



Paulo Fernando Pereira Fabião Simões

Paisagem Cultural e o Elétrico na Cidade de Coimbra

Propostas para a sua reintrodução turística

Tese de doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura Ramo de Turismo e Desenvolvimento

Tese apresentada para a obtenção do grau de Doutor, orientada pelo Professor Doutor João Luís Jesus Fernandes e apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Coimbra

Dezembro de 2014



UNIVERSIDADE DE COIMBRA



C •

FLUC FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Paulo Fernando Pereira Fabião Simões

Paisagem Cultural
e o Elétrico na Cidade de Coimbra
Propostas para a sua reintrodução turística

Tese de doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura Ramo de Turismo e Desenvolvimento. Tese apresentada para a obtenção do grau de Doutor, orientada pelo Professor Doutor João Luís Jesus Fernandes e apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

Dezembro de 2014

*Vou de eléctrico para o fim do mundo,
Mas não sei onde o mundo acaba.*

Vou de eléctrico para minha casa.

Albano Martins

In O Carro Eléctrico no Porto.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar quero manifestar o meu profundo agradecimento à pessoa que sempre me apoiou, Professor Doutor João Luís Jesus Fernandes, cuja confiança que depositou em mim foi muito importante. O seu espírito crítico e pensamento pragmático foram cruciais para que este trabalho se tornasse uma realidade.

Aos meus alunos pelo seu apoio e confiança.

À Imagoteca pela cedência de imagens.

À Casa da Cultura pelo serviço de empréstimo dos livros.

À Câmara Municipal de Coimbra – Gabinete de Cadastro e Solos, pela cedência de cartografia.

Ao Departamento de Cultura, Turismo e Desporto da Câmara Municipal de Coimbra pelo apoio prestado.

Ao Núcleo Museológico do Carro Elétrico da Câmara Municipal de Coimbra.

Ao Sr. António Costa, por partilhar a sua inestimável experiência e paixão pelo elétrico.

Aos meus especiais amigos, Jorge, Ema e Inês, pelo seu apoio e verdadeira amizade, por sempre acreditarem em mim. Muito obrigado.

À minha mulher Ângela, pela sua paciência.

Às minhas filhas Carolina e Beatriz Simões, pelo apoio.

Aos que concederam as entrevistas. Sem a disponibilidade, o interesse e a colaboração dos meus entrevistados, esta tese não teria sido possível.

A todos um bem haja.

DEDICATÓRIA

À Ângela, minha companheira desde há 20 anos, por tudo o que já passámos e pelo que ainda falta vir.

RESUMO

O trabalho de investigação aqui proposto defende a importância da identidade e da memória expressas no elétrico como património cultural. O recurso a uma análise diacrónica do seu uso como meio de transporte, visa demonstrar o seu potencial turístico como (re)criador de valores paisagísticos, patrimoniais, identitários e culturais.

O elétrico assumiu um papel importante na vida das pessoas, nas suas vivências e experiências individuais e coletivas, que se torna um símbolo com identidade cultural. Tem um forte poder de sedução capaz de mudar a paisagem urbana, materializar-se num geossímbolo e até transformar o uso de novos espaços sociais, transportando-nos a um mundo imaginário repleto de simbolismo e nostalgia de um tempo passado. O elétrico poderá ser um património de extrema relevância na (re)criação de novos territórios turísticos através de representações que se territorializam, pois modificam os lugares e as paisagens urbanas.

É por isso, importante fazer uma identificação do valor simbólico e funcional e discutir em que medida se tornou objeto de patrimonialização, recorrendo a um novo paradigma museológico no uso das representações e da multissensorialidade.

Palavras-chave: Paisagem Cultural, Turismo Urbano e Tração Elétrica.

ABSTRACT

The research work proposed here argues for the importance of identity and memory expressed in the electric as cultural heritage. The use of a diachronic analysis of his use as transportation, aims to demonstrate their tourism potential as (re)creator of landscape values, heritage and cultural.

The electric assumed such an important role in people's lives, which turned out to be part not only of their individual and collective experiences, as well, was connected to a cultural identity. Has a strong seductive power capable of changing the urban landscape, materialize in a geosímbol and to transform the use of new social spaces, transports us to an imaginary world full of symbolism and nostalgia for a past time. The electric traction is therefore a heritage of great relevance for the (re)creation of new tourist territories through representations that territorialisation change places and urban landscapes.

It is therefore essential to make an identification of the symbolic and functional value and to what extent has become the subject of patrimonialization, using a new museum paradigm in the use of representations and multisensoriality.

Keywords: Cultural Landscape, Urban Tourism and Electric Traction.

ÍNDICE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Resumo..... | i |
| Abstract..... | i |
| Índice de Figuras..... | v |
| Índice de Gráficos | vi |
| Índice de Quadros..... | vii |
| Siglário..... | viii |
| Introdução..... | 1 |
| Objetivos | 3 |
| Metodologia | 5 |
| PARTE I..... | 9 |
| Capítulo I Origem e Evolução da Paisagem Cultural | 11 |
| 1 Paisagem Cultural..... | 13 |
| 1.1 Origem e Conceito..... | 13 |
| 1.2 <i>Cultural Turn</i> : conceito | 18 |
| 1.3 <i>Cultural Turn</i> : abordagem multissensorial..... | 24 |
| 1.4 Paisagem cultural: lugar e espaço..... | 32 |
| 1.5 Paisagem cultural: território e geossímbolos..... | 42 |
| 2 Turismo e Lazer | 51 |
| 2.1 Percursos do turismo | 51 |
| 2.2 Dinâmicas do turismo em Portugal..... | 63 |
| 2.3 Turismo cultural vs Turismo criativo..... | 77 |
| 2.4 Processos de patrimonialização | 89 |
| 2.5 Cidade (s) e turismo urbano..... | 97 |
| PARTE II | 109 |
| Capítulo II Paisagem Cultural de Coimbra e o Elétrico Noutras Cidades | 111 |
| 3 A Paisagem Cultural de Coimbra | 113 |
| 3.1 Evolução e Dinâmicas..... | 113 |
| 3.2 Representações da paisagem cultural de Coimbra..... | 127 |
| 4 O Elétrico Noutras Cidades..... | 136 |
| 4.1 O elétrico na cidade do Rio de Janeiro | 136 |
| 4.2 O elétrico na cidade do Porto..... | 140 |
| 4.3 O elétrico na cidade de Lisboa..... | 148 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------|
| PARTE III | 163 |
| Capítulo III - O Elétrico e o Turismo na Cidade de Coimbra..... | 165 |
| 5 O elétrico e o turismo na cidade de Coimbra | 167 |
| 5.1 O elétrico na cidade de Coimbra..... | 167 |
| 5.2 O elétrico como um potencial recurso turístico em Coimbra..... | 188 |
| 5.3 O turismo na cidade de Coimbra | 198 |
| 5.4 O elétrico turístico em Coimbra: proposta para a sua (re)introdução | 212 |
| Conclusão | 237 |
| Bibliografia | 243 |
| ANEXO I Entrevistas..... | 263 |
| ANEXO II Linhas do Elétrico na Cidade de Coimbra..... | 293 |
| ANEXO III Documentos | 297 |
| ANEXO IV Recuperação do Elétrico | 301 |
| ANEXO V Elétrico e os <i>Media</i>..... | 305 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1 - Thomas Cook..... | 53 |
| Figura 2 - Companhia Aérea Thomas Cook..... | 54 |
| Figura 3 - Imagem de promoção do turismo interno..... | 72 |
| Figura 4 - A emergência do «Turismo Criativo»..... | 81 |
| Figura 5 - Largo da Sé Velha finais do séc. XIX..... | 115 |
| Figura 6 – Parque de Santa Cruz em Coimbra dos finais do século XIX..... | 117 |
| Figura 7 - Parque Dr. Manuel Braga em Coimbra (1983)..... | 120 |
| Figura 8 - Planta topográfica da cidade de Coimbra da década de 30 do Séc. XX..... | 121 |
| Figura 9 - Aspeto da Alta de Coimbra na década de 30 do séc. XX..... | 122 |
| Figura 10 - Início das obras da atual Faculdade de Letras para a “Cidade Universitária”..... | 123 |
| Figura 11 - Fotografia aérea que mostra a estrutura morfológica da Baixinha..... | 125 |
| Figura 12 - Vista do lado sul da cidade de Coimbra..... | 128 |
| Figura 13 - Vista parcial do Paço das Escolas..... | 132 |
| Figura 14 - O bonde do Rio de Janeiro..... | 138 |
| Figura 15 – Acidente com o Bonde em Santa Teresa no Rio de Janeiro (Brasil)..... | 139 |
| Figura 16 – Previsão das linhas depois das obras..... | 139 |
| Figura 17 - O Carro Americano..... | 141 |
| Figura 18 - O elétrico “risca ao meio”..... | 141 |
| Figura 19 – Rede das linhas do elétrico do Porto..... | 142 |
| Figura 20 - Carro elétrico do Porto..... | 143 |
| Figura 21 - O elétrico número 220, recuperado..... | 145 |
| Figura 22 - Serviço de aluguer do elétrico..... | 147 |
| Figura 23 - O elétrico de Lisboa remodelado..... | 149 |
| Figura 24 - Oferta turística com o elétrico na cidade de Lisboa..... | 150 |
| Figura 25 - Insígnia atribuída ao Eléctrico 28..... | 151 |
| Figura 26 - Página do Museu da Carris de Lisboa..... | 153 |
| Figura 27 - Linha 28 em Lisboa..... | 154 |
| Figura 28 - Capa da revista norte-americana..... | 156 |
| Figura 29 – Mapa da rede dos elétricos em Lisboa..... | 158 |
| Figura 30 - “Tram Tour” de Lisboa..... | 161 |
| Figura 31 - O elétrico na Baixa de Coimbra..... | 168 |
| Figura 32 - Estampa publicitária da época da inauguração dos elétricos em Coimbra..... | 169 |
| Figura 33 - Mapa da Rede de Tração Elétrica no início da década de 70 em Coimbra..... | 174 |
| Figura 34 - Latada de Direito em 11/11/1967..... | 175 |
| Figura 35 - Planta da cidade de Coimbra..... | 176 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 36 - Queima das Fitas de 1959 | 179 |
| Figura 37 - Plantas elaboradas do Anteprojeto de urbanização, de Coimbra, Étienne De Groër, 1940..... | 180 |
| Figura 38 - O elétrico no Largo da Portagem em Coimbra..... | 181 |
| Figura 39 - Diário de Coimbra de 11 de Janeiro de 1980..... | 182 |
| Figura 40 - Diário de Coimbra de 11 de Janeiro de 1980..... | 184 |
| Figura 41 - O elétrico na Av. Fernão de Magalhães em 1975-02-14 | 185 |
| Figura 42 - Retirada dos carris da Rua da Sofia em Coimbra..... | 187 |
| Figura 43 - Vestígios das linhas 4 e 7 do elétrico junto ao Largo de Celas em Coimbra..... | 189 |
| Figura 44 - Comemoração dos 100 anos do elétrico em Coimbra..... | 195 |
| Figura 45 - Vetor de Intervenção Marca, Turismo, Património e Cultura..... | 207 |
| Figura 46 - Traçado do Percurso 1..... | 223 |
| Figura 47 - Mapa do Percurso 1..... | 224 |
| Figura 48 - Imagem de satélite do Percurso 1..... | 224 |
| Figura 49 - Foto montagem do elétrico na Av. Emidio Navarro em Coimbra..... | 225 |
| Figura 50 - Traçado do Percurso 2..... | 228 |
| Figura 51 - Mapa do Percurso 2..... | 228 |
| Figura 52 - Imagem de satélite do Percurso 2..... | 229 |
| Figura 53 - Foto montagem do elétrico na Praça da República em Coimbra..... | 230 |
| Figura 54 - Artigo do “Diário de Coimbra” de 18-10-2014 | 234 |
| Figura 55 - Cronologia do elétrico na cidade de Coimbra..... | 235 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico 1 - Total de chegadas de turistas internacionais, 2009 - 2013..... | 57 |
| Gráfico 2 - As receitas turísticas em 2014..... | 66 |
| Gráfico 3 - Saldo da Balança Turística..... | 69 |
| Gráfico 4 - Repartição das viagens, segundo os principais motivos em 2013 (% do total)..... | 73 |
| Gráfico 5 - Portugal – Principais setores exportadores em 2010..... | 74 |
| Gráfico 6 - Balança turística portuguesa, 2009 – 2013..... | 75 |
| Gráfico 7 - Evolução do Contributo do Turismo para a Economia (CTTE no PIB e VAGT no VAB)..... | 76 |
| Gráfico 8 – Caracterização dos visitantes por género | 200 |
| Gráfico 9 - Estabelecimentos e capacidade de alojamento por município, em 31.7.2012 | 203 |
| Gráfico 10 - Estada média de hóspedes estrangeiros..... | 204 |

ÍNDICE DE QUADROS

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Quadro 1 - The New Landscape Vision..... | 30 |
| Quadro 2 - Chegadas de turistas por regiões de destino, 2009 - 2013..... | 58 |
| Quadro 3 - Rankings dos principais indicadores de turismo internacional, 2013 | 59 |
| Quadro 4 - Os tempos sociais nas sociedades modernas..... | 61 |
| Quadro 5 - Programas estratégicos para o turismo nacional 2013-2015..... | 67 |
| Quadro 6 - Turismo 2015 e o QREN..... | 70 |
| Quadro 7 - As Leis de Henry Lefevre para a cidade | 102 |
| Quadro 8 - Os três modelos de urbanismo..... | 105 |
| Quadro 9 - Tração Elétrica Urbana e Suburbana em Portugal..... | 170 |
| Quadro 10 - Análise Swot para a cidade de Coimbra..... | 201 |
| Quadro 11 - Ativos Patrimoniais..... | 208 |

SIGLÁRIO

AAEC – Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra
BdP – Banco de Portugal
BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
CMC – Câmara Municipal de Coimbra
CML – Câmara Municipal de Lisboa
CMP – Câmara Municipal do Porto
CST – Conta Satélite do Turismo
CSTP – Conta Satélite do Turismo em Portugal
CTTE – Consumo do Turismo no Território Económico
ETC – European Travel Commission
EP-RPM - Estrutura de Projeto Rede Portuguesa de Museus
INE – Instituto Nacional de Estatística
IPM – Instituto Português de Museus
IPPAR – Instituto Português do Património Arqueológico
OECD - Organisation for Economic Cooperation and Development
OAC – Observatório de Atividades Culturais
OIT – Organização Internacional do Trabalho
OMT – Organização Mundial do Turismo
PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo
PEC – Plano Estratégico de Coimbra
PIB – Produto Interno Bruto
PERU – Plano Estratégico de Reabilitação Urbana
QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional
SMTUC – Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra
STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto S.A
SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats
TP – Turismo de Portugal
UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
UNWTO - Barómetro do Turismo Mundial
VAGT – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo
VAB – Valor Acrescentado Bruto
WTTC – World Travel and Tourism Council

INTRODUÇÃO

O trabalho que se apresenta resulta de um olhar mais atento sobre a cidade de Coimbra e das suas trajetórias envolvendo o seu património material e imaterial enquanto estratégia e recurso turístico.

O estudo tem uma abordagem geral que é a paisagem cultural, o turismo urbano e o eléctrico na cidade de Coimbra.

A temática é pertinente, tendo em conta o eléctrico como património da cidade e a necessidade de o (re)introduzir num contexto da multifuncionalidade da paisagem, da criação de novos territórios turísticos e na forma como estrutura o tecido urbano.

O eléctrico foi um impulsionador de urbanização das cidades que começaram a expandir-se do centro urbano para as periferias, onde ainda persistia uma forte ruralidade. Ele assumiu um papel tão importante na vida das pessoas, que acabou por fazer parte das suas vivências individuais e coletivas.

A necessidade de compreender a sua presença e posterior desaparecimento deste património, tornou evidente a relevância de realizar o estudo e análise da evolução do espaço urbano e do processo de transformação que a cidade tem vindo a ser sujeita nas últimas décadas.

Para um melhor entendimento sobre o conceito de paisagem e partindo da ideia que esta surge como estrutura fundamental na qualificação do espaço urbano, este estudo debruça-se sobre a multifuncionalidade mas também na sua ambiguidade pois tanto pode ser um elemento de conflito ideológico, como um elo portador de simbolismo e de ligação afetiva do sujeito com o lugar.

A paisagem difunde o material e o imaterial podendo, conforme o caso, ser um agente de homogeneidade e (ou) de heterogeneidade, na (re)construção de novos territórios culturais, patrimoniais e turísticos.

Procurou-se tanto quanto possível considerar o património material como detentor de potencial e valor na (re)criação de novos territórios urbanos e espaços de lazer viáveis. Este estudo pretende refletir sobre os instrumentos que atuam no espaço urbano e a importância da paisagem nas questões estéticas a ele associado.

A criação de uma linha turística do elétrico pode ser uma peça essencial na estratégia para projetar a cidade de Coimbra como destino turístico de referência tanto a nível nacional como internacional.

A presente dissertação encontra-se organizada em três partes:

A primeira parte refere-se à questão da paisagem e da sua multifuncionalidade, à semântica e complexidade do carácter polissémico deste conceito.

Aborda-se também a paisagem natural e a paisagem cultural, uma vez que natureza e cultura levaram a distintos entendimentos conceptuais.

Quanto a nós, preferimos considerar a paisagem no seu sentido mais amplo e abrangente, integrando fatores culturais, como o espaço e lugar, territórios, geossímbolos e a abordagem multissensorial.

No seguimento da pesquisa bibliográfica debruçamo-nos na temática do turismo e lazer considerando os seus percursos e estratégias, no caso de Portugal, e na dicotomia turismo cultural-turismo criativo enunciando os aspetos mais marcantes deste novo paradigma. Os processos de patrimonialização e a relação da cidade com o turismo também são destacados para melhor perceber as suas dinâmicas e riscos.

No caso do elétrico como meio de transporte, importa refletir sobre a sua história demonstrando como o seu uso tornou possível a construção de um espaço social que é fruto de um acumular de experiências individuais e coletivas. Pretende-se também usar uma metodologia comparativa que nos permita confrontar outras cidades onde já tenha sido feita a patrimonialização do elétrico.

Na segunda parte analisa-se a temática dos espaços urbanos, as representações e o sentido de lugar sendo abordados numa perspetiva da evolução do espaço físico da cidade de Coimbra, enquanto lugar de memória.

O elétrico é aqui o elemento chave para esta compreensão, face ao seu potencial turístico, e aos fluxos turísticos que a cidade de Coimbra apresenta.

Foi também importante perceber se o poder autárquico vê relevância em devolver o elétrico à cidade não como transporte público que foi durante 69 anos, mas como um recurso patrimonial turístico. Fez-se uma abordagem qualitativa direcionada para o Museu Municipal de Coimbra – Núcleo do carro elétrico, o Departamento de Turismo, Desporto e Cultura da Câmara Municipal de Coimbra para reconhecer quais as estratégias que estão em

curso para resgatar o elétrico no plano turístico, (re)introduzindo-o na paisagem cultural da cidade.

Na terceira parte são apresentadas propostas para a criação de duas linhas turísticas para a cidade de Coimbra que visam, para além de (re)introduzir o elétrico no seu espaço urbano, reforçar os laços afetivos do cidadão e contribuir para a multifuncionalidade da paisagem. Cremos que a existência de uma estrutura contínua onde o turismo, o lazer, o património, a produção cultural e a proteção do espaço urbano deverão estar presentes de forma indissociável. Argumentamos com os dados recolhidos no trabalho de campo, confrontando-os com as asserções teóricas expressas na revisão bibliográfica.

Na conclusão, constam os resultados mais relevantes do estudo e algumas reflexões pertinentes, de acordo com a temática.

A bibliografia consultada e citada para a realização deste estudo é referenciada no final do trabalho.

Esperamos com este estudo contribuir para um melhor conhecimento dos objetivos propostos, no sentido de encontramos estratégias eficazes que possibilitem a sua concretização.

OBJETIVOS

Para o presente trabalho de investigação foram formulados os seguintes objetivos:

- Reconhecer a importância do elétrico para (re)criar territórios turísticos em contexto urbano;
- Demonstrar a importância do elétrico para a construção do espaço urbano de Coimbra;
- Identificar as marcas que o elétrico deixou na paisagem cultural urbana;
- Apontar a possibilidade do elétrico ser devolvido à cidade de Coimbra em contexto turístico;
- Mostrar como a recuperação do elétrico pelo turismo pode beneficiar a cidade de Coimbra.

METODOLOGIA

A investigação que se desenvolveu é um estudo qualitativo em que se identifica e analisa o impacto do elétrico e o modo como os cidadãos o usavam e sentiam numa ligação afetiva e multissensorial com o espaço urbano.

Esta decisão baseia-se no facto, que este método procura “revelar” experiências e vivências que ainda são pouco conhecidas e que pertencem a grupos específicos.

O método qualitativo é, em regra, o que se aplica ao estudo da história, das relações, das representações, das crenças, das perceções e das opiniões, produtos das interpretações que os humanos fazem a respeito de como vivem, sentem e pensam.

As abordagens qualitativas são, “as que melhor se ajustam a investigações de grupos e segmentos específicos, de histórias sociais sob a ótica dos atores, de relações e para análises de discursos e de documentos” (Minayo, 2010, p.47).

Afim de completar o estudo, fez-se recurso ao método não probabilístico (amostragem conveniente) com a técnica de entrevista.

Justifica-se a escolha deste método na medida em que as amostras são selecionadas por critérios subjetivos do investigador, de acordo com a sua experiência e ou com os objetivos do estudo (Babbie, 2001; Mattar, 1999; Bagozzi, 1994).

As entrevistas são fundamentais quando se precisa identificar práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de universos sociais específicos, mais ou menos delimitados, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explícitos. Nesse caso, se forem bem realizadas, elas permitem ao investigador fazer uma recolha do modo como cada um daqueles sujeitos percebe e dá significado à sua realidade. Por isso, se faz um levantamento de informações consistentes que permitem descrever e compreender a lógica que preside nas relações que se estabelecem no interior daquele grupo, o que, em geral, é mais difícil obter com outros instrumentos de coleta de dados .

Assim, realizar entrevistas, sobretudo se forem semi-estruturadas, abertas, não é tarefa fácil pois cria situações de contato, ao mesmo tempo formais e informais, de forma a “provocar” um discurso mais ou menos livre, mas que atenda aos objetivos da pesquisa e que seja significativo no contexto investigado e académicamente relevante é uma tarefa bem mais complexa do que parece à primeira vista (Duarte, 2004).

Analisar entrevistas também é uma tarefa desafiadora pois exige muito cuidado com a interpretação, a construção de categorias e, principalmente, com uma tendência bastante comum entre os investigadores em se debruçarem sobre o material empírico procurando “extrair” dali elementos que confirmem suas hipóteses de trabalho e/ou os pressupostos de suas teorias de referência. Foi preciso estarmos muito atentos à nossa interferência subjetiva, ter consciência dela e assumi-la como parte do processo deste trabalho.

Como nos refere Romanelli (1998, p.128) “A subjetividade, elemento constitutivo da alteridade presente na relação entre sujeitos, não pode ser expulsa, nem evitada, mas deve ser admitida e explicitada e, assim, controlada pelos recursos teóricos e metodológicos do investigador, da experiência que ele, lentamente, vai adquirindo no trabalho de campo”.

Assumir que somos autores de nossas pesquisas, bem como do texto produzido a partir dela, não significa, de modo algum, desqualificar nossos entrevistados, minimizar a importância do olhar deles em relação ao contexto estudado ou apropriar o lugar de sujeito-suposto-saber. Significa, apenas, não perder de vista que é o investigador quem define os objetivos da pesquisa, quem escolhe o método de investigação, quem realiza entrevistas, elabora o guião, regista respostas, transcreve, grava e interpreta (Velho, 1986).

A garantia de confidencialidade dos entrevistados foi sempre assegurada.

Do ponto de vista estrutural o trabalho de investigação encontra-se dividido em três partes. A primeira faz o enquadramento teórico. A segunda é a componente empírica e a terceira corresponde à proposta/projeto.

Para a sua realização, atendeu-se aos seguintes pontos:

1. Recolha e revisão de literatura especializada disponível;
2. Construção e definição de um quadro teórico;
3. Recolha de documentos em arquivos e bibliotecas públicas;
4. Levantamento das estatísticas existentes que possam revelar a importância funcional do carro de tração elétrica no século XX na Cidade de Coimbra;
5. Explorar os conceitos propostos de modo a compreender melhor o espaço urbano e o elétrico em Coimbra;

6. Identificar a representação cartográfica dos trajetos antigos do elétrico na cidade de Coimbra;
7. Usar a técnica de entrevista para os antigos utilizadores com o objetivo de identificar a funcionalidade do elétrico: A sua riqueza estética, simbólica, funcional, paisagística, histórica e cultural.
8. Usar a técnica de entrevista para os atuais responsáveis do Museu Municipal de Coimbra – Núcleo do carro elétrico e do Departamento de Turismo e Cultura da Câmara Municipal de Coimbra, com o objetivo de identificar o interesse institucional em recuperar o museu do elétrico e na criação de uma linha do elétrico turístico.
9. Caracterizar o modelo turístico da cidade de Coimbra;
10. Identificar os fluxos turísticos existentes em Coimbra;
11. Elaborar a cartografia e os traçados das linhas do elétrico que serão propostas para o projeto da sua (re)introdução na paisagem cultural da cidade de Coimbra.

Para a amostra do nosso estudo as entrevistas foram realizadas aos cidadãos em duas fases;

1. Entrevistas aos antigos utilizadores do elétrico cujo critério foi terem sido utentes do elétrico e residentes na freguesia de Santo António dos Olivais de Coimbra há mais de 40 anos. Integrada em plena cidade é a maior freguesia da Região Centro e uma das maiores de Portugal, com 19,13 km quadrados é a mais populosa do concelho e do distrito de Coimbra.
2. Entrevistas aos atuais responsáveis do Núcleo Museológico do Carro Elétrico e do Departamento de Cultura, Turismo e Desporto da Câmara Municipal de Coimbra.

Em linhas gerais o guião da entrevista teve como base as questões e os objetivos dirigidos a cada um dos entrevistados. Criou-se dois guiões, sendo que o primeiro foi criado para as entidades públicas e o segundo para os antigos utilizadores.

As entrevistas foram incluídas em anexo no final do trabalho. Para identificar cada um dos entrevistados e a estrutura dos guiões adotou-se a seguinte forma:

Identificação dos Entrevistados (exemplo)

| E1 – FP | | |
|------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 09-09-2014 | Casa da Cultura da Câmara Municipal de Coimbra | Diretor da Divisão de Cultura, Turismo e Desporto |

Guião 1 (entrevistas a entidades públicas)

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perguntas-chave: |
| <ul style="list-style-type: none"> • Pode o elétrico ser recuperado como património parte integrante da história da cidade de Coimbra? • É relevante resgatar o elétrico como recurso turístico? • Como vê a (re)introdução do elétrico com a criação de uma linha turística no centro histórico da cidade? • Porque é que o Museu dos Transportes Urbanos está fechado? • Existe vontade política em recuperar o elétrico pelo município? |
| Objetivos: |
| <ul style="list-style-type: none"> • Perceber se o poder autárquico vê relevância em devolver o elétrico à cidade, como um recurso patrimonial com potencial turístico e se tem interesse em investir na (re)introdução do elétrico na: <ul style="list-style-type: none"> ○ Criação de uma ou duas linhas turísticas; ○ Abertura do Núcleo do Carro Elétrico da Câmara Municipal de Coimbra. |
| Destinatários das entrevistas (E) = Entrevistado |
| <ul style="list-style-type: none"> • E1 - Diretor do Departamento de Cultura, Turismo e Desporto da Câmara Municipal de Coimbra; • E2 - Diretora do Museu Municipal de Coimbra; |
| Porquê/como: |
| Utilidade; interesse; viabilidade; benefícios/prejuízos. |

Guião 2 (entrevistas a antigos utilizadores do elétrico)

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perguntas-chave: |
| <ul style="list-style-type: none"> • Que memórias guarda do elétrico? • Que uso fazia do elétrico? • Que marcas deixou o elétrico na sua vida? • O elétrico modificou a paisagem urbana da cidade? • Como viveu o fim do elétrico? • Como vê a reintrodução do elétrico com a criação de uma linha turística no centro histórico da cidade (resgate pelo turismo)? |
| Objetivos: |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ Compreender a importância do elétrico nas memórias e vivências individuais e coletivas dos seus utilizadores; ○ Identificar se a (re)introdução do elétrico enquanto recurso turístico seria aceite em geral pela população que guarda essas memórias. |
| Destinatários das entrevistas (E) = Entrevistado |
| <ul style="list-style-type: none"> • E3; E4; E5; E6; E7 – Residentes/utilizadores do elétrico há mais de 40 anos na freguesia de Santo António dos Olivais de Coimbra a maior da Região Centro. • E8 – Antigo Guarda Freio do Elétrico na cidade de Coimbra. |
| Porquê/como: |
| Utilidade; interesse; viabilidade; benefícios/prejuízos. |

PARTE I

Capítulo I

Origem e Evolução da Paisagem Cultural

1 PAISAGEM CULTURAL

A paisagem é um conceito que se refere a tudo o que podemos perceber utilizando um ou mais sentidos. A esta percepção multissensorial, corresponde uma paisagem multifacetada e dinâmica, em processo de (re)construção e evolução constante.

A imagem que o sujeito detém sobre um lugar e a sua paisagem é construída através de elementos singulares. Em termos conceituais, as pesquisas que se têm realizado sobre a paisagem realçam a importância de novas dimensões, incluindo o uso dos sentidos na sua apreensão, em particular a paisagem urbana, que importa aqui realçar.

Tem-se utilizado o termo paisagem para expressar uma apropriação que decorre não só da sua multifuncionalidade mas também da sua transdisciplinaridade no campo das ciências sociais e naturais. As paisagens culturais são as expressões das atividades humanas. Elas constroem-se a partir da utilização e transformação dos elementos da natureza pelo homem.

O conceito é representado nas diversas línguas europeias, em distintas regiões geográficas e sociedades, diferentes escolas, correntes de pensamento e perspectivas disciplinares. Têm utilizado o termo paisagem com significados diversos, reflexo de uma apropriação que decorre não só da sua multifuncionalidade mas também da sua transdisciplinaridade no campo das ciências sociais e naturais.

Com o objetivo de obter um melhor entendimento sobre a origem e o conceito de paisagem e partindo da ideia que esta surge como estrutura fundamental e basilar na qualificação do espaço urbano, é fundamental ter a noção que o termo paisagem é uma conquista recente na cultura ocidental.

1.1 Origem e Conceito

O conceito de paisagem tem, na Europa, duas raízes linguísticas diferenciadas: a germânica, que dá origem aos termos *landschaft* em alemão, *lanschap* e *landskip* em holandês ou *landscape* em inglês; e a latina de onde derivam palavras como *paesaggio*, em italiano; *paysage* em francês; *paisage* em espanhol e *paisagem* em português. Estas duas raízes denotam não só uma construção gramatical segundo os diferentes hábitos linguísticos de duas

regiões geográficas distintas - o norte e o sul, mas também correspondem a dois modos distintos de ver, entender e representar o mundo.

É também a ideia de país ou território (em checo e polaco – *kraj*) que na Europa Central originou as palavras *krajina* e *krajobraz*. Nas línguas germânicas a referência é o território, nas línguas latinas a palavra paisagem designa a imagem e o que ela representa.

Já a *paysage* francesa refere-se aos aspetos visuais. O termo holandês, com o mesmo sentido é *visueel landschap*. A geografia soviética tinha também os seus próprios termos tais como *mesnost* e *ourotchitche*, que possuem valor territorial, ao qual os russos acrescentam *landschaft*, emprestado dos alemães (Rougerier & Beroutchatchvili, 1991).

De acordo com Luginbuhl (2008), a primeira palavra equivalente a paisagem surge no século XV: a palavra flamenga *lantscap*, encontrada pela primeira vez em 1462, em três textos, dois de carácter jurídico e um de carácter religioso.

Os dois primeiros dão um sentido à palavra *lantscap* reduzido a uma pequena região ou condado que se vê de um só olhar. Jackson (2003) refere que *landscape* é uma palavra composta, onde as partes remontam a uma antiga linguagem indo-europeia, e que se tornaram a base de quase todas as línguas europeias contemporâneas – latinas, célticas, germânicas, eslavas e gregas. A palavra foi introduzida na Grã-Bretanha pouco depois do século V da nossa era, pelos anglo-saxões, dinamarqueses e outros grupos de língua alemã.

Para Spirn (1998), paisagem associa o homem ao lugar. A *landskab* dinamarquesa, a *landschaft* alemã, a *landchap* holandesa e a *landscape* do inglês antigo combinam duas raízes: a terra que significa um lugar e as pessoas que o habitam.

Na Antiguidade, a ideia de paisagem é construída a partir de textos que descrevem viagens de explorações e de conquistas de espaços desconhecidos, desde Heródoto, no século V a. C, passando por Estrabão (63 a.C.-24 d.C.) e Ptolomeu (90-140 d.C.).

No século XV, a paisagem é abordada como aspeto visual, estético, captado e representado de maneira objetiva e subjetiva por pintores holandeses e italianos como Fra Angélico, de Toscana, Jérôme Bosch, da Holanda, e, ainda antes, nas telas de Dürer. Depois dos esboços de Da Vinci, a paisagem daria lugar às figuras simbólicas, alegóricas, ou às paisagens decorativas, que servia de base ao tema cultural antropomórfico.

É sobretudo no século XVIII, graças ao progresso das ciências naturais, que a geografia se torna também naturalista (Dantec, 1996).

O interesse e a preocupação pelos aspetos parciais e sectoriais deste conteúdo contribuíram para a especialização do saber científico em disciplinas como a geologia, a botânica ou a climatologia, cujos conhecimentos, não permitiam o entendimento e a definição da forma e da estrutura do território.

Contudo, a geografia é a primeira a surgir como uma ciência explicativa de paisagens concretas (Donadieu & Périgord, 2007). Os estudos (tanto artísticos como científicos) sobre paisagem são atribuídos a Alexander Von Humboldt (1769 – 1859) a quem os geógrafos reconhecem como o fundador da geografia moderna e os historiadores da paisagem como um representante erudito do século das luzes (Dantec, 1996).

É no século XIX que os cientistas alemães Karl Ritter (1779 -1859), discípulo de Humboldt, e depois Friedrich Ratzel (1844 – 1904), aluno de Ernst Haeckel (fundador da ecologia) desenvolveram as bases para a antropogeografia, saber precursor da geografia humana de Vidal de la Blache e da geografia cultural.

Estes cientistas explicam as paisagens e as sociedades que as habitam de uma forma muito ligada ao espaço físico e às suas condições climáticas e geológicas a que chamaram natureza.

É esta geografia naturalista que será depois desenvolvida por Reclus (1830 – 1905), seguido por Paul Vidal de la Blache (1845 -1918). A outro alemão, Otto Schlutter (1872 – 1959), deve-se a invenção do termo *landschaftkunde* (paisagem como região) e a noção de *kulturlandschaft* (paisagem humanizada) para exprimir a marca visível das civilizações e das sociedades rurais (Donadieu & Périgord, 2007).

A visão da paisagem sempre teve um aspeto utilitarista para muitas culturas e em todas as épocas. Por outro lado, o conceito de paisagem foi sendo construído e consubstanciado, sempre com base no que existiu e existe de útil e mais ou menos compreendido ao longo da História do Homem.

De alguma forma a paisagem, sempre foi captada pela consciência humana, levando-a tanto para a utilização prática dos seus recursos, como para a contemplação e recolhimento monástico. Esta abordagem, associada à história e cultura enquadradas nas suas respetivas épocas e lugares, foi fundamental para a construção da ideia de paisagem como método de pesquisa ou forma de descrever um determinado ambiente geográfico.

Segundo Maximiniano (2012), dentro dos diferentes conceitos, existem elementos que merecem ser mencionados tais como: o aspeto visual; a complexidade de inter-relações en-

tre os elementos físicos e destes com os elementos culturais; a possibilidade de cartografar a paisagem, a diversidade da escala da paisagem - do local ao global; a possibilidade de classificar paisagens em unidades diferenciadas ou homogêneas; a possibilidade de classificar paisagens com ênfase em um elemento de sua composição - vegetação, clima ou cultura; o caráter dinâmico das paisagens; a possibilidade de análise por meio dos elementos, estrutura e/ou funcionamento da paisagem.

O mesmo autor refere ainda que a paisagem não é o mesmo que espaço geográfico, mas pode ser compreendida como uma manifestação deste. A paisagem resulta de processos instáveis de construção, destruição e reconstrução dinâmicos, constituídos por elementos diversificados.

Esta complexidade comporta elementos materiais e imateriais e faz da apropriação, vivência e percepção da paisagem um exercício multissensorial e pode (re)materializar-se em manifestações culturais.

Dentro da diversidade conceitual em que se encontra o termo, Bertrand (1971), diz-nos que a paisagem não é a simples adição de elementos geográficos dispersos. É uma determinada porção do espaço, resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antropológicos que, reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em perpétua evolução.

Percebe-se que Bertrand não privilegia nem a esfera natural nem a humana na paisagem e mostra certa facilidade em abordar de forma homogênea, percebendo que a sociedade e a natureza estão interligadas entre si formando uma só “entidade” de um mesmo espaço geográfico.

Em 1971, a Organização para Educação, Ciência e Cultura das Nações Unidas – Unesco, considera que a paisagem é simplesmente a “estrutura de ecossistema”, e o Conselho Europeu, defende que o meio natural, moldado pelos fatores sociais e económicos, torna-se paisagem, sob o olhar humano.

Por outro lado, entre os geógrafos há o consenso de que a paisagem, embora tenha sido estudada sob pontos de vista diferentes, resulta da relação dinâmica de elementos físicos, biológicos e antropológicos. A paisagem não é apenas um fenómeno natural, é também cultural pois inclui a existência humana. A geografia alemã tem uma origem naturalista, com Humboldt. A francesa desenvolveu observações quanto à região, formada pelas culturas e sociedades de cada espaço natural.

Segundo Santos (1994, p. 13) “Tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista alcança. Não é formada apenas de formas, mas também de cores, movimentos, cheiros, sons, (...)”.

A relação do homem com a paisagem é assim constituída pelo conjunto de elementos em constante interação. A leitura, interpretação e compreensão da realidade, é feita a partir das marcas que a sociedade deixou num processo dinâmico de (re)construção da sua paisagem.

Será Sauer (1998), quem destaca que a interação entre os elementos naturais e antrópicos é importante para o entendimento da paisagem. Para este autor (1998, p.22) “não se pode formar uma ideia de paisagem a não ser em termos das suas relações associadas ao tempo, assim como nas relações vinculadas ao espaço. Ela está num processo constante de desenvolvimento ou dissolução e substituição”.

Assim, a área modificada pelo homem e a sua apropriação são de importância fundamental. A área anterior à atividade humana é representada por um conjunto de factos morfológicos (Sauer, 1998). Esta posição sugere uma separação da paisagem em natural e cultural, pois explica que é o homem que atua como sujeito de ação na natureza.

Ao referir esta capacidade de transformação, o autor projeta duas possíveis formas de natureza, uma antes e outra depois da apropriação humana, privilegiando a sucessão histórica entre as duas.

Ainda em relação a este aspeto, Claval (1999, p. 420) afirma que “não há compreensão possível das formas de organização do espaço contemporâneo e das tensões que lhes afetam sem levar em conta as dinâmicas culturais. Elas explicam a nova atenção dedicada à preservação das lembranças do passado e a conservação das paisagens”. Não se trata apenas da interação do homem com a natureza na paisagem, mas sim da forma como a percebe e interpreta.

A paisagem não é portanto o que está perante nós, é um conceito inventado, uma construção cultural¹. Não é um mero lugar físico, mas o conjunto de uma série de ideias, sensações e sentimentos que elaboramos a partir do lugar e os seus elementos constituintes. A palavra paisagem reclama também uma interpretação, a busca de um carácter e a presença de uma emotividade.

¹ Para Thibault (1999) a expressão paisagem cultural pode parecer um paradoxo, uma vez que a noção de paisagem remete-se, ela própria, para as noções de olhar e de ação sobre um espaço, também elas, em grande parte, função das conceções e pano de fundo cultural do que se olha.

Também Sauer (1998) considera que região e área são, em certo sentido, termos equivalentes da paisagem. Esta, seria um conceito de unidade da geografia ou, uma associação de formas diversas, tanto físicas como culturais.

Para este autor, o conteúdo cultural da paisagem, é a marca da existência humana numa determinada área. Por outras palavras, a cultura seria o elemento que, agindo sobre o meio natural, resulta na paisagem cultural.

Esta fruição como espetáculo estético, implícita à invenção da paisagem, implica o afastamento entre o sujeito e o objeto de contemplação, a mobilização dos sentidos e a aprendizagem de códigos de seleção, apreciação e valorização, os quais fazem parte de um modelo cultural, pois a representação que se faz desta, é uma maneira de ver o mundo (Salgueiro, 2001).

O interesse pela paisagem cultural terá sido estimulado pela viagem, pela abertura ao mundo (Gaspar, 2001), e foram as revoluções da era industrial que paradoxalmente vieram dar um novo impulso ao «paisagismo», nas artes, nas ciências, nas Humanidades, com efeitos nas representações dos lugares e dos territórios.

É também por isso, que a geografia aqui emerge dado que se relaciona de forma intrínseca com a leitura e interpretação da realidade através da organização espacial das suas paisagens, fundamental para se construir uma compreensão do modo como a sociedade se apropria do território.

Esta compreensão torna-se possível a partir do momento em que se começam a usar outras formas e modos de ver e sentir a paisagem, com o início de uma nova perspetiva ou abordagem que ficou conhecido por *cultural turn*, sobre o qual nos iremos debruçar a seguir.

1.2 *Cultural Turn*: conceito

O *Cultural Turn* foi um movimento que ganhou forte destaque no início da década de 70 do século XX, entre os estudiosos das ciências sociais tornando a cultura o centro dos debates contemporâneos. Foi descrito por Steinmetz (1999) como uma ampla gama de novos impulsos teóricos provenientes de áreas anteriormente periféricas para as ciências sociais.

Segundo o autor, foi este movimento que destacou o papel causal e socialmente constitutivo dos processos e sistemas de significação culturais. Ele descreve também uma mudança de direção e sentido no campo epistemológico.

Com o *Cultural Turn* cria-se a necessidade de “construir” um leque mais vasto de conhecimento cujo resultado emerge numa revolução cultural humanista com os contributos, por exemplo de, Relph *The Modern Urban Landscape* (1987), além das obras imprescindíveis como as de Tuan, *Topophilia* (1974); *Space and place* (1976); e a coletânea *Humanistic Geography*, de Ley e Samuels (1978).

No entanto é na década de 90 do século XX, que este “movimento positivista” ganha plena força com a escola de *Birmingham* sugerindo uma visão alargada das formas de causalidade que trabalham o mundo no modo como o “vemos” e “vivemos”. Não resulta por isso, de causalidades, passadas ou presentes que refletem o modo como as pessoas sonham com seu futuro.

Como podemos entender o mundo contemporâneo, os novos estilos de vida urbanos, os novos comportamentos? Foi por estas questões, a Geografia Cultural passou a valorizar também a dimensão imaterial da cultura. A cultura imaterial envolve um universo vasto e de difícil definição. Por cultura imaterial, podemos entender o conjunto de sentimentos, perceções, valores, símbolos, saberes e significados que possui uma determinada comunidade, seja ela rural ou urbana, moderna ou tradicional.

A nova definição de cultura abrange os aspetos materiais e imateriais, e são uma expressão concreta e palpável dos aspetos imateriais. Usando, a definição da geógrafa Linda McDowell:

Cultura é um conjunto de ideias, hábitos e crenças que dá forma às ações das pessoas e à sua produção de artefactos materiais, incluindo a paisagem e o ambiente construído. A cultura é socialmente definida e socialmente determinada. As ideias culturais são expressas nas vidas de grupos sociais que articulam, expressam e contestam esses conjuntos de ideias e valores, que são eles próprios específicos no tempo e no espaço (McDowell, 1996, p.161).

Além de conjugar os aspetos materiais e imateriais da cultura, a autora chama a atenção para a natureza geográfica e histórica da cultura, quando afirma que esses conjuntos de

ideias e valores não se observam igualmente em toda a parte e em todas as épocas, porque eles “são específicos no tempo e no espaço”.

Para Claval (2002) esta perspectiva demonstrou que os aspetos culturais fundamentais para a Geografia se inserem em três domínios; primeiro, as relações homens/meio ambiente, através do estudo do meio humanizado, da paisagem, das técnicas e das densidades; segundo, as relações sociais, a partir do estudo das instituições, da comunicação e da difusão das ideias e das técnicas; terceiro, a organização regional e o papel dos lugares.

A ação humana manifesta-se na paisagem, na interação com o meio, num processo interativo objetivo e subjetivo, e expressa sentimentos, ideias, valores morais e culturais.

É Jackson (2003) quem defende sobretudo uma realidade objetiva, material, produto dos homens. O culturalismo de Jackson não conduz, no entanto, à redução da paisagem a um simples ponto de vista humano sobre o mundo. Todas as paisagens são culturais porque são construídas segundo determinados valores que diferem no tempo e no espaço.

Nesta perspectiva, a paisagem é a realização e materialização de ideias dentro de determinados sistemas de signos. Ela é humanizada não apenas pela ação humana, mas igualmente pelo pensar, emergindo assim como uma representação cultural.

O mundo que observamos foi construído a partir de decisões humanas, pois os sujeitos tentam moldar os ambientes em que vivem de acordo com as suas aspirações e valores. Segundo Claval (2003), esta é a ideia fundamental da abordagem cultural, pois a cultura é feita, ao mesmo tempo, de práticas herdadas, *know-how* e conhecimento.

A geografia relaciona-se de forma intrínseca, com a leitura e interpretação da realidade através da organização espacial, porque nelas se inserem as sociedades humanas. Por isso, a sua leitura é fundamental para se construir uma compreensão da forma como a sociedade constrói o território que resulta de uma dinâmica espacial que se expressa nas suas paisagens.

Importa também, destacar um tema importante para a nova Geografia Cultural que é o estudo da paisagem através dos símbolos culturais. Neste caso, o principal conceito é o de geossímbolo, que o geógrafo Joel Bonnemaïson (2002, p.109) definiu como, “um lugar, um itinerário, uma extensão que, por razões religiosas, políticas ou culturais, aos olhos de certas pessoas ou grupos étnicos, assume uma dimensão simbólica que fortalece a sua identidade”.

Na abordagem do espaço vivido valoriza-se a memória das pessoas a respeito da sabedoria, das culturas e das relações sociais de produção, elaboradas e transformadas em identidades, que se fixam no lugar, como expressão particular de modos de vida. A noção de espaço assume o significado de espaço vivido, considerando os sentimentos e as ideias de um grupo ou povo sobre este.

A Geografia Humanista ou da percepção está assente na subjetividade, na intuição, nos sentimentos, na experiência vivida, no simbolismo e nos códigos linguísticos. Procura valorizar a experiência individual ou coletiva, para compreender o comportamento e as maneiras de sentir do(s) sujeito(s) em relação ao(s) seu(s) lugar(es).

Para cada indivíduo, para cada grupo humano, existe uma visão do mundo, que se expressa através das suas atitudes e valores para com o ambiente.

Nesta abordagem, a paisagem é um elemento chave como fonte de subjetividade, do imaginário e das relações afetivas.

São assim definidas as bases teóricas pelas quais são salvaguardadas e valorizadas as experiências, sentimentos, intuição, subjetividade, simbolismo e compreensão, tendo como propósito os lugares, espaços concretos associados a esses valores mas também a um melhor entendimento do mundo humano através do estudo das relações das pessoas com a natureza, e do seu comportamento para com esta.

Para Sarmiento (2004, p.45) esta é a “abordagem de cultura, percebida como um repertório de símbolos, crenças e práticas empregues comunicativamente por grupos de pessoas”. A paisagem não é apenas uma forma material resultante da ação humana transformando a natureza, ela é também uma forma simbólica que traduz valores, sendo necessário que para a sua total compreensão se apreendam os seus significados, pois são estes que lhe dão sentido (Cassirer, 2001).

Segundo Cosgrove (1979) foi John Ruskin quem, no século XIX, sugeriu que a análise da paisagem não devia assentar apenas na ciência, mas também nos significados.

Os significados da paisagem já tinham sido apontados tanto por Meinig (1979) como por Rowntree e Conkey (1980). Houve, na realidade, uma convergência entre geógrafos norte-americanos e ingleses ao considerarem a paisagem como uma forma simbólica, convergência que favoreceu o desenvolvimento da nova geografia cultural.

Ao abordar a paisagem na perspectiva dos significados, Cosgrove (2008) refere-se ao mundo dos signos, metáfora dotada de sentido geográfico, pois envolve diferenças espaciais dos significados criados.

Nesta criação a imaginação cumpre um papel relevante, não é nem um produto dos sentidos, nem do intelecto, mas uma relação entre ambos, “onde captura dados sensoriais sem reproduzi-los, como se fossem imagens miméticas” (Cosgrove, 1994 p. 36), transformando-os metaforicamente com novos significados.

A partir dos anos 70, a paisagem passa também a ser analisada numa dimensão simbólica, um olhar renovado, onde Denis Cosgrove teve um papel crucial graças à qualidade das suas reflexões teóricas e estudos empíricos realizados.

Para Cosgrove (1983) a paisagem é uma síntese pictórica externa, que representa estaticamente as relações entre vida humana e natureza, constituindo-se num poderoso meio através do qual sentimentos, ideias e valores são expressos. Para este autor, a paisagem, pode ser interpretada segundo qualquer aspeto ligado às atividades e crenças humanas, em razão do seu caráter multidimensional.

Com isto, percebemos que a paisagem não tomou uma nova forma, mas sim uma nova perspectiva e proposta de estudo. Assim, a paisagem é repensada não apenas como o resultado material de interações, mas como uma maneira específica de olhar e sentir, assente numa matriz multissensorial sobre a qual nos debruçaremos mais à frente.

A abordagem do espaço vivido, os símbolos, os sonhos, as religiões, os mitos e as utopias, as aspirações sociais às identidades territoriais, isto é, os aspetos subjetivos, passam agora, também a ser considerados (Donadieu & Périgord, 2007). A imaginação cumpre por isso, um papel importante na criação e interpretação da paisagem.

Para Cosgrove (1984) a paisagem é o mundo exterior mediatizado pela experiência subjetiva dos Homens, portanto um modo de ver o mundo, enquanto para Tuan (1979) trata-se de uma imagem integrada, construída pela mente e pelos sentidos.

Mas para Salgueiro (2001) sempre existiu ambiguidade em torno do conceito de paisagem, que deriva da diferença entre aquilo que se vê (a realidade) e o modo como é visto. Esta dualidade leva Rochefort (1974) a distinguir a paisagem objetiva, a que Lacoste (1977), chama de real, da paisagem subjetiva, ou seja, a ideia que se tem dela. A capacidade interpretativa do ser humano é grande, pois um mesmo processo ou forma podem ter significados distintos, de acordo com os diferentes códigos culturais.

A paisagem, segundo Cosgrove (1993) deve ser considerada, também como “um modo de ver”, associado às transformações económicas, sociais, políticas, técnicas e artísticas do século XVI e do início do século XVII. A ideia de paisagem que emerge vincula-se à ação prática de um período de transformações na sociedade, envolvendo a apropriação e o controle do espaço, as medições, as representações cartográficas e a pintura.

A paisagem passa a ser entendida como espaço humanizado por uma determinada sociedade ao longo do tempo, no sentido de espaço como produto social e manifestação cultural. Reflete-se na capacidade organizativa das sociedades e na importância dos fenómenos culturais (religiosos e políticos) para explicar as diferenças da paisagem material no mundo.

A Geografia, definida como uma ciência da produção e da organização do espaço é, hoje, mais uma ciência do homem e da sociedade que uma ciência da natureza. Restabelece agora uma ligação com as suas origens históricas e etnográficas².

A história da paisagem como objeto da geografia acompanha o debate epistemológico, centrando-se na produção de territórios enquanto espaços concretos e abstratos nos campos histórico, natural, ambiental, político, ideológico e social.

Por outro lado, a relação entre natureza e cultura tem conduzido autores como Bertrand (1971) a diferenciar a paisagem entre duas realidades distintas, paisagem natural e paisagem cultural, devido à diferenciação dos dois grandes grupos de conhecimento a que se referem. No entanto, os que defendem a necessidade de integração destas duas componentes preferem que a paisagem não seja decomposta, receando a destruição da globalidade que o conceito representa.

A paisagem é uma construção de dinâmicas culturais, sociais e económicas de carácter coletivo, resultado formal de um conjunto de fatores e processos interativos, quer naturais – relacionados com fenómenos e valores biológicos, ecológicos ou ambientais, presentes em espaços intervencionados pelo homem – quer culturais – referentes aos valores formais que num dado momento exprimem a herança que representa a natureza, a tradição ou o progresso enquanto testemunho da ação humana.

Assim sendo, a divisão em paisagem natural e paisagem cultural não implica uma segregação espacial, uma vez que não se podem estabelecer limites entre fenómenos naturais e culturais, dada a sua estreita relação.

² A paisagem adquire um significado histórico e com isso reforça o seu carácter cultural. A paisagem converte-se, assim, numa referência histórica e geográfica fundamental, num sinal visível da identidade coletiva dos povos.

Por outro lado o maior ou menor grau de intervenção humana produz paisagens com diferentes dinâmicas, sendo por isso consideradas paisagens culturais³.

De um modo geral podemos então considerar que todas as paisagens atuais registam, em maior ou menor grau, intervenção humana.

Assim a divisão entre paisagem natural e paisagem cultural não é realista, uma vez que, como já foi referido, se assume que a paisagem resulta da combinação de fatores e processos naturais e culturais.

A noção de paisagem cultural relaciona-se com o registo da ação do homem sobre o território e é entendida como construção humana. A paisagem cultural, equivalente a paisagem humanizada, resulta da ação do homem, durante séculos, de forma contínua, sobre a paisagem natural, apropriando-a e modificando-a a fim de a adaptar às suas necessidades, segundo a sua experiência (transmitida de geração em geração), os seus conhecimentos e a sua intuição (Caldeira Cabral *et al*, 1978).

O conhecimento e os recursos naturais estão intrinsecamente ligados à história e ao processo de construção do meio ambiente, onde a natureza, de facto, se torna um recurso, graças ao conhecimento.

A paisagem não é só constituída pela sua forma. Ela é, e pode também ser percebida e desfrutada com os sentidos, numa abordagem multissensorial. Para Almeida (2006, p. 65) uma paisagem é sempre o resultado de um fluir de acontecimentos sobre um determinado espaço, pois “tanto ao nível do espaço como do tempo, a paisagem é uma entidade analisável à escala do homem: do homem como observador, do homem ao longo da sua história (...), é algo que tem de estar ao seu alcance sensorial”.

O *cultural turn*, vem trazer uma nova abordagem no modo como se “sentem” as paisagens numa dimensão multissensorial que iremos de seguida refletir.

1.3 *Cultural Turn*: abordagem multissensorial

A esta perceção multissensorial, corresponde uma paisagem multifacetada e dinâmica, em processo de (re)construção e evolução constante. Não há por isso “duas paisagens iguais, como na mesma paisagem não há dois momentos iguais (...) cada uma é irrepetível

³ Donadieu e Périgord (2007) defendem que, numa paisagem, elementos naturais e valores culturais são combinados pelos atores e a sua produção para lhes dar determinado significado que poderá ser simbólico, estético ou funcional.

na sua existência, pois o próprio tempo encarrega-se de lhe mudar a fisionomia, instante a instante”⁴ (Mendonça, 1989, p.50).

A imagem que o sujeito detém sobre um lugar ou paisagem é construída através da soma de crenças, ideias e impressões de elementos singulares. Em termos conceituais, as pesquisas que se têm realizado sobre a paisagem realçam a importância de novas dimensões, incluindo o uso dos sentidos na apreensão das paisagens, em particular a paisagem urbana, que importa aqui realçar.

É Gaspar (2001) quem anuncia este renascimento dos estudos da paisagem que a Geografia tem contemplado não só novos “olhares”, como também a emergência de novas apreciações sensoriais da paisagem, com destaque para o olfato e para o ouvido.

Entraram assim, no vocabulário geográfico, termos novos, como *smellscape* e *soundscape*. A relação do sujeito com o espaço é uma experiência sensorial ampla e complexa na qual intervêm os sentidos como o cheiro, o tato e a visão.

A abordagem sistemática das paisagens olfativas é feita pelo geógrafo canadiano J. Douglas Porteous (1977; 1982; 1985), que terá mesmo “fundado” o conceito de *smellscape* afirmando que o homem, no seu processo de evolução social, tenha perdido muito da sua capacidade olfativa.

Segundo Fernandes (2009), as paisagens urbanas são também modeladas por elementos pontuais que de modo geral trazem novas cores, vivências e sons diferentes, cuja visualidade cíclica acaba por marcar alguns espaços centrais e simbólicos.

Esta geodiversidade diacrónica das paisagens urbanas varia também entre a noite e o dia. As *daylightscapes* e as *nightscaapes* estão associadas a diferentes elementos visuais e vivências do espaço urbano.

Como refere Kevin Lynch (1999, p.9), “A paisagem urbana é, para além de outras coisas, algo para ser apreciado, lembrado e contemplado”. Nessa construção mental da paisagem (*mindscape*), releva-se o visível mas também o invisível, o que se observa mas também o que se percebe numa ampla relação multissensorial com o espaço, que vai dos sabores (*tastescapes*) aos sons (*soundscaapes*) e aos ritmos (*rythmscaapes*).

As paisagens olfativas, embora menos consciencializadas, deixam impressões fortes na memória dos lugares e nos acontecimentos neles contidos, variando no espaço e no tempo tendo claras diferenciações de lugar para lugar (Gaspar, 2001).

⁴ A tradução é nossa.

As *soundscape* são referências fortes nas leituras e memórias dos lugares. Contudo, a observação, direta ou indireta, continua central na espacialização e consequente criação de territórios pessoais (Porteous, 1996). Para além das suas características e complexidade intrínsecas, a paisagem tem também uma componente perceptiva e emotiva.

A paisagem da cidade é uma delas, pois comporta a vida do homem na sua própria complexidade e diversidade de imagens. No caso específico dos sons, o espaço perceptivo de cada cultura urbana será experimentado pelo homem da cidade como um campo de sensações múltiplas (Ferreira, 2008).

Os sons, apesar do crescente ruído de fundo, sobretudo em ambientes urbanos, são referências fortes nas leituras e memórias dos lugares, tanto pela presença como pela ausência.

Para Milton Santos (1996, p.61) a paisagem é composta “não apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores e sons.”. A paisagem como “uma maneira de compor e harmonizar o mundo externo numa “cena”. Eles também dão significado às coisas, possuem valores culturais, como, por exemplo, o toque do sino de uma igreja, os diferentes sotaques e formas de linguagem, o som do trânsito.

A audição é um dos sentidos responsáveis pela noção de tridimensionalidade do espaço. É Fortuna (2001, p.1) quem afirma a possibilidade de se conhecer os espaços urbanos por meio das suas “sonoridades” de conhecimento do espaço, “o som pode ser também encarado como uma importante fonte para a identificação do espaço, em relação aos seus locais (...) usos específicos de determinados lugares como esquinas, ruas ou praças”.

Os estudos da percepção sonora mostram que o ouvido é o sentido hiperestésico por excelência, isto é, o organismo estimulado pela vibração sonora. Comparando o sentido da visão com a audição, constata-se que percebemos o que vemos como exterior a nós, enquanto a audição provoca uma integração entre a percepção do ambiente e a auto-percepção, ou seja, os sons envolvem-nos (Ferreira, 2008).

Durante a década de 60 do século XX, Murray Schafer estabelece a distinção fundamental entre as noções de “campo sonoro” e “paisagem sonora”. Por campo sonoro, Schafer (1992) refere-se ao espaço acústico gerado a partir de uma determinada fonte emissora (humana ou material) que irradia e faz distender a sua sonoridade numa área ou território bem definidos.

É esta sobreposição que resulta uma paisagem sonora, ou seja, um ambiente sonoro multifacetado que envolve os diferentes sujeitos ou grupo receptor, tornando fundamen-

talmente antropocêntrica pelo realce da apropriação e (re)territorialização do campo sonoro que é emitido⁵.

A noção de paisagem sonora assume-se assim como essencial na compreensão do modo como o som atribui sentido, caracteriza um espaço ou lugar.

As cidades são espaços por excelência onde se regista a presença simultânea de vários campos sonoros, que se sobrepõem e articulam entre si, desde sons em vias de desaparecimento, até sons novos de raiz tecnológica e industrial, que se globalizam (Fortuna, 1999).

Segundo Fernandes (2008), é precisamente desta sobreposição de diferentes sons que surge uma paisagem sonora, ou seja, um ambiente sonoro multifacetado que envolve os diferentes sujeitos recetores ou grupo recetor.

A noção de paisagem sonora assume-se assim como essencial na compreensão do modo como o som atribui sentido, caracteriza e identifica um espaço ou lugar. As paisagens sonoras estão relacionadas com o tempo e o espaço, e podem ser vistas de um ponto de vista global ou local (Raimbault & Dubois, 2005).

As (soundscapes) evoluem ao longo da história, mas também ao longo do dia, do ano, das estações. O estímulo sensorial auditivo pode ser um elemento identificador e diferenciador dos espaços urbanos, compondo paisagens reconhecíveis pelos sujeitos que as habitam e assumindo uma identidade própria.

Também Augusto (2014) nos remete para a paisagem sonora e incorpora duas dimensões, o som e o silêncio, isto é, som e vibração acústica atua na relação entre escutar e produzir som, na harmonização de soar e ouvir. O autor distingue três fontes sonoras: geofonia (sons da natureza, mar e vento), biofonia (sons dos animais e das plantas) e antropofonia (sons dos objetos feitos pelo homem, como as máquinas).

O ruído⁶ é o caso do som intimidatório que invade a privacidade individual, como o escape de uma motoreta ou o concerto na praça pública. Aparentemente, o ruído opõe-se ao silêncio. Isso levou a uma teoria do silêncio em seis constatações, uma delas em que indica que cada sociedade produz o seu silêncio. Pode prevalecer o silêncio da suspeita e da desconfiança, por exemplo nos países sem liberdade de expressão (Augusto, 2014).

O primeiro símbolo que o autor estuda é o sino, instrumento poderoso cujo domínio sempre foi praticado pela Igreja e, em cada paróquia, dá conta da passagem do tempo mas

⁵ *Idem*

⁶ Sobre esta questão veja-se a obra de Carlos Alberto Augusto, *Sons e Silêncios da Paisagem Sonora Portuguesa* (2014).

também de acontecimentos sociais e de alerta (toque de rebate). O sino ainda repercute uma relação do espaço sonoro que define a sua área.

Foi Amphoux (1993) quem desenvolve o conceito de assinatura sonora, referindo-se a um som ou conjuntos de sons que assinalam o espaço ou o tempo e confirmam de certa maneira a sua “autenticidade”. Identifica três tipos de assinaturas sonoras: o Emblema sonoro (um som ou conjunto de sons que, codificados socialmente, podem ser reconhecidos por toda a gente, habitantes ou estranhos); o Som cliché (um som ou sons que implicam uma codificação coletiva e só pode ser reconhecido pelos habitantes do local); o Som postal (organização mais complexa de sons que simbolizam a essência da cidade).

Esse produto cultural das paisagens, as *soundscape*s, torna-se ao mesmo tempo um elemento diferenciador de um determinado espaço e dos grupos sociais que o compõem, ou seja, da relação homem/meio imprimida na paisagem, valorizando e transformando-o num elemento diferenciador em relação a outros territórios (Fernandes, 2008).

Através de estratégias de *marketing* territorial, procuram a promoção de lugares, de modo a aumentar a sua centralidade na captação de turistas e novos residentes, promovendo a sua *soundscape* como produto turístico que se pretende vender e como património cultural, que se pretende preservar.

Embora elas não sejam exclusivas dos meios urbanos, é aí que se destacam pela sua dimensão no território em que se inserem e pelo dinamismo, inovação e competição que caracterizam os meios urbanos. A heterogeneidade e cosmopolitismo do meio urbano possibilitam a existência de diferentes matrizes culturais (Fernandes, 2008).

Dentro destas perspetivas sensoriais, merece referência a paisagem gustativa, através da gastronomia, da contemporânea à tradicional. Simbolicamente, esta paisagem gustativa não fica cristalizada em alguns lugares de eleição, antes se amplifica e vai envolver todas as práticas tradicionais que promovem o património imaterial, recriando elementos de “paisagem” que de outra forma poderiam estar perdidos.

Destaca-se, igualmente a gastronomia popular seja pela saúde ou pela cultura que farão sentido enquanto elementos da paisagem, com toda a carga e diversidade de sabores e de informações “no lugar” ainda que dirigidas à experiência e ao “gozo” individual (Martins, 2012).

Podemos constatar que através da paisagem emerge uma dimensão sensorial, que é atual, dinâmica e com grandes potencialidades, vinculada aos modelos de desenvolvimento e à melhoria da qualidade de vida das populações.

O conceito paisagem, pela carga de subjetividade que tem traduzido ao longo do tempo, tem suscitado muitas discussões, ocupando destaque juntamente com outras categorias de análise como o território, espaço e lugar.

Para Fernandes, (2008) perceber a paisagem é ser parte dela. A percepção passa a existir para o ser humano, quando este reflete acerca das experiências obtidas através dos seus sentidos. Essa reflexão leva-o a compreender a paisagem, sendo parte integrante e integrado por ela.

Nas palavras de Martins (2012, p.56) a paisagem “transcende a observação quando a sonoridade do campo ou o silêncio da montanha, encontram o visitante abstraído numa contemplação de raiz milenar, quando os sabores tradicionais das maçãs autóctones, das cerejas, das uvas, das amoras silvestres ou de toda a gastronomia ou enologia, promovem as dimensões olfativas e gustativas, (...). Estas paisagens e os conhecimentos que encerram carecem de adequação e interpretação, de esforço dos agentes locais, de investimento, de formação e, como não, de visão de futuro”.

O Homem faz parte da natureza e, ao acumular e transmitir conhecimentos que a modelam, percebe que a herança partilhada constrói uma identidade⁷ e que se vai consubstanciar no que designa por comunidade. Neste processo podemos construir a paisagem que é, ao mesmo tempo, causa e consequência da realização das sociedades humanas. Estes representam e afirmam-se a si mesmos através da sua percepção, leitura, interpretação e valor. Assim, a paisagem o meio ambiente e a cultura formam um todo indivisível.

É nesta mudança de paradigma que se (re)valoriza a paisagem cultural noutras dimensões, isto é, do material ao imaterial. Adquire-se a consciência que a paisagem cultural não é só constituída pela sua materialidade mas também pela sua diversidade dinâmica, tornando-a mais “aberta” logo mais complexa.

Esta abertura emerge do fenómeno da globalização e levanta novas possibilidades, (e riscos) na sua leitura (quadro 1)⁸.

⁷ Estas questões foram discutidos na *The International Protection of Landscapes*, realizada na cidade de Florença, Itália em Setembro de 2012, por ocasião do *40th Anniversary of the World Heritage Convention* com o alto patrocínio da UNESCO.

⁸ Disponível em <http://whc.unesco.org/en/news/943/>.

Quadro 1 - The New Landscape Vision.
 Fonte: UNESCO - The International Protection of Landscapes

| The New Landscape Vision: from the Monument to the People | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| The table points out the evolution of the World Heritage Convention towards the new landscape vision | |
| World Heritage Convention | Landscape Vision |
| Universalism | Multiculturalism and diversity |
| Fixed definition | Regionally adapted and evolutive definition |
| Separation of nature and culture | Integration |
| List of excellence | All landscapes |
| Outstanding values | Everyday life |
| Tangibility | Both tangibility and intangibility |
| Staticity | Dynamism |
| Monument | Ecosystem |
| Museographic approach | Social, productive and evolutive approach |
| Conservation | Prevention, management and preservation through change |
| Authenticity | Perpetuation of knowhow through traditional knowledge |
| Heritage | Commons and people |

As sociedades que promoveram a harmonia com o meio ambiente através de uma narrativa simbólica, e usarem os seus recursos naturais de forma integrada e sustentável conseguiram florescer e proteger os seus ecossistemas. A criação e perpetuação da paisagem na sua dinâmica evolutiva são realizadas graças à complexidade milenar do conhecimento e técnicas tradicionais. Este conhecimento é produzido de forma sistémico (setorial), experimental (empírica) passado de geração em geração tendo por isso um valor cultural.

Este tipo de conhecimento promove a diversidade, valoriza e reproduz recursos locais e estimula o desenvolvimento local onde cada técnica é não um expediente para resolver um problema único, mas sim um sistema polivalente baseado na gestão dos recursos locais. É parte de uma abordagem integrada (sociedade, cultura e economia), que está ligada a uma ideia e percepção do mundo (cosmovisão) que se materializa na paisagem.

Portanto, o tradicional é parte de um conjunto de ligações e relações que é integrado e suportado pelos símbolos e significados. O conhecimento tradicional é realizado graças a uma estrutura cultural e social partilhada.

As noções de identidade, localidade e imaginação foram também alterados o que por sua vez deu origem ao que Appadurai (1996) designou de “identidades híbridas”, localidades em mutação e de imaginários cujas referências territoriais são instáveis. É claro que o desenvolvimento das novas tecnologias foi encurtando as distâncias espaciais e temporais, fazendo com que a velocidade destes novos fenômenos à escala mundial se tornasse mais rápida (hipervelocidade).

A paisagem emerge assim como um protagonista arquitetural no que diz respeito ao trabalho da imaginação coletiva, traduzindo na explicação dos mundos imaginados. Segundo Appadurai (1996) os mundos imaginados traduzem-se na relação entre o sujeito e a paisagem e na forma como através desta os consegue identificar através de 5 tipos de paisagem: A “etno-paisagem”, “tecno-paisagem”, “financio-paisagem”, “medio-paisagem” e a “ideio-paisagem”.

O autor traduz a ideia de “etno-paisagem”, como a paisagem das pessoas que constituem o mundo em deslocamento – turistas, imigrantes, refugiados, entre outros com; as “tecno-paisagens” como as paisagens construídas pelas tecnologias que permitem um atravessar rápido em todas as fronteiras; as “financio-paisagens” que o autor considera estarem associadas de forma “estranha” e “misteriosa” aos fluxos (movimentos) do capital à escala global; as “media-paisagens” são o resultado da fusão eletrónica da produção e difusão da informação para espectadores de todo o mundo e as “ideio-paisagens” que são compostas por imagens de origem política, produzidos pelos instrumentos ideológicos do Estado ou, pelo contrário, de movimentos orientados para a tomada do Poder. A esta última associam-se termos como liberdade, prosperidade, direitos, soberania e representação, entre outros.

As paisagens são culturais, porque foram moldadas por sucessivas gerações ao longo do tempo em escalas variáveis e são objeto de perceções diferenciadas pelos indivíduos e comunidades atuais.

Tal como outro tipo de valores, as paisagens herdaram-se, utilizam-se e são legadas às gerações futuras para a (re)construção de geossímbolos que ajudam a reforçar o sentido de identidade e de pertença.

O *cultural turn* trouxe por isso, novos olhares sobre a paisagem na medida em que os processos de globalização vieram também influenciar a criação de novos paradigmas sociais, ambientais, culturais e económicos.

Assim constatamos que o fenómeno do *cultural turn* trouxe novas leituras e interpretações dos elementos materiais e imateriais subtraindo da sua matriz simbólica valores que até então estavam esquecidos ou pouco estudados. Como tal importa agora abordar a paisagem cultural enquanto lugar e espaço.

1.4 Paisagem cultural: lugar e espaço

“O tempo imaginário não pode ser distinguido do espaço em termos de direção. Se uma pessoa pode ir para norte, pode também ir para sul. Da mesma forma, se uma pessoa pode avançar no tempo imaginário, pode também voltar para trás. Isto significa que, no tempo imaginário, não existe diferença significativa entre avançar e recuar. Por outro lado, quando olhamos para o tempo “real”, existe uma enorme diferença entre avançar e recuar, como todos sabemos. Donde vem esta diferença entre passado e futuro? Por que razão recordamos o passado mas não o futuro?” (Stephen W. Hawking, *A Brief History of Time*).

Considerando que a apropriação do espaço se dá pelo ordenamento territorial e pelas estratégias espaciais do mercado, é fundamental compreender a importância do poder simbólico destes bens e os diferentes interesses que envolvem estas relações.

A (re)valorização e preservação de lugares históricos urbanos, cenários de identidades culturais, constituem patrimónios representativos da história urbana, onde ao longo do tempo, acumularam formas e funções imprescindíveis à formação das cidades, que iremos abordar mais à frente.

Segundo Giddens (2000), todas as culturas pré-modernas possuíam métodos para calcular o tempo, dos quais o calendário, por exemplo, foi uma das características tão distinta quanto a escrita. Mas o cálculo do tempo, que constituía a base para a maior parte da população ligava sempre tempo e lugar, geralmente impreciso e variável. O autor defende que, ninguém podia falar da hora do dia sem se referir a outros marcos sócio-espaciais onde o “quando” era ligado quase sempre ao “onde” ou era identificado por ocorrências regulares.

Nas sociedades pré-modernas, o espaço e o lugar coincidiam dado que as dimensões da vida social eram, para as populações, dominadas pela “presença”, isto é pelas atividades locais.

O tempo continuou a estar ligado ao espaço e ao lugar até à uniformização da medição do tempo trazida pelo relógio mecânico que, conseqüentemente, começa a criar a organização social do tempo. Esta invenção teve importância fundamental para separar o tempo do espaço.

Então, porque razão a separação entre o tempo e o espaço é tão importante para o dinamismo da modernidade? Segundo Giddens (2000), porque é a condição básica do processo de descontextualização. O separar do tempo e do espaço em dimensões “vazias”, corta transversalmente as ligações entre a atividade social e a sua “contextualização” da presença. Fornece também os mecanismos que caracteriza a vida social moderna, isto é, a organização racionalizada.

