este aeroporto um elemento estruturante ao serviço do desenvolvimento, mas registe-se sem que desse pressuposto resulte uma demissão do papel de atores com implantação na região, uma vez que em resultado dessa posição charneira no território detém dele um conhecimento privilegiado, esperando-se que em conjunto com os contributos dos estudos já efetuados sobre este aeroporto, assim como da ação mobilizadora e já de alguma influência das Associações e Núcleos (ASSOC/NUC) sejam capazes de criar uma dinâmica de apelo por este projeto, despolitizando-o e transferindo-o para a dimensão que motivou a sua génese e que, pese embora as diferenças de interesses/desinteresses continua a persistir no imaginário da região como um elemento aglutinador e capaz de contribuir para a reposicionar na dimensão de região com especificidades, mas também com potencialidades, em particular na área do turismo, onde embora se estejam a dar os primeiros passos, se reconhece alguma qualidade no trabalho já desenvolvido, na captação de mais-valias para a região.

4. Quanto às hipóteses de evolução futura, e que de algum modo se inspiram ao cenário normativo ou desejável, e que reportam para a assunção do desafio estratégico em torno do desenvolvimento das valências do turismo, da implantação industrial e da carga/logística, constituindo o aeroporto a alavanca mas também o reflexo desse processo de desenvolvimento endógeno é à sua volta que se devem preferencialmente concentrar as estratégias dos atores, fazendo-as convergir na direção da concretização dos objetivos a ele associados, numa clara superação de dificuldades e constrangimentos passíveis de se tornarem potencialidades, caso os atores se consciencializem, em tempo útil, do seu papel enquanto fazedores de futuros, e chamando, para isso a si, a conceção e materialização dos caminhos que conduzem a esse(s) futuros(s).

Se este trabalho se constituir, já no presente, como um esboço dessa (re)construção necessária das noções de participação e da cidadania...então...os restantes desafios estratégicos aqui inventariados poderão de forma razoável assumir-se como futuros prováveis...isto porque conforme defende Godet (1993), «o Futuro está em aberto».

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS

- Amaro, R. R. (2003). Desenvolvimento – Um conceito ultrapassado ou em renovação? Da teoria à prática e da prática à teoria. *Cadernos de Estudos Africanos do ISCTE*, n.º 4, p. 35-7, retirado de <http://repositorio-iul.iscte.pt/handle/10071/3186> , em 13-01-2012.
- Antunes, A., Costa, A. C., & Gaspar, F. C. (2008). A importância dos aeroportos no Desenvolvimento Regional. Comunicação apresentada no 1º *Workshop* da APDR, em Lisboa, 28 de Novembro de 2008. Retirado de www.apdr.pt/evento_1/c_aac10.pdf , em 05-04-2012.
- Baltazar, M. S., & REGO, M. C. (Coord.) (2011). *Globalização e desenvolvimento*. Casal de Cambra: Edições Caleidoscópio.
- Bardin, L. (1977). *Análise de Conteúdo*. (L. A. Reto & A. Pinheiro, trads). Lisboa: Persona Edições 70.
- Brasiliano, A. C. R. (2007). Cenários prospectivos. *Doc On Line, Revista Electrónica, Brasiliano & Associados*, Edição 33.ª, p. 5-10, retirado de http://www.brasiliano.com.br/revistas/edicao_33.pdf , em 15-01-2012.
- Buarque, S. C. (2003). TD 939. *Metodologia e técnicas de construção de cenários globais e regionais. Cenários para o planeamento económico e social*. Brasília: IPEA. Retirado de http://www2.infoecosys.com/notaula/jec/td_0939_CEN_RIOS%20_textobas.pdf , em 09-11-2011.
- CCDR Alentejo (2011). *Observação das dinâmicas regionais – Políticas públicas para os territórios de baixa densidade*. Évora: Edição da CCDR. Retirado de <http://biblioteca.turismoalgarve.pt/plinkres.asp?Base=ISBD&Form=NP405&StartRec=0&RecPag=5&NewSearch=1&SearchTxt=%22ED%20CCDRA%22%20%2B%20%22ED%20CCDRA%24%22> , em 02-02-2012.
- CCDR Alentejo (2012). *Alentejo – Análise regional – Desenvolvimento rural*. Évora: Gráfica Eborense. Retirado de www.observatorio.pt/download.php?id=525 , em 14-01-2012.
- Cristo, C. M. P. N. (2002). *Prospectiva estratégica: instrumento para a construção do futuro e para a elaboração de políticas públicas* (VII Congresso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal). Retirado de <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0043707.pdf> , em 17-02-2012.

- DSPP (1997). *Prospetiva e Cenários - Uma Breve Introdução Metodológica –Série Prospetiva - Métodos e Aplicações*, n.º 1 (José Manuel Félix Ribeiro, Org.): Lisboa, Departamento de Prospetiva e Planeamento da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional/ Núcleo de Informação e Comunicação Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Retirado de http://www.dpp.pt/pages/files/serie_prospetiva_1.pdf , em 08-01-2012.
- EDAB (s.d.). *Plano de Marketing. Aeroporto de Beja – Alentejo*. Beja: EDAB, S.A. Retirado de <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0043707.pdf> , em 17-02-2012.
- Freitas, J. F. G. (2009). *Os aeroportos no desenvolvimento regional: Análise do projecto aeroportuário de Beja no contexto das dinâmicas de desenvolvimento do Baixo Alentejo*. (Dissertação de Mestrado em Gestão do Território não publicada). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.
- Freitas, J. F. G. (2012). O aeroporto de Beja e a competitividade do Baixo Alentejo: O caso das potencialidades turísticas. Lisboa: *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, n.º 29, p. 50-59.
- Godet, M. (1993). *Manual de prospetiva estratégica. Da antecipação à acção*. (J. Freitas e Silva, trads). Lisboa: Publicações D. Quixote.
- Godet, M. et al (2000) *A caixa de ferramentas da prospetiva estratégica – Problemas e métodos*. Lisboa: Cadernos CEPES. Retirado de <http://www.turismorural.org.br/download/20080615095245.pdf> , em 05-03-2012.
- Godet, M., & Durance, P. (2011). *A prospetiva estratégica. Para as empresas e territórios*. UNESCO. Retirado de <http://www.laprospetive.fr/dyn/traductions/contents/findunod-godet-durance-ext-vpt.pdf> , em 02-03-2012.
- Guerra, I. C. (2000). *Fundamentos e processos de uma sociologia da acção. O planeamento em Ciências Sociais*. Cascais: Principia.
- ICNF (s.d.). *Carta Europeia do Turismo Sustentável*. Retirado de http://pontonatura.com/doc_apoio/10.doc , em 09-01-2012.
- INE (s.d.). *Censos 2001 e Resultados Preliminares dos Censos 2011*. Retirado de http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_publicacoes , em 18-02-2012.
- INE (s.d.). Instituto Nacional de Estatística. Retirado de www.ine.pt/ , em 18-02-2012.