Por isso, as organizações modernas têm a capacidade de ligar o local e o global o que em sociedades mais tradicionais seria impensável, e ao fazê-lo acabam por afetar a vida de milhões de pessoas.

De destacar também que a historicidade associada à modernidade depende de formas de “inserção”⁹ no tempo e no espaço inacessíveis às civilizações anteriores. Para Giddens (2000), a história como apropriação sistemática do passado, com o objetivo de ajudar a configurar o futuro, ganha novo impulso com o desenvolvimento das instituições modernas, para além de que uma vez feito o mapeamento do mundo, que hoje é tido com evidente, o passado unitário é hoje à escala global. O tempo e o espaço recombina-se para formar uma estrutura da ação e experiência da natureza genuinamente histórico-mundial.

É Lowenthal (2008) quem defende que as nossas ações são um “produto” do passado. A paisagem foi construída por pessoas no passado, cujos gostos, hábitos, tecnologia e ambição eram diferentes dos nossos. Para compreender estes objetos é necessário entender as pessoas que os construíram.

A história a que se refere não é aquela que trata apenas as grandes estruturas temporais ou cronológicas, mas também aquela de ocorrências menores, do quotidiano, dos factos guardados na memória, das versões, dos vestígios. São essas pequenas manifestações que permitem associar a paisagem à memória e ao “mundo vivido”.

Mas esta procura não deve ser reduzida a uma simples análise cronológica dos acontecimentos, mas sim colocar em perspetiva os seus significados. Uma história que não se li-

⁹ Termo usado em Giddens que nos indica a importância da “contextualização” como elemento essencial nas organizações dos Estados modernos o que veio permitir a apropriação de um passado comum independentemente do conteúdo ambíguo dos discursos e das interpretações.

mita a estudar as características de determinada cultura ou civilização, mas que se aplica ao presente, ou seja, ao passado a que estamos vinculados.

Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois inexistiria uma plataforma de referência e cada ato seria uma reação mecânica, uma resposta nova e solitária a cada momento, um mergulho do passado esvaziado para o vazio do futuro. É a memória que funciona como instrumento de identidade, conservação e desenvolvimento que torna legível os acontecimentos (Menezes, 1991).

Apesar das relações humanas com o passado variarem de cultura para cultura, existem alguns elementos em comum que o tornam reconhecidos pela consciência humana. Esses elementos são a memória, a história e o património material. O passado não pode ser conhecido como o presente, porque o que conhecemos como passado não pode ser experimentado, portanto a nossa capacidade de compreender o passado é limitada e é pelo facto de lidar com o desconhecido, que a geografia estuda sempre, em conjunto com a história, “um país estrangeiro” (Holzer, 2005).

Para Menezes (1991) ter consciência da história não é informar-se das coisas outrora acontecidas, mas perceber o universo social como algo submetido a um processo ininterrupto e direcionado de formação e reorganização. É exatamente na moldura da consciência histórica, que a identidade passa a ser o eixo de atribuições relativas a um ser que se percebe produto de forças em ação e sujeito a mutações. Por isso mesmo, não assimila nostálgica ou submissamente um passado de coisas e eventos acontecidos, homogeneizado e analisado, mas instaura com ele um equilíbrio dinâmico: é um interlocutor que o interroga de forma crítica.

Ao discutir os modos como a apropriação e a modificação do passado podem influir na constituição de novas paisagens, realça como a durabilidade de muitos artefactos e outros traços do passado geram sentimentos e adições que se acumulam, contribuindo para manter a presença do passado em forma de nostalgia.

O passado será então alterado e moldado pela memória, gerando a reconstrução e até a (re)invenção de cenas passadas, o que pode também fazer com que determinadas paisagens se transformem em áreas de proteção patrimonial (Holzer, 2005).

Passando dos fatores históricos para tempos mais recentes, Lowenthal, (2008) prefere recusar os fracassos atuais, e salientar as mudanças mal sucedidas, em nome do “procura-

do” progresso. A nostalgia não é, portanto, uma faceta de fixação ao passado, é todo um conjunto de implicações que devemos examinar.

Em regra, ao olhar para a paisagem contemporânea de muitas cidades, encontramos uma imagem difusa na sua organização espacial e nas suas representações simbólicas. Importa, por isso, refletir qual a necessidade de provas tangíveis do passado, quais as formas que adquirem esse desejo, e quais as consequências disso para as paisagens. Sobre as possíveis formas de uso e experiência do passado, é reforçada a ideia da importância das ligações tangíveis, por fornecerem as referências concretas na construção da história.

O interesse por um passado tangível transcenderia a nostalgia, e ao ser partilhado por todos, tornar-se-ia algo realmente necessário, onde “sem esse conhecimento histórico, sem a memória das coisas ditas ou feitas, o presente não terá sentido e o amanhã sem significado” (Becker, 1975, p.45).

A partir desta reflexão, defende-se que não podemos funcionar sem um passado tangível ou recordado, pois cada episódio, cada objeto, é investido de uma história de contextos reais ou imaginários, e a identidade que percebemos provém de ações e de desejos passados, não somente como nós os vemos, mas também como os escutamos ou como nos descreveram.

O passado incorpora-se nos elementos materiais e imateriais que construímos, deixando de ser apenas recordação, mas influenciando a maneira de agirmos e transformarmos as paisagens que criamos. Assim, para compreender as paisagens atuais, temos sempre a necessidade do passado.

Ao percebermos aquilo que estamos habituados a ver, conferimos sentido a certos aspetos e formas das paisagens porque partilhamos a sua história. Entre os inúmeros aspetos que uma pesquisa sobre a paisagem poderia ter, propõe-se tratar os elementos simbólicos da paisagem através de suas representações, procurando nos vestígios do passado compreender a paisagem contemporânea e as diversas camadas temporais que a compõe.

Há também a ideia de que a paisagem é uma autobiografia coletiva que reflete gostos, valores e aspirações. As paisagens biográficas percorrem os caminhos da vida de alguém que nos deixou memórias; são as paisagens que podemos visitar através de dois percursos, complementares. O da imaginação, auxiliada ou não por documentos (escritos, fotográficos, orais, edificados) ou revisitando com olhar retrospectivo a materialização, possível, de uma vida (Gaspar, 2001).

Se a paisagem contemporânea é resultado de uma sobreposição de tempos num mesmo espaço, é desta posição que se parte para retirar do passado os vestígios deixados pelos homens de outras épocas. Admitindo que a dimensão espacial que se oferece ao olhar tem marcado sobre si a passagem do tempo, sendo possível ver neste espaço transformado, destruído, desgastado, “renovado” pelo tempo, a cidade do passado e a sua memória.

Neste sentido, e porque precisamos de elementos tangíveis, só a nostalgia não seria suficiente para dar esta força ao passado. Se nos limitamos ao presente efêmero, perdemos de vista o conjunto que permite compreender o presente.

Ao considerar que a relação entre passado e presente é fonte de conforto, como testemunha a vivacidade das lembranças de infância, na visão de Lowenthal, são necessárias provas mais conscientes e particulares do passado – os aspetos e estruturas que nos parecem velhos, anteriores ou duráveis – e defende que o passado tangível toca sobretudo as pessoas no seu meio quotidiano, como se ao saber que as estruturas são duráveis nos sentíssemos ligados a um lugar.

Nesta perspetiva, é interessante salientar dois aspetos defendidos pelo autor: a necessidade de provas tangíveis do passado coletivo e a importância de elementos que remetam à vida quotidiana desse coletivo. A forma de mantermos as ligações com as paisagens do passado está na possibilidade de serem mantidas essas memórias tangíveis, o que poderia levar a situações nas quais são rompidos esses vínculos, com a produção de “réplicas” reais ou simbólicas de episódios passados com a finalidade de proporcionar uma certa “continuidade” nas paisagens.

Esse “transporte” ou criação artificial de símbolos, muitas vezes deslocados da sua real origem cultural, resulta em paisagens pós-modernas, que podem pôr em risco o valor de autenticidade dos aspetos locais de uma cultura. Quando se reflete sobre a questão do tempo, somos levados a pensar que a vida é uma sucessão de “eventos”, de mudanças e transformações.

É esta durabilidade de certos objetos e de traços do passado que produzem o sentimento de “acumulação”, gerando uma adição cumulativa em que cada geração aporta com o seu contributo. Este sentimento provém de uma assimetria temporal, as paisagens e os objetos vão sendo formados em momentos específicos. A erosão e a utilização apagam e transformam algumas marcas, mas as camadas acumuladas pelo tempo são mais importantes do que aquelas que ele dissolveu (Lowenthal, 2008).

Ao aceitar que o importante são as diferentes camadas temporais preservadas numa paisagem, voltamos à importância do passado tangível, que responderia à nossa necessidade de uma qualidade diacrónica da história, em que os fenómenos culturais evoluíssem ao longo do tempo sem que perdêssemos a capacidade de associar o passado e o presente e este seria o valor real e objetivo, garantir que estamos (re)ligados a alguma coisa que é “passado”, possibilitando associações a factos ou lugares tanto comuns quanto privados que poderiam tornar-se símbolos. Assim, os símbolos adquirem um carácter bivalente histórico, isto é, servem para nos recordar o passado, e que é preciso tempo para que se tornem símbolos.

Para Berdoulay (2007), os lugares são marcados pelas dimensões espaciais, elaboradas por imagens e narrativas (iconografias); por uma dimensão epistemológica (o material e o imaterial); e por uma dimensão política (as identidades eleitas do espaço público). Para ele, os lugares permitem que uma coletividade atribua uma imagem a ela mesma, tanto para se reconhecer como para se fazer reconhecer pela sua singularidade em relação aos outros. Esta imagem funcionaria como uma mediação entre o grupo social e o seu meio, lembrando que a produção de imagens pode ser tanto visual quanto discursiva.

A memória, materializada nos lugares, é segundo Berdoulay (2007), uma fonte inesgotável de (re)semantização do espaço geográfico, de (re)organização dos territórios, e de conflitos de interpretação na seleção de paisagens.

Tendo em conta que as iconografias são também produzidas por narrativas que legitimam sua dimensão espacial, colocam-se as seguintes questões: quais são os pactos narrativos por detrás da criação de territórios particulares a partir da memória dos lugares? Que discursos são difundidos e quais os cenários mais eficazes? Refletir teoricamente sobre estas questões ajuda-nos a discernir as referências epistemológicas para a interpretação da produção do espaço material e simbólico.

A esfera simbólica ordena o mundo por meio dos discursos que unem os homens ao meio, reproduzindo a estrutura social vigente, seja esta ideológica, política e de dominação, como refere Bourdieu (1980), ou nas relações intersubjetivas de pertença ao lugar, como assinalam Berdoulay e Entrikim (1998)¹⁰.

¹⁰ In Paes-Luchiari (2007) VI Congresso da Geografia Portuguesa.

O processo de valorização turística das identidades territoriais expressas nas paisagens, nos objetos, nas expressões intangíveis do património cultural e na sua gestão é privilegiado pelos discursos narrativos e ideológicos.

Será, portanto, a forma de demonstrar a importância da paisagem no desenvolvimento turístico, que auxilia o desenvolvimento social e económico dando maior destaque à região. Como refere Pinchemel (1992) têm sido reveladas nas “novas paisagens” outras dimensões valorativas, como a paisagem património, a paisagem valor de identidade e a paisagem como recurso.

Desde que a paisagem ganhou esta nova dimensão, começou a estar presente não só nas expectativas e discursos de artistas, viajantes e políticos mas também na mudança de paradigma no turismo cultural.

É visível que a paisagem assume deste modo uma importância crescente no turismo. A paisagem existente num determinado território está na base da escolha do destino a visitar, já que se está a proceder a uma seleção que é baseada nos seus gostos, interesses e ambições que se encaminham para locais com uma determinada característica paisagística e cultural.

Por isso, tem aumentado a procura de paisagens pelo que estas evocam, simbolizam e representam (Fernandes, 2011) de tal forma que, os nichos turísticos, mais do que meras curiosidades ou excentricidades, têm ganho adeptos e em muitos contextos surgem já como alternativas. Determinados lugares e paisagens ganham então uma centralidade turística devido ao que representam e proporcionam, mas também por causa das suas narrativas e simbologias. O turismo retira então partido da territorialização de narrativas, símbolos e imagens associadas à paisagem “construída”¹¹.

E muitas vezes, as indústrias criativas constituem o meio para a construção de novos territórios turísticos ou a consolidação dos mesmos. Servem-se das histórias, das narrativas e até mesmo dos símbolos há muito associados a determinados lugares ou apenas os “usam” como cenários na construção de novas narrativas que ficam a partir daí contidas nesses espaços, suscitando a curiosidade, a vontade e a experiência da visita.

Podemos então afirmar que a paisagem cultural é também um resultado da produção social e da determinação natural, é uma forma pela qual a sociedade vê o mundo.

¹¹ Em Portugal destaca-se a história de Pedro e Inês (século XIV) cujo fim trágico deixou, segundo a lenda, marcas nos jardins da Quinta das Lágrimas à qual se junta o mito de que o fantasma de Inês ainda percorre o jardim, em busca de Pedro.

Segundo os legados herdados e transformados, a paisagem decompõe-se em camadas mais ou menos harmoniosas, devendo ser (re)compostas sem que se esqueçam os usos sociais. Neste processo de atribuição de valor histórico a determinados lugares, monumentos e paisagens, as instituições ligadas à preservação do património, e em muitas ocasiões, os atores políticos, elegem e selecionam aquilo que será preservado, reconhecido como parte importante da história nacional.

Não (re)encontrar o passado tangível significa uma terrível privação, pois a perda da memória priva a vida do (s) sujeito (s) dos seus sentidos e desorganiza o espaço. As pessoas privadas das *suas* paisagens podem perder a sua segurança ontológica¹², isto é o sentido de pertença e identidade: sem passado, não podem conceber um futuro.

É Giddens (1991), que refere a segurança ontológica como um sentido de ordem e continuidade a respeito das experiências do indivíduo. Argumenta que isto é dependente da habilidade da pessoa de dar sentido à sua vida, atribuindo uma visão positiva de si, do mundo e do futuro.

A segurança ontológica é para Giddens (1991), uma forma importante de sentimentos de segurança que muitos seres humanos têm na continuidade da sua auto identidade pessoal e na constância dos ambientes sociais e materiais envolventes. Por isso, o sentimento de fiabilidade das coisas e de credibilidade das pessoas, fundamental na noção de confiança, é fulcral para os sentimentos de segurança ontológica. Ela tem a ver com o “ser” ou, nos termos da fenomenologia, com o “estar no mundo”, tratando-se de um fenómeno mais emocional que cognitivo.

Segundo Wenders (1994, p.34), as paisagens e as imagens urbanas despertam nas crianças emoções, associações, ideias, histórias.

“A cidade onde vivo agora está completamente construída sobre a areia, uma areia muito branca; e não só pode vê-la de vez em quando, (...). Mesmo esta areia desperta em mim a sensação de fazer parte dela, até de estar seguro. Ela diz-me onde estou. Certamente as habitações também fazem isso, mas de outro modo”.

¹² Segundo Giddens, (1991) segurança ontológica é um estado mental estável derivado de um sentido de continuidade a respeito dos acontecimentos da vida de uma pessoa ou comunidade. Sendo um fenómeno de matriz emocional e não-cognitivo, encontra-se enraizado no inconsciente.

O interesse pelo antigo estende-se também às paisagens, e nesta perspectiva, parece evidente que são os sentimentos e as associações históricas que evocam os fatores principais que fazem com que a admiração seja sempre suscitada pelo reflexo de um passado que é diferente do presente.

Ainda sobre as diferentes formas de vivenciarmos a relação com o tempo passado, Lowenthal¹³ apresenta uma outra ideia: ao contrário da “patologia” daqueles que vivem no passado, existem ainda aqueles que o negam. É ao adquirir consciência sobre o passado que aprendemos a (re)fazê-lo, oferecendo um lugar a tudo o que se altera e se perde. O lugar que “prende” uma paisagem ao passado depende da nossa memória.

A (re)construção com elementos da história retém imagens particulares que estimulam a imaginação. Devemos, pois ter a certeza que se trata de um verdadeiro passado e não um simulacro pós-moderno.

Para Urry (2002, p.119), o termo pós-modernidade não se refere a toda a sociedade, mas, diz respeito a um sistema de signos, específico no espaço e no tempo, caracterizável por significados que produzem, transmitem e recebem determinados objetos, envolvendo um conjunto de relações entre si. “O pós-modernismo problematiza a distinção entre as representações e a realidade”.

Neste sentido, o autor reflete sobre o pós-modernismo, os traços que caracterizam o olhar turístico, e diz ser possível compreender o que acontece especificamente com o turismo, através da análise das mudanças culturais.

A “descodificação” da realidade do passado através das suas representações, tenta acessar àquelas formas discursivas e imagéticas, pelas quais os homens se descrevem a si próprios e ao mundo e é caracterizada como um processo complexo que faz a leitura dos códigos de outros tempos através de registos e indícios do passado que chegaram até nós.

Para Salgueiro (2001) recordar os acontecimentos que marcaram um lugar é dar-lhe significado, um espaço com dimensões de objetivar, que traduz as crenças e os valores da sociedade. É repositório da cultura e estilos de vida das formações sociais anteriores, base da ligação das pessoas ao território, que faz parte da memória e identidade dos indivíduos e das sociedades.

¹³ *Idem*

É Cosgrove (1998, p.115), quem defende que “tais paisagens simbólicas não são apenas afirmações estáticas, formais. Os valores culturais que elas celebram precisam ser ativamente reproduzidos para continuar a ter significado”.

Mas é aqui que nasce a relação ambígua entre o espaço compreendido como não-lugar e o lugar. Segundo Augé (1998), se “um lugar se pode definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode definir-se nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico, definirá um não-lugar”.

O lugar e o não-lugar são duas polaridades, diríamos que antagônicas, onde o primeiro nunca é esquecido e o segundo nunca se consubstancia de forma completa. A distinção entre lugares e não-lugares passa pela oposição do lugar ao espaço, pois este é um “lugar praticado”, porque são as pessoas que transformam e desenham o espaço que é definido como lugar urbano.

O espaço é segundo Lefebvre (1974) um produto social a noção de que o espaço tem assumido, no presente modo de produção, dentro da sociedade como ela realmente é, uma espécie de realidade própria, uma realidade claramente distinta, mas muito parecido, as assumidas no mesmo processo global mercadorias, dinheiro e capital.

O lugar não será aquele que se opõe ao espaço como a figura geométrica ao movimento, mas sim aquele em sentido material e imaterial é simbolizado, isto é o lugar antropológico. Inscreve-se assim, nesta noção de lugar “antropológico uma possibilidade dos percursos que nele se efetuam, dos discursos que aí se sustentam e da linguagem que o caracteriza” (Augé, 1998).

As relações do espaço e lugar são por vezes difíceis de as distinguir na prática pois para o olhar menos atento pode ser frequentemente considerado como uma mesma realidade. Sobre este aspeto, sabemos que “espaço” é mais abstrato que o “lugar” pois como refere Tuan (1977), “o que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar á medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor”.

Para isso é preciso compreender as qualidades espaciais do lugar e as qualidades da localização geográfica do espaço. Assim e segundo o autor é “a partir da segurança e estabilidade do “lugar”, que tomamos consciência da amplitude, da liberdade e da ameaça do espaço e vice-versa, para além de pensar no espaço como algo que permite movimento, en-

tão lugar é pausa. Por isso, cada pausa no movimento torna possível que a localização (geográfica) se transforme em lugar¹⁴.

Também é esse o apelo de Wenders faz aos arquitetos e urbanistas contemporâneos:

“(...) peço-lhes que encarem uma vez mais o vosso trabalho como uma missão: criar para os meninos de amanhã lugares de origem, cidades e paisagens que constituirão o mundo das imagens e a imaginação das crianças”. (Wenders, 1994, p.35)

1.5 Paisagem cultural: território e geossímbolos

“O projeto de toda a análise geocultural é procurar definir este espaço onde se aloja a cultura. Isto não é simples, pois a cultura não organiza o espaço, mas absorve-o. Ela desenha no solo uma semiografia feita de um entrelaçado de signos, figuras e sistemas espaciais que são a representação, arrisquemos a palavra “geossimbólica” da concepção que os homens fazem do mundo e de seus destinos. Esta semiografia quadrícula o espaço de territórios que são sociais e, mais profundamente, culturais” (Bonnemaison, 2002 p.105).

Uma das principais características presentes no conceito de território, refere-se ao facto deste conceito permitir ser aplicado no estudo de qualquer tipo de sociedade, seja ela tradicional ou moderna. Por conseguinte, o que faculta esta aplicação transtemporal e espacial do conceito é a constatação original de que as identidades individuais e coletivas são fortemente vinculadas à consciência territorial, isto é, à territorialidade do grupo.

“...o território apela para tudo aquilo que no homem se furta ao discurso científico e se aproxima do irracional: ele é vivido, é afetividade, subjetividade e muitas vezes o nó de uma religiosidade terrestre, pagã ou deísta. Enquanto o espaço tende à uniformidade e ao nivelamento, o território lembra as ideias de diferença, de etnia e de identidade cultural” (Bonnemaison, 2002, p.126).

¹⁴ Yi Fu Tuan (1977) ainda em relação a esta questão, destaca a importância da experiência ou conhecimento. A experiência pode ser direta e íntima, ou pode ser indireta e conceitual, mediada por símbolos.

Cada grupo social comunica de uma maneira particular com o espaço concebido a partir da sua visão de lugar e que são dotados de uma organização própria com uma paisagem geomorfológica singular. A maneira como um dado grupo estabelece e exerce as suas atividades diárias e vivência do quotidiano, estrutura o seu território de forma única.

Ao longo desse processo de estruturação, o território vai ganhando forma com o desenvolvimento de uma rede de lugares hierarquizados e itinerários que seguem os padrões socioculturais e socioespaciais do grupo (Bonnemaison, 2002).

As estruturas internas do território fundamentam a identidade territorial do grupo e dão origem a diferentes microterritórios onde se partilham lugares, paisagens, signos e símbolos. Será a partir daqui que se tem uma existência espacial coletiva. O grupo pensa, organiza e vive o seu território de maneira semelhante porque partilham a mesma cultura e modo de vida.

As diferentes territorialidades, que podemos encontrar, construindo e desconstruindo diariamente os seus territórios “temporários e permanentes” (Souza, 1995), organizam uma forma espacial específica do lugar. Este apresenta uma identidade própria, constituída ao longo do tempo o que caracteriza este espaço como múltiplo e plural, no qual diferentes estilos de vida e visões de mundo se encontram, onde se consegue identificar uma forte relação de sentido de pertença do sujeito (s) com o lugar.

Segundo Bonnemaison (2002, pp. 92-97) “(...) a territorialidade emerge do grupo, no sentido de que ela é, antes de tudo a relação culturalmente vivida entre um grupo humano e uma trama de lugares hierarquizados e interdependentes, cujo traçado no solo constitui um sistema espacial – dito de outra forma, um território”.

A consciência territorial, ou territorialidade, é que mantém os grupos na perspectiva de se viver num território, perspectiva esta fundada numa necessidade essencial de promover o exercício da vida através das trocas simbólicas e materiais que caracterizam um grupo cultural. Por sua vez o território surge como a expressão desta territorialidade manifestada no espaço.

A configuração espacial do território – “uma trama de lugares hierarquizados e interdependentes” – denota um conjunto de signos e símbolos muitas vezes passíveis de serem interpretados apenas à luz do sistema cultural vivido pelo grupo, e nem sempre são evidentes aos *outsiders* do território (Teixeira, 2008).

A partir das expressões geográficas das formas simbólicas e na compreensão do processo do modo como um símbolo pode tornar-se singular pelas suas relações, Bonnemaïson (2002, p.109) refere que “(...) um aprofundar dos conceitos de cultura, etnia e território, a abordagem cultural conduz-nos a um novo espaço: o espaço dos geossímbolos.

O autor destaca ainda que “um geossímbolo pode ser definido como um lugar, um itinerário, uma extensão, que por razões religiosas, políticas ou culturais, (...) assume uma dimensão simbólica que fortalece a sua identidade”.

Também Corrêa (2007) reconhece que quando o espaço é visto pela sua matriz cultural, “existirá sempre uma referência geossimbólica”, que fará sempre parte deste, e que, “o geossímbolo realiza-se espacialmente por uma linha transversal simbólico cultural que marca ou reforça a identidade das pessoas ou de uma sociedade de um território específico”. Consequentemente, os espaços de valores simbólicos, enquadram-se na qualidade de geossímbolos, “tratando-se de formas simbólicas com forte conteúdo geográfico”.

Sendo assim, a identidade territorial, é na verdade, uma identidade social, mas definida essencialmente através do território, que envolve apropriação/dominação. Assim como a identidade, o território é, relacional e apresenta múltiplas velocidades e dinâmicas ao longo do tempo. Se as identidades sociais são simbólicas, há então a percepção de que os símbolos estão inscritos em referenciais materiais, apesar de fazerem parte do imaginário.

Ao pensar o território como um conjunto de lugares hierarquizados conectados a uma rede de itinerários (Bonnemaïson, 2002), pode-se pensar o lugar como o principal ponto de apoio da identidade. É fundamentalmente através deles que o grupo expresse a sua forma de vivenciar e existir no território. Os lugares são vividos de forma imediata sendo eles emissores e recetores das práticas culturais e rotinas quotidianas numa interação diária e contínua entre si e os seus lugares.

O lugar é, por si só, um referencial identitário e a manifestação espacial dos laços de afetividade que ligam o grupo ao seu território, fundam a identidade cultural e territorial. Segundo Bonnemaïson, (2002, p.111) os “(...) símbolos ganham maior força e alcance quando se representam nos lugares. O espaço cultural é um espaço geossimbólico, carregado de afetividade e significados, na sua expressão mais forte, torna-se um espaço com um conjunto de signos e valores comuns”.

A relação entre paisagem e símbolo procura explicar a existência de um conjunto de signos que estruturam a paisagem, pois é aquela que mais se relaciona com o sujeito. Os

elementos simbólicos presentes em cada paisagem comportam um conjunto de valores que foram atribuídos subjetivamente por aqueles que fazem parte dela.

Segundo Bonnemaïson (2000), a presença de elementos geossimbólicos conferem ao lugar um sentido, uma ética, mas também uma espiritualidade. Assim, uma paisagem cultural reúne um conjunto de representações que projetam uma rede de signos, produzindo a cada momento valores que se articulam na construção de novas paisagens simbólicas.

A singularidade da paisagem confirma também a relação que o sujeito mantém com o lugar, expressando a sua formação e continuidade, mantidas com o propósito de revelar uma imagem que, segundo Bachelard (1993), não precisa necessariamente de estar ligada a um passado longínquo.

Portanto, compreender a paisagem a partir de valores, sejam eles morais, políticos, religiosos, éticos, que estruturam uma simbiose entre o homem e seu espaço vivido, é também olhar esse cenário como imagem singular cujos significados constituem um espaço geossimbólico.

Esta abordagem centra-se não só na compreensão dos elementos geossimbólicos associados à natureza de um espaço representativo mas também ao caráter simbólico da paisagem enquanto elemento cultural. Para se entender os elementos geossimbólicos da paisagem, far-se-à uma breve apreciação sobre a categoria de paisagem, entretanto mais direcionada para a relação espaço símbolo.

A este respeito, Bomer (1994), argumenta que as relações estabelecidas entre a paisagem e o sujeito, permitem fazer uma análise dos elementos que contenham uma natureza subjetiva. Em relação ao simbólico presente na paisagem, Corrêa (1997) afirma que o espaço geográfico é também um campo de representações simbólicas, rico em signos que cumprem a função de expressarem estruturas nas suas múltiplas dimensões.

Os elementos que formam a composição destes mosaicos paisagísticos, ao conterem diferentes códigos simbólicos, constituem, na visão de Bonnemaïson (1981, pp. 249-262), os “geossímbolos de uma paisagem, representando referências fundamentais para a memória de diversos povos”.

O simbolismo da paisagem é, portanto, uma característica fundamental para se compreender a interação existente entre o homem e o seu meio, como o intuito de estabelecer normas culturais e os valores de um determinado grupo.

Portanto, a compreensão dos elementos geossimbólicos, é uma condição necessária para a compreensão de uma paisagem cultural, uma vez que os símbolos refletem a estrutura da paisagem onde as imagens, os arquétipos são de forma diversa vividos e valorizados sendo, assim, o produto das suas várias atualizações e que constituem estilos culturais (Eliade, 1991).

A importância do símbolo na paisagem e as suas adaptações configuram um sistema de significados. A esse respeito, Silva (2000) chama a atenção para a importância de interpretar os símbolos que garantem os modos de vida e a relação entre os indivíduos ou grupo de indivíduos com seu meio ambiente.

Na tentativa de identificar as relações entre símbolo e paisagem, argumenta Monet (1991) que os símbolos difundem as relações entre espaço, poder e identidade, onde o símbolo é uma realidade material que comunica algo imaterial. Assim, verifica-se que a paisagem é plena de significados, cuja forma se expressa em determinados termos simbólicos pelas circunstâncias históricas.

A discussão entre símbolo e paisagem também é considerada na análise de Holzer (2001) que vê a paisagem como categoria espacial multifacetada que deve ser considerada no seu conjunto, ou seja, promovendo uma convergência, um momento vivido, uma ligação interna, uma impressão que une todos os seus elementos.

Neste sentido, Claval (1999) destaca que o espaço que vivenciamos e observamos é moldado pela ação dos homens e está marcado pelos seus saberes, desejos e aspirações. Permite, portanto compreender como os homens produzem e modificam a paisagem a partir da percepção, da imagem que eles têm dela.

A construção de um universo simbólico vem garantir a satisfação de necessidades básicas que não podem ser satisfeitas de outra maneira. Os elementos simbólicos refletem e moldam uma identidade que segundo Bonnemaïson (2000), podem ser entendidos como geossímbolos, pois assinalam o território através da sua dimensão simbólica, conferindo também uma territorialidade cultural.

Na tentativa de conjugar elementos geossimbólicos dentro do contexto de um determinado espaço, explica Rosendahl (1996, p.45) que “ (...) o homem se exprime sob formas simbólicas que se relacionam no espaço, (...)”. Estas representações simbólicas revestem-se de um poder que gera uma interação entre as formas espaciais e o sujeito, muitas vezes projeta instrumentos de dominação que, na visão de Bourdieu (1990), representam siste-

mas simbólicos que contêm quase sempre ideologias que servem interesses particulares no quais se revestem como interesses universais.

A paisagem tem, para Cosgrove (1993) um sentido político e social que reproduz uma ideologia visual. O recurso à representação mimética, à expressão figurativa e à alusão iconográfica como modo de reproduzir características “reais” da paisagem passíveis de articular determinadas relações sócio ambientais permitiu durante o século XIX, a divulgação das espacialidades da vida moderna, de acordo com as fronteiras identitárias dos recém estados-nação (Azevedo, 2008).

A paisagem pode ser, por isso, analisada como uma forma de ver e de representações de poder. As paisagens são uma forma de representar o mundo e as representações têm consequências reais e significativas.

A paisagem contém uma componente antropológica, uma memória deixada por sucessivas transformações humanas. Ela é património cultural, elemento imprescindível da identidade de um povo ou até de um modelo de coesão de um Estado pois as pessoas identificam-se com determinadas porções de território, desenvolvem laços afetivos com ele tornando-se assim parte do(s) sujeito(s).

A produção das identidades territoriais (Haesbaert, 1999) manifesta-se em várias escalas das nações, aos espaços sociais nas cidades, territorialidades muitas vezes marcadas pela segregação ou pela auto-segregação. Estas territorialidades podem também ser projetadas por práticas sociais (festas, rituais), pelo mercado (enclaves homogêneos de consumo), ou por estratégias e discursos políticos (valorização e institucionalização de paisagens e monumentos), tendo em conta que o sujeito e o meio estão em contínua integração e são constitutivos um do outro (Berdoulay & Entrikim, 1998).

Segundo Sarmiento (2004), a paisagem de uma cidade pode ser sujeita a uma fusão de significados simbólicos e de expressão material, estando sujeita a uma variedade de leituras e a um discurso volátil de interpretação.

Já Cosgrove (1985) alertava para o perigo de uma relação simples entre paisagens, ideologia e práticas sociais. As representações de paisagem servem quase sempre para exercer uma função hegemónica na proteção de interesses económicos e poderes políticos.

Quanto ao sentido de pertença de uma nação, emerge num conjunto institucional territorialmente circunscrita que veio legitimar toda uma ideologia política. Para Smith, (2003), com esta ideologia, a nação reivindica para si mesma o “direito natural” ao controlo e ad-

ministração dos territórios do Estado, baseando-se nos princípios de identidade e autode-terminação do seu povo. Em harmonia com esta substância político-ideológica, a paisagem passa também a evidenciar poderosas construções simbólicas agregadoras de identidade nacional e sentido de lugar.

É sabido que à medida que os governos de um país se sucedem vão impondo as suas ideias e premissas de alteração ao Estado-Nação, estas alterações também se verificam na paisagem, visto que as diretivas de um governo, sobretudo no (des) ordenamento do território, acabam por se refletir na paisagem através das marcas nela deixadas.

Em período de tensão e conflito, podemos observar que as nações procuram preservar o seu património porque contém a sua identidade onde o sentimento de patriotismo seria um elemento chave para a preservação e exposição do passado tangível. Por isso, os elementos históricos da paisagem servem para fazer perpetuar os ideais nacionais, onde os traços da história são (re) interpretados segundo as ideologias e os acontecimentos de cada momento histórico.

No entanto, não basta uma decisão política do Estado para legitimar um património, é preciso que o “povo” se identifique e concorde, isto é, o legitime. Segundo Gonçalves (2005, pp.16-17), “os patrimónios culturais seriam melhor entendidos como elementos mediadores entre diversos domínios social e simbolicamente construídos, estabelecendo a ponte (...) entre passado e presente, deuses e homens, mortos e vivos, nacionais e estrangeiros, ricos e pobres”.

Nas palavras de Barnes e Duncan (1992, pp.7-8), “Os lugares são sítios intertextuais porque vários textos e práticas discursivas baseadas em textos prévios estão profundamente inscritos nas suas paisagens e instituições”. Os textos produzidos são incorporados em sistemas simbólicos mais vastos, sendo também absorvidos por culturas e pela vida quotidiana, contribuindo eventualmente para novos momentos de produção, novas formas textuais e, em última análise, novas leituras (Sarmiento, 2004). Neste contexto, e em relação à paisagem o significado é intertextual, isto é, o significado é produzido de texto para texto.

Para, Barnes e Duncan (1992, pp.7-8), “os lugares são sítios intertextuais porque vários textos e práticas discursivas baseadas em textos prévios estão profundamente inscritos nas suas paisagens e instituições”.

Sendo um processo dinâmico e transformativo, a paisagem não é em matéria ideológica neutra, pois emerge nas relações de poder, como elemento inovador com narrativas pró-

prias que marcaram a apropriação simbólica do espaço. Elas são por isso, um “lugar” com uma forte matriz identitária sendo por isso construídas e consubstanciadas ao longo do tempo. A definição do “espírito do lugar”, isto é a forma como hoje o conhecemos, deve-se à sua dimensão imaterial e material e caracteriza-se pelas representações, manifestações culturais e comportamentos de uma sociedade.

As experiências, que acumulamos e registamos ao longo da vida são adquiridas através das experiências vividas pelos relatos outros em livros de viagens topobiográficas, topofílicas e literárias, de imagens observadas e retidas, formando por isso, um arquivo que compõe a nossa memória. Ao vermos um objeto, um “lugar” ou uma “paisagem”, eles são inteligíveis e reconhecíveis, porque são parte integrante do nosso próprio passado. Vemos as coisas ao mesmo tempo como elas são e como as havíamos visto anteriormente, a nossa percepção é preenchida por pré-experiências.

As paisagens são assim criadas pelas pessoas através das suas experiências e as representações que fazem do mundo em que vivem. Podem ser conscientes ou inconscientes, remotas ou duradouras, determinada ou inconsistente, por isso, e neste sentido, a paisagem e o lugar sobrepõem-se e transcendem a visão redutora sobre a qualidade visível do lugar.

Segundo Santaella e Noth (1999, p.15), as imagens possuem tanto um domínio material quanto imaterial. No primeiro sentido, constituem-se em “objetos materiais, signos que representam o nosso meio ambiente visual”. No domínio imaterial, as “imagens aparecem como visões, fantasias, imaginações, esquemas, modelos ou, em geral, como representações mentais”.

Ao longo do tempo, as imagens com recurso à fotografia têm auxiliando na (re)construção de uma determinada região ou lugar, registando a sua evolução, sendo de grande importância no turismo para a promoção e projeção de lugares, pois são através destas que muitas turistas terão o primeiro contato com o destino que pretendem conhecer. A utilização deste recurso é importante para promover a preservação e, conseqüentemente na identidade de diferentes grupos sociais.

As fotografias despertam a curiosidade nos turistas levando-os à procura de determinado local ou não. Ainda hoje a imagem possibilita a formação de padrões facilmente compreensíveis, facilitando a comunicação de uma ideia por meio de um ícone, mas não esquecendo que e seguindo Bignami (2002), “a imagem deve ser simples, diferenciada e credí-

vel”, principalmente no turismo, um mercado no qual a imagem vendida não pode ser dissociada do produto.

É possível perceber que ao observar uma fotografia do século passado, automaticamente é despertada uma primeira opinião diante do que se vê, onde detalhes são observados e cenas são admiradas, podendo ser identificadas as grandes mudanças que aconteceram no decorrer do tempo, o cotidiano das pessoas bem como os trajes, a alimentação e as relações sociais.

O desenvolvimento rápido da(s) sociedade(s), leva a que se produzam transformações que muitas vezes, acabam por levar consigo valores materiais e imateriais que só através das imagens produzidas desta antiga realidade patrimonial, se conseguem testemunhar.

Nos territórios patrimonializados exalta-se a dimensão material da memória e da identidade representadas pelos seus sistemas de objetos. Estes podem ser ordenados na categoria de objetos antigos (Baudrillard, 2008) representativos de uma densidade simbólica significativa, ao estarem associados à autenticidade, ao passado, à herança, ao mito da origem entre outros significados que lhe atribuem uma função social distinta em relação aos demais objetos.

Segundo Peixoto (2000, p.103), “a imagem de um lugar corresponde ao conjunto de crenças, ideias, impressões e expectativas que se têm a respeito desse lugar”.

O turismo é um cenário importante para a prática das representações dos discursos sobre os territórios, paisagens, culturas, natureza dos lugares e paisagens turísticas. Por isso, ele pode ser considerado como um importante elemento na (re)criação da consciência popular de lugares, cultura e natureza através da produção e gestão de atrações culturais criativas “autênticas”.

Dentro desta perspectiva, o turismo detém um papel crucial no uso e apropriação não só da paisagem como das suas representações que, como vimos, são complexas, pois envolvem inúmeros atores. Pode, por isso, o turismo ser o instrumento dinamizador das paisagens, trazer novas leituras e interpretações, dar novas valências e funcionalidades em contexto urbano? Esta será a próxima questão a ser debatida.

2 TURISMO E LAZER

Neste capítulo iremos abordar os percursos do turismo, as estratégias do turismo no caso de Portugal em particular, o turismo cultural vs turismo criativo, os processos de patrimonialização e cidade e turismo urbano.

Ao longo das últimas décadas, as atividades turísticas e de lazer têm vindo a conquistar, um valor acrescentado na vida das populações à escala mundial. A par desta importância os fenómenos do lazer e do turismo têm-se revelado fatores decisivos de reorganização dos territórios, das condições de ordenamento do espaço, das políticas de planeamento e desenvolvimento, com especial visibilidade nos espaços.

Segundo Cunha, (2003, p. 23) o turismo “demorou pouco mais de uma geração a passar de forma de recreio de privilegiados a atividade imprescindível para milhares de milhões de pessoas e isto pela simples razão de que as viagens, as deslocações, correspondem a uma necessidade individual e social profunda (...)”.

Revelando-se com boas perspetivas de expansão no futuro, o setor turístico alimenta uma série de outras áreas de atividade económica, constituindo, por isso um fator de desenvolvimento económico de muitas regiões de destino. Na sua esfera de produção autónoma, intervêm atores económicos específicos, que organizam o setor e estruturam a relação entre os locais visitados, os turistas e as suas experiências, num trabalho constante de (re)tradução simbólica para uma apresentação dos lugares de forma atrativa.

2.1 Percursos do turismo

A génese do turismo permeia-se, e confunde-se, nos mais diversos meandros da história das civilizações, desde as mais remotas, da Grécia antiga, até aos nossos dias, com a construção de equipamentos de lazer, recreio e desporto.

Nas formas de «turismo» da antiguidade, o elemento cultural e civilizacional encontra-se bem vincado. Na antiga Babilónia, o grande fator de motivação da deslocação das pessoas tinha como objetivo o contacto com equipamentos urbanos então construídos. Na Grécia antiga, um dos fatores principais para a deslocação de pessoas estava associado à necessidade de interação em áreas onde se tornasse possível a contemplação, introspeção e desenvolvimento intelectual (Costa, 2005).

No caso da Roma antiga podem-se encontrar algumas variações, embora não muito distantes dos fatores de motivação culturais e civilizacionais. Assim, a criação de equipamentos e infraestruturas de lazer tinham como objectivo, melhorar a *performance* física dos seus habitantes para que estes pudessem estar melhor preparados para as guerras e para o trabalho e por isso contribuir de uma forma mais efetiva para a expansão do império (Torkildsen, 1992).

É, contudo, a partir dos finais do século XVI que surgem os novos viajantes que percorrem a Europa por instrução, conhecimento, prazer ou simples curiosidade. Os europeus estão ávidos de saber, a descoberta dos novos mundos, nos quais exploradores, astrónomos, médicos, físicos, matemáticos, e filósofos se consagram à busca do conhecimento e as viagens são um precioso auxiliar (Cunha, 2010).

É em Inglaterra que se inicia este “movimento” em direção à Europa Continental com os jovens saídos das universidades, aos quais se juntam aristocratas e simples curiosos oriundos de famílias enriquecidas pelo comércio e pela indústria emergente. O sucesso é enorme e, em 1785 o grande historiador Gibbon calcula que cerca de 40 mil ingleses, entre *masters* e *servants*, tinha visitado a Europa (Pina, 1991).

Foi com Cook que se conseguem vulgarizar as viagens a baixo preço, percebendo que as atividades turísticas beneficiariam com a existência de alguns mitos capazes de atrair visitantes. Nos locais visitados, fornecia guias que indicavam os elementos que os visitantes deveriam ver e a forma como aqueles deveriam ser interpretados (Corbin, 1995; Urbain, 1991 & Urry, 2002).

Thomas Cook (figura 1) é uma figura de referência nesta mudança organizacional, no séc. XIX, quando intensificou as suas relações comerciais com a inauguração da sua agência de viagens, a primeira empresa a formar profissionais especializados nas áreas das viagens e do turismo. Para além disso, depressa se apercebe do potencial do caminho-de-ferro, que encarava como uma força democrática e progressiva.

De facto é a partir daqui que se inicia um fenómeno que hoje identificamos como “Turismo” que associado a outro fenómeno iniciado na(s) sociedade(s) moderna(s), o “Lazer” serão os dois grandes impulsionadores não só da economia dos destinos turísticos mas, também influentes transformadores de territórios e dinamizadores de paisagens.

Se o “*Grand Tour*” se inicia nos séculos XVIII e XIX e ganha peso após o fim da II Grande Guerra Mundial nos meandros do século XX, é nos finais deste que se consustância na forma que hoje se conhece à escala global.



Figura 1 - Thomas Cook.
Fonte: The Travel Magazine, 2013

Como refere Pearce (1989) a «história contemporânea» do turismo encontra-se, contudo, associada e consolidada em torno de um conjunto de três realidades que emergiram entre os séculos XVIII e XX. A primeira é a realização do *grand tour*, uma das condições de formação de *gentlemen* e a sua admissão nas Cortes (século XVIII); a segunda ocorre com a criação do primeiro pacote turístico *package*, inventado por Thomas Cook no século XIX, concretizado em 5 de Julho de 1841, com a realização da primeira viagem comercial de comboio, para um grupo de 570 pessoas e que teve lugar entre as cidades de Leicester e Loughborough, na Inglaterra.

Já no séc. XX emerge o fenómeno do turismo de massas, que teve a sua origem na década de 50 e grande desenvolvimento entre as décadas de 60-70, fruto do desenvolvimento da aviação comercial (figura 2) e da criação de operações tipo *charter* (Cunha, 2010).

O termo turismo foi sendo adotado de forma progressiva noutros países, para referir as “viagens sem objetivo de lucro, mas sim de distração, descanso, saúde, satisfação da curiosidade cultural, desejo de conhecer outros lugares e costumes” (Dias, 2003, p. 46).

A expressão *faire le grand tour*, de origem francesa, já se usava em Inglaterra, no século XVIII, para designar os percursos realizados pelos jovens aristocratas, que começaram a ser denominados turistas.



Figura 2 - Companhia Aérea Thomas Cook.
Fonte: The Travel Magazine, 2013

Os ideais românticos e os movimentos artístico e intelectual influenciaram o comportamento das classes mais favorecidas. Através das viagens, a elevação dos valores culturais e românticos evoluiu, no séc. XIX, “no sentido do aprofundamento das raízes históricas e dos traços de identidade das nações” (Neves, 2006, p. 21).

A partir daqui, o turismo difundiu-se através do alargamento das práticas, antes aristocráticas às restantes camadas sociais, “tornando-se as férias fora de casa, durante o séc. XX, um hábito instituído e generalizado” (Ferreira, 2010, p. 94).

Esta procura de férias inicia-se a partir do século XIX nas estâncias balneares e termais. A noção de turista começa a abranger também aqueles que se deslocam pelo repouso, diversão ou recreio, embora a recusa dos puristas do conceito, que preferem a designação “excursionista”, e dele excluem as pessoas que frequentam as termas e as praias ou participam num congresso.

Elegem-se certas localidades que, pelas suas características e pelos atrativos que dispõem, são objeto de organização (informal ou formal) com vista a atrair visitantes, originando um processo de turistificação de territórios, que se transformam em espaços de produção turística. Desponta o turismo como atividade estruturada e organizada que, depois de ultrapassados os entraves que se lhe opõem (guerras, dificuldades de deslocação), se vai transformar na maior atividade económica mundial e na mais universal de todas elas (Cunha, 2010).

De acordo com Cunha (2003, p.15) “ assim como o século XVIII deu origem à Revolução Industrial que transformou o mundo, também o século XX deu origem à Revolução

Turística que produziu uma transformação fundamental na humanidade que ainda não estamos em condições de avaliar em toda a sua profundidade”.

A expansão do turismo tem a sua origem na Revolução Industrial e está relacionada com três fatores essenciais: o aumento dos tempos livres, o progresso e desenvolvimento dos meios de transporte, e a melhoria do nível de vida principalmente nos países mais desenvolvidos.

Estes fatores intimamente relacionados com a Revolução Industrial, foram decisivos para o desenvolvimento do fenómeno turístico, pelo que é legítimo afirmar que o processo de industrialização esteve na génese da transformação das viagens, nomeadamente no desenvolvimento tecnológico, tanto nos transportes como nas comunicações, que veio facilitar um aumento generalizado da capacidade de mobilidade das pessoas.

De referir também que, os processos de urbanização e a separação entre os tempos de trabalho e de não-trabalho, trazem tempo livre aos trabalhadores para descanso ou atividades de lazer.

Também, McKendrick, Brewer e Plumb (1982) apontam nesse sentido, mostrando que para além de uma revolução nas formas de produção, a Revolução Industrial representou uma mudança nos hábitos de consumo. Estas mudanças não se restringiram, apenas no plano tecnológico e social, elas foram também, como salientam Lash e Urry (1994), de natureza organizacional. Num período de expansão de novos hábitos de lazer e de formação neste universo de oferta, no qual o turismo conquista um lugar de destaque, vai-se estruturando um novo formato organizacional, que conduzirá ao modelo do turismo de massas organizado.

A seguir à 2ª Guerra Mundial, o crescimento das atividades turísticas e o desenvolvimento dos serviços associados a estas atividades, provocados pelo aumento dos níveis de vida e pela alteração dos padrões de consumo no mundo ocidental (Dumazedier, 1979), despertaram a atenção sociológica para o campo do não-trabalho.

Assim de partir de 1945, dá-se início a um novo período de revolução tecnológica, relacionada com a integração de novos meios de transporte na atividade turística, permitindo o aumento significativo do número de destinos turísticos, bem como os serviços associados à atividade que se internacionalizaram.

Este novo período envolveu grandes alterações associadas a um desenvolvimento industrial, mas também a “mudanças socioeconómicas relacionadas com a elevação do poder de

compra e com a consolidação de uma sociedade de consumo de massas” (Silva, 2002, pp. 55-123).

A verdadeira organização e sistematização do turismo moderno, na perspetiva das diversas componentes que hoje se reconhecem, tem pouco mais de cinco décadas. É na segunda metade do século passado que marca o enraizamento e uma fase de grande crescimento e diversificação da atividade turística no plano internacional (Carvalho, 2012).

De facto, é na década de 50 do séc. XX, aproveitando-se a vantagem de se procurarem locais geográficos com clima mais agradáveis, que os povos do Norte e Centro da Europa passaram a deslocar-se para os destinos privilegiados do turismo de massas como os países do sul da Europa e (ou) as Caraíbas. Uma vez mais, a necessidade de encontro e contato com outras civilizações, povos e estilos de vida esteve na origem da motivação de deslocação para estes destinos.

A partir do início do século XX, o turismo é considerado uma atividade económica relevante. Apesar de a sua evolução ter sofrido um revês com as I e II Grandes Guerras e com a Crise de 1929, a partir da década de 50 assistiu-se a um crescimento até então nunca visto desta atividade

A estimativa da Organização Mundial de Turismo (OMT) é que se alcance 1,5 mil milhões de chegadas internacionais no ano de 2020. Poucos setores conseguem mostrar esta trajetória consistente ao longo das décadas, como também, uma forte perspetiva de crescimento para os próximos anos.

É exceção o ano de 2009, o mais difícil para o turismo internacional, com um declínio de 4,2% em chegadas internacionais e de 5,7% em receitas. Contudo, o ano de 2010 trouxe de volta a trajetória de crescimento e reforça o optimismo para os próximos anos (OMT).

Em 2013, e de acordo com os dados provisórios da Organização Mundial de Turismo (OMT), as chegadas de turistas internacionais totalizaram 1 086,8 milhões, ou seja, mais 51,6 milhões que no ano anterior.

Este aumento de turistas internacionais traduziu-se num acréscimo de 5,0%, (0,9 p.p.) acima do observado em 2012 (+ 4,1%) e próximo do andamento em 2011 como nos indica o gráfico 1.

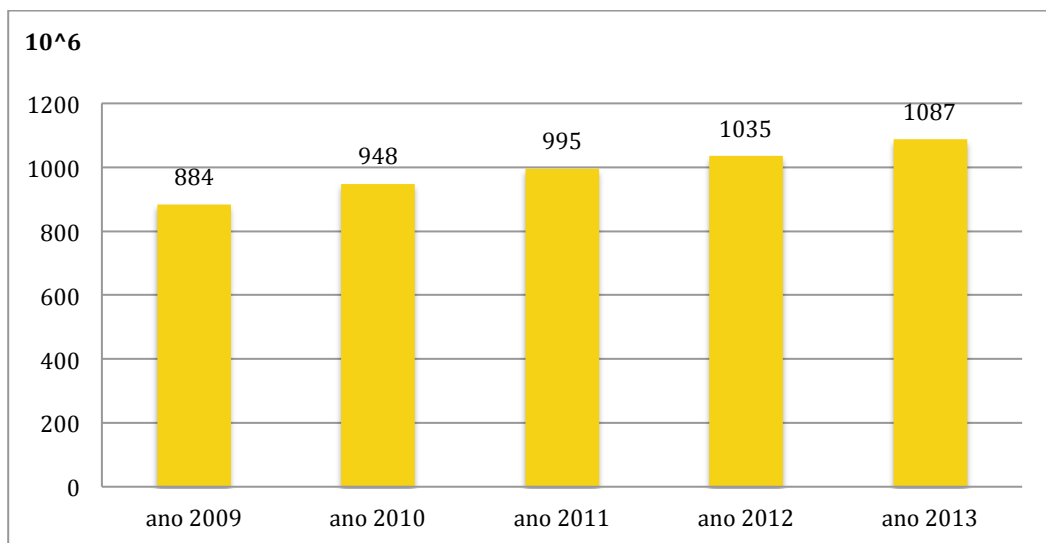


Gráfico 1 - Total de chegadas de turistas internacionais, 2009 - 2013.
 Fonte: UNWTO - Barómetro do Turismo Mundial - Abril 2014.

A distribuição de chegadas de turistas internacionais por regiões do globo evidencia uma forte concentração na Europa (51,8%). Relativamente a 2013, a OMT estima a entrada neste continente de cerca de 563,4 milhões de turistas, o que representa um acréscimo de 5,4% face ao ano anterior. Tal como em 2012, a região da Ásia e Pacífico registou o maior acréscimo nas chegadas de turistas (+6,2%), cabendo-lhe, contudo, um peso relativo de menos de metade do europeu (INE, 2013).

O número de turistas chegados ao continente americano aumentou 3,2% em 2013, 2,2 p.p. abaixo do registo para África. O Médio Oriente foi a única região do globo onde as chegadas de turistas internacionais decresceram em 2013 (- 0,2%), tendo esta região sido ultrapassada por África desde 2012 no que toca ao turismo internacional.

É De Kadt¹⁵ (1979) quem discute as complicadas interações e contatos sociais e civilizacionais criados pelo “novo” fenómeno do turismo. Assim, inicia-se uma florescente atividade do turismo, suportada em grandes operadores turísticos (grossistas), ramificada em cadeias de agências de viagens (retalhistas), e em polos de alojamento comercial a nível de áreas-destino. Esta situação deu origem ao surgimento de importantes «polos» e «destinos turísticos», localizados ao longo de diversas áreas de turismo de massas da bacia do Mediterrâneo e nalgumas ilhas das Caraíbas (Pearce, 1989), mas também por toda a Europa e Extremo Oriente.

¹⁵ Emanuel de Kadt foi durante muitos anos investigador nas questões do desenvolvimento e da política social.

O turismo enquanto atividade económica complexa, bem como, a importância e dimensão que conquistou, são fruto das mudanças desenvolvidas nas últimas décadas nas sociedades e da evolução do modo de vida, que produziram. Está provado que a principal motivação e consequente escolha para um determinado destino turístico é o lazer.

Também Ferreira (2010) refere que o turismo tem como finalidade o recreio ou o lazer. O turismo transformou-se, deste modo, numa atividade global e popular de lazer com tendência a aumentar como se observa no quadro 2.

Quadro 2 - Chegadas de turistas por regiões de destino, 2009 - 2013.
Fonte: UNWTO - Barómetro do Turismo Mundial - Abril 2013.

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 (Po) |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Mundo | 882,2 | 948,7 | 995,1 | 1035,2 | 1086,8 |
| Europa | 461,6 | 484,9 | 516,1 | 534,4 | 563,4 |
| Ásia e Pacífico | 181,1 | 205,1 | 218,6 | 233,5 | 248,1 |
| Américas | 140,8 | 150,6 | 156 | 162,7 | 167,9 |
| África | 45,9 | 49,9 | 49,7 | 52,9 | 55,8 |
| Médio Oriente | 52,8 | 58,2 | 54,7 | 51,7 | 51,6 |

Em 2013, os destinos França e Estados Unidos mantiveram as duas posições cimeiras entre os países com maior número de entradas de turistas, tendo Espanha regressado ao Top 3, estatuto que havia perdido em 2010, por troca com a China.

De referir a entrada da Tailândia para o Top 10 do ranking de entradas de turistas internacionais (15ª posição em 2012) em detrimento da Malásia. Já Portugal desceu uma posição, ocupando o 36º lugar do ranking em 2013.

Os EUA, Espanha e França mantiveram a liderança em termos das maiores receitas turísticas geradas mundialmente, observando-se apenas uma alteração no conjunto dos países que compõem o ranking dos dez principais países: a Tailândia passou a ocupar a 7ª posição em 2013, relegando a Austrália para fora do Top 10.

Em relação a Macau (China), que apenas em 2010 passou a constar na lista dos países/territórios que mais receitas turísticas geraram, voltou a subir no ranking, posicionando-se na 5ª posição em 2013 (6ª em 2012 e 9ª em 2011). Entretanto, Portugal subiu duas posições, situando-se na 26ª posição no ano em análise (INE, 2013).

No que respeita a despesas turísticas, salienta-se o facto de o Japão ter deixado de pertencer ao grupo dos 10 países, enquanto o Brasil passou, pela primeira vez, a fazer parte

desse conjunto de países. Face a 2012, mantiveram-se os restantes países com maiores gastos em turismo, embora com algumas mudanças de posição. Destaca-se o caso da Federação Russa, que em termos anuais tem vindo a subir posições face aos países com maiores despesas turísticas realizadas (9º lugar em 2009 e 2010, 7º em 2011, 5º em 2012 e 4º lugar em 2013).

Em 2013, Portugal posicionou-se no 43º lugar deste ranking (45º em 2012) (quadro 3).

Quadro 3 - Rankings dos principais indicadores de turismo internacional, 2013
Fonte: UNWTO - Barómetro do Turismo Mundial - Abril de 2014

| Posição | Entradas de turistas internacionais | Receitas do turismo internacional | Despesas em turismo internacional |
|----------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1º | França | EUA | China |
| 2º | EUA | Espanha | EUA |
| 3º | Espanha | França | Alemanha |
| 4º | China | China | Federação Russa |
| 5º | Itália | Macau (China) | Reino Unido |
| 6º | Turquia | Itália | França |
| 7º | Alemanha | Tailândia | Canadá |
| 8º | Reino Unido | Alemanha | Austrália |
| 9º | Federação Russa | Reino Unido | Itália |
| 10º | Tailândia | Hong Kong (China) | Brasil |
| ... | ... | ... | ... |
| Ranking | Portugal (36º) | Portugal (26º) | Portugal (43º) |

A Organização Mundial de Turismo (OMT) define os turistas como as pessoas que “viajam e permanecem para lazer, negócios ou outras atividades não relacionadas com uma atividade remunerada dentro do lugar visitado, em lugares fora do seu ambiente habitual por não mais de um ano consecutivo”.

Nas sociedades modernas, o uso do tempo livre assenta numa liberdade condicionada por aspetos culturais, de rendimento e, de forma crescente, pela massificação das práticas que é induzida pelos interesses económicos ligados à oferta de equipamentos ou de prestação de serviços.

O lazer é um tema central na sociedade contemporânea e está diretamente relacionado com o desenvolvimento da sociedade de consumo, tornou-se uma das referências da mercadorização do tempo e do espaço, através de formas de interação socioeconómica lideradas por processos de elitismo e de democratização, no acesso aos bens e serviços que lhe estão associados (Gama & Santos, 2008).

Na sociedade contemporânea, a forma como é usado o tempo livre traduz entre outros factores, a divisão social do trabalho, como nos referem Gama e Santos, (1991, p. 59) “estas diferenciações enraízam-se em modificações sociais que tomaram lugar sobretudo no século passado, como sejam a redução dos horários de trabalho e o direito a férias”.

As primeiras décadas do séc. XX foram marcadas pela força reivindicativa do movimento operário, que viria a “consolidar-se entre as duas guerras mundiais, embora as férias não figurassem entre as prioridades dos sindicatos”. O conflito proporcionou um desenvolvimento técnico rápido e foi “neste momento que a atividade turística se ampliou, à medida que os países industrializados iam reconhecendo aos trabalhadores o direito a um descanso remunerado” (Porter, 1995, pp. 26-27, & Neves, 2006, p. 23).

Em 1936, a Organização Internacional do Trabalho (OIT), na Convenção n.º 52, estabeleceu que qualquer pessoa empregada, no setor público ou privado, deveria ter direito, após um ano de trabalho, a férias pagas de pelo menos seis dias úteis (OIT, 1936)¹⁶.

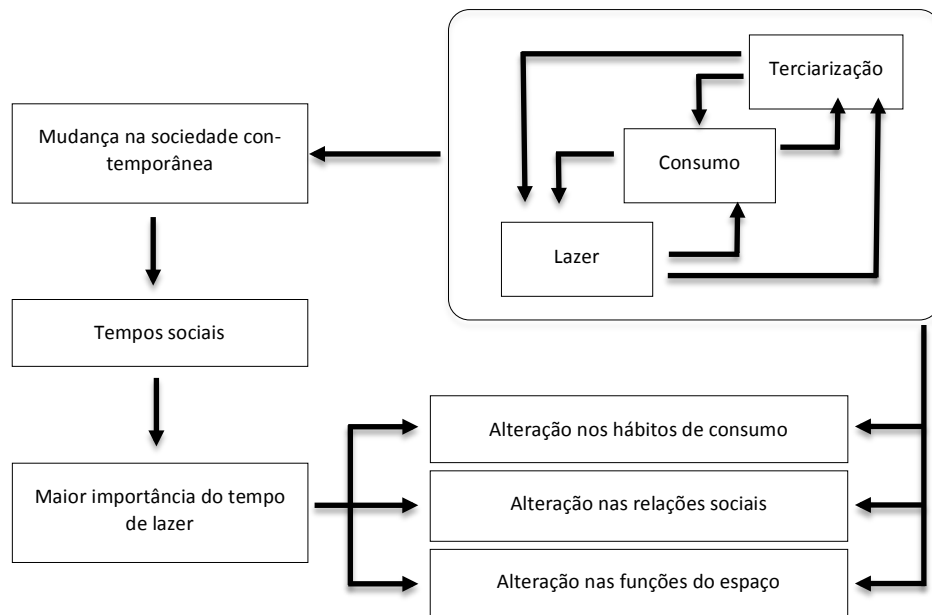
Mas só após a 2ª Guerra Mundial o turismo alcançou uma amplitude sem precedentes. Foi nesse momento, que os Estados legislaram, sobre o período obrigatório de férias. Neste sentido, a redução do tempo de trabalho associada à conquista do direito a férias pagas permitiram, de forma gradual, o acesso das classes médias e operária ao turismo (Dumazedier, 1988).

É por isso que “os modos de organização política e social do trabalho foram responsáveis pelo crescimento e democratização do acesso ao turismo, à medida que permitiram o aumento dos tempos livres dos trabalhadores e fomentaram a ideologia das férias” (Fortuna & Ferreira, 1996 p. 3).

Daqui se depreende na mudança de paradigma nos tempos sociais das sociedades modernas (quadro 4) e o interesse, por parte dos grandes grupos económicos, pela produção dos ócios, e se apropriem de espaços, como a montanha, os centros históricos e as paisagens culturais dotadas de património monumental e natural.

¹⁶ Disponível para consulta on-line em www.ilo.org/dyn/normlex/en

Quadro 4 - Os tempos sociais nas sociedades modernas.
 Fonte: Adap.de Santos & Gama, 2008



A terciarização da sociedade moderna tem sido acompanhada pela modificação das concepções de trabalho, tempo livre e lazer, e em consequência, das suas fronteiras respetivas. A sociedade contemporânea dá cada vez mais atenção ao tempo fora do trabalho, em particular ao uso e aos tipos de relação com os objetos do quotidiano. A centralidade do lazer é um facto incontornável.

O lazer como fuga à rotina acentua a valorização do prazer, do hedonismo através das práticas, desde situações de espectador e de entretenimento, às das aventuras e atividades radicais, criando novas rotinas em novos tempos sociais. Os tempos e os modos do lazer afirmam-se cada vez mais como uma expressão de consumo, produto e produtor das características das nossas sociedades (Gama & Santos, 2008)¹⁷.

Embora se trate de um fenómeno complexo e multifacetado, existem alguns pontos comuns às práticas turísticas, como refere Urry (1990, pp.2-4) “O turismo é uma atividade de lazer, em que, uma parte considerável da população das sociedades modernas seleciona os lugares com base numa antecipação de prazeres diversos. Como se verá mais à frente, o lazer é a principal motivação nas deslocações dos turistas”.

¹⁷ In Gama, A. & Santos, N. (2008) *Lazer: da libertação do tempo à conquista das práticas*. Coimbra.

Assim, a atividade turística “põe em jogo complexos processos de negociação de sentidos entre os turistas e as populações (...), por um lado, e entre os turistas e os ambientes visitados, por outro lado” (Fortuna & Ferreira, 1996, p. 12).

Ao analisar as relações que se estabeleceram entre capitalismo, turismo e viagem, Lash e Urry (1994, pp.258-259) sustentam que “a cada fase de capitalismo correspondem tipos predominantes de turismo e viagem”. Argumentam ainda que a “transição do capitalismo liberal dos meados do séc. XIX, para o capitalismo organizado ou fordista, no séc. XX, permitiu uma transição equivalente da viagem individual feita pelos mais ricos para um turismo de massas organizado, passando a atividade turística a ser definida pelos critérios ocidentais e europeus”.

Este turismo organizado adotou a forma de pacotes de férias, padrão para o qual muito contribuíram os operadores turísticos em emergência, fazendo um uso excepcional das novas tecnologias, dos transportes aéreos e dos sistemas eletrônicos de reservas.

Ao entramos numa nova fase de transição, para o chamado capitalismo flexível, o turismo também ele se torna, segundo Lash e Urry (1994) desorganizado.

Nesta nova forma de capitalismo, que envolve o domínio das formas de produção não-materiais e em especial, de imagens, há uma importância acrescida das componentes simbólicas incorporadas na produção. Neste tipo de capitalismo predominam a cultura, o consumo, o global, o local e a preocupação com o ambiente, elementos característicos das motivações de escolha dos destinos.

O capitalismo flexível será a época na qual a especificidade do turismo, tal como se definiu na fase anterior, se dissolve (Lash & Urry, 1994, p. 259). A par do turismo de massas, os mercados turísticos segmentam-se, dando lugar a diferentes tipos de ofertas e de públicos, muitas vezes com gostos voláteis, bem como a experiências turísticas múltiplas.

Por outro lado, é importante referir que durante a crise, com uma expressiva contração dos fluxos de turismo internacional, tornou-se bastante evidente para muitos países, fossem de grande ou pequena densidade demográfica, a importância do turismo interno.

Diante das incertezas e perdas para consumidores e empresas num quadro económico difícil, a importância do turismo interno tornou-se mais visível, dado que demonstrou ser capaz de ajudar a manter em funcionamento muitas empresas e a preservar empregos valiosos, tanto em economias avançadas como em países emergentes. Muitas regiões têm

apostado fortemente na atividade turística como o principal motor para se desenvolverem (Faulkner & Tideswell, 1997).

O turismo será, por isso, um importante fator na criação de novos territórios e de reconhecimento e fruição de diferentes patrimónios, (re)funcionalizando espaços, dando-lhe novos usos. Segundo Miossec (1970), cit. por Cravidão & Cunha (1993, p.202) “o espaço turístico é antes de tudo uma imagem”. “Imagem complexa, sonhada, adormecida, algumas vezes realizada e que reflete livros, filmes, pinturas, roteiros, odores, sons, sensações, enfim as experiências e o imaginário de cada indivíduo. Imagens diferentes que se sobrepõem ou não, mas que têm um papel fundamental na escolha deste ou daquele lugar”¹⁸.

O objetivo é criar novos hábitos de procura e preferências dos turistas, bem como multiplicar os destinos (alternativos aos convencionais) e as formas de turismo. Por outras palavras, “a ambição está centrada na tentativa de diversificar a oferta turística e dos respetivos interesses turísticos, procurando criar uma imagem turística de qualidade que identifique e promova os territórios no panorama turístico nacional e internacional” (Carvalho, 2007, p.2).

Assim, e por se tratar de um setor económico gerador de benefícios mas também de custos, é desejável que ele se desenvolva de forma sustentável a partir de uma plataforma estratégica.

2.2 Dinâmicas do turismo em Portugal

Neste item pretende-se evidenciar a importância da atividade turística em Portugal, considerando a sua evolução nos anos mais recentes, enquadrando-a no contexto turístico internacional e apresentando o seu contributo para a economia nacional. Identificam-se ainda algumas medidas implementadas para reforçar a competitividade do setor do turismo no atual contexto de crise económica.

No início da década de 60, o fenómeno turístico apresenta um crescimento intenso a nível mundial. Em Portugal, começa a criar-se um ambiente de interesse por este setor, apresentando um período de rápido crescimento e euforia no setor, com a criação das primeiras organizações governamentais: a nível nacional, com o lançamento da Sociedade de Propa-

¹⁸ *Ibidem*

ganda de Portugal e da Repartição do Turismo, e a nível local, com a criação das comissões de iniciativa (Pina, 1988).

Com o crescimento na década de 80 do século XX, o turismo português passou a deter uma posição de referência no conjunto dos países da UE, e em 1996 ocupava a 16º posição relativa às entradas de turistas e a 20ª no que se refere às receitas por eles proporcionados.

A partir da primeira metade da década de 90 do século XX, assistiu-se a um fraco desempenho ao nível do crescimento, numa época em que foram criadas as melhores oportunidades para que o turismo nacional se afirmasse como o setor estratégico de desenvolvimento do país.

Foi contudo aqui que o crescimento da procura externa foi pela primeira vez inferior à média mundial. Daqui resulta que Portugal perca a posição que ocupava a nível mundial, deixando de estar entre os 16 primeiros destinos turísticos em termos de entradas, e entre os 20 primeiros em termos de receitas.

Neste contexto de globalização e massificação da atividade turística, Portugal recebeu em 2003 quase 12 milhões de turistas, valor que corresponde a 1.7% do total e ao 16º lugar no ranking mundial (Cravidão, 2006).

Nos anos de 1974 e 1975, sofreu um retrocesso devido ao acontecimento político do 25 de Abril. Na primeira metade da década de 90, do séc. XX, mais propriamente em 1992-1993, verifica-se também um ligeiro retrocesso que Cunha (1997) atribui à excessiva exploração do produto sol e mar, e ao aumento do número de concorrentes do setor, nomeadamente de países que oferecem o mesmo tipo de produtos. Em 2002-2003, essa tendência esteve relacionada com os ataques do 11 de Setembro de Nova Iorque em 2001 e com a entrada em vigor do euro.

No entanto, o nosso país, segundo a perspetiva do (PENT) “Plano Estratégico Nacional do Turismo” (2007), “(...) perdeu quota de mercado a nível internacional e está muito dependente de quatro mercados emissores e do desempenho de três regiões – Algarve, Lisboa e Madeira –, sendo ainda afetado por uma elevada sazonalidade e limitações nas ligações aéreas”.

Com o objectivo de medir o impacto efetivo do turismo nas economias mundiais, a Organização Mundial do Turismo (OMT), a par com outras organizações, desenvolveu a Conta Satélite do Turismo (CST) ¹⁹.

Este instrumento revela as contribuições do turismo para o PIB e o emprego, as receitas dos impostos geradas pelo Turismo, os impactes do turismo na balança de pagamentos, o valor do consumo turístico, bem como a sua posição do em relação a outros setores (OMT, 1999).

Segundo a OMT (2011), dos 17 países nos quais há dados disponíveis e que fazem parte do G-20, o gasto vindo do turismo interno é maior do que o realizado pelos visitantes internacionais. É evidente que não se está a diminuir a relevância do turismo internacional, pois sabemos que ele traz um importante volume de novos recursos financeiros do exterior para a economia de um país e de suas cidades, advindo do consumo de bens e serviços pelos turistas e do investimento realizado pelas empresas estrangeiras.

Por outro lado, gera novos empregos e oportunidades de negócios para a iniciativa privada, novas e mais avançadas tecnologias do exterior. Também concorre para a valorização e recuperação do património cultural e natural dos países, cidades e comunidades locais, tal como para a difusão e valorização de seus bens imateriais, apresentando-se como um importante vector para a melhoria da qualidade dos serviços oferecidos nas cidades e no país.

As receitas do turismo em Portugal aumentaram 12,4% em 2014, face ao ano anterior, para 10,393 mil milhões de euros (gráfico 2). O Banco Central Europeu confirmou que 2014 foi o melhor ano do turismo em Portugal tendo sido estes novos dados das receitas turísticas, divulgados pelo Banco de Portugal.

Em causa, está um contributo de mais de 7.000 milhões de euros para a balança comercial portuguesa e que representa 80% do défice da balança comercial de bens. Estes valores se estendem igualmente às dormidas e proveitos da hotelaria, que em 2014 cresceram, respetivamente, 11% (para 46,1 milhões de dormidas) e 12,8% verificando-se que as receitas da hotelaria são superiores o que significa que cada dormida foi mais rentável.

¹⁹ A Conta Satélite do Turismo de Portugal (CSTP) é o instrumento oficial, coerente com o sistema de Contas Nacionais de Portugal, que afere, mede, o peso e a importância económica do turismo no conjunto da economia nacional, desenvolvido com base na metodologia do Eurostat e das Nações Unidas. Segundo Vítor Neto, CSTP não considera o turismo como um setor da sua terminologia tradicional, mas sim como uma atividade transversal a toda a economia, pelos seus efeitos diretos e indiretos nas outras atividades económicas. Assim, o turismo é considerado uma atividade complexa, que congrega em si um alargado conjunto de atividades e produtos de diversa natureza, que envolve uma multiplicidade de agentes económicos, cujos impactos se fazem sentir de forma transversal em toda a economia.

RECEITAS TURÍSTICAS PORTUGAL



RECEITAS
TURÍSTICAS da rubrica
"Viagens e Turismo" da
Balança de Pagamentos
(créditos)

Dados provisórios
(23/02/2015)

Fonte: Banco de
Portugal

| País de Residência | 2014 | | | | | | | | | | | | Total |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| | jan | fev | mar | abr | mai | jun | jul | ago | set | out | nov | dez | |
| Alemanha | 51,2 | 51,3 | 68,0 | 77,9 | 94,8 | 92,0 | 100,9 | 130,8 | 146,6 | 121,0 | 76,2 | 83,5 | 1.094,0 |
| Angola | 50,4 | 40,3 | 34,1 | 57,8 | 49,8 | 25,0 | 58,7 | 61,5 | 62,1 | 58,7 | 48,9 | 68,5 | 615,8 |
| Bélgica | 12,7 | 10,9 | 13,8 | 20,8 | 24,0 | 25,0 | 54,4 | 43,8 | 34,2 | 24,5 | 19,4 | 27,7 | 311,2 |
| Brasil | 37,9 | 18,3 | 25,6 | 28,6 | 34,2 | 20,0 | 26,0 | 20,4 | 39,9 | 38,3 | 27,1 | 27,1 | 343,5 |
| Espanha | 60,4 | 60,0 | 69,0 | 88,7 | 107,5 | 93,7 | 144,6 | 195,1 | 127,6 | 110,5 | 85,0 | 130,0 | 1.272,2 |
| EUA | 14,0 | 22,5 | 20,6 | 32,7 | 62,2 | 32,6 | 80,4 | 47,4 | 53,9 | 47,1 | 22,2 | 32,5 | 468,0 |
| França | 83,2 | 71,1 | 88,6 | 126,0 | 145,1 | 119,9 | 205,5 | 488,0 | 173,9 | 130,0 | 87,9 | 145,1 | 1.844,3 |
| Holanda | 15,1 | 19,0 | 30,8 | 35,5 | 36,7 | 33,3 | 56,7 | 61,3 | 49,5 | 44,1 | 9,7 | 31,1 | 422,8 |
| Reino Unido | 72,6 | 77,5 | 95,0 | 133,9 | 159,3 | 176,8 | 215,9 | 216,4 | 225,6 | 186,5 | 104,8 | 84,1 | 1.748,3 |
| Suiça | 14,8 | 11,2 | 15,0 | 21,9 | 21,4 | 18,5 | 37,9 | 34,4 | 28,6 | 23,7 | 13,4 | 21,9 | 262,7 |
| Outros | 103,5 | 95,9 | 109,0 | 153,6 | 175,6 | 198,2 | 283,5 | 240,2 | 207,3 | 190,2 | 137,3 | 117,0 | 2.011,3 |
| Total Global | 515,8 | 478,0 | 569,4 | 777,3 | 910,6 | 834,9 | 1.264,5 | 1.519,2 | 1.149,2 | 974,6 | 631,8 | 768,5 | 10.393,9 |

Gráfico 2 - As receitas turísticas em 2014.
Fonte: Turismo de Portugal

O turismo é considerado uma atividade estratégica para o desenvolvimento da economia nacional e para a criação de emprego. De facto, em períodos de dificuldades económicas como a que atravessamos, o turismo pode ser parte da solução, porque os investimentos, estímulos e políticas de turismo corretas, têm a capacidade, como poucos outros setores, de gerar empregos para todos os níveis de qualificação, sejam de matriz intermédia, sejam de nível superior.

Neste sentido, no quadro das políticas públicas, a atividade turística é objeto de um plano de orientações estratégicas específico, o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), que se apresenta como um documento estruturante, sinalizador das orientações das políticas públicas para o setor, que pretende facilitar os processos de decisão de investimento e de negócio das empresas (Palmeira, 2013).

A revisão do PENT decorre também da auscultação dos diversos agentes, privados e públicos, incluindo entidades regionais de turismo, autarquias, associações sectoriais, empresários de toda a cadeia de valor ou instituições de ensino, entre outros contributos.

O Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), desenvolvido para o horizonte temporal 2006-2015, prevê a revisão periódica dos seus objetivos, políticas e iniciativas, no sentido de melhorar a resposta à evolução do contexto global. (quadro 5).

Quadro 5 - Programas estratégicos para o turismo nacional 2013-2015.
Fonte: PENT 2013-2015

| Programas estratégicos para o Turismo nacional 2013-2015 | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Programas | Projetos |
| Promoção e Venda | Ancorar a comunicação nas pessoas e no propósito do Destino Portugal |
| | Alinhar a estratégia de Comunicação do turismo nacional com as novas tendências |
| | Lançar um novo modelo de intervenção dos mercados alvo |
| | Implementar um programa de <i>marketing</i> dirigido aos agentes que organizam e distribuem o produto no mercado |
| | Diversificar a carteira de mercados turísticos para Portugal |
| Conteúdos e Experiências | Desenvolver conteúdos e estratégias de comunicação |
| | Incentivar a criação de experiências inovadoras e empreendedorismo |
| Produtos Estratégicos | Sol e mar |
| | Circuitos turísticos religiosos e culturais |
| | Estadias de curta duração em cidade |
| | Turismo de negócios |
| | Golfe |
| | Turismo de natureza |
| | Turismo náutico |
| | Turismo residencial |
| | Turismo de saúde |
| | Gastronomia e vinhos |
| Destinos Turísticos | Initiative.pt 2.0 |
| | <i>Cruise Portugal</i> |
| | Implementar um projeto para a captação de estágios desportivos |
| | Turismo militar |
| | Turismo científico |
| | Reforçar a competitividade do destino Algarve |
| | Desenvolver destinos turísticos sustentáveis |
| | Promover a implementação de sistemas de qualidade no setor do turismo |
| Tomar Portugal num destino acessível para todos | |
| Capacitação Financeira e Modernização | Promover a simplificação de processos e a redução de custos de contexto |
| | Consolidar a estrutura financeira das empresas |
| | Qualificar as empresas por via da modernização |
| Qualificação e Emprego | Valorizar a oferta turística |
| | Organizar a educação e a formação para o setor do turismo |
| | Desenvolver as profissões estratégicas para o turismo |
| | Proporcionar uma base de formação comum e transversal para os profissionais do turismo |
| | Qualificar outros profissionais para o turismo e a interação com o turista |
| Plataformas e Canais de Distribuição | Promover o emprego jovem no setor do turismo |
| | Disseminar o conhecimento sobre as novas tendências e a inovação no setor |
| Inteligência de Mercado e I&DT | Criar referencial para representação das empresas no internet |
| | Preparar as empresas para as redes digitais |
| Inteligência de Mercado e I&DT | Aprofundar o conhecimento de mercado |
| | Dinamizar projetos de I&DT com incidência no Turismo |

O PENT 2013-2015, aprovado em Abril de 2013, decorre da revisão do anterior documento estratégico, aprovado em 2007, atendendo à necessidade de o adaptar às mudanças estratégicas aprovadas pelo Programa do XIX Governo, bem como de o ajustar ao período de instabilidade nos mercados financeiros e crescimento económico bastante moderado da economia europeia, principal emissora de turistas para Portugal (Palmeira, 2013).

As linhas de desenvolvimento estratégico do PENT 2013-2015 assentam em 8 programas e 40 projetos de implementação. Dá destaque à marca Destino Portugal, como agregadora de múltiplas ofertas concorrendo para o reforço da identidade nacional e da coesão do território.

A proposta Destino Portugal assenta nos valores: clima e luz, história, cultura e tradição, hospitalidade e diversidade concentrada, segurança e paisagem e património natural. Estabelece também novos objetivos, mais consentâneos com a atual realidade económica e financeira internacional, com a evolução do PIB, do emprego, e do rendimento disponível, que condicionam os fluxos turísticos.

Neste processo de ajustamento do PENT, as metas quantitativas da estratégia nacional são revistas, nomeadamente:

- Em relação às dormidas, o objetivo é crescer a uma média anual de 3,1% no período 2011-2015, sendo a procura externa o principal motor do crescimento (3,7% no período 2011-2015).

- Para as receitas, base da rentabilidade e sustentabilidade das empresas, e num cenário de financiamento limitado, o objetivo é crescer 6,3% ao ano no mesmo período. Ou seja, aumentar o consumo médio do turista em Portugal, só possível com a qualificação e inovação da oferta das experiências vividas.

O saldo da balança turística, apresentado no gráfico 3, e em linha com a aposta macroeconómica de aumento das «exportações» e setores com elevado nível de incorporação nacional, evoluirá a uma taxa de crescimento médio anual de 9,5% até 2015 (Neto, 2013).

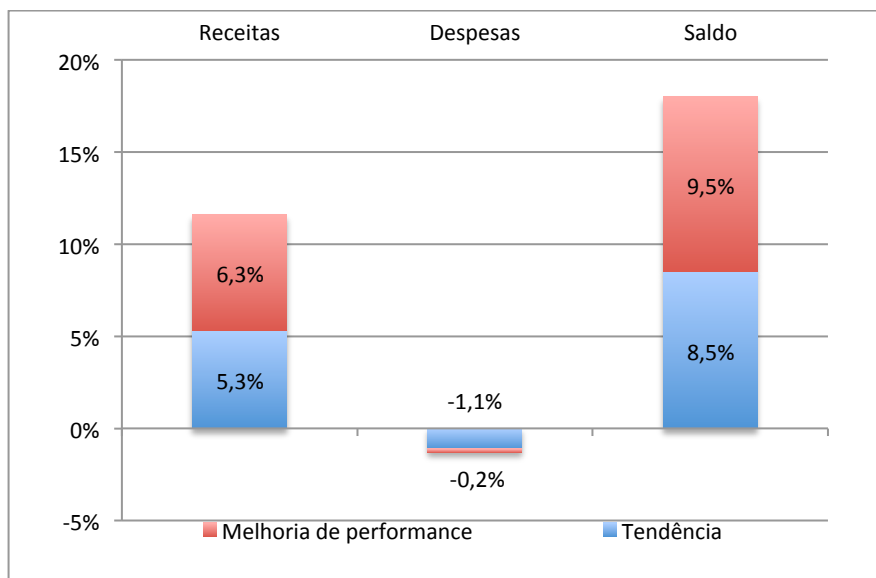


Gráfico 3 - Saldo da Balança Turística
Fonte: PENT 2013-2015

Os novos objetivos que decorrem do cenário macroeconómico atual assim como a emergência de criar um plano estratégico (PENT) mais adequado à nova realidade social e económica do País foram definidas novas metas para 2013-2015, de acordo com duas hipóteses:

1. A primeira (a tendência) decorre exclusivamente do comportamento das variáveis macroeconómicas dos mercados emissores, não introduzindo fatores de mudança proactivos;
2. Na segunda (melhoria do desempenho) os objetivos aliam a situação económica de cada mercado com o objetivo de, em 2015, melhorar o desempenho e a ocupação dos empreendimentos, traduzido pelo aumento do número de dormidas, e reforçar a entrada de receitas turísticas no país.

De acordo com entidade reguladora da atividade turística em Portugal (TP), o reconhecimento formal da estratégia Turismo 2015, como Polo de Competitividade e Tecnologia representa o acesso privilegiado aos recursos estruturais comunitários, no âmbito do QREN, (quadro 6), tendo em vista a atuação em cinco áreas de intervenção prioritária:

Quadro 6 - Turismo 2015 e o QREN.
Fonte: Turismo de Portugal (2013)



O Polo de Competitividade e Tecnologia "Turismo 2015" tem como objetivo primordial direcionar as oportunidades criadas pelos Fundos Estruturais para o desenvolvimento do setor do Turismo, funcionando como alavanca para a melhoria da sua competitividade e para o cumprimento dos objetivos consagrados no Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT).

1. Acesso preferencial aos Sistemas de Incentivos às Empresas no âmbito do QREN;
2. Incentivos majorados;
3. Concursos de seleção específicos ou dotações orçamentais específicas, em concursos de âmbito genérico;
4. Possibilidade de adaptação dos sistemas de incentivos transversais, em termos de tipologias de projetos elegíveis;
5. Adaptação do modelo de gestão dos sistemas de incentivos.

Por outro lado, pretende obter ganhos de eficiência e eficácia na utilização dos Fundos do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), estimulando parcerias entre os agentes do setor e conduzindo o turismo a um novo patamar de excelência no horizonte de cinco anos.

Em Portugal, como reconhece o referido “Plano Estratégico Nacional do Turismo” (publicado no Diário da República, 1ª série, nº 67, de 4 de Abril de 2007), o turismo é um dos principais setores da economia nacional, “tendo o seu peso na economia vindo a crescer nos últimos anos (11% do PIB em 2004), empregando cerca de 11% da população ativa” (Carvalho, 2012). Segundo o autor, Portugal dá origem a uma procura turística que já é das mais importantes no mundo, pois é o 30º país do mundo com mais elevadas despesas turísticas no exterior.

Na década de 90 do século XX, Portugal teve um crescimento no turismo internacional, conseguindo passar em 10 anos de 8 milhões de turistas para 12 milhões. Mas Portugal não conseguiu acompanhar o crescimento a nível mundial e europeu com os nossos concorrentes diretos mediterrâneos.

Entre 2000 e 2012 é a estagnação com os mesmos 12 milhões enquanto a nível mundial crescia 90 milhões de turistas internacionais. Se o turismo é de facto tão importante para o País, é incompreensível que não consiga competir pelo menos com os seus concorrentes mais diretos, como a Espanha, Itália, Chipre ou Grécia.

No que diz respeito ao turismo interno português, perdeu competitividade, verificando-se uma nítida preferência pela procura externa, quando muitas das suas motivações poderiam ser satisfeitas a nível interno.

Segundo Cunha (2003, p.35), para inverter esta posição negativa para Portugal, “a resposta só pode ser a de conceder na política de desenvolvimento turístico, um papel fundamental à sofisticação e à promoção do turismo doméstico. (...)”.

Em Portugal continua-se a cometer o erro de identificar o turismo com a procura externa mas “(...) é a procura doméstica que pode justificar o aproveitamento e consequente desenvolvimento turístico de muitas regiões”.²⁰ Encontra-se na grande maioria dos canais de comunicação social em Portugal, alguns exemplos como modo de estimular a procura do turismo “doméstico” (figura 3).²¹

²⁰ *Ibidem*

²¹ Este exemplo é encontrado em várias revistas e jornais nacionais, bem como em algumas páginas de internet.



Figura 3 - Imagem de promoção do turismo interno.
Fonte: www.turismodeportugal.pt

As primeiras estimativas da conta satélite do turismo 2010 apontam para um crescimento homólogo da procura turística, medida pelo consumo do turismo no território económico, de 7,9% em termos nominais, aproximando-se dos 16 mil milhões de euros. A oferta turística, medida pelo valor acrescentado gerado pelo turismo registou igualmente um acréscimo nominal de 6,4%, correspondendo a 6,3 mil milhões de euros.

Neste ano, a balança turística Portuguesa apresentou uma evolução positiva significativa, com as receitas do turismo interno a atingirem 7 611 milhões de euros e as despesas turísticas 2 953 milhões, ambas equivalendo a crescimentos homólogos de 10,2% e 8,9%, respectivamente. O saldo da balança turística foi de 4 658 milhões de euros, superior ao do ano anterior em 11,0%.

Em 2013, a população residente em Portugal efetuou cerca de 17,9 milhões de deslocações turísticas (deslocações para fora do ambiente habitual com pelo menos uma dormida), mais 4,5% que as realizadas em 2012.

Para “Visita a familiares ou amigos” foram realizadas cerca de 8,4 milhões de viagens, cerca de 46,9% do total de deslocações, tendo sido este o principal motivo para viajar, tal como no ano anterior (peso de 46,0%), mas em contraste com anos precedentes em que predominou “Lazer, recreio ou férias”.

De facto, a importância relativa de “Lazer, recreio ou férias”, no conjunto das viagens, tem vindo a diminuir: 51,2% em 2009; 48,6% em 2010; 45,6% em 2011; 42,1% em 2012 e apenas 41,5% em 2013 (7,4 milhões de deslocações).

As viagens para efeitos “Profissionais ou de negócios” totalizaram 1,3 milhões e foram equivalentes a 7,3% do total (7,2% em 2012). As viagens por motivações religiosas manti-

veram a sua representatividade no total, comparado ao ano anterior (1,2%), tal como sucedeu com as deslocações por motivos de “Saúde” (0,3%). (gráfico 4).²².

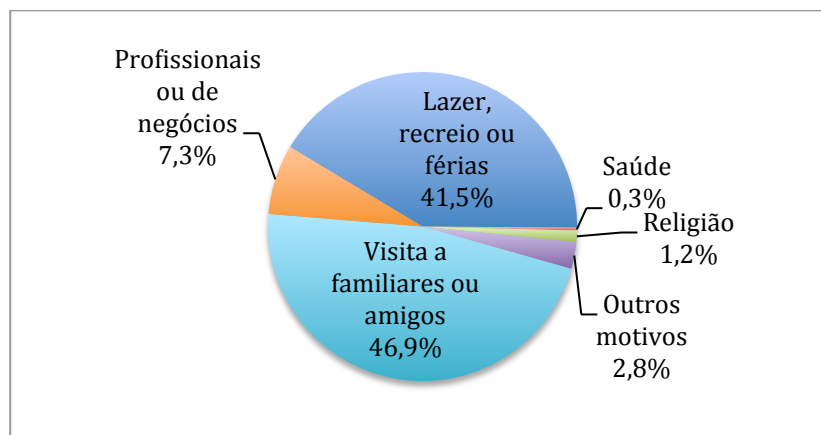


Gráfico 4 - Repartição das viagens, segundo os principais motivos em 2013 (% do total)
Fonte: INE (2013)

Segundo Neto (2013),²³ o turismo é o principal exportador de Portugal de bens e serviços, contudo, tem sido uma realidade pouco assumida e referida, ou por desconhecimento ou por subestimação da importância económica do turismo, ou para valorizar outros setores económicos.

O autor refere ainda que o turismo é extremamente importante para a economia do País pois representa 10 % do PIB e 8% do emprego.

No entanto, a importância económica do turismo é evidente pelas receitas externas contabilizadas pelo Banco de Portugal o turismo é hoje a principal atividade exportadora nacional, tendo representado em 2010 cerca de 14% do total das exportações de bens e serviços, (gráfico 5).

Também o Secretário Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) confirma que o turismo tornou-se numa força transformadora que está a fazer uma verdadeira diferença na vida de milhões de pessoas, tornando-se num fenómeno a escalas diversas, tanto nacional como global.

²² Dados recolhidos do Instituto Nacional de Estatística, I.P. *Estatísticas do Turismo, 2013* – Edição de 2014, Lisboa-Portugal.

²³ Vitor Neto foi Secretário de Estado do Turismo nos XII e XIV Governos Constitucionais e sucessivamente deputado à Assembleia da República. Empresário e gestor ocupa também, entre outras funções, o cargo de Presidente da Comissão Organizadora da BTL (Bolsa de Turismo de Lisboa).

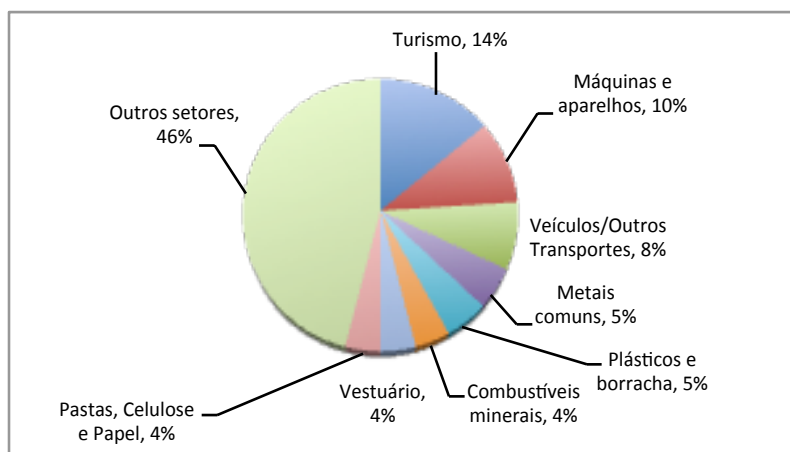


Gráfico 5 - Portugal – Principais setores exportadores em 2010.
 Fonte: INE e Turismo de Portugal, *In Neto*, 2013

Para Silva (2000, p.54), é ponto assente que “o desenvolvimento racional e equilibrado do turismo é fundamental para ao nosso país, já que, tratando-se de uma atividade geradora de infraestruturas, equipamentos, atividades e emprego” Pode por isso, proporcionar uma verdadeira cadeia de riqueza com repercussões diretas nas economias regionais e na economia nacional.

No conjunto dos seus ramos diretos e indiretos, já possui um peso superior a outros setores significativos na nossa estrutura de especialização económica.

De acordo com os dados do Banco de Portugal relativos à rubrica Viagens e Turismo da Balança de Pagamentos em 2013, e pelo quarto ano consecutivo, as receitas continuaram a aumentar relativamente ao ano anterior (+7,5%), totalizando 9 250 milhões de euros. Este crescimento foi superior em 1,9 p.p. ao verificado em 2012 (gráfico 6).

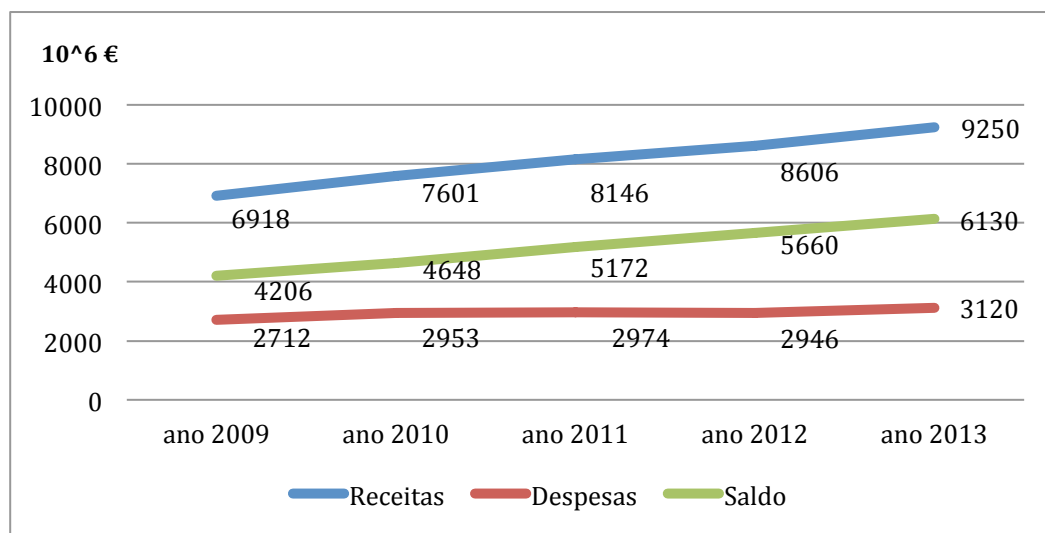
As despesas em Viagens e Turismo²⁴ superaram o patamar dos 3 mil milhões de euros (3 120 milhões de euros), o que representou um acréscimo de 5,9% comparativamente a 2012 (-0,9% naquele ano).

Em 2013, o saldo desta rubrica cifrou-se em 6 130 milhões de euros, que compara com 5 660 milhões de euros em 2012, refletindo um crescimento de 8,3%. Em consequência de um crescimento mais pronunciado das receitas face às despesas, a taxa de cobertura da

²⁴ A rubrica Viagens e Turismo inclui, sobretudo, os bens e serviços adquiridos de uma economia por viajantes durante visitas inferiores a um ano. Os bens e serviços são adquiridos pelo viajante, em seu nome ou são-lhe fornecidos sem contrapartida para seu uso próprio ou de terceiros. Exclui-se o transporte internacional e o transporte dos viajantes no interior da economia visitada, quando este é fornecido por não residentes.

rubrica Viagens e Turismo tem vindo a subir sucessivamente, de 255,1% em 2009 até 296,5% em 2013 (+4,4 p.p. neste ano)²⁵.

Gráfico 6 - Balança turística portuguesa, 2009 – 2013.
Fonte: Banco de Portugal - Maio 2014 (Unidade: Milhões de Euros)



É importante ter presente a riqueza gerada pelo turismo no conjunto da riqueza nacional e a evolução do seu contributo real para a economia portuguesa na última década.

As principais áreas desse contributo são:

1. Na criação de riqueza (PIB e VAB);
2. Na balança comercial e de pagamentos (exportações e substituição de importações;
3. No desenvolvimento regional e local, empresas e emprego, embora com algumas assimetrias regionais e locais que devem ser equilibradas;
4. Na evolução da modernização e progresso social do País.

No que se refere à procura turística, o peso do turismo avaliado pelos organismos oficiais pelo “Consumo do Turismo no Território Económico” (CTTE), na economia nacional é relevante, tendo representado 9,2% do PIB em 2010, com um valor de 16 mil milhões de euros, englobando o contributo do turismo recetor e dos residentes (Conta Satélite do Turismo de Portugal, CSTP).

²⁵ Segundo dados do INE, (2014).

Este peso é significativo e tem oscilado entre 2000 e 2010 com 9,1-9,2% do PIB total com quedas para os 8,2-8,3% em 2003 e 2004 onde de facto estagnou (Neto, 2013).

Importa dar a conhecer dados que em geral são pouco conhecidos e que deveriam estar presentes. O turismo recetor representou 55,4% do total do consumo turístico (CTTE), e o turismo interno representou um peso de 39%, segundo dados de 2009.

Se analisarmos as evoluções do indicador VAGT em relação ao VAB total na economia, verificamos que a representividade do VAGT no VAB, isto é, os efeitos diretos e indiretos do turismo no total do PIB foi de 4,1% em 2010, não estando ainda disponíveis valores mais recentes (gráfico 7).

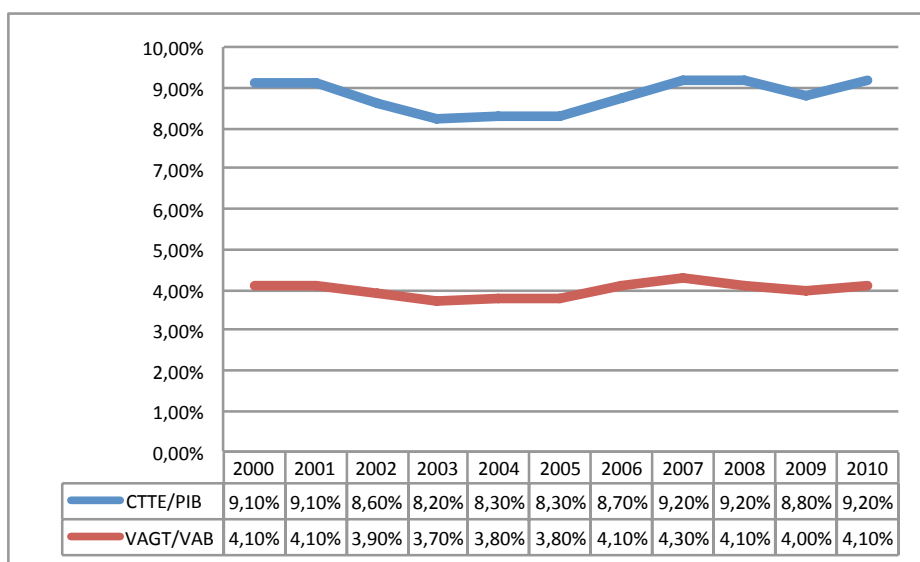


Gráfico 7 - Evolução do Contributo do Turismo para a Economia (CTTE no PIB e VAGT no VAB²⁶)
 Fonte: Banco de Portugal/INE – Conta Satélite do Turismo

O turismo, como atividade socioeconómica, tem vindo, na última década, a passar por grandes transformações, ganhando cada vez mais espaço no mercado mundial. Devido à grande diversidade de oferta e conseqüente procura turística, surgiu a necessidade de se criar uma política de segmentação, visando atender de forma específica às necessidades de cada indivíduo.

A procura pode ser motivada através das imagens e por conseqüente a atividade turística passou, nesse sentido, a adoptar medidas estratégias de desenvolvimento e planeamento para ir ao encontro a dessa procura. Destacar que o turismo cultural é um facto de suma

²⁶ CTTE – Consumo Turístico no Território Económico. VAGT – Valor Acrescentado Gerado pelo Turismo.

importância, uma vez que trabalha com o imaginário, cria expectativas e proporciona experiências.

Decifrar o conteúdo ideológico de tais representações que, muitas vezes, se tornam hegemónicas, consiste, por isso, numa importante ferramenta analítica para compreender as circunstâncias que levaram do turismo cultural ao turismo criativo, o que este trouxe de novo e quais os novos paradigmas.

2.3 Turismo cultural vs Turismo criativo

O turismo cultural permite alargar e aprofundar o imaginário dos turistas, na medida em que são confrontados com uma visão mais abrangente dos lugares, emergindo no contato direto com as especificidades de um povo, da sua cultura, do seu modo de viver.

A atividade turística utiliza a singularidade e as especificidades dos locais como forças principais de atração dos destinos. O turismo, por sua vez, tem-se relacionado com o património cultural concebendo uma grande variedade de produtos culturais. Contudo, esta relação nem sempre tem sido equilibrada.

Entre os benefícios mais destacados emergem os recursos económicos e financeiros que o turismo pode gerar para a conservação e preservação do património cultural (McKercher e du Cross, 2002; Russo e Van der Borg, 2002).

A sociedade atual enfrenta novos desafios que têm determinado o crescimento de uma visão sustentável, assente na valorização e preservação de recursos endógenos, que por sua vez, tem contribuído para que o património cultural assuma maior importância enquanto fator de desenvolvimento local e regional (Gonçalves, 2003; Herbert, 1995; Hernández e Tresseras, 2001; Nuryanti, 1996).

Contudo, a utilização do património cultural pelo turismo revela-se ainda um assunto com alguma sensibilidade (Herbert, 1995). O património cultural pode ser concebido como um recurso principal para a comunidade, o que exige uma utilização equilibrada.

O turismo com base no património cultural é mais do que a observação da arquitetura, da história ou da natureza. É verdade que é relativamente fácil promover o património cultural através de apresentações descontextualizadas e sem significado (Phelps, 1994) e caberá sobretudo a cada local a responsabilidade de apresentar e interpretar o seu património, para o seu público, através dos seus artefactos.

É Ashworth (1995) quem relembra algumas especificidades que interessa considerar relativa à natureza dos recursos culturais como:

- A enorme heterogeneidade de produtos e serviços culturais que se oferecem aos turistas.
- A natureza do conceito de cultura confere-lhe alguma ubiquidade, pois todos os locais têm uma história e um passado. É difícil definir estratégias assentes em recursos culturais e patrimoniais naqueles locais que não reúnam condições de verdadeira distinção.
- Os produtos e serviços culturais possuem uma grande variedade de utilizadores para além dos turistas e servem uma grande variedade de funções para além do turismo.
- O turismo utiliza com frequência recursos culturais que não foram produzidos para o mercado turístico, e que são de propriedade e gestão de pessoas que são indiferentes, ou até hostis, ao mercado turístico.

Os residentes são parte do produto turístico e o facto de se apelar à participação da comunidade local no projeto de desenvolvimento turístico contribui para uma redução dos impactes negativos (Timothy & Boyd, 2003). O envolvimento dos residentes no planeamento dá às comunidades a oportunidade de participar na forma como o seu património cultural é protegido e mostrado aos turistas. O que por sua vez, pode contribuir para o aumento do orgulho e sentimento de pertença (McArthur & Hall, 1993).

Assim, torna-se necessário perceber os significados que o espaço urbano teve ao longo da História, adotando para isso uma visão de síntese e destacando a importância do espaço público e permitir compreender melhor o uso turístico da cidade.

As cidades de todo o mundo preocupam-se com a qualidade dos seus espaços públicos, por onde os turistas passam, como museus, praças, edifícios públicos, cafés de rua, galerias, festivais, eventos desportivos (Burgers, 1995).

Por outro lado, o turismo cultural evoluiu de um posicionamento tradicional baseado na contemplação do património histórico para um novo paradigma de inovação baseado nos produtos das indústrias criativas, tais como a gastronomia, a arquitetura, o design, as artes e, inclusive, a apresentação do património histórico com novas abordagens.

É relevante destacar e reconhecer a importância que o turismo cultural assumiu a nível internacional, constituindo, na atualidade, um dos segmentos que apresenta o maior e mais rápido crescimento no turismo global. De acordo com a Organização Mundial de Turismo (OMT), este apresenta uma taxa de crescimento superior à média do turismo mundial e está associado a uma maior procura e interesse pelos espaços urbanos e monumentais.

O turismo cultural, não é uma inovação nem um produto recente das sociedades contemporâneas pois, como nos relata Henriques (1996, p.16), “os factos da história e da cultura têm estado, pelo contrário, na mira dos interesses dos turistas desde há longa data”. Há de facto algo de novo no turismo cultural que emerge nas sociedades atuais, que é a forma e o modo como este setor do turismo conseguiu separar-se dos perímetros restritos das elites que há muito se acomodaram a ele.

O turismo cultural, segundo a *European Travel Commission*, é definido como o “movimento de pessoas para atrações culturais em locais distintos dos de sua residência habitual, com a intenção de obter novas experiências e informações para satisfazer as suas necessidades culturais” (Carvalho, 2009). Este tipo de turismo constitui-se fundamentalmente como segmento do turismo urbano, uma vez que é aí que tem inserção privilegiada.

Apresenta elevadas taxas de crescimento (ETC, 2005; Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), 2009; ECORYS – Research Consulting, 2009) representando, em 2007, cerca de 40% das chegadas internacionais (OECD, 2009, p.21).

Este crescimento coincide com a ascensão da procura e oferta turístico-culturais, da “importância da cultura intangível e do papel da imagem e atmosfera”(OECD, 2009, p.11), com fins de rentabilidade económica, política, social e também cultural.

Segundo Bonink e Richards (1992) existem duas abordagens essenciais para entender o turismo cultural:

1. A perspetiva dos lugares e dos monumentos, que implica descrever os tipos de atrações visitadas e pensar a cultura como um simples produto;
2. A perspetiva conceptual questiona os porquês e como as pessoas veem e praticam turismo cultural. Sublinha mais os sentidos, as práticas discursivas, os significados e as experiências. Nesta ótica, o importante seriam os princípios e as formas de fazer turismo e não tanto os produtos.

Com o reconhecimento crescente de que a cultura é uma identidade que rende e tem multiplicadores culturais, e de que “a permanência de atividades culturais” (Greffé, 2005, *in* OECD, 2009, p.31) gera impactos no desenvolvimento económico e social dos espaços, o turismo cultural-criativo ganha proeminência. (Henriques & Quinteiro, 2011).

É neste contexto que também se tem vindo a destacar este novo tipo de turismo apelidado de “nova geração de turismo”, ou o turismo criativo. Ele oferece aos visitantes a oportunidade de desenvolver o seu potencial de criatividade através de uma participação ativa em apreender experiências do destino, com enfoque nas dimensões educacional, emocional e social. Segundo as diretivas da UNESCO, estas experiências querem-se “autênticas”, pressupondo a participação na aprendizagem das artes e do património, e favorecendo a relação com os residentes e cultura local.

É por isso que Richards, (2000), define o turismo cultural como o modo como os turistas consomem a cultura. A cultura é nesta ótica e no que diz respeito ao seu aspeto moral, um conjunto de crenças, ideias, valores e modos de vida, mas também do ponto de vista material, os artefactos, a tecnologia de uma sociedade.

O turismo cultural seria um exemplo de visita a lugares de interesse cultural, consumindo o modo de vida das culturas visitadas. Contudo, o autor defende que a cultura não pode ser apenas entendida como um produto mas uma transmissão de ideias, valores e conhecimentos.

O turista é um observador singular e o seu olhar instrumento eficaz adquadado à livre apropriação e atribuição de sentido à realidade social, à cultura, aos objetos e aos espaços que observa, (Urry, 2000).

A cultura do consumo foi sempre um reforço da cultura visual e ambas estão presentes na formação da pós-modernidade (Jameson, 1984). O domínio da imagem e do visual corresponde a uma forma particular de “desencantar” o mundo. Ao reduzi-lo à materialidade do visível, a modernidade implica a contínua espetacularização da sociedade e à medida que o consumo se apoia na cultura visual, o espetáculo e a imagem tornaram-se, como nos indica John Urry, “o ingrediente por excelência do ato turístico” (Urry, 1990, p.78).

Autores como Richards e Raymond (2000) defendem que a ideia de consumo turístico alternativo, que eles próprios definem como “turismo criativo” promove a participação ativa dos turistas no processo produtivo do turismo (figura 4).

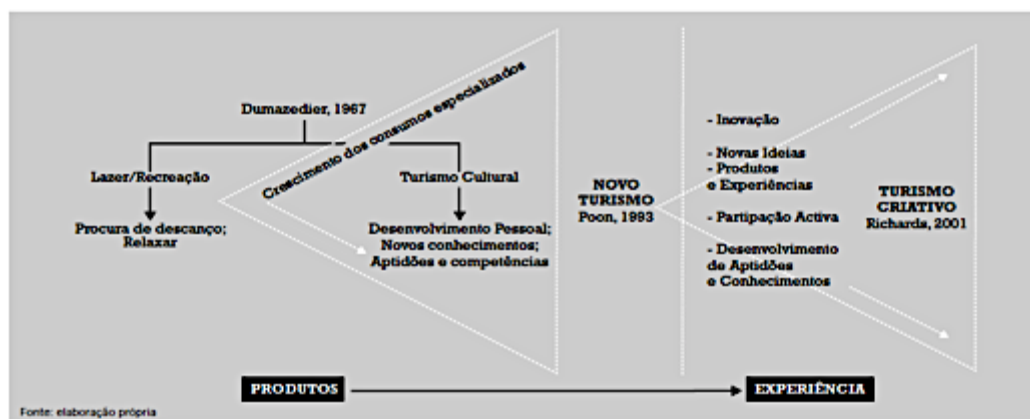


Figura 4 - A emergência do «Turismo Criativo».
 Fonte: Gonçalves, 2008

O património, enquanto herança cultural, surge como “produto” associado ao *heritage-tourism*, o qual se contextualiza no domínio do turismo cultural-criativo. O *heritage tourism* (Carvalho, 2009), para além da ênfase colocada no património tangível, destaca igualmente o património cultural intangível ou património vivo (*living heritage*), reconhecendo que, pelas suas especificidades, este pode contribuir para uma maior aproximação entre lugares, comunidade residente e turistas.

Este facto, aliado ao reconhecimento de que “investimentos no património cultural podem desenvolver o setor turístico” e de que “o património cultural é uma força chave na Europa” (Ecorys, 2009, p.106), perspetiva uma valorização da cultura por parte das entidades públicas e privadas, e suas parcerias no planeamento e gestão do turismo sustentável.

Segundo Richards (1996), o turismo patrimonial tem registado um aumento rápido da procura, em parte porque a oferta tem tentado adaptar-se de modo a captar mais visitantes, mas também devido ao aumento da procura de experiências culturais e patrimoniais por parte dos turistas. Por vezes, estas experiências têm uma autenticidade questionável ou proporcionam um entretenimento meramente superficial.

Surge, deste modo, a questão se a relação entre o Turismo e a Cultura, num mundo pós-moderno, conduzirá à perda de autenticidade do objecto cultural que esteve na origem do produto turístico e ao consumo de produtos “massificados” e “turistificados” ou se, por outro lado, é possível conceber produtos de Turismo Cultural sem deturpar o que está na sua origem, mantendo o seu valor e riqueza e alcançando um produto com qualidade não-massificado.

É Urry (1990), quem destaca que no mundo pós-moderno assiste-se à dessacralização da cultura e à diluição das fronteiras entre alta e baixa cultura. Esta dessacralização implica ainda uma dissolução ou mesmo desaparecimento de fronteiras entre o objecto cultural e a audiência, havendo um encorajamento à participação do público²⁷.

O conceito de pós-modernidade explica porque é que a cultura passou a ocupar uma posição cada vez mais destacada na organização das sociedades atuais, cuja cultura contemporânea pode ser caracterizada, pelo menos em parte, como pós-moderna. A pós-modernidade envolve uma dissolução das fronteiras entre os níveis culturais e as diferentes formas de cultura como o turismo, arte, educação, fotografia e arquitetura.

O turismo é um jogo que “sempre envolveu o espetáculo”, pela importância visual — aquilo que é apresentado — e pela importância do olhar — aquilo que é percebido. Estas características aludem ao que o autor considera como o olhar coletivo do turista. “O turismo é supostamente pós-moderno, devido à sua particular combinação do visual, do estético e do popular”, (Urry, 2002, pp.122-142).

Segundo Mendes (2007, pp.41-42), o turista contemporâneo tem um bom nível de escolaridade e educação em geral, pelo que mais facilmente tende “a respeitar as condições de convivência mútua democraticamente estabelecidas”, a privilegiar o saber e o conhecimento, bem como a compreender “que não existem costumes dogmaticamente universais”.

Na verdade, a expressão significativa com que os factos culturais têm conquistado e influenciado os fluxos turísticos, não deixa de ser um fenómeno à escala global. Contudo o turismo cultural que se apresenta na atualidade não reside apenas no aumento da mobilidade e conseqüentemente na quantidade de sujeitos movimentados, mas também na mudança de paradigma no que diz respeito às suas motivações e interesses, que emergem das próprias mudanças nos contextos da conduta e valores por eles atribuídos.

À medida que a cultura é utilizada pelas cidades como forma de desenvolvimento económico e social, a proliferação de produtos de turismo cultural ameaça a transformação deste tipo de turismo num mercado massificado.

Numa tentativa de sensibilizar os agentes locais, a Organização Mundial de Turismo (OMT) aponta a necessidade de uma melhor segmentação da oferta turística e uma maior

²⁷ “Exemplos incluem o ‘teatro vivo’ e o desenvolvimento de concursos na televisão, onde “qualquer um pode ser uma estrela por cinco minutos” (Urry, 1990, p. 85).

variedade de produtos de turismo cultural, assim como o controlo da pressão naqueles locais patrimoniais mais visitados (Gonçalves, 2008).

Não existe apenas uma experiência universal verdadeira para todos os turistas, em todas as épocas. “O olhar do turista, em qualquer período histórico, é construído em relacionamento com seu oposto, com formas não-turísticas de experiência e de consciência social” (Urry, 2002, p.16).

Os relacionamentos turísticos surgem dos deslocamentos humanos e da estadia temporária fora do lugar de residência habitual. Um volume considerável de pessoas o pratica e esse caráter de massa opõe-se às percepções individuais da viagem. Os lugares prendem o olhar do turista por motivações que contrastam com o quotidiano laboral.

O olhar do turista é direcionado por diferentes padrões sociais como um exército não-declarado de semióticos que se inflamam à procura dos sinais, das demonstrações. O turista procura objetos construídos, ordenados por uma hierarquia mutante, complexa, dependente do inter-relacionamento, da competição de interesses envolvidos no fornecimento e nas suas distintas preferências (Urry, 2002, p.18).

Alguns turistas, cansados de encontrar a reprodução numa série de museus e monumentos em diferentes destinos, começam a procurar alternativas. Assim, o aumento do consumo especializado e o ênfase colocado sobre o desenvolvimento de capital cultural individualizado na sociedade pós moderna, apontaram para um desenvolvimento de turismo criativo como sucessor do turismo cultural (Richards & Wilson, 2006).

Com o crescente individualismo fruto das sociedades contemporâneas, os cidadãos desejam exercer maior controlo sobre as suas decisões com o objetivo de satisfazer as necessidades pessoais, quer sejam de foro profissional quer ao nível do lazer.

O aumento da esperança média de vida, vem implicar que o turista que hoje viaja tem uma maior consciência dos padrões de qualidade e deseja em simultâneo ter opções de escolha que de forma antagónica variam entre “novo” e “velho”, tradicional e moderno, ativo e passivo, servidos por produtos e serviços autênticos e variados. O reforço deste individualismo é consubstanciado pelas experiências, que sejam em simultâneo personalizadas e percebidas como “autênticas”.

Os elementos principais face às grandes determinantes do comportamento do «novo» consumidor, como a multiculturalização: aceitação e consumo de outras culturas conduzindo

a alterações na “cultura quotidiana”, incluindo a absorção de outras dimensões culturais sobre a forma de aculturação, são também apontados por Weiermair e Peter (2002).

Em muitos destinos, as relações formais e informais entre os governantes locais e o setor turístico, possuem um efeito considerável sobre a capacidade de atração e de inovação do destino.

A alteração dos processos governativos, onde a responsabilidade de desenvolvimento das políticas é cada vez mais partilhada entre o setor público e o setor privado, promovem um interesse crescente nas redes como conceito organizativo para promover formas de atuação conjuntas (Dredge, 2005).

Foi Porter (1990) o principal preconizador da ideia que as redes ou os *cluster*²⁸, de interesses que formam coligações de ação coletiva, que se constituem como pré-condições para a inovação e para a capacidade de construção da comunidade (Gonçalves, 2008).

O turismo a cultura e o património assumem-se como instrumentos preponderantes da regeneração e revitalização de centros urbanos e emergem de forma crescente como fatores da pós-industrialização no desenvolvimento económico e social. É certo que hoje a diferenciação não se faz apenas pela cultura e pelo património cultural, pois quase todas as cidades europeias possuem monumentos e museus.

Em regra todas reconhecem que o seu património histórico e cultural deve ser conservado e preservado, apostando em estratégias de regeneração urbana, associando quase sempre o património ao turismo, como principais instrumentos de desenvolvimento local.

Tendo em conta o turismo cultural, houve a necessidade das cidades com potencial turístico desenvolverem novos produtos e novas estratégias de regeneração e dinamização do seu tecido económico e social.

Segundo Gonçalves (2008), a cultura e as «indústrias criativas» têm sido determinantes para a (re)produção e (re)criação dos espaços urbanos. Podemos mesmo afirmar que alguns locais foram reconstruídos ou até concebidos propositadamente para o turismo e para o lazer.

No passado, as alternativas do turismo cultural eram a procura de outro tempo ou lugar que poderia atender a interposição de distância entre nós e nosso meio ambiente "normal".

²⁸ É Gonçalves (2008) quem aplica o termo utilizado para se referir a conglomerados ou concentrações geográficas de empresas interligadas que atuam num mesmo setor de fornecedores especializados, provedores de serviços e instituições associadas, tendo em comum, além da localização, a contribuição para o desenvolvimento de produtos dessa região. São norteadas por princípios como a cooperação, a complementaridade, o senso de comunidade e a competição.

O pressuposto era de que quanto maior a distância percorrida, mais “exótico” e “estranho” seria o destino (Plog, 1974).

No entanto, Botton (2002) refere que muitas das viagens modernas tornaram-se uma perda de tempo, já que um número crescente de turistas que procuram experiências em destinos com ambientes “clonados” que diferem muito pouco de um lugar para outro. Nestas circunstâncias, os turistas que procuram se diferenciar de outros turistas têm de ser mais criativos.

Foi McCannell (1976) que considerou a autenticidade como a principal força motriz para o desenvolvimento do turismo, e autores como May (1996) têm apoiado essa visão quando defende que a grande maioria dos turistas procuram experiências autênticas.

Contudo, o problema com a autenticidade é que é um conceito socialmente determinado, o que pode ser interpretado de diferentes maneiras. Por exemplo, a autenticidade pode ser definida em termos materiais, contextuais, histórico, entre outros.

Quando se questionam os turistas sobre estes conceitos, as respostas variam muito, mesmo quando se referem a um mesmo fenómeno (Richards, 1999). Isto significa que os turistas estão de acordo quanto à procura de experiências autênticas, mesmo que seja por vários motivos diferentes. Este fenómeno sugere a procura de uma outra realidade ou uma realidade diferente (Lengkeek, 2001).

Este tipo de turismo conhecido por criativo, diz respeito à participação ativa do indivíduo naquilo que se designa por experiência turística, e o abandono da “bolha turística” que mantinha o turista numa realidade artificial à parte, distante da comunidade receptora e numa atitude contemplativa (Urry, 1990). Existem por isso, vantagens reconhecidas para este tipo de oferta de experiências, em que o turista se assume como ator.

É pouco provável que este fique entediado com o conhecimento especializado, uma vez que é capaz de criar desafios para si mesmo e melhorar as suas habilidades para conseguir um aumento na escala desses desafios.

Será aqui que emerge uma mudança de paradigma, onde o turista pode aprender através de experiências culturais e voltar muitas vezes para o mesmo destino para aprender mais sobre a cultura e arte local, sem ficar entediado. É aqui que o turismo criativo traz algo de novo, isto é, as experiências diretas com o produto turístico.

Atendendo ao que Richards e Raymond (2000) argumentam, há uma base sólida para o desenvolvimento do “turismo criativo”, mais ativo em vez de passivo, assente nas necessi-

dades básicas e desejos das pessoas e não apenas em ciclos de tempo ou do mercado. Segundo os autores, turismo criativo é o que oferece aos visitantes a oportunidade de desenvolver o seu potencial criativo através da participação ativa em experiências de aprendizagem.

Ele tem por isso a capacidade de fazer o uso da especialização, conhecimento e tradições locais em muitas áreas, podendo por isso gerar emprego e estimular a economia e o desenvolvimento local.

Com o turismo criativo deve alicerçar-se vários aspetos do património desde o material ao imaterial como, por exemplo as artes e o artesanato, natureza, paisagem, gastronomia e a música. Muitas dessas atividades criativas são oferecidas aos turistas em vários destinos, às vezes com o rótulo de “turismo educacional”.

Atendendo a este facto, as cidades para criarem uma imagem diferenciada e atrair turistas, têm-se centrado em quatro grandes opções estratégicas de regeneração associadas às indústrias criativas e ao turismo (Richards & Wilson, 2005);

- A primeira é a criação de ícones arquitetónicos para atrair visitantes (ex. Museu Guggenheim em Bilbao);
- A segunda visa a promoção de grandes eventos como os Jogos Olímpicos ou as Capitais Europeias da Cultura;
- A terceira é a tematização, isto é, criar um tema como base para uma narrativa (ex. Idade Média; Ordens Religiosas; Ano de Mozart);
- A última a “exploração” do Património Cultural com a utilização dos vestígios do passado para desenvolver o turismo (ex. Guimarães; Porto; Évora, Coimbra).

Estes, mais do que locais diferentes e originais, procuram acima de tudo experiências e atmosferas únicas que os marquem e os enriqueçam, sobretudo em termos imateriais e emocionais, em termos de atualização e realização pessoal e que deem corpo às suas representações mentais (Gnoth, 1997; Goossens, 2000).

Experiências turísticas criativas e qualitativas que vão muito mais além do mero preenchimento do tempo livre e que proporcionem muito mais do que uma satisfação imediata de descanso, lazer e recreio.

No entanto, só agora tem havido uma tendência significativa para o turismo criativo que permitiu uma identificação de um setor específico. Há também uma crescente participação

de organizações públicas e privadas para estruturar e proporcionar experiências de turismo criativo para os turistas.

Assim, o turismo criativo tem por base a criação de experiências que pressupõem uma participação ativa e criativa com o envolvimento do turista na sua produção, diferente por isso do modelo tradicional de turismo baseado no “sol e praia” que ficou conhecido como o modelo dos 3 S’s (Sun, Sea and Sand).

O turismo criativo emerge de uma sociedade contemporânea mais instruída, mais exigente, mais experiente, mais independente. Algumas atrações culturais já reorientaram a sua oferta para estes “novos” públicos (ou para estas novas motivações e comportamentos), oferecendo oportunidades de lazer associadas à escrita criativa, à produção de artesanato local, aos *workshops* de música, aos ateliers pedagógicos (Gonçalves, 2008).

A cultura pode, deste modo, assumir-se como um elemento de equilíbrio. Quer o turismo, quer a cultura desempenham um papel fundamental no processo de criação da imagem, nomeadamente no que concerne à esteticização das paisagens, assim como, na adequação do ambiente para dar resposta às necessidades dos consumidores (Richards & Wilson, 2005).

No turismo cultural pós-moderno “a imagem das cidades baseia-se em elementos físicos, mas também se desenvolve a partir das experiências construídas em torno desses elementos, que geralmente se estendem à “cultura viva” e à atmosfera dos locais” (Richards & Wilson, 2005).

A criatividade no turismo cultural possui assim maior potencial para criar valor acrescido pela escassez ou singularidade dos lugares permitindo aos destinos inovar e conceber a diferenciação de novos produtos com maior rapidez, conseguindo estabelecer vantagens competitivas em relação a outros locais.

Segundo Gonçalves, (2008), a criatividade é um processo, pelo que, os recursos criativos são mais sustentáveis e infinitamente renováveis (veja-se o crescimento de festivais culturais e de arte por toda a Europa). É móvel, podendo inclusive ser produzidos nalguns casos de forma virtual em qualquer local, sem que tenha que coexistir um número concentrado de recursos culturais e patrimoniais.

O “novo” turista quer experimentar uma paisagem multissensorial que permita o acesso a estas vivências multissensoriais pois pressupõe a escolha de narrativas e interpretações a partir dos visitantes, e não apenas de dados históricos e científicos.

Durante muito tempo acusou-se o turismo de estar a banalizar o património e a cultura colocando em risco transformando-as em mercadorias estandardizadas.

Hoje emerge uma mudança de paradigma onde se privilegiam a experiências turísticas individualizadas, sensoriais e autênticas. Para Gonçalves (2008), numa economia de experiências, o consumo passivo dos serviços culturais tenderá a modificar-se e a assumir-se de forma crescente como um tipo de consumo mais participativo, envolvendo interação, aprendizagem e execução.

O sucesso e emergência destas iniciativas estão associados ao desenvolvimento de estratégias de desenvolvimento local que tornem as regiões atrativas à criação e fixação das indústrias culturais.

Para Mosedale (2006), os debates atuais associados ao turismo e à criatividade têm-se centrado nos aspetos culturais, sociais e económicos do turismo criativo e dos espaços de lazer. Ainda segundo o mesmo autor, as relações socioespaciais do turismo, as políticas culturais das cidades, o turismo criativo e locais de lazer, como festivais, espetáculos, centros desportivos, galerias de arte, museus, são também, entre outras, questões essenciais.

Segundo Richards (2006), as indústrias criativas incluem as “velhas” indústrias culturais como a moda, o *design*, o cinema, o multimédia em geral e o entretenimento, propondo para o conceito de «Turismo Criativo» a inclusão do turismo cultural e patrimonial em geral, das artes, e dos estilos de vida (costumes e tradições, gastronomia, folclore, entre outros).

Para que este “novo” tipo de turismo possa ser uma realidade, é fundamental, segundo Gonçalves (2008), que a sociedade civil e os agentes responsáveis pelas políticas de desenvolvimento do destino turístico estabeleçam uma política de turismo cultural e envolva todas as partes interessadas, de forma cooperativa e ativa.

Devem ser desenvolvidos programas de sensibilização da comunidade para educar o público acerca dos benefícios do turismo e como podem eles, de facto, participar nos programas turísticos, assim como a sua responsabilidade como recetores de turismo.

A dualidade dos efeitos do turismo (positivos e negativos) e a sua transversalidade, têm afetando várias indústrias, despertando uma consciencialização sobre a necessidade de diminuir os seus efeitos negativos e maximizar os seus efeitos positivos, de forma a se garantir a sua sustentabilidade (Choi & Sirakaya, 2006; Hunter & Green, 1995).

É um facto, que existem poucas atividades humanas que se encontram em tão estreita relação com o processo de transformação e de desenvolvimento das sociedades modernas

como o turismo. Embora esteja exposto como qualquer atividade às alterações produzidas nas sociedades é um facto que mais nenhuma conseguiu influenciar, por via pacífica, de forma tão intensa, rápida e dinâmica como o turismo.

Por isso, o turismo enquanto dinamizador de bens imateriais cresce cada vez mais à escala global, pois é um movimento que não pode ser parado ou invertido e que pelas suas características, não se limita a determinados lugares, muito pelo contrário, difunde-se. Todos os espaços, histórias e atividades sociais, patrimoniais e culturais podem servir como material e simbolicamente (re)criadas para atender ao olhar do turista.

O Turismo permite estabelecer relações de troca, descobrir novos conceitos, para que o próprio turista renasça para a vida e para as diferentes culturas através da descoberta de outros *modus vivendi* (Mendes, 2007). Esta troca também se pode dar entre o turista e as populações locais contribuindo e enriquecendo deste modo ambas as partes.

O turista cultural está no caminho de um itinerário de expansão da sua capacidade de observação do universo distante, “Olhar para lá dos horizontes permite que a civilização humana avance (Mendes, 2007, p.79).

Com efeito, as culturas que se fecham em si próprias e se confinam aos próprios limites não progridem, já que o ser humano exige em diferentes escalas a compreensão do universo em que vive para melhor construir o futuro.

Nesta medida a patrimonialização e os seus processos serão importantes para a conservação e preservação do património material e imaterial à escala mundial.

2.4 Processos de patrimonialização

Dentro desta perspetiva é oportuno, discutir os dilemas com os quais as políticas públicas da preservação de áreas urbanas se confrontam na atualidade, incidindo na relação dos espaços urbanos de valor patrimonial com as novas tendências do turismo pós-moderno.

Se o turismo detém um papel importante no património cultural, então poderá desempenhar dois papéis antagónicos: o de agente que auxilia na manutenção e preservação de uma cultura; ou o de usurpador de valores materiais e imateriais eleitos como “excepcionais” para uma sociedade o que pode representar um risco de (des)caraterização dessa cultura.

Desde a segunda guerra mundial deu-se um salto quantitativo e qualitativo na ativação do património cultural. Este processo de ativação, que denomino “patrimonialização”, está

intimamente associado a um esforço conservacionista de longo alcance e que tem um fito destacado no romantismo (Prats, 1997).

Segundo Becerra (1997), o património cultural é a recuperação do passado a partir de uma perspectiva presente, para explicar a mudança dos modos de vida. O património cultural está integrado por elementos culturais que adquirem um novo valor através de um processo de “patrimonialização”, porém não é o mesmo que a noção de cultura. Poderíamos dizer que é uma intervenção na cultura, pois os bens patrimoniais representam formas de vida de um grupo humano no tempo.

A patrimonialização é uma ação que tem como finalidade fomentar o desenvolvimento através da valorização, revitalização de uma determinada cultura e do seu património cultural. Partindo desta premissa, aborda-se o significado do património cultural, a trajetória das políticas públicas de proteção e a relação entre a patrimonialização, os bens culturais e a apropriação dos mesmos e sua relação com o consumo.

De acordo com Choay (2006), o património está ligado a estruturas familiares, económicas e jurídicas de uma sociedade, situadas no tempo e no espaço:

“A expressão designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam pelo seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e *savoir-faire* dos seres humanos”. (Choay, 2006, p.11).

Já Ashworth (1994), salienta que o património cultural é entendido como um recurso para o turismo cultural e para outras atividades económicas. Esta postura considera o património cultural como uma mercadoria que deve satisfazer o consumo contemporâneo, daí a necessidade de um processo de interpretação que converta recursos em produtos ou mercadorias necessárias para o funcionamento de um sistema de produção pós-industrial.

Neste contexto a atitude segue o critério do consumo e o da procura, utilizando o património cultural como representação das identidades culturais.

Com Canclini (1999), a recuperação e conservação do património cultural deve colocar-se em relação às necessidades sociais presentes e com um processo democrático de seleção do que se conserva.

A partir da segunda metade do século XX, o património cultural é fruto de uma nova sensibilidade face aos referentes culturais potencialmente patrimonializáveis. Por via da patrimonialização atribuem-se novos valores, sentidos, usos e significados a objetos, formas, modos de vida, saberes e conhecimentos sociais (Pereiro, 2003).

Segundo Riegl (1987), o valor estético ou artístico tem também uma outra pretensão de valor objetivo; mas na procura de uma definição do “bonito”, muitas vezes esta categoria está unida ao “útil”, à rentabilidade política e socioeconómica. O valor de antiguidade é, pelo contrário, uma pretensão de valor subjetivo, que salienta o prazer, o sabor do antigo e da vivência.

O valor de atualidade ou contemporaneidade salienta a utilidade dos elementos do património cultural, para servir as necessidades do presente. Como Prats (1997) tem afirmado, muitos destes valores são hoje insuficientes para entender os critérios de atribuição de valor patrimonial público.

Os processos de patrimonialização estão associados a tensões, conflitos e negociações, daí a importância de se estudarem os papéis doutros agentes sociais igualmente implicados.

Constata-se que há dificuldade de se democratizar a política patrimonial, pois se o monumento histórico serve, justamente, de suporte à memória afetiva (Choay, 2006), a política pública de preservação e gestão do património cultural deve estar atenta e sensível à pluralidade de representações sociais e culturais.

Deve também ser capaz de selecionar bens passíveis de preservação existentes na paisagem, um conjunto de elementos consistente e representativo dos processos sociais, económicos, políticos e culturais que dão inteligibilidade à (trans)formação da paisagem urbana.

O património cultural engloba duas categorias: a de natureza material e imaterial, segundo a Conferência Geral da UNESCO, de 15 de novembro de 1989, a Recomendação de Paris, sobre a Salvaguarda da Cultura Tradicional e Popular, que reconhece a cultura popular e tradicional como parte do património cultural.

Definiu-se que a cultura tradicional e popular é o conjunto de criações que resultam de uma comunidade cultural fundadas na tradição, respondem às expectativas da comunidade enquanto expressão de sua identidade cultural e social.

É Veloso (2006 p.447) quem destaca a ideia de que o património cultural deixou de reunir apenas nos bens materiais, assumindo também as práticas culturais, representada pelas manifestações históricas vindas dos diferentes grupos sociais. Para esta autora pode-se in-

interpretar o património cultural como facto social, “pois é uma arena em que se descortinam diversas dimensões, como a simbólica, a política e a económica”.

Com estes conceitos, fica claro que, a partir do momento em que a comunidade local começa a identificar-se e a valorizar o seu património local, ele passa a ser reconhecido, protegido, revitalizado torna-se numa ferramenta para o desenvolvimento local.

Segundo Berenstein Jacques (2008, p.32), nos últimos vinte anos, acentuam-se as iniciativas de patrimonialização e museificação, com a finalidade de utilizar a cultura para a revitalização urbana. “(...) tão em voga hoje, parece fazer parte de um processo bem mais vasto de utilização da cultura como instrumento de desenvolvimento económico”. O meio para a realização da revitalização cultural é valer-se da patrimonialização.

De acordo com Pereiro (2009), é um mecanismo de afirmação e legitimação da identidade de um grupo, com a atribuição de valores, sentidos, usos e significados, voltados para um processo de ativação das memórias passíveis de caírem no esquecimento. O autor, destaca ainda que o processo de patrimonialização tem ligação com o turismo cultural, com o reforço da diversidade das identidades culturais, a conservação e preservação de bens culturais.

Para se entender os processos de patrimonialização a questão pertinente passa por uma proposta de desenvolvimento que priorize tanto o lado económico como o social, ambiental e cultural.

O desenvolvimento representa a perspectiva de determinados grupos sociais, embora se tenha configurado como verdade, em que só é possível ter uma sociedade moderna através da aquisição do mesmo, e aqueles que não se apoderam deste conceito como verdade são excluídos do processo; automaticamente tornam-se membros do grupo dos subdesenvolvidos.

Partindo deste pressuposto de que a riqueza e o desenvolvimento não são exclusivamente monetários, o objetivo será mostrar que através da inserção cultural de um determinado grupo, é abordada a patrimonialização da cultura como forma de desenvolvimento. Entretanto, todo cuidado é necessário ao se atribuir valor aos bens culturais, para que não se cometa o erro de se valorizar muito mais a mercadoria do que o bem cultural produzido por uma coletividade.

“Sempre que as manifestações do património imaterial se transformam em mercadorias, em entretenimento para o consumo, em espetacularização, a ênfase

se é posta no fetiche. O que sobressai é a relação entre coisas, entre mercadorias e não as relações sociais entre os indivíduos as produziram” (Sen, 2000, p.32).

Portanto, o património, seja material ou imaterial, não deve perder de vista o sentido que determina a manifestação cultural para o grupo que a produz, pois “o património cultural tem uma densidade simbólica diferenciada que deriva da sua singularidade do resultado de atividades coletivas e públicas” (Veloso, 2006, p.446).

O valor dos bens culturais não é apenas económico, eles são valores simbólicos e reproduzem os aspetos culturais, sociais, políticos de uma determinada comunidade, pois, conforme Lummis *apud* Sachs (2000) o poder aquisitivo não é a única forma de riqueza, existem outras formas a serem compartilhadas que são mais políticas que económicas. Muitas coisas, tidas como pobres, são apenas diferentes formas de prosperidade.

É Pereiro (2006) quem tece algumas críticas à patrimonialização indiscriminada, quando esta tem como único fim a rentabilidade económica, esquecendo-se da sua função educativa, no entendimento da cultura e dos grupos de acolhimento e da sociabilidade.

Para o referido autor, a exploração em massa do património cultural pode até mesmo acabar com ele. Desta forma, a patrimonialização deve ser usada como fator de desenvolvimento social para dar prioridade acima de tudo ao lado cultural.

Uma alternativa para tal questão é pensar em ações capazes de proporcionar o desenvolvimento, sempre apoiadas na ideia da patrimonialização, visando tratar os excluídos com alguns privilégios, trabalhando a sua rede de relações sociais. Por isso a exclusão será minimizada ao se pensar a pessoa em rede, e não apenas o indivíduo na sua forma reduzida.

A cultura é a “mola” propulsora para que a comunidade local tome posse da sua identidade, se reconheça nela, e através dela se organize socialmente. Com a valorização da cultura torna-se possível o funcionamento social local.

Assim, a ação de se patrimonializar determinado bem tem como objetivo inserir a comunidade local no caminho do desenvolvimento social e económico, a partir do momento em que se agrega valor simbólico a um determinado bem cultural, este produz o reconhecimento de identidade da população local com a sua história e cultura, além de agregar valor económico na comercialização do mesmo, que acaba por integrar a comunidade local no conceito de desenvolvimento.

Desta forma, a patrimonialização da cultura deve ser utilizada como meio e fim da valorização dos bens culturais, e estes, ao assumirem a sua posição simbólica consequentemente serão canais de desenvolvimento social, económico e cultural.

Segundo Choay (2006, p.11), “Na sociedade, constantemente transformada pela mobilidade do presente, o património tornou-se uma das palavras chave mais mediática. Ela remete a uma instituição e a uma mentalidade”.

Para Gonçalves (2005, p.31), o património “(re)materializa a noção de cultura que foi condicionada, no século XX, a noções mais abstratas como estrutura social, e sistema de signos, onde os objetos, os bens e sua espacialidade são a substância do universo social e simbólico”. Este reconhecimento levou a que se tivessem tomado num passado recente, algumas iniciativas, como por exemplo a I Conferência Internacional para Conservação dos Monumentos Históricos, realizada em Atenas em 1931 do século XX, em que se redigiu a primeira carta internacional com recomendações sobre conservação e restauração de monumentos históricos, a chamada Carta de Atenas.

As principais características da Carta de Atenas foram: eleger o Estado como responsável pela salvaguarda dos monumentos, aconselhava a criação de legislações que garantiriam o direito da coletividade suplantando a propriedade privada. Relativamente à restauração, poderiam usar todos os recursos materiais e técnicas modernas, desde que se mantivessem a traça “antiga” do edifício. A carta de Atenas ainda recomendava que as descobertas científicas fossem partilhadas entre os países para a manutenção dos monumentos.

Transcreve-se um fragmento do documento, para melhor compreender as características que ressaltam a preservação do património:

“(…) interessa à comunidade dos Estados, guardiã da civilização, deseja que os Estados, agindo no espírito do Pacto da Sociedade das Nações, colaborem entre si, cada vez mais concretamente para favorecer a conservação dos monumentos de arte e de história. (...) A conferência, profundamente convencida de que a melhor garantia de conservação de monumentos e obras de arte vem do respeito e do interesse do próprios povos, considerando que esses sentimentos podem ser favorecidos por uma ação apropriada dos poderes públicos, emite o voto de que os educadores habituem a infância e a juventude e se absterem de danificar

os monumentos, quaisquer que eles sejam e lhe façam aumentar o interesse, de uma maneira geral pela proteção dos testemunhos de toda civilização”.²⁹

Por outro lado, é de referir que as origens da concepção de património têm várias raízes e todas assentam na ideia de preservação da memória coletiva por meio de critérios valorativos, estéticos, históricos, culturais, tendo sempre em atenção aos riscos que a modernidade pode, em algumas situações, impor às tradições.

A preservação envolve a manifestação imaterial, o bem móvel, a cultura popular, os espaços públicos e privados, a fisionomia do lugar e as características arquitetónicas dos imóveis.

A arquitetura e o urbanismo das áreas patrimoniais possibilitam a perceção da relação das manifestações artísticas com o quotidiano do homem comum, bem como a compreensão da sucessão de mudanças a que esta relação está sujeita ao longo da história.

Sobre o património como um fenómeno abrangente Choay (2006, p.12), distingue três aspetos para facilitar sua compreensão: em primeiro lugar, a expansão do seu conteúdo, que parte das formas arquitetónicas até incorporar a natureza como bem a ser preservado; em segundo, uma expansão cronológica, pois, inicialmente, apenas os bens muito ‘antigos’ ganhavam legitimidade para a sua preservação; e em terceiro, uma expansão espacial – muito importante como objeto de uma abordagem geográfica – considerando que, antes, os monumentos ou bens patrimonializáveis ficavam limitados aos museus e às áreas restritas e, hoje, transformam-se cidades inteiras em património, em bens culturais, além de lugares históricos e diversas formações naturais.

Pela sua natureza, este tipo de objeto patrimonial, mais que outros, possibilita um processo de construção da memória social que, de alguma forma, corresponde à ideia de que a história não se passou apenas nos palácios, nas igrejas, mas também ficou registada nas ruas e nos elementos móveis que testemunharam o quotidiano da cidade durante muitos anos.

A patrimonialização, é hoje, um recurso para a conservação de símbolos e signos culturais, sejam eles monumentos ou objetos aparentemente banais, cidades, lugares históricos, paisagens naturais, festas, crenças, modos de fazer, o *savoir faire*, seja o artesanato, seja a gastronomia (Jeudy, 2005). Deve-se distinguir a diversidade de interesses e de definições

²⁹ Consultada em www.apha.pt/boletim/boletim1.

sobre o que vem a ser património cultural e os diferentes modos de apreendê-lo, respeitando as escalas do tempo, da sua história, e do espaço, nas suas variadas formas de expressão locais e ou globais conforme o caso.

O património cultural é também considerado como um elo unificador entre as dimensões que, desde o início, foram abordadas pela ciência moderna como relações antagónicas – o material e o imaterial, o sujeito e o objeto, o corpo e o espírito, o sagrado e o profano, o passado e o presente.

O património cultural torna-se um facto social e remete-nos para a história sociocultural que deve ser preservada. Esta abordagem conduz às dimensões cultural, técnica e política; cultural, porque são os homens, no exercício da cultura, que elegem o que deve ser preservado, imprimindo uma dimensão valorativa aos bens materiais ou intangíveis; técnica, porque desenvolve saberes, instrumentos e normas para construir o processo de preservação e política, porque esta seleção e normalização dos bens que são patrimonializados envolvem ações e decisões, resultantes de conflitos de interesses, e devem ser regidos pela norma. Então, o reconhecimento é, por isso, uma ação cultural, técnica e política, mas também jurídica.

A relação entre a patrimonialização de bens culturais e o crescimento da procura turística já é bem conhecida, seja à “escala internacional seja nacional, para patrimónios mundiais ou não, em sítios naturais ou urbanos, todos foram transformados em lugares com procura turística” (Lazzarotti, 2000, p.15).

Ao analisar a correspondência entre lugares de património mundial e destinos turísticos internacionais, Lazzarotti (2000, p.1) afirma que o “turismo e o património cultural participam do mesmo movimento mundial e de um mesmo sistema de valores”.

As diferentes estratégias de valorização, representação, apropriação e uso dos bens patrimoniais das áreas urbanas, hoje em processo de (re)funcionalização³⁰, possibilita-nos compreender de que modo o património foi introduzido na esfera do consumo cultural, agregando valor económico às paisagens urbanas e aos lugares-símbolo de pertença e identidade territorial, contribuindo na seleção de um conjunto de formas e expressões culturais que passaram a ser atrativas para o olhar turístico.

³⁰ O espaço geográfico, as formas e objetos assumem novas funções, respondendo às novas lógicas socioespaciais. Este processo de (re)funcionalização tem, para o turismo, um valor acrescentado ao nível do património cultural, sejam estes objetos, conjuntos paisagísticos ou práticas sociais. Neste sentido, a (re)funcionalização é uma atribuição de novos valores e conteúdos às formas herdadas do passado, que refletem uma renovação das ideologias e dos universos simbólicos.

Para Urry (2002), existe uma grande dualidade entre o turismo e património cultural, por um lado há a necessidade em aumentar o número de locais a serem visitados e a quantidade de pessoas que podem ter acesso às práticas turísticas e, por outro, há a necessidade de conservar e preservar as belezas naturais, as cidades históricas e as culturas locais.

2.5 Cidade (s) e turismo urbano

No quadro da diversificação e da segmentação da oferta e da procura turística na segunda metade do século XX, um tipo singular de turismo vai ganhando um fulgor renovado: aquele “que se desenrola em contextos urbanos, particularmente os que registam uma forte incidência de fatores arquitetónicos, histórico e monumentais” (Fortuna, 1999, p.48). Se começaram por ficar à margem do turismo massificado, as cidades e os seus centros históricos constituem, atualmente, um dos grandes destinos do fenómeno turístico.

Se é verdade que as cidades, enquanto centros de arte, cultura e património, sempre constituíram lugares de relevo dos circuitos turísticos, o turismo urbano e cultural vem vivendo ao longo das últimas décadas um impulso assinalável, no âmbito do qual adquire novos contornos.

Neste sentido, as cidades podem ser vistas como “geradoras de fluxos turísticos, mas também como polos atrativos e recetores de turismo. A definição mais simples de turismo cultural que se pode dar é, ser a prática que os turistas têm em visitar as cidades e utilizar os seus serviços e funções” (Page, 1995, p.9)³¹.

As cidades, o que elas são e o conhecimento que delas se tem, alicerça-se na memória – “processo através do qual o homem pode não só repetir as suas experiências passadas mas também reconstruir essa experiência” (Cassirer, 1972, p.52).

A disseminação de processos de “turistização” da cultura e da cidade, num contexto social pós-fordista, pós-modernista e global, tem convergido em preocupações, entre as quais se evidencia a necessidade de respeito pela preservação dos valores identitários do património.

Porém, a turistificação da cidade, enquanto produto a consumir, como qualquer outro, pode estar associada a aspetos negativos (Henriques & Quinteiro, 2011).