- Jornal Expresso (2011, 19 de Dezembro). Governo quer definir futuro do aeroporto de Beja. Aeroporto de Beja "é um polo de retracção". *Expresso [Online]*. Retirado de <http://expresso.sapo.pt/governo-quer-definir-futuro-do-aeroporto-de-beja=f695401#ixzz2-5GjAgV9w> , em 21-12-2012.
- Jornal SOL (2011, 13 de Outubro). *Charters* com alemães e holandeses começam a voar para Beja em 2012. *Sol Online*. Retirado de http://sol.sapo.pt/inicio/Sociedade/Interior.aspx?content_id=30822 , em 15-10-2011.
- LIPSOR-EPITA-MACTOR . *Software Mactor* [Aplicação para computador]. França: Lipsor
- Lima, M. P. (1981). *Inquérito sociológico – Problemas de metodologia*. Lisboa: Editorial Presença
- Lopes, A. S. (1984). *Desenvolvimento Regional – Problemática, Teoria e Modelos* (2.ª Ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Luz, C. F. M. (2005). *Município de Vila do Bispo: Presente e cenário sócio-económico mais provável para 2015*. (Dissertação de Mestrado não publicada). Escola de Ciências Sociais, Departamento de Sociologia, Universidade de Évora.
- Marques, A. P. S. (2006). *Actores, estratégias e desenvolvimento local – Conflitos e consensos no Município de Palmela no limiar do século XXI* (Tese de Doutoramento não publicada). Escola de Ciências Sociais, Departamento de Sociologia, Universidade de Évora.
- Mateus, A., & Associados – Sociedade de Consultores (2005). Plano Regional de Inovação no Alentejo. Retirado de <https://www.evoradigital.biz/NR/rdonlyres/616B2816-5B7A-402A-95D2-8779BD3D167F/0/PRIA.pdf> , em 20-01-2012.
- Monteiro, J. S. (2007) As atribuições do aeroporto de Beja (II). *Economia e Gestão, Vol. XII*, n.º 1, p. 169-174.
- Moreira, C. D. (1994) *Planeamento e estratégias da investigação social*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Morin, E. (1991). *Introdução ao pensamento complexo*. Lisboa: Publicações Instituto Piaget.
- Moutinho, J. (2006). *O Plano de Voo- Turbulências da Aviação em Portugal e no mundo*. Lisboa: Edições ISEC – Ciências Aeronáuticas.
- ONU Brasil (s.d.). *A ONU e o meio ambiente*. Retirado de <http://unic.un.org/imucms/rio-de-janeiro/64/39/a-onu-e-o-meio-ambiente.aspx> , em 05-04-2012.
- Pais, A. (2002). *Contributos para a história da Base Aérea n.º 11 e do projecto do Aeroporto Civil de Beja*. Lisboa: Assírio & Alvim.

- Perestrelo, M. (2000). *Prospetiva: planeamento estratégico e avaliação*. Comunicação apresentada no IV Congresso Português de Sociologia. Retirado de http://www.aps.pt/cms/docs_prv/docs/DPR462e0a77b4aca_1.pdf , em 20-02-2012.
- Perestrelo, M. (2002). Planeamento estratégico e avaliação: metodologias de análise prospetiva. *Cidades - Comunidades e Territórios*, n.º4, p. 33-43. Retirado de http://hdl.handle.net/10071/3327_, em 22-02-2012.
- Perestrelo, M., & Caldas, J. M. C. (1996). Estratégia de actores. *Prospetiva e avaliação. Sociologia – Problemas e Práticas*, n.º 22, p. 81-94. Retirado de <https://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/827/1/6.pdf> , em 06-03-2012.
- Perestrelo, M., & Caldas, J. M. C. (2000). Instrumentos de análise para o método dos cenários II – Estratégia de actores. (Documento de trabalho). Lisboa: Dinâmia. Retirado de <http://hdl.handle.net/10071/476> , em 03-03-2012.
- Popper, K. (1978). *Lógica das Ciências Sociais*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Popper, K. (s.d.). *A lógica da pesquisa científica*. São Paulo: Editora Cultrix.
- Popper, K., & Konrad, L. (s.d.). *O futuro está aberto*. Estarreja: Editorial Fragmentos.
- QREN (2011). *Portugal - Proposta de programa operacional regional do Alentejo 2007-2013 [FEDER]*. Retirado de http://www.qren.pt/np4/file/3149/POAlentejo_Novo_texto_2012.pdf , em 06-01-2012.
- Queiroz, J. (2008). Os voos do aeroporto de Beja. In M. S. Baltazar & M. C. Rego (Coords.). *Novos cenários de desenvolvimento do Alentejo* (Cap.5, pp. 121.143). Casal de Cambra: Edições Caleidoscópico
- Quivy, R., & Campanhoudt, L. V. (1992). *Manual de investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Rego, M. C., & Baltazar, M. S. (Coord.) (2008). *Novos cenários de desenvolvimento do Alentejo*. Casal de Cambra: Edições Caleidoscópico.
- Ribeiro, J. M. F. (2005). Diagnóstico e Prospetiva dos Locais. Uma Breve Exploração do Caso da Área Metropolitana de Lisboa. Série “*Prospetiva – Métodos e Aplicações*”, Nº 7. Direcção de Serviços de Prospetiva. Lisboa: Departamento de Prospetiva e Planeamento (Ministério das Cidades, Administração Local, Habitação de Desenvolvimento Regional). Retirado de http://www.dpp.pt/Lists/Pesquisa%20Avanada/Attachments/2764/diagnostico_prospetiva_locais.pdf , em 14-03-2012.

- Ribeiro, J. M. F., Alvarenga, A., & Marques, I. (2003). A União Europeia face ao(s) seu(s) futuro(s). Um exercício prospectivo a 10 anos. Série “*Prospectiva - Métodos e Aplicações*”, n.º 5. Departamento de Prospectiva e Planeamento (Ministério das Finanças). Retirado de http://www.dpp.pt/Lists/Pesquisa%20Avanada/Attachments/2764/diagnostico_prospectiva_locais.pdf, em 15-03-2012.
- Salvadinho, J. M. C. (2006). *Desenvolvimento sóciocomunitário - Centro Social dos Montes Altos*. (Dissertação de Mestrado não publicada). ISCTE, Lisboa.
- Santos, M. O. (2008). Planeamento enquanto processo par o desenvolvimento sustentado. In M. S. Baltazar & M. C. Rego (Coords.) *Globalização e desenvolvimento* (Cap. 1, p. 19-48). Casal de Cambra: Edições Caleidoscópico.
- Santos, M. O. G. (2011). *Textos de apoio sobre método dos cenários*. Centro de Investigação em Sociologia e Antropologia “Augusto Silva” da Universidade de Évora. Retirado de http://home.uevora.pt/~mosantos/download/Cenars_TextoApoio_25Jul2011.pdf, em 11-04-2012.
- Saragoça, J. M. L. (2010). *Diagnóstico, rede de actores e tendências para o governo electrónico local no distrito de Évora – Estudo prospectivo*. (Tese de Doutoramento não publicada). Escola de Ciências Sociais, Departamento de Sociologia, Universidade de Évora.
- Silva, A. S., & Pinto, J. M. (1990). Uma visão global sobra as Ciências Sociais. In A. S. Silva & J. M. Pinto (Orgs.). *Metodologia das Ciências Sociais* (4ªed., Introdução, p. 9-27). Lisboa: Biblioteca das Ciências do Homem, Edições Afrontamento.
- United Nations (s.d.). *Agenda 21 Local*. Retirado de www.un.org/esa/dsd/agenda21/, em 14-04-2012.
- Vala, J. (1990). A análise de conteúdo. In A. S. Silva & J. M. Pinto (Orgs.). *Metodologia das Ciências Sociais* (4ªed., Cap. IV, pp. 101-128). Lisboa: Biblioteca das Ciências do Homem, Edições Afrontamento.