Como o número de turistas internacionais e internos está e continuará a crescer, as cidades também se têm confrontado com os riscos e desafios criados pelo grande afluxo destes

³¹ A tradução é nossa.

visitantes, tais como congestionamento de locais turísticos, impacto ambiental, deterioração da relação do turista com a população local, perda de autenticidade, sobrecarga dos equipamentos públicos urbanos, segurança pública, dentre vários problemas.

Consequentemente, as cidades devem ter uma clara estratégia de desenvolvimento turístico, incluindo a gestão de visitantes, de forma a reduzir a massificação e assim evitar que se tenham que reduzir as visitas.

O turismo não deve ser visto como uma ameaça à autenticidade, à identidade de uma cidade ou à preservação de seu património histórico e cultural, mas sim como uma oportunidade de recuperação, regeneração, crescimento e desenvolvimento sustentável, de forma que realize todo o seu potencial de benefícios económicos, sociais, culturais e ambientais, tanto para o turista como para a cidade e os seus habitantes.

Neste ponto, temos que distinguir dois modelos de relação entre urbanismo e turismo: “cidades turísticas” e “cidades com turistas”. No primeiro modelo, as “cidades turísticas” obedecem a processos de “turistização” (Solla, 2002, p.309) e monumentalização que funcionalizam a cidade, convertendo-a num espaço só orientado para o turismo, no qual os habitantes locais se subordinam aos interesses do turismo.

Estas cidades parecem-se cada vez mais umas às outras, fruto também do processo de homogeneização mundial e do “fachadismo” ou pura materialidade da fachada, que serve de suporte a novas hierarquias e segregações espaciais (Pereiro, 2009).

Assim os centros históricos podem condicionar as pessoas enquanto processo específico de recentralização social seletiva nas áreas centrais da cidade, contribuindo para a fragmentação social e residencial do espaço urbano contemporâneo (gentrificação)³².

Promover o abandono demográfico e a sobrecarga turística de algumas zonas urbanas cria perda de multifuncionalidade na cidade como um todo.

A cidade turística monumentalizada opõe-se, em muitos casos, à cidade socializada e utilizada pelos residentes locais. Pelo contrário, uma “cidade com turistas”, integra o turismo como mais uma atividade da cidade, não de uma maneira única e funcional, mas sim polifuncional e multifuncional evitando, assim, os riscos de uma economia urbana de excessiva dependência face ao turismo.

³² Processo de valorização imobiliária de uma área urbana, em geral, é acompanhada pela deslocação dos residentes com menor poder económico, para outro local e da entrada de residentes com maior poder económico. O termo *gentrification* - deriva de “gentry”, que por sua vez deriva do Francês “genterise” que significa “de origem gentil, nobre”. Entende-se, também, a reestruturação de espaços urbanos residenciais e de comércio independentes com novos empreendimentos prediais e de grande comércio, causando a substituição de pequenas lojas e antigas residências.

A cidade património entrega-se à percepção dos seus signos e símbolos e reduz as suas narrativas ao ser preservada como paisagem representativa de um só tempo. Subversiva, ela emerge vigorosa, com uma energia que perturba estas representações visuais estabelecidas por concepções verticais.

Como afirma Gandy (2004, pp.85-86) “A paisagem urbana não é apenas um pergaminho de estruturas materiais. É também o lugar onde se sobrepõem, de maneira singular e complexa, várias perspectivas e diversos símbolos culturais que não podem ser levados à categoria de simples estruturas. A paisagem é o lugar da superposição de jogos de poderes e de símbolos que têm influência na imaginação dos homens”.

Neste tipo de cidades, o turismo é entendido como um efeito colateral (Pereiro, 2009) e nesta perspectiva, pode-se afirmar que “o melhor museu da cidade é a própria cidade”, (Nicolau, 2002).

“(…) a cidade não é, ou não é apenas, aquilo que faz ou produz, nem a sua identidade depende da sua localização, para passar também a ser aquilo que parece, representa e oferece aos nossos sentidos” (Fortuna, 1997, p.231).

A cidade como símbolo de uma sociedade complexa é apreendida através do que Lynch (2008, p.111), considera como “a consciência do movimento”. A produção do espaço urbano é desenvolvida aqui, dentro da perspectiva da dialética sócio-espacial de Soja (1980) que tem apoiado, aperfeiçoado e desenvolvido as ideias básicas da visão *lefebvriana*, princípio sempre presente na análise da reestruturação do espaço urbano.

O espaço urbano não é imutável, pois como o sistema económico e social, ele transforma-se, pelo que as suas estruturas materiais e a organização mudam de feição. O sistema produtivo resulta da articulação dos elementos de produção, consumo, circulação ou distribuição e gestão.

Todos estes elementos estão relacionados entre si e modelam o espaço urbano, não só porque se realizam mediante estruturas localizadas, mas também pelas relações que mantêm, e que se articulam no espaço geográfico.

Assim, as modificações na produção e apropriação do espaço urbano estão sempre associadas às dinâmicas globais da economia, funcionando, em simultâneo, como uma forma de expressão espacial destas (talvez a mais importante e visível) e, também, como um dos

meios que possibilitam a sua sustentação. Portanto, o espaço não é uma entidade neutra, vazia de conteúdo social.

Segundo Mendes (2007) cada sociedade produz os seus espaços, determina os seus ritmos de vida, modos de apropriação, expressando a sua função social, pelas formas através das quais o ser humano se apropria e que vão ganhando o significado dado pelo uso.

O conceito proposto por Lefebvre (1997), a “ritmanálise”, indica-nos que as cidades são simultaneamente “polirítmicas” e “arrítmicas”, devido aos ritmos quotidianos – que apelida de “música da cidade” –, variando de acordo com o contexto espacial e temporal.

Deste modo, Lefebvre³³ coloca em evidência as características eminentemente sociais dos ritmos dos espaços e o modo como estes podem ser reveladores de normas e valores sociais. Neste sentido, afirma que os ritmos, tal como a própria cidade, possuem uma história e um passado.

É o princípio do espaço como categoria social real, o espaço-resultado, construído e em construção, o espaço real como demarcação de práticas sociais precisas, realidade que não prescinde, em hipótese alguma, da vitalidade histórica que lhe é imprimida por uma sociedade concreta.

À semelhança de Lefebvre (1974), também Smith (2003) defende que cada sociedade, cada modo de produção, produz um espaço dominante, que lhe é próprio e que se sobrepõe a todos os outros. O espaço urbano (social) é produto e produtor de relações de produção e de reprodução de uma dada sociedade.

Reforça-se a componente social na consubstanciação da análise geográfica. Primeiro porque as relações sociais de produção têm uma existência social enquanto existência espacial, isto é, projetam-se concretamente no espaço (Soja, 1980). Segundo, porque o encurtamento das distâncias, associado a uma importante compressão espaço temporal, decorrente do desenvolvimento acelerado dos meios de comunicação e transporte, estimula estratégias globais, sob o signo da reestruturação do sistema económico, (Harvey, 1989).

Sobre o tema do espaço temporal remetemos para Pais (1998) quando nos propõe uma reflexão sobre as práticas culturais do quotidiano à luz da evolução das suas cronotopias. De raiz etimológica do grego *khrónos* (tempo) e *tópos* (lugar) o autor defende que essas práticas aparecem sempre reportadas a temporalidades e espacialidades específicas.

³³ *Idem*

É pelas temporalidades, que se identifica a oposição entre sociedades arcaicas dominadas por um tempo policrónico e sociedades modernas com prevalência de um tempo monocrónico (Hall, 1984), isto é “um tempo para cada coisa” ou que “tudo tem o seu tempo”.

No entanto, na sociedade contemporânea, o pluralismo do tempo parece assegurar uma concomitância de tempos contrastantes, o tempo rigoroso, mecanizado, previsível, cruza-se com o tempo volúvel, flexível, imprevisível. A centralidade do tempo de trabalho em relação aos demais tempos da vida social começa também a ser questionada.

É Rifkin, (1987) que se interroga se estaremos a viver uma “guerra do tempo” traduzível numa revolta contra o tempo externo e metronómico que regula as práticas culturais do quotidiano. Isto mostra que os tempos quotidianos escorrem por espacialidades distintas que vão do privado ao público, misturando tempos obrigacionais e recreacionais em actividades diversas.

O que possivelmente se passa é que os tempos de lazer são cada vez menos *isotrópicos*, isto é, não apresentam as mesmas propriedades subjetivas em todas as direcções. Por outro lado, quanto mais pressionante o tempo se torna maiores são as necessidades de rutura com esse tempo “devorador” (Lefebvre, 1975)³⁴.

Os chamados contra-tempos derivam da velocidade do tempo. Os tempos que correm são velozes, dromocráticos, transmitem a sensação de que “o tempo foge, o tempo falta”³⁵ ou “não há tempo para nada” reflexo das sociedades modernas.

Como Giddens (1991) nos sugere, a vida social moderna caracteriza-se por processos profundos de reorganização das temporalidades e espacialidades do quotidiano que recargam simbolicamente o significado das práticas culturais, onde estas têm vindo a adquirir valências hipertextuais, como já foi referido.

O espaço urbano é, assim, um instrumento da ação, meio de controle, logo, de dominação e poder, que produz simultaneamente uma hierarquia dos lugares centrada no processo de acumulação, uma (re)centralização. O ambiente construído tornou-se o cenário de altos e baixos cíclicos no mercado imobiliário, com a existência paralela de deterioração e de mega construção.

Um aspeto muito importante em todas as cidades é o espaço público. Em termos legais e formais é o espaço (edifícios e sítios) no qual todos podem ir: as ruas, os parques, os largos.

³⁴ Cf. José Machado Pais “As Cronotopias das Práticas Culturais do Quotidiano”, 1998.

³⁵ *Ibidem*

Mas o problema desta definição é que não é por um espaço ser público que ele é usado como tal. Portanto, uma melhor definição de espaço público é a de um conjunto de edifícios e sítios que, no seu uso ou significado, são de importância para a comunidade urbana (Burgers, 1995, p.149).

Por outro lado, existem os espaços privados, com direito de admissão do público (lojas, cafés, supermercados, discotecas), que podem ser chamados semipúblicos e não deixam de apresentar uma certa ambiguidade.

Mas, efetivamente, nos últimos tempos muita coisa mudou e “hoje em dia temos novas fronteiras, que segmentam a população e as pessoas de novas formas. É necessário uma nova política que opere para reconstruir novos espaços sociais, onde seja possível refazer os vínculos” (Subirats, 2003, p.8).

Para Seixas (2014, p.227) é inequívoco que “os modelos de governação urbana suportados por uma longa sedimentação fordista, (paradigma da era industrial) deveriam dar lugar a novos modelos, baseados agora nas próprias e novas condições da urbanidade”.

É Lefebvre (1974) que propõe, no quadro 7 três leis negativas e três leis positivas que em linhas gerais, se traduzem no quebrar das barreiras entre conhecimento e ação da cidade, acabar com a separação e segregação de pessoas, funções e códigos, isto é, com as formas de separação que bloqueia o desenvolvimento qualitativo e por último eliminar os elementos que provocam a obscuridade nos relacionamentos (leis negativas).

Quadro 7 - As Leis de Henry Lefevre para a cidade
Fonte: Seixas, 2014

| As Leis Propostas por H. Lefevre para a Cidade (1970) cit. em Seixas (2014) | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| N1 Quebrar as barreiras que dividem e separam o conhecimento e a ação sobre a cidade | P1 Substituir, no entendimento e na ação sobre a cidade, a primazia da perspectiva de bem pela primazia da perspectiva de contrato |
| N2 Terminar com as lógicas de separação e de segregação de pessoas, funções e códigos | P2 Assegurar a reapropriação da cidade pelas pessoas |
| N3 Ultrapassar os elementos que provocam a opacidade nos relacionamentos | P3 Promover a produção e a gestão urbana por novas fórmulas sociais e por novas unidades espaço-temporais |

O autor destaca ainda a importância em dar prioridade à perspectiva de bem pelo contrato, assegurar a reapropriação da cidade pelas pessoas e promover a produção e gestão urbana por novas fórmulas sociais e unidades espaço temporais (leis positivas).

Por isso, o turismo está cada vez mais ligado às cidades devido à sua temporalidade. Por conseguinte, a cidade histórica e monumental tornou-se uma das principais atrações turísticas da atualidade (Fortuna e Ferreira, 1996, p. 8).

Na verdade, as cidades, desde as menores, com apenas um ou outro atrativo natural ou do património histórico, até às cosmopolitas com a sua enorme diversidade de atrativos, equipamentos turísticos, produtos culturais vinculados às denominadas indústrias criativas, foram protagonistas da evolução do turismo desde a metade do século passado e deverão continuar a sê-lo neste século XXI.

Tanto pela importância da cultura visual, como pela relevância do factor histórico das cidades, a sua arquitetura histórico-monumental converte-se no elemento por excelência da identidade das cidades, e também no recurso que mais interesse e curiosidade suscita entre os turistas.

Por disporem de infraestrutura, história, representarem a evolução do modo de viver da humanidade e serem polos económicos, de atração e de inovação, pelas cidades passam grande parte dos turistas internacionais, além dos habitantes do próprio país, como ocorre em Portugal.

A importância no reconhecimento de diversos tipos de paisagem culturais pode contribuir para o desenvolvimento local e regional, podendo mesmo ser responsável pelo aumento do fluxo de turistas e/ou visitante.

Pode também contribuir para a construção de novos territórios turísticos e projetar como destino ou rota turística tanto a nível nacional como internacional.

As ideias aqui apresentadas apontam para diversas abordagens relativamente à questão do tempo, sobretudo no que diz respeito à cidade, paisagem e turismo.

Considerando a importância de conhecer o passado, e a sua influência para compreender o presente e projetar o futuro, faz todo o sentido que esta ideia se materialize no momento em que as referências ao passado de uma cultura nos ajudam a projetar e (re)construir as paisagens do futuro e é aqui que o potencial do turismo urbano tem um papel vital.

Para fazer uma definição conceptual da cidade pós-moderna, parece interessante a que propõe a Richards, (2003, p. 34)³⁶;

“É o movimento de pessoas para as atrações culturais em cidades de outros países que não o seu local de residência habitual, com a intenção de reunir novas informações e experiências para satisfazer suas necessidades culturais”.

Nesta definição o conceito é alargado e pode integrar desde um evento cultural até a atmosfera ou ambiente de uma cidade, isto é, os modos de vida quotidianos. A definição contempla produtos culturais como o património cultural, as artes, as indústrias culturais e os estilos de vida locais.

Por outro lado, a produção do turismo urbano, pode ser pensado como “uma estratégia de regeneração urbana face a processos de (des)industrialização e crise” (Smith, 2003, p. 153).

A cultura é, deste modo, utilizada para o desenvolvimento económico da cidade, criando uma nova imagem e um novo simbolismo, assim como uma economia de serviços, atraindo capitais e investimentos externos, ao mesmo tempo que se tenta contribuir para a coesão da comunidade (Pereiro, 2009).

Portanto, o turismo urbano está associado ao “urbanismo dos três “r” (requalificação, reutilização, revalorização), que se traduz em novos projetos urbanos para velhas áreas abandonadas” (Domingues, 2000, p.346).

Neste sentido, a vivência das áreas urbanas, reporta a coisas excecionais realizadas no passado, e que corresponde a um processo marcado por continuidades e discontinuidades, no qual todos participam.

As áreas urbanas com elementos móveis de valor patrimonial são, portanto, suportes materiais da memória social que possibilitam a construção de identidades coletivas/sociais numa perspetiva democrática, porque contribuem para a construção e difusão da uma identidade maior, tão importante para o setor do turismo.

No quadro 8 faz-se uma comparação entre três modelos de urbanismo: o pré-industrial, o industrial e o pós-industrial:

³⁶ A tradução é nossa.

Quadro 8 - Os três modelos de urbanismo.
 Fonte: Pereiro, 2009

| CIDADE PRÉ-INDUSTRIAL | CIDADE INDUSTRIAL | CIDADE PÓS-INDUSTRIAL |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Sociedade feudal. - Comunidade. - Centro: governo, igreja e elites - As elites distinguem-se pelo vestuário, o discurso e o comportamento, controlavam o governo, a religião e a educação. - Casamentos de conveniência. - Família alargada. - Androcentrismo e patriarcalismo. - Divisão sexual do trabalho. - Mulher rural e de classe baixa: mais responsabilidades. - Os velhos dominavam os novos - Pouca mobilidade social. - Critérios pessoais e de parentesco no recrutamento para o emprego. - Trabalho manual. - Comunicação oral. | <ul style="list-style-type: none"> - Quebra da muralha medieval. - Desenvolvimento tecnológico. - Mudança nos sistemas de valores (motor da mudança). - Fluxos de classe. - Economia de produção em massa. - Melhoras nas comunicações e nos transportes. - Governo baseado na burocracia. - A elite pré-industrial tem que industrializar-se se quer permanecer como grupo dominante. - Migração rural-urbana. - Industrialização. | <ul style="list-style-type: none"> - Desindustrialização das áreas centrais. - Sociedade da informação. - Melhoria dos transportes. - Centro: economia dos serviços e da informação. - Maior acessibilidade. - Maior população urbana. - Diversidade nos tipos de família. - Sociedade do consumo e do consumismo. - Valores materialistas no Auge. |

Para Fernandes (2012), o turismo detém um papel fundamental na (re)construção e representação. Faz uma apropriação simbólica do espaço urbano, estimula novos atores e integra as comunidades de forma diferenciada, colocando desafios para os valores locais. Cria um novo mapa de polarizações, outras redes de relação, outras hierarquias entre os lugares, podendo assim, conferir valor simbólico, multissensorial e representacional.

Na verdade, o turismo urbano tem surgido na perspetiva das entidades oficiais, como um dos caminhos a seguir para inverter o processo de degeneração e decadência que muitas cidades acabaram por se confrontar a partir da década de 70 do século XX.

O desenvolvimento em contexto urbano, pode assim ser encarado como um fenómeno de (re)adaptação da cidade às novas condições da economia, emergindo, por isso, num processo de configuração de cidade pós-moderna.

Apesar de poder levar algumas dúvidas quanto a esta mudança de paradigma, é contudo unânime, que “é particularmente claro quando se atenta nas questões da paisagem e do uso do solo, domínios em que as mudanças suscitadas pelo desenvolvimento do turismo e os seus reflexos na requalificação imagética e valorização funcional da cidade parecem ser bastante notórios” (Henriques, 1996, p.12).

Ainda, o mesmo autor salienta que “alguns dos exemplos mais expressivos desta conquista do espaço urbano pelo turismo residem nas medidas de reconversão (...)”. Neste sentido, temos o exemplo da cidade de Coimbra com a requalificação levada a cabo na margem direita do Mondego no âmbito do Programa Polis, o Parque Verde.

A mudança funcional destas áreas urbanas é constituída por diferentes representações socioculturais e políticas, (re)funcionalizados vem realçar a valorização turística e consequentemente económica. Para Santos (1995, p.16):

“O turismo vai aparecer como um factor extremamente importante na compreensão da centralidade, porque, ao lado dos habitantes que têm uma lógica de consumo ligada ao seu poder aquisitivo e à sua capacidade de mobilização, vêm os turistas, que são os homens de lugar nenhum, dispostos a estar em toda parte e que começam a (re)funcionalizar e a (re)valorizar, com a sua presença e o seu discurso, (...)”.

Atendendo ao que foi referido, o ordenamento do território urbano contém intencionalidades afectas à preservação do património cultural e ao uso turístico, mas vai implicar um novo conjunto normativo referente àquele espaço. É uma relação difícil porque, enquanto a preservação patrimonial tende a limitar o uso dos bens classificados, restringindo as mudanças formais ou funcionais, a valorização turística vai introduzir novos usos.

Nesta base antagónica entre a preservação e a modernização, o público e o privado, a identidade e a diversidade, as políticas de desenvolvimento local e os interesses sociais, estes lugares históricos, instrumentos do imaginário cultural do tempo presente, acabam por se renderem à economia local.

Para Meneses (2006, p.36), “As práticas que dão forma e função ao espaço e o instituem como artefacto, também lhe dão sentido e inteligibilidade e por sua vez, alimentam-se elas próprias de sentido”.

Assim, no contexto urbano e nas suas representações, pode-se colocar a seguinte questão: O valor comercial contido nos bens patrimoniais classificados das cidades enquanto centro histórico e das suas paisagens, põe em causa o valor simbólico da memória social? Não parece, mas a estrutura urbana é agora mediada, pela técnica e pela racionalidade económica, sendo o turismo cultural o que mais valor confere.

As diferentes concepções estéticas impressas na cidade ao longo da sua história, e o desejo de a preservar, deram origem a cidades com os mais variados signos e símbolos que, oriundos de representações diversas, ou mesmo de (re)produções de espetacularização, vão proporcionar uma apropriação imaginária do espaço urbano.

A questão da relação entre turismo e sustentabilidade pode ser colocada na medida em que o respeito pelos principais padrões de qualidade ambiental e cultural, em particular no reconhecimento e promoção da identidade cultural dos destinos, são condições que, a serem cumpridas, podem permitir níveis de sustentabilidade. A sua violação impede de todo esta noção, colocando riscos que podem ser por vezes irreversíveis.

É por isso que aceitamos a ideia que o turismo sustentável pressupõe a existência de um novo turista, que se quer afastar dos destinos tradicionais que o mercado oferece como os grandes destinos turísticos, e que quer sentir outras experiências de menor escala e de contato mais direto com as realidades locais, a que já nos referimos.

PARTE II

Capítulo II

Paisagem Cultural de Coimbra e o Elétrico

Noutras Cidades

3 A PAISAGEM CULTURAL DE COIMBRA

Neste capítulo iremos discutir os aspetos da paisagem cultural urbana, da cidade de Coimbra e o modo como esta pode condicionar, ou não, a sua geodiversidade e torná-la num destino turístico de referência, projetar a sua imagem, (re)criando assim novos territórios em contexto urbano.

Começa-se por fazer uma caracterização no sentido de se identificar a sua matriz geomorfológica na qual assentou ao longo do tempo todo um conjunto edificado de valor patrimonial da cidade de Coimbra.

De seguida, fazer-se-à uma abordagem da paisagem urbana de Coimbra enquanto expressão de narrativas e de celebração nem sempre bem entendidas por serem, nalguns casos, anacrónicas e representarem mais o passado que o presente.

3.1 Evolução e Dinâmicas

Amo as gentes e as terras à minha maneira: de coração aberto, olhos nos olhos, retinas presas na paisagem e bem atento (...). (...) amo a esta Coimbra, berço meu, de um amor refletido e sereno, amor que me vem da meditada interpretação plástico-geográfica da paisagem, do que sei do evoluir do aglomerado urbano no curso das idades, da admiração pela atividade fecunda dos seus filhos (...). Cada um vê com os seus olhos, cada qual sente conforme a sua vida psíquica, cada homem cria as suas paisagens interiores – e eu, nesta minha condição humana, também trago comigo uma visão de Coimbra (...) que importa amar, seja conhecer. (Martins, 1983 p.123).

A evolução do espaço urbano de Coimbra é hoje bem conhecida, podendo precisar-se com razoável rigor os seus limites em determinadas datas, nos momentos em que certos eventos fizeram desenvolver ou mutilar a cidade (Dias, 1995), como foi o caso da Alta da cidade de Coimbra.

Este território apresenta uma paisagem contrastante, decorrente da sua transição entre uma estrutura geomorfológica igualmente contrastante: as vertentes declivosas do “Maciço Marginal de Coimbra” isto é, um conjunto montanhoso que surge na sequência da “Cordi-

lheira Central Portuguesa”, a Este, e a vasta e fértil planície aluvionar do Mondego cuja bacia hidrográfica integra a “Orla Litoral” os Campos do Baixo Mondego (Lobo, 2000).

É na colina da atual Alta da cidade que se estabeleceu o primeiro núcleo populacional. Este lugar ocupava uma posição geográfica estratégica, apresentando excelentes condições naturais e características topográficas especialmente favoráveis à defesa.

Relativamente à sua fundação, os vestígios são escassos e as teorias divergem. De qualquer forma, foi no período de romanização da Península Ibérica que a cidade se definiu enquanto estrutura urbana (Lobo, 2000).

A *Aeminium*, a Coimbra romana, envolvida por muralhas, erguia-se sobre o cruzamento de duas grandes vias de comunicação: o rio Mondego, sendo este navegável até à foz e a estrada *Olissipo-Bracara Augusta*. A cidade centrava-se no fórum, implantado sobre um criptopórtico de modo a vencer o declive do terreno, e era estruturada pelo Largo da Feira e pela Rua Larga.

Além do criptopórtico, integrado no Museu Machado de Castro, subsiste apenas parte do aqueduto, que captava água na área de Celas, conduzindo-a para o Largo da Feira. A ocupação romana marcou a organização da cidade subsequente, definindo a orientação de arruamentos e fixando a localização de edifícios significativos.

Com a invasão germânica, a *facies* de *Aeminium* teve forçosamente de se modificar; o brilho da civilização romana foi-se apagando mas, mesmo assim, a cidade ganhou importância relativamente a outros povoados que, décadas antes, a ultrapassavam em prestígio, valor económico e político. Em meados do século VI, o Bispo de *Conimbriga* muda-se para o morro mondeguino e a nova residência do *Episcopus Conimbrigensis*, passa a chamar-se Coimbra (Dias, 1995).

Na Idade Média, a colina foi perdendo, de modo gradual, a sua função defensiva e polarizadora e a cidade. Rompendo o perímetro amuralhado, invadiu progressivamente a estreita faixa de terreno plano que se estende ao longo do Mondego, aproximando-se das grandes acessibilidades e dos solos férteis (e inundáveis) das margens.

Definiram-se assim duas áreas urbanas distintas, claramente delimitadas: a Almedina e o Arrabalde. Na Baixa fervilhava a povo, os comerciantes e os artesãos, sobretudo em torno da praça, balizada por duas igrejas paroquiais, a de S. Tiago e S. Bartolomeu. Nos becos e vias que dela saem mantêm-se ainda a toponímia medieval.

Na Alta, dentro dos muros, vivia o alto clero, os cónegos da Sé e outros beneficiados eclesiásticos, a nobreza local e os seus servidores e algum povo, (Dias,1995).

Na Almedina, os eixos fundamentais de circulação correspondiam às ruas que atravessavam as muralhas nas três principais portas de Almedina, do Castelo e de *Belcouce*, confluindo para o Largo da Sé Velha (Rosmaninho, 1996).

O Largo da Feira e a Rua Larga, que articulava o Paço Real e o Castelo, permaneceram como os grandes elementos urbanos do planalto da Alta (figura 5).



Figura 5 - Largo da Sé Velha finais do séc. XIX
Fonte: Manillius (1898)

No período medieval estavam, assim definidos os traços gerais da fisionomia urbana da cidade, que apenas se vieram a alterar significativamente com o estabelecimento definitivo da Universidade, instaurado por D. João III em 1537.

Para receber a instituição, além da reforma do Convento de Santa Cruz (a sede dos estudos menores), empreendida entre 1527 e 1545, realizaram-se duas grandes intervenções urbanísticas. A Norte do complexo *crúzio*, em 1535, foi iniciada a abertura da Rua da Sofia, que foi sendo progressivamente ocupada por colégios das várias ordens religiosas e terminou-se a ligação entre o adro de Santa Justa, o largo de Sansão e a Praça Velha, formando-se assim um aglomerado contínuo, (Dias, 1995).

Na primeira metade do séc. XVIII, ressalta a edificação da Biblioteca Joanina e da Torre da Universidade, dois grandes ícones da cidade contemporânea, assim como do Seminário

Maior e do Convento de Santa Teresa. Coimbra, porém, permaneceu circunscrita à Alta, à Baixa e a alguns núcleos periféricos, com ligações rudimentares entre si.

A cidade caracterizava-se por um sistema de largos e praças, articuladas por ruas estreitas e irregulares, muitas vezes sinuosas, vencendo a topografia acidentada e adaptando-se às construções. Esta característica, presente em diversas cidades portuguesas, terá sido desenvolvida durante a ocupação muçulmana (Leite,1995).

De referir a existência de extensas propriedades rurais, que se assumiam também como espaços privilegiados de recreação, “constituíam pequenos mundos onde as necessidades do utilitário se ligavam ao prazer de viver e ao prestígio social” (Telles,1997).

É o caso, por exemplo, da Quinta de S. Martinho ou do Bispo, a quinta de recreio dos Bispos de Coimbra. Localizada numa zona de vale, na margem esquerda do Mondego, desenvolvia-se ao longo de uma cenográfica alameda, pontuada por pomares e jardins, tanques e fontes, pátios e muros decorados com embrechados – “tão sumptuosa e real que mais parece habitação dos príncipes que recreio dos bispos” (Araújo,1962).

Entre 1723 e 1752, durante a reforma monástica implementada (...) a quinta de Santa Cruz foi alvo de “grandes obras, construções magníficas e luxuosas, tão majestosas e impróprias da vida do claustro, que não foi sem a estranheza e murmuração do povo que elas se fizeram” (Araújo, 1962). Procedeu-se então ao arranjo da mata que se estendia pela encosta a nascente da atual Praça da República, dando origem ao Parque de Santa Cruz ou Jardim da Sereia.

O Parque de Santa Cruz (figura 6) “procurou a conciliação e a valorização de uma ideia de Natureza não dominada pela arte, de uma Natureza não racionalizada todos os elementos ordenadores do espaço no jardim foram colocados ao serviço da própria Natureza, num jogo de subordinação e imitação” (Leite, 1995).

É aqui que, pensamos, a paisagem urbana da cidade de Coimbra começa a “sofrer” profundas transformações, iniciando o processo de evolução que hoje se testemunha. As metamorfoses morfológicas que se processaram ao longo dos séculos na paisagem Coimbrã, desenham, em parte, o conjunto paisagístico atual, com exceção da Alta como iremos ver.

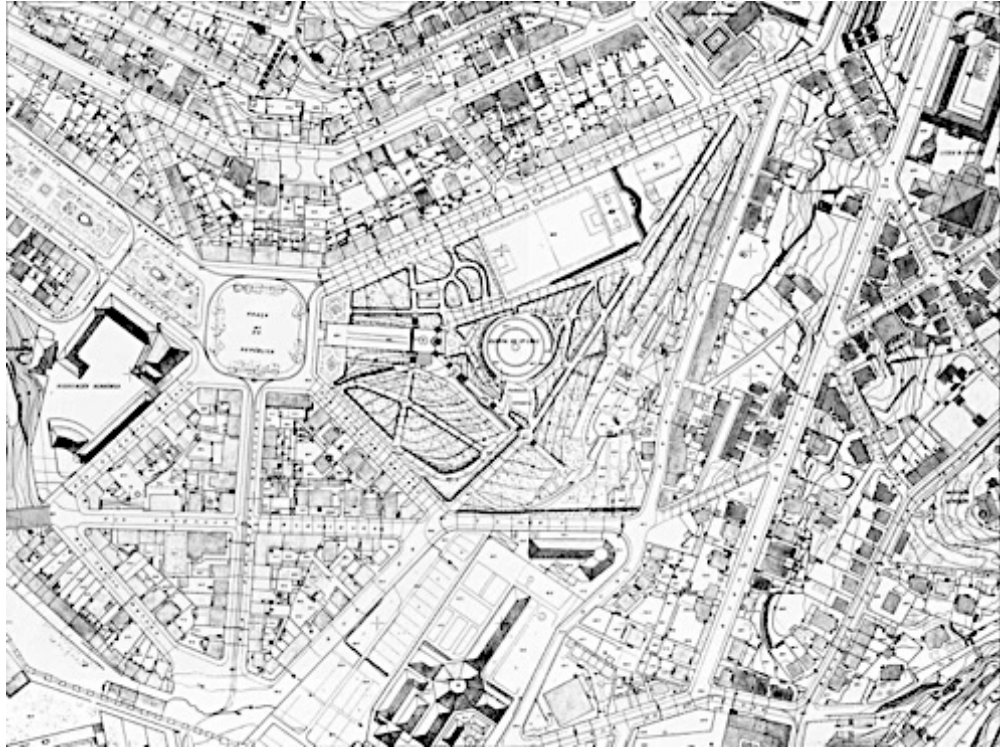


Figura 6 – Parque de Santa Cruz em Coimbra dos finais do século XIX

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>

Em 1791, no espaço situado entre o Rio Velho e o novo leito, foram introduzidas várias espécies de rápido crescimento, particularmente choupos. É deste modo que surge a Mata do Choupal, que se estendia por dois quilómetros, ocupando uma área de cerca de cem hectares.

A cidade recebeu as reformas introduzidas pelo Marquês de Pombal, que promoveram o desenvolvimento do espírito científico e racionalista, assim como uma progressiva adopção de padrões estéticos e hábitos sociais europeus.

Com a extinção das ordens religiosas de 1834, foi incorporada no jardim a área da cerca de S. Bento que se estendia pela encosta até ao rio, ficando assim definidas duas zonas distintas: o jardim formal e o *arboretum* – a chamada Mata do Botânico. É também na época pombalina que os problemas de Coimbra e do Baixo Mondego começam a ser encarados globalmente – e do ponto de vista da hidráulica, à luz dos mais modernos conhecimentos científicos desse tempo (Almeida, 2006).

Em 1864, o caminho-de-ferro chega à Estação Velha (Coimbra B) e, em 1885, é estabelecida a ligação ao centro da cidade (Coimbra A), impondo até hoje uma rígida separação

entre o espaço urbano e o rio. Ainda que a industrialização em Coimbra tenha sido fraca e tardia, construíram-se fábricas nos terrenos desocupados da margem direita do rio, ao longo da via-férrea.

As acessibilidades e os atravessamentos da cidade foram melhorados, nomeadamente pelo alargamento da Rua Visconde da Luz, pela construção das novas pontes metálicas da Portela e de Santa Clara e pela abertura da Estrada da Beira, ao longo da linha da Lousã, ligando o Largo da Portagem à entrada Sul da cidade – a Portela do Mondego.

Constituindo-se como um espaço privilegiado de passeio e de convívio, o jardim da Avenida Sá da Bandeira assimilou os padrões modernos de sociabilidade e representação. Pode assim constatar-se que a integração dos espaços verdes na malha urbana, considerada, segundo os ideais higienistas da época, como uma das formas de tornar o ambiente da cidade mais saudável, foi uma preocupação constante no processo de planeamento e construção do Bairro de Santa Cruz.

A arborização, além de permitir arejamento e oxigenação, assumiu-se como “um elemento fundamental para construir uma imagem mais uniforme, reconhecível e diferenciada para a nova cidade burguesa. Isto porque, tal como em muitas cidades dessa época, a expansão oitocentista de Coimbra projeta-se sobre um terreno vazio de referências urbanas e deixa de poder contar com a arquitetura – que surge em tempo longo (...) – como guia formal para a sua contextualização” (Macedo, 2006, pp.126-127).

As tendências urbanísticas europeias refletiram-se também na conformação da frente ribeirinha da Baixa, na sequência das obras de regularização e subida da cota das margens e dos cais do rio, que se prolongaram desde 1837 aos anos setenta.

Para se ter uma melhor compreensão da importância deste primeiro plano de expansão da cidade de Coimbra, há que observar a dimensão do mesmo em relação à geomorfologia da Cidade. Para tal, basta ver a vasta cartografia que hoje facilmente se pode encontrar.

Em 1866, a cidade vê surgir outro miradouro, o Penedo da Meditação, localizado a Norte de Santo António dos Olivais, no final da atual Avenida Bissaya Barreto.

Na margem esquerda, existiam duas quintas privadas, mas abertas à população, que, pela sua atmosfera particular, acabaram por se tornar indissociáveis do romantismo literário e dos intelectuais do séc. XIX – a Quinta das Lágrimas e a Quinta das Canas.

Junto à Fonte dos Amores, ergueram-se elementos arquitetónicos neogóticos, retomando o período medieval para celebrar o amor de Pedro e Inês. O lugar adquiriu, assim, o ambiente próprio de uma natureza misteriosa, melancólica do Romantismo.

No final do séc. XIX, foi aberta a Avenida Emídio Navarro, uma longa via marginal que prolongou a Estrada da Beira até à nova estação, que lhe serve de remate, sendo acompanhada pela linha férrea, num convívio algo irresoluto. O Largo da Portagem foi redesenhado e “ganhou uma dimensão moderna como entrada urbana (...)” (Macedo, 2006, p.23).

No início do séc. XX, foi também elaborado um projeto de ajardinamento do largo – hoje caracterizado por canteiros geométricos conformados à sua estrutura triangular e à sua estátua central alusiva ao Dr. Joaquim António de Aguiar³⁷.

Em 1888, a Câmara Municipal de Coimbra adquiriu a Ínsua dos Bentos, localizada a montante da ponte, entre a Avenida Navarro, o rio e o porto dos Bentos. Este espaço, foi criado como lugar de encontro dos habitantes da cidade para o passeio e prática desportiva, na década de 20, um parque urbano denominado Parque da Cidade ou Dr. Manuel Braga.

Este parque era um habitual local de lazer, onde a população podia ouvir as bandas filarmónicas e grupos populares que atuavam no coreto transferido do passeio do Cais das Ameias nos anos 30 ou passear em bicicletas de aluguer (Correia & Nuno, 2001).

Entre 1935 e 1942, durante o Verão, erguia-se uma praia fluvial junto ao jardim, apoiada por estruturas temporárias, como o passadiço de madeira que ligava as duas margens, permitindo o acesso aos bancos de areia formados pelo rio; possuía também bares, restaurantes e esplanadas; era ainda possível alugar barracas, chapéus-de-sol e barcos.

Desde a década de 60, até finais do séc. XX, o jardim foi utilizado (pressionado e desgastado) para a realização das “Noites do Parque”, festividades anuais integradas nas festas da Academia.

O Parque da Cidade e a Avenida Emídio Navarro são, ainda hoje, elementos urbanos visíveis, ligados sobretudo pela sua abundante arborização “imagem de marca” de Coimbra, procurou tomar um verdadeiro perfil de avenida, desdobrando-se em duas faixas, articuladas por uma estreita placa central, com árvores em fila (figura 7).

³⁷ Joaquim António de Aguiar (1792-1884) foi um político português do tempo da Monarquia Constitucional e um importante líder dos cartistas e mais tarde do Partido Regenerador. Foi por três vezes presidente do Conselho de Ministros de Portugal (1841–1842, 1860 e 1865–1868, neste último período chefiou o *Governo da Fusão*, um executivo de ligação dos regeneradores com os progressistas).

A abertura a novas concepções de espaço urbano desencadeou, então, o aparecimento dos primeiros espaços verdes públicos, criados e financiados pelo município para usufruto dos cidadãos; equipamentos urbanos, de passeio e lazer, cujo objectivo original foi de natureza higiénica e moral.



Figura 7 - Parque Dr. Manuel Braga em Coimbra (1983)

Fonte: Estúdio Rui Almeida, Coimbra

Na primeira metade do séc. XX, a ocupação das colinas e vales que circundam a Alta estava definitivamente consolidada. A construção da Avenida Fernão de Magalhães (1927-1954) permitiu a ligação entre o Largo da Portagem e a Estação Velha, tornando-se numa das principais artérias de atravessamento da cidade.

O eixo industrial, formado ao longo do caminho-de-ferro, foi-se estendendo para a nova avenida, assim como para a área do Loreto e da Pedrulha. São também instaladas pequenas

fábricas nos bairros da Arregaça e do Calhabé (fundado em 1945), apoiadas pela Estrada da Beira e pela linha da Lousã.

Em meados do séc. XX, numa radical afirmação de poder, o Estado Novo promoveu a reconstrução das instalações universitárias³⁸, transformando a imagem da Alta de Coimbra (figura 8).

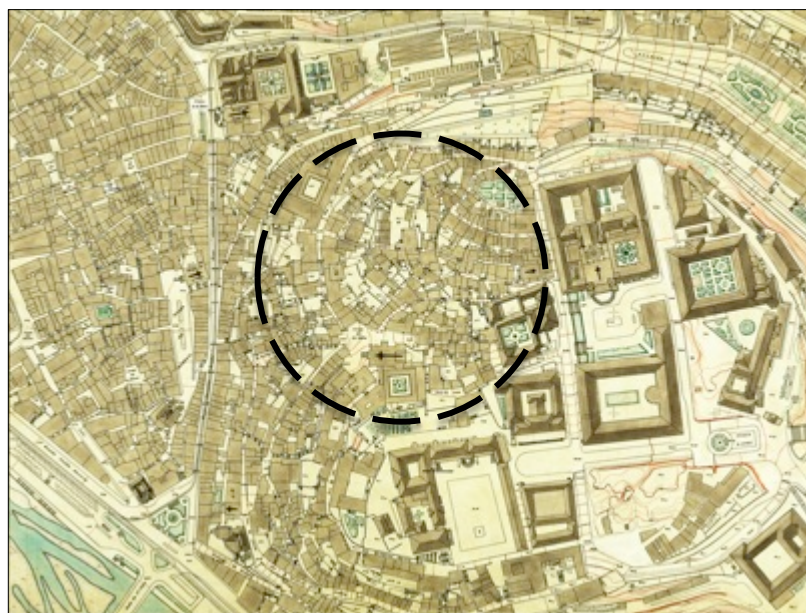


Figura 8 - Planta topográfica da cidade de Coimbra da década de 30 do Séc. XX.
Fonte: Gabinete de Cadastro e Solos da Câmara Municipal de Coimbra

O plano realizado por Cottinelli Telmo e executado entre 1943 e 1975, implicou a demolição de parte significativa do planalto, destruindo também os poucos espaços ajardinados existentes: a Praça da Porta Férrea e a Alameda de Camões, desaparecendo ainda os canteiros regulares do Pátio da Universidade.

Ao povoamento livre e funcionalmente diversificado da Alta, foi imposta uma uniformidade monumental, classicista e simétrica, estruturada a partir do eixo da Rua Larga, que ligava o Paço das Escolas às novas e agressivas Escadas Monumentais, que substituíram as do Liceu (figura 9).

³⁸ Em 1941 é criada a Comissão Administrativa do Plano de Obras da Cidade de Coimbra (CAPOCUC), tendo como arquiteto chefe Cottinelli Telmo e mais tarde a partir de 1948, por Cristino da Silva.



Figura 9 - Aspeto da Alta de Coimbra na década de 30 do séc. XX
Fonte: Biblioteca Municipal/Imagoteca (2013)

A Cidade Universitária possuía uma significativa área livre, definida pelas amplas ruas e praças e pelos pátios interiores das grandes massas construídas, que tomaram como referência os colégios jesuítas.

Segundo Frias (2000), o processo da destruição da Alta histórica, só por si, combina as questões do património arquitetural, as tradições estudantis, a Universidade e até mesmo o folclore popular³⁹. O salazarismo teve a sua própria política patrimonial onde se conjugam um modelo monumentalista, nacionalista e alegórico, e uma ideologia totalitária⁴⁰.

Deste modo, o que desapareceu com as obras de “modernização” da Alta, não foram apenas ruas, casa ou edifícios, nem mesmo os cerca de 1600 “Salatinas” constrangidos a

³⁹ É na Alta que se acendem as Fogueiras de São João. Para além de que uma série de empréstimos, são igualmente feitos aos “Salatinas”: a população tradicional da Alta, entendida por vezes como os “verdadeiros” habitantes daquela zona, tornada quase mítica depois da sua transferência, em parte forçada, para o bairro de Celas, a seguir às demolições – bairro onde, aliás, o Grupo Folclórico de Coimbra animava, até 1999, a Feira dos Lázaros, cit. Frias, 2000.

⁴⁰ Num artigo intitulado: “A Estética Ritualizada dos Totalitarismos” consagrado ao estalinismo e ao nazismo, C. Rivière (1997) revela que uma ritualização do poder totalitário – como aliás todo o poder – opera através do domínio da arquitetura e das obras por meio de símbolos, emblemas, alegorias. Para a realização dos planos da “Cidade Universitária” de Coimbra, foram convocados para a colaboração, certos arquitetos italianos do urbanismo mussoliniano, foram organizadas viagens de estudo em Itália, a Comissão Administrativa do Plano de Obras da Cidade Universitária de Coimbra “promoveu a compra de livros sobre arquitetura italiana e alemã e solicitou os planos das cidades universitárias às embaixadas portuguesas em Roma, Vichy, Berlim e Madrid” (Rosmaninho, 1996, p. 39, cit. Frias, 2000).

mudar de sítio em 1948 (Silva, 1988). “Não era só um bairro, sociologicamente muito definido, que ia desaparecer. O seu estrato estudantil e os seus moradores iriam sofrer metamorfoses parecidas com os edifícios que ali existiam (figura 10).

Os usos, tradições, costumes, modos de viver, espírito de classe, iriam perder-se e onde outrora, havia “um restaurante típico surgia um paredão de cantaria apropriado para os *grafitti*, e em cafés e leitarias académicas onde se faziam, noite fora, demoradas discussões filosóficas, ou sobre o futebol académico, existem hoje espaços vazios, sem vida” (AAEC, 1991, p.IX).



Figura 10 - Início das obras da atual Faculdade de Letras para a “Cidade Universitária”.
Fonte: Biblioteca Municipal/Imagoteca (2013)

Tal é, pelo menos, o que se elabora nos discursos a posteriori e que vem acrescentar-se aos mitos “ligados a uma cidade que desapareceu (...); mitos esses relacionados com as suas ruas, os seus velhos colégios, as suas repúblicas, o seu comércio tradicional e as suas figuras típicas” (Torgal, 1996, p.4).

Apesar de não ter estado enquadrado no plano da Cidade Universitária, o parque residencial é também ele revelador de “uma vontade política de afirmação e propaganda dos valores nacionais defendidos pelo Estado Novo” (Castel-Branco, 2006).

Para resolver o problema de realojamentos, provocado pelo processo de demolições sistemáticas, foram criados vários bairros sociais periféricos, (integrados no Programa de Casas de Renda Económica), que aceleraram o crescimento da cidade e pontuaram o seu desenvolvimento (Rosmaninho, 1996).

Nas décadas de 80 e 90 do século XX verificou-se que o antigo centro da cidade, caracterizado por um forte dinamismo cultural, social e económico, deu lugar a múltiplos centros, convertendo-se numa área mais velha, mais pobre e mais decadente do conjunto urbano (Fortuna, 1995; Fortuna e Peixoto, 1997; Peixoto, 2006; Zukin, 1997).

Progressivamente, o Centro Histórico e Coimbra foi perdendo a sua vitalidade e dinamismo, ao mesmo tempo que apresentava sinais cada vez evidentes de degradação física e social. Estas (des)configurações urbanísticas e paisagísticas têm também efeitos negativos no turismo em geral, em particular no turismo cultural, pois como veremos, este setor vive da originalidade e criatividade no uso dos diferentes patrimónios.

A má notícia reside fundamentalmente na paisagem cultural e conseqüente qualidade de vida que se pretende deixar às gerações vindouras e quais as lições que se podem retirar daqui.

É Ferrão (2003) quem argumenta que a geografia das dinâmicas territoriais observadas ao longo da década de 90 do século XX parecem apontar para um país espacialmente mais desequilibrado – maior concentração de pessoas, atividades, competências e oportunidades numa parcela reduzida do território, mas socialmente menos heterogéneo, dado o impacto uniformizador (ou, nalguns casos, (des)diferenciador) da afirmação (tardia, em termos europeus) dos processos de modernização.

Estas assimetrias se refletem também no espaço urbano, principalmente na sua paisagem cultural. Quanto maior forem as suas dissonâncias, maior serão os impactos negativos no seu uso e no ordenamento do território tornando-o a curto e ou médio prazo, cada vez mais difícil reverter ou pelo menos minimizar a sua influência.

Temos como exemplo a lógica de desenvolvimento espacial Sul/Norte, da Baixinha, desde o Largo da Portagem até à Praça 8 de Maio, que foi totalmente esquecida nas propostas de intervenção urbanas do século XX.

A figura 11 mostra a estrutura morfológica da Baixinha e a sequência dos elementos principais do sistema urbano: o Largo da Portagem, as Ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz a Praça 8 de Maio e, a meio, a Praça do Comércio.



Figura 11 - Fotografia aérea que mostra a estrutura morfológica da Baixinha
Fonte: Filipe Jorge, 2003, *in Coimbra Vista do Céu* p.31

Estes espaços passaram por alterações, associadas a dinâmicas de transformação mais amplas, com consequências ao nível da sua paisagem cultural. É Arkette (2004) quem enfatiza justamente a fluidez das paisagens, sublinhando o modo como estas se relacionam com a identidade, o local e o tempo histórico.

Simultaneamente, surgem novas formas de preservação e conservação das áreas urbanas, um novo conceito de património e novas políticas de regulação socioeconómica e de ordenamento do território da cidade que, por sua vez, conduziram a uma valorização simbólica de Coimbra.

Os processos de requalificação são, no entender de Fortuna e Ferreira (2003, pp. 208-209), por um lado, uma resposta à atomização e desenraizamento social causados pela aceleração da vida moderna, pelo crescimento das periferias e aos processos de desvitalização e decadência do centro histórico. Por outro, a transformação das estruturas da economia mundial, marcada pelo ruir das sociedades industriais, pelo aumento do consumo e pelo alargamento das práticas de lazer, obrigou muitas cidades dominadas por economias industriais ou agrícolas a reconverterem-se, e foi na cultura, no passado e no seu património que muitas dessas cidades encontraram a base da sua reconversão (Peixoto, 2000; Fortuna e Peixoto, 1997; Zukin, 1997).

Assim, desde finais dos anos 70 e início dos anos 80 e, mais intensamente, a partir da década de 90, do séc. XX surgiu, em Coimbra, uma intensa ação patrimonial que promoveu a recuperação e salvaguarda das zonas históricas, traduzida em diversos programas como o “Programa de Reabilitação Urbana”, em Coimbra.

Desta forma, o centro histórico, tradicionalmente definido pelas duas áreas que o estruturam, a Alta e a Baixa de Coimbra, tem nos últimos anos, centrado as atenções no sentido de nele serem implementadas políticas de reabilitação que contribuam para a sua valorização e revitalização.

Por outro lado, o desenvolvimento de Coimbra nos últimos anos, com as novas direções e dinâmicas de crescimento da cidade e os atuais paradigmas da urbanidade, onde a sustentabilidade ambiental, o lazer e a qualidade do espaço público constituem valores essenciais, justificam a ambição de um centro urbano abrangente, articulado com o Mondego, o centro histórico e as tradições coimbrãs.

De facto, existe ainda uma memória urbana da cidade, que persiste, ou melhor, que resiste no centro histórico de Coimbra, muito embora não tenha já certamente o mesmo peso enquanto “marcador de ritmos, temporalidade e modos de vida do quotidiano cidadão” (Fortuna, 1999. p.112).

Na alta de Coimbra, área da cidade votada aos estudantes, persistem sonoridades que remetem para a imagem de “Cidade dos Estudantes” e são parte integrante das tradições

académicas. É o som do “FRA” lançado pelos estudantes trajados ou do sino da torre da Universidade, a “Cabra” que continua a bater todos os quartos de hora, uma velha sonoridade que resiste ainda, embora já não marque o compasso da atividade académica.

De mencionar que a valorização ambiental e paisagística são igualmente vetores fundamentais para a valorização do centro histórico de Coimbra. A paisagem cultural reflete a estratificação deste território nos diferentes momentos históricos e, por isso, como elemento identidade de grande valor, deve ser valorizada. Também a valorização do espaço público, é garantia de um ambiente urbano mais qualificado.

O património urbano e, em especial, a certificação de património mundial, passaram a ser vistos, ao longo das duas últimas décadas, como uma vantagem competitiva das cidades, assumindo um papel fundamental na afirmação dos países e na sua dinamização económica (Dietvorst, 1994).

Vimos que a região de Coimbra, apresenta um enquadramento topográfico muito acentuado, entre o Maciço Central e as planícies do litoral, o que condiciona as formas de ocupação do território com características muito peculiares.

Também se verifica que houve, até aos dias de hoje, uma enorme diversidade paisagística e complexidade geomorfológica da cidade, sendo também de referir as questões da identidade cultural, isto é, a forma como o material se impôs de forma irrevessível ao imaterial e as representações são o que melhor realçam esta identidade.

3.2 Representações da paisagem cultural de Coimbra

Com esta sobreposição que o passado trouxe, deve-se ter em conta as consequências que se irão refletir no futuro. Não se destaca apenas a dimensão demográfica, urbanística e social, mas interessa sim, a questão do turismo e dos seus fluxos numa cidade que se tornou recentemente património da Mundial da Humanidade, sendo porém, um estatuto que é desejado desde a década de 80 do séc. XX.

Em 1308, a instalação da Universidade viria a reforçar a dualidade entre as duas zonas: com a alegada ordem de D. Dinis que permitia que apenas as pessoas ligadas ao mundo académico pudessem “pousar na parte da cidade para cima da Porta de Almedina” (Dias, 1995), a Alta passaria a estar irremediavelmente ligada ao mundo académico e burguês, enquanto a Baixa seria marcada como um meio popular, recheada de comércio tradicional e serviços.

Entre as décadas de 1940 e 1980, foram elaborados vários planos de urbanização para a cidade, que influenciaram, indubitavelmente, a sua transformação urbanística. Em qualquer um deles era visível a preocupação com a vertente estética urbana e, de forma específica, com a preservação do centro antigo da cidade, a Alta e a Baixa (Gomes, 2007, p.7).

A cidade ficou marcada morfológica, funcional, social e culturalmente por esta dicotomia até aos dias de hoje. Estas duas facetas antagónicas que se interpõem e modificam mutuamente, o espaço físico e as relações que as pessoas constroem entre si, têm ao longo do tempo funcionado como um cenário onde os seus habitantes desempenharam um papel fundamental na construção da história da cidade (figura 12).



Figura 12 - Vista do lado sul da cidade de Coimbra
Fonte: autor, 2014

É nesta pluridimensionalidade que a cidade de Coimbra emerge numa sucessão de inscrições que ao longo do tempo foram modelando o seu espaço geográfico. A cidade detém uma paisagem de celebração, de comemoração de acontecimentos e homenagem a personalidades consideradas relevantes em diferentes momentos e contextos histórico-geográficos.

Muito se tem escrito e continua a escrever sobre Coimbra, uma cidade onde pesa a memória dos que a habitaram e viveram como referiu Vergílio Ferreira;

“Coimbra na realidade mal constrói o presente mas sedimenta apenas o que um dia será o passado.

O passado a que pudéssemos voltar como uma máquina do tempo seria a decepção do presente que nunca foi e o imaginário nos transfigurou. Ora é esse

imaginário que me perdura da Coimbra que foi minha”. *In* Conta Corrente, Volume IV, 1986, p.56.

De todos os escritores que se poderiam aqui abordar é talvez Vergílio Ferreira aquele que mais se emociona pela cidade de Coimbra, sentimental e nostálgico, escreve;

“Ó Coimbra do Mondego” – meu Deus. Saudade horrível e estúpida (...).

(...) foi bom ouvir ainda o “Tempo de Coimbra” – de Coimbra, que no próprio nome tem já um timbre de guitarra... Foi bom ouvir e comover-me. E visitar uma vez a terra da minha juventude, terra para sempre perdida e que da distância do nunca mais me comove e me sorri”. *In* Volume V, 1987, p.120.

Mas também existem personagens que celebram de forma mais ou menos pacífica a paisagem da cidade, em particular ao longo do século XX. Um dos grandes protagonista contemporâneos que teve uma relação ambígua com a cidade de Coimbra foi Miguel Torga. É nas suas obras que melhor se identifica esta dicotomia entre sedução e repulsão, quase orgânica e depressiva, que o autor revela muitas vezes.

Nesta relação tensa, plena de contradições, não obstante, foi Coimbra que Torga escolhe para trabalhar, viver e morrer e isso encontra-se patente nos seus escritos (Diário V) que nos diz:

“Coimbra como não podia deixar de ser. Era ela, quer eu quisesse, quer não (...) (...) um equilíbrio urbano sintonizado com o remanso da paisagem circundante, ambos propícios às libertinagens românticas do sonho e aos abandonos macerados da criação”. *In* Diário V, 2ª Edição, 1955.

Não se inibindo de referir Coimbra “como um charco de rãs e lentes”, no seu livro “Portugal” escreve:

“E, contudo, Coimbra é uma linda cidade, cheia de significado nacional. Bem talhada, vistosa, favoravelmente entre Lisboa e Porto, a primeira, marítima, a segunda, telúrica, uma a puxar para fora e outra a puxar para dentro, ela representa uma neutralidade vigilante, fazendo a osmose do espírito que parte com o corpo que fica. (...). Mais do que razões sociais, foram razões geográficas que a fadaram. Uma terra de suaves colinas, de verdes campos, banhada por um rio

plano, sem cachões, a meio de Portugal, tinha necessariamente de ser o centro espiritual, universitário, da pequena pátria lusa.

Sim, Coimbra é uma linda cidade, cheia de sentido nacional. Não há nenhuma mais bela no país, e muito do que a Pátria fez de bom e de mau fê-lo aqui, ou teve aqui a sua génese”. *In Portugal*, 1950, p.90.

Nesta última frase do texto de Miguel Torga mostra o contributo de Coimbra e das suas instituições para a História de Portugal e no seu papel na construção do próprio País.

É com Torga que melhor se pode identificar as experiências vividas do autor com a cidade e que melhor caracteriza a sua paisagem, apesar, de ele mesmo, a descrever como “Não presta, nunca deu nada esta Coimbra, mas só aqui pude até hoje ser poeta à minha rica vontade”. Na sua *Antologia Poética* escreve:

E, contudo, é bonito
O entardecer.
A luz poente cai do céu vazio
Sobre o tecto macio
Da ramagem
E fica derramada em cada folha.
Imóvel, a paisagem
Parece adormecida
Nos olhos de quem olha.
A brisa leva tempo
Sem destino.
E o rumor citadino
Ondula nos ouvidos
Distraídos
Dos que vão pelas ruas caminhando
Devagar
E como que sonhando,
Sem sonhar...
In Antologia Poética, 1985, 2ª edição, pág. 483.

Para rematar esta ligação terapêutica e topobiográfica, quase matrimonial, mas paradoxal, de Miguel Torga, com a paisagem da cidade de Coimbra, veja-se o que nos descreve no seu Diário V:

“Se nada devo à paisagem humana desta Coimbra, a mais seca, estéril e hostil que se pode encontrar na vida, devo à outra, à geográfica, algumas horas mais puras e sedativas que tive. Nestes dias de primavera, quando à tardinha, depois de arrumada a charrua, vou com a mulher pelos campos fora, é tal a beleza e a calma dos choupos, das oliveiras, do rio e da cidade vista de longe, que nenhuma outra nesga do mundo me poderia dar uma noção mais perfeita de harmonia e uma sensação tão completa de paz” *In* Diário V, p. 95, 2ª Edição, 1955.

Neste discurso paisagístico da cidade de Coimbra, Torga ainda descreve:

“Não há um monte que não esteja bem desenhado e não seja oportuno, uma várzea que não fique bem no seu lugar, a tapetar de colorido a graça dum arroio que murmura. Um céu alto e transparente ergue o quadro, e torna-o quase suspenso da luz. E todo o quotidiano desaparece, como absorvido por uma duração eterna” *In* Diário V, p. 96, 2ª Edição, 1955.

As mudanças mais bruscas acontecem em diferentes circunstâncias e podem deixar marcas absolutas numa cidade, como a que ocorreu em Coimbra nos meandros do século XX, com a demolição da Alta da cidade.

Com a construção de novas edificações que vieram transformar a paisagem urbana na Alta Coimbrã e a desterritorialização⁴¹ das populações que ali residiam, o poder central deixou uma inscrição do seu poder político no território emergindo-nos num contexto em que a paisagem urbana pode deter uma forte componente ideológica, mesmo que, neste caso, não seja pelas melhores razões.

A paisagem cultural da cidade de Coimbra é marcada pela sua dupla condição de espaço físico e de construção ideológica, tendo ficado como um ícone académico e social, fruto do

⁴¹ O processo de desterritorialização pode ser definido como uma quebra de vínculos, uma perda e afastamento dos nossos territórios. O controlo das territorialidades pessoais ou colectivas, o acesso aos seus territórios e aos seus recursos económicos, sociais e simbólicos, perdem-se. Por isso, o processo de desterritorialização estará, em regra, implícito no processo de reterritorialização. A reterritorialização caracteriza-se por ser um processo que nem sempre é bem sucedido, onde o(s) sujeito(s) se vão (re)adaptar aos novos territórios em que são inseridos.

espírito político, ideológico, bem como, imagem de referência de memória secular e tradição religiosa (figura 13).



Figura 13 - Vista parcial do Paço das Escolas.
Fonte: autor, 2014

Num quadro de expansão urbana contínua, as áreas mais recentes da cidade – Celas, Santo António dos Olivais, Bairro Norton de Matos, Solum, Tovim, Cidral, Monte Formoso – transformaram-se em novas centralidades urbanas, contrastando com as zonas mais antigas da cidade, que passaram a ser alvo de atenção e preocupação crescentes por parte do poder local, sobretudo pelo nível de degradação física que apresentavam (Gomes, 2007).

Ao mesmo tempo que estas novas centralidades ganham lugar na cidade, e que o concelho de Coimbra assistiu a um aumento gradual da sua população até ao ano de 2001, as freguesias centrais, correspondentes à Alta e à Baixa de Coimbra, foram sofrendo um esvaziamento gradual das suas funções e populações, sendo reduzidas praticamente a metade dos habitantes desde 1950 até 2001.

Para Fortuna, Barreira, Roselane e Gomes (2011) Coimbra é hoje uma cidade como muitas outras cidades que são compostas por mosaicos complexos. Não tem apenas um centro, aquele que é histórico e geográfico, mas possui várias centralidades urbanas, mais ou menos afastadas da área antiga e dotadas de especificidades morfológicas e funcionais bem vincadas, representando importantes polos de atração no contexto urbano.

Segundo Fernandes (2011) as transformações das paisagens urbanas podem ocorrer a ritmos muito variáveis à escala do ciclo de vida do cidadão, ou então estas paisagens vão-

se adaptando aos novos contextos tecnológicos, políticos e socioculturais, a um ritmo mais rápido.

A paisagem tem acompanhado esta dinâmica através da representação geossimbólica de relações de poder e de opções políticas, nem sempre compreensíveis mas que dão densidade narrativa a este espaço geográfico. Entre esses geossímbolos encontram-se elementos imóveis como por exemplo a toponímia, a Universidade, o Mondego, e elementos móveis como a festa académica da Queima das Fitas, e a festa religiosa Rainha S. Isabel.

Cada um destes elementos abre uma janela de interpretação para o que tem sido a apropriação simbólica, religiosa, ideológica e política da paisagem cultural de Coimbra. Muita desta simbologia comemora tempos, momentos ou personagens pretéritos, numa celebração do passado e das suas personagens que resulta de um exercício seletivo que depende de quem, ao longo do tempo, vai detendo o poder (Fernandes 2011).

É nesta paisagem de Coimbra, que se representa e celebra o passado académico que ainda é o ambiente sociocultural, com a Universidade a marcar o centro simbólico e funcional. Também é aqui que se evoca um ciclo de mobilidade espacial que continua a marcar o ritmo da cidade e que estruturou a sua sociedade em torno de uma comunidade, a estudantil.

Segundo Fernandes (2011) nas cidades pós-modernas, para além dos elementos fixos, são também marcadas pela mobilidade, pela velocidade e por elementos móveis, alguns deles com forte identificação com os lugares. É por isso, que aliado a esta forte centralidade e junção de elementos tanto materiais como imateriais que a (re)introdução do elétrico poderá reforçar este sentido de afirmação de identidade e celebração da cidade, como se verá mais à frente.

É a “memoryscape” que faz a comemoração de momentos importantes para a história local, com elementos topobiográficos, a celebração de personalidades que, em diferentes contextos e por diversas razões, foram objeto de reconhecimento. Ainda que esta memória se tenha perdido nas gerações mais recentes, é com as figuras alegóricas que se celebram nomes como D. Dinis, fundador da Universidade Portuguesa e de D. João III que a instalou definitivamente em Coimbra.

Nesta linha que se celebra Luís de Camões, uma das figuras da iconografia da cidade, onde a evocação deste personagem histórico, faz-se por elementos de arte pública isolados, com a sua estátua, localizada a jusante da Av. Sá Bandeira.

Esta evocação faz-se também pela patrimonialização de espaços associados a personagens mais recentes, como a casa museu de Miguel Torga, que para além da ligação desta figura à cidade era também sua a propriedade que hoje permanece ao município.

Estes espaços patrimoniais constituem um polígono topobiográfico ao qual, no centro histórico, se tem procurado dar relevância e vida social, até agora com resultados pouco visíveis.

Para Fernandes (2011) a filiação dos lugares a personagens superlativas é uma opção na fileira turística das estratégias de *marketing* territorial de algumas cidades, como a associação de Lisboa a Pessoa ou de Barcelona a *Gaudi*, mesmo considerando o risco dos lugares serem absorvidos por ícones que os possam moldar a uma imagem estereotipada, como é o caso de Coimbra.

A autenticidade não tem forçosamente de coincidir com a materialidade construída no lugar. Ela tem mais sentido no modo como é apresentada numa determinada interpretação das suas representações, os valores que a contemplam e com a estética que a espelham. Uma tradição, cultura, ou paisagem, não devem ser consideradas só pela forma como as percebemos.

A experiência deve ser real. Ela é real, autêntica e singular, sempre que seja considerada por quem a protagonize. Assim, o turismo pode estabelecer uma forma de ver e sentir o mundo, se for orientado por uma sensibilidade estética e por predisposições patrimoniais, culturais e educativa.

Como noutros lugares em Portugal, a cidade de Coimbra abunda a toponímia com as narrativas de filiação às memórias do país, com referências aos políticos, feitos e conflitos (ex: Av. Emídio Navarro; Combatentes na Guerra do Ultramar; Av. D. Afonso Henriques), num conjunto de representações que associam o local ao Estado, reforçando a identidade nacional por via da paisagem urbana que assim se torna política e ideológica logo plural.

A paisagem cultural simbólica na cidade é um reflexo do tempo, quer pela localização dos elementos visuais de representação, quer pelos conteúdos que difundem. Neste ponto de vista, Coimbra oscila entre as representações de filiação local, que fazem desta cidade apenas mais um lugar de consolidação e promoção das narrativas do Estado-Nação e as evocações de abertura ao exterior, nomeadamente aos novos estudantes que todos os anos se instalam, mas sobretudo ao turismo.

É Fernandes (2012), que também destaca a cidade marcada pela geodiversidade sincrónica, com elementos que a identifica e a distingue de outras, recheada por geossímbolos diferenciadores, que a marcam e colocam como destino ou rota turística.

Ao visitar a Torre da Universidade o som do toque da Cabra contempla-se por alguns momentos o espírito académico secular e as suas tradições. Assim a cidade não se reduz apenas ao que se vê, pois ela é composta também por cheiros, cores e sons, isto é, adquire uma dimensão multissensorial.

Para Fernandes (2011) a rua, a casa ou o espaço comercial são aqui lugares de representação e territorialização de narrativas simbólicas. Esta atmosfera urbana pós-moderna é estimulada pelas representações intertextuais que constroem e difundem modelos.

A vinculação da cidade a uma instituição – a Universidade, persiste com estratégias que recentemente ganharão contornos e dinâmicas de patrimonialização com a conquista da chancela da UNESCO. Nesta estrutura geossimbólica faltam representações criativas mais inovadoras que projetem o espaço urbano noutras escalas e lhe confira maior centralidade turística.

Este facto é fruto, ao mesmo tempo, do conjunto da cidade ser conduzida por localismos entranhados sem a abertura a um contexto espacial mais criativo. Talvez seja por isso, que esta visão difusa e estereotipada não faça justiça à real complexidade do lugar.

Ainda assim, o reconhecimento a Património Mundial da Humanidade deve ser um ponto de partida para a efetiva discussão estratégica deste concelho, tendo em conta o passado mas também e sobretudo, o futuro.

Se o elétrico será o elemento que poderá fazer a ligação, pelo turismo, entre estas duas temporalidades, será o ponto que nos iremos debruçar usando exemplos de outras cidades em que o elétrico ainda detém um papel importante.

4 O ELÉTRICO NOUTRAS CIDADES

Para reforçar a importância do elétrico e dos seus elementos valorativos que se tem vindo a mencionar é oportuno, fazer agora uma reflexão sobre alguns casos de (in)sucesso do elétrico noutras cidades, nomeadamente em Lisboa e no Porto e na cidade do Rio de Janeiro no Brasil.

Aborda-se em primeiro lugar o caso de Santa Teresa no Rio de Janeiro e quais as medidas políticas direcionadas na manutenção e na conservação dos sistemas de bondes⁴² bem como o cumprimento das exigências efetuadas pelas instituições encarregadas de preservar este património histórico e cultural da cidade. Desde o acidente fatal de 2011, que o elétrico foi alvo de discussão pública o que levou a uma recuperação notável.

Seguir-se-ão os casos do Porto e Lisboa cujos processos de patrimonialização e estratégias ao nível do turismo foram paradigmáticos e que revelam empenho e vontade política para o seu sucesso assim como os principais fatores, que se tiverão em conta para a sua conservação.

4.1 O elétrico na cidade do Rio de Janeiro

Até meados dos anos 60 do século XX, o Brasil possuía a maior e mais complexa rede de transporte de bondes do mundo. A introdução do sistema público de transporte, baseado em bondes elétricos, em 1892, transformou e modernizou as feições das cidades brasileiras. O crescimento das linhas e o surgimento de redes elétricas integradas de transporte coletivo tiveram impactos espaciais extraordinários que afetaram a morfologia urbana e o desenvolvimento do mercado imobiliário nas cidades brasileiras (Pires, 2011).

Este crescimento das linhas de bondes, ajudou a promover a condição de bairros, os espaços urbanos próximos ao perímetro da velha cidade comercial e a compeli-los à lógica da nova cidade industrial em expansão.

Os exemplos internacionais das cidades de Berlim (1879), Paris (1881) e Cleveland (1884), de substituição dos transportes coletivos de tração animal e a vapor, pelos movidos

⁴²Termo usado no Brasil para designar o carro de tração elétrica. O bonde ficou conhecido com os “Tramways” no Brasil, devido ao nome do seu proprietário, *Bond & Share Co.*, que explorava o serviço de transporte público urbano no Brasil. O Bonde foi o principal meio de transporte do século passado, no bairro de Santa Teresa, no Rio de Janeiro e muito apreciado por turistas.

à tração elétrica, foram, também, acompanhados pelas cidades do Rio de Janeiro (Brasil) e do Porto (Portugal).

Em 1870, no Rio de Janeiro, os ramais que interligavam o centro ao sul, chegaram a transportar, mais de três milhões de passageiros e os ramais que interligavam o centro a zona oeste, movimentaram mais de 1,5 milhões de passageiros.

A instalação da rede elétrica para os carros de tração elétrica ajudou a intensificar a malha urbana e a originar o processo de descentralização da população urbana dos centros das cidades do Rio de Janeiro e do Porto, facilitou os deslocamentos dos trabalhadores dos antigos subúrbios ferroviários ou freguesias para o centro.

No início dos anos 1920 até o fim dos anos 1940, o sucesso do uso da tecnologia ecológica dos carros elétricos (bondes) foi sem precedentes, prosperando em mais de quarenta cidades brasileiras mas, depois, nos anos de 1950 e início dos anos 1960, esta tecnologia passou a concorrer com os *ônibus*⁴³ e automóveis.

Em meados dos anos 1960, durante o período militar, começa a intensificar-se a propaganda pela dissolução progressiva da frota de elétricos (bondes) no Brasil, com vista a serem substituídos, na sua grande maioria por autocarros elétricos (Trolley) e por veículos baseado em combustíveis fósseis, isto é, movidos a *diesel*.

Devido ao aumento populacional e à expansão das áreas de influência dos centros urbanos, houve uma intensificação de intervenções urbanísticas higienistas e do discurso de “modernização”, que impulsionaram a ampliação do uso de carros elétricos e de bondes elétricos, na Europa e no Brasil.

No Brasil, o uso do elétrico foi fruto do poder público que o manteve em funcionamento, mas agora, apenas para o turismo, com um pequeno número de linhas, nos centros urbanos de cinco cidades brasileiras: Santos, Belém, Porto Alegre e Campos do Jordão.

Em Santa Teresa, o caso foi diferente pois houve muita resistência e luta para a preservação dos bondes e foi tema do documentário “Um Bonde Chamado Santa Thereza”, de 82 minutos, produzido em 2009, por Jorge Ferreira, co-autor do livro “A história vai ao Cinema”.

Este documentário retira, através de vários depoimentos, a história dos bondes contada por historiadores, moradores e artistas onde a memória coletiva e a história dos bondes fo-

⁴³ Designação brasileira para transporte coletivo ou autocarro.

ram (re)contextualizadas, através dos conflitos empreendidos em defesa destes, pelos trabalhadores, artistas, poetas e intelectuais.

Os depoimentos e as imagens das lutas para preservar os elétricos, revelados através deste documentário, deixam claro porque é que eles devem continuar a ser um património cultural vivo do bairro para além de ter potencial turístico (figura 14).

Os bondes de Santa Teresa, como meio de transporte público, são o exemplo genuíno de sobrevivência e resistência cultural do modelo de transporte público ecológico, que resiste há 116 anos, cujo uso social intenso dos elétricos pela comunidade comprova essa resistência (Pires, 2011).



Figura 14 - O bonde do Rio de Janeiro.
Fonte: Jofilsan, 2010

Este exemplo serve para nos recordar da importância que o elétrico tem na ligação afetiva do(s) sujeito(s) com o lugar e o seu património cultural material e imaterial bem como no seu impacto na evolução do ordenamento e planeamento do território urbano e nos espaços de lazer.

Mas, estes bondes, que constituem uma importante referência de preservação da história do Rio de Janeiro e do Brasil, passam pela ameaça de desaparecer, mesmo com a luta que tem vindo a ser efetuada pela Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (Amast) e por outras pessoas e instituições que estão preocupadas e conscientes da necessidade de preservação deste património da Humanidade.