ANEXOS

Anexo 1

Guião de entrevista

GUIÃO DE ENTREVISTA

Atores locais, regionais e centrais – com ligação ao Aeroporto Civil de Beja

Passado:

1. Descreva o processo que levou à criação do Aeroporto Civil de Beja.
2. Quais os principais atores responsáveis por essa criação?
3. Como avalia o envolvimento/(des)envolvimento dos diferentes atores nas diferentes fases do processo de criação do Aeroporto Civil de Beja?

Presente:

1. Na atualidade, como considera o nível de envolvimento/(des)envolvimento dos atores face à infraestrutura?
2. Na sua perspetiva, esse nível de envolvimento/(des)envolvimento condiciona a situação atual de subaproveitamento da infraestrutura aeroportuária?
 - 2.1. Se sim:
 - a) A que níveis?
 - 2.2. Se não:
 - a) Porquê?
3. Identifique as variáveis internas e externas que, na atualidade, podem influenciar a dinâmica em torno do Aeroporto Civil de Beja.
 - 3.1. Das variáveis identificadas enumere as mais relevantes:
 - A nível local;
 - A nível regional;
 - A nível nacional/supranacional.

(continua)

4. Quais os atores sociais, cuja ação considera mais relevante, na atualidade no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito?
 - 4.1. Como classificaria as relações estabelecidas entre esses atores?
 - 4.2. Considera que, no presente, existe uma estratégia concertada no que ao Aeroporto Civil de Beja diz respeito?
 - 4.2.1. Se não
 - Considera que deveria existir?
 - Qual? Em que ideias-chave deveria assentar?

Futuro:

5. Num horizonte temporal de 10 anos:
 - 5.1. Qual o papel que o Aeroporto Civil de Beja desempenhará no contexto do desenvolvimento sustentável?
 - a) Regional
 - b) Nacional
 - 5.2. Antevê obstáculos à assunção desse papel?
 - a) Se sim, quais?
 - b) Quais as estratégias a implementar para os ultrapassar?
 - 5.3. Quem considera serem os atores fundamentais cuja ação influencie direta e indiretamente esse futuro?
 - 5.3.1. Como serão as relações entre esses atores?

Anexo 2

Tipologia dos Atores-Chave entrevistados

(Documento de Trabalho)

- Tipologia dos Atores-Chave entrevistados -

(Documento de Trabalho)

TIPOLOGIA Atores- Chave		PARTICIPANTES / Entrevistados	NOME (longo)	NOME (curto)	ENTREVISTA (n.º)
Estudiosos (ESTUD)		Autor de Tese de Mestrado	JFreitas	JF	E1
		Autor de Livro publicado acerca do Aeroporto de Beja e sua génese	APais	AP	E2
Associações e Núcleos (ASSOC/NUC)		NERBE - AEBAL	FPombeiro	FP	E3
		AMBAAL	PMina	PM	E4
		ACOS	-	-	-
		Associação Comercial do Distrito de Beja	-	-	-
		ERT	VSilva	VS	E5
Municípios (MUN)		Ferreira do Alentejo	ACosta	AC	E6
		Cuba	FOrelha	FO	E7
		Beja	JPValente	PV	E8
Partidos com assento parlamentar	À esquerda (PAPE)	PS - Deputado	PAmeixa	E9	
		PCP - Deputado	JRamos	E10	
		CDS – PP – Representante Regional	LDargent	E11	
	À direita (PAPD)	BE – Representante Regional	AMatos	E12	
		PSD –Deputado	MSimões	E13	
Governo Central, ANA e Grupo de Trabalho (GC/ANA)		Secretário de Estado Adjunto do 1.º Ministro	-	-	-
		ANA	BNeves	BN	E14
		Coordenador	JPRamôa	JPR	E15

Anexo 3

Tabela de suporte à análise do sistema interno e externo - Passado

Sistema interno – Passado

Sistema interno – Passado (Variáveis: Descrição)	ESTUD		ASSOC/ NUC			MUN			PAPE			PAPD		GC/ANA	
	JF/ E1	AP/ E2	FP/ E3	PM/ E4	VS/ E5	AC/ E6	FO/ E7	PV/ E8	PA / E9	JR/ E10	AM/ E11	MS/ E12	LD/ E13	BN/ E14	JPR/ E15
Custo do projeto			+				+			+	+	+		+	+
Valor competitivo/Interesse económico intrínseco aeroporto						+			+	+	+	+	+		
Existência de financiamento comunitário					+		+		+						
Aeroporto como polo de desenvolvimento regional			+	+		+			+						
Complexidade/Dificuldade das infraestruturas aeroportuárias														+	
Existência da BA 11	+	+	+	+	+			+	+	+					+
Existência de pista de qualidade	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+
Localização do aeroporto no contexto mundial (centro)															+
Proximidade ao Porto de Sines/Alqueva		+		+		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Condições favoráveis para o tráfego aéreo		+			+			+			+				

Sistema externo – Passado

Sistema Externo – Passado (Variáveis: Descrição)	ESTUD		ASSOC/ NUC			MUN			PAPE			PAPD		GC/ANA	
	JF/ E1	AP/ E2	FP/ E3	PM/ E4	VS/ E5	AC/ E6	FO/ E7	PV/ E8	PA / E9	JR/ E10	AM/ E11	MS/ E12	LD/ E13	BN/ E14	JPR/ E15
Aeroporto enquanto decisão governamental															
Relação consensual entre atores regionais	+					+				+		+	+	+	+
Ação das entidades locais: CMB, NERBE, ACOS e AMBAAL		+	+	+		+	+	+		+	+	+	+		
Relação oscilante ao projeto por parte do poder central	-	-				-	-		-	-	-	-	-		
Apropriação do projeto pelos partidos		-													
Distanciamento da ANA ao projeto	-	-								-	-				
Ausência de fomento à participação											-		-		
Excessivas expectativas relativamente ao papel do aeroporto	-														
Perspetiva de crescimento de Alqueva e das exportações agrícolas							+			+		+	+	+	
Necessidade de complementar a Portela													+	+	
Perspetiva de aumento do turismo					+		+					+		+	
Projetos estruturantes de desenvolvimento regional (Triângulo estratégico: Porto de Sines/ Aeroporto/ Alqueva)			+			+		+	+		-				
Ausência de estratégia para o aeroporto		-	-	-		-	-			-		-	-	-	-
Características demográficas da região		-				-								-	-
Características do clima		+								+	+				+
Proximidade ao Porto de Sines e Alqueva		+	+				+	+				+	+		

Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Anexo 4

Tabela de suporte à análise do sistema interno e externo – Presente

Sistema Interno – Presente

Sistema interno – Presente (Variáveis: Descrição)	ESTUD		ASSOC/NUC			MUN			PAPE			PAPD		GC/ANA	
	JF/ E1	AP/ E2	FP/ E3	PM/ E4	VS/ E5	AC/ E6	FO/ E7	PV/ E8	PA / E9	JR/ E10	AM/ E11	MS/ E12	LD/ E13	BN/ E14	JPR/ E15
Valor competitivo/Interesse intrínseco do aeroporto		+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+	+	+
Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego	+	+	+		+	+	+		+	+		+	+	+	+
Aeroporto como porta de entrada da região	+				+									+	
Existência de pista de qualidade	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ausência de certificação da pista		-			-	-						-			
Características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento)	+				-	+								+	
Condições para ser equacionado como "Portela+1"					+	+				+		-			
Inexistência da função abastecimento combustível												-			
Proximidade do Porto de Sines/Alqueva		+	+	+		+	+	+	+	+	+		+	+	+

Sistema Externo – Presente

Sistema Externo – Presente (Variáveis: Descrição)	ESTUD		ASSOC/NUC			MUN			PAPE			PAPD		GV/ANA	
	JF/ E1	AP/ E2	FP/ E3	PM/ E4	VS/ E5	AC/ E6	FO/ E7	PV/ E8	PA / E9	JR/ E10	AM/ E11	MS/ E12	LD/ E13	BN/ E14	JPR/ E15
Relação oscilante face ao aeroporto por parte do poder central	-	-	-	-		-	-		-	-	-		-		
Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento			-	-		-	-		-	-	-	-	-		
Incapacidade das entidades locais/regionais para exercerem junto do poder central, uma ação contínua em defesa do aeroporto							-		-		-				
Tendência para contestar obras realizadas pelo anterior partido do poder							-		-						
Ausência de regionalização															
Dificuldade de articulação com Évora, em termos da indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER)	-	-			-		-	-		-	-	-	-		
Política de austeridade e desinvestimento público	-	-	-	-		-	-		-	-	-		-	-	
Ausência de uma estratégia integrada para o aeroporto	-	-	-	-	-	-	-	-		-		-	-	-	-
Divergência de interesses nacionais e regionais da ANA	-	-								-	-				
Divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais									-	-	-		-		
"Venda" do aeroporto pela diplomacia económica		+										+			+
Existência de <i>lobbies</i> político/económicos contra o aeroporto		-	-		-	-		-		-					-
Consenso das entidades regionais em torno do aeroporto	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Falta de vontade política		-	-	-	-	-	-	-		-	-	-			
"Portela+1" enquanto solução para a dimensão nacional do aeroporto					-	+		-		-			-		
Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e de Faro	+		+		+	+	+			+		+	+	+	
Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja, no âmbito do "Portela+1"					-	-	+		-			-		-	-
Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

(continua)

Sistema Externo - Presente (cont.) (Variáveis: Descrição)	ESTUD		ASSOC/NUC			MUN			PAPE			PAPD		GV/ANA	
	JF/ E1	AP/ E2	FP/ E3	PM/ E4	VS/ E5	AC/ E6	FO/ E7	PV/ E8	PA/ E9	JR/ E10	AM/ E11	MS/ E12	LD/ E13	BN/ E14	JPR/ E15
Vocação industrial do aeroporto			+							+		+		+	+
Fase embrionária de promoção turística do Alentejo		-	-		-									-	
Existência do acordo com a EUROMEC			+											+	+
Inexistência de plano de negócios a nível regional, nacional e internacional	-	-										-			-
Fragilidades do tecido empresarial	-	-													-
Ligações intermodais		-	-			+		-	+	-	-	+	-		+
Características demográficas da região		-			-	-								-	-
Atuação da administração da EDAB					-					-	-				
Criação de um modelo de gestão para o aeroporto															
Operância do Grupo de Trabalho	+			+	-			-				+			+
Ação pedagógica da ANA em articulação com o sector do turismo	+	+	+	+	+	+								+	

Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Anexo 5

**Carta dirigida ao Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e
Comunicações - Aeroporto Civil de Beja – “Portela+1”**

Ex.mo Senhor,

Secretário de Estado das Obras Publicas, Transportes e Comunicações

Dr. Sérgio Silva Monteiro

Beja, 26 de Abril de 2012

Assunto: Aeroporto de Beja

Exm^o Senhor

Vimos pela presente apresentar a posição das seguintes entidades, sobre as condições que o aeroporto de Beja possui e que pode e deve ser tido em linha de conta, como a alternativa a considerar para o complemento ao aeroporto da portela. São elas: Nerbe/Aeбал – Associação Empresarial do Baixo Alentejo e Litoral, AMBAAL – Associação de Municípios do Baixo Alentejo e Alentejo Litoral, Turismo do Alentejo – ERT, ARPTA – Agência Regional de Promoção Turística do Alentejo, IPB – Instituto Politécnico de Beja, CMB – Câmara Municipal de Beja, ACSDB – Associação do Comercio, Serviços e Turismo do Distrito de Beja e ACOS – Agricultores do Sul.

Estando em estudo e discussão várias hipóteses para infraestruturas aeroportuárias civis, construídas ou a construir, que venham a ser o complemento ao Aeroporto da Portela, comumente denominado como Portela + 1, apresentam estas entidades o seu entendimento sobre esta matéria, expressando os motivos pelos quais pensamos que o Aeroporto de Beja reúne as condições necessárias e que fazem com seja esta a hipótese que apresenta mais vantagens para o País, sobretudo no actual contexto de escassez de recursos financeiros.

Pelo despacho n.º 797/2012 dos gabinetes dos secretários de Estado Adjunto e de Defesa Nacional e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi criada uma equipa de missão para o estudo e viabilidade do aeroporto complementar de Lisboa.

A esta equipa de missão cumpre avaliar a melhor proposta em termos de viabilidade da utilização das infraestruturas, tendo em conta o objetivo do governo de assegurar o tráfego aéreo de passageiros, atraindo novas rotas e destinos, atraindo companhias low cost, assegurando a rentabilização do potencial turístico do País, optando pela melhor solução em termos de alocação dos recursos.