Desde o acidente, de 05 de Agosto de 2011, (figura 15) que matou cinco passageiros e feriu cinquenta e três pessoas, entre eles um turista francês, que os bondes deixaram de efetuar os seus tradicionais e belos percursos de Santa Tereza. Este facto deixou claro o desin-

teresse dos poderes públicos municipais e estaduais atuais, em preservar um património da humanidade e manter a história dos bondes em Santa Teresa.



Figura 15 – Acidente com o Bonde em Santa Teresa no Rio de Janeiro (Brasil)

Fonte: Jornal “Folha de S. Paulo”

A previsão atual é a de que a obra só esteja completamente terminada no primeiro semestre de 2017, de acordo com o governo do estado do Rio de Janeiro.

A Secretaria de Transportes informou que durante a fase de testes o bonde de Santa Teresa recebeu 9 mil pessoas na primeira semana em que começou a circular. Só no primeiro dia, foram dois mil passageiros sendo que o trajeto não funciona aos domingos nesta primeira fase (figura 16).



Figura 16 – Previsão das linhas depois das obras

Fonte: Jornal “Globo”

No caso do Rio de Janeiro os avisos feitos em relação à importância da preservação da memória social deste património público e dos efeitos nefastos da sua retirada de Santa Teresa, bem como dos prejuízos ao nível do turismo do Rio de Janeiro em particular e do Brasil em geral não foram atendidos por parte das autoridades públicas.

Devido ao abandono e à negligência dos poderes públicos estatais, os museus dos EUA adquiriram, a preços irrisórios (2500,00 dólares), grande parte do património dos bondes cariocas que poderiam ainda estar a circular em algumas zonas históricas da cidade, como acontece em Lisboa (Pires, 2012).

Contudo os moradores de Santa Teresa irão ter a oportunidade de reencontrar o mais tradicional meio de transporte das ladeiras do bairro. Em 2014 as ruas do bairro ficaram lotadas de pessoas que queriam dar uma volta no novo “bondinho”.

A procura pelo bonde recuperado foi tão grande que, durante alguns minutos, o portão da estação, no Centro, ficou fechado. Os passageiros enfrentaram longas filas ao longo de todo o dia. Para atender a todos o horário de circulação teve que ser alterado. Todos tiveram uma hora a mais para matar a saudade deste símbolo do Rio de Janeiro⁴⁴.

Aqui se pode identificar um caso paradoxal de tentativas furtadas para “salvar” o carro de tração elétrica no Brasil, mesmo sendo este um destino turístico de eleição. Daqui se depreende que o elétrico nem sempre teve uma relação pacífica com a malha urbana, pois emergem sempre conflitos, seja ao nível, económico, urbanístico, ou de foro político. Vejamos agora o caso de Portugal com as cidade do Porto e de Lisboa.

4.2 O elétrico na cidade do Porto

Tanto nas cidades do Rio de Janeiro como do Porto foram criadas duas centrais termoe-létricas que forneciam a energia elétrica às linhas de transporte coletivos. No Porto, em 1895, a Companhia de Carris de Ferro do Porto (CFP) desempenhou um papel semelhante ao assumir a vanguarda da modernização dos transportes coletivos na península ibérica, muito antes de Lisboa e Coimbra.

Os transportes urbanos com veículos ferroviários de tração animal — *tramway* ou carro americano (figura 17), começou a ser discutido na cidade do Porto em 1858, mas só foi

⁴⁴ In Jornal “Globo”

concessionado em 1870; começou a ser construído em 1871, inaugurado em Maio de 1872. É de notar que na Europa, o primeiro *tramway* circulou na cidade de Paris em 1853.



Figura 17 - O Carro Americano.
Fonte: Museu do carro elétrico do Porto, 2014

Na cidade do Porto, em 1903, entram em exploração carros elétricos construídos em Portugal, os “risca ao meio”, que apresentam um aspeto construtivo análogo aos que estiveram em serviço nos transportes públicos da cidade durante o século vinte (figura 18).

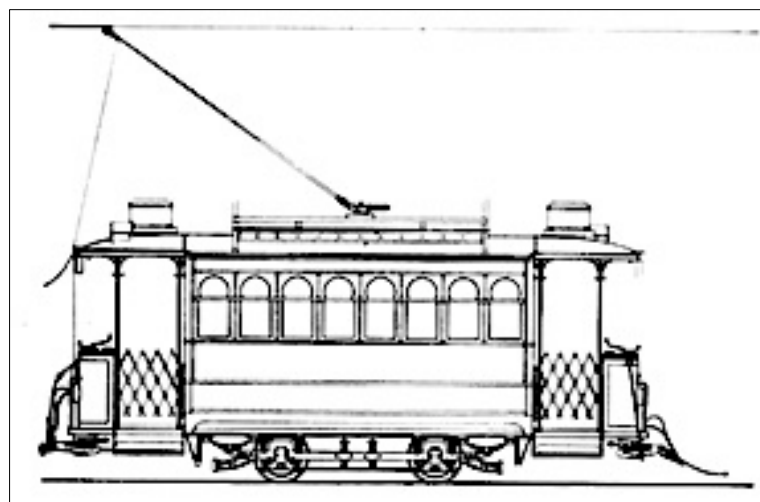


Figura 18 - O elétrico “risca ao meio”.
Fonte: Guedes, 2006

Contudo, as décadas vão passando e também Pires (2011) reconhece que em Portugal, nas cidades de Braga, Coimbra, Lisboa, Porto e Sintra, algumas entidades civis portuguesas de defesa dos carros elétricos (utentes do transporte público) travam uma luta difícil pa-

ra preservar os “Eléctricos” como transporte público ecológico, contra as companhias privadas responsáveis pela administração dos eléctricos (Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A.; Sociedade de Transportes Colectivos do Porto S.A, etc.), que anseiam por transformar os eléctricos numa atração turística. Mesmo assim, parece que esta última posição é a que se melhor se ajusta para a preservação do eléctrico, isto é, a sua valorização patrimonial em que o papel do turismo pode ser uma ferramenta fundamental para a sua perpetuação às gerações futuras.

No Porto, o aluguer de carros eléctricos para passeios turísticos já se transformou também num “nicho de mercado” que rende, às empresas que administram os eléctricos, lucros e dividendos para a cidade do Porto e que mantém a seguinte rede de linhas (figura 19).

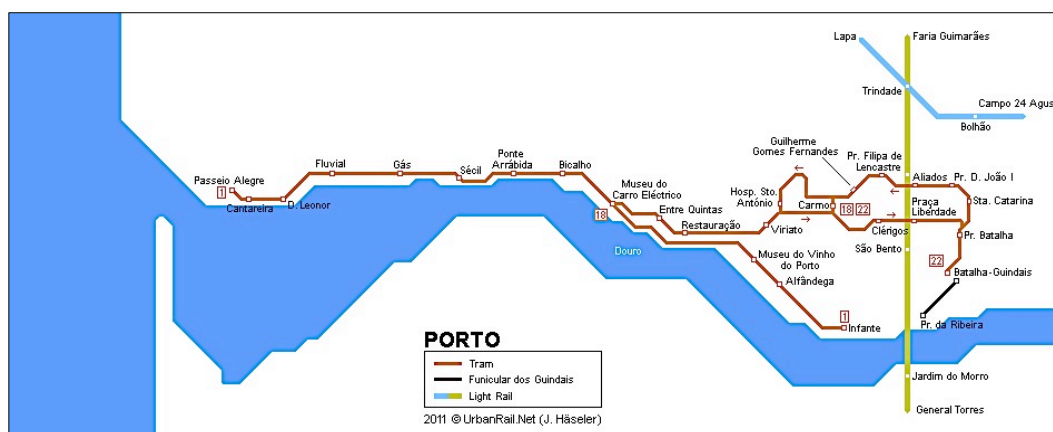


Figura 19 – Rede das linhas do eléctrico do Porto
Fonte: STCP

Em 2012, e segundo o relatório de prestação de contas apresentado pela Sociedade de Transportes Colectivos do Porto S.A (STCP), a circulação dos “carros eléctricos” continua a ser uma atividade rentável, porque o número de passageiros cresceu de 397 mil, em 2010, para 430 mil, em 2011, e a receita obtida com os “carros eléctricos” cresceu 63 por cento, ou seja, passaram de 223 mil euros, em 2010, para 364 mil euros, em 2012 (Pires, 2011).

Isto mostra como o eléctrico detém um potencial turístico que emerge da sua valorização enquanto património cultural, cujas representações e ligações afetivas com as populações locais mas também estrangeiras, são de facto importantes, razão mais do que suficiente, para que o eléctrico seja protegido e preservado a longo prazo (figura 20).



Figura 20 - Carro eléctrico do Porto.
Fonte: autor, 2012

Recorde-se também, como Miguel Torga vivenciou a sua experiência com o eléctrico na cidade do Porto e na forma como o marcou quando escreve na sua obra “Portugal”:

De vez em quando perco a cabeça, estrago os horários e vou ao Museu Soares dos Reis ver o Pousão, passo pela igreja de S. Francisco, ou meto-me num eléctrico e dou a volta ao mundo, a descer à Foz pela Marginal e a subir pela Boavista. *In Portugal*, 1950, p.90.

Também Pacheco (1995) evidencia o eléctrico como um meio de transporte do povo cujo quotidiano é uma realidade por vezes dura de quem tem de lutar pela vida e o eléctrico do Porto fez parte da vida de muitos portuenses. Vejamos como o autor nos relata na sua antologia de textos⁴⁵

Os eléctricos de madrugada pertenciam a outra humanidade, diferente em tipos e costumes, da dos eléctricos da noite. Neles viajavam quem tinha de trabalhar, a pegar às sete ou oito, enquanto os da vida airada ficavam a dormir.

É aqui que podemos refletir na importância do eléctrico como meio de transporte que ajudou a desenvolver a cidade, moldando-a a tempos e velocidades diferentes;

(...) os eléctricos do dia-a-dia, principalmente, dos fins-de-semana no Palácio (Bolsa), dos sábados e domingos à tarde de acções habituais, mas tão cheias de ternura que nunca pareciam as mesmas. Apanhar os eléctricos na Praça, mormente em frente à Ateneia, e sair no Palácio um quarto de hora depois, era in-

⁴⁵ Textos e Antologia de Helder Pacheco, *O carro eléctrico do Porto* 1995, p 55.

trodução a diversos rituais com que os avós nos iniciavam na prolongada aprendizagem da cidade. *In O Carro Eléctrico do Porto*, p.56.

O quotidiano da cidade do Porto é também marcada pelos eventos especiais que por vezes se realizavam no (s) edifícios mais emblemáticos da cidade como o Palácio da Bolsa. Quem nos relata de forma lúcida é Pacheco, (1995) quando refere;

Nos dias de acontecimentos extraordinários havia carreiras especiais ostentando o dístico “Palácio”. (...) Podia ser o Torneio Medieval para comemorar a mais Velha Aliança da Europa, ou acontecimentos desportivos tão relevantes que valiam eléctricos extraordinários.

O autor destaca também o papel importante que o eléctrico teve como elo de ligação entre o cinema e o povo quando nos escreve;

E havia os eléctricos de ir ao cinema. Com eles ficávamos a conhecer astros, *vamps*, estrelas e *pin ups*, heróis cómicos que preencheram o nosso universo das fantasias mais mirabolantes (...). Os eléctricos dos cinemas não eram das carreiras da baixa ou, sequer da semi-baixa do Carmo a S. Lázaro. Não. Eram os dos cinemas excêntricos, que serviam bairros e freguesias dos antigos arrabaldes.

Em matéria de patrimonialização do carro eléctrico do Porto, e ciente do acréscimo da importância adquirida com a projeção da cidade no mundo, cada vez mais recomendada em periódicos de turismo e viagens, a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto está apostada em recuperar o papel do famoso eléctrico, absolutamente primordial e imprescindível como meio de transporte por altura das décadas de 30 e 40 do século passado.

Para melhor absorver esta ideia e tendo em conta a importância recente das redes sociais como meios de comunicação privilegiada por muitos, veja-se o artigo relativo à recuperação do eléctrico histórico nº 220 da cidade do Porto da autoria de Pedro Cadima publicado neste blogue⁴⁶:

⁴⁶Pode ser consultado em <http://electricosnoporto.blogs.sapo.pt>

Fiel à sua traça original, o carro elétrico renasce no Porto para entreter as vistas dos seus utilizadores em passeios repletos de encantos, de paixão e total envolvimento com a zona histórica e marginal do Douro.

O lançamento de um totalmente reconstruído nº 220 fez esta sexta-feira as delícias de um conjunto de convidados, convocados a reviver saudosas memórias num desfile airoso e contagiante do veículo desde o Museu do Carro Elétrico até à Rua do Carmo.

Belíssimo, enquadrado numa renovada frota especialmente apelativa ao turista ‘Porto Tram City Tour’, trabalhado a madeira e engalanado com recortes vistosos ao longo de dois anos, num custo total de 110 mil euros, o 220 é já o sexto elétrico apresentando como novo e disponível para cumprir as viagens das três linhas, que atualmente vigoram no Porto.

A viagem inaugural foi pensada ao pormenor e com o humor e sabedoria popular para recriar tempos idos de agitação popular, fresim e venda ambulante. A iniciativa contou com a arte nobre e teatral de duas senhoras totalmente inspiradas em personagens da época, vestidas a rigor numa caracterização exímia de trajes e costumes com ânimo e dinamismo para assinalar com superior mérito o arranque do 220 (figura 21) daqui em diante servido ao cliente dos STCP, seja o regular ou o turista.

Na chegada aos Leões, junto ao café Piolho, depois de subir toda a Restauração, o veículo fez o seu furor, chamando atenção de alguns turistas, no meio de uma atuação de uma tuna.



Figura 21 - O elétrico número 220, recuperado.
Fonte: <http://electricosnporto.blogs.sapo.pt>

Repare-se ainda que o autor no mesmo artigo destaca não só na importância histórico e cultural, mas também no impacto positivo do elétrico no turismo da cidade do Porto:

(...) desde 2007, este transporte registou importante crescimento de 8 por cento em 2011, empurrão conferido por um consumo de 430 mil passageiros nas linhas da sedutora Invicta. Exaltando o seu brilho peculiar, o 220 e outros demais elétricos recuperados são o orgulho de Fernanda Meneses, administradora da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, fervorosa portista e antiga dirigente do clube. “Não podemos esquecer que este chegou a ser um transporte único. A reabilitação levou dois anos, desde a carcaça, foi uma reconstrução completa. As linhas estão a crescer bastante na vertente turística, pois possibilitam conhecer a cidade sem stress, e daí a nossa aposta em melhorar a imagem”.

Destaca ainda no mesmo artigo:

A reabilitação do 220 surge envolvida numa aposta crescente da Sociedade dos Transportes Coletivos do Porto em oferecer maior conforto e segurança através de carros elétricos reconstruídos na íntegra, sem ferir a sua apreciada originalidade, exemplarmente conjugada com as históricas ruas da cidade. (...) Para exemplificar, o atual 220 está capacitado para 23 lugares sentados.

Na página oficial do museu da Carris do Porto pode-se encontrar um vasto leque de serviços e atividades turística e de lazer pensadas de forma estratégica, numa tentativa de aproximar não só o turista mas também o comum cidadão ao elétrico e a todo o seu espólio. A ligação do museu com a cidade e a sua afirmação no contexto museológico e cultural é da responsabilidade deste serviço educativo.

A sua intervenção insere-se numa coerente aproximação afetiva com o seu espólio e com a sua história. Constata-se que este serviço faz uma abordagem sensorial, facultando aos seus visitantes experiências com os seus programas educativos com temas que passam pela cidade, as pessoas e os transportes.

Quanto à sua gestão sustentada dos espaços que são utilizados para desfiles, eventos e exposições temporárias, alugueres de espaços e de carros elétricos surge, a necessidade de aproximar o museu dos seus públicos atuais e potenciais, requalificando a sua estrutura

museológica e aproveitando as suas potencialidades como centro de educação informal dedicado à problemática dos transportes urbanos e da história do Porto (figura 22).



Figura 22 - Serviço de aluguer do eléctrico.
Fonte: Página oficial do Museu do Carro Eléctrico do Porto

Constata-se o valor patrimonial e afetivo que o eléctrico detém emerge desta estratégia como recurso turístico mas também como instrumento de reforço de laços identitários da cidade do Porto.

A importância da (re)valorização e preservação dos lugares históricos como a cidade do Porto, constituem cenários de identidade cultural, patrimónios representativos da evolução da história da urbe que ao longo do tempo moldou formas e funções diversas que foram imprescindíveis na sua formação.

A história não é apenas abordada nas estruturas cronológica ou temporal, mas é também feita pelo quotidiano simples, dos factos guardados na memória. São estas “simplicidades” que quando manifestadas permitem associar a paisagem à memória e ao mundo “vivido” real.

Por isso, o eléctrico da cidade do Porto presenciou em primeira linha uma grande parte desta evolução e tudo indica que irá continuar.

4.3 O elétrico na cidade de Lisboa

Na procura de um meio de transporte público mais rápido e mais económico, ocorre em Lisboa, entre 1887 e 1890, a realização de experiências com dois veículos eléctricos alimentados por acumuladores deslocando-se na linha de *tramways* entre St. Amaro e Algés.

Em 1887, iniciaram-se em Lisboa, no dia 18 de Setembro as experiências com um carro eléctrico (sistema Julien — vencedor do concurso de Anvers 1885) comprado ao fabricante belga. Em Novembro ficou concluído um outro carro eléctrico, construído em Lisboa sob a direcção de Maximiliano Herrmann. Estes carros eram alimentados por acumuladores Julien e acionados por um motor Inmisch (Guedes, 2006).

Em Agosto de 1901, o primeiro eléctrico começou a circular, na então chamada Linha Marginal Ocidental, que ligava o Cais do Sodré e Algés, sendo este o trajeto mais antigo que ainda hoje é percorrido. Foi esta mesma linha do eléctrico nº 15 a primeira da rede a ser totalmente modernizada e a receber carros eléctricos modernos em Abril de 1995. Outra das linhas simbólicas era a linha do eléctrico nº 24, que ligava o Cais do Sodré até Campolide, muito utilizada pelos turistas e lisboetas que visitam a cidade de Lisboa.

A inovação tecnológica que o eléctrico trouxe contribuí de forma decisiva para o desenvolvimento da(s) cidade(s). Veio (re)desenhar o tecido urbano, impulsionar a sua dinâmica e revolucionar a rede de tração eléctrica que, já passados 100 anos, é ainda um sistema que vigora em muitas cidades do mundo.

A região de Lisboa é, depois do Algarve e da Madeira, o principal destino de turismo em todo o país. A procura turística na área metropolitana de Lisboa tem vindo a crescer cada vez mais, em particular nos anos 90 do século XX, período no qual se valorizou bastante a imagem internacional de Lisboa e a da sua área metropolitana com os eventos da Lisboa'94 – Capital Europeia da Cultura e a classificação de Sintra como Património Mundial pela UNESCO, na categoria de Paisagem Cultural e a EXPO'98.

Na área metropolitana de Lisboa há um modelo de procura turística que sobrai aos demais e que tem a ver com o turismo cultural e os vários produtos que a ele se associam em contexto de ambiente urbano.

Para este tipo de procura, os mercados estrangeiros têm um maior peso, tendo como ponto de apoio os estabelecimentos hoteleiros da capital lisboeta, os turistas empreendem visitas de curta duração aos pontos de interesse não só no centro da cidade mas também na periferia.

Segundo as previsões do ‘World Travel and Tourism Council’ (WTTC), a cidade de Lisboa deverá atingir em 2017⁴⁷ os 3 milhões de hóspedes estrangeiros, ou seja, mais 1 milhão do que em 2007.

De salientar que os elétricos tiveram que ser tecnicamente adaptados e remodelados às novas realidades de segurança e comodidade de condução para poderem continuar a circular nas ruas de Lisboa (figura 23), sem contudo alterar de forma significativa a sua traça original.



Figura 23 - O elétrico de Lisboa remodelado.
Fonte: autor, 2013

Para mostrar a importância do elétrico nesta cidade escolhemos dois exemplos referentes à experiência em movimento sobre o espaço urbano, que consistem em percursos referenciados.

Por isso, observámos e experimentámos *in situ* o percurso turístico do elétrico n.º 28 em Lisboa, que percorre uma grande área urbana onde consegue destacar variadas referências culturais e identitárias da cidade. Conseguimos verificar que a procura do elétrico tanto pelos locais como pelos turistas e visitantes que visitam a cidade de Lisboa é esmagadora em relação ao moderno elétrico de superfície.

Esta experiência vem reforçar a tese de que a procura pelo que é património que caracterize e define em termos histórico, cultural e paisagístico a cidade é o que melhor potencial

⁴⁷ In Revista da Associação Turismo de Lisboa, Setembro 2007.

detém para a sua projeção turística e reforço dos laços topofílicos dos cidadãos com o seu espaço urbano.

É também, por esta razão, que os turistas motivam e justificam a sua escolha do lugar que procuram conhecer e vivenciar e é com esta oferta genuína que melhor experiências e memórias irão guardar dos lugares que visitam.

O caso de Lisboa é, sem dúvida, o mais paradigmático porque fazer a escolha do uso sustentável dos(s) recurso(s) endógenos da malha urbana pode contribuir de forma significativa para o desenvolvimento da cidade, preservar o seu património e destacá-la no plano turístico a nível interno e externo (figura 24).



Figura 24 - Oferta turística com o elétrico na cidade de Lisboa
Fonte: <http://lisboautentica.com>

Em 2005, o Eléctrico 28, que estabelece a ligação entre o Martim Moniz e os Prazeres, numa extensão superior a 7 quilómetros, transportou mais de 4 milhões de passageiros. A insígnia atribuída destaca sobretudo o percurso efetuado pelo Eléctrico 28, que se assume como um dos roteiros turísticos mais visitados por turistas nacionais e estrangeiros, que procuram conhecer as zonas históricas de Lisboa como o Castelo de São Jorge, a zona de São Vicente de Fora, Alfama, Chiado ou a Estrela (figura 25).



Figura 25 - Insignia atribuída ao Eléctrico 28.
Fonte: Revista Lisboa Carris nº 50, série III Ano 12, 4º Trimestre

A iniciativa “Fado no Eléctrico”, organizada durante o mês de Junho, tem também contribuído para a afirmação da vertente histórico-cultural que o Eléctrico 28 dispõe, mostrando que o eléctrico é um património versátil com grande capacidade e flexibilidade de conjugar diversas atividades de oferta cultural que vão do material ao imaterial.

É um percurso sequencial, no qual cada momento surge após o anterior, permitindo uma leitura de conjunto coerente e uma perceção global do espaço e da envolvente. Traduz-se num movimento muito diferente do atravessamento pedonal, porque é dirigido, pois é nele que a cidade é apresentada como um cenário, não decidimos as orientações a tomar, mas antes somos direccionados.

Em 2006, a Secretaria de Estado do Turismo, no âmbito das comemorações do Dia Mundial do Turismo, atribuiu à CARRIS a Medalha de Mérito Turístico,⁴⁸ no grau Prata, reconhecendo a intervenção ativa evidenciada pela empresa para a promoção do turismo da cidade de Lisboa.

De salientar também a importância que a Carris de Lisboa remete para o papel do seu museu, no que diz respeito ao serviço educativo, cujo trabalho pode ser uma lição para a cidade de Coimbra.

⁴⁸ Veja-se a Revista Lisboa Carris nº 50, Série III, Ano 12, 4º Trimestre.

Para o ilustrar, veja-se o artigo publicado na revista Lisboa Carris nº 50 de 2006;

Decorreu no passado dia 6 de Novembro, a primeira atividade no âmbito dos Serviços Educativos do Museu da CARRIS. As crianças, na faixa etária dos 4 anos, puderam visitar o Museu e realizar, ao mesmo tempo, um jogo de pistas que lhes foram fornecidas no início da visita, bem como participar num atelier de expressão plástica onde desenharam o carro eléctrico e o autocarro. Este tipo de visitas constitui um momento marcante para as crianças pois aliam à componente educacional um carácter lúdico. Têm-se verificado, por parte das escolas, uma grande procura dos Serviços Educativos, havendo já várias marcações até ao mês de Maio de 2007.

Para além dos serviços educativos, o museu da Carris (figura 26) aposta também para novas publicações sobre a história da carris em geral ou do eléctrico em particular como é este caso que vem também publicado na mesma revista e que se cita;

Acaba de ser publicado o segundo Volume da História da Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa em Portugal. O volume, agora publicado, dá continuidade ao anterior e estende-se até aos finais da década de quarenta do século XX, abrangendo, assim, um período de meio século. Os conteúdos, do livro abrangem a evolução verificada na cidade naquele período de tempo, onde se aborda também a evolução da CARRIS, o crescimento da rede de eléctricos e da sua frota. A segunda parte é dedicada à situação política e social, desde as grandes perturbações dos primeiros anos da República e suas consequências na vida da CARRIS, à década de quarenta, em que a empresa aparece menos envolvida na agitação social e política.



Figura 26 - Página do Museu da Carris de Lisboa.

Fonte: <http://museu.carris.pt>

Ou ainda outra notícia interessante da visita da Ministra da Cultura Isabel Pires de Lima em 2006 que ao marcar a sua presença;

(...) assinalou a abertura oficial das Jornadas Europeias do Património efetuando um passeio de eléctrico entre o Mosteiro dos Jerónimos e o Terreiro do Paço. Nesta iniciativa foram utilizados dois eléctricos históricos do Museu da CARRIS, o eléctrico nº 283, datado de 1902, e o eléctrico nº 535, originário de 1927, que estabeleceram o percurso patrimonial Torre de Belém – Praça do Comércio.

Não sendo uma novidade, só a carreira do eléctrico 28 em 2013, transportou um milhão e 300 mil pessoas, 60% delas estrangeiras⁴⁹. Mesmo tendo em conta a formação em inglês que a Carris fornece aos guarda-freios, é um dos percursos mais rentáveis da capital. Por isso, a rentabilidade do eléctrico é uma realidade à qual não se pode ficar indiferente.

⁴⁹ *Idem*

De reparar que o valor patrimonial que o elétrico “transporta” é “rentável”, além de se preservar um património e reforçar a imagem turística, ele ajuda no desenvolvimento económico da cidade, criando postos de trabalho (figura 27).



Figura 27 - Linha 28 em Lisboa.
Fonte: autor, 2013

Este elétrico 28 é usado não só por lisboetas como por turistas de todo o mundo, pois percorre vários pontos turísticos de Lisboa de uma maneira agradável.

Existem também outras iniciativas que recorrem, com frequência, ao elétrico, 28 como esta que se identificou na revista da Carris e que merece a nossa atenção;

Fado em Movimento Durante o mês de Junho, a Carris proporcionou viagens diferentes a quem andou no elétrico 28. Durante as tardes dos dias 2, 6, 11, 13, 16 e 20 de Junho, o bilhete normal do histórico elétrico lisboeta deu acesso a uma animada viagem ao som do fado mais tradicional e castiço, num espetáculo para todas as idades e que pôde ser apreciado não só pelos residentes como também pelos muitos visitantes que acorrem a Lisboa e cuja viagem no 28 é obrigatória. *In Lisboa Carris, N.º 64 • Série III • Ano 15 • 2.º Trimestre • Abr/Mai/Jun 2010.*

Ainda, na mesma revista, mais uma notícia de outra iniciativa que destaca a repetida importância do elétrico 28 e a sua notória articulação com a atualidade;

Melhor tenista do mundo andou de autocarro e elétrico (...) Federer⁵⁰ deu um bom exemplo do uso de transportes públicos. O tenista suíço visitou a estação da carris em Santo Amaro, onde teve oportunidade de apreciar alguns elétricos históricos, tendo mesmo conduzido um elétrico de serviço. A visita de Federer a Santo Amaro e os seus passeios de elétrico e autocarro foram feitos no âmbito do ATP Stars Program WTA Aces, programa televisivo que mostra a vida dos tenistas fora dos “courts”. *In Lisboa Carris*, N.º 64 • Série III • Ano 15 • 2.º Trimestre • Abr/Mai/Jun 2010.

Existe também uma forte avaliação por parte dos turistas estrangeiros que relatam a sua experiência com o elétrico 28. Para a identificar basta fazer uma pesquisa⁵¹ para encontrar várias avaliações fornecidas e das quais se podem mencionar as seguintes;

O pessoal do hotel me informou que era muito fácil dar um passeio no trem. 28 de Lisboa, porém, achei uma tremenda perda de tempo. Fomos de metro da estação Alameda até a praça Martim Moniz, onde era o ponto inicial do bonde, ficamos mais de uma hora na fila, de pé, a fila era uma bagunça, todo mundo furava e mudava de fila, até o bonde parou em ponto diferente. Não perca tempo, Lisboa tem muitas atrações melhores. *Turista do Brasil em Novembro de 2014.*

Quem visitar Lisboa não pode perder o passeio pelo bonde 28, lindo e charmoso, que percorre vários bairros da cidade, passando por Alfama, Baixa, Chiado etc. *Turista do Brasil em Setembro de 2014.*

Mas, a importância do elétrico 28, não é só realçada pelos *media* e turistas, mas também pelos meios de comunicação estrangeira. A revista de turismo e viagens, reconhecida a nível mundial “Global Traveler” em Janeiro de 2013 lançou um artigo que destaca as qualidades do elétrico 28. Desenvolvido pela jornalista Barbara Radcliffe Rogers descreve Lisboa como uma cidade “feliz”.

⁵⁰ Roger Federer foi o primeiro tenista da história a vencer os torneios de *Wimbledon* e *U.S. Open* na mesma temporada quatro anos seguidos (2004-2007) além de ser o único tenista a fazer pelo menos cinco finais em todos os torneios de *Grand Slam*.

⁵¹ *Trip Advisor*

O artigo convida os leitores da “Global Traveler” (figura 28) a uma viagem pelas ruas e monumentos históricos da capital portuguesa, uma retrospectiva que elogia os elétricos – “os melhores amigos dos turistas, que fazem a ligação entre o velho e o novo”. Segundo a crítica de viagens, os elétricos são a melhor maneira de conhecer Lisboa, destacando assim;

Lisbon seems to live in a happy time warp, the 21st century in a Belle Époque setting of tree-lined promenades and pushcarts selling hot chestnuts. Creaky old wood-paneled trams warn Volvos off their tracks with persistent little bells, a Lisbon sound unchanged since the late 19th century.

Those restored trams and their modern counterparts are the visitor’s best friends, connecting the oldest and newest highlights with big windows revealing places that tempt stepping off to explore. Buy a day pass (about \$5) to hop these and hill-climbing funiculars at will. In “Global Traveler”, Janeiro, 2013.



Figura 28 - Capa da revista norte-americana
Fonte: autor

Há, no entanto, outro caso paradoxal referenciado que é o elétrico nº 24, única linha que ligava a zona ribeirinha do Cais do Sodré/São Paulo à ‘Sétima Colina’, subindo a Rua do Alecrim e da Misericórdia até à Igreja de S. Roque e Jardim de São Pedro de Alcântara,

seguindo depois ao longo de toda a Rua da Escola Politécnica em direção ao Rato e às Amoreiras.

O elétrico 24 iniciou a sua atividade a 1 de Julho de 1905, ligando o Rossio ao Bairro de Campolide, pelo Cais do Sodré, Rua do Alecrim, Príncipe Real, Rato e Amoreiras. De facto, esta linha é toda uma espinha dorsal de Lisboa, reforçada pela abertura do interface no Cais do Sodré e da crescente popularidade do Chiado e do Bairro Alto que, pela utilização diária dos residentes, dos serviços, dos turistas, e pelas milhares de pessoas que se deslocam aos diversos locais de diversão noturna e de restauração.

Por isso, justifica-se a sua importância estratégica para a melhoria da mobilidade da cidade, assim como o seu grande potencial para o desenvolvimento do turismo de qualidade na capital.

A carreira do elétrico 24 tinha todas as condições para se tornar um ícone dos elétricos da capital, desde que seja devidamente acarinhada e publicitada pela Câmara Municipal de Lisboa e pela Carris.

De lamentar, que a linha do elétrico 24 tenha sido suspensa em Agosto de 1996 devido a obras em Campolide e, logo no ano seguinte, foi prometido aos lisboetas o seu regresso em 1998, a tempo da Exposição Universal dos Oceanos, mas até hoje a promessa está por cumprir.

São estas ruturas que com mais ou menos razão põem em causa a sustentabilidade do(s) património(s) que como se viu têm uma importância fundamental regeneração do tecido urbano e nas ligações afetivas dos sujeitos com o lugar.

Além disso o turismo e no caso da cidade de Lisboa tem vindo a provar que é um aliado de peso para a sustentabilidade de determinados patrimónios, na refuncionalização de novos espaços e no desenvolvimento local.

A cidade de Lisboa tem no elétrico a imagem de marca turística, um geossímbolo de grande impacto simbólico tanto para o turista interno como o estrangeiro. Tendo uma rede de elétricos de escala geográfica significativa, Lisboa consegue “oferecer” múltiplas alternativas que permitem conhecer a cidade com um olhar distinto.

Para ter uma ideia da dimensão da rede dos elétricos na cidade de Lisboa e que ainda hoje, em parte se mantém, veja-se a seguinte figura 29.

Nesta petição⁵² são várias as exigências e sugestões como:

“Estamos crentes que com um investimento diminuto seria possível obter retorno económico e externalidades em valor muito superior; e mesmo que a Carris poderia sub-concessionar a outros operadores, não existindo dúvidas que qualquer transportador nacional ou estrangeiro estaria interessado em explorar uma linha que seria procurada massivamente por turistas e lisboetas”;

E termina assim:

“Solicitamos a V. Exas., enquanto responsáveis pela gestão e desenvolvimento do sistema de transportes existentes em Lisboa, e pela promoção turística da capital, que desenvolvam desde já os esforços necessários para que seja possível a reabertura do eléctrico 24 durante o primeiro semestre de 2014”.

A frota atual é bastante reduzida em comparação com épocas anteriores, tal como a rede. Além do número de veículos, muito menor, é de notar a ausência de unidades não-motorizadas (reboques); quase desapareceram os modelos equipados com lanternim, ou clerestório, zona central elevada do tejadilho, ladeada por uma fiada de pequenas janelas, presente apenas em dois dos carros turísticos, bem como as unidades mais longas, “salões”, que dispunham de dois *bogies* (com quatro rodas = dois eixos motorizados cada) e de duas varas de contacto — reconhecíveis pelas suas dez janelas de cada lado, em oposição das seis da restante frota histórica.

Apostada em otimizar a rede de eléctricos, a Carris confessa, sem margem para dúvidas, que os eléctricos continuam a ser o meio de transporte mais pontual, em particular na Avenida 24 de Julho, cuja faixa em que circulam é exclusiva.

Nas cidades contemporâneas, ganha cada vez mais a ideia de que o automóvel está a saturar as grandes superfícies urbanas, tanto ocupação do espaço como das questões ambientais. Os eléctricos impõem-se por isso, como decisivos para o futuro das cidades e da sua qualidade ambiental.

Ao longo de um século, os eléctricos transportaram várias gerações de lisboetas e a cidade de Lisboa o deve em muito por terem contribuído de forma decisiva para a sua expansão. Nas poucas cidades europeias e americanas em que os eléctricos ainda circulam, os

⁵² Pode ser consultado em <http://cidadaniaix.blogspot.pt>

seus percursos estão confinados às redes de exploração turística, podendo deste modo, garantir a sua sustentabilidade pelos seus próprios lucros.

O sucessivo desaparecimento de várias carreiras na cidade de Lisboa, não impediu a Carris de manter os seus elétricos em condições de segurança e de utilização semelhantes às de todos os outros transportes públicos.

Contudo a Carris não deixa de pôr em causa a manutenção daquilo que é considerado como um dos *ex libris* da cidade. Os elétricos históricos de Lisboa ainda circulam por causa do seu peso histórico e emocional. Mas uma coisa parece certa, os lisboetas estão em geral, contra o desaparecimento dos seus elétricos históricos, argumentando que a sua manutenção é sobretudo exigida pela utilização cultural e turística.

Segundo Dias (2001, p.149) “joia cujo valor atrai centenas de visitantes que anualmente vêm a Portugal com o intuito específico de admirar os “amarelos”. Segundo a mesma autora existe um pouco por todo o mundo conhecedores e admiradores da tração elétrica e para quase todos, Lisboa é a cidade ideal. O património inestimável que os fascina teria, obviamente que motivar a criação de um museu, embora neste caso não seja exclusivamente sobre o elétrico.

Os visitantes estrangeiros, sobretudo ingleses e americanos, verdadeiros conhecedores da tração elétrica, quase sempre confessam ficar emocionados quando visitam o museu da Carris de Lisboa. Pelo museu circulam também grupos de escolas que contactam com uma parte da história da cidade de Lisboa, alcançando, por vezes pormenores que escapam ao olhar dos adultos e que se identifica na escrita de uma das crianças que “tocaram” no elétrico, “Sem os elétricos amarelos, Lisboa ficava mais longe de Lisboa”.⁵³

O elétrico é um dos melhores meios de transporte para deslocações em Lisboa e, ao mesmo tempo para fazer uma visita turística. Faz parte da experiência de visitar a capital portuguesa escutar o som característico das suas campainhas e vê-los passar com a sua tradicional cor amarela.

No entanto, tem havia algumas queixas de turistas nacionais e até estrangeiros no uso massificado da linha 28. Relatos de atrasos que chegam por vezes a 30 minutos, enchentes de pessoas dentro do elétrico, na maioria de pé, entre outros argumentos, que se identificam neste turista nacional que nos relata assim⁵⁴;

⁵³ Cf. Marina Tavares Dias “História do Elétrico da Carris”, 2001.

⁵⁴ Informação recolhida no *Trip Advisor*.

O percurso do elétrico 28 não é mais do que um percurso útil para os utilizadores da cidade e moradores, em nada difere dos turísticos. Dada a sua fama de percurso turístico passou a ser um pesadelo usá-lo. Para os turistas deve ser horrível porque vão que nem sardinhas em lata (enquanto os elétricos turísticos estão vazios) para os utilizadores/moradores que o gostariam de usar no seu dia-a-dia tornou-se impossível. A maioria das vezes vai tão cheio que não se consegue entrar, nunca sabemos quanto tempo demora a chegar ao destino porque há sempre carros parados em segunda fila e o elétrico não passa. Além disso o elétrico serve locais na cidade de Lisboa com populações muito idosas e acontece sempre que ando neste elétrico ver os turistas todos contentes sentados nos lugares reservados a pessoas idosas e os idosos de pé num transporte que é bastante instável e fácil de cair. Como residente num bairro em que o elétrico 28 passa simplesmente deixei de o usar pois a Carris/Câmara eliminou-lhe a prioridade de ser um transporte público para ser turístico. Turista nacional em março de 2014.

Foi neste cenário que a carris de transportes de Lisboa tomou uma medida estratégica muito recente e que visa em parte dar resposta a esta situação, embora só o tempo o dirá. Assim, no dia 3 de julho de 2014, Lisboa conquistou mais um circuito só para turistas em elétrico histórico, o *Lisbon Historical Route – Castle Line*. Este foi lançado pela Yellow Bus, marca de turismo da Carristur (figura 30).



Figura 30 - “Tram Tour” de Lisboa
Fonte: Carris de Lisboa, 2014

Segundo informação dada pela empresa, este circuito visa dar a conhecer os bairros típicos da cidade com as suas características peculiares e únicas, num meio de transporte histórico e tipicamente lisboeta, o Elétrico.

O circuito em elétrico histórico, *Castle Line*, funcionará diariamente com uma duração aproximada de 40 minutos, a viagem reúne alguns dos locais mais emblemáticos da cidade desde a Sé de Lisboa, Largo de Santa Luzia, Largo das Portas do Sol, Castelo de São Jorge, Mosteiro de São Vicente de Fora, Largo da Graça.

Com este lançamento, a Carristur, um dos maiores operadores de circuitos turísticos em Portugal, amplia a sua oferta na cidade de Lisboa. Os circuitos são desenhados de forma estratégica para apresentar os locais de maior interesse cultural, histórico e arquitetónico.

Este caso vem demonstrar que o elétrico, enquanto património cultural, é atrativo e detém potencial turístico. Como nos disse uma vez Fernando Namora:

(...) os eléctricos são donos da cidade (Lisboa). Neles, os cidadãos têm a sua última oportunidade de saber onde vivem e com quem vivem. Fora dos eléctricos, haverá aí alguém que possa ufanar-se de reter um migalho de atenção do seu semelhante? Ali dentro a atmosfera é outra: as pessoas conversam, examinam-se, trocam afagos e algumas injúrias, escutam confidências, lêem jornais a meias, irmanam-se perante um gesto opressor dos homens das fardas, como se o interior dos eléctricos fosse terra libertada, reavivam amizades esmaecidas, têm delicadezas de cujo teor se haviam esquecido, misturam-se numa atracção gregária que outras coisas contrariam, meditam, bronzeiam-se e arejam as ideias e as vias respiratórias. Até já vi pessoas a escreverem versos. (...)

Nos eléctricos, enfim, as pessoas humanizam-se, a cidade desenruga-se.

Fernando Namora “Os Donos Desta Cidade. Cadernos de um Escritor” 1968. *In Cem Anos a Ranger nas Calhas: Antologia de textos e fotografias de Lisboa com eléctrico dentro*, (Torres, 2001, p. 282).

PARTE III

Capítulo III

-

O Elétrico e o Turismo na Cidade de Coimbra

5 O ELÉTRICO E O TURISMO NA CIDADE DE COIMBRA

Neste capítulo faz-se em primeiro lugar a abordagem do elétrico na cidade de Coimbra enquanto geossímbolo referenciador e agregador de memória. Aqui o elétrico é visto como um ícone urbano, mosaico importante na (re)construção de novos territórios turísticos. Depois aborda-se o elétrico, como detentor de potencial turístico pode contribuir para criar e reforçar a centralidade da cidade de Coimbra. Para compreender melhor este transporte urbano do início do século XX, cabe agora abordar o seu potencial turístico para a cidade de Coimbra, tendo em conta a sua recente classificação a Património Mundial da Humanidade pela UNESCO.

A temática é centrada a partir do potencial turístico do elétrico, da oferta e dos fluxos turísticos da cidade, fazendo uma primeira alusão aos motivos de deslocação à cidade quanto à atratividade dos seus recursos patrimoniais e culturais.

Também se destaca a importância de não esquecer os riscos que a atividade turística acarreta para a cidade, devendo por isso adotar uma estratégia integrada do turismo.

Depois, faz-se uma análise e proposta de (re)introduzir o elétrico turístico com a criação de duas linhas para a cidade de Coimbra.

5.1 O elétrico na cidade de Coimbra

O elétrico é um ícone urbano, geossímbolo referenciador e agregador de memória e de elementos materiais e imateriais e pode também emergir na (re)construção de novos territórios turísticos em contexto urbano.

De mencionar que, como geossímbolo o elétrico reflete a trajetória do lugar e celebra o surto de inovação e expansão da rede de tração elétrica que a partir das duas primeiras décadas do século XX (figura 31), marcaram a cidade, como nos confessam estes antigos utilizadores;

O elétrico era indispensável, não só para me deslocar para a faculdade mas também por lazer. Muitas vezes ia de elétrico até à Praça da República e descia para ir a pé pelo jardim da Sereia o que era muito agradável (...). *In* entrevistas.



Figura 31 - O elétrico na Baixa de Coimbra.
Fonte: Rui Almeida Estúdios

Outra utilizadora guarda a memória do elétrico quando menciona o seguinte;

Até para passear o elétrico é muito melhor do que essa “gaiola” que anda aí pela cidade. (...) é como eu chamo a esse autocarro turístico de dois andares que anda por aí. *In* entrevista.

Ainda hoje seria bonito se o elétrico passasse nas ruas da cidade de Coimbra (...). *In* entrevista.

É com o Dr. Marnoco e Silva, presidente da Câmara Municipal de Coimbra (figura 32) que se reconhece a importância capital do carro de tração elétrica, como imprescindível para a modernização da cidade de Coimbra. Escrevia assim o jornal "Notícias de Coimbra" em 1911:

A instalação da tração eléctrica de Coimbra que hoje se inaugurou é digna de especial menção não só pela perfeição técnica com que está executada, como também e muito especialmente por ter sido montada como serviço municipalizado a cargo da Câmara Municipal de Coimbra.

Compreende 3 linhas: uma da Estação Velha à Alegria, outra da Estação Nova à cidade Alta (Universidade) e a terceira da Estação Nova a Santo António dos Olivais. As tarifas fixadas pela Câmara Municipal foram estabelecidas sob o judicioso critério de chamar o público pela fixação de preços reduzidos e zonas curtas, as mais baratas custam 20 réis. (...).

Pode dizer-se afoitadamente que a instalação da tracção eléctrica de Coimbra é uma instalação modelar sob todos os pontos de vista. (...).

Os carros (cinco) cujos equipamentos eléctricos são da mesma procedência, carro e *trucks* saíram das conhecidíssimas oficinas de J. G. Brill, de Filadélfia (EUA), são elegantíssimos e confortáveis. O seu aspecto, sobretudo quando à noite circulam iluminados pelas ruas de Coimbra é esplêndido (...).



Figura 32 - Estampa publicitária da época da inauguração dos eléctricos em Coimbra.
Fonte: Revista do SMTUC: edição comemorativa dos 100 anos

Foi, portanto, neste contexto conjuntural que, na sua reunião de 15 de Maio de 1908⁵⁵, a Câmara Municipal toma a seguinte decisão:

- “(...) 1.º - Que se municipalize o serviço de tracção eléctrica;
2.º - Que se contraia um empréstimo de 150.000\$00 reis...”⁵⁶

A tomada de consciência do funcionamento dos transportes em rede, das suas complexidades, potencialidades e especificidades, foi um processo lento e difícil.

⁵⁵ Em anexo III.

⁵⁶ Anais do Município de Coimbra, 1904-1919.

O peso das tecnologias, o papel dos capitais privados, a conveniente sectorização das necessidades ou do mercado, a ausência de ação direta sobre a morfologia, tudo isto afastou os responsáveis das companhias promotoras de redes.

Em Portugal, a introdução do elétrico realizou-se pela primeira vez em 1895, na cidade do Porto, seguida pela cidade de Lisboa no ano de 1901, e por Sintra, em 1903, com inauguração de uma linha em 1904. Em Coimbra, a inauguração da tração elétrica, sob a alçada do poder público, em vez de privada, conforme acontecia no Porto, ocorreu no dia 1 de Janeiro de 1911, procedendo o sistema de transporte de carros americanos, o “chora”, carros movidos por tração animal.

Na cidade de Coimbra foi inaugurado um serviço de carros elétricos para transporte público. A electrificação foi feita pela empresa AEG *Algemeine Elektrizitäts Gesellschaft*. Em Janeiro, entraram em funcionamento as linhas de carro elétrico que ligavam a Estação Velha ao depósito na Rua da Alegria; a Estação Nova à Universidade, pelos Arcos e uma terceira linha ligava Estação Nova a S. António dos Olivais.

A implementação da tração elétrica, com particular destaque o elétrico que veio substituir a tração animal (carro americano) no início do século XX, foi uma importante estratégia funcional e de inovação tecnológica que veio em parte resolver um problema que se colocava na cidade de Coimbra, a mobilidade espacial. Nesta segunda década a “Tração Elétrica” atingiu um desenvolvimento técnico que lhe permitirá influenciar o desenvolvimento dos transportes nas décadas seguintes. Tinham aparecido já todo o tipo de sistemas de tração, e alguns vinham tendo um desenvolvimento e uma aplicação consideráveis (quadro 9).

Quadro 9 - Tração Elétrica Urbana e Suburbana em Portugal.
Fonte: Guedes, 2006

| Data | Cidade | Observações |
|------|------------------|--------------------------------------------|
| 1887 | Lisboa | 2 carros elétricos com acumuladores (1889) |
| 1895 | Porto | Carros elétricos + troleicarros (1959) |
| 1901 | Lisboa | Carros elétricos + metropolitano (1959) |
| 1903 | Sintra | Carros elétricos |
| 1911 | Coimbra | Carros elétricos + troleicarros (1947) |
| 1913 | Braga | Carros elétricos + troleicarros (1961) |
| 1926 | Linha de Cascais | Unidades múltiplas elétricas, locomotivas |

Nos transportes urbanos e suburbanos, o sistema de alimentação por via aérea e os sistemas de alimentação em corrente contínua eram preponderantes. O tipo de veículo utilizado (carro elétrico) pouco tinha variado, mas o sistema de acionamento tinha evoluído para um tipo de motor e de controlador com poucos pontos e de características normalizadas.

Foi grande a consequência social da electrificação dos transportes urbanos, nas décadas iniciais do século XX. A influência da tração elétrica no urbanismo e nos outros aspectos sociais da cidade, traduziu-se por: um aumento da influência da cidade e aumento da sua extensão; aumento considerável da mobilidade das pessoas; e separação entre o local de habitação e o local de trabalho (Guedes, 2006).

Em Coimbra, a intervenção no planeamento do crescimento urbano não abrangia a mesma escala de algumas cidades europeias, como é exemplo Barcelona, onde o desenvolvimento da cidade seguia um plano de expansão tendo em consideração os meios de comunicação e circulação.

À entrada do século XX, com cerca de 25 mil habitantes⁵⁷, a cidade de Coimbra apresentava uma malha compacta e continua da zona Alta à Baixa, sem alterações significativas na sua secular morfologia (Rosmaninho, 2006, p.82). Os fatores históricos e territoriais tornaram-se particularmente limitadores no desenho do traçado das linhas do elétrico, onde se observa inicialmente um processo de adaptação unidirecional.

O elétrico adaptou-se à topologia e morfologia da cidade de Coimbra, mas esta manteve-se estática e inalterada. Fatores de ordem económica, social e técnica condicionaram igualmente a “instalação modelar”⁵⁸ das primeiras três linhas do elétrico: nº1, Estação Nova – Universidade; nº 2, Estação Velha – Alegria; nº 3, Estação Nova – Santo António dos Olivais.

As linhas nº 1 e 2 surgem como uma reprodução das linhas do carro americano, não somente porque permitia manter os atuais fluxos de circulação da cidade, mas também, como já foi referido, devido ao facto de que a rentabilidade económica e social deste transporte se assegurava ao servir zonas mais densificadas. Por outro lado, o percurso da linha nº 3 estende-se por novas ruas, para dar resposta às necessidades de quem habita nos bairros de Celas e Santo António dos Olivais.

⁵⁷ Cf. Rossa, Walter – *Coimbra como um território*. «ECDJ», nº 6 e 7, 2003, p. 10.

⁵⁸ Revista dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra - SMTUC. Coimbra. 1-1 (1987), p. 9.

Assim, Coimbra assiste pela primeira vez os carros elétricos a partilharem as ruas e os espaços públicos com os passeios, os cavalos, os ciclistas, transformando os arruamentos em lugares de deambulação, circulação e trânsito.

A recolha dos carros elétricos era feita, num período inicial, nas instalações situadas no início da Rua da Figueira da Foz, chamado gasómetro, atual parque dos magistrados. A 15 de Abril de 1920,⁵⁹ é dada a ordem de transferência das instalações de recolha do eléctrico para a Rua da Alegria. É neste momento que os Serviços Municipalizados de Coimbra reúnem, num só local, todos os serviços que lhe estão adjudicados: água, eletricidade e transportes.

A possibilidade dos conimbricenses chegarem, com maior rapidez, a áreas mais distantes do centro da urbe, através do eléctrico, interferiu gradualmente na imagem do espaço urbano. Como refere Tournier (1988, p.178), “quando numa cidade se substitui uma calçada ou um caminho de terra por uma estrada pavimentada, não só se muda a cor, como se perturba a dinâmica da visão e a consciência da cidade”⁶⁰.

Este facto não foi observado quando “os transportes públicos estavam limitados aos carros americanos, uma vez que o crescimento demográfico na segunda metade do século XIX, de cerca de 42,5%, não se refletiu no aumento do aglomerado urbano” (Rosmaninho, 2006, p.82).

Devido ao crescente uso do eléctrico por parte da população, houve a necessidade, em 1913, de se pensar na primeira extensão das linhas. É assim que, em 1913, se inaugurou o alargamento da linha nº 2, da Alegria até ao Calhabé, atual São José, e se atinge os 860 mil bilhetes vendidos (mais 260 mil do que em 1911)⁶¹.

Um ano depois, refletindo a extensão efetuada, ultrapassa-se um milhão de bilhetes⁶² vendidos. A Estrada da Beira, itinerário por onde se efetuava o prolongamento da linha nº 2 até ao Calhabé, encontrava-se ladeada apenas por alguns edifícios, pois até ao final da década de vinte, nela se estabelecia o limite sul da cidade.

⁵⁹ Revista dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra - SMTUC, edição comemorativa dos 100 anos da municipalização dos transportes urbanos em Coimbra, p. 11.

⁶⁰ Tournier, M. – *Des Clefs et des serrures*, 1988. *Apud*: Dupuy, Gabriel – *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau, 1998, p. 178. (Tradução do autor).

⁶¹ Sousa, Marnoco - Anais do Município de Coimbra: 1904-1919. *Apud*: Matos, Mário Antunes de - *Os transportes urbanos de tração eléctrica em Coimbra: breve nota sobre a sua implantação e desenvolvimento*, p. 205.

⁶² *Idem*

Ao contrário da circulação desafogada do eléctrico nesta via, a implantação de linhas no núcleo histórico debatia-se com dificuldades quando confrontadas por ruas estreitas e íngremes.

Se, até ao século XIX, a configuração da malha oitocentista permitia um caminhar pacífico dos conimbricenses, a introdução do eléctrico veio alterar a postura e as relações que os cidadãos tinham com a cidade, uma vez que, “devido à proximidade dos muros e casas ali existentes (...) dava origem a desastres”(Matos, 1986, p.202).

Com o intuito de melhorar o espaço público e facilitar a passagem do eléctrico, em 1928 foram demolidas algumas barracas na Rua Olímpio Nicolau Fernandes e, pouco a pouco, nas décadas seguintes, foram abertas e alargadas diversas ruas. Como pronunciou Camilo Castelo Branco, «o Progresso é barrigudo: não cabe em ruas estreitas»⁶³.

O eléctrico contribuiu decisivamente para o alargamento da área urbana, bem como para a expansão do movimento comercial e industrial. Além de ser um meio de transporte inovador, rápido (para a época) e económico, veio ainda criar a difusão da população para bairros mais modernos, longe do coração da cidade.

Assim o confirma, em 1908, o Presidente da Câmara da cidade, Dr. Marnoco e Sousa, “Coimbra precisa de ser dotada urgentemente com este melhoramento que é condição necessária do seu progresso e da sua transformação. O alargamento das cidades modernas não teria senão inconvenientes, desde o momento em que não fosse possível o transporte fácil e rápido dum lugar para o outro”⁶⁴.

A construção de moradias do lado sul da Av. Sá da Bandeira ajudou à sua definição dentro do espaço urbano e, passado um século, a sua imagem mantém-se pouco alterada. A reformulação da estação de caminhos de ferros, na qual se estabeleceram cais de mercadorias, junto às margens do rio Mondego, potencializou a construção de edifícios industriais na Baixa. Várias foram as contestações contra a localização da área industrial e da estação de caminhos de ferros, por impedir o diálogo entre o espaço urbano e o rio. Da mesma forma, privava o “alargamento, regularização e embelezamento da grande avenida marginal que no prolongamento da Avenida Navarro se estenderá desde o parque da cidade até à mata do Choupal e imediações da antiga estação Coimbra – B”⁶⁵.

⁶³ Branco, Camilo C. *A mulher fatal*, 1968. Rosmaninho, Nuno, *Coimbra no Estado Novo*, p. 66.

⁶⁴ Sousa, Marnoco - Anais do Município de Coimbra: 1904-1919. *Apud*: Matos, Mário Antunes de - *Os transportes urbanos de tração eléctrica em Coimbra: breve nota sobre a sua implantação e desenvolvimento*, p. 207.

⁶⁵ Coimbra, Câmara Municipal: *A nova estação de caminhos de ferro de Coimbra*, 1929.

A inexistência de um plano urbanístico para a expansão da cidade, permitia o continuar de uma apropriação do solo ao acaso, segundo a vontade das iniciativas privadas, a flanquear diversos arruamentos que conservavam uma forte aparência rural. O centro consolidado ainda não se diluira nos espaços envolventes, mantendo-se assim, na sua linha de contorno, a dicotomia urbana - rural.

Se, na margem Norte do rio, o crescimento urbano é perceptível, ainda que não muito grande, “na área de Santa Clara, cuja freguesia contabilizava 2920 habitantes” (Matos, 1986, p.204), a fisionomia em nada se alterou.

A sobreposição das três linhas do elétrico demonstra, como foi referido anteriormente, a preocupação dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC) em servir áreas distintas em densidade e natureza. O desenho das linhas promove não só a comunicação e a circulação entre as povoações do centro e da periferia como também a descentralização do espaço urbano (figura 33).

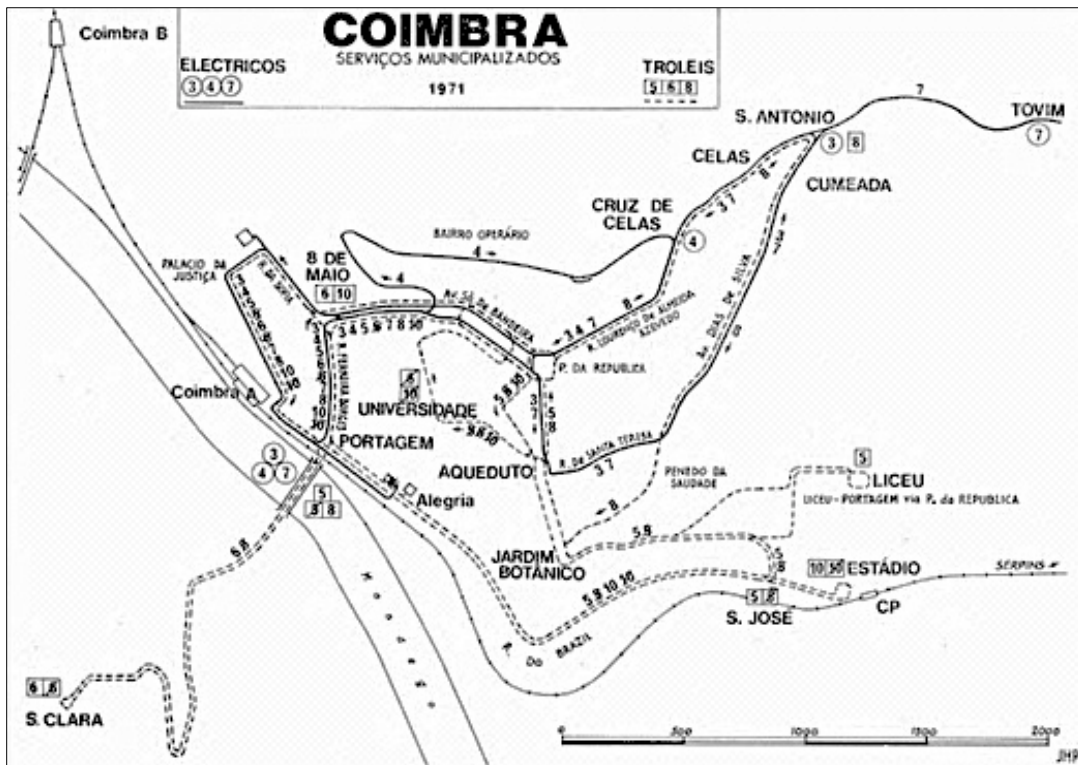


Figura 33 - Mapa da Rede de Tração Elétrica no início da década de 70 em Coimbra
Fonte: SMTUC

A introdução do elétrico permitiu, assim, uma nova centralidade e liberdade de locomoção, conferindo aos espaços novas condições. Como referia o presidente da Câmara Dr. Marnoco e Sousa, os “proprietários, que veem valorizados os seus prédios da periferia da cidade; os industriais e comerciantes, que encontram na expansão da vida económica da cidade novas condições de existência; as classes trabalhadoras, que podem mais facilmente viver fora dos centros da indústria e das fábricas”⁶⁶.

Apesar da crescente valorização dos lugares mais distantes, estes ainda não conseguiam competir com o poder económico que a Baixa e a Alta detinham e exerciam sobre a vida e estrutura da cidade (figura 34).



Figura 34 - Latada de Direito em 11/11/1967

Fonte: Fernando Marques, “O Formidável”.Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca (2013).

Por este motivo, o traçado das linhas do elétrico era, neste período, marcadamente centrípeto. Ligava áreas de atividades e funções diferentes, isto é, o centro com a habitação e vice-versa (Gonçalves, 2010).

O interface entre as três linhas apenas era passível de se realizar na artéria que faz a transição entre a zona da Baixa e a Alta, mais especificamente nos nós do Largo da Portagem e da Praça 8 de Maio (figura 35).

⁶⁶ Anais do Município de Coimbra: 1904-1919. *Apud*: Torgal, Luís Filipe, *O carro eléctrico em Coimbra*. Coimbra: Faculdade de Letras, p. 21.

Mais secundários, o nós da Praça da República e do Largo das Ameias, em frente à estação Coimbra – A, permitia a mudança da linha nº 1 – Universidade com a linha nº3 – Olivais. A população residente nos terminais das linhas, isto é, em Santo António dos Olivais, Calhabé e junto à estação Coimbra – B, teriam de passar obrigatoriamente pelo centro da cidade, caso pretendessem deslocar-se entre si (Gonçalves, 2010).

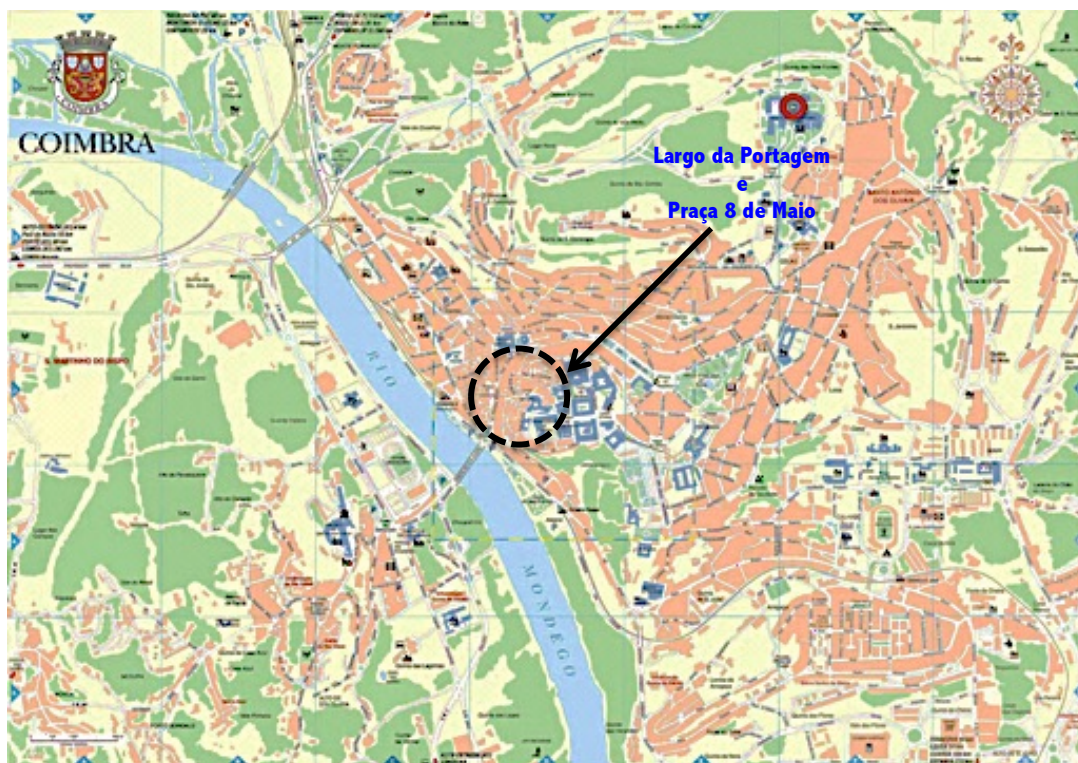


Figura 35 - Planta da cidade de Coimbra
Fonte: CMC

A estrutura da cidade e das linhas do elétrico interagem e desenvolvem-se manifestamente a partir dos anos vinte, tido como o período de ouro dos elétricos em Coimbra. A crescente urbanização da área de Montes Claros é exemplo disso.

No ano de 1913, este território caracterizava-se apenas por três ruelas entre pedreiras e um olival (Matos, 1986, p.203). A sua expansão deriva, em parte, da vontade do município, para o qual “é indispensável orientar e regulamentar a construção de novos bairros, porque alguns trabalhos feitos nesse sentido são fragmentários e sem orientação”⁶⁷.

Defende ainda que “torna-se muito urgente a criação de um bairro de casas baratas, des-

⁶⁷ Silva, Albino – Anais do Município de Coimbra: 1904-1919. *Apud*: Almeida, Sandra - *A cidade Baixa: evolução e caracterização do espaço urbano*, p. 22.

tinado principalmente à população operária”⁶⁸. A transferência da classe operária para uma área afastada do centro coloca o problema do deslocamento da população para o trabalho. Conscientes da dependência do uso de transportes públicos por parte desta ordem social, os serviços municipalizados apoiaram a construção e o desenvolvimento do bairro operário através da abertura, em 1928, de uma nova linha, chamada Estação Nova – Montes Claros (Matos, 1986, p.203).

De facto, a revolução nos transportes tornou-se um forte instrumento de reforma urbana, que afectou velhas e novas cidades. As linhas de elétricos e as linhas de comboio foram “talvez a influência individual mais importante no arranjo espacial das cidades vitorianas” (Goodman & Chant, 1999, p.24).

As três novas linhas faziam parte do programa para os anos de 1926 a 1929 no qual se previam a construção de oito novos quilómetros de linhas de tração eléctrica.⁶⁹ O sucesso da introdução deste novo meio de transporte na cidade de Coimbra, entre a população, é expresso no jornal “O Despertar”, referindo-se ao programa para a década de 20, “praticamente concluído o plano de rede eléctrica que foi levada a efeito para o mais acentuado progresso da cidade (...) *quasi* concluída porque falta ainda ligar a linha da Universidade com a Avenida Sá da Bandeira pela Rua Abílio Roque, ligação que fazia parte do plano camarário e se afigura de grande necessidade pelas comodidades que vem proporcionar a uma grande população do bairro alto”⁷⁰.

Os Serviços Municipalizados de Coimbra, nesta época com uma frota constituída por 19 veículos eléctricos, registam um acréscimo da utilização dos transportes coletivos, transportando entre 1929 e 1930 cerca de três milhões de passageiros⁷¹.

A frota de vinte carros eléctricos transportou em 1960 cerca de 6 milhões e 200 mil utentes nos 900 mil quilómetros contabilizados. O eléctrico percorria menos quilómetros em ruas mais consolidadas. A exceção encontrava-se no troço final da linha nº 7. Ao partir de Santo António dos Olivais, em direção ao Tovim de Baixo, os carris atravessavam “campos e campos pontuados por meia dúzia de casas”⁷².

A evolução do espaço físico de Coimbra, durante as primeiras três décadas, tornou in-

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ Revista SMTUC. Coimbra. 2:1 (1987), p. 10.

⁷⁰ O Despertar, 1929. *Apud*: Torgal, Luís Filipe, *O carro eléctrico em Coimbra*, p. 20.

⁷¹ *Idem*

⁷² Oliveira, César – *Os anos decisivos. Portugal 1962-1985. um testemunho*, 1993. *Apud*: Rosmaninho, Nuno – *Coimbra no Estado Novo*, p. 90.

dispensável a atualização da planta da cidade, onde se contabilizavam cerca de 40 mil habitantes⁷³. A sua elaboração devia-se à necessidade, por parte das entidades camarárias, de acompanhar e assegurar, no futuro, um desenvolvimento ordenado do território e o levantamento topográfico de 1934 revela, por isso, uma cidade em franca expansão, pautada por uma nova temporalidade de fluxos.

A ruralidade que envolvia o núcleo histórico adquiriu uma imagem de caráter mais urbano, ainda que, a ocupação das recentes ruas fosse incipiente. Esta mutação da imagem e dinâmica da paisagem foi potencializada pelo elétrico, pela nova relação espaço, tempo que induziu na sociedade urbana ao facilitar, como foi referido, o êxodo para pontos cada vez mais distantes e o movimento pendular casa – trabalho. A paisagem urbana, o estilo de vida e o uso do espaço estavam, assim, a ser afetados pelo fenómeno dos transportes públicos.

Segundo Gonçalves (2010), o período de maior expressão dos elétricos consiste, não só, na aquisição de material e expansão das linhas, mas também no equilíbrio alcançado entre o espaço urbano e a rede do transporte público. No entanto, os agentes responsáveis não aproveitavam a dimensão topológica do elétrico, isto é, não o entendiam como um instrumento capaz de organizar o território.

No início do século XX, urbanistas norte-americanos perceberam que “numa cidade moderna, os elétricos são tão essenciais como as habitações e os edifícios onde as pessoas trabalham. Em todas as suas atividades sociais e económicas, as pessoas dependem do serviço do elétrico”⁷⁴.

Cada vez mais, os cidadãos tinham acesso a um maior número de nós distribuídos no espaço, satisfazendo a crescente necessidade de obter relações imediatas. A instantaneidade ia-se adquirindo conforme aumentava a velocidade nas circulações (figura 36).

As linhas acompanhavam a progressiva ocupação do território. Porém, como sucedia na dimensão topológica, o uso do potencial da concepção cinética e adaptativa deste meio de transporte permanecia limitado (Gonçalves, 2010).

⁷³ Cf. Rossa, Walter – *Coimbra como um território*, p. 10.

⁷⁴ Dupuy, Gabriel – *El urbanismo de las redes*, p. 30. (Tradução do autor).



Figura 36 - Queima das Fitas de 1959

Fonte: Fernando Marques, “O Formidável”. Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca (2013)

Quanto à margem sul do rio Mondego, persistia uma estagnação na construção de infraestruturas viárias, que se refletia no fraco crescimento que se sustentava apenas na construção de algumas habitações. Apesar de se observar um aumento da população da freguesia para 3585 habitantes (Matos, 1986, p. 204), a ocupação do solo permanecia incipiente, “A densidade das áreas edificadas foi uma variável chave no desenvolvimento das redes”⁷⁵.

Se, por um lado, na margem sul, o desenvolvimento tardava em chegar, o lado norte e, em particular, a Alta, iria sofrer uma mudança radical que transformaria a paisagem da cidade de Coimbra até aos dias de hoje, com o processo da “destruição da Alta histórica” que já foi referido.

A consciência das entidades públicas da falta de um plano urbanístico para a cidade motivou a contratação, em 1940, do arquiteto urbanista francês Étienne De Groër, (figura 37) e posteriormente, em 1955, do engenheiro civil Antão de Almeida Garrett.

As transformações operadas na fisionomia e na paisagem urbana decorrentes das construções dos bairros operários e da construção do novo espaço universitário são desenvolvidas num território muito acidentado.

⁷⁵ *Ibidem*



Figura 37 - Plantas elaboradas do Anteprojecto de urbanização, de Coimbra, Étienne De Groër, 1940.
Fonte. Biblioteca Municipal/Imageteca (2013)

A cidade densificou-se sobretudo nas áreas da Conchada, de Montes Claros, de Celas, avenida dos Combatentes, Dias da Silva e Afonso Henriques. O Bairro Marechal Carmo-
na⁷⁶ surge como um “acrescento e quase um corpo estranho à cidade”.

A margem sul, circunscrevia-se, ainda, ao pequeno núcleo de Santa Clara. O contorno do centro histórico, ainda que real, deixa de ser tão evidente a nordeste quando contacta com as novas habitações nas imediações da Rua da Saragoça.

A Praça da República adquire maior centralidade, tornando-se um nó a partir do qual era possível o interface entre todas as linhas existentes do elétrico, como os nós do Largo Portagem e da Praça 8 de Maio que permanecem, desde a introdução dos elétricos na cidade, dentro do grupo das principais estações do traçado (figura 38).



Figura 38 - O elétrico no Largo da Portagem em Coimbra.
Fonte: Rui Almeida Estúdios (2012)

Os cidadãos adaptavam-se ao rápido crescimento e ao novo ritmo da cidade, enquanto o elétrico se submetia às necessidades e ao desenvolvimento do território. Deixa-se de falar numa cidade abastecida pelo carro elétrico mas alimentada por transportes públicos, como o elétrico, os troleicarros e autocarros, sendo estes últimos movidos a diesel. Apesar do declínio do elétrico, só em 1962 se registou pela primeira vez um maior número de passageiros transportados por troleicarros do que em elétricos.

⁷⁶ Oliveira, César, *Os anos decisivos. Portugal 1962-1985. Um testemunho*, 1993. Apud: Rosmaninho, Nuno, *Coimbra no Estado Novo*, p. 90.

Nesta década, divulgava-se num jornal que “os carros são tomados de assalto pelas pessoas que moram nas ruas da Manutenção, Montarroio, Saragoça, e Conchada e só mais tarde os moradores da Rua António José de Almeida conseguem um lugarzito...”⁷⁷.

Conforme se expandiam os limites da cidade nas décadas seguintes, a rede e a frota de transportes públicos foi sendo alargada até as zonas suburbanas e rurais.⁷⁸ No entanto, as linhas abastecidas pelo elétrico eram cada vez menos, por ser considerado pela Administração dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra como um “tipo de transporte que o progresso vai tornando obsoleto (...)”⁷⁹.

A má adaptabilidade aos percursos onde estavam assentes os carris, a falta de condições de segurança, o mau estado de preservação da via-férrea e as dispendiosas importações de material, foram algumas das razões apontadas⁸⁰ (figura 39).



Figura 39 - Diário de Coimbra de 11 de Janeiro de 1980.
Fonte: Arquivo Municipal de Coimbra. Consultado em 5 de Julho de 2013.

⁷⁷Apud: Revista SMTUC, edição comemorativa dos 100 anos da municipalização dos transportes urbanos em Coimbra, p.14.

⁷⁸Revista SMTUC. Coimbra. 3-1 (1987), p. 14.

⁷⁹SMC – Relatório de contas referentes ao exercício de 1982. Apud: Torgal, Luís Filipe - *O carro eléctrico em Coimbra*, p. 23.

⁸⁰SMC - Despacho do conselho de administração para o diretor delegado. Coimbra, 25 de Junho de 1979. Acessível no Arquivo dos SMTUC.

Em Julho de 1979, em resposta à solicitação dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, o gabinete do Porto envia um *Memorandum* onde recomenda “o abandono inelutável dos carros elétricos como meio de transporte coletivo nessa cidade”⁸¹.

De realçar que os exemplos de cidades que na altura e ainda hoje passados 35 anos, possuíam linha de elétricos, como o Porto e Lisboa, fez questionar a possível conservação do carro elétrico através do seu funcionamento.

Esta opção foi posta de parte pois segundo o mesmo *Memorandum* “é forçoso reconhecer que Coimbra não tem condições de carga (passageiros) para justificar a manutenção da linha de Celas”⁸². Mesmo a preservação das duas linhas, nº3 e nº4, segundo a opinião do gabinete do Porto, comportaria mais malefícios do que benefícios à cidade, principalmente à zona da Baixa.

A passagem do elétrico prejudicaria, não só, a circulação automóvel, bem como, afetaria o conforto dos moradores devido ao ruído por ele produzido⁸³. Nesse mesmo *Memorandum*, são apontados alguns aspetos positivos como umas das recomendações que mencionava a eliminação de tráfego Norte-Sul na Rua da Sofia, passando para uma via pedonal, onde poderia existir uma outra via reservada aos transportes coletivos, como já acontecia em Santa Catarina no Porto.

Referiam, igualmente, o alargamento dos passeios e a implementação de mobiliário urbano de forma a proporcionar mais espaço aos transeuntes e permitir a apreciação e valorização dos prédios contíguos a esta rua. À semelhança da Rua da Sofia, as ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz deveriam tornar-se de uso exclusivo de peões (Gonçalves, 2010).

Decorridos 69 anos a percorrer as ruas de Coimbra como um meio de transporte rápido e económico, os elétricos recolhem, definitivamente, em Janeiro de 1980 (figura 40) às instalações na Rua da Alegria⁸⁴. Até à data da total substituição dos transportes sobre carris por transportes movidos sobre rodas, os serviços de transportes coletivos de Coimbra detinham uma frota constituída por doze carros elétricos, vinte e sete troleicarros e setenta autocarros.

⁸¹ Portugal. Direção Geral de Transportes Terrestres. Grupo de Estudo do Plano de Transportes na Região do Porto – [Carta] 1979-06-12. *Memorandum* sobre o futuro dos *eléctricos* na região de Coimbra. Acessível no Arquivo dos SMTUC, Coimbra, Portugal, texto introdutório.

⁸² *Ibidem*, p.3.

⁸³ *Ibidem*.

⁸⁴ Revista SMTUC, edição comemorativa dos 100 anos da municipalização dos transportes urbanos em Coimbra, p. 8.



Figura 40 - Diário de Coimbra de 11 de Janeiro de 1980.
Fonte: Arquivo Municipal de Coimbra. Consultado em 5 de Julho de 2013.

Indireta ou diretamente, a paisagem urbana foi alterada pela passagem do elétrico e novas condições de existência foram proporcionadas à população. As periferias ganhavam novos valores e centralidade enquanto o núcleo histórico especializava-se em atividades comerciais e produtivas, em detrimento da sua componente habitacional que, com o passar das décadas, também entram em declínio.

Contudo, parece que se ainda encontra bem viva na memória daqueles que neles viajaram, despertando sentimentos de saudade em que os “amarelos” (de cor vermelha nos primeiros carros a circular em Coimbra), “mais do que superlotados, (figura 41) levavam sempre mais um e os mais novos agarrados por tudo quanto é sitio lá iam pendurados, para arrelia dos condutores”⁸⁵.

É neste ambiente que se reportam muitos dos entrevistados, guardando na sua mente, o elétrico como algo importante que fez parte da(s) vida(s). Estas experiências vividas destes antigos utentes do elétrico não poderão ser transmitidas *in situ* aos seus netos, sem o elétrico a circular nas ruas da cidade, nem pelo seu museu que se encontra encerrado e que se irá abordar mais à frente.

⁸⁵ A. J. Silveira, “os românticos carros elétricos”, in Revista dos SMTUC, ano 3, nº11, p. 13.



Figura 41 - O elétrico na Av. Fernão de Magalhães em 1975-02-14
Fonte: Autor: Manuel Correia. Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca (2014).

Como nos recordam e relatam os antigos utilizadores;

(...) O elétrico era bom, era arejado e limpo do que hoje nos autocarros que é uma miséria. Muitas vezes estão todos sujos, porcos. *In* entrevista a utilizadores.⁸⁶

(...) Para não pagar o bilhete pendurava-me na porta do elétrico e o guarda-freio ralhava comigo. Eu era pequenita e ele dizia-me que não podia ir pendurada, e ele dizia que tinha de pagar o bilhete, e eu respondia que não tinha dinheiro para pagar o bilhete.

Eu guardo boas recordações do elétrico quando era criança, porque gostava de andar no elétrico. Aquilo que mais curiosidade me despertou foi quando vi o “Chora”, que era um elétrico atrelado ao outro e nós crianças queríamos ir sempre no atrelado, o mais atrás possível. *In* entrevista.

⁸⁶As entrevistas realizadas a utilizadores do elétrico podem ser consultadas no Anexo I.

Desde os primeiros anos do séc. XX até aos finais dos anos 70, o elétrico foi gerador de desenvolvimento de velhos bairros e zonas despovoadas ou rurais. A cidade continua a crescer sem um plano de urbanização permitindo o domínio da vontade privada sobre o interesse público. Embora, seja apenas possível controlar parcialmente o crescimento e a forma da cidade, o elétrico sustentou a contínua sucessão de fases de consolidação do tecido urbano.

Esta evolução da cidade e da sua paisagem em que o elétrico apresenta uma influência unidirecional ao longo dos anos e que representa um geossímbolo referenciador de elementos culturais foi alterada ao retirar este meio de transporte público de características próprias.

(...) é uma coisa bonita. Acho que marcava a paisagem positivamente porque o elétrico era uma espécie de comboio pequeno que era agradável de ver e que quem o vivenciou se lembra sempre dele. Tinha cor e umas janelas muito grandes onde se via tudo à sua volta (...). *In* entrevista.

O elétrico assumiu por isso um papel tão importante na vida das pessoas, que acabou por fazer parte das suas vivências individuais e coletivas. Tem um forte poder de sedução capaz de mudar a paisagem urbana, materializar-se num geossímbolo e até transformar o uso de novos espaços sociais, transportando-nos a um mundo imaginário repleto de simbolismo e nostalgia de um tempo passado.

É por isso, um património de extrema relevância na (re) criação de novos territórios turísticos através de representações que se territorializam, pois modificam os lugares e as paisagens urbanas.

Como já foi referido, a paisagem tanto é real como representativa, pois ela faz parte de uma sociedade. É um meio de estabelecer, num determinado contexto cultural, a relação entre fisionomia e identidade territorial.

A paisagem acaba de facto por não se diferenciar, pois todo o espaço geográfico é um produto social, uma espacialização construída pela ação do Homem, num processo contínuo. É por isso, que o elétrico é um património tão importante, porque criou vivências individuais e coletivas e reforçou os laços afetivos do(s) cidadão(s) com o espaço urbano.

Se o elétrico pode materializar-se na paisagem cultural, contribuir para o desenvolvimento local e consolidar a imagem turística da cidade de Coimbra, serão questões a abordar mais à frente neste trabalho.

O desaparecimento do elétrico acontece sem que, durante todo o seu período de existência, tenha sido alcançado ou entendido todas as suas complexidades e potencialidades de ação sobre a atividade social e sobre a morfologia do território (figura 42).



Figura 42 - Retirada dos carris da Rua da Sofia em Coimbra.
Fonte: Nevenius, 1979

É Ribeiro (2013, p.95), quem afirma “afigura-se-me que há duas formas de olhar para as rápidas transformações por que o mundo passa. Muitos veem sobretudo o que muda, outros procuram surpreender o que, a despeito delas permanece”.

Desde os fins da década de 90 do último século, a cidade tem vindo a modernizar-se, e a sua forma é o resultado de sobreposições, ruturas e encontros. Entre a cidade consolidada e as periferias, pensar hoje Coimbra, passa, como refere Mendes (2007, p.69), por “aceitar pensar disciplinarmente a morfologia da sua paisagem humana, física, cultural, espacial, arquitectónica; pensar local e plural sobre o seu processo de como se faz cidade, empreen-

dendo nos territórios que sobram entre continuidade e rutura, tradição e modernidade (...).”

A lenta e descontínua consolidação do tecido urbano deu prioridade às qualidades do edificado em detrimento do espaço público e, assim, viu-se perder a oportunidade de rever e reinventar os processos de densificação do solo que o sistema de tração proporcionava.

O elétrico trouxe uma nova centralidade, para além de reforçar o sentido de identidade cultural e os laços afetivos da população com a sua paisagem urbana. Contribuiu também como se viu com alguns casos, para o aumento da procura turística como se verá de seguida.

5.2 O elétrico como um potencial recurso turístico em Coimbra

O elétrico, como detentor de potencial turístico pode contribuir para criar e reforçar a centralidade da cidade de Coimbra. Refira-se, contudo, que esta centralidade pode ser, não só encarada sob o ponto de vista de uma estratégia e planeamento ao nível do turismo, pois tem a capacidade de promover a regeneração dos territórios, mas também da emergência de reiniciar o processo de patrimonialização do elétrico, pois vai permitir a valorização das referências históricas, culturais e simbólicas do lugar.

Para compreender melhor este transporte urbano na cidade de Coimbra do início do século XX já referimos a sua funcionalidade cabendo agora abordar o seu potencial turístico para a cidade.

De facto reconhece-se as razões pelas quais o elétrico foi considerado nos finais da década de 70 do século XX como antiquado, barulhento e desconfortável, que levaram os políticos e outras entidades a promoverem a sua rápida decadência com o encerramento das diferentes linhas.

Mas o elétrico também soube mostrar-se como um meio eficiente, para movimentar as pessoas, respeitar o meio ambiente natural e ser ponto de encontro social, onde os seus ocupantes reviam velhos amigos e familiares durante as suas viagens.

Enquanto geossímbolo, a sua arquitetura, cor, velocidade e som peculiar, torna-o um elemento material detentor de grande carga simbólica, cuja memória e sentido de identidade e pertença fará sempre parte da história da cidade de Coimbra.

Ainda hoje, e para os mais atentos, se pode encontrar os vestígios da sua existência que resistem ao tempo e aos mais cépticos deste valor patrimonial de Coimbra. Podemos iden-

tificar por exemplo, o Largo de Celas (figura 43), Rua Lourenço de Almeida Azevedo, Rua Dr. António José de Almeida, Rua da Saragoça, Avenida Emidio Navarro e Avenida Sá da Bandeira.

Muitas destas linhas “esquecidas” podem ainda ser (re)ativadas com o projeto de (re) introdução da linha turística do elétrico na cidade de Coimbra que se fará referência mais à frente.



Figura 43 - Vestígios das linhas 4 e 7 do elétrico junto ao Largo de Celas em Coimbra.
Fonte: autor (2013)

Não é de estranhar, portanto, que apesar de todas as tentativas para o tornar invisível, o elétrico possa continuar a conquistar a nostalgia de quem teve o privilégio de o conhecer, onde vem sempre à memória algum acontecimento caricato. O imenso espólio fotográfico que existe do elétrico, mostra que enquanto circulou nas ruas da cidade, detinha uma importância capital na vida quotidiana e nas experiências vividas das pessoas, como nos confessam estes utilizadores;

(...) lembro de esperar o elétrico no meio da Portagem, pois já tem outro formato, não havia carros praticamente. Lembro-me que era muito difícil de subir para o elétrico porque era alto e tinha uns degraus altos, mas tenho boas recordações, até porque vinha com os outros colegas e o elétrico era assim um meio pacífico, não tinha muitos solavancos, até porque havia pouco trânsito e as pa-

ragens eram sempre muito limitadas, eram sempre ali e poucas, mas era um transporte sereno, quanto mim. *In* entrevista.

Até me lembro que o elétrico chegava ao fim da linha e era muito prático porque pegavam numa asa da cadeira (assento) e viravam ao contrário, portanto a pessoa já não ia a andar para trás mas viradinha para a frente e era o condutor que levantava e dobrava as costa do assento. Havia sempre dois homens, o que conduzia e o que cobrava os bilhetes. Nós comprávamos os bilhetes no próprio elétrico.

O elétrico tinha uma coisa muito engraçada, tinha muitas janelas, era muito aberto, portanto nós podíamos ver muito bem para fora, porque era alto.

In entrevistas.

Havia sempre a mudança da linha dos carris o que era muito interessante, o guarda freio tinha de sair do elétrico e com uma chave de ferro comprida rodava um sistema de mudança de linha.

Tenho boas memórias e tenho pena, porque havia paragens muito longe umas das outras e na Praça 8 de Maio havia um gradeamento com um quiosque e era lá que muitas vezes junto a esse quiosque havia uma senhora que vendia uns bolos muito bons que eu comprava enquanto esperava pelo elétrico. *In* entrevista.

O elétrico como geossímbolo de uma sociedade complexa é, e pode ser, apreendido pela consciência do seu movimento no espaço urbano e pelas transformações que esse movimento pode gerar na paisagem cultural.

Como se referiu, as sociedades produzem os seus espaços, determinam os seus ritmos de vida, modos de apropriação que ganham significado através do seu uso e é aqui que o elétrico teve um papel importante na cidade de Coimbra. Primeiro, porque as relações sociais têm uma existência social enquanto existência espacial e segundo, porque a supressão das distâncias associado à compressão do espaço temporal, emerge do rápido desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação.

Sabe-se hoje que o fascínio turístico pelas cidades está relacionado com a sua temporalidade, tornando-as, por isso uma das principais atrações turísticas da atualidade. Na ver-

dade, as cidades seja qual for a sua escala, contribuíram para a evolução do turismo urbano desde a última metade do século XX e tudo indica que deverá continuar.

Se, como vimos, o turismo detém um papel fundamental na (re)construção e representação fazendo a apropriação simbólica do espaço urbano, e estimula os lugares que conferem valor simbólico, multissensorial e das suas representações, então o elétrico é, um elemento que pode ajudar para que isso se torne uma realidade na cidade de Coimbra.

Após mais de dez anos da extinção dos elétricos em Coimbra, começaram a surgir os primeiro entusiastas da (re)introdução deste meio de transporte enquanto recurso turístico, mas infelizmente não teve a energia necessária para a sua concretização. Dois anos após o seu desaparecimento dá-se início ao projeto de musealização dos transportes urbanos de Coimbra, onde grande parte do seu espólio seria constituído por carros de tração elétrica.

Segundo Torgal (1996, p. 24), a criação de um museu dos transportes urbanos de Coimbra, cujo objetivo seria o de “satisfazer a nostalgia dos mais velhos e sobretudo, para dar a conhecer às gerações mais jovens um pouco do que foi a história da tração elétrica na cidade”, é decidida pelo Conselho de Administração dos Serviços Municipalizados, em 1982.

Contudo, este só se veria a concretizar em 1984, e detinha como principais linhas orientadoras a “preservação do património municipal de interesse histórico relativo aos transportes de Coimbra” e também a “exploração de uma linha histórica de carros de tração elétrica a criar logo que possível, nos termos da deliberação própria da Câmara Municipal de Coimbra”⁸⁷.

Ainda segundo o mesmo autor, este espaço deveria constituir um local privilegiado de contato direto das pessoas com o carro de tração elétrica e tudo o que a ele estivesse associado, permitindo um apoio à investigação histórica e “também uma componente de aproveitamento turístico, onde se integra precisamente o projeto de um circuito que recolocaria em funcionamento os elétricos que estivessem operacionais”, (Torgal, 1996, p. 25).

Em 1989 do séc. XX a revista dos SMTUC⁸⁸, anunciava com o título e conteúdo: “Os Carros Elétricos vão voltar a circular em Coimbra”;

Os velhos carros elétricos vão voltar a circular em Coimbra mas desta vez, apenas com fins turísticos. A margem esquerda do Mondego será o local escolhido para o seu regresso. Os carros elétricos que deixarem de circular na cida-

⁸⁷ António Rodrigues Costa, *Museu dos transportes urbanos de Coimbra*, cit. em Torgal, 1992.

⁸⁸ Revista dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, Ano II, nº 6, II série – Março de 1989, pp. 24-25.

de, em Janeiro de 1980, regressarão de novo a ser um dos atrativos turísticos da Lusa-Atenas.

Numa primeira fase os carros elétricos farão um pequeno percurso de cerca de 900 metros, entre a Ponte de Santa Clara e a entrada dos SMTUC. A Câmara Municipal aproveitará para dar um arranjo capaz ao longo de todo o percurso, empedrando o passeio, montando bancos ao longo da marginal. Numa fase mais avançada será possível prolongar este percurso até à Ponte Açude permitindo assim que as pessoas possam atingir o Choupal.

Nada aconteceu pois as razões foram aquelas que ainda hoje subsistem, falta de verbas e vontade política. Passados quase 30 anos pouco, se vê quanto à realização dos projetos mencionados e já nessa altura referia Torgal (1996, p. 25) que “ Esta situação compreende-se no contexto da indisponibilidade de capitais que no nosso país sempre prejudicam intentos culturais que, à partida, não se constituem propriamente em rendimentos económicos”.

Segundo relata a atual diretora do Museu Municipal de Coimbra, em entrevista;

Estamos a falar agora do núcleo do carro elétrico, que é um dos museus temáticos do museu da cidade de Coimbra de tutela municipal, embora inicialmente tenha de ser criado como o museu dos transportes urbanos e estamos a falar do longínquo ano de 1982, na verdade quando surgiu a ideia de criar o museu da cidade de Coimbra e de incluir neste projeto, ficou claro para nós que não era correto que ele abrange-se uma temática tão vasta como é os transportes urbanos.

Acrescenta ainda que:

Na verdade o espólio que está guardado naquele edifício é o espólio que está associado diretamente à tração elétrica em Coimbra e portanto seria mais correto que ele fosse reestruturado como núcleo do carro elétrico e então incorporado no projeto do museu da cidade de Coimbra.

(...) à luz da moderna museologia aquele museu não estava a funcionar bem. É preciso recuar no tempo para perceber porque é que ele foi aberto naquela altura, em 1982, e isso foi extremamente importante, porque na verdade depois de os carros elétricos terem deixado de circular em Coimbra no início de 1980, ra-

pidamente se percebeu que, se não houvesse uma ação no sentido de salvar, o espólio, sobretudo o acervo circulante dos próprios carros, eles seriam rapidamente destruídos ou vendidos. *In* entrevista

Na situação atual em que se vive, com incertezas quanto ao futuro económico-financeiro que o país atravessa, pode-se pensar que talvez seja preciso mais 30 anos para a sua concretização

No entanto, se para muitos não há luz ao fundo do túnel com a crise económica, e não só, para outros pode ser a oportunidade de haver ordem nas contas públicas e canalizar de forma efetiva o capital público para a cidade que é de todos e não de alguns setores ou interesses económicos.

Em pleno ano de 2014, o Museu do Elétrico ainda não é uma realidade, conforme se pode identificar pelos meios de comunicação social, com este artigo de 23/10/2011 com o seguinte título: “Núcleo Museológico do Carro Elétrico em Coimbra em risco por falta de financiamento”.

Relata o seguinte;

O Núcleo Museológico do Carro Elétrico de Coimbra só poderá avançar se houver financiamento comunitário para o projeto, que exige um investimento superior a um milhão de euros – afirmou a vice-presidente da autarquia.

A integrar no Museu Municipal de Coimbra, este núcleo será instalado no edifício do antigo Museu dos Transportes. Fonte: Diário Digital / Lusa

Ainda noutro artigo mais recente de 18/06/2014 que relata o seguinte:

“Câmara de Coimbra quer investir 6,9 milhões de euros na reabilitação da cidade”;

O presidente da Câmara Municipal de Coimbra (CMC), Manuel Machado, disse à agência Lusa que a autarquia quer investir 6,9 milhões de euros na reabilitação de edifícios e espaços públicos da cidade.

continua...

O autarca informou que está em negociação «um empréstimo através do Banco Europeu de Investimento» para financiar metade de uma aposta de 6,9 milhões de euros.

A outra metade seria suportada pela CMC, com o objetivo de voltar «a atrair as pessoas para o coração da cidade», explicou.

e conclui...

Um ano depois da classificação de Coimbra como Património Mundial, Manuel Machado recordou «as vantagens muito positivas» que a classificação oferece, mas também «responsabilidades muito importantes», nomeadamente na preservação e reabilitação do património, que deveriam ser partilhadas com o Estado. Fonte: Diário Digital / Lusa

Contudo a atual diretora do Museu Municipal de Coimbra afirma que quanto ao núcleo do carro elétrico confirma-se a incerteza que sempre pairou no que diz respeito à musealização do elétrico;

(...) porque há aqui dois aspetos que têm de ser considerados. No aspeto técnico está tudo preparado para que o projeto possa ser relançado, num espaço de tempo relativamente curto cerca de dois anos. Agora do ponto de vista aspeto político não me posso pronunciar, pois cabe á tutela. Não tenho qualquer indicação nem da Senhora vereadora da Cultura nem do Senhor Presidente da Câmara do desejo de reabrir este núcleo do carro elétrico com esta nova orgânica que se pretende, pois como disse do ponto de vista técnico é perfeitamente viável e muito interessante do ponto de vista cultural e turístico para a cidade.

Acrescenta ainda...

Há aqui um nicho considerável para quem esta temática é muito importante, e procurada. Ainda hoje, e ao fim destes anos todos, em que aquele espólio tem estado fechado, sem abertura ao público, nós recebemos pedidos com alguma frequência, tanto nacionais como estrangeiros para verem o espólio e às vezes até os mostramos, ainda á relativamente pouco tempo veio um grupo de norte americanos que nos pediram para ver o núcleo e fizemos uma visita especializada e á porta fechada, e correu muito bem, e é sempre útil para a partilha de informação. *In* entrevista.

De facto, é pena que se faça à porta fechada, impedindo deste modo que os conimbricenses, visitantes e turistas também possam usufruir do elétrico e do seu museu. Talvez se

consiga, num futuro próximo, ver o elétrico a circular em algumas áreas da cidade, e que o seu museu, aberto a todos, se torne uma realidade (figura 44).



Figura 44 - Comemoração dos 100 anos do elétrico em Coimbra.
Fonte: Museu Municipal de Coimbra – CMC

Como Torgal (1996, p. 25) afirmou há 30 anos “(...) pois só assim seria possível reconstruir de forma completa e profunda a etapa inicial dos transportes coletivos da cidade e informar e consciencializar as gerações mais jovens para o papel determinante do transporte de tração elétrica na urbe e até sensibilizar as pessoas para a estética deste veículo que apesar de barulhento, não contribuí minimamente para a poluição atmosférica das cidades”.

Nesta matéria, há ainda outro ponto que nos parece importante, que é a inclusão do futuro núcleo museológico do elétrico, na rede portuguesa de museus, que de resto alguns já fazem parte, como é o caso do museu dos transportes de Lisboa.

A Rede Portuguesa de Museus, foi criada na dependência orgânica do IPM pelo Despacho Conjunto n.º 616/2000, de 17 de Maio, a Estrutura de Projeto Rede Portuguesa de Museus (EP-RPM) e começou a funcionar em Agosto de 2000⁸⁹.

Partindo da definição do conceito de museu e distinguindo-o do conceito de coleção visitável, a lei estabelece os requisitos comuns aos museus portugueses, que assentam na

⁸⁹ Boletim trimestral da Rede Portuguesa de Museus - Junho 2001.

conceção e no desenvolvimento do conjunto das funções museológicas, inerentes à própria noção de museu.

Como afirma Camacho, (2007) a lei define os princípios da política museológica nacional, estabelece um regime jurídico comum aos museus portugueses, institui mecanismos de regulação e de supervisão da criação de museus e estabelece os direitos e deveres do Estado e das entidades de que dependem os museus.

A adesão à Rede Portuguesa de Museus está aberta a todo o tipo de museus, independentemente da sua tutela, da abrangência do seu campo temático, das suas coleções e do seu âmbito territorial. É um sistema de mediação e de articulação entre entidades de índole museológico, tendo por objetivo a promoção da comunicação e da cooperação, com vista à qualificação da realidade museológica portuguesa⁹⁰.

Esta adesão por parte das entidades museológicas do País enquadra-se na estruturação progressiva deste projeto e tem por principal objectivo estimular os museus a atingir e a prosseguir padrões de qualidade no cumprimento das respectivas funções (investigação, conservação, documentação, comunicação e educação) e, por conseguinte, contribuir para a melhoria da sua prestação cultural e social⁹¹.

O processo implica que as entidades museológicas se comprometam com os princípios e com os objetivos e cumpram um conjunto de quesitos que decorrem da própria noção de museu.

No caso da Rede Portuguesa de Museus está garantido à partida o conhecimento aprofundado de cada entidade constituinte do sistema, visto que o Instituto dos Museus e da Conservação, até 2007 Instituto Português de Museus, através da Estrutura de Projeto Rede Portuguesa de Museus e em cooperação com o Observatório de Atividades Culturais (OAC), detém um conhecimento muito atualizado sobre cada museu, através da sua ficha de candidatura, da interação regular estabelecida com cada museu e das visitas ao terreno (Camacho, 2007).

É por isso que o futuro Núcleo Museológico do Elétrico, parte integrante da estrutura do Museu Municipal de Coimbra, possa no futuro ser orientado para o seu reconhecimento e inclusão nesta rede de museus. Para isso, tem a nosso ver, de criar todas as condições para que a sua avaliação corresponda aos critérios da rede.

⁹⁰ *Idem.*

⁹¹ *Ibidem.*

Um segundo aspeto a ser considerado é a fisionomia estética singular do elétrico frequentemente negligenciado pelas práticas patrimoniais, ou seja, a sua condição de suporte material das formas de existir e de ocupar, produzir e reproduzir o espaço associados a determinado segmento social ou a certa temporalidade histórica⁹².

Neste sentido, o elétrico pode realçar um conjunto de bens passíveis de patrimonialização, testemunhos vivos materiais e imateriais, legitimando os seus artefactos culturais como relevantes para a memória social urbana, tornam-se geradores ou reforçadores de vínculos de sentido de pertença dos indivíduos e grupos com a própria cidade.

Existe espaço para o elétrico na cidade de Coimbra através da criação de uma linha turística, onde pode inclusive, criar uma maior divulgação, sobretudo entre os turistas, das iniciativas e dos programas de atividades turísticas para a realização de grandes eventos, hoje insuficientes.

Aliás, parte significativa da atividade cultural desenvolvida deveria ser especialmente direcionada ao turista como forma de o “reter” por mais tempo no Município, refletindo-se no acréscimo da estadia média. A tradição académica, decorrente do património universitário histórico, é um marco cultural de Coimbra, associado ao fado e festas académicas.

Não querendo deixar de manter a posição de que o turismo teve um papel fulcral na decisão da Unesco, a cidade se houver vontade política, deve perceber de uma vez por todas como é fundamental recuperar um património que ajudou a desenvolvê-la durante mais de meio século, o elétrico, um geossímbolo que ainda hoje vive em outras cidades, à escala nacional e global e que fazem destas um exemplo a seguir.

Pretende-se assim, mostrar que este geossímbolo patrimonial, pertence à cidade de Coimbra, não sendo por isso um forasteiro, um estrangeirismo exótico que se queira introduzir, com vista a uma encenação turística ilusória, efémera e descontextualizada do seu território urbano.

Por isso, é importante que resgate do elétrico seja feito pelo turismo, tornando-se imprescindível conhecer as estratégias, os modelos e os fluxos turísticos da cidade de Coimbra.

⁹² “O património cultural português é constituído por todos os bens materiais e imateriais que, pelo seu reconhecido valor próprio, devam ser considerados como de interesse relevante para a permanência e identidade da cultura portuguesa através do tempo.” (Art.º 1, Lei n.º 13/85 do Património Cultural Português, 1985).

5.3 O turismo na cidade de Coimbra

Como já foi referido, o turismo é um fator da transformação recente dos territórios urbanos e das suas economias, pois ele apresenta-se como uma fonte geradora de receitas e emprego, que se traduz no PIB e na taxa de empregabilidade no país.

A atividade turística aborda as cidades e os seus recursos endógenos, nomeadamente os bens patrimoniais e culturais, como fundamentais na captação de diversos fluxos, como pessoas, bens e capitais.

Dentro da oferta diversificada e segmentada e do aumento da sua procura, surgiu um novo tipo de turismo, o urbano, com características singulares a partir da segunda metade do século XX.

Segundo Fortuna (1999, p.48), o turismo urbano “(...) desenrola-se em contextos urbanos, particularmente os que registam uma forte incidência de fatores arquitetónicos, histórico-arqueológicos e monumentais”.

As cidades sempre constituíram polos marcantes de cultura, arte e património e por isso são lugares de relevo para o turismo em contexto urbano e cultural, sendo que nas últimas décadas tem assinalado um impulso considerável, assumindo novos contornos como o turismo criativo que já se falou.

Esta procura pelo turismo urbano revela-se mais do que nunca pela sua temporalidade e por isso a cidade, e os seus centros históricos de valor excepcional, tornaram-se uma das principais atrações da atualidade. É aqui que a cultura visual adquire importância no sentido em que o valor histórico e cultural patrimonial das cidades se consubstancia em identidade local.

Como afirma Fortuna (2006, p. 3), “patrimónios históricos edificados, mas também patrimónios socioculturais, artísticos, linguísticos e humanos que encontram expressões diversas nas cidades de hoje”, destacam-se pelo interesse manifesto dos turistas.

Assim, o património é visto como um motor de atração turística e está associado tanto aos elementos físicos, como aos elementos imateriais e simbólicos em contexto urbano. A Europa tem vindo a assistir em matéria de turismo urbano, a uma dinâmica que é fruto da segmentação do mercado turístico atual, isto é, se a principal motivação para a deslocação do turista é o lazer, então a cultura é o cerne fundamental dessa escolha.

É preciso, contudo que os processos de turistificação da cultura da cidade de Coimbra não corram os riscos que marcaram algumas sociedades levantando sérias preocupações,

entre as quais a massificação do consumo dos bens identitários e patrimoniais. Isto, acarreta sérios riscos que não podem ser esquecidos, pois o número de turistas internacionais e internos está a crescer e irá crescer ainda mais.

É por isso, que se defende a ideia que Coimbra deve ser uma cidade com turistas e não turística, pois como se sabe, os processos de turistificação ocasionam em regra, riscos de tensão e conflito entre locais e turistas.

Por isso, Coimbra deve deter uma estratégia integrada do turismo como mais uma atividade da cidade, polifuncional e multifuncional, evitando-se assim, no futuro, os riscos de uma economia urbana de excessiva dependência face ao turismo.

Em Portugal, verificaram-se nos últimos 15 anos, alterações na distribuição dos fluxos turísticos pelo território nacional, tendo a Região Centro ganho importância, passando a título de exemplo, de 6,6% das dormidas nacionais em estabelecimentos hoteleiros em 1990, para 9,1% em 2004⁹³.

A Alta de Coimbra constitui, como sabemos, um dos principais atrativos dos fluxos turísticos da cidade, organizada em torno do conjunto patrimonial edificado e simbólico da Universidade.

O movimento turístico no centro da cidade de Coimbra é assim marcado por estes fluxos que procuram a materialidade e a imaterialidade do lugar. De realçar também, que a identificação das características comuns do perfil do turista, constitui um instrumento analítico importante na medida em que os traços sociodemográficos e socioculturais dos turistas têm implicações decisivas na forma e relação deste com o espaço urbano que visita.

A este respeito e segundo vários autores os estudos especializados têm demonstrado que ao longo dos últimos anos que no turismo urbano e patrimonial prevalece a procura constante e renovada por novos conhecimentos e experiências relativamente autónomas de organizar e gerir a prática turística (Fortuna, *et al*, 2012).

Estes aspetos estão muito associados a um novo perfil dos turistas que neste segmento é maioritariamente ocidental, com qualificações escolares e profissionais médias e altas (Lash e Urry, 1994; Richards, 2003).

⁹³ Segundo dados recolhidos no Plano Estratégico de Coimbra (2007). Este Plano Estratégico de Coimbra surge como culminar do processo iniciado pela Câmara Municipal de Coimbra, através de um Concurso Público, lançado em Janeiro de 2005. Desse concurso, a empresa Parque Expo consultoria técnica assumiu todo o projeto. O Plano foi pioneiro em Portugal pelo facto de ser o primeiro elaborado conjuntamente com o Plano de Urbanização, criando-se desta forma um bloco integrado de Planeamento Estratégico e Planeamento Urbano. Neste Diagnóstico Estratégico, Coimbra foi analisada segundo um número alargado de perspetivas (que tomaram a designação de Alavancas Estratégicas), das quais resultam um conjunto de quadros de análise de Forças, Fraquezas, Potencialidades e Ameaças (quadro de análise SWOT).

Um primeiro olhar sobre as características sociodemográficas dos visitantes revela que a composição do género da amostra é relativamente equilibrada ainda que favorável aos representantes do género feminino. Trata-se também de uma amostra maioritariamente jovem com uma média etária de 36 anos onde temos 54,7% sexo feminino e 45,3% do sexo masculino⁹⁴.

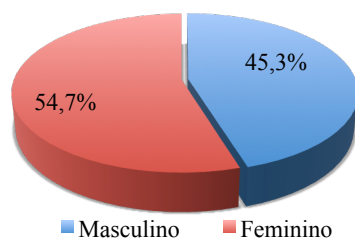


Gráfico 8 – Caracterização dos visitantes por género
Fonte: Fortuna, *et al.* (2012)

A proximidade geográfica é um fator importante na variável caracterizadora dos fluxos turísticos que registam em Coimbra. Cerca de 92,3% residem na Europa e apenas 7,7% provêm de outros continentes (Fortuna, *et al.*, 2012).

Segundo dados do Turismo do Centro, entre Janeiro e Agosto deste ano visitaram a Universidade cerca de 240 mil pessoas, sendo a França o país que mais visita a cidade de Coimbra com 20% do total das visitas, seguido do Brasil e Itália com 10% e Portugal com 9% incluído escolas, enquanto a Espanha surge em 5º lugar atrás do mercado brasileiro que é o 4ª maior da região.

Para melhor entender estes fluxos turísticos, torna-se também necessário fazer uma análise (swot) que permita identificar os pontos fortes e fracos do tecido urbano da cidade de Coimbra e as oportunidades e as ameaças obtendo, por isso, uma ideia do que se pode fazer para potencializar e reforçar a imagem da cidade enquanto destino turístico de referência nacional e internacional, conforme se indica no quadro 10.⁹⁵

⁹⁴ Cf. Fortuna, C. *et al* “A Cidade e o Turismo – dinâmicas e desafios do turismo urbano em Coimbra. Coimbra Almedina, 2012.

⁹⁵ A técnica de análise SWOT foi elaborada pelo norte-americano Albert Humphrey, durante o desenvolvimento de um projeto de pesquisa na Universidade de Stanford entre as décadas de 1960 e 1970, usando dados da Fortune 500, uma revista que compõe um ranking das maiores empresas americanas.

Quadro 10 - Análise Swot para a cidade de Coimbra.
 Fonte: PEC (2010)

| ANÁLISE SWOT | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posição geoestratégica de Coimbra no território nacional; • Boa rede de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias; • Cidade média com raio de influência significativo nos concelhos limítrofes; • Cidade universitária com projeção nacional e internacional; • Cidade histórica com centro multifuncional e valioso do ponto de vista patrimonial; • Concentração de recursos humanos qualificados; • Paisagem “Coimbra e Baixo Mondego” com elevado valor identitário e vistas panorâmicas com qualidade cénica excecional; • Concentração de equipamentos culturais e entidades com atividade cultural; • Oferta diversificada de comércio e forte presença de simbolismo do comércio de rua. | <p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descentralização e fragilidades do Centro Histórico no contexto da nova área urbana de Coimbra; • Fraca articulação entre entidades e atores locais/regionais; • Bloqueio da relação da cidade com as margens do rio e problemas de mobilidade entre margens; • Concentração de unidades hoteleiras em zonas pouco qualificadas; • Perda de vitalidade do comércio tradicional devido à instalação de grandes superfícies exteriores ao Centro Histórico; • Declínio e envelhecimento da população residente no Centro Histórico. |
| <p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cidade com história e com forte capacidade atrativa de população e visitantes; • Política pública de intervenção nas cidades, integrada em operações de regeneração urbana; • Dinamização da Universidade e outros equipamentos educativos e de investigação de referência; • Recente classificação da Universidade de Coimbra e Sofia a património mundial pela UNESCO e integração em rede de cidades históricas com elevado valor patrimonial e cultural; • Aumento da procura turística temática associada ao turismo cultural e de negócios MI (<i>meetings industry</i>); • Criação do Coimbra iParque – Parque de inovação em ciência, tecnologia e saúde; | <p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crise económica e reduzida capacidade de investimento público e privado; • Diminuição da capacidade de financiamento de políticas públicas e urbanas; • Situação continua de perda de centralidade do Centro Histórico no contexto da cidade; • Tendência para a deslocalização de equipamentos e serviços dos Centros Históricos; • Grau de dependência da Universidade enquanto fator de desenvolvimento da cidade; • Expansão urbana desordenada em áreas visualmente importantes no Centro Histórico; • Manutenção de áreas significativas do centro da cidade encerradas à utilização pública. • Atraso na concretização das novas infraestruturas de mobilidade previstas para a cidade. |

Para Coimbra, o Turismo apresenta um potencial de crescimento relevante, dados os ativos patrimoniais que detém e que dão corpo à Marca Coimbra na vertente “Cidade do Património”.

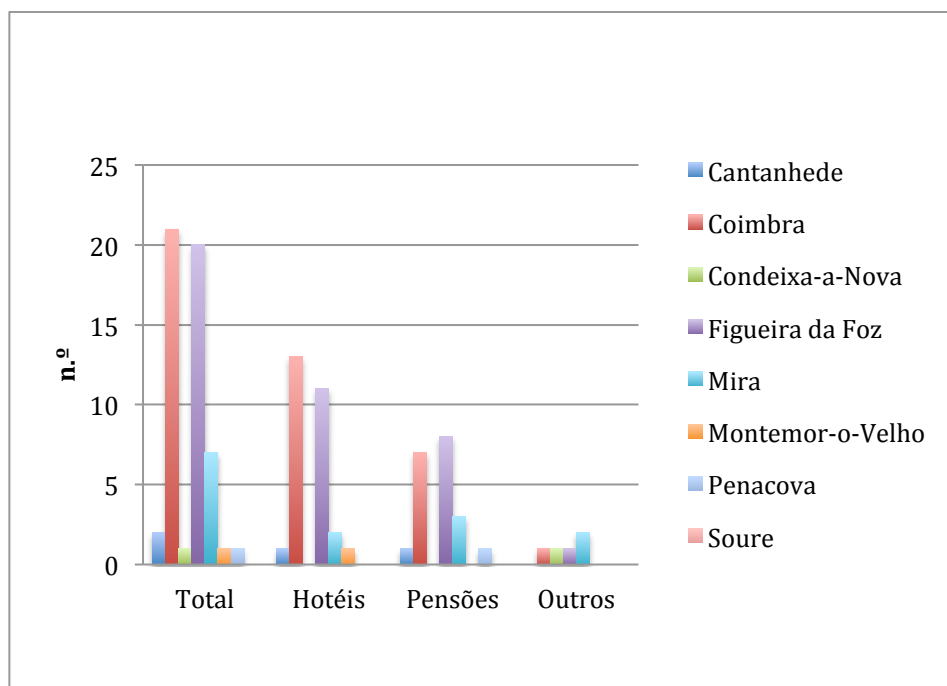
Apesar do turismo patrimonial ser a principal motivação turística de Coimbra, as suas valências em termos turísticos não se esgotam nos elementos históricos, porque o Rio Mondego e todo o património natural existente, assim como as atividades culturais, permitem posicionar Coimbra como ponto de partida para uma “experiência de Turismo” que ul-

trapassa os limites físicos do Município. Por isso, a cidade de Coimbra pode se afirmar como o núcleo do turismo do Centro⁹⁶.

O património de Coimbra é uma parte integrante da sua identidade e um dos ativos com maior potencial de projeção de Coimbra como “Cidade do Património”. Coimbra é o terceiro município nacional, após Lisboa e Évora, em número de monumentos nacionais.

Apesar da qualidade e potencial atratividade dos ativos de interesse turístico identificados ao longo do trabalho, verifica-se, no entanto, um défice de equipamentos de apoio ao turista e que não permitem uma plena alavancagem, o que se reflete na ainda reduzida estadia média de turistas no município (gráfico 9).

Os dados que se apresentam são os que estão disponíveis, não havendo e após consulta apurada no INE, dados mais recentes⁹⁷.



⁹⁶ As ideias que se apresentam são recolhidas em parte do Plano Estratégico de Coimbra elaborado pelo município de Coimbra em 2007, que se destacam no contexto do turismo dada a sua importância estratégica para a cidade de Coimbra. Previamente a este documento foi já elaborado um Diagnóstico Estratégico, aprovado em Assembleia Municipal e acessível na web-page do município (<http://www.cm-coimbra.pt/800.htm>).

⁹⁷ O Instituto Nacional de Estatística (INE) detém, em Portugal, a responsabilidade de assegurar a produção e difusão da informação estatística oficial. INE, I. P. Anuário Estatístico da Região Centro 2012 - Edição de 2013.

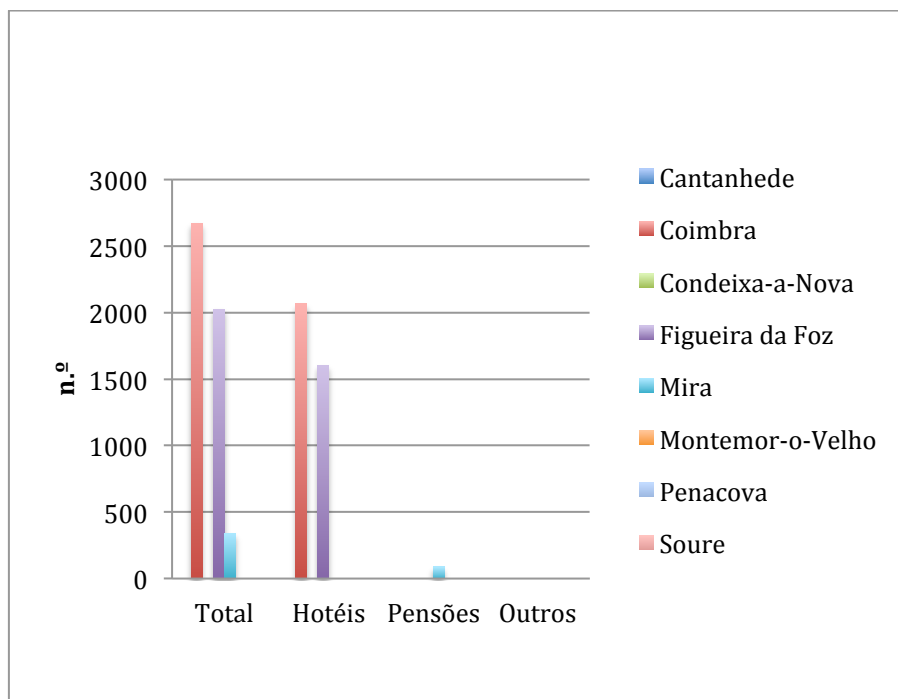


Gráfico 9 - Estabelecimentos e capacidade de alojamento por município, em 31.7.2012
 Fonte: INE, I.P., Estatísticas do Turismo

Da análise na estada media de hóspedes estrangeiros por número de noites, verificam-se diferentes assimetrias a nível regional e concelhio. Como se pode observar, o turista estrangeiro tem um peso ligeiramente superior no Baixo Mondego (1,8%) comparado com Coimbra que registou (1,6%).

Os municípios Penacova, Montemor-o-Velho, Condeixa-a-Nova e Cantanhede, não apresentam valores, dado que são confidenciais e o município de Soure não tem um valor aplicável, segundo dados do INE (gráfico 10).

Ao observar estes números e ou a falta deles, constata-se que é preciso desenvolver estratégias que permitam colmatar estas “deficiências” no que diz respeito à estadia tanto de turistas internos como externos.

Assim, aumentar o número de noites nos concelhos mais “carenciados”, é em suma fundamental para nivelar tanto a oferta como a procura. Estas estratégias passam por fazer um levantamento do que de melhor cada território tem para oferecer criando “produtos” atrativos que permitam que a estadia do turista seja mais enriquecedora e durável.

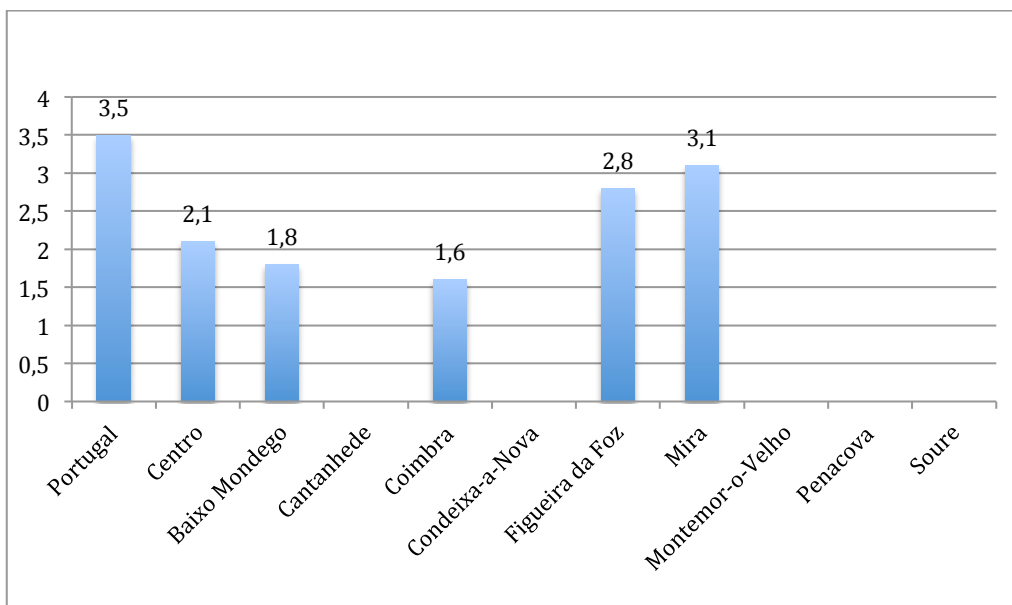


Gráfico 10 - Estada média de hóspedes estrangeiros.
 Fonte: INE, I.P., Estatísticas do Turismo

O turismo patrimonial e histórico é, atualmente, a tipologia dominante nos seus fluxos para o Município de Coimbra e é potenciado pela existência no centro histórico de 27 imóveis classificados ou em vias de classificação pelo IPPAR, de um total de 54 imóveis classificados do município (PEC, 2007).

A curta duração média dos turistas em Coimbra pode estar ligada a esta concentração geográfica de motivos de interesse patrimonial, assim como, à reduzida divulgação de outros ativos localizados noutros locais do centro urbano ou Município.

O prolongamento da estadia média dos turistas deverá passar pela criação de motivos de interesse sendo relevante integrar os monumentos e outro edificado histórico em percursos turísticos completos que levem o visitante a encontrar diversos pontos de interesse em Coimbra, nomeadamente na margem esquerda, contribuindo para aumentar a reduzida estadia média de visitantes no município.

Uma das formas de alargar períodos de estadia média é a aposta em tipologias alternativas de turismo tais como congressos e convenções, bio e ecoturismo, golfe (como parte de uma estratégia regional para dinamização da região), turismo ativo, turismo para a 3ª idade e *short break*.

Apesar dos ativos de interesse turístico identificados, existem barreiras ao desenvolvimento do Turismo Patrimonial em Coimbra, nomeadamente:

- Monumentos deficientemente sinalizados/iluminados;
- Museus com horários de abertura reduzidos;
- Reduzida informação (em língua nacional e estrangeira) *on site*;
- Inexistência de percursos históricos formalmente estruturados;
- Deficiente gestão e manutenção de espaços envolventes aos monumentos.

O turismo de congressos e convenções apresenta-se como uma das tipologias de turismo com maior potencial de desenvolvimento em Coimbra, não estando atualmente muito desenvolvida.

Alguns aspetos estruturais relevantes neste desenvolvimento são:

- Existência de Centros de Congressos de média/elevada dimensão: Coimbra não dispõe atualmente de espaços para grandes eventos (com mais de 1.000 participantes). A reconversão do Convento de S. Francisco em Centro de Congressos (e Teatro) e o projeto da Arena no âmbito do projeto da REFER/Invesfer da Estação B irá dotar Coimbra deste tipo de espaços;
- Acesso rápido a aeroportos internacionais: O mercado internacional deve ser contemplado no desenvolvimento de segmentos de nicho especializados, pelo que acessos rápidos e frequentes a partir de aeroportos internacionais são essenciais;
- Existência de uma oferta hoteleira e de restauração de qualidade: não existem atualmente hotéis de cinco estrelas no Município nem uma oferta de restauração de qualidade; a criação de uma oferta hoteleira e de restauração de qualidade é fulcral.

O desenvolvimento de diversas dinâmicas turísticas é fundamental na criação de fluxos turísticos mais homogéneos ao longo do ano. Existem ainda outros segmentos com espaço de desenvolvimento em Coimbra, dadas as valências do seu território, tais como:

1. Turismo ativo: corresponde a práticas desportivas enquadradas em locais de interesse turístico;
2. Bio e ecoturismo: Coimbra tem uma localização geográfica que lhe permite posicionar-se como porta de acesso aos ativos naturais de interesse turístico existentes no corredor Figueira da Foz à Serra do Açor ao longo do Rio Mondego, promovendo este tipo de turismo, nomeadamente, através da criação de percursos holísticos que abarquem a maioria destes ativos de natureza (detalhados em mais pormenor anteriormente). O bio e ecoturismo potenciam a criação de estruturas de Turismo Rural, o qual apresenta períodos de estadia mais prolongados.
3. Turismo de 3ª idade: a principal vantagem é tomar lugar usualmente nas épocas baixas, permitindo um fluxo de turistas mais homogéneo ao longo do ano.
4. *Short break*: também conhecido por turismo de fim de semana.
5. Turismo de Congressos e Convenções.

Numa economia global, os países e os territórios competem entre si para atrair investimentos, atrair turistas e aumentar exportações. Neste contexto, a “Marca”, reputação e imagem de um território, tem um impacto económico importante, podendo ser uma vantagem ou desvantagem competitiva.

A “Marca”⁹⁸ é um mecanismo pelo qual uma entidade ou território se posiciona, identifica e comunica perante os seus públicos-alvo. No caso de Coimbra, existem diversos tipos de públicos-alvo que interessa atingir, com intensidades distintas, nomeadamente, empresários e investidores, turistas, população em geral, população estudantil e outros.

O Vetor Marca, Turismo, Património e Cultura incorpora em si quatro Macro Ações: Política de Marca, Equipamentos Estruturantes, Ativos Patrimoniais e Produção Cultural e Eventos. Este vetor de intervenção tem um impacto direto sobre o Objetivo Estratégico “Revitalização Turística” e um impacto indireto sobre os Objetivos “Densificação Económica da Região” e “Redefinição Urbana da Cidade”. Tem, desta forma, um contributo para a realização da vertente da Visão/Missão “Coimbra como Território de Fixação de Pessoas e Empresas” (figura 45).

⁹⁸ Segundo o Plano Estratégico de Coimbra – Documento Base, 2007.

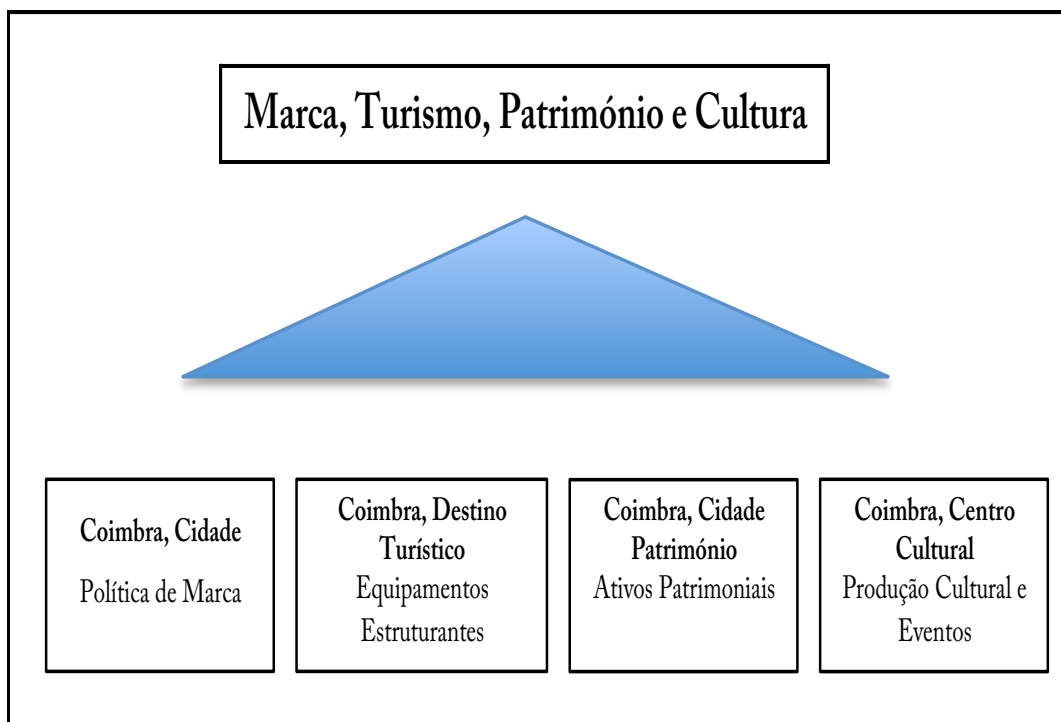


Figura 45 - Vetor de Intervenção Marca, Turismo, Património e Cultura.
Fonte: autor a partir de dados do PEC (2007)

O vetor de intervenção “Marca, Turismo, Património e Cultura”, apresenta uma estreita relação com o vetor “Dinâmicas Urbanas e Ambiente”, na medida em que, da redefinição da Cidade, em termos, macro resultante deste último dependerá de forma crucial o conjunto de intervenções locais visando a promoção do Turismo e da Cultura presente no primeiro (PEC, 2007).

Visa também dotar Coimbra como uma Marca de Cidade forte, clara e agregadora de um conjunto de capacidades e aspirações da Região como se descreve no (quadro 11) do qual se destaca a importância de desenvolver o turismo na cidade de Coimbra a partir da sua recente classificação a Património Mundial da Humanidade.

Esta mais-valia pode trazer uma maior potencialização do conjunto patrimonial da cidade, desenvolver novas estratégias no seu uso e integrar a oferta no âmbito do turismo cultural na Região Centro.

Quadro 11 - Ativos Patrimoniais.
Fonte: adaptado do PEC (2007)

| Coimbra , Cidade Património - Ativos Patrimoniais - |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Descrição <ul style="list-style-type: none">• Desenvolver do Turismo Patrimonial em Coimbra a partir da recente classificação a Património Mundial da Humanidade.• Intervenção física sobre o conjunto de ativos patrimoniais de Coimbra que permita a sua alavancagem turística.• Definir de uma marca turística forte da cidade de Coimbra Patrimonial, nomeadamente no desenvolvimento de roteiros.• Aproveitamento de estruturas funcionais dos ativos patrimoniais da cidade aplicado ao turismo de negócios/eventos, atividades de lazer e de natureza cultural.• Desenvolver de estratégias de suporte ao turismo Cultural/Patrimonial. |
| Objetivos <ul style="list-style-type: none">• Potencializar o conjunto patrimonial de Coimbra num pacote turístico integrado.• Desenvolver estratégias de usos alternativos para os ativos patrimoniais da cidade de Coimbra.• Integrar a oferta de Turismo Cultural em pacotes turísticos com ativos patrimoniais da Região Centro. |
| Sinergias <ul style="list-style-type: none">• Integrar o conjunto patrimonial (após a sua requalificação) como um elemento constitutivo da Marca da Cidade.• Potencializar o desenvolvimento do comércio (em boa parte) na Zona Histórica em particular na Baixa da cidade, direcionado para o turista.• Integrar pacotes de turismo de <i>Short Break</i>. |
| Ações <ul style="list-style-type: none">• Desenvolver roteiros turísticos com diferentes períodos de duração.• Ligação estreita com o setor hoteleiro e da restauração bem como as empresas de animação e organização de eventos.• Estruturar espaços privilegiados para o estacionamento de autocarros turísticos fora do centro histórico da cidade, dando acesso preferencial ao uso de transportes com forte ligação histórica e afetiva à cidade como o elétrico. |

Apesar de não se dispôr de estudos de opinião sobre a Marca Coimbra, é possível afirmar que esta apresenta um bom nível de notoriedade e está ligada a elementos positivos, como a Universidade e o ensino, a saúde, o património, o rio Mondego e uma envolvente natural rica.

O Eixo Alta-Baixa assume um elevado potencial de vida, comércio e turismo para Coimbra, não apresentando, no entanto, estruturas de apoio de qualidade a estas atividades. A Alta e a Baixa apresentam um parque edificado envelhecido e degradado, contribuindo para o despovoamento da área, assim como, para o agravamento de disparidade sociais intra-urbanas.

O fator diferenciador da Baixa e do “comércio tradicional” é a proximidade ao cliente, sendo por isso relevante entender que existem hoje barreiras “culturais” na população comerciante instalada na Baixa e que estão correlacionadas com o envelhecimento da população, tanto ao nível residente, como comerciante.

A Alta é um dos principais focos da procura turística de Coimbra, contudo verificam-se alguns aspetos que carecem de resolução, nomeadamente:

1. estacionamento desordenado e motivado pela elevada utilização do transporte individual;
2. falta de vida e animação noturna;
3. reduzida ligação à Baixa de Coimbra.

A cidade de Coimbra tem uma localização geográfica estratégica a nível nacional estando localizada no centro de eixos rodoviários a nível ibérico, fruto do seu posicionamento central (PEC, 2007).

Dadas as potencialidades da cidade de Coimbra, os objetivos de desenvolvimento económico sustentável, inovação e conhecimento, devem ser orientados para o turismo, como uma área da economia a potencializar dado que o seu património edificado, histórico e cultural detém uma riqueza singular reconhecida mundialmente.

A escolha preliminar desta importante área, como é o turismo, decorre diretamente do diagnóstico estratégico desenvolvido referido, e respeitam um conjunto de condições benéficas, dado que é um forte valor acrescentado, sustentável que reforça a internacionalização de Coimbra e da região enquanto destino turístico.

Embora crescente nos últimos anos, a intensidade da atividade turística encontra-se longe de atingir o potencial que a cidade de Coimbra e principalmente o seu Centro Histórico poderiam ter.

O turismo cultural, em formas mais ou menos massificadas de visita, constitui a base do turismo de Coimbra e possui uma dimensão média de estadia muito baixa. Neste contexto,

a classificação da Universidade a Património Mundial pela UNESCO é um passo importante para alavancar este património, nomeadamente na eliminação de alguns problemas que limitam a sua potenciação, quer na vertente patrimonial quer do seu aproveitamento turístico.

Alguns dos problemas identificados no edificado histórico estão relacionados com a qualificação e valorização, gestão e manutenção, iluminação de monumentos e área envolvente, regularização do estacionamento, insuficiente sinalização e informação, e horários de funcionamento limitados.

A qualificação e o alargamento da oferta, quer em termos de produtos, quer de alojamento, no sentido de corresponder a esta crescente procura turística e de alargar o período da sua estadia, deverão constituir uma das preocupações centrais.

A Universidade e o património a ela associado, constituem-se como o grande polo aglutinador da capacidade de atração turística da cidade. Um roteiro de visitação turística da Universidade – aglutinando o património religioso da cidade e enfatizando tanto o património construído como o imaterial – poderá corporizar esta necessidade de acrescer a oferta cultural da cidade e reter o turista por um período de tempo mais alargado do que acontece hoje.

Poderá constituir também uma forma de alargar espacialmente a visitação turística tradicional, que se estabelece atualmente com maior intensidade entre a Alta (Paço das Escolas) e a Baixa, a áreas como as polarizadas pela Rua da Sofia e Santa Clara, dispondo também de um conjunto de equipamento de âmbito cultural ou recreativo que pode ser orientado para uma oferta mais (ou também) dirigida à procura turística.

A dimensão do fluxo turístico à cidade, quer de âmbito nacional quer internacional, faz realçar também a inexistência de estruturas de acolhimento e acompanhamento do turista num espaço central da área histórica da cidade. Daí que a promoção de novos equipamentos de interesse turístico, ou a valorização dos existentes, deva constituir, também, um objetivo do programa de reabilitação a empreender.

A disponibilização centralizada de informação sobre o Centro Histórico de Coimbra, quer para a programação da visita turística, quer no desenrolar da mesma, constitui outro dos aspetos que poderá melhorar de forma considerável a procura turística e a rentabilização da atividade.

Assim, a promoção de eventos de caráter cultural e recreativo de forma articulada, contribuirão, certamente, para promover o conhecimento do Centro Histórico e da cidade e possibilitarão um crescimento e qualificação da atividade turística.

O aumento e diversificação da oferta de alojamentos turísticos constituirá outro dos objetivos, pois o centro de Coimbra possui uma oferta hoteleira relativamente reduzida e muito pouco diversificada.

Estrategicamente, no que se refere ao desenvolvimento do turismo, destacam-se como principais objetivos estratégicos:

1. Valorizar a Universidade de Coimbra como grande polo de atração cultural e turística;
2. Aumentar e diversificar a oferta hoteleira;
3. Valorizar e articular o património edificado numa ótica de exploração turística;
4. Promover o conhecimento do Centro Histórico e da cidade e as atividades culturais e turísticas.

Nesta medida, o modelo espelha as opções fundamentais de organização territorial que permitirão que o turismo em Coimbra contribua para a afirmação e consolidação de uma centralidade urbana, que se organiza de forma a potenciar os valores, tanto naturais como culturais, e a diversidade patrimonial que a diferenciam.

O modelo turístico adotado, decorrente de uma abordagem integrada dos grandes sistemas que qualificam o território (ambiental, funcional, de mobilidade, patrimonial e turístico) é, assim, a tradução de um compromisso entre as características particulares deste território.

É pela sua diversidade e pela combinação das suas vocações que o Centro Histórico de Coimbra se diferencia e se pode afirmar, havendo que sincronizar a resposta espacial e funcional com a sua história e património e com uma vida urbana diferenciada e diversa.

O espaço urbano é um importante instrumento de ação que produz uma hierarquia dos lugares na (re) centralização do poder. O ambiente construído pode tornar-se num cenário cíclico no mercado imobiliário, em que a deterioração é paralela à mega construção.⁹⁹

⁹⁹ Veja-se o caso da recente (re)conversão do Convento de S. Francisco.

Se é certo que o turismo urbano, e já o afirmámos, está associado ao urbanismo dos três (r)(requalificação, reutilização, revalorização), isto é, a novos projetos urbanos para “velhas” áreas, não é contudo sinónimo de tentativas políticas de *pseudo* revalorização urbana “homicidas” aos bens patrimoniais, pois quer estejam ou não protegidos pela norma jurídica, deveriam continuar “intocáveis”.

O ordenamento do território urbano deve conter intencionalidades afectas à preservação do património cultural e ao uso turístico, embora se saiba ser uma relação difícil. Mas, se a preservação patrimonial tende a limitar o uso dos bens classificados, como mudanças formais ou funcionais, o valor que o turismo confere pode introduzir novos usos respeitando o(s) seus valore(s) históricos e culturais intrínsecos.

Portanto, na abordagem que aqui se segue, deve-se dar especial atenção ao que foi dito e centra-se num conjunto de opções chave traduzidas no modelo territorial e turístico que constituem a resposta operacional, a saber:

- Um Centro dinâmico e articulador de um espaço urbano policêntrico
- Um Centro Histórico multifuncional
- Duas margens mais próximas e complementares
- Uma oferta turística diversificada
- Uma rede articulada de espaços públicos de qualidade
- Eixos urbanos estruturantes valorizados

Por último, haverá que consolidar a “Marca Coimbra”, pois o *marketing* territorial associado ao aumento dos fluxos turísticos da cidade de Coimbra deve contribuir para evidenciar os valores sociais e culturais, materiais e imateriais, que este território tem para oferecer e usufruir, vincando uma “marca” forte enquanto destino turístico de referência.

A ideia de que o elétrico tem uma forte capacidade de atração turística deve ser vista como um potencial recurso para estimular o turismo na cidade de Coimbra.

5.4 O elétrico turístico em Coimbra: proposta para a sua (re)introdução

Durante as últimas três décadas, a oferta turística promovida em Coimbra estruturou-se sobretudo em torno da história da cidade, com destaque para a sua componente monumen-

tal e pela importância da sua instituição universitária, segundo indicam os dados estatísticos¹⁰⁰ sobre as experiências e as preferências de turistas e visitantes na cidade.

Assim, o conhecimento prévio da cidade deve-se sobretudo à Universidade e ao seu conjunto monumental, assim como ao parque temático Portugal dos Pequenitos¹⁰¹. Eles representam, os locais mais visitados na cidade¹⁰² numa experiência turística centrada nos aspetos histórico-monumentais da cidade, com especial presença dos que estão relacionados com a universidade e as suas tradições académicas.

Ao comemorar o Dia Mundial do Turismo na cidade, a apresentação virtual da cidade, a Coimbra Interativa¹⁰³, revela bem a centralidade que é ainda atribuída aos aspetos históricos e patrimoniais da cidade, com uma relevância inegável para a Universidade.

Esta parece constituir, uma estratégia de valorização *hard*, mais conservadora e expressiva da história e da memória da cidade, contribuindo para manter a imagem com que Coimbra se posiciona nos mercados do turismo: uma cidade histórica, monumental, tradicional e universitária (Fortuna, *et al*, 2011).

É neste contexto, que o projeto turístico de (re)introdução do elétrico é uma hipótese a considerar na perspetiva de diversificação como um elemento valorativo patrimonial endógeno da cidade de Coimbra e atrativo turístico.

Com a (re)introdução do elétrico, pretende-se promover circuitos como, por exemplo, “Passear na História”¹⁰⁴ da cidade de Coimbra, “Passear na Literatura” com o roteiro torquiano, ou conhecer a “Coimbra Contemporânea”, visitando “os mais inovadores e contemporâneos edifícios da cidade, com destaque para obras de autores de reconhecido mérito nacional e internacional”.

Assim, com este projeto turístico surgem referências a novas imagens e possibilidades territoriais turísticas para além daquelas que se circunscrevem ao uso do património monumental e universitário. São referências que, por um lado, revelam um investimento em

¹⁰⁰ Refere-se aos dados de caracterização geral dos turistas e visitantes e suas experiências na cidade, provenientes de um estudo recente (Fortuna, 2009) intitulado “Fluxos Turísticos no Centro Histórico de Coimbra”, desenvolvido no Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, pelo Núcleo de Estudos sobre Cidades e Culturas Urbanas.

¹⁰¹ 61,1% dos turistas já conheciam a Universidade, percentagem à qual se somam 37,6% que afirmaram já conhecer a Biblioteca Joanina e 17,7% a Sala dos Actos, ambos pertencentes ao conjunto monumental da Universidade. O Portugal dos Pequenitos já é conhecido por 62,4% dos turistas (cit. Fortuna, C. *et al*, 2011).

¹⁰² Especificamente, a Universidade, a Biblioteca Joanina, a Sé Velha, a Igreja de Santa Cruz e o Arco de Almedina.

¹⁰³ Projeto disponível em <http://turismodecoimbra.pt/coimbrainteractiva/>. A apresentação virtual de Coimbra inclui 12 locais – 6 com notas explicativas e outros 6 apenas com identificação do local no mapa virtual. Metade dos locais a merecer explicação pertence ao conjunto edificado da Universidade de Coimbra.

¹⁰⁴ Turismo de Coimbra.

dimensões que tipificam o chamado turismo cultural, mas que, por outro, reequacionam o valor das narrativas históricas locais para a promoção de agendas turísticas eficazes para a cidade de Coimbra.

Por outro lado, o centro histórico de Coimbra tem vindo a perder protagonismo, pelo que será decisivo corrigir esta trajetória, não só de esvaziamento, mas também, na perda de definição no modelo policêntrico da cidade.

Mesmo no seu conjunto urbano, o centro histórico é um importante centralizador territorial, que permite uma melhor e eficiente organização das redes de equipamentos, acessibilidades e mobilidade.

O elétrico é um elemento de valor patrimonial intrínseco da cidade de Coimbra e pode, por isso, emergir na criação de novos territórios turísticos com circuitos e roteiros constituindo, assim, uma peça chave, tanto na recuperação de um património, como na diversificação da oferta e atratividade turística da cidade¹⁰⁵.

Por isso, a elaboração de um projeto exequível de uma linha do elétrico em Coimbra, revê-se como uma estratégia fundamental para a recuperação deste património e potencializar a imagem turística em contexto urbano.

Também é, por esta via que Coimbra poderá reforçar o seu papel enquanto centralidade nacional e regional e afirmar-se no mundo como cidade do conhecimento e da inovação.

Por isso, é vital a reafirmação do Centro Histórico como elemento central e de coesão do sistema urbano, na criação de sinergias, que se diferencia e gera atratividade pela combinação de vocações que mais nenhum espaço da cidade pode oferecer: a multifuncionalidade, o património cultural e a relação única com o rio (PERU, 2012).

Sendo o património histórico e cultural do Centro Histórico um elemento determinante de afirmação e identidade cultural, necessita de uma leitura completa e conjunta de toda a área. Isto vai, permitir uma melhor fruição de um vasto património representativo dos diferentes ciclos históricos da cidade, com claras vantagens para o turismo.

¹⁰⁵ A proposta que se apresenta é com base no Plano Estratégico de Reabilitação Urbana – Visão para o Centro Histórico de Coimbra de Maio de 2012, e do Plano Estratégico para Coimbra que se adapta ao caso concreto do elétrico para o mesmo espaço urbano em estudo. Apesar de os referidos Planos não envolverem, em nenhuma altura, a recuperação do elétrico enquanto valor patrimonial ou qualquer visão estratégica para reconhecer o seu potencial turístico, optou-se por este conter elementos estratégicos que facilmente se poderiam adaptar ao caso específico do elétrico e podem ser consultados em <http://www.parqueexpo.pt/conteudo> e www.cm-coimbra.pt

A recuperação do elétrico como projeto turístico pode levar a que o Centro Histórico de Coimbra seja valorizado e coeso, que se afirme como elemento central e unificador do sistema urbano policêntrico e que valoriza e potência a sua memória e o seu património. Tendo em conta, que a realidade atual da Baixa de Coimbra está cada vez mais despovoada de populações com residência fixa, seja por envelhecimento dessas populações, seja porque as atuais desejam habitações mais modernas, o certo é que o centro histórico está “virado” para o turismo.

Estará, por isso, lançada a base fundamental para que aliado a esta visão do elétrico possa ser recuperado como recurso turístico e patrimonial. Aliás, o Centro Histórico urbano de Coimbra foi, durante 69 anos dinamizado no seu quotidiano com a circulação do elétrico nas suas ruas, como a Rua Ferreira Borges, Visconde da Luz, Largo da Portagem, assim como a Rua da Sofia e a Alta.

Portanto, o Centro Histórico de Coimbra traduz, em termos arquitetónicos e urbanísticos, a evolução histórica da cidade constituindo-se por isso como um património de elevado valor nacional e internacional. Em consequência disso nada mais se pode esperar e em primeiro lugar o respeito pelo património cultural da cidade, sua salvaguarda e preservação, em particular pela sua crescente valorização através de uma maior e melhor fruição turística.

O turismo constitui, aliás, um dos usos indispensáveis para a obtenção do objetivo de valorização patrimonial referido, pelo que a preocupação com o seu desenvolvimento e ordenamento deverá estar presente em toda a construção da estratégia de reabilitação urbana do Centro Histórico de Coimbra.

A convergência de uma diversidade elevada de fluxos turísticos deve ser vista como uma oportunidade para o desenvolvimento da cidade de Coimbra e do seu Centro Histórico. O sistema de transportes e acessibilidade pode passar por (re)introduzir o elétrico na articulação do Centro Histórico, isto é, criar uma carreira “normal” para dar oportunidade ao cidadão reviver o elétrico e ou “experimental” quem ainda não usou.

Contudo, a estratégia central, é o turista, e isso passa pela criação de uma ou duas linhas turísticas do elétrico que faculte o acesso à Baixa da cidade pelo largo da Portagem, uma das “portas” mais antigas da cidade.

A ligação pode ser realizada com o elétrico num percurso com características que minimizem os declives existentes, em particular o troço a que designaremos “Linha Beira Rio”, como se irá apresentar mais à frente.

A forte ligação histórica, cultural, multissensorial e funcional do elétrico com o Centro Histórico, é essencial para reafirmar esta centralidade e criar novas dinâmicas urbanas, que permitirão aumentar a sua atratividade turística.

O sistema de mobilidade e acessibilidade que integra o Centro Histórico deve ser reforçado e estruturado, incorporando o elétrico como meio de transporte turístico, aproveitando e valorizando os atravessamentos já existentes. Num segundo momento, criar novas vias que contribuam para uma rede de transportes elétrica mais eficiente como o futuro Metro Mondego aliado ao elétrico.

A Baixa da cidade detém, na Rua da Sofia, um forte testemunho do impacto histórico da Universidade, sendo por isso um ícone de Coimbra como “Cidade do Conhecimento”. Para além do efeito urbanístico, criado pela própria abertura desta via, mantém um conjunto de edifícios (Colégios) de elevado valor patrimonial e simbólico que no passado o elétrico foi parte integrante na dinâmica da sua paisagem.