É com este enquadramento e em absoluta sintonia com os objetivos do governo, que julgamos ser o aeroporto de Beja, a melhor alternativa a considerar por força dos seguintes fatores:

- a) Localização geográfica e acessibilidades;
- b) Atratividade do destino e potencial de contribuição para o desenvolvimento da região em termos de turismo;
- c) Inexistência de fatores ambientais que inviabilizem a conversão do aeroporto;
- d) Capacidade Instalada;
- e) Reduzidos investimentos complementares a realizar;
- f) Oportunidade para o desenvolvimento de uma região do interior e consequente diminuição de assimetrias regionais, como contributo para o desenvolvimento geral do País.

a) Localização geográfica e acessibilidades

O Aeroporto de Beja fica localizado numa região de charneira, quer pela sua proximidade a pontos importantes do país, quer relativamente à vizinha Espanha. Sublinha-se aqui a importância de uma ligação intermodal, em que a vertente marítima (porto de Sines) se pode conjugar com a vertente rodoviária, ferroviária e área, num conceito de sinergia entre os diversos tipos de transporte.

O aeroporto de Beja situa-se também no centro de metade do tráfego aéreo mundial, ao mesmo tempo que é previsível um aumento exponencial dos voos low-cost até 2028. O posicionamento geográfico de Beja no centro das rotas Europa ocidental / Américas garante ao Aeroporto de Beja um posicionamento forte nas soluções de operação em rede com grandes aeroportos. (fonte: Irradiare, 2010)

No que se refere às acessibilidades, está nesta data em fase de construção a autoestrada A26 que ligará Sines, através da saída da Grândola a Beja, o que faz com que a partir desta data as ligações rodoviárias entre o aeroporto, Sines, Lisboa e Faro se façam integralmente em perfil de autoestrada.

Fica em linha reta com Lisboa, Sines, Faro e Sevilha tendo também esta mais-valia em termos de localização.

Assim que concluída esta obra, que está já contratada e que pensamos que esteja concluída em tempo útil e como tal, não representando uma vez mais investimento

adicional para o Estado, os passageiros que utilizem este aeroporto ficarão a menos de 80 minutos da capital do País e a menos de 60 minutos das praias da costa alentejana, da costa algarvia e de Espanha.

Também a ligação ferroviária que deverá ser a médio prazo uma realidade, bastando uma ligação ao aeroporto por via da ligação a Cuba, para que esta via fique operacional e que represente apenas 15 km de via adicional a construir possibilitando a ligação ferroviária direta de Beja a Lisboa com toda a comodidade que daqui advém.

b) Atratividade do destino e potencial de contribuição para o desenvolvimento da região em termos de turismo

Realça-se neste ponto, o papel decisivo que a opção Portela + 1 em Beja terá na viabilização comercial dos projectos turísticos de média/grande dimensão previstos para as zonas de Alqueva, Litoral e Évora, alguns deles classificados como Projetos de Interesse Nacional e Projetos de Interesse Nacional com importância estratégica.

Para além do rápido acesso às praias já referido, a região do Baixo Alentejo, Alentejo Litoral, goza de excelentes pontos de interesse, dos quais se destacam os principais:

- Proximidade a Évora, Cidade Património da Humanidade e grande centro turístico da Região, com mais de 600.000 visitantes por ano;
- Lago de Alqueva e facilidades turísticas existentes ou a criar;
- Unidades de referência ligados à cadeia de valor do Vinho e do Enoturismo, com grande capacidade de atração de visitantes estrangeiros;
- Unidades de turismo rural e emergência de atividades ligadas ao turismo de natureza.

c) Inexistência de fatores ambientais que inviabilizem a conversão do aeroporto

Não existem quaisquer impedimentos de natureza ambiental que inviabilizem o projeto, estando como se sabe o investimento concretizado e concluído.

Para mais, interessa referir que toda a área envolvente ao aeroporto de Beja, foi já alvo de estudos de impacto ambiental, tendo todos com parecer favorável à utilização civil do aeroporto não existindo nenhum tipo de condicionante a esse tipo de utilização. Dispõe ainda de condições climatéricas ímpares.

d) Capacidade Instalada

Desde logo, a área do próprio aeroporto o que a mesma significa em termos de potencial de afetação de recursos e da sua própria capacidade de expansão. A área adquirida para a construção do aeroporto totaliza 110 ha dos quais está apenas urbanizada a sua primeira fase, que totaliza 23 ha.

Para se ter uma referência em termos de capacidade de estacionamento, apenas tendo em conta, a parte frontal ao atual terminal se pode considerar o estacionamento em simultâneo cinco aviões A319 ou quatro B737-800, utilizados por exemplo pelas companhias Easyjet e Ryanair.

Com um grande potencial de expansão, o aeroporto hoje tem capacidade para processar cerca de um milhão e setecentos mil passageiros por ano e dispõe de um terminal de carga com uma capacidade de movimentação de carga de cerca de 40.000 tons/ano.

e) Reduzidos investimentos complementares a realizar

Tendo significado num esforço de investimento de cerca de 33 milhões de euros, estamos em crer que carecerá de um investimento adicional de cerca de 4 milhões de euros para operar em condições de plena operacionalidade e competitividade:

- Complementando-se a rede de abastecimento de combustíveis;
- Ampliando-se a área de restauração/retalho.

f) Oportunidade para o desenvolvimento de uma região do interior e consequente diminuição de assimetrias regionais, como contributo para o desenvolvimento geral do País.

De salientar também a possibilidade de dinamização do tecido empresarial da região, destacando-se neste particular, o desenvolvimento da atividade agrícola, cuja produção tende a aumentar, em virtude da ampliação da área de regadio, possibilitada pelo empreendimento de fins múltiplos de Alqueva, com implicações positivas noutros setores de atividade. As atividades emergentes abrem também caminho a novas áreas

de negócio que ancoradas em sistemas de transportes intermodais, tornam o nosso território mais competitivo, quer à escala nacional quer à escala internacional.

A somar aos fatores indicados, não podemos deixar de referir que são estas infraestruturas e estes investimentos, que configuram pólos de desenvolvimento para as regiões e que, a realizarem contribuem decididamente para a diminuição das assimetrias regionais e para combater de forma efetiva o combate ao desertificação a que o interior e em particular a nossa região, tem estado confinada ao longo destes anos. O que daria um poderoso contributo para o desenvolvimento harmonioso e equilibrado de todo o país, com a correspondente afetação equilibrada dos escassos recursos disponíveis.

O aproveitamento do Aeroporto de Beja é não só importante para a região, como um relevante serviço que se presta ao país.