Atualmente, face à sua importância enquanto intenso eixo rodoviário e à não vivificação funcional dos edifícios históricos, a Rua da Sofia encontra-se desvalorizada do ponto de vista cénico e à margem da dinâmica turística e cultural da cidade. Urge pois promover a sua valorização física com a presença do elétrico, assegurando a sua integração nos circuitos culturais e turísticos nobres da cidade.

Se os centros históricos são, atualmente, alvo de um segmento turístico cada vez mais significativo, e a sua classificação pela UNESCO enquanto património mundial acresce significativamente a capacidade de atração neste âmbito, então o elétrico deve poder ser parte integrante deste fenómeno como já acontece noutras cidades referidas.

Um roteiro turístico com uma ou duas linhas do elétrico, promovendo a visita de Coimbra, com base na sua evolução histórica e conjunto patrimonial dos mais antigos do País, constitui um dos projetos estruturantes da imagem turística da cidade.

Por isso, esta estratégia vai permitir:

- Agregar coerentemente um conjunto de património de carácter religioso, civil, administrativo, cultural e industrial, através da leitura de uma única história;

- Beneficiar da recente classificação da Universidade a património mundial cujo acesso poderá ser feito com o elétrico ligando a Baixa com a Alta;
- Prolongar a estadia média do turista impelindo-o a aprofundar a(s) sua(s) visita(s) temática(s) com recurso ao elétrico;
- Expandir a localização da visita tradicional à Alta a áreas como a rua da Sofia através de um meio de transporte urbano, o elétrico, que fez parte do espaço urbano e da história da cidade;
- Potenciar a valorização de uma linha turística do elétrico com acesso à visita turística, com recurso ao elétrico possibilitando a rentabilização do património e a sua preservação.

A Universidade será o protagonista base na concretização do projeto, que deverá contar com o Turismo do Centro e a Câmara Municipal de Coimbra como peças essenciais para a sua concretização, mas também muitas outras entidades privadas poderão beneficiar diretamente com a implementação do mesmo, fazendo, por exemplo, uso do elétrico, como um modo de obter receitas publicitárias de empresas que por sua vez divulgam e promovem os seus produtos e marcas com uma estratégia de *marketing* publicitária já reconhecida no passado. Por isso, e havendo vontade política assente numa estratégia sustentável, uma linha turística do elétrico pode ser uma realidade.

O potencial turístico da cidade de Coimbra encontra-se longe de ser aproveitado na sua plenitude. Contudo o projeto aqui referido, pretende alargar a oferta turística, quer em termos de produtos (alargamento das dimensões temporal e espacial da visita), quer de alojamento (quantidade e diversidade de unidades hoteleiras e de restauração), cujo uso do elétrico vem ajudar a consolidar.

Só poderão traduzir-se em resultados concretos se estas novas condições de visita forem vividas, divulgadas e conhecidas dos potenciais utilizadores, como aqueles que o viveram e utilizarão nas mais diversas atividades.

Para além disso, o elétrico é também reconhecido pela sua versatilidade para a realização de atividades culturais, como nos indica este utilizador;

No elétrico pode-se fazer certas atividades que num autocarro não permite, como por exemplo, tocar e cantar fados de Coimbra e outros tipos de música,

porque de facto há determinadas atividades artísticas que só podem ser feitas no elétrico. *In* entrevista.

Outro aspeto que se identifica no potencial do elétrico é a sua capacidade de permitir ao seu utilizador, visitante ou turista, ter tempo para visitar a cidade com a sua velocidade reduzida, uma característica singular e rara nos dias de hoje e nisso está de acordo este antigo utilizador;

O elétrico tinha uma coisa muito agradável, porque se vai vendo a cidade, porque é lento, tem muita energia, pode levar uma carga grande e anda sempre, com aqueles motores elétricos e vê-se a cidade que é uma das razões quando vou a Belém em Lisboa vou sempre de elétrico. Penso que as pessoas do elétrico são pessoas diferentes, são pessoas que gostam do elétrico.

(...) o elétrico é muito turístico, por causa da sua velocidade, das janelas, a sua altura, a gente sente muito a cidade quando vamos de elétrico, mais do que o *trolley* que é muito fechado. O elétrico, além de andar lentamente, é aberto e arejado, por isso quando quero fazer turismo numa cidade procuro sempre o elétrico. *In* entrevista.

O atual diretor do Departamento de Cultura, Turismo e Desporto da Câmara Municipal de Coimbra destaca também este aspeto e da sua importância quando nos relata;

(...) é um carro que tem uma velocidade diferente das outras e portanto oferece condições de transporte muito diferentes. Permite que as pessoas possam fruir da sua viagem, não será o caso do metro de superfície em que as pessoas vão fechadas e o que importa é chegar o mais rápido possível. Portanto o elétrico tem outra função sendo na mesma um meio de transporte, mas permite que as pessoas que disponham desse tempo possam viajar no elétrico também para fruir da cidade (...). *In* entrevista.

Por isso, o elétrico surge como um importante referenciador/localizador temporal de um determinado contexto espacial e social. Esta referência localizadora remete-nos para diferentes temporalidades e espacialidades do passado da cidade de Coimbra e é com o elétrico que o turista e mesmo o cidadão comum podem fazer uma “viagem no tempo”.

O projeto a ser desenvolvido sinergicamente por um vasto conjunto de organizações, mas baseado nas entidades regional e local de turismo, ganhará particular importância se seguir um conjunto de ações como:¹⁰⁶

- Elaborar e implementar um plano de “marketing territorial” da cidade de Coimbra para a recuperação de uma linha do elétrico;
- Criar percursos e roteiros turísticos específicos do elétrico para o Centro Histórico e monitorização do sucesso da sua implementação;
- Aprofundar o portal virtual de Coimbra, alargando o leque de informação disponível e formatando-o para uma utilização mais direta pelo turista;
- Criar e divulgar uma agenda cultural específica da(s) linha(s) do elétrico com uma direção claramente dirigida ao turista;
- Criar semanas temáticas, inserida nas diferentes alturas do ano (Natal, Páscoa, Queima das Fitas, Verão) concentrando um vasto conjunto de atividades de caráter cultural, lúdico e recreativo no Centro Histórico de Coimbra com recurso ao uso do elétrico, tornando-o parte vital da oferta cultural da cidade de Coimbra.

Deve-se então, assegurar a valorização de percursos monumentais e culturais, garantir o seu livre acesso, associados ao elétrico como parte integrante do património da cidade, que corresponda à procura crescente e especializada do turismo nacional e internacional. Estes objetivos serão mais importantes a ter em linha de conta, uma vez que criar novas estruturas de muita visibilidade, são e muitas provas o têm demonstrado,¹⁰⁷ sempre de financiamento e manutenção difíceis.

O sucesso das estratégias aqui referidas, particularmente numa conjuntura de forte contenção dos recursos públicos como aquela que se vive, depende muito da capacidade de mobilização e dinamização da iniciativa privada.

¹⁰⁶ Segundo o “Plano Estratégico de Coimbra”, 2007.

¹⁰⁷ Refira-se o caso do Metro Mondego veio criar a des-reterritorialização de pessoas que residiam em áreas periféricas como Miranda do Corvo e Lousã ao serem compelidas a deixar estas áreas por ficarem reduzidas da sua mobilidade. Provocou a rutura da linha cinquentenária da Lousã que, apesar de antiga, era o elo de ligação fundamental entre a serra e a cidade e da qual já se tinha investido milhares de euros em melhoramentos do seu traçado e no reforço da ponte metálica sobre o rio Mondego em Ceira. Esta linha, se hoje funcionasse, poderia ser uma linha turística em algumas alturas do ano, sem limitar ou interferir o seu uso quotidiano de livre circulação de pessoas e bens. Na cidade, e em particular na Baixa, os comerciantes ficaram sem as suas lojas, algumas familiares, com dimensão intergeracional.

Desta forma, embora o investimento público seja sempre uma variável a considerar enquanto alavanca do projeto, em particular o financiamento de matriz comunitário, há também que criar as condições necessárias para o envolvimento da iniciativa privada.

Só através da qualidade estratégica do plano, é possível criar um quadro de apoios e incentivos, em particular o setor comercial que permitam, por esta via, atrair e motivar os promotores privados a participar ativamente na operação de recuperação do elétrico como recurso turístico que se traduzirá em receitas para o setor e para o turismo da cidade de Coimbra.

Segundo a atual diretora do museu municipal de Coimbra em entrevista, defende também a hipótese da criação de uma linha turística com o elétrico;

A criação de uma linha turística com o elétrico seria sempre feita com o objetivo de incrementar o turismo nesta vertente tão particular e interessante que outras cidades fazem já designadamente Lisboa e Porto.

(...) a inclusão de um pequeno troço que permitisse que um dos carros cujo modelo está repetido no museu e que está em condições de poder circular sair do próprio museu e fazer o percurso. Estamos a falar de um núcleo museológico com veículos e estando estes parados não fazem grande sentido. *In* entrevista.

Refere ainda que do ponto de vista técnico dos carros elétricos a sua implementação seria possível contudo, adverte;

Como é que ele se vai concretizar, bem essa é outra questão que ultrapassa do ponto de vista da capacidade técnica a equipa do museu municipal porque obriga a estudos mais especializados. Há uns anos atrás pedimos uma reunião com a administração do Metro Mondego, precisamente na perspetiva de tentar conciliar o novo projeto metropolitano ligeiro de superfície que é no fundo um elétrico moderno com o velho carro elétrico de Coimbra, uma vez que já havia um percurso que estava projetado para o novo elétrico e que podia incorporar dentro da bitola do novo, o velho carro elétrico com uma otimização de recursos que a todos obviamente interessa. Infelizmente, o Metro mondego tem estado parado sem grande solução à vista (...). *In* entrevista.

Estamos de acordo na prioridade que se deve dar em matéria de segurança do elétrico quando refere que;

O velho sistema de tração com areia é impensável nos dias de hoje, teria que haver algumas adaptações no elétrico, neste caso teria de ser o nº 3 com alguns elementos mecânicos que dessem outra segurança de circulação que não poderíamos prescindir. *In* entrevista.

Também um antigo guarda freio do elétrico dos SMTUC¹⁰⁸ de Coimbra durante 26 anos alerta para a questão da segurança quando nos diz;

(...) Sabe que isto é um conjunto de fatores que levaram ao acabar do elétrico. Para já os carris numa rua são um perigo, porque se chove, aquilo tem sempre tendência se tiver óleo (/) se os carros e os autocarros se tiveram de travar a fundo em cima dos carris aquilo é um tiro. Essa foi uma das razões para acabar com o elétrico. *In* entrevista.

Com os exemplos de segurança de utilização do elétrico é o reconhecido sucesso nas cidades do Porto e Lisboa, em que os carros elétricos circulam nas suas vias urbanas, que foram remodelados e adaptados às novas normas legais de segurança em vigor. A cidade de Coimbra não seria uma exceção à regra, desde que houvesse de facto, vontade para a sua concretização.

Também se destaca a importância que o Diretor do Departamento de Turismo da Câmara Municipal de Coimbra dá ao elétrico como um património a ser defendido;

O carro elétrico é um património e disso temos exemplo outras cidades, é uma pena esteja reduzido ao museu. Deveria ser um museu vivo (...).

Por outro lado, o carro elétrico daquilo que sei também, não traz custos acrescidos da sua “exploração”, pelo contrário.

(...) acho muito importante encontrar soluções e penso que Coimbra tem hipóteses de a curto prazo ter soluções de voltar a pôr o elétrico a circular, assim o consigamos. Estou a pensar na zona da Beira Rio e outras zonas. *In* entrevista.

¹⁰⁸ SMTUC – Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra.

Para além da sua recuperação o atual diretor do departamento de Turismo e Cultura do município reforça ainda a ideia da sua viabilidade, parecendo-nos convicto da sua concretização a curto/médio prazo, quando nos indica que;

Este património é de memória, histórico, é importante mas também porque é algo que seria útil nos tempos presentes, por aquilo que já disse, mas também pelo facto de que os fundos QREN estão neste momento muito mais virados, para os serviços do que para as estruturas.

Na verdade (...) Coimbra sendo agora classificada como património mundial, é uma cidade muito bonita, tem particularidades muito interessantes, tem um rio que precisa de ser aproveitado, tem esta zona histórica (...), o turismo é algo muito forte que com certeza, Coimbra tem de apostar. *In* entrevista.

É fundamental que, ao nível da organização institucional e operacional, haja capacidade de facilitar e impulsionar o projeto de recuperação do elétrico como recurso turístico, respondendo eficazmente às diferentes solicitações e agilizando procedimentos, tanto através da divulgação de informação objetiva para enquadramento e apoio, como através do acompanhamento técnico permanente dos processos, de forma a assegurar a rapidez e eficácia nas decisões.

De seguida propõem-se dois percursos turísticos com o elétrico na cidade de Coimbra que do ponto de vista técnico e da sua sustentabilidade seria, entendemos, que melhor se enquadrariam no tecido urbano atual da cidade de Coimbra.

O primeiro percurso a que designaremos de “LINHA BEIRA RIO” (figuras 46, 47 e 48) teria o seguinte traçado:

Coordenadas:

- 40°12'16.1"N 8°25'30"W (*Remisse da Alegria*).
- 40°12'33.0"N 8°25'55.5W (*Estação Nova á Rua António Granjo*)

Distância: 2,2 km

Percurso toponímico:

- Saida da *Remisse* da Alegria
- Av. Emidio Navarro (sentido Norte)
- Largo da Portagem
- Largo das Ameias
- Av. Fernão de Magalhães
- Rua António Granjo
- Estação Nova (contorno)
- Beira Rio
- Parque Dr. Manuel Braga
- Av. Emidio Navarro (sentido Sul)
- Parque Verde
- Av. Emidio Navarro
- Rua da Alegria
- Rua Olivença (volta)
- Regresso à *Remisse* da Alegria

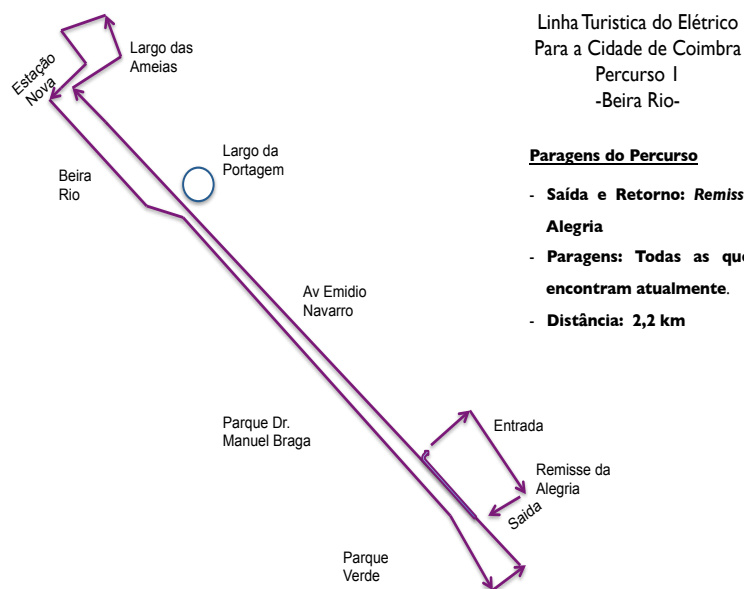


Figura 46 - Traçado do Percurso 1
Fonte: autor (2014)



Figura 47 - Mapa do Percurso 1
Fonte: autor (2014)

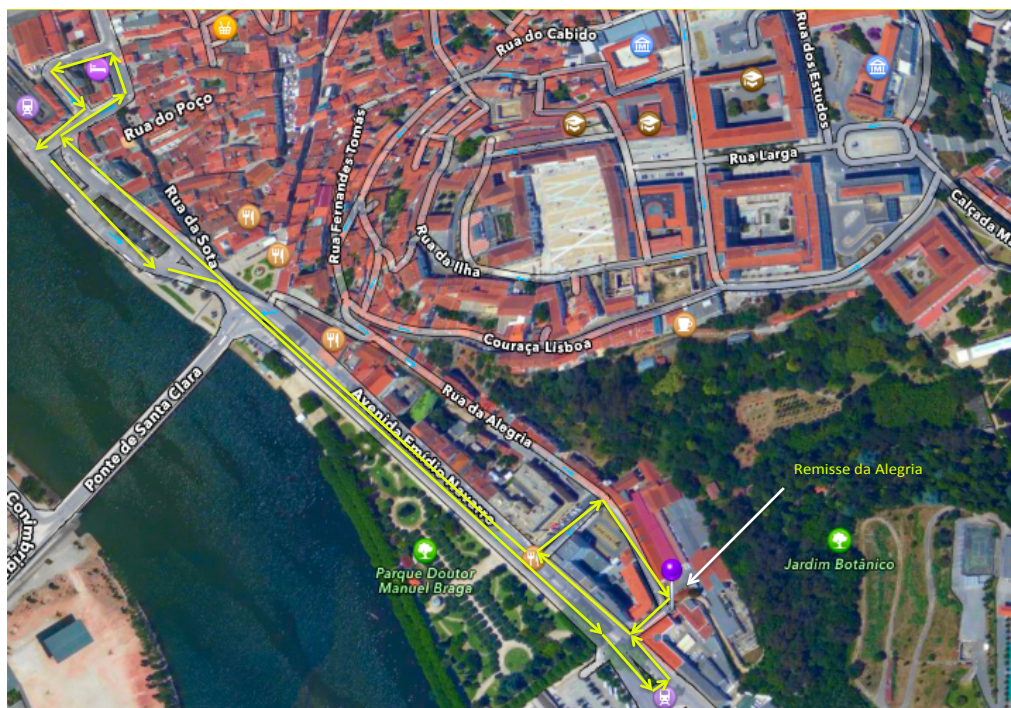


Figura 48 - Imagem de satélite do Percurso 1
Fonte: autor (2014)

O percurso da Linha “Beira Rio” tem um traçado plano, simples do ponto de vista da mobilidade do elétrico, com uma extensão máxima de 2.200 metros, e não interfere de forma significativa no tráfego diário circulante nesta área urbana, porque o seu percurso seria o mesmo feito pelos atuais transportes urbanos como o *trolley*.

Outro elemento relevante que caracteriza esta Linha é que privilegia a Baixa da cidade com uma forte ligação ao Rio, dando por isso uma consistência de mobilidade e atratividade turística entre a Baixa e margem esquerda da cidade.

Para melhor visualizar o impacto que o elétrico iria trazer à paisagem cultural da cidade de Coimbra e identificar o cenário que o(s) turista(s) podem conhecer com a presença do elétrico observe-se a seguinte figura 49.



Figura 49 - Foto montagem do elétrico na Av. Emídio Navarro em Coimbra
Fonte: autor, 2014

É neste contexto que o elétrico pode, enquanto património cultural tangível, contextualizado no turismo cultural criativo, ajudar o turista a atingir níveis de experiência e vivência fazendo um conjunto vasto de eventos ou atividades realizadas no próprio elétrico. Cremos por isso, que o elétrico pode ser visto como uma estratégia pós-moderna do turismo urbano, pela sua particular combinação do visual, do estético, do popular e cultural.

Para além destes fatores este percurso permite ligar o turista ao futuro núcleo museológico do elétrico, dado que, se inicia e termina na *remisse* da Alegria onde se localiza o referido núcleo.

O futuro Núcleo do Elétrico deve, também ser um espaço de exposição criativo, promotor de experiências de viagem. Para que seja um espaço dinâmico será importante adotar algumas estratégias, para além do seu espólio, como por exemplo:

- Realização de Workshops sobre o elétrico e a sua história;
- Serviço Educativo com abertura às escolas e ao público em geral;
- Recurso a instrumentos de multimédia com passagem de filmes e vídeos do elétrico na cidade de Coimbra;
- Aluguer de espaços do museu a festas de aniversário, casamentos e batizados;
- Abertura à organização e realização de espetáculos musicais e culturais diversos;
- Espaço de abertura a ciclos de conferências e palestras de teor museológico.

Como já foi realçado, o elétrico ao ser reconhecido e revitalizado, pelas instituições estatais e a comunidade local torna-se numa ferramenta para o desenvolvimento turístico da cidade. As iniciativas de patrimonialização e museificação, que tenham como objetivo utilizar a cultura para a revitalização urbana, devem ter uma ligação estreita com o turismo. Se os valores dos bens culturais não são apenas económicos, mas também simbólicos que reproduzem os aspetos culturais e sociais, então o elétrico é sem dúvida, quem melhor isso traduz.

O elétrico pode ser o meio e fim, no caso concreto da cidade de Coimbra, na valorização dos seus bens culturais ao assumir uma posição simbólica e conseqüente canal de desenvolvimento social, económico e cultural.

Há também outra área da malha urbana de Coimbra que nos parece ser fundamental seja reforçada a sua importância com a inclusão do elétrico, a recente classificada a património da humanidade Sofia.

Dada a sua importância histórica, cultural e eclesiástica, é em suma imprescindível que um elemento que ajudou a dinamizar e desenvolver a Sofia durante 69 anos, como o foi elétrico, seja repostado na sua paisagem cultural, como património e reforçador de laços afetivos do cidadão com o tecido urbano, além do seu potencial atrativo turístico que se acredita deter.

Assim, apresenta-se um traçado que designamos Linha da “BAIXA-ALTA” (figuras 50, 51 e 52) e teria o seguinte percurso:

Coordenadas:

- 40°12'52.4"N 8°25'58.0W (Palácio da Justiça á Rua João Machado)
- 40°12'35.6"N 8°25'11.7W (Praça da República)

Distância: 3,6 km

Percurso toponímico:

- Palácio da Justiça
- Rua João Machado
- Av. Fernão de Magalhães
- Rua Dr. Manuel Rodrigues
- Rua da Sofia (sentido Este)
- Rua Olímpio Nicolau Fernandes (subida)
- Av. Sá da Bandeira (subida)
- Praça da República
- Av. Sá da Bandeira (descida)
- Rua Olímpio Nicolau Fernandes (descida)
- Rua da Sofia (sentido Oeste)
- Palácio da Justiça
- Rua João Machado (contorno)
- Av. Fernão de Magalhães (passagem).

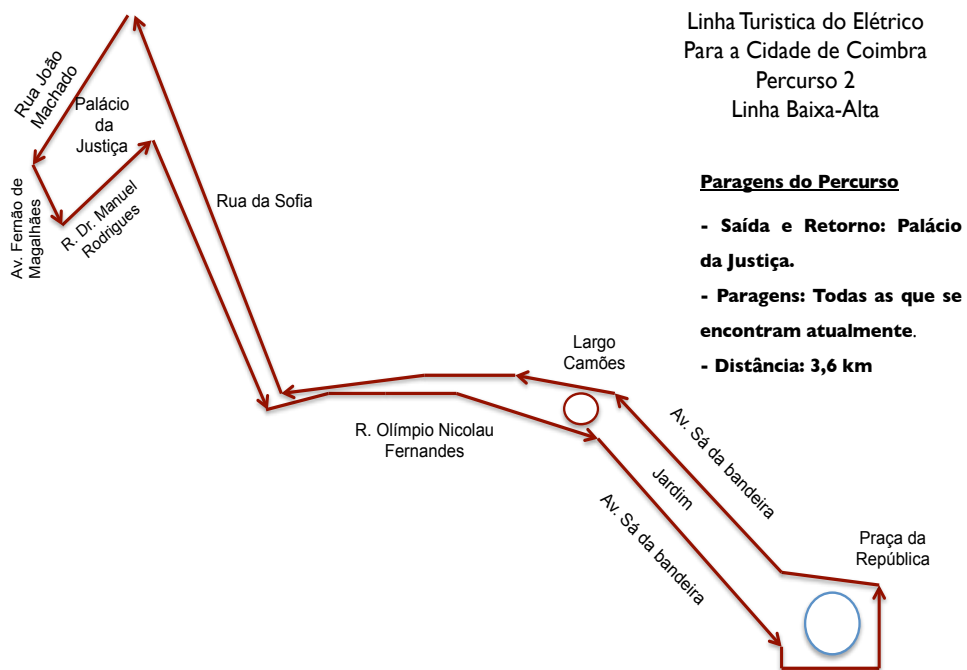


Figura 50 - Traçado do Percurso 2
Fonte: autor (2014)

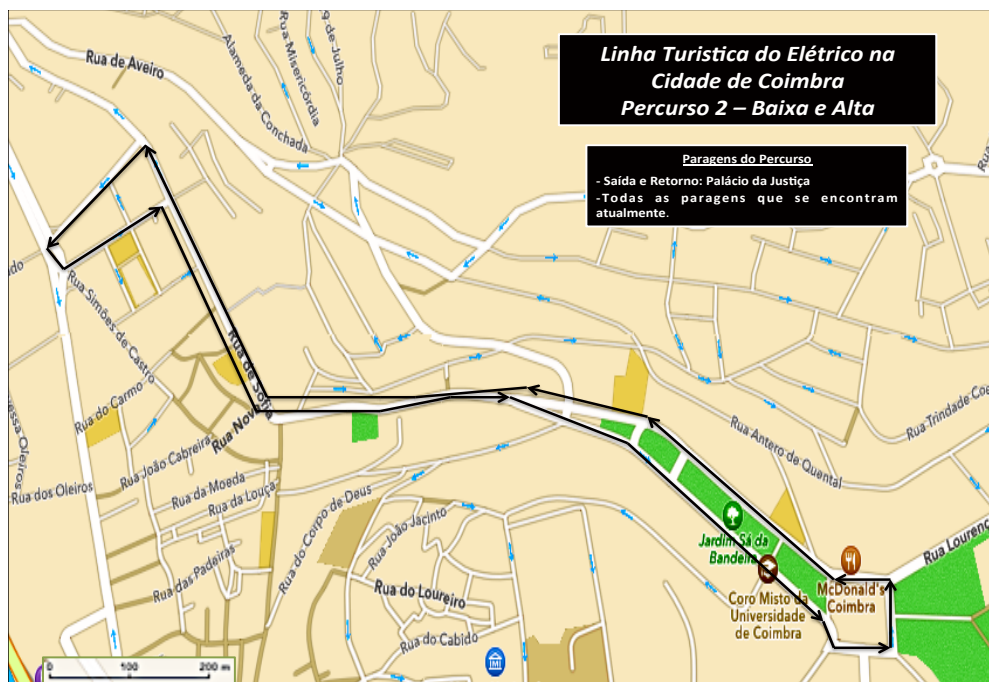


Figura 51 - Mapa do Percurso 2
Fonte: autor (2014)



Figura 52 - Imagem de satélite do Percurso 2
Fonte: autor (2014)

Do ponto de vista técnico este percurso é um pouco mais complexo na medida em que já é constituído ao longo do seu traçado por uma quota de inclinação na ordem dos 8%, nomeadamente na Av. Sá da Bandeira e que requer, por isso, alguns cuidados de segurança tanto das vias de circulação como do próprio elétrico. A sua extensão máxima é de 3.600 metros.

Esta linha teria como principal objetivo fazer a ligação com o elétrico entre a Baixa e a Alta da cidade de Coimbra passando por uma das mais emblemáticas e importantes vias urbanas, a Sofia, cujo impacto ao nível do património edificado foi decisivo para a sua recente classificação pela UNESCO. Com início no Palácio da Justiça, outro edifício histórico da cidade, percorrendo pela Sofia, Av. Sá da Bandeira até ao ponto mais alto do traçado, a Praça da República, fazendo depois ligação a pé com a Alta Universitária através das escadas Monumentais.

É um percurso que possibilita um contato com o património edificado tanto da Baixa com os colégios da Sofia e o comércio das suas vias adjacentes como a Rua Visconde da Luz e Ferreira Borges que hoje se constata estar muito vocacionada para o turismo, bem como a Alta com a Universidade e todo o seu conjunto patrimonial artístico muito procurado pelos turistas nacionais e estrangeiros.

Aqui, existem outros patrimónios a visitar como a Sé Nova, Sé Velha e o Museu Nacional Machado de Castro localizados na mesma área urbana (Alta).

Na figura 53 também se pode visualizar o impacto que o elétrico, iria trazer à paisagem cultural da cidade de Coimbra e identificar o cenário que o(s) turista(s) poderiam conhecer com a sua presença neste traçado.

O elétrico insere-se numa paisagem onde emergem as narrativas das representações do seu passado histórico e cultural, tornando-o por isso num geossímbolo com fortes ligações topofílicas com o espaço urbano.

Dentro deste contexto, existe outra referência importante do elétrico como detentor de uma capacidade de marcar o ritmo da cidade com a sua velocidade. Esta característica única permite ao turista ter tempo para sentir e viver as suas experiências e materializar a imagem que vai construindo da cidade de Coimbra.

É por esta singularidade que o elétrico, confere à paisagem cultural de Coimbra, elementos com um forte potencial atrativo turístico, pois o turismo, para funcionar nos territórios em contexto urbano, necessita deste elemento fundamental, isto é, recursos endógenos materiais, imateriais, tangíveis e intangíveis singulares com valor patrimonial.



Figura 53 - Foto montagem do elétrico na Praça da República em Coimbra
Fonte: autor, 2014

A dimensão multissensorial que o elétrico consegue (re)produzir é outro elemento ao qual não se pode ficar indiferente. É com o elétrico e a sua fisionomia, cor e produção sonora, como o som característico dos seus carris, (soundscape), o cheiro da fricção do aço (smellscape) ou as suas campainhas, (soundscape) que inseridos nesta paisagem a assentam numa matriz multissensorial singular.

Outro aspeto relevante neste traçado reside na sua ligação com o património natural da cidade de Coimbra e que muitas vezes é esquecido, como o Jardim da Sereia (Praça da República) e o Jardim Botânico (Arcos do Jardim), pulmões da cidade. Estes parques são palcos de excelência para a realização de eventos culturais, ambientais, desporto aventura, contendo no interior do Jardim Botânico uma empresa desta natureza e de animação noturna, tornando-os por isso, uma mais valia no plano da oferta turística e cultural da cidade onde o elétrico pode desempenhar um papel fundamental.

De referir que no início deste projeto defendia-se a ideia de que o percurso fosse diferente, isto é, o elétrico passaria pelo centro da Baixa da cidade desde o Largo da Portagem passando pela Rua Ferreira Borges, Rua Visconde da Luz até ao seu cruzamento com a Rua da Sofia na Santa Cruz.

Contudo, tivemos de abandonar esta hipótese porque se constatou que além dos custos associados na criação da linha de carris no referido percurso, emergiu também outro factor a que se teve de ter em conta, o ruído.

Depois de realizar a entrevista¹⁰⁹ com um antigo guarda-freio do elétrico que levanta este problema e feita uma análise mais apurada, optámos por a suprimir, criando um percurso alternativo que atrás se apresenta.

Para fundamentar esta escolha transcreve-se uma parte da sua entrevista que diz respeito a este assunto:

(...) Era um bom serviço e limpo, não era poluente. Mas, claro havia muita coisa, por exemplo quem tinha mais razão de queixa e onde aparecia mais queixas era na Rua Visconde da Luz e na Rua Ferreira Borges. Porque o elétrico saía da Portagem e fazia uma trepidação tão grande nos carris e aqueles estabelecimentos comerciais que tinha lojas por baixo da cota do terreno da rua esses é que se queixavam. Só estorvava aqueles mais ninguém.

¹⁰⁹ Em anexo I

Contudo o antigo guarda freio guarda boas memórias e reconhece com alguma mágoa a injusta retirada dos elétricos na cidade de Coimbra quando nos diz;

O elétrico foi uma pena quando acabou. Por vontade da cidade de Coimbra os elétricos não acabavam. Era muito usado pelos utilizadores (...). *In* entrevista.

Já este antigo condutor do elétrico também concorda e apoia a hipótese do resgate do elétrico para a cidade de Coimbra pelo turismo quando nos diz;

(...) Por isso, o elétrico para o turismo seria uma mais valia, não tenho dúvida nenhuma (...).

(...) Eles pensaram pôr um elétrico de Coimbra até á Portela do Mondego. E nessa altura era bom porque tinha uma clientela formidável, para o turismo. Mas claro, não sei se foi pela vontade dos que mandam na Câmara Municipal de Coimbra, se foi por vontade de alguém isso acabou por desistir, tanto que, deram os elétricos todos, estão todos espalhados por aí em certas instituições. *In* entrevista.

Destaca-se ainda para a importância de os elétricos destas linhas serem implementados a bordo, um sistema de áudio-guia, que daria a conhecer em três idiomas (Português, Francês e Inglês) a história, as curiosidades e os pormenores da cidade de Coimbra.

Atualmente, os custos para a criação de uma linha turística do elétrico em Coimbra rodam segundo o executivo camarário, os 4 milhões de euros¹¹⁰.

Mas, para que tudo isto se torne uma realidade é, necessário que haja um contributo na articulação institucional e operacional eficaz, permitindo ao Município dotar-se das condições ideais para maximizar a eficácia da intervenção proposta, assegurando¹¹¹:

- A coordenação das ações/ intervenções e a garantia da prossecução do projeto com recurso a fundos comunitários;
- O rigor do processo de decisão e de gestão das intervenções;
- A diminuição dos custos associados a esse mesmo processo;
- A otimização dos resultados através da redução dos *timings* necessários para a conclusão das operações, em favor dos agentes económicos e dos cidadãos.

¹¹⁰ Informação recolhida no artigo publicado no jornal “Público” de 20/10/2014.

¹¹¹ Segundo o “Plano Estratégico de Coimbra” (PEC) 2007 para o Centro Histórico.

Tal objetivo exigirá, da parte do município, um grande esforço organizativo, no sentido de estabelecer um modelo institucional baseado numa distribuição equilibrada e objetiva de responsabilidades e numa gestão partilhada que canalize os esforços segundo um objetivo comum, que é o de garantir a eficácia e o sucesso do projeto na criação de uma ou duas linhas turísticas do elétrico para a cidade de Coimbra.

Para tal, será fundamental tirar partido das valências e das potencialidades de cada unidade orgânica envolvida neste processo, cada qual com uma missão definida, e tendo presente um conjunto de fatores fundamentais para o sucesso do projeto tais como:

- Grande interação com os decisores políticos (linha aberta com os decisores);
- Autonomia na promoção e gestão das intervenções;
- Forte articulação com os diferentes atores institucionais;
- Forte atividade junto dos promotores, públicos e privados;
- Gestão de proximidade, com acompanhamento imediato e permanente dos potenciais investidores locais;
- Celeridade nos processos de licenciamento e/ou autorização das operações de reabilitação urbana;
- Realização de inspeções técnicas periódicas que atestem o estado de conservação da (s) linha (s) do elétrico;
- Conhecimento sistemático e atualizado do território nas suas múltiplas dimensões (urbanística, económica, social e cultural);
- Consolidar recursos humanos, logísticos e financeiros indispensáveis para a prossecução do projeto.

Por último, a interação e articulação institucional devem apoiar-se num sistema eficaz de comunicação, interna e externa, que permita divulgar e partilhar a informação relacionada com o projeto de recuperação do elétrico na cidade.

O tema do elétrico é atual, estando em cima da mesa algumas propostas do município para a sua reintrodução na cidade de Coimbra.

O atual executivo do município de Coimbra tem mantido uma discussão aberta sobre a possibilidade de criar uma linha do elétrico, mas as opiniões divergem para lados contraditórios. Podemos identificar isso nas Atas de Reunião Ordinária públicas aprovadas em

10/11/2014, publicada através do Edital nº 102/2014 e em 25/11/2014, publicada através do Edital nº 106/2014¹¹².

Assim importa salientar que, sem margem para dúvida, é preciso discutir seriamente sobre a urgência da recuperação do elétrico para Coimbra (figura 54).

CISION | **Diário de Coimbra** | **Tempo:** 9311 | **Pág:** 5
ID: 56221775 | **18-10-2014** | **País:** Portugal | **Cor:** Cor
Período: Diária | **Área:** 16,85 x 13,55 cm² | **Corte:** 1 de 2
Âmbito: Regional

Câmara quer criar linha para recuperar os carros eléctricos

Mondego Circuito previsto une as margens do Mondego, desde o parque Manuel Braga até ao Exploratório

A Câmara de Coimbra vai debater, na segunda-feira, a recuperação dos eléctricos na cidade, através da criação de uma linha entre a rua da Alegria e a rotunda das Lages, na margem esquerda do Mondego. O executivo municipal de Coimbra vai analisar e votar um projecto de criação de uma linha de eléctricos com passagem pela Ponte de Santa Clara, anunciou ontem a autarquia.

«Numa cidade com a riqueza patrimonial e potencial turístico de Coimbra, é necessária a criação de meios que permitam a fruição e valorização destes activos», referiu o gabinete do presidente da Câmara, o socialista Manuel Machado.

O município possui «um espólio de oito viaturas – três de 1911, uma de 1912, três de 1928 e uma de 1930 – que, só por si, constitui um motivo adicional de interesse», sustenta a Câmara, recordando que «a mobilidade eléctrica, hoje tão na moda um pouco por todo o mundo, tem, em Coimbra, uma tradição mais do que centenária».

O trajecto proposto para a linha de eléctricos a criar parte do Parque Manuel Braga em direcção ao Largo da Portagem e atravessa a Ponte de Santa Clara, prevendo-se que esta «passe a ter três vias rodoviárias», em prejuízo das actuais quatro vias.

À Ponte de Santa Clara segue-se a passagem pela Avenida João das Regras e a entrada na Rua Feitoria dos Linhos, estando previsto nesta artéria um troço de duplicação da linha ferroviária, numa extensão de 60 a 70 metros, para cruzamento de viaturas, enquanto o restante trajecto será todo em via única.

Após a Rua Feitoria dos Linhos, a linha seguirá para a Estrada das Lágrimas e a Rotunda das Lages, terminando junto ao Exploratório. ◀

Eléctricos circularam em Coimbra entre 1911 e 1980

*o carro eléctrico
1911-1980*

Figura 54 - Artigo do “Diário de Coimbra” de 18-10-2014
Fonte: autor

O elétrico sempre esteve, de alguma forma, presente na memória das pessoas e isso também se tem manifestado ao longo do tempo nos jornais da região¹¹³, mostrando-nos que houve, em várias ocasiões, vontade de recuperar este património nas suas diversas valências, nomeadamente o museu e o seu resgate pelo turismo.

As propostas apresentadas neste trabalho podem ser um caminho para ajudar na tomada de decisão do atual executivo para o resgate do elétrico pelo turismo. O percurso do elétrico na cidade de Coimbra como meio de transporte e consequente desaparecimento apoiada numa estratégia de modernismo, veio mostrar ao longo do tempo, que apesar da sua funcionalidade “ultrapassada” foi, antes de mais, errada.

¹¹² Disponíveis *on-line* no site oficial da Câmara Municipal de Coimbra.

¹¹³ Ver anexo V

Os fatores afetivos, o valor patrimonial e as experiências e estética singulares, devem agora, mais do que nunca, ser tomados em conta, pela sua importância identitária com a urbe e a sua paisagem cultural, tornando o elétrico uma peça chave.

Por isso, fazer o resgate do elétrico pelo turismo, para a cidade de Coimbra poderá ser a estratégia que melhor se assume para recuperar este património material que há muito se encontra “abandonado”¹¹⁴.

Se 2014 é o ano em que se vai iniciar o resgate do elétrico, só o tempo o dirá. Uma coisa parece certa, o elétrico de Coimbra só pode ser resgatado, se houver uma forte convicção na sua realização (figura 55).



Figura 55 - Cronologia do elétrico na cidade de Coimbra
Fonte: autor, 2014

De facto, o elétrico parece ser capaz de mudar a paisagem urbana, materializar-se num geossímbolo e transformar o uso de espaços sociais; ele pode transportar-nos a um mundo imaginário de simbolismo e nostalgia de um tempo passado.

O gosto pela recriação do passado, a valorização da memória e das tradições, a atenção pelas diferenças e particularidades locais são, como vimos, uma resposta à mundialização da sociedade, à instabilidade identitária cansada pela constante aceleração das mudanças (políticas, económicas, sociais e culturais), pela redução das distâncias e interatividade dos espaços e constante inovação tecnológica.

¹¹⁴ Ver anexo IV.

Por isso, estes novos fenómenos trazem também novas narrativas ou interpretações da realidade que remetem os objetos à sua dimensão estética e simbólica, que pode ser encarada como uma consequência do desgaste ideológico da modernidade em geral e na (re)valorização do útil e funcional em particular.

Esta (des)valorização dos aspetos mais técnicos e práticos na vida material e a emergente (re)apreciação que se tem verificado nos últimos anos, nas qualidades estéticas e no simbolismo cultural dos objetos, prende-se, também uma nova (re)definição do património, do qual o elétrico pode e deve fazer parte.

Poderá então, agora, ser o momento certo de colocar o elétrico nas vias da cidade de Coimbra.

Acreditamos que além de ser um recurso turístico com grande potencial para a cidade de Coimbra, pode ajudar a (re)construir e transformar a paisagem cultural urbana contemporânea da cidade tornando-a numa referência de relevo no turismo nacional e internacional.

CONCLUSÃO

A análise de aspetos fundamentais relativo à importância funcional do carro elétrico, a dimensão multissensorial e ao seu potencial como (re)criador de novos territórios turísticos, passíveis de valores paisagísticos, patrimoniais e culturais, foram de suma importância para a construção deste estudo. Constatou-se que estes elementos foram construídos num processo contínuo e dinâmico e tiveram relevância para a sua identidade e vivência.

De facto o elétrico foi um impulsionador de urbanização da cidade de Coimbra que começou a expandir-se do centro urbano para as periferias, onde ainda persistia uma forte ruralidade. Nas recolhas que se fizeram com recurso a entrevistas a antigos utilizadores do elétrico constatou-se que assumiu um papel importante na vida das pessoas, das suas vivências individuais e coletivas.

Nesta perspetiva identificou-se que é unânime que o elétrico volte a circular no espaço urbano com recurso ao turismo. O elétrico é visto por isso, como um património material e imaterial com uma forte matriz simbólica do qual todos os seus antigos utilizadores reconhecem e sentem a sua falta.

Nesta medida justificou-se a adoção do método qualitativo para podermos recolher estas experiências e memórias que se estão a perder, pois a faixa etária dos entrevistados é elevada. Por isso, consideramos que neste estudo se preserva uma raridade com a recolha destes testemunhos vivos, que partilharam algumas das mais emocionantes histórias de vida com o elétrico.

Numa aproximação mais atenta ao conjunto de espaços abertos da cidade atual, descobriu-se a existência de vestígios ou marcas do elétrico, que durante 69 anos serviram a cidade de Coimbra, e que se tentou apagar.

No decorrer deste estudo, vimos que a dicotomia cidade - campo deu início a um modelo urbano que, a partir dos anos 60, floresce num novo conceito de cidade. Este processo de crescimento permitiu que uma paisagem de periferia, rural, emergisse em polos urbanizados que vieram descentralizar o centro histórico da cidade deixando, por isso, marcas profundas na paisagem urbana de Coimbra.

Por isso, abordámos o conceito de paisagem, partindo da ideia que esta surge como estrutura fundamental na qualificação do espaço urbano, e a multifuncionalidade que lhe é inerente. Como identificámos no respetivo capítulo, a paisagem é ambígua pois pode ser

um elemento de conflito ideológico, um elo carregado de simbolismo e ligação afetiva do sujeito com o lugar.

A paisagem difunde o material e o imaterial podendo, conforme o caso, ser um agente de homogeneidade e (ou) de heterogeneidade na (re)construção de novos territórios culturais, patrimoniais e também turísticos.

Acreditamos, por isso, que a cidade de Coimbra se encontra hoje confrontada com grandes desafios de dimensões múltiplas. Achamos que a sua revitalização social, competitividade, ambiental e a afirmação de um novo modelo de urbanismo, deve passar pela aposta no turismo.

Uma cidade com elevadas potencialidades, como tem Coimbra, detentora de uma força histórica, académica, social e identitária permanece, contudo, a afirmação da sua vitalidade e das suas oportunidades, devem ser (re)pensadas numa altura em que emerge a consolidação de um novo paradigma de desenvolvimento.

Como se viu, as cidades pós-modernas afirmam-se como decisores centrais de inovação, criatividade e qualificação, sabendo desde já que uma parte muito significativa dos problemas inerentes a este paradoxo estão nos modelos de decisão política instalados há muito tempo.

É preciso não esquecer que é no(s) território(s) destas cidades que as grandes mutações dos espaços urbanos se tornam decisores do seu próprio destino. Contudo, o seu sucesso depende da capacidade em saber, ou não, definir e procurar o seu caminho, dirigindo-se a “nova condição urbana”, para diferentes espaços de percepção, interpretação, produção e dinâmica quotidiana dos espaços urbanos.

Creemos, por isso, que a mudança de paradigma social e política para a cidade de Coimbra, se baseia naquilo que mais acreditamos para o seu futuro, isto é, na cidadania. É na força da cidadania que se sustenta toda a estrutura da cidade, na sua administração e na participação social e cultural.

Como o turismo urbano tem uma forte componente cultural, sendo considerado como um fenómeno em plena expansão, representa uma forma de atração de investimento interno e externo, que se traduz na melhoria da imagem da cidade, no sentido em que tira proveito das receitas que a despesa turística movimenta. Por isso, a promoção patrimonial com fins turísticos pode, mediante uma boa gestão, ser encarado como uma forma de recuperar o custo da disponibilização de infraestruturas e equipamentos culturais.

Embora o turismo não deva ser entendido como o único agente a moldar a cidade contemporânea, ele é, sem dúvida, um agente com forte impacto. Daí que, como salientámos com alguns exemplos, se tenha afirmado como uma estratégia potenciadora de regeneração urbana.

Na modernidade, a cultura assumiu a interpretação de património mais pelas relações sociais simbólicas, embora o carácter material desta esteja sempre presente. É desta forma que, mesmo o património imaterial, intangível, tem um lugar, um território, uma espacialidade e um sistema de objetos que dá consistência a este universo simbólico.

É neste universo material e simbólico da produção cultural do espaço que a ciência turística se tem concentrado, fenómeno que valoriza os bens de diferentes expressões culturais, fortalecendo a atratividade dos lugares.

Se, por um lado, o turismo pode ser benéfico para a cultura, também este poderá beneficiar da sua associação. A noção de que a componente cultural é importante para o ordenamento do território é relativamente recente.

Mas a cidade tem também, como vimos, outra dimensão, a multissensorial onde o espaço urbano adquire novas contextualidades e interpretações. O recurso aos sentidos reforça as relações topofílicas do(s) sujeito(s) com o espaço urbano e traz novas valências no contexto turístico, contribuindo para a sua imagem enquanto destino de referência.

Constatámos com preocupação que, por vezes, a procura frenética para tornar as identidades territoriais como uma imagem de marca dos centros históricos, são fruto de algumas ações de *marketing* turístico mais agressivas. Os atores políticos do urbanismo comandam as representações eleitas como uma supremacia do Estado e fecham os olhos para a escala humana da vida quotidiana da cidade.

É, desta forma, que os centros históricos urbanos classificados e (re)funcionalizados para o uso do turismo urbano perdem a vitalidade original e deixam de ter, *in situ*, a liberdade, a diversidade e a criatividade intrínsecas. Os processos de construção deste olhar são elaborados de acordo com as características com as quais convivemos diariamente, nesta sociedade denominada pós-moderna, muito influenciada pelos meios de comunicação social e a espetacularização.

No entanto, defendemos que não se pode afirmar que o turismo destrói as manifestações culturais autênticas, afinal, tudo está sempre em constante transformação.

A questão relativa à pós-modernidade desperta questões ainda pouco discutidas no estudo do turismo como fenómeno cultural e social, que em regra, são deixados um pouco de lado pelos aspetos económicos, que normalmente são o tema central das discussões sobre a esta atividade.

O consumo turístico criativo é o resultado de uma mudança de paradigma, onde o turista pode aprender através das experiências culturais, promovendo a sua participação ativa no processo produtivo do turismo. O turismo criativo pode e deve consubstanciar-se no património desde o material ao imaterial, “obrigando” os destinos em particular as cidades a criarem uma imagem diferenciada de modo a atrair turistas.

Ao analisar os processos de reabilitação do centro histórico de Coimbra, identifica-se um modelo de narrativa reduzida, em que a seleção feita para recriar a sua imagem exclui a diversidade da memória de outras identidades culturais que não aquelas eleitas para a produção de uma imagem de riqueza, beleza, prestígio, entre outros atributos que conferem, segundo os especialistas em planeamento e *marketing* uma optimização na imagem da cidade.

Este tipo de reabilitação centra esforços na produção estética das paisagens atrativas para o turismo e do património arquitetónico eleito, construindo imagens mais homogéneas, carentes de identidades culturais variadas, que convivem no espaço público urbano. O espaço público assim concebido “orienta” o olhar e elimina a diversidade de símbolos e signos culturais que coexistem nas cidades.

A cidade, enquanto modo de vida e de habitar o espaço, é um produto da história e regula-se entre vários modelos de urbanismo. Estes modelos são não apenas morfológicos e arquitetónicos, mas também sociais e culturais.

Ao longo da história, sabe-se que o desenraizamento provocado pela re-territorialização desperta a incompreensão e desafia a saudade. Como tal, reforça os laços afetivos e solidários entre os seus pares, emergindo sentimentos topofílicos de perda com o lugar que “deixaram”.

O desenvolvimento de uma linha turística do elétrico que propomos neste estudo de investigação, pode assentar numa abordagem de nicho, isto é, um mercado pequeno com necessidades e hábitos específicos, para consumidores exigentes, embora se saiba, hajam assimetrias, pois Coimbra não compete no segmento dos grandes *players* ibéricos do mercado turístico como Lisboa, Madrid ou Barcelona.

Na nossa perspetiva, Coimbra ainda não compete com estes mercados porque não tem dado o devido valor aos seus recursos endógenos patrimoniais. Estamos de acordo, que a Universidade, constitui o símbolo de Coimbra e o seu desenvolvimento é responsável pela evolução urbana da cidade.

Mas é preciso não esquecer que a atual classificação da Universidade a Património Mundial da UNESCO é um projeto da cidade e não apenas da Universidade. É por isso, que defendemos que o turismo é uma peça essencial da estratégia para projetar a cidade de Coimbra como destino turístico de referência tanto a nível nacional como internacional.

E é aqui que se regressa à questão da imagem, que do ponto de vista físico é constituído pelo seu património material e simbólico, como é o caso do elétrico, cujos valores estratégicos se impõe observar, devolver, preservar e desenvolver.

Procurou-se, por isso, tanto quanto possível, considerar o património material e imaterial como detentor de potencial e valor como é o elétrico, na (re)criação de novos territórios urbanos e espaços de lazer viáveis. O elétrico tem, como se mostrou pela singularidade que possui, capacidade para atuar no espaço urbano, pois a sua estética e elementos de matriz multissensorial têm uma forte influência transformativa da paisagem cultural de Coimbra, tornando-a mais atrativa para o turismo.

A informação obtida foi determinante para reforçar a ideia da importância do elétrico nos seus diversos contextos, compreender o seu potencial atrativo turístico e transformar a paisagem cultural de Coimbra.

Por isso, consideramos de toda a pertinência, pelo menos, equacionar a sua reflexão e análise da possibilidade de (re)introduzir o elétrico como recurso endógeno que visa contribuir para a potencialização da cidade enquanto destino turístico dado que se provou que detém importantes elementos singulares.

Assim, a criação de uma ou duas linhas turísticas do elétrico é uma peça essencial na estratégia para projetar a cidade de Coimbra, contribuindo para reforçar a sua paisagem cultural como destino turístico de referência, abrindo portas ao mercado turístico que como vimos tem tendência para aumentar.

Espera-se que este estudo possa contribuir para um melhor conhecimento e reflexão dos objetivos propostos, e que num futuro próximo a sua concretização possa ser uma realidade.

BIBLIOGRAFIA

- AAEC (1991) *A Velha Alta...Desaparecida*, Coimbra: Livraria Almedina.
- Almeida, A. (2006) *Paisagens: um património e um recurso*, Instituto de Estudos Geográficos. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Amphoux, P. (1993) *Sound signatures, Configurations and Effects*. *Arch. & Comport. / Arch. & Behav.*, Vol. 9, nº 3, pp. 387-395.
- Appadurai, A. (1996) *As dimensões culturais da globalização*, Lisboa: Edições Teorema.
- Araújo, I. (1962) *Arte Paisagística e Arte dos Jardins em Portugal*. Lisboa: Direção Geral dos Serviços de Urbanização, Centro de Estudos de Urbanismo, p.115.
- Arkette, S. (2004) *Sounds Like City*. *Theory, Culture & Society*, 21, pp. 159-168.
- Ashworth, G. (1994) *From History to Heritage – From Heritage to Identity*, em Gregory Ashworth e Peter Larkham (orgs.), *Building a New Heritage*, Londres: Routledge.
- Ashworth, G. (1995) *Managing the cultural tourist*. In Ashworth, G. J and Dietvorst, A.G.J (eds) *Tourism and Spatial Transformations: Implications for Policy and Planning*. Wallingford: CAB International.
- Ashworth, G. & Goodall, B. (1988) *Tourist images: Marketing Considerations, Marketing in the tourism industry – the promotion of destination regions*, B. Goodall & G. Ashworth (eds.), United Kingdom: Routledge.
- Augé, M. (1998) *Não Lugares, Introdução a uma antropologia da sobre modernidade* (2a ed.). Venda Nova, Portugal: Bertrand Editora.
- Augusto, C. (2014) *Sons e Silêncios da Paisagem Sonora Portuguesa* Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Azevedo, A. (2008) *A ideia de paisagem*. Figueirinhas. ISBN: 9789726612131.
- Babbie, E. (2001) *The practice of social research*. Belmont, CA: Wadsworth Thomson Learning.
- Bachelard, G. (1993) *A poética do Espaço*. São Paulo: Martins Fontes.
- Bagozzi, P. (1994) *Structural Equation models in Marketing Research*, Cambridge, 386-422.
- Barnes, T. & Duncan, J. (1992) *Discourse, Text and Metaphor in the Representation of Landscape*, Londres: Routledge.
- Baudrillard, J. (2008) *A sociedade de consumo*, Lisboa: Edições 70.

- Becerra, S.** (1997) *Patrimonio cultural, património antropológico y museos de antropología*, Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, nº 21, pp. 42-52.
- Becker, G.** (1975) *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis with Special Reference to Education*. University of Chicago, New York: National Bureau of Economic Research. Second Edition.
- Berdoulay, V.** (2007) *Enjeux iconographiques dans l'aménagement des lieux de mémoire*. Cahiers de géographie du Québec, 16 p. Contribution à l'ouvrage prévu sur le thème "Lieux de mémoire, commémoration et identité dans la francophonie canadienne".
- Berdoulay, V. & Entrikim, J.** (1998) *Lieu et sujet – perspectives théoriques* In Brunet, Roger Géographie universelle BELIN-RECLUS, Paris: Diffusion Belin.
- Bertrand, G.** (1971) *Le Paysage entre la nature et la société*, Revue Géographique des Pyrénées et Sud Ouest, 49,2:239-258.
- Bignami, R.** (2002) *A imagem do Brasil no turismo: construção, desafios e vantagem competitiva*. Aleph, 2002.
- Bomer, B.** (1994) *Lê paysage vu par les géographes et par les autres*. Paris: Bull.Assoc. Geogr. Française.
- Bonink, C. and Richards, G.** (1992) *Cultural Tourism in Europe. A Transnational Research Initiative of the Atlas Consortium*. ATLAS, London: University of North London.
- Bonnemaison, J.** (1981) *Voyage autour du territoire*. Espace géographique, vol. 10 (4) pp. 249-262.
- Bonnemaison, J.** (2000) *La géographie culturelle*. Paris: Editions du CTHS.
- Bonnemaison, J.** (2002) *Viagem em torno do território*, In Corrêa, R.L. e Rosendahl, Z. (Orgs.) Geografia Cultural: um século (3), RJ: Eduerj.
- Botton, A.** (2002) *The Art of Travel*, Harmondsworth: Penguin.
- Bourdieu P.** (1980) *Le sens pratique*, Paris: Minuit.
- Bourdieu, P.** (1990) *O poder simbólico*. Edições 70.
- Burgers, J.** (1995) *Public Space in the Post-industrial City*, em Ashworth, G.J. e Dietvorst A.G.J.(eds.), *Tourism and spatial transformations*. Oxon: Cab Internacional, pp. 147-158.

- Caldeira C., Cabral, J.** (1978) *Ordenamento da Paisagem Rural: Ensaio de Sistematização*. Lisboa: DGPU.
- Camacho, F.** (2007) *O modelo da Rede Portuguesa de Museus e algumas questões em torno das redes de museus*. Museus do Douro – Actas, 2007.
- Câmara Municipal de Coimbra** (2007) *Plano Estratégico de Coimbra – Diagnóstico Final*.
- Câmara Municipal de Coimbra** (2012) *Visão para o Centro Histórico. Plano Estratégico para a Reabilitação Urbana*.
- Canclini, N. G.** (1999) *Los usos sociales del patrimonio cultural*, em Encarnación Aguilar Criado (org.), *Patrimonio Etnológico. Nuevas Perspectivas de Estudio*, Sevilla, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, pp.16-33.
- Carvalho, P.** (2007) *Património cultural, ordenamento e desenvolvimento: uma nova visão e valorização do território*. Cadernos de Geografia, Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, nº 24/25 (2005/2006), pp. 209-226.
- Carvalho, P.** (2009) *Cidades e Valorização Paisagística de Frentes Aquáticas*. Biblos, VI (2ª série), 328-329.
- Carvalho, P.** (Coord.) (2012) *Patrimónios e Lazeres Turísticos – Málaga: Edição EUMED*, Universidade de Málaga.
- Cassirer, E.** (2001) *Filosofia das Formas Simbólicas*, vol. 1 - A Linguagem. São Paulo: Martins Fontes.
- Castel-Branco, C.** (2006) *Os jardins de Coimbra – um colar verde dentro da cidade*, In Monumentos, nº 25.
- Choay, F.** (2006) *A Alegoria do Património / Françoise Choay*. Lisboa : Edições 70.
- Choi, H. & Sirakaya, E.** (2006) *Sustainability Indicators for Managing Community Tourism*, *Tourism Management*, 27, 1274-1289.
- Claval, P.** (1999) *Etnogeografias*. In Espaço e Cultura. UERJ, Rio de Janeiro, nº 7 jan./jun.
- Claval, P.** (2002) *A Volta do Cultural na Geografia*, Paris: Université de Paris IV Sorbonne.
- Claval, P.** (2003), *The Cultural Turn in Human Geography*, Conference in Gorizia on 18-19-20.

- Corbin, A.** (1995) *História dos Tempos Livres*. Lisboa: Editorial Teorema, Lda.
- Corrêa, R.** (2007) *Formas simbólicas e espaço: algumas considerações*. Geographia, Revista da pós-graduação em geografia da UFF, vol. 9, nº. 17, pp. 7-17.
- Correia, F. & Nuno, F.** (2001) *Coimbra – Parques e Jardins*, Câmara Municipal de Coimbra, Coimbra, p. 94.
- Cosgrove, D.** (1979) *John Ruskin and the Geographical Imagination*. Geographical Review, 69 (4).
- Cosgrove, D.** (1983) *Towards a Radical Cultural Geography: Problems of Theory Antipode*, 15(1). Traduzido e publicado em R.L. Corrêa, R. L.; Rosendahl, Z (orgs.) Introdução à Geografia Cultural. Lisboa: Bertrand.
- Cosgrove, D.** (1984) *Social Formation and Symbolic Landscape*. Londres: Croom Helm.
- Cosgrove, D.** (1993) *Spetacle and Text. Landscape Metaphors in Cultural Geography*. In Duncan, J.S.; Ley, D. (orgs). Place/Culture/Representation. Londres: Routledge.
- Cosgrove, D.** (1994) *A Geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas*. In Corrêa, Roberto Lobato. Rosendhal, Zeny (orgs). Paisagem, tempo e cultura. Rio de Janeiro: Eduerj.
- Cosgrove, D.** (1998) *Em direção a uma Geografia Cultural Radical: Problemas da Teoria*. In Espaço e Cultura nº 5. Rio de Janeiro: NEPEC, UERJ, pp. 5-29.
- Cosgrove, D.** (2008) *Geography and Vision – Seeing, Imagining and Representing the World*, London: I.B TAURIS.
- Costa, C.** (2005) *Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do setor do turismo (1990-2000) - Análise Social*, vol. XL (175), pp. 279-295.
- Cravidão, F.** (1989) *A Alta de Coimbra – Um Património em Degradação*, In Cadernos de Geografia, nº 8 - Instituto de Estudos Geográficos – Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Cravidão, F.** (1998) *Turismo, sustentabilidade e cultura* In Estudos Autárquicos. Boletim do Centro de Estudos e Formação Autárquica. (ISSN 0872-4555) Ano 6 nº10 e 11 (1º e 2º semestres), pp. 61-72.
- Cravidão, F.** (2004) *Turismo e cultura: o lugar dos lugares*, Revista – Visão e Ação, 6 (3), pp. 309-316.

- Cravidão, F.** (2006) *Turismo e cultura: dos itinerários ao lugar os lugares, Desenvolvimento e território – Espaços Rurais Pós-agrícolas e Novos Lugares de Turismo e lazer*, 000: 269 - 279.
- Cravidão, F. Cunha, L.** (1993) *Ambiente e Práticas Turísticas em Portugal*, Inforgeo, Revista da Associação Portuguesa de Geógrafos, 000: 85 - 95.
- Cunha, L.** (1997) *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: Editora McGraw-Hill.
- Cunha, L.** (2003) *O turismo português e os desafios da competitividade* In Pessoal. - ISSN 0870-3027. - Ano 1 nº 7, pp. 26-29.
- Cunha, L.** (2010) *Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios*, In Fluxos & Riscos n.º1, pp. 127- 49.
- Dantec, P.** (Ed.). (1996) *Jardins et paysages. Textes critiques de l'antiquité à nos jours.* (Collection Textes Essentiels). Paris: Larousse.
- De Groer, Ét.** (1940) *Anteprojecto de urbanização, de embelezamento e de extensão da cidade de Coimbra (plano programa)*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1940, p. 41.
- De Kadt, E.** (1979) *Tourism: passport to development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*, Published for the World Bank and Unesco [by] Oxford University Press, vol. 65.
- Dias, M.** (2001) *História do Elétrico da Carris*, Lisboa: Quimera Editores, Lda.
- Dias, P.** (1995) *Coimbra, Arte e História*, Coimbra: Edições Minerva. ISBN: 9789729316784.
- Dias, R.** (2003) *A Sociologia do Turismo*. São Paulo: Atlas.
- Dietvorst, A.** (1994) *Cultural Tourism and Time-space Behaviour*, in G. J. Ashworth e P. J. Larkham (ed.), *Building a New Heritage. Tourism, Culture and Identity in the New Europe*. Londres: Routledge.
- Direção Geral de Transportes Terrestres** (1979) Grupo de Estudo do Plano de Transportes da Região do Porto – [Carta] 1979-06-12. *Memorandum sobre o futuro dos eléctricos na região de Coimbra*. Acessível no Arquivo dos SMTUC, Coimbra, Portugal.
- Domingues, A.** (2000) *Turismo cultural y política cultural urbana: posibilidades y divergencias*, em Herrero Prieto, L. C. (coord.): *Turismo cultural: el patrimonio histórico*

rico como fuente de riqueza. Valladolid: Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, pp. 343-363.

- Donadieu, P. & Périgord, M.** (2007) *Le paysage*. Paris: Armand Colin.
- Duarte, R.** (2004) *Entrevistas em pesquisas qualitativas*. Educar, Curitiba, n.º. 24, pp. 213-225. Editora UFPR.
- Dumazedier, J.** (1979), *Sociologia Empírica do Lazer*. São Paulo: Perspectiva.
- Dumazedier J.** (1988) *La révolution culturelle du temps libre*. Revue française de sociologie Année 1991 Volume 32 Numéro 1 pp. 143-145.
- Dupuy, G.** (1998) *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau. ISBN 8428109370.
- ECORYS** (2009) *Non-Tariff Measures*. In EU-US Trade and Investment – An Economic Analysis. Reference: OJ 2007/S 180-219493.
- Eliade, M.** (1991) *Imagens e Símbolos*. São Paulo: Martins Fontes.
- ETC** (2005) *European Travel Commission*. In Annual Report.
- Faulkner, B. & Tideswell, C.** (1997) *A Framework for Monitoring Community Impacts of Tourism*, Journal of Sustainable Tourism, 5(1), 3-28.
- Fernandes, J.** (2008) *Artes Visuais, representações e marketing territorial*, In *Biblos*, vol. VI (2ª série); Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Fernandes, J.** (2009) *Cityscapes – Símbolos, Dinâmicas e Apropriações da Paisagem Cultural Urbana*, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CE-GOT), Universidade de Coimbra.
- Fernandes, J.** (2011) *A paisagem urbana simbólica enquanto território efêmero de celebração e marketing territorial – o caso particular das Christmascapes*, In VII Congresso da Geografia Portuguesa – Repensar a Geografia para os novos desafios, APG. Lisboa. ISBN: 978-972-99436-4-5.
- Fernandes, J.** (2012) *Dynamics of Cultural Landscapes, Identities and Diffusion Process*, in *Intercultural crossings: conflict, memory and identity*, ed. Lénia Marques, Maria Sofia Pimentel Biscaia e Glória Bastos. Universidade Aberta de Lisboa. ISBN 978-90-5201-816-4.
- Ferrão, J.** (2003) *Intervir na cidade: complexidade, visão e rumo*, in N. Portas, A. Domingues e J. Cabral (coord.) *Políticas Urbanas –Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian

- Ferreira, E.** (2008) *Ambientação Espacial e Paisagem Sonora: paralelos entre as teorias de Osman Lins e R. Murray Schafer*. XI Congresso Internacional da ABRALIC: Tessituras, Interações, Convergências. Brasil: Universidade de São Paulo.
- Ferreira, F.** (2010) *Introdução ao Turismo: Atores, Tendências, Avaliação, Imagem e Políticas de Tarificação*, Universidade da Madeira.
- Fortuna, C.** (1995) *Os Centros das nossas cidades: entre a revitalização e a decadência*. Coimbra: Oficina do Centro de Estudos Sociais.
- Fortuna, C.** (1997) *Destradicionalização e imagem da cidade. O caso de Évora*. In Fortuna, C. (coord.), *Cidade, Cultura e Globalização*. Oeiras: Celta, pp. 231-257.
- Fortuna, C.** (1999) *Expressões públicas da vida sensível e Paisagens Sonoras. Sonoridades e ambientes sociais urbanos*, in idem, *Identidades, Percursos, Paisagens Culturais*. Estudos sociológicos de cultura urbana. Oeiras: Celta Editora.
- Fortuna, C.** (2001) *Soundscapes: The Sounding City and Urban social Life*. In Oficina do Centro de Estudos Sociais.
- Fortuna, C.** (2006) *Caraterização sócio-demográfica da Alta de Coimbra. Relatório para o Gabinete Técnico Local da Alta/ Câmara Municipal de Coimbra*: Centro de Estudos Sociais (mimeo).
- Fortuna, C.** (2006) *Centros Históricos e Patrimónios Culturais Urbanos: uma avaliação e duas propostas para Coimbra*. Coimbra: Oficina do CES, n.º 254.
- Fortuna, C. & Ferreira, C.** (1996), *O turismo, o turista e a (pós) modernidade*, Oficina do CES, n.º 80.
- Fortuna, C. & Ferreira, C. et al** (2003) *Intermediários Culturais, espaço público e cultura urbana: estudo sobre a influência dos circuitos globais em algumas cidades portuguesas*. Coimbra: CES.
- Fortuna, C. & Peixoto, P.** (1997) *A reconversão simbólico-funcional dos centros históricos. O caso de Évora*, in Ágata Midões e Arnaldo Pereira (coord.), *A regionalização e identidades locais. Preservação e reabilitação dos centros históricos: Atas do IV Encontro Nacional de Municípios com Centro histórico*. Lisboa: Edições Cosmos.
- Fortuna, C., et al** (2011) *Quando as Cidades se Encontram com o Passado: Revalorizações Patrimonialistas em Fortaleza e Coimbra*; XI Congresso Luso-Afro Brasileiro de Ciências Sociais.

- Fortuna, C. et al** (2012) *A Cidade e o Turismo: dinâmicas e desafios do turismo urbano em Coimbra*. Coimbra: Almedina. ISBN:978-972-40-5033-1.
- Frias, A.** (2000) *Patrimonialização da Alta e da Praxe académica de Coimbr*. In IV Congresso Português de Sociologia, Abril.
- Gama, A. & Santos** (1991) *Tempo livre, lazer e terciário*. In Lazer: da libertação do tempo à conquista das práticas. In Gama, A. & Santos, N. (org.) *Lazer: da libertação do tempo à conquista das práticas*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, pp 60-64. ISBN 978-989-26-0432-9.
- Gandy, M.** (2004) *Paisagem, estéticas e ideologia*. In Corrêa, R.L. e Rosendahl (Orgs.), *Z. Paisagem, RJ: Textos e Identidade*, Eduerj.
- Gaspar, J.** (2001) *O Retorno da Paisagem à Geografia – Apontamentos Míticos*, Revista Finisterra, n. 72, pp. 83-99.
- Giddens, A.** (1991) *As Consequências da Modernidade*. 4ª Ed. 1ª Reimpressão, Oeiras: Celta Editora.
- Giddens, A.** (2000) *Runaway World: How Globalization is Reshaping our lives*. London: Routledge.
- Gnoth, J.** (1997) *Tourism motivation and expectation formation*. In *Annals of Tourism Research*, 24 (2), pp. 283-304.
- Gomes, C.** (2007) *Viver no centro da cidade: Práticas, discursos e representações sobre a Baixa de Coimbra*. Coimbra: Oficina do CES, n. 280, 2007.
- Gonçalves, A.** (2003) *O património cultural nas cidades como oferta complementar ao produto 'sol e praia' no Algarve*. Lisboa: Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo, GEPE/Ministério da Economia.
- Gonçalves, A.** (2008) *As comunidades criativas, o turismo e a cultura, In dos Algarves*. - ISSN 0873-7347, nº17, pp.11-18.
- Gonçalves, G.** (2010) *Coimbra por entre linhas: O transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura Departamento de Arquitetura da FCTUC.
- Gonçalves, J.** (2005) *Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como património*. Porto Alegre: Horizontes Antropológicos, Ano 11, nº. 23, pp. 15-36, jan./jun.

- Goodman, D. Chant, C.** (ed.) (1999) *European cities and technology: industrial to post-Industrial city*. London: Routledg.
- Goossens, C.** (2000) *Tourism information and pleasure motivation*. In *Annals of Tourism Research*, 27 (2), pp. 301-321.
- Guedes, M.** (2006) *Introdução à Tracção Eléctrica Elementos de História da Tracção Eléctrica*, pp. 1-46. In paginas.fe.up.pt/tre/Textos/TrE-1.pdf
- Haesbaert, R.** (1999) *Identidades Territoriais*. In Correa, R.L. Rosendahl, Z. (orgs). *Manifestações da Cultura no Espaço*. Rio de Janeiro: UERJ/NEPEC, pp.169-190.
- Hall, E.** (1984), *La Danse de la Vie. Temps Culturel et Temps Vécu*, Paris: Seuil.
- Harvey, D.** (1989) *The Condition of Postmodernity – An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge: Blackwell Publishers. ISBN: 0-631-16292-5.
- Henriques, C. & Quinteiro, S.** (2011) *O Turismo Literário: Olhão sob a perspetiva de João Lúcio*, Book of Proceedings the International Conference on Tourism & Management Studies, Vol. I, Encontros Científicos - Tourism & Management Studies, Special Issue (Full Papers). Faro: Universidade do Algarve. 600-608. <https://sapientia.ualg.pt/>
- Henriques, E.** (1996) (a) *Turismo, Património e cidade: da revitalização urbana ao risco de manipulação das paisagens*, in Cavaco (ed.) *Turismo e Lazer*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- Henriques, E.** (1996) (b) *Lisboa Turística. Entre o imaginário e a cidade*. Lisboa: Colibri.
- Herbert, D.** (1995) *Heritage, tourism and society*. London: Tourism, Leisure and Recreation Series.
- Hernández, J. & Tresseras J.** (2001) *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel Turismo.
- Holzer, W.** (2005) *A geografia cultural e a história: uma leitura a partir da obra de David Lowenthal*. In: *Espaço e Cultura*, RJ: UERJ, nº. 19-20.
- Holzer, Werther** (2001) *A geografia fenomenológica de Eric Dardel*. In: Correa, R L. e Rosendhal, Z. (orgs). *Matrizes da Geografia Cultural*. Rio de Janeiro: EDUERJ.
- Hunter, C. e Green, H.** (1995) *Tourism and Environment: A Sustainable Relationship?*. Londres: Routledge.
- Instituto Nacional de Estatística** (2014) *Estatísticas do Turismo 2013*. Edição de 2014 Lisboa: INE.

- Jackson, J. B.** (2003) *A la découverte du paysage vernaculaire*. (Collection Actes Sud). Paris: École Nationale Supérieure du Paysage.
- Jacques, B.** (2008) *Património cultural urbano: espetáculo contemporâneo?* Revista de Urbanismo e Arquitetura.
- Jameson, F.** (1984) *Postmodernism, Or the Cultural Logic of Late Capitalism*. Publisher: Duke University Press.
- Jeudy, Henry-Pierre** (2005) *Espelho das cidades*, RJ: Casa da Palavra.
- Lash, S. & Urry, J.** (1994) *Economies of Signs & Space*. London: Sage Publications.
- Lazarotti, O.** (2000) *Patrimoine et tourisme: un couple de la mondialisation*. Mappemonde 57 (1).
- Lefebvre, H.** (1974), *La Vie Quotidienne dans le Monde Moderne*, Paris: Gallimard.
- Lefebvre, H.** (1991) *The Production of Space*, Oxford: Basil Blackwell.
- Lefebvre, H.** (1997) *Seen from the window "Rhythmanalysis of Mediterranean Cities"*. In idem, *Writings on Cities*. UK: Blackwell Publishers.
- Lefebvre, H.** (2012) *O Direito à Cidade*. Livraria Letra Livre - Edição portuguesa traduzida a partir da edição original francesa, *Le Droit à la ville*, 3ª ed. Editions Economica, 2000, ISBN: 978-989-8268-15-0.
- Leite, A.** (1995) *Alegorias do Mundo: a Arte dos Jardins*, In Pereira, Paulo, *História da Arte Portuguesa*, 7º volume, Lisboa: Círculo de Leitores.
- Lengkeek, J.** (2001) *Leisure Experience and Imagination: Rethinking Cohen's Modes of Tourist Experience*. *International Sociology* 16, nº. 2, pp. 173-184. May, J. (1996), *In search of authenticity off and on the beaten track*, *Environment and Planning* 14, págs. 709-736.
- Ley, D. & Samuels, M.** (1978) *Humanistic Geography: Prospects and Problems* by David Ley and Marwyn S. Samuels Croom Helm, 337 páginas.
- Lobo, R.** (2000) *Coimbra: evolução do espaço urbano*, In ecdg 3.
- Lowenthal, D.** (2008) *Le temps du passé, le lieu du présent : paysage et mémoire*. In: *Passage du temps sur le paysage*, 1975 (Collection Archigraphy Témoignages). Paris: Infolio.
- Luginbuhl, Y.** (2008) *Las representaciones sociales del paisaje*. In J. Maderuelo (Ed.), *Paisaje y territorio*, pp. 143-180. Madrid: Abada Editores.
- Lynch, K.** (1999) *Equality in Education*. Dublin: Gill and Macmillan Ltd.