Do ponto de vista da análise de mercado e da procura previsional ao Aeroporto, a perspetiva não poder ser estática e tem de ser dinâmica, tendo naturalmente em conta as tendências existentes, mas assumindo uma visão mais ambiciosa, caracterizada pela confiança no futuro da região e do país. As diversas operadoras que já utilizaram e conhecem o Aeroporto são a semente que germinará em novos desafios e no aumento da procura, que necessariamente terá de ser articulada com o inevitável desenvolvimento que ocorrerá se foram adotadas as estratégias corretas, que tenha na sua base as potencialidades existentes. Por isso se entende que o Aeroporto de Beja tem de descolar com a região e servir o país.

Em face do exposto, entendem os signatários que o Aeroporto de Beja deve ser devidamente considerado e por isso estudado com a profundidade necessária pela equipa de missão para o aeroporto de Lisboa.

Certos de que esta tomada de posição merecerá o melhor acolhimento da parte de V.Ex^ã. apresentamos os nossos melhores cumprimentos,

Anexo 6

Tabela de análise, seleção e categorização das variáveis - Sistema interno e externo - Presente

SISTEMA INTERNO	
Presente	
Variáveis/Tipologia	Descrição
Variáveis Socioeconómicas	Valor competitivo/Interesse intrínseco do aeroporto
	Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego
	Aeroporto como porta de entrada da região
Variáveis Estruturais	Existência de pista de qualidade
	Ausência de certificação da pista
	Características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento)
	Condições para ser equacionado como "Portela+1"
	Inexistência da função abastecimento combustível
Variáveis Geográficas	Proximidade do Porto de Sines/Alqueva
SISTEMA EXTERNO	
Presente	
Variáveis/Tipologia	Descrição
Variáveis Políticas	Relação oscilante face ao aeroporto por parte do poder central
	Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento
	Incapacidade das entidades locais/regionais para exercerem junto do poder central, uma ação contínua em defesa do aeroporto
	Tendência para contestar obras realizadas pelo anterior partido do poder
	Ausência de regionalização
	Dificuldade de articulação com Évora, em termos da indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER)
	Política de austeridade e desinvestimento público
	Ausência de uma estratégia integrada para o aeroporto
	Divergência de interesses nacionais e regionais da ANA
	Divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais
	"Venda" do aeroporto pela diplomacia económica
	Existência de <i>lobbies</i> político/económicos contra o aeroporto
	Consenso das entidades regionais em torno do aeroporto
	Falta de vontade política
	"Portela+1" enquanto solução para a dimensão nacional do aeroporto
	Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e de Faro
	Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja, no âmbito do "Portela+1"
	Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros
	Governo central como ator-chave
Variáveis Sociais	Participação como forma de evitar a disputa política
	Decréscimo de expectativas relativamente ao aeroporto
	Dificuldade de trabalhar em parceria

(continua)

Variáveis Económicas	Possibilidade de utilização do aeroporto na carga, manutenção e turismo
	Influência da crise económica na dinâmica turística
	Turismo enquanto atual motor de utilização do aeroporto
	Capacidade produtiva agrícola, insuficiente para sustentar viabilidade
	Vocação industrial do aeroporto
	Fase embrionária de promoção turística do Alentejo
	Existência do acordo com a EUROMEC
	Inexistência de plano de negócios a nível regional, nacional e internacional
	Fragilidades do tecido empresarial
Variáveis Geodemográficas	Ligações intermodais
	Características demográficas da região
Variáveis de Governança	Atuação da administração da EDAB
	Criação de um modelo de gestão para o aeroporto
	Operância do Grupo de Trabalho
	Ação pedagógica da ANA em articulação com o sector do turismo

Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Anexo 7

Correspondência da categorização das variáveis/objetivos –

Sistema interno e externo – Presente

**Tabela de correspondência da categorização das variáveis/objetivos –
Sistema interno e externo – Presente**

SISTEMA INTERNO		
Presente		
Variáveis/Tipologia	Descrição	Objetivos
Variáveis Socioeconómicas	Valor competitivo/Interesse intrínseco do aeroporto	O1. Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto
	Aeroporto como infraestrutura para a criação de empresas e emprego	O2. Criar empresas e emprego através do aeroporto
	Aeroporto como porta de entrada da região	O3. Fomentar a utilização do aeroporto como porta de entrada da região
Variáveis Estruturais	Existência de pista de qualidade	O4. Rentabilizar pista de qualidade
	Ausência de certificação da pista	O5. Certificar a pista
	Características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento)	O6. Assumir as características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento)
	Condições para ser equacionado como "Portela+1"	O7. Evidenciar as condições do aeroporto para ser equacionado, no âmbito do "Portela+1"
	Inexistência da função abastecimento combustível	O8. Dotar o aeroporto da função de abastecimento de combustível
Variáveis Geográficas	Proximidade do Porto de Sines/Alqueva	O9. Potenciar a proximidade do Porto de Sines/Alqueva
SISTEMA EXTERNO		
Presente		
Variáveis Políticas	Relação oscilante face ao aeroporto por parte do poder central	O10. Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto
	Desarticulação entre os diferentes níveis de planeamento	O11. Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento
	Incapacidade das entidades locais/regionais para exercerem junto do poder central, uma ação contínua em defesa do aeroporto	O12. Desenvolver a capacidade das entidades locais/regionais para afirmar o aeroporto junto do poder central
	Tendência para contestar obras realizadas pelo anterior partido do poder	O13. Atenuar a tendência para a contestação de obras realizadas pelo anterior partido do poder
	Ausência de regionalização	O14. Equacionar o processo de regionalização
	Dificuldade de articulação com Évora, em termos da indústria aeronáutica (instalação da EMBRAER)	O15. Promover a articulação Beja/Évora, em termos de indústria aeronáutica
	Política de austeridade e desinvestimento público	O16. Minimizar os impactos da política de austeridade/ desinvestimento público
	Ausência de uma estratégia integrada para o aeroporto	O17. Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto
	Divergência de interesses nacionais e regionais da ANA	O18. Fomentar a convergência de interesses (regionais e nacionais) no seio da ANA

(continua)

Variáveis Políticas (cont.)	Divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais	O19. Obviar as dificuldades decorrentes da divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais
	"Venda" do aeroporto pela diplomacia económica	O20. Promover "a venda" do aeroporto pela diplomacia económica
	Existência de <i>lobbies</i> político-económicos contra o aeroporto	O21. Atenuar a ação dos <i>lobbies</i> político/económicos contra o aeroporto
	Consenso das entidades regionais em torno do aeroporto	O22. Potenciar o consenso das entidades locais/regionais em torno do aeroporto
	Falta de vontade política	O23. Atenuar a falta de vontade política
	"Portela+1" enquanto solução para a dimensão nacional do aeroporto	O24. Incrementar a solução "Portela +1" enquanto elemento potenciador da dimensão nacional do aeroporto
	Limitações de crescimento dos aeroportos da Portela e de Faro	O40. Reverter as limitações de crescimento, dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto
	Resistência das companhias aéreas na utilização de Beja, no âmbito do "Portela+1"	O39. Potenciar utilização de Beja, no âmbito do "Portela+1"
	Potencial estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros	O38. Potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros
	Governo central como ator-chave	O25. Consciencializar o governo central para o seu papel de ator-chave
Variáveis Sociais	Participação como forma de evitar a disputa política	O26. Fomentar a participação como forma de evitar a disputa política
	Decréscimo de expectativas relativamente ao aeroporto	O27. Desenvolver expectativas realistas relativamente ao aeroporto
	Dificuldade de trabalhar em parceria	O28. Incrementar o trabalho em parceria
Variáveis Económicas	Possibilidade de utilização do aeroporto na carga, manutenção e turismo	O29. Aproveitar as possibilidades de utilização do aeroporto na carga, manutenção e turismo
	Influência da crise económica na dinâmica turística	O30. Minimizar a influência da crise económica na dinâmica turística
	Turismo enquanto atual motor de utilização do aeroporto	O31. Incentivar a diversificação de utilizações do aeroporto
	Capacidade produtiva agrícola, insuficiente para sustentar viabilidade	O32. Aumentar a capacidade produtiva agrícola
	Vocação industrial do aeroporto	O33. Explorar a vocação industrial do aeroporto
	Fase embrionária de promoção turística do Alentejo	O34. Ultrapassar a fase embrionária da promoção turística do Alentejo
	Existência do acordo com a EUROMEC	O35. Sedimentar o acordo com a EUROMEC
	Inexistência de plano de negócios a nível regional, nacional e internacional	O36. Criar um plano de negócios a nível regional, nacional e internacional
	Fragilidades do tecido empresarial	O37. Promover a fixação industrial
Variáveis Geodemográficas	Ligações intermodais	O41. Potenciar a melhoria das ligações intermodais
	Características demográficas da região	O42. Promover a fixação de população na região

Variáveis de Governança	Atuação da administração da EDAB	O43. Concretizar a extinção da EDAB
	Criação de um modelo de gestão para o aeroporto	O44. Criar um modelo de gestão para o aeroporto
	Operância do Grupo de Trabalho	O45. Promover a operância do Grupo de Trabalho
	Ação pedagógica da ANA em articulação com o sector do turismo	O46. Alargar as “boas práticas”, decorrentes da ação pedagógica da ANA em articulação com o sector do turismo, a outros sectores de atividade

Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Anexo 8

Tabela de correspondência dos objetivos aos desafios estratégicos

Tabela de correspondência dos objetivos aos desafios estratégicos

Objetivos	Desafios estratégicos
O1. Difundir o valor competitivo intrínseco do aeroporto	I - Projeção do Aeroporto Civil de Beja a nível nacional e internacional
O2. Criar empresas e emprego através do aeroporto	II- Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O3. Fomentar a utilização do aeroporto como porta de entrada da região	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O4. Rentabilizar pista de qualidade	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O5. Certificar a pista	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O6. Assumir as características intrínsecas dos aeroportos (dependência e crescimento lento)	IV- Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O7. Evidenciar as condições do aeroporto para ser equacionado, no âmbito do "Portela+1"	III - Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do "Portela+1"
O8. Dotar o aeroporto da função de abastecimento de combustível	III - Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do "Portela+1"
O9. Potenciar a proximidade do Porto de Sines/Alqueva	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O10. Estabilizar a relação do poder central com o aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O11. Promover a articulação entre os diferentes níveis de planeamento	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O12. Desenvolver a capacidade das entidades locais/regionais para afirmar o aeroporto junto do poder central	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O13. Atenuar a tendência para a contestação de obras realizadas pelo anterior partido do poder	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O14. Equacionar o processo de regionalização	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O15. Promover a articulação Beja/Évora, em termos de indústria aeronáutica	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O16. minimizar os impactos da política de austeridade/desinvestimento público	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O17. Desenvolver uma estratégia integrada para o aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O18. Fomentar a convergência de interesses (regionais e nacionais) no seio da ANA	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O19. Obviar as dificuldades decorrentes da divergência ideológica entre atores locais, regionais e nacionais	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O20. Promover "a venda" do aeroporto pela diplomacia económica	I - Projeção do Aeroporto Civil de Beja a nível nacional e internacional
O21. Atenuar a ação dos <i>lobbies</i> político/económicos contra o aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB

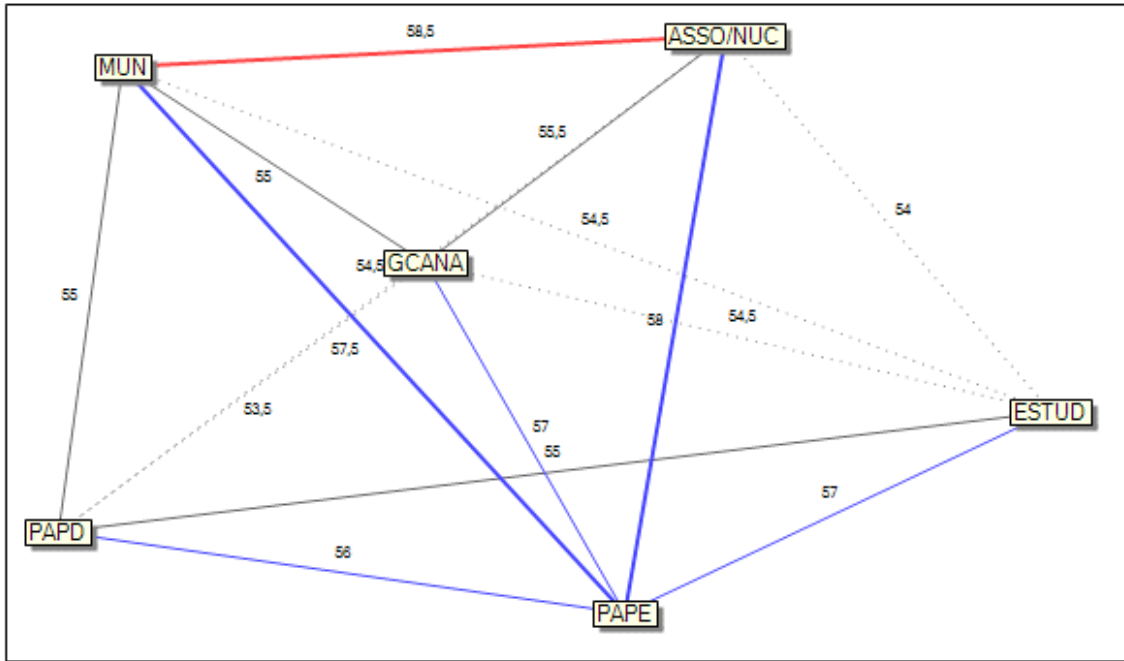
O22. Potenciar o consenso das entidades locais/ regionais em torno do aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O23. Atenuar a falta de vontade política	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O24. Incrementar a solução "Portela +1" enquanto elemento potenciador da dimensão nacional do aeroporto	III - Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do "Portela+1"
O40. Reverter as limitações de crescimento, dos aeroportos de Lisboa e de Faro, em favor do aeroporto	III - Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do "Portela+1"
O39. Potenciar utilização de Beja, no âmbito do "Portela+1"	III - Afirmação de Beja como alternativa no âmbito do "Portela+1"
O38. Potenciar estratégia integrada: aeronáutica, carga, estacionamento e passageiros	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O25. Consciencializar o governo central para o seu papel de ator-chave	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O26. Fomentar a participação como forma de evitar a disputa política	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O27. Desenvolver expectativas realistas relativamente ao aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O28. Incrementar o trabalho em parceria	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O29. Aproveitar as possibilidades de utilização do aeroporto na carga, manutenção e turismo	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O30. Minimizar a influência da crise económica na dinâmica turística	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O31. Incentivar a diversificação de utilizações do aeroporto	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O32. Aumentar a capacidade produtiva agrícola	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O33. Explorar a vocação industrial do aeroporto	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O34. Ultrapassar a fase embrionária da promoção turística do Alentejo	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O35. Sedimentar o acordo com a EUROMECC	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O36. Criar um plano de negócios a nível regional, nacional e internacional	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O37. Promover a fixação industrial	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O41. Potenciar a melhoria das ligações intermodais	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O42. Promover a fixação de população na região	II - Promoção do desenvolvimento endógeno do turismo, indústria aeronáutica e carga/logística
O43. Concretizar a extinção da EDAB	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O44. Criar um modelo de gestão para o aeroporto	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB
O45. Promover a operância do Grupo de Trabalho	IV - Agilização dos modelos de governança e participação como estratégia para o aproveitamento das condições estruturais do ACB

Elaboração própria, a partir das entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa

Anexo 9

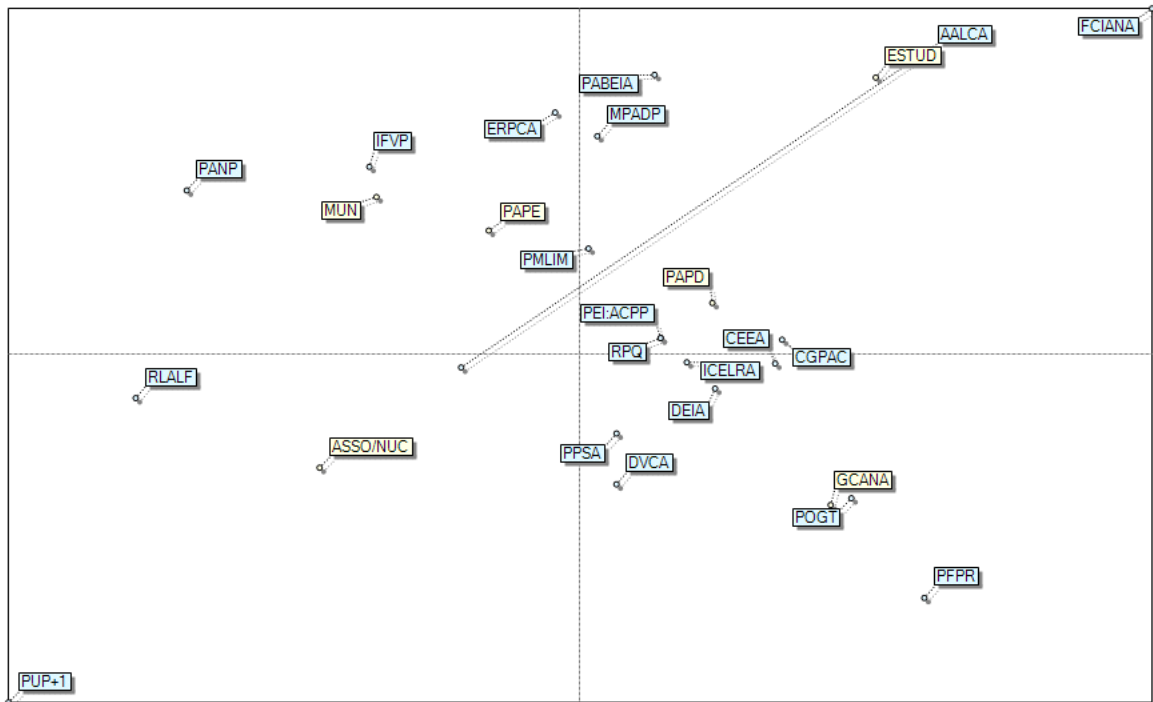
Outros *outputs* do MACTOR

Graphe des distances nettes entre acteurs

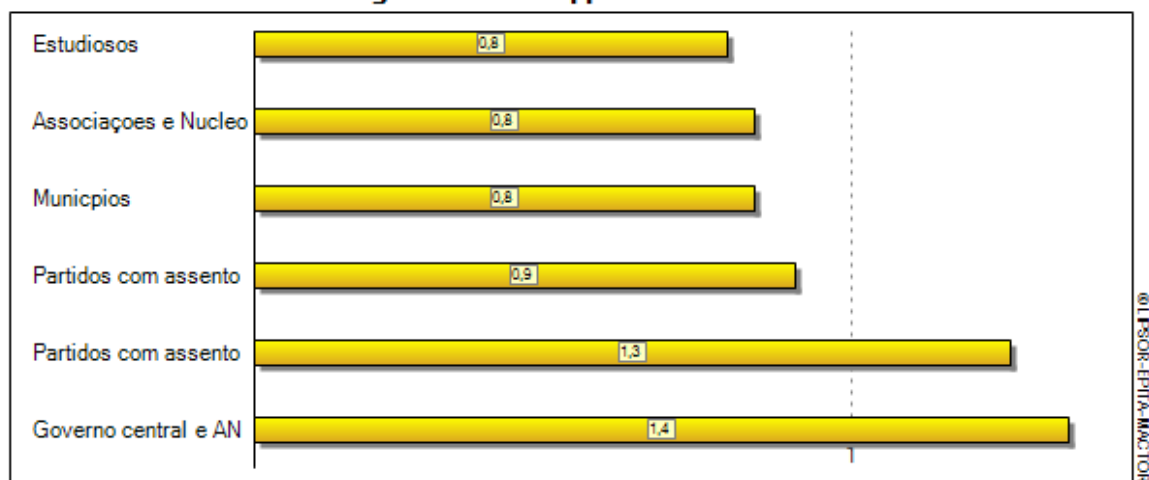


- Distances nettes les plus faibles
- Distances nettes faibles
- Distances nettes moyennes
- Distances nettes relativement importantes
- Distances nettes les plus importantes

Plan des correspondances acteurs / objectifs



Histogramme des rapports de Force MMIDI



Anexo 10

Entrevistas – CD – R