- Lynch, K.** (2008) *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- MacCannell, D.** (1976) *The Tourist: a New Theory of the Leisure Class*. Londres: Macmillan.
- Macedo, M.** (2006) *A Conquista do Terceiro Espaço*, in Monumentos, nº 25, pp. 126-127.
- Macedo, M.** (2006) *A evolução do espaço físico de Coimbra*, Câmara Municipal de Coimbra, Coimbra: DIGS.
- Martins, A.** (1983) *Esta Coimbra – Alguns Apontamentos para uma Palestra*, In: Cadernos de Geografia nº 1, pp. 35-78, Coimbra: F.L.U.C.
- Martins, L.** (2012) *Legado, paisagem e turismo... pelo Minho na procura de uma dimensão sensorial*, In Revista da Faculdade de Letras – Geografia Universidade do Porto, III série, vol. I, pp. 7 -31.
- Matos, M.** (1986) *Os transportes urbanos de tração eléctrica em Coimbra: breve nota sobre a sua implantação e desenvolvimento*. Cadernos de Geografia. Coimbra: Instituto de Estudos Geográficos da FLUC, 5, p. 202.
- Mattar, F.** (1999) *Pesquisa de marketing: metodologia, planejamento*. São Paulo: Atlas, 1º Volume, 5ª ed.
- Maximiniano, L.** (2012) *Considerações sobre o Conceito de Paisagem*. In: R. RA'E GA, n. 8, p. 83-91. Curitiba: Editora UFPR.
- May, J.** (1996) *In search of authenticity off and on the beaten track, Environment and Planning*, School of Cultural and Community Studies, Brighton: University of Sussex, Falmer.
- McArthur, S. & Hall C.** (1993) *Strategic planning for visitor heritage management: integrating people and places through participation*. In C.M. Hall & S. McArthur (Eds.), *Heritage management in New Zealand and Australia: visitor management, interpretation and marketing*. Auckland: Oxford University Press.
- McDowell, L.** (1996) *A transformação da Geografia Cultural*. In Geografia Humana: Sociedade, Espaço e Ciência Social. (Orgs.) Gregory, D. et alii. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- McKendrick, N. Brewer, J. & Plumb, J. H.** (1982) *The Birth of a Consumer Society. The Commercialization of Eighteenth-century England*. London: Europa Publications Limited.

- McKercher, B. & Cros H.** (2002) *Cultural tourism: the partnership between tourism and cultural heritage management*. New York: Haworth Press.
- Meinig, D.** (org.) (1979) *The Interpretation of Ordinary Landscape*. Oxford: Oxford University Press.
- Mendes, M.** (2007) *Na senda Estética e Poética dos Itinerários Turísticos e Literários: O Vale do Lima*, Tese de Mestrado, Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Mendonça, F.** (1989) *Geografia física: ciência humana?*. São Paulo: Contexto, 1989. P.50 (Coleção Repensando a Geografia).
- Meneses, J.** (2006) *História & Turismo Cultural*. Reimp. – Belo Horizonte: Autêntica – História e reflexões (8).
- Menezes, U.** (1991) *O património cultural entre o público e o privado*. In: DPH/SMC da Prefeitura de São Paulo. (ed.) “O direito à memória: património histórico e cidadania”, pp. 189 - 194.
- Minayo, M.** (2010) *Pesquisa Social: teoria, método e criatividade*. 29 ed. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Monet, J.** (1991) *Semiologia de los espacios políticos em la ciudad de México*. In: Delgado, J. (org.) *Câmbios territoriales em México*. México-DF: UAM- Xochimilco.
- Mosedale, J.** (2006) *The Internationalization of tourism commodity chains*. In *International Business and Tourism – Global issues, contemporary interactions*, Tim Coles and C. Michael Hall (Ed.). New York: Routledge International Series in Tourism, Business and Management, pp. 149-166.
- Neto, V.** (2013) *Portugal Turismo – Relatório Urgente: onde estamos, para onde queremos ir*. Lisboa: Bnomics 1ª edição. ISBN: 9789897130700.
- Neves, C.** (2006) *Ecoturismo: um contributo para o desenvolvimento sustentável de Marvão*. Dissertação de Mestrado em Ecologia Humana e Problemas Sociais Contemporâneos, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- Nicolau, A.** (2002) *La ciudad como museo*, em Actas do “Congreso Internacional sobre el Desarrollo Turístico Integral de Ciudades Monumentales”, Granada, 19-22 de Fevereiro.
- Nuryanti, W.** (1996) *Heritage and post modern tourism*. *Annals of Tourism Research*, 23, (2), 249-260.

- OECD** (2009) *Rapport annuel de l'OCDE*.
- OIT** (1936), *C52 Holidays with Pay Convention, 1936*.
- Pacheco, A.** (1997) *Trabalhos e Paixões de Benito Prada*. Edições ASA, 6ª edição.
- Pacheco, H.** (1995) *O Carro Eléctrico do Porto – texto e antologia*. Porto: Edição STCP.
- Paes-Luchiari, M.** (2007) *Apropriação Turística das Identidades Territoriais – A Valoração dos Centros Históricos Urbanos*. VI Congresso da Geografia Portuguesa, 2007. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Page, S.** (1995) *Urban Tourism*. London: Routledge.
- Pais, J.** (1998) *As Cronotopias das Práticas Culturais do Quotidiano*. In Observatório das Atividades Culturais, OBS nº 4, Outubro, pp. 7-9.
- Palmeira, E. P.** (2013) *A Atividade Turística em Portugal*, In: Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia (Direção de Serviços de Análise Económica).
- Pearce, D.** (1989) *Tourist Development* (2nd ed.). New York: Longman
- Peixoto, P.** (2000) *O Património Mundial como Fundamento de uma Comunidade Humana e como Recurso das Indústrias Culturais Urbanas*. Coimbra: Oficina do Centro Estudos Sociais.
- Peixoto, P.** (2006) *O passado ainda não começou. Funções e estatuto dos centros históricos no contexto urbano português*, Tese de Doutoramento em Sociologia, Coimbra: Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- PENT 2012** (2012) *Plano Estratégico Nacional do Turismo - Revisão do plano de desenvolvimento do turismo no horizonte de 2015*. Governo de Portugal - Ministério da Economia e do Emprego.
- PENT 2013** (2013) *Plano Estratégico Nacional do Turismo - Revisão e objetivos 2013-2015*. Turismo de Portugal.
- Pereiro, X.** (2003) *Patrimonialização e transformação das identidades culturais*, em Portela, J. e Castro Caldas, J. (coords.): Portugal Chão. Oeiras: Celta editora, pp. 231-247.
- Pereiro, X.** (2009) *Turismo Cultural: Uma Visão Antropológica*, Colección PASOS edita, número 2, www.pasosonline.org - 3(304.2): 3(316) (379.85). Edição revista e atualizada de 2013.
- Phelps, A.** (1994) *Museums as tourist attractions*. In A.V. Seaton, (ed.), *Tourism the State of the Art* (pp. 169-177). New York: John Wiley and Sons.

- Pina, P.** (1991) *Portugal: O Turismo no Século XX*, Lisboa: Lucidus.
- Pinchemel, P. & Pinchemel, G.** (1992). *La Face de la Terre: Elements de Geographie* (2ª ed.). Paris: Colin.
- Pires, H.** (2011) *Políticas Públicas para o Sistema de Bondes Elétricos e de Carros Elétricos nas Cidades do Rio de Janeiro e do Porto*, In: II Simpósio Internacional Eletrificação e Modernização Social: A expansão da energia elétrica para a periferia do capitalismo, SP: Universidade de São Paulo.
- Pires, H.** (2012) *Imagens e História na Internet: Os bondes, património Brasileiro*, In: Simpósio Internacional “Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos”, Barcelona: Universidade de Barcelona.
- Plog, S.** (1974) *Why destination areas rise and fall in popularity*. Paper presented to the Travel Research Association Southern California Chapter, Los Angeles, Octubre.
- Porter, R.** (1995) *Os Ingleses e o lazer*. In Corbin, Alain (1995), *História dos Tempos Livres*. Lisboa: Editorial Teorema, Lda.
- Porteus, J.** (1977) *Environment and Behavior: Planning and Everyday Urban Life*. London: Routledge.
- Porteus, J.** (1982) *Approaches to environmental aesthetics*. Journal of Environmental Psychology 2; 53–60.
- Porteus, J.** (1985) *Smellscape*. *Progress in Human Geography*. 9 (3), 356-378.
- Porteus, J.** (1996) *Environmental Aesthetics ideas, politics and planning*. First published 1996 by London: Routledge.
- Prats, L.** (1997) *Antropología y Patrimonio*, Barcelona: Ariel.
- Raimbault, M. & Dubois, D.** (2005) *Urban soundscapes: Experiences and knowledge Cities*, Vol. 22, n. 5, pp. 339-350.
- Relph, E.** (1987) *The modern urban landscape*. London & Sydney: Croom Helm, p. 279.
- Revista SMTUC**, edição comemorativa dos 100 anos da municipalização dos transportes urbanos em Coimbra. Coimbra (2008).
- Revista SMTUC**. Coimbra. 1:1 (1987).
- Revista SMTUC**. Coimbra. 2:1 (1987).
- Revista SMTUC**. Coimbra. 3:1 (1987).

- Revista SMTUC.** Coimbra. 4:1 (1987).
- Ribeiro, O.** (2013) *Portugal, o mediterrâneo e o atlântico*. Lisboa: Letra Livre, 7ª edição, 1ª edição (1945).
- Richards, G.** (1996) *Production and consumption of European Cultural Tourism*. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 261-283.
- Richards, G.** (1999) *Cultural Capital or Cultural Capitals? In Nystrom, L. (ed.) City and Culture: Cultural Processes and Urban Sustainability*. Stockholm: Swedish Urban Environment Council. ISBN 91-7147-529-X, pp 403-414.
- Richards, G.** (2000) *World Culture and Heritage and Tourism*. *Tourism Recreation Research*, 25(1) pp. 9-18.
- Richards, G.** (2003) *What is cultural tourism?*, em Van Maaren, A. (ed.): Erfgoed voor Toerisme. Amsterdão: Nationaal Contact Monumenten.
- Richards, G.** (2006) *ISTC/UNWTO survey on student and youth tourism among National Tourism Administrations/Organizations*. *Tourism Market Trends 2005 Edition*, Madrid: UNWTO, pp. 95-123.
- Richards, G. & Herrijgers, C.** (2001) *The cultural attraction distribution system*. Na obra de G. Richards, (Ed.), *Cultural Attractions and European Tourism*, pp. 71-89, CAB, Wallingford International.
- Richards, G. & Raymond, C.** (2000) *Creative tourism*, ATLAS News no. 23, pp. 16-20.
- Richards, G. & Wilson, J.** (2005) *Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture?* *Tourism Management* 27.
- Riegl, A.** (1987) *El culto moderno a los monumentos*. Madrid: Visor.
- Rifkin, J.** (1987), *Times Wars*, New York: H. Holt.
- Romanelli, G.** (1998) *A entrevista antropológica: troca e alteridade*. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ribeirão Preto*, pp. 119-133.
- Rosmaninho, N.** (1996) *O princípio de uma “Revolução Urbanística” no Estado Novo*, Coimbra: Minerva Editora.
- Rosmaninho, N.** (2006) *Coimbra no Estado Novo*. In Faria, Santiago, ed. - *Evolução do Espaço Físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, p.82.
- Rossa, W.** (2003) *Coimbra como um território*. «ECDJ», nº 6.7, p. 10.

- Rougerier & Beroutchatchvili**, (1991) *Geosystèmes et paysages: bilan et méthodes*. Paris: Armand Colin Éditeur.
- Rowntree, L. & Conkey, M.** (1980) *Symbolism and the Cultural Landscape*. Annals of the Association of American Geographers, 70 (4).
- Russo, A. & Van der Borg, J.** (2002) *Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities*. In *Tourism Management* 23 (6), pp.631-637.
- Sachs, I.** (2002) *Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável*, RJ: Editora Garamond.
- Salgueiro, T.** (2001) *Paisagem e Geografia*, Revista Finisterra nº 72 pp.37-53.
- Santos, M.** (1994) *Metamorfoses do Espaço Habitado – Fundamentos Teórico e metodológico da Geografia*, São Paulo: Hucitec. 3.^a ed.
- Santos, M.** (1996) *A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, SP: Ed. Universidade de São Paulo.
- Santos, N.** (2003) *Cidade: espaço social e espaço vivido*, In *Território, Ambiente e Trajetórias de Desenvolvimento* (Coord. Lúcia Caetano) - Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Sarmento, J.** (2004) *Representação, Imaginação e Espaço Virtual: Geografias de Paisagens Turísticas em West Cork e nos Açores*, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. ISBN: 972-31-1072-5.
- Sauer, C.** (1998) *The Morphology of Landscape*. University of California Publications in Geography 2 (2):19-53.
- Schafer, R.** (1992) *O Ouvido Pensante*. SP: UNESP, 1992 - p. 399.
- Seixas, J.** (2014) *A Cidade na Encruzilhada – repensar a cidade e a sua política*. Edições Afrontamento. ISBN: 978-972-36-1260-8.
- Sen, A.** (2000) *Desenvolvimento como Liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Silva J.** (1988), *Os salatinos da Alta, fundadores forçados do Bairro de Celas*, AA.VV, Alta de Coimbra: História Arte e Tradição, Coimbra. Coimbra: GAAC.
- Silva, A.** (2002) *Dinâmicas sociais do nosso tempo*. Porto: Editora da Universidade do Porto.
- Silva, M.** (2000) *Cultura e territorialidade urbana: uma abordagem da pequena cidade*. Revista de História Regional. Vol. 5, nº 2.

- Smith, N.** (2003) *Gentrification, the frontier, and the restructuring of urban space*, In S. Fainstein; S. Campbell (ed.), *Readings in Urban Theory*, Oxford: Blackwell, pp. 260-277.
- Soja, E.** (1980) *The socio-spatial dialectic*. *Annals of the Association of American Geographers*, 70 (2) pp. 207–225.
- Solla, X. M. S.** (2002) *Cidade turística, cidade real, cidade ideal. Os exemplos de Pontevedra e Santiago*, em Hernández Bore, J.; Díaz Fernández, J. A e Patiño Romarís, L. A (coords.), *O Turismo en Galicia. Potencialidades endógenas de desenvolvimento urbano e económico*. Pontevedra: Deputación Provincial de Pontevedra, pp. 301-318.
- Souza, M.** (1995) *O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento*. In Castro, I. et al. (orgs.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Spirn, A.** (1998) *The language of landscape*. New Haven/London: Yale University Press.
- Steinmetz, G.** (1999) *State/Culture: State-Formation after the Cultural Turn*. Ithaca, NY: Cornell University Press. pp. 1-2.
- Subirats, J.** (2003) *Educação: responsabilidade social e identidade comunitária*. In Gómez-Granell & Vila (org.). *A cidade como projeto educativo*. Porto Alegre: Artmed.
- Teixeira, I.** (2008) *Conceito de Território e o seu Emprego no Estudo sobre migrações*, In *Dialogus*, Ribeirão Preto, v.4, n.1.
- Telles, G.** (1997) *Um novo conceito de cidade: a paisagem global*. Conferências de Matosinhos. Matosinhos: Contemporânea Editora.
- Timothy, D. & Boyd S.** (2003) *Heritage tourism*. Harlow: Longman.
- Tokildsen, G.** (1992) *Leisure and Recreation Management*, Londres: E & F Spon.
- Torga, M.** (1951) *Diário V*, Coimbra: Coimbra Editora.
- Torgal, L.** (1996) *O carro eléctrico em Coimbra*. Seminário O Património industrial: vertente científica e pedagógica. Coimbra: Faculdade de Letras. 1991-1992.
- Torres, E.** (2001) *Cem Anos a Ranger as Calhas: Antologia de textos e fotografias de Lisboa com o eléctrico dentro*. Lisboa: Assírio Alvim. ISBN 972-37-0648-2.
- Tournier, M.** (1988) *Des Clefs et des serrures*. Apud: Dupuy, Gabriel – *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau.

- Tuan, Y.** (1974) *Topofilia – Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente*, SP: DIFEL – Difusão Cultural.
- Tuan, Y.** (1977), *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel.
- Urbain, Jean-Didier** (1991) *L'idiote du voyage*. Histoires de touristes. Paris: PLON.
- Urry, J.** (1990) *The Tourist Gaze: leisure and travel in contemporary societies*. London: Sage Publications Ltd. ISBN: 0-8039-8182-1.
- Urry, J.** (2002) *The Tourist Gaze*, London: Sage Publications.
- Velho, G.** (1986) *Subjetividade e Sociedade: uma experiência de geração*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Veloso, M.** (2006) *O Fetiche do Patrimônio*. Revista Habitus. Goiânia, v.4, n.1, p.437-454, jan. / jun.
- Weiermair, K. & Peters, M.** (2002) *Innovation and Innovation behaviour in hospitality and tourism: Problems and Prospects*, in *Tourism in Asia: Development, Marketing and Sustainability - Fifth Biennial Conference*, Hong Kong, pp. 600-612.
- Wenders, W.** (1994) *A paisagem urbana*. In *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº 23, pp.181-189.
- Zukin, S.** (1997) *The Cultures of Cities*. Oxford e Cambridge: Blackwell.

Consulta de Endereços Eletrônicos

- <http://hdl.handle.net/10316/14039> (consultado em 06/06/2014). Obtido em estudogeral.sib.uc.pt > Faculdade de Economia.
- <http://hdl.handle.net/10316/21669> (consultado em 09/06/2014). Obtido em estudogeral.sib.uc.pt > Faculdade de Economia.
- Journals-ScienceDirect.com (consultado em 10/06/2014) Obtido em <http://www.sciencedirect.com/science>
- Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural (consultado em 23/05/2014). Obtido em www.pasosonline.org
- RUA - Revista de Arquitetura e Urbanismo Vol. 7, No 2 (2006) (consultado em 01/06/2014). Obtido em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/view/>
- SciELO - Scientific Electronic Library Online (Consultado em 12/06/2014). Obtido em www.scielo.br
- Agência Lusa (consultado em 03/07/2014). Obtido em <http://diariodigital.sapo.pt/news>
- Elétricos de Coimbra (consultado em 07/07/2014). Obtido em [www.facebook.com/pages/Elétricos-de-Coimbra-Eletricos-de-Coimbra](http://www.facebook.com/pages/El%C3%A9tricos-de-Coimbra-Eletricos-de-Coimbra)
- Paisagens Literárias (consultado em 07/07/2014). Obtido em <http://paisagensliterarias.ielt.org>
- Museu da Carris de Lisboa. (consultado em 09/07/2014). Museu Carris. Obtido em <http://museu.carris.pt/>.
- Plano Estratégico de Coimbra – PEC (consultado em 02/08/2014). Obtido em <https://www.cm-coimbra.pt>
- Documento Estratégico para cidade de Coimbra - Visão para o centro Histórico de Coimbra (consultado em 10/08/2014) Obtido em www.coimbravivasru.pt
- Visão para o Centro Histórico de Coimbra - Parque EXPO (consultado em 12/08/2014). Obtido em <http://www.parqueexpo.pt/conteudo>.
- Trip Advisor (consultado durante os mês de Novembro e Dezembro de 2014). Obtido em <http://www.tripadvisor.com/ForumHome>
- Paisagens Literárias e Turismo Urbano (consultado em 19/08/2014). Obtido em <http://portal.unesco.org/culture/en/ev.php>
- INE – Instituto Nacional de Estatística (consultado durante os meses de Outubro e Novembro de 2014). Obtido em <http://www.ine.pt>

ANEXO I

Entrevistas

| E1 – FP | | |
|------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 09-09-2014 | Casa da Cultura de Coimbra | Diretor da Divisão de Cultura, Turismo e Desporto da Câmara Municipal de Coimbra |

PS: Considera o elétrico como um património importante para a cidade de Coimbra?

FP: O carro elétrico é um património e disso temos exemplo outras cidades, que é uma pena esteja reduzido ao museu. Deveria ser um museu vivo, mas há condicionantes, tem de ter uma linha, um percurso que é fixo e muitas vezes a maneira como as cidades foram urbanizadas, pode na verdade criar algumas dificuldades na organização do trânsito e de circulação das pessoas, mas é sempre possível ter o elétrico em locais que continuam a crescer em locais foram recuperados onde possa conviver com outros meios de transporte e é desejável que assim o fosse porque na verdade é um património que além de utilizar o combustível “limpo”, porque não é poluente, embora consuma energia mas sempre polui menos do que outro tipo de combustível fóssil. Por outro lado, o carro elétrico daquilo que sei também, não traz custos acrescidos da sua “exploração”, pelo contrário. Além disso, é um carro que tem uma velocidade diferente das outras e portanto oferece condições de transporte muito diferentes. Permite que as pessoas possam fruir da sua viagem, não será o caso do metro de superfície em que as pessoas vão fechadas e o que importa é chegar o mais rápido possível. Portanto o elétrico tem outra função sendo na mesma um meio de transporte, mas permite que as pessoas que disponham desse tempo as pessoas possam viajar no elétrico também para fruir da cidade, tanto a parte construída como as pessoas que a habitam. [/]. O elétrico permite que as pessoas olhem e quase que obriga que as pessoas vejam, porque na verdade tem uma filosofia diferente. Quer se queira ou não, o elétrico foi o transporte de muita gente, que eu recorde como estudante, até porque usámos mais o elétrico do que os *troleys*, porque na altura conseguiam chegar aos locais principais da cidade e portanto era o transporte por excelência. De maneira que, acho muito importante encontrar soluções e penso que Coimbra tem hipóteses de a curto prazo ter soluções de voltar a pôr o elétrico a circular, assim o consigamos. Estou a pensar na zona da Beira Rio e outras zonas.

PS:No centro histórico, talvez?

FP: No centro histórico, não sei, os técnicos o dirão se seria possível montar uma linha. Em alguns casos, o elétrico pode funcionar e vemos isso noutras cidades, em locais que são

pedonais, porque o elétrico funciona a uma velocidade muito pequena num percurso fixo, portanto não é alienatório, como um automóvel. Na parte histórica, não sei, mas seria interessante que isso fosse possível, pelo menos em alguns percursos.

PS: Portanto, o elétrico é um património importante para a cidade de Coimbra?

FP: Sim. Este património se é de memória, histórico é importante mas também porque é algo que seria útil nos tempos presentes, por aquilo que já disse, mas também pelo facto de que os fundos QREN estão neste momento muito mais virados, para os serviços do que para as estruturas. Na verdade Portugal e Coimbra sendo agora classificada como património mundial, é uma cidade muito bonita, tem particularidades muito interessantes, tem um rio que precisa de ser aproveitado, tem esta zona histórica com o museu Machado Castro que foi recuperado, o turismo é algo muito forte que com certeza, Coimbra tem de apostar. O elétrico enquadra-se exatamente nesta filosofia, quer dizer, se Coimbra tem sido caracterizada como uma cidade de serviços que perdeu algumas grandes indústrias e dificilmente irá as recuperar. [/]. Vamos ter um centro de congressos.

PS: Está a referir-se ao convento de S. Francisco?

FP: Sim, onde devemos fazer uma aposta forte em toda essa área e os congressistas são turistas, também. Eles podem vir ao congresso mas se tiveram disponibilidade poderão ficar mais um dia ou dois, ou o próprio congresso integrar um período em que as pessoas visitem a cidade e a zona pois temos tudo muito próximo como o mar, Fátima, Serra da Estrela, as rotas do vinho, temos o Buçaco, portanto estamos numa posição central que nos permitiria captar grande público para fruir Coimbra como esta zona envolvente. Para isso, precisamos de ser apelativos e é aqui que entronca esta problemática do elétrico que pode na verdade ser uma grande atração turística. [/]. O elétrico pode ajudar muito esta filosofia de tornar a cidade agradável, visitável com facilidade de uma maneira que está no imaginário das pessoas e que é diferente. Hoje as coisas morrem muito rapidamente porque as novidades são rapidamente substituídas por outras que entretanto já foram esquecidas. O elétrico pode ser um novidade com 100 anos e essa habilidade de fazer o elétrico uma novidade é que pode ser a mais valia para valorizar este património da cidade.

PS: Há pouco referiu que os congressistas também são turistas. Se houvesse o elétrico na cidade seria uma forma de os atrair para visitarem a cidade e todo o seu património fazendo uso do elétrico?

FP: Normalmente são criados percursos turísticos e o elétrico seria mais uma forma de acrescentar e que me parece bastante apelativa até mesmo pelas experiências que há noutros países e até em Portugal.

PS: Neste momento temos duas formas de visitar a cidade. Uma com o autocarro panorâmico e a outra com os *Tuk Tuk*. Na sua opinião considera que se o elétrico estivesse a circular em Coimbra e tendo em conta os exemplos conhecidos como os das cidades de Lisboa e Porto, considera que seria uma grande alternativa de mobilidade para o turista, seria também o objeto mais procurado pelo turista ou não?

FP: Sim teria, porque tem funcionalidades um pouco diferentes.

PS: Para começar pertence à cidade de Coimbra, certo?

FP: Sim, claro faz parte da história da cidade e depois consegue-se colocar no elétrico um grupo alargado de pessoas. O grupo excursionista que num *Tuk Tuk* não conseguiríamos colocar, nem teríamos sequer número suficiente de *Tuk Tuk* para que só levam 5 pessoas de cada vez.

PS: Além disso nem pertence à cidade?

FP: Sim é verdade, tem alguma facilidade de locomoção é mais pequenino, mas na verdade é algo que se copiou e que não tem raízes na tradição coimbrã. Agora, o elétrico além disso tem outra vantagem, mesmo nos períodos mais inverniais em que o tempo não ajude, o elétrico não é descapotável como o autocarro panorâmico, permite na verdade as pessoas possam ir abrigadas da chuva com elétrico, além disso o elétrico pode ser adaptado a outras condições que não ofereciam à 70 anos a nível da comodidade.

PS: Nos casos de Lisboa e do Porto o elétrico foi adaptado a essas condições inclusive as de segurança?

FP: Sim e isso permite que o elétrico funcione todo o ano ao passo que o *Tuk Tuk* e o autocarro panorâmico não podem ser utilizados todo o ano. As desvantagens do elétrico já foram apontadas que é a rigidez do percurso que tem de ter e não pode ter outro e nem sempre é possível colocar carris em todo o lado. Mas tirando isso, naquilo em que for as vantagens do elétrico são até superiores às dos outros meios que podemos indicar [/]. Portanto as vantagens são bastantes e tudo indica que seria uma das ofertas turísticas que teria de certeza uma procura grande.

PS: Portanto em termos turísticos o elétrico seria uma mais valia para a cidade?

FP: Seria e será sempre.

PS: Considera que o elétrico iria reforçar a imagem da cidade de Coimbra como destino turístico?

FP: Sim, até porque não existem elétricos em todas as cidades e portanto de facto essa oferta poder ser feita pela cidade de Coimbra nunca deixaria de ser um atrativo turístico, muito pelo contrário. Até porque o elétrico não está assim tão vulgarizado. Temos também de pensar que iremos ter cada vez gerações de turistas que nunca conviveram com o elétrico e portanto é algo museológico que lhes vai chamar a atenção e é desejável pois o elétrico é um museu vivo, um museu em andamento que essas gerações podem fruir [/]. O elétrico precisa de estar bem identificado, a sua história onde podem dispor de um guia turístico dentro do elétrico. Portanto o elétrico pode ser adaptado de maneira a que ele seja muito atrativo para os turista que escolhem o destino onde querem passar as suas férias ou visitar os lugares.

PS: Então considera que o elétrico traria também um reforço dos laços identitários com a cidade de Coimbra, isto é, o cidadão conimbricense com os eu espaço urbano e com a sua história?

FP: Penso que sim. Coimbra é a cidade do conhecimento e também das artes é uma cidade de futuro e isso é desejável que assim seja. Agora, isso não se faz sem história. Nós não temos de ficar agarrados á história ou á saudade, mas a verdade é que as coisas fazem com a história e Coimbra é isto é uma cidade com muita história, é uma cidade de saudade, é uma cidade que “prende” os estudantes que vem para cá e que por cá ficam, pois há alguma coisa que os prende, [/]. Quando parte para seguir as suas carreiras profissionais e isso, acontece, porque Coimbra tem ainda conseguido manter alguma emoção na tradição que vai perpetuando.

Portanto é algo que está na memória das pessoas. Nós temos é que ter essa noção de que as coisas não têm de ser como eram há 100 anos, têm de ser adaptadas aos dias de hoje. Agora não se constrói a identidade de um povo sem a história desse povo porque essa é a sua identidade. Às vezes as pessoas confundem a tradição com imutabilidade e não é isso, as coisas podem mudar, ser adaptadas, devem e é desejável que assim seja. Há coisas que são imutáveis e nós também sabemos disso, agora temos é de ter consciência que essas coisa são para perpetuar. Mas depois tudo o que está sua volta do que é imutável poderá ter um grande desenvolvimento e o elétrico é um bom exemplo. O elétrico pode ser adaptado sem mudar o visual, sem o descaraterizar, pode na verdade ter uma função tremenda que

ajuda a criar a identidade de Coimbra. Coimbra tem uma identidade e o elétrico ajuda a reforçar essa identidade [/].

PS: Queria entrar agora na questão da criação de uma linha turística com o elétrico. Seria importante que o elétrico regressasse às ruas da cidade de Coimbra. Acha que é viável?

FP: Eu nunca tinha pensado nisso, mas penso por aquilo que conheço e sei e pelo que se pretende que seja a evolução a curto prazo da cidade, que haverá condições para que seja possível, porque aquilo que se está a pretender para a cidade de Coimbra talvez seja possível encontrar espaço para que o elétrico possa fazer parte da oferta turística de Coimbra. Porque o turista vem para ver coisas mas também vem para fruir, não querem só ver os monumentos, mas querem sentir a cidade, sentir a população como vivem, a animação, aquilo que há de oferta cultural, [/]. Há um momento em que estamos cansados quando se vista muitas coisas, pois não conseguimos correr de um lado para o outro durante muito tempo e é nessa fadiga que muitas vezes vamos descobrir o pulsar da cidade e o elétrico mesmo que fique com um percurso limitado, pode ter, alguns percursos que permitam aos turistas descansar, possam ter tempo de ver a cidade. Pode haver adaptações desde de bibliotecas móveis com o elétrico, bares, projeções de filmes, postos de turismo, portanto há sempre atividades em vários momentos numa estrutura diferente como é o elétrico e por isso será sempre uma atração, uma mais valia. Muitas vezes o facto de as pessoas gostarem ou não depende muito daquilo que vão encontrar. O facto de encontrarem algo que lhes vai ao encontro daquilo que, digamos é a necessidade daquele momento que muitas vezes é o de repousar, olhar as pessoas, olhar a luz da cidade, o rio, isso vai ser algo que pode cativar, [/]. Por isso, é importante não mostrar só as coisas mas também alguma comodidade e alguma fantasia, porque isto será sempre algo de fantástico viajar num elétrico.

PS: [/]

| E2 – BD | | |
|------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 05-09-2014 | Museu Municipal de Coimbra -- Edifício Chiado - | Diretora do Museu Municipal de Coimbra |

PS: Antes de mais quero agradecer a sua disponibilidade para a realização desta entrevista. Sabemos que detém muita experiência dentro deste município, mas em particular tem tido uma forte ligação com o elétrico.

Eu iria começar pelo Museu e a primeira questão é porque é que o museu dos transportes urbanos está fechado?

BD: Primeiro de tudo importa esclarecer uma questão. Aquele edifício que está hoje no seu interior já não é aquele espólio que existia no antigo museu dos transportes. Estamos a falar agora do núcleo do carro elétrico, que é um dos museus temáticos do museu da cidade de Coimbra de tutela municipal, embora inicialmente tenha de ser criado como o museu dos transportes urbanos e estamos a falar do longínquo ano de 1982, na verdade quando surgiu a ideia de criar o museu da cidade de Coimbra e de incluir neste projeto, ficou claro para nós que não era correto que ele abrange-se uma temática tão vasta como é os transportes urbanos. Na verdade o espólio que está guardado naquele edifício é o espólio que está associado diretamente à tração elétrica em Coimbra e portanto seria mais correto que ele fosse reestruturado como núcleo do carro elétrico e então incorporado no projeto do museu da cidade de Coimbra. O primeiro passo foi proceder a esta correção, fazer ao executivo uma proposta de reformulação daqueles conteúdos e de integração já com esta nova designação no projeto do museu municipal de Coimbra e ainda não está concluído por uma questão de financiamento. Nós estamos aliás à espera que este novo Quadro Comunitário nos venha possibilitar uma candidatura que possa concretizar o projeto que está do ponto de vista técnico já praticamente concluído. Este projeto inclui para além do arranjo do edifício onde estão mantidos os elétricos que é a antiga *remisse* da tração elétrica, também toda a reformulação dos conteúdos museográficos e a intervenção dos carros que ali se encontram guardados incluindo o célebre “chora” ou carro americano que nunca foi alvo de intervenção.

PS: Mas tem conhecimento que o museu já esteve aberto. Quais foram as principais razões que levaram a fechar o museu? Foram razões exclusivamente financeiras?

BD: Não, não foram. Foi também porque se entendeu que há luz da moderna museologia aquele museu não estava a funcionar bem. É preciso recuar no tempo para perceber

porque é que ele foi aberto naquela altura em 1982 e isso foi extremamente importante, porque na verdade depois de os carros elétricos terem deixado de circular em Coimbra no início de 1980, rapidamente se percebeu que se não houvesse uma ação no sentido de salvaguardar o espólio sobretudo o acervo circulante dos próprios carros eles seriam rapidamente destruídos ou vendidos. Portanto a primeira ação que foi concretizada, foi no sentido de salvaguardar que os carros ficariam em Coimbra na perspetiva de que um dia viriam a estar apresentados ou expostos no museu. Esta primeira experiência resultou na criação do tal museu dos transportes. Este museu foi feito com algum apoio da Câmara Municipal e dos então Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos, mas sobretudo, e isso é muito importante, com a colaboração e apoio de muitos voluntários como a associados do Grupo de Arqueologia do Centro, dos quais gostava de destacar, porque é legítimo que o faça o Arq. João Marta. Este projeto teve também a colaboração voluntária de antigos funcionários dos Serviços Municipalizados dos Transportes Urbanos de Coimbra, quer da parte mecânica quer da parte da circulação que nos deram informações extraordinárias para o arranque do projeto e que colaboraram ativamente na limpeza do acervo na exposição, [/]. Foi um projeto muito participado mas que do ponto de vista museológico não estava muito bem, embora tenha sido e reafirmo tenha sido muito importante para que este espólio se tenha mantido em Coimbra. Anos mais tarde, já no fim da década de 1990, entendemos que o projeto tinha de ser reestruturado e eu própria fiz uma proposta no sentido de apresentar um projeto de renovação quer do espaço quer dos veículos que lá estavam guardados e chegou a lançar-se um concurso público em 2000 para se relançar um novo núcleo museológico já com esta designação. Infelizmente, das 3 empresas que na altura se apresentaram a concurso nenhuma estava em condições de o ganhar porque todas elas ultrapassavam o montante que estava previsto e deliberado em Assembleia Municipal. Entretanto, houve um processo eleitoral e acabou por ser possível avançar com esse concurso. A partir de 2001, já comigo a liderar a divisão de museologia do município de Coimbra, fiz uma nova proposta de pelo menos podermos avançar com o projeto de arquitetura e com todos os trabalhos, quer de arquivo quer de investigação, que logo fosse possível, a abertura de um novo procedimento concursal. Com isto quer dizer que foram muitos os trabalhos que se fizeram quer dentro quer fora daquele espaço. Os trabalhos têm prosseguido o núcleo não está aberto ao público porque carece do tal financiamento que permita fazer a exposição com os requisitos museológicos obrigatórios mas muitos trabalhos têm sido feitos para que

no futuro o núcleo possa abrir. Existe inclusivamente, um pré-programa com uma parte dos conteúdos já reunidos, um projeto de arquitetura e alguns dos carros (elétrico) foram já alvo de uma reabilitação. No meio de isto tudo houve um episódio, vamos chamar-lhe assim, que acabou por atrasar um pouco este processo. Estou a referir à Capital Nacional da Cultura em Coimbra que por escassez de espaços que os programadores previam acabou por utilizar como espaço de espetáculos aquele belo edifício da *remisse* da Alegria e essa ocupação que deveria ser de 1 ano acabou por se prolongar por quase 3 anos, foi muito prejudicial para os carros elétricos que tiveram de ser deslocados para outros sítios. Estamos a falar de um espólio patrimonial que é sensível e que é deslocado, apesar dos cuidados que se tiveram, tem sempre perigos. Este episódio acabou por atrasar não só a reabertura do núcleo, como foi muito desgastante para o carros que tiveram de sair e que foram alvo de alguns atos de marginalidade. Carros que estavam recuperados e que tiveram de voltar a ser alvo de intervenções quando regressaram ao seu espaço.

PS: Falou que no futuro é possível reabrir o museu com uma nova designação, núcleo do carro elétrico, que estará integrado no projeto do museu da cidade de Coimbra. Esse futuro está para breve?

BD: Essa é uma resposta que eu não lhe posso dar, porque há aqui dois aspetos que têm de ser considerados, do aspeto técnico está tudo preparado para que o projeto possa ser relançado, num espaço de tempo relativamente curto cerca de dois anos. Agora do ponto de vista aspeto político não me posso pronunciar, pois cabe á tutela. Não tenho qualquer indicação nem da Senhora Vereadora da Cultura nem do Senhor Presidente da Câmara do desejo de reabrir este núcleo do carro elétrico com esta nova orgânica que se pretende, pois como disse do ponto de vista técnico é perfeitamente viável e muito interessante do ponto de vista cultural e turístico para a cidade.

PS: Considera que o museu pode ser um atrativo turístico e potencializador de desenvolvimento para a cidade de Coimbra?

BD: Não só considero como tenho a certeza até porque durante estas décadas em que estive ligada a este projeto confrontei-me muitas vezes com o interesse que este tema suscita quer junto da população local, quer junto do povo português quer de grupos internacionais que nos visitam com estes objetivo. Há um grupo de pessoas que viajam por todo o mundo com um grande objetivo, a tração elétrica, os elétricos e os comboios, há aqui um nicho considerável para quem esta temática é muito importante, muito procurada. Ainda

hoje e ao fim destes anos todos em que aquele espólio tem estado fechado, sem abertura ao público, nós recebemos pedidos com alguma frequência, tanto nacionais como estrangeiros para verem o espólio e às vezes até os mostramos, ainda á relativamente pouco tempo veio um grupo de norte americanos que nos pediram para ver o núcleo e fizemos uma visita especializada e á porta fechada, e correu muito bem, e é sempre útil para a partilha de informação.

PS: Deixando o museu, vamos falar um pouco sobre o elétrico como recurso turístico. Como grande conhecedora do elétrico na cidade de Coimbra e esteve ligada a vários projetos em que dá ideias para reintrodução o elétrico como recurso turístico, gostava que desse a sua opinião se acha 1º que a criação de uma linha turística com o elétrico é exequível num futuro próximo; 2º se poderia articular a criação de uma linha turística em conjunto com o projeto metro Mondego e 3º isso teria importância para reforçar a imagem turística da cidade de Coimbra que foi recentemente classificada pela UNESCO como Património da Humanidade?

BD: A criação de uma linha turística com o elétrico seria sempre feita com o objetivo de incrementar o turismo nesta vertente tão particular e interessante que outras cidades fazem já designadamente Lisboa e Porto. O antigo projeto do museu dos transportes já previa a inclusão de um pequeno troço que permite-se que um dos carros cujo modelo está repetido no museu e que está em condições de poder circular sair do próprio museu e fazer o percurso. Estamos a falar de um núcleo museológico com veículos e estando estes parados não fazem grande sentido. Portanto o museu com esta temática deve preferencialmente estar associado a esta possibilidade de utilização no exterior do museu. Portanto, esta é uma vertente que sempre nos pareceu muitíssimo importante e até imprescindível no futuro para aquele projeto. Como é que ele se vai concretizar, bem essa é outra questão que ultrapassa do ponto de vista da capacidade técnica a equipa do museu municipal porque obriga a estudos mais especializados. Há uns anos atrás pedimos uma reunião com a administração do Metro Mondego, precisamente na perspectiva de tentar conciliar o novo projeto metropolitano ligeiro de superfície que é no fundo um elétrico moderno com o velho carro elétrico de Coimbra, uma vez que já havia um percurso que estava projetado para o novo elétrico e que podia incorporar dentro da bitola do novo, o velho carro elétrico com uma otimização de recursos que a todos obviamente interessa. Infelizmente, o Metro Mondego tem estado parado sem grande solução à vista, [/]. É evidente que hoje existem questões que devem

ser colocadas que nos anos 90 não se punham como a questão da segurança dos próprios carros. O velho sistema de tração com areia é impensável nos dias de hoje, teria que haver algumas adaptações neste carro, neste caso teria de ser o nº 3 com alguns elementos mecânicos que dessem outra segurança de circulação que não poderíamos prescindir. Quanto ao circuito eu defendo à muitos anos que o circuito mais interessante, onde se teria de ponderar nas questões da sustentabilidade, seria o projeto de circulação que fizesse uma parte da Baixa em que saindo da *remisse* percorrendo o canal da Portagem, Ferreira Borges, Visconde da Luz, no fundo passando por uma zona da cidade onde o património histórico, arquitetónico e monumental é muito importante conciliar essas vertentes e depois subir até à nossa Universidade Património Mundial da Unesco. Esse seria o projeto que considero do ponto de vista da sustentabilidade económica seria viável.

PS: Se me permite, vou fazer uma pergunta pessoal. Gostava de ver e viajar num futuro muito próximo num elétrico nas ruas da cidade?

BD: Adoraria (risos). Eu não nasci em Coimbra, sou da Guarda. Vim para Coimbra com 16 anos a cidade de onde venho, a Guarda não tinha carros elétricos e uma das coisas que me fascinou em Coimbra foi o carro elétrico. Eu utilizei o elétrico até ele deixar de circular, com muita saudade, e claro estando eu ligada do ponto de vista técnico mas também do ponto de vista pessoal a este património seria fantástico que pudesse ter essa oportunidade de voltar a andar no carro elétrico em Coimbra, porque eu quando posso ando sempre em Lisboa e no Porto, para matar as saudades dos nossos elétricos, embora não seja a mesma coisa desde logo porque a paisagem urbana é outra, até porque os próprios modelos do carros elétricos do Porto são diferentes, mas gostava muito de ter essa oportunidade. Gostaria imenso.

PS: [/]

| E3 – FS - 72 anos | | |
|-------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 25/06/2014 | Junta de Freguesia de S. António dos Olivais | Professora do secundário aposentada |

PS: Que uso fazia do elétrico?

FS: Eu usava o elétrico para ir para a Faculdade. Estive num colégio interno enquanto estudava na faculdade de matemática e usava o elétrico para me deslocar. Apanhava o elétrico nº1 que era a linha que servia a Universidade.

PS: Tendo em conta a paisagem da cidade de Coimbra do tempo em que usava o elétrico, meados da década de 60 do século XX e a paisagem que hoje conhece, a atual, considera que o elétrico mudava a paisagem urbana de Coimbra?

FS: Encontro muitas diferenças.

PS: Em que sentido?

FS: Era uma paisagem muito mais jovem. A cidade tinha muitos mais jovens e usavam muito o elétrico para se deslocarem, pois quase ninguém tinha carro. Usavam porque também era barato, seguro e percorria quase toda a cidade. O elétrico percorria as grandes vias da cidade o que era importante.

PS: Considera por isso que o elétrico tinha um impacto na paisagem da cidade?

FS: Sim, o elétrico estava sempre a passar. Também às vezes tinha complicações de trânsito porque os automóveis não eram tão rápidos como agora. O elétrico passava com muita frequência, pois estávamos pouco tempo à espera dele. Portanto, lembro-me perfeitamente que o elétrico era barato, era eficaz e para além disso quase toda a gente o usava, principalmente os jovens e no centro da cidade.

PS: Então, pelo que acaba de transmitir, o elétrico marcou de forma significativa a sua vida?

FS: Ah sim, sem dúvida. O elétrico era indispensável, não só para me deslocar para a faculdade mas também por lazer. Muitas vezes ia de elétrico até à Praça da República e descia para ir a pé pelo jardim da sereia o que era muito agradável.

PS: Recorda-se quando retiraram o elétrico de circulação na cidade?

FS: Ah claro, foi lentamente. Foram começando por retirar as linhas e acho que o fizeram mais por causa dos carros (automóveis). Os condutores queixavam-se muito que o elé-

trico atrapalhava muito o trânsito, porque realmente o elétrico era lento, não era rápido e isso influenciava o trânsito.

P: Na sua opinião teve pena de terem retirado os elétricos?

FS: Sim, tive pena de tirarem todos, não deviam ter tirado todos nas vias principais, principalmente aquelas que circulavam na Baixa e na Praça da República, estes foi uma pena terem tirado. A cidade tem um problema que é de ser muito inclinada e o elétrico tinha alguma dificuldade e por vezes até parava por causa da inclinação que era excessiva para o elétrico.

PS: Tinha pouca tração?

FS: Sim, o elétrico andava mais (velocidade) em terrenos mais planos.

PS: Lisboa é uma cidade com muita inclinação, pois tem colinas como a do castelo de S. Jorge e há elétricos a circularem nesses terrenos, por isso o que acha deste caso ou exemplo?

FS: Sim, mas também tem muita zona plana por onde circulam, ou seja, tem grandes distâncias planas. Mas convém comparar Coimbra com Lisboa, não é, para ver a eficácia do elétrico em Lisboa, acho que Coimbra não está muito apropriada para o elétrico porque tem muitas colinas. Tem vias planas mas poucas.

PS: Última questão. Acha relevante ou pertinente (re)introduzir o elétrico em Coimbra, com a criação de uma linha turística?

FS: Sim, mas em poucas vias, em trajetos muito curtos, onde haja realmente uma via plana ou pouco inclinadas. Mas isso é pouco viável porque não há dinheiro neste momento para fazer coisas engraçadas. [/].

PS: [/]

| E4 – CM - 84 anos | | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------|------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 25/06/2014 | Junta de Freguesia de S. António dos Olivais de Coimbra | Pensionista |

PS: Como fazia o uso do elétrico?

CM: Era para ir ao Hospital, ir a casa da minha irmã mais velha ou quando ia ao futebol com o meu marido.

PS: Muito bem. Que recordações ou memória guarda do elétrico?

CM: (risos) Garotice. Para não pagar o bilhete pendurava-me na porta do elétrico e o guarda-freio ralhava comigo. Eu era pequenita e ele dizia-me que não podia ir pendurada, e ele dizia que tinha de pagar o bilhete, e eu respondia que não tinha dinheiro para pagar o bilhete.

PS: Existe alguma coisa que me possa transmitir relativamente à sua experiência com o elétrico?

CM: O elétrico era bom, era arejado e limpo do que hoje nos autocarros que é uma miséria. Muitas vezes estão todos sujos, porcos. As viagens eram mais curtas do que agora nos autocarros, por exemplo da Praça 8 de Maio à Universidade era perto, mas para a estação velha era mais longe. Havia sempre a mudança da linha dos carris o que era muito interessante, o guarda freio tinha de siar do elétrico e com uma chave de ferro comprida rodava um sistema de mudança de linha.

PS: Guarda por isso, boas memórias do elétrico?

CM: Sim, claro. Tenho boas memórias e tenho pena, porque havia paragens muito longe umas das outras e na Praça 8 de Maio havia um gradeamento com um quiosque e era lá que muitas vezes junto a esse quiosque havia uma senhora que vendia uns bolos muito bons que eu comprava enquanto esperava pelo elétrico.

PS: Recordar-se da paisagem da cidade desse tempo?

CM: Sim, sim.

PS: Quando o elétrico circulava na cidade a paisagem era diferente da atual?

CM: Há diferença, principalmente porque os elétricos passavam na Rua Ferreira Borges, [/].

PS: Quando o elétrico circulava na cidade ele marcava a paisagem?

CM: Completamente, havia mais movimento nas ruas da cidade, havia mais pessoas a circular. Havia também as peixeiras que vendiam o peixe na rua, [/].

PS: Acha que o elétrico tinha um impacto nessa dinâmica da cidade que ajudava a transformar a paisagem urbana?

CM: Sim, completamente. Hoje é tudo diferente.

PS: Se o elétrico circulasse hoje na cidade de Coimbra a sua paisagem seria melhor?

CM: Sim, talvez fosse melhor. Para passear o elétrico era melhor pois era mais aberto, não era tão fechado como o *troiley*

PS: Recorda-se da altura em que começaram a retirar o elétrico das ruas de Coimbra?

CM: A data precisa não me recordo. Mas senti a falta porque era muito melhor do que agora.

PS: Se o elétrico num futuro próximo voltasse a circular nas ruas da cidade de Coimbra com uma linha turística, na sua opinião gostava ou seria-lhe indiferente?

CM: Sim gostava, mas não há dinheiro (risos).

PS: Mas tirando a questão monetária, achava importante a sua reintrodução?

CM: Achava. Até para passear o elétrico é muito melhor do que essa “gaiola” que anda aí pela cidade.

PS: Essa “Gaiola”?

CM: Sim (risos), é como eu chamo a esse autocarro turístico de dois andares que anda por aí.

PS: Então, acha importante que o elétrico regresse à cidade?

CM: Acho. Pelo menos 1 ou 2 elétricos que mostrasse a cidade como se faz em Lisboa e no Porto.

PS: Quero agradecer o seu tempo concedido para esta entrevista.

CM: Não tem de quê.

| E5 – MO – 68 anos | | |
|-------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Data | Local da Gravação | Profissão/Situação Atual |
| 25/06/2014 | Junta de Freguesia de Santo António dos Olivais de Coimbra | Comerciante reformada |

PS: Como usava o elétrico?

MO: Usava o elétrico para ir ao médico, ir às compras, no dia-a-dia.

PS: Que memórias guarda do elétrico?

MO: Eu guardo boas recordações do elétrico quando era criança, porque gostava de andar no elétrico. Aquilo que mais curiosidade me despertou foi quando vi o “Chora”, que era um elétrico atrelado ao outro e nós crianças queríamos ir sempre no atrelado, o mais atrás possível.

PS: Considera que o elétrico mudou ou ajudou a mudar de alguma forma a sua vida.

MO: Sim, principalmente quando era criança.

PS: Como é que viveu o fim do elétrico em Coimbra?

MO: Com pena. Penso que hoje toda a gente gosta do elétrico. Quando vamos ao Porto ou a Lisboa andamos no elétrico só para recordar os tempos antigos que aqui em Coimbra agora não temos. Se eu for a Lisboa sou capaz de andar no elétrico para dar uma volta pois guardo boas memórias do elétrico.

PS: Se o elétrico fosse introduzido na cidade de Coimbra com uma linha turística achava bom ou mau para a cidade?

MO: Eu acho que era importante, mas desde que fosse numa zona onde não prejudicasse o trânsito da cidade. Hoje os automobilista nem querem parar nas passeadeiras, quanto mais atrás do elétrico, não é.

PS: E se fosse uma linha especifica no centro histórico da cidade como a Baixa?

MO: Sim, claro. Achava melhor ainda na Alta junto à Universidade, pois hoje em dia há muitos estudantes e a maioria tem carro e o elétrico poderia atenuar esta situação para além de que seria muito bonito e gostava de vê-lo (elétrico) a circular nessa zona da cidade.

PS: Acha que o elétrico tem um papel importante, isto é, ajuda a mudar a paisagem urbana?

MO: Sim, sim. Ainda hoje seria bonito se o elétrico passasse nas ruas da cidade.

PS: Entre haver e não haver o elétrico na cidade traz ou provoca diferenças na sua paisagem?

MO: Sim, traz. A gente vai a Lisboa e gosta de ver o elétrico. Também gostava de ver o elétrico na nossa terra (Coimbra).

PS: Quando o elétrico deixou de circular achou alguma diferença ou sentiu a sua falta?

MO: Em matéria de transporte não notei muita diferença porque tínhamos os autocarros e os *troleys* carro, mas o elétrico fez falta a Coimbra, pois era como se fosse um monumento histórico da cidade, por isso acho importante recuperar este património.

PS: Muito obrigado pelo seu testemunho das suas experiências e memórias com o elétrico na cidade de Coimbra.

MO: De nada, foi com muito gosto que respondi às suas questões.

| E6 – LV - 72 anos | | |
|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 25/06/2014 | Universidade do Tempo Livre | Reformada da função pública |

PS: Como usava o elétrico?

LV: Usava o elétrico para as minhas deslocações, porque eu vivia em Santa Clara e o colégio onde estudava era o S. José na Conchada e por isso apanhava o elétrico na Portagem e ia no nº 4 até ao Largo da Conchada onde saía. De resto para Santa Clara não havia elétrico por causa da ponte que não tinha estrutura para suportar o elétrico. Por isso havia o *Trolley* carro para Santa Clara.

PS: Considera que o elétrico e tendo em conta a sua experiência com ele, teve algum impacto na sua vida quotidiana?

LV: Teve porque ainda me lembro de esperar o elétrico no meio da Portagem, pois já tem outro formato, não havia carros praticamente. Lembro-me que era muito difícil de subir para o elétrico porque era alto e tinha uns degraus altos, mas tenho boas recordações, até porque vinha com os outros colegas e o elétrico era assim um meio pacífico, não tinha muitos solavancos, até porque havia pouco trânsito e as paragens eram sempre muito limitadas, eram sempre ali e poucas, mas era um transporte sereno, quanto mim. Guardo por isso memórias positivas, também associado ao período de vida em que uma pessoa não tem muitos problemas, não é.

PS: Considera por isso que teve um bom contato e experiência com o elétrico?

LV: Sim, sim. Até me lembro que o elétrico chegava ao fim da linha e era muito prático porque pegavam numa asa da cadeira e viravam ao contrário, portanto a pessoa já não ia a andar para trás mas viradinha para a frente e era o condutor que levantava e dobrava as costas do assento. Havia sempre dois homens, o que conduzia e o que cobrava os bilhetes. Nós comprávamos os bilhetes no próprio elétrico.

PS: Recordar-se da fisionomia do elétrico.

LV: O elétrico tinha uma coisa muito engraçada, tinha muitas janelas, era muito aberto, portanto nós podíamos ver muito bem para fora, porque era alto.

PS: A paisagem que conheceu com o elétrico e a paisagem atual da cidade de Coimbra, acha que a fisionomia do elétrico ajudou a transformar a paisagem ou não?

LV: Acho que sim porque, é uma coisa bonita. Acho que marcava a paisagem positivamente porque acho que o elétrico era uma espécie de comboio pequeno que era agradável de ver e que quem o vivenciou se lembra sempre dele. Tinha cor e umas janelas muito grandes onde via tudo a toda a volta que o *trolley* carro da altura não tinha.

PS: Tem a consciência do fim do elétrico na cidade de Coimbra?

LV: Precisamente não tenho porque a partir de certa altura passou-me um bocado ao lado porque tínhamos os *troleys* que tinham uma boa experiência dada. O inconveniente do elétrico era o de atravancar tudo, tinha de sair tudo da frente do elétrico para ele passar e com os *troleys* isso já não acontecia apesar de também ter algumas limitações.

PS: Portanto não sentiu muito a retirada do elétrico em Coimbra?

LV: Não. Mas também é preciso dizer que eu deixei a cidade de Coimbra durante alguns anos, porque o meu marido foi para a tropa em Angola em 1968 e eu foi trabalhar para lá e depois quando regressámos fomos viver para Lisboa.

PS: Acha que o elétrico seria importante para a cidade de Coimbra com a criação de uma linha turística?

LV: Acho que sim, dependendo do percurso. Nas zonas onde se justifique essa visão do elétrico, sobretudo em zonas de parques e jardins e monumentos porque no elétrico com as suas janelas consegue-se ver bem o exterior e até colocar a cabeça de fora.

PS: Então o elétrico enquanto valor patrimonial e histórico deve ser recuperado?

LV: Sim.

PS: E aproveitar também para o turismo da cidade?

LV: Acho que sim. No elétrico pode-se fazer certas atividades que num autocarro não permite, como por exemplo, pode alguém tocar e cantar fados de Coimbra e outros tipos de música, porque de facto há determinadas atividades artísticas que só podem ser feitas no elétrico, porque dá muitos solavancos como os *troleys* e os autocarros. Portanto, o elétrico oferece maior estabilidade.

PS: Gostava de voltar a andar no elétrico na cidade de Coimbra?

LV: Sim. Eu gosto imenso de andar de elétrico. Mas depende do percurso mas acho que era uma mais valia para a cidade de Coimbra e para o seu turismo. Há aqui sítios muito interessantes para se visitar e viajar de elétrico. Mas é preciso ter muito cuidado na escolha do percurso da linha. Não acho que fosse bom haver uma linha na Alta, era a pior coisa que podia acontecer.

PS: Porquê?

LV: Porque ficava tudo entravado.

PS: Por ter muito trânsito?

LV: Não é por isso, mas por ter as ruas muito estreitas. [/]

| E7 – AV -74 anos | | |
|------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Data | Local da Gravação | Profissão/Situação Atual |
| 25/06/2014 | Universidade do Tempo Livre | Engº civil reformado |

PS: Como usava o elétrico?

AV: A minha relação com o elétrico começou quando eu morava no Bairro Marechal Carmona, e vinha apanhar o elétrico no início da rua dos Combatentes da Grande Guerra, era um elétrico grande porque vinha com o “chora”, um atrelado era muito prático porque mesmo que se chega-se um pouco atrasado, conseguíamos a correr apanhá-lo e havia quatro portas onde se podia agarrar, duas do chora e duas do elétrico.

O elétrico tinha uma coisa muito agradável, porque se vai vendo a cidade, porque é lento, tem muita energia, pode levar uma carga grande e anda sempre, com aqueles motores elétricos e vê-se a cidade que é uma das razões quando vou a Belém em Lisboa vou sempre de elétrico. Penso que as pessoas do elétrico são pessoas diferentes, são pessoas que gostam do elétrico. É como quando se vai à montanha, geralmente é tudo boa gente porque gosta da montanha, com o elétrico é a mesma coisa.

PS: Tem então boas recordações do uso do elétrico?

AV: Muito boas, muito boas. Ainda no outro dia fui ao Santo António em Lisboa e permiti a mim próprio fazer aquela viagem toda, subir a Alfama até ao Castelo de elétrico e é um passeio fantástico.

PS: Recorda-se quando os elétricos deixaram de circular em Coimbra?

AV: Sim. Recordo que foram eliminado linhas.

PS: Sentiu-se essa falta?

AV: Sim, mas terem tirado o elétrico foi visto na altura como uma necessidade de modernizar a cidade. Havia uma ideia de modernidade e progresso, hoje é que sentimos saudades do elétrico e nessa altura não senti muito, até porque o *trolley* estava um pouco dentro desses princípios. É pena que o *trolley* ser tão caro. Um *trolley* custa cinco vezes um autocarro.

PS: Na sua opinião, a presença do elétrico transforma ou ajuda a transformar a paisagem?

AV: Sim, sim, claro, sem dúvida. Acho por exemplo que Lisboa lucra muito com nas zonas históricas com o elétrico, é uma mais valia. E esses elétricos modernos que hoje ve-

mos não substituem o elétrico. Por exemplo a minha filha foi com o marido à pouco a Paris, são jovens e fartaram-se de andar de bicicleta, e eu quando lá fui não vi o que eles conseguiram ver porque andava de Metro. Paris é uma cidade com muita largura para poder haver elétricos e era muito interessante se lá houvesse, por exemplo, porque o elétrico é muito turístico, por causa da sua velocidade, das janelas, a sua altura, é muito turístico, a gente sente muito a cidade quando vamos de elétrico, mais do que o *trolley* que é muito fechado. O elétrico além de andar lentamente é aberto e arejado, por isso quando quero fazer turismo numa cidade procuro sempre o elétrico.

PS: É um meio de transporte que guarda muita história, é um património que identifica uma cidade?

AV: Sim, sim, concordo plenamente.

PS: Acha importante que a cidade de Coimbra construísse uma linha turística com o elétrico?

AV: Sim claro. Turística e não só. Uma linha nesse eixo entre a Av. Sá da bandeira e a Universidade por exemplo. Ouvi dizer que do Arco da Traição até à Rua da Alegria iria ser criada uma via de comunicação, que pode ser elétrica, como existe em Lisboa, os elevadores ou ascensores. Eu também gosto andar nisso.

PS: Aquilo que o Sr. Eng. está a dizer é que acha importante a (re)introdução do elétrico como potencial turístico, mas também, para reforçar os laços de identidade com a cidade e reforçar a imagem turística com a cidade, concorda?

AV: Sim, concordo. Sabe que considero que o turismo de Coimbra tem sido um desastre de ignorância turística, porque quando vamos aqui ao lado em Espanha, a gente tem guias á disposição que nos “obrigam” a almoçar, e muitas vezes a dormir, e aqui não, é tudo muito primário. Não há dúvida que um bom guia pode ajudar as pessoas a ver coisas que de outra forma não se veem e não se sentem e acho que o guinamento devia ser nosso, está a perceber, e dar emprego. Eu não percebo como é que uma universidade tem um curso de História de Arte e um curso de Turismo, e não aproveita nada. Acho que essa parte está ligada a pessoas que de facto não têm cultura. Saber utilizar as coisas para ganhar a vida com prazer, porque acho que é a parte mais interessante da cultura, conheço essa gente e não suporto alguns, de maneira que é assim. Sabe que nas aulas de História de Coimbra que tenho aqui na Universidade do Tempo Livre estamos a dar a destruição da Alta de Coimbra e o elétrico permitia dar mais tom na relação com o passado, que é muito impor-

tante, porque aquela Alta salazarista, aquela arquitetura neofascista é um bocado difícil de engolir e se calhar o elétrico também deveria passar pela rua da Sofia, não é, tinha de ser estudado. O elétrico pode é colidir com o Metro que é necessário e isso pode inviabilizar o elétrico.

PS: Acha mesmo que o Metro seria necessário para a cidade de Coimbra?

AV: Acho que sim.

PS: Em que medida?

AV: Repare nós temos condições quase únicas no País para sermos uma pequena zona metropolitana, porque temos linhas de caminho de ferro por todo o lado, e Coimbra pode ser única nesse aspeto, quer dizer não é só ir daqui à Lousã. Mas essa linha da Rua da Alegria era capaz de ser interessante.

PS: A Rua da Alegria para...?

AV: A Rua da Alegria é lá em baixo, atravessa o botânico, a Mata e daria um ar de século XIX.

PS: Curiosamente é a zona onde está localizado o museu do elétrico, que está fechado?

AV: Está.

PS: Já alguma fez o chegou a visitar?

AV: Não, não cheguei.

PS: Mas sabe que existe?

AV: Sei que existe e quando vierem os meus netos nas férias, tenho 27 netos, e alguns passam o Julho connosco e é uma forma de entreter e ver os museus de Coimbra, museu da cidade, Bota Abaixo, museu do elétrico, [/]

PS: O museu do elétrico está fechado, não sabia?

AV: Pois agora está fechado não se pode visitar.

PS: O que é pena?

AV: Sim, é de facto. Sabe que eu acho esta gente é turisticamente analfabeta. O museu do elétrico tem de estar no “menu” turístico da cidade, devia funcionar, criar empregos. [/]

| E8 – AC – 81 anos | | |
|--------------------------|-------------------|------------------------------------|
| Data | Local da Gravação | Função/Profissão |
| 03-09-2014 | Reveles - Coimbra | Guarda-Freio do Elétrico nos SMTUC |

PS: Quantos anos trabalhou com o elétrico na cidade de Coimbra?

AC: Como guarda-freio trabalhei 20 anos.

PS: Foi portanto funcionário dos Serviços Municipalizados dos Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC)?

AC: Justamente.

PS: Nós á pouco estávamos a falar, de uma história curiosa que se passou com o senhor no elétrico. Poderia contá-la para ficar em registo?

AC: Aconteceram várias mas esta é a que melhor me lembro.

PS: Se calhar foi a história que mais o marcou?

AC: Sim, porque foi quando tive o acidente [/].

PS: É importante que relate essa história até mesmo para perceber se o elétrico tinha segurança ou não, não é?

AC: O elétrico teve segurança. Quando veio para Coimbra tinha segurança, tinha um sistema de travagem que era o ferro carril em que dávamos à manivela duas voltas, descia 4 estacas que ferrava no carris era por isso mesmo, que o nome era ferro carril e entrava nos frisos dos carris e aí o elétrico tinha de estancar porque as rodas ficavam suspensas. Mas esse sistema de travões durou pouco, pois mais tarde eram travões a ar e havia dois carros com esse sistema. Tinha uns compressores que produziam ar para os travões. Portanto, quando me aconteceu o acidente pedia a Deus pois sabia que tinha de “malhar”. Se não houvesse nada á frente eu ia até á Praça da República e conseguir contornar o carro.

PS: Deixava de ter inclinação?

AC: Justamente. [/]. Na rua Lourenço Almeida de Azevedo.

PS: Recorda-se em que ano isso aconteceu?

AC: Isso é que já não. Salvo erro terá sido em 1975-76.

PS: Por tanto, vinha a descer essa rua?

AC: Sim, vinha a descer e ao cima da rua Lourenço Almeida de Azevedo com uma velocidade mínima pois já não podia reduzir mais, o elétrico já vinha de “zorro” com as rodas

paradas em cima do carril. Só que há um problema quando isso acontece. Se o carro vem a trilhar areia, as rodas ficam faseadas.

PS: Trilhar areia. O que significa?

AC: Os travões do carro obedecem mas com areia, deitando areia ao carris. Tem o dispositivo na frente do elétrico que pisa e a areia vai para o carris e a areia vai segurar o carro, porque se não torneir a areia não se segura. Portanto quando iniciei a descida nessa rua rezava para que não aparecesse nenhum carro á frente mas foi o que aconteceu. Claro, quando vi o autocarro da linha 7 do Tovim e ultrapassou o elétrico, pensei já estás com ele em cima. Ora a primeira paragem no Instituto Maternal passou, não parou, e disse graças a Deus. Vai parar na outra a seguir já quase ao fundo da rua. Há uma senhora com um bebé ao colo fez sinal ao carro e o autocarro para. Eu pôs-me a gritar com a cabeça de fora “ó guiné foge...”, o guiné era o motorista do autocarro. A senhora já estava dentro do autocarro e foi nessa altura que se deu o embate onde o elétrico ficou todo despedaçado e o autocarro com a traseira toda metida dentro. Eu levo com a roda, aquele volante de metal no peito e nos ossos da bacia, ficou todo preto. Fui para o hospital, [/]. A partir dai pensaram logo em acabar com os elétricos. Mas depois aconteceram outras coisas á espera. Eles pensaram pôr um elétrico de Coimbra até á Portela do Mondego. E nessa altura era bom porque tinha uma clientela formidável, para o turismo. Mas claro, não sei se foi pela vontade dos que mandam na Câmara Municipal de Coimbra, se foi por vontade de alguém isso acabou por desistir, tanto que assim, que deram os elétricos todos, estão todos espalhados por aí em certas instituições.

PS: Então o elétrico trouxe vários problemas á cidade, é essa a ideia que tem?

AC: Bem, acidentes sempre houve, mas a maior parte dos acidentes foram por culpa de terceiros, não era por culpa do elétrico. Havia pessoas que julgavam que vem na direção do elétrico e que ele se desvia para aquela pessoa passar, mas não, o elétrico não foge não se desvia.

PS: E gostou da experiência como guarda freio do elétrico?

AC: Gostei. Era um bom serviço e limpo, não era poluente. Mas, claro havia muita coisa, por exemplo quem tinha mais razão de queixa e onde aparecia mais queixas era na Rua Visconde da Luz e na Rua Ferreira Borges. Porque o elétrico saia da Portagem e o elétrico fazia uma trepidação tão grande nos carris e aqueles estabelecimentos comerciais que tinha

lojas por baixo da cota do terreno da rua esses é que se queixavam. Só estorvava aqueles mais ninguém.

PS: Então havia o problema do ruído?

AC: Sim.

PS: O elétrico era muito usado pelos utilizadores? Havia reclamações por parte dos utilizadores?

AC: Não, não. O elétrico foi uma pena quando acabou. Por vontade da cidade de Coimbra os elétricos não acabavam. Era muito usado pelos utilizadores. Já havia *troleys* nesse tempo e autocarros, e claro é que tiraram os elétricos dentro da cidade. O autocarro é mais rápido que o elétrico e recebia maior número de passageiros.

PS: Mas o elétrico também tinha o “chora” que era um atrelado?

AC: Tinha, sim senhor. Normalmente o “chora” trabalhava entre a Portagem e o Calhabé. Subia e descia a Rua dos Combatentes e a Alameda Júlio Henriques em frente ao Jardim Botânico. [/].

PS: Com o “chora” aumentava a capacidade de transporte de passageiros, não era?

AC: Si, mas só circulava nessa linha.

PS: Sabe porque razão o “chora” só circulava nessa linha?

AC: Sabe, é que o “chora” só circulava nessa linha porque era um percurso muito comprido e não tem tanta curva e com o “chora” nas curvas era preciso passar devagarinho, porque podia saltar tudo do carris.

PS: É como um atrelado de um automóvel?

AC: Justamente.

PS: Na sua opinião, acha que se o elétrico fosse recuperado iria trazer mais valia para a cidade de Coimbra?

AC: Isso só para efeitos de turismo porque para transportar passageiros acho que é mais rentável o autocarro e o *trolley*, são carros mais rentáveis. Por isso, o elétrico para o turismo seria uma mais valia, não tenho dúvida nenhuma, [/].

PS: E recuperar o seu museu?

AC: Creio que ainda há.

PS: Sim, há mas está fechado.

AC: Então, acho bem que o abrissem. É na rua da Alegria.

PS: Sim, é na *remisse* da Alegria.

AC. Justamente.

PS: Tendo em conta a sua vasta experiência como condutor do elétrico e enquadrado no momento atual, estamos em Setembro 2014, na sua opinião qual seria o melhor traçado ou linha turística para o elétrico?

AC: Para o elétrico seria bom aquilo que me disseram a mim e á população que iam montar uma linha á beira rio até á Portela.

PS: Na margem esquerda ou da direita da cidade?

AC: Na margem direita da cidade. Foi isso que me disseram, e eu ainda fiquei com expectativa. Eu fui durante todos esses anos instrutor de condutores de elétricos para serem integrados na rede de tração elétrica. Os guarda freios mais antigos é que davam sempre a instrução á rapaziada nova. Só que quem ensina aquela máquina (elétrico) tem de estar em sitio onde uma asneira do aprendiz seja facilmente controlada pelo instrutor. Passei bons bocados mas também momentos amargos. Primeiro por causa da segurança nos elétricos, como tal nós não podíamos fazer uma velocidade excessiva numa rua mesmo que estivéssemos o caminho livre.

PS: Havia um limite velocidade. E isso hoje em dia verifica-se cada vez mais, são os semáforos, são as rotundas, limites de velocidade impostos por lei, são os radares, não é?

AC: Que naquele tempo não havia nada disso.

PS. Qual seria na sua opinião e tendo em conta que conhece bem a cidade de Coimbra, o melhor traçado para o elétrico circular em algum ponto da cidade com segurança para transportar turistas?

AC: Seria aquela que já referi a da Portagem até à Portela. Era a mais indicada.

PS: Por ser plano?

AC: Por ser plano mas também por ter menos trânsito. Hoje há muitas avenidas do que naquele tempo em que se alargava os carris numa rua qualquer, porque o carris tem uma despesa enorme é preciso abrir o espaldão e depois pôr brita no fundo dar duração às travessas de madeira e depois leva o carris e isso é uma despesa enorme enquanto os autocarros não precisam de nada disso.

PS. Não acha então que a criação de uma linha no centro histórico da cidade de Coimbra fosse benéfico?

AC: Não acho, não.

PS: Nem na Baixa nem na Alta?

AC: Não, Sabe que isto é um conjunto de fatores que levaram ao acabar do elétrico. Para já os carris numa rua são um perigo, porque se chove, aquilo tem sempre tendência se tiver óleo [/] se os carros e os autocarros se tiveram de travar a fundo em cima dos carris aquilo é um tiro. Essa foi uma das razões para acabar com o elétrico.

PS: Então considera que a linha deve ser criada fora do centro histórico?

AC: Justamente, fora do centro histórico.

PS: E que seja plano?

AC: Quanto mais plano melhor.

PS: Por questões de segurança?

AC: Por questões de segurança.

PS: Ou então que tenha uma inclinação com uma cota mínima?

AC: Justamente. Sendo feito á beira rio é quase plano.

PS: Última questão. O senhor se hoje chegasse à cidade, tendo em conta que nos encontramos nos arredores, e visse um elétrico a circular, o senhor gostava de entrar no elétrico e andar nele?

AC: Talvez não me segurasse sem entrar (risos).

PS: Seria uma boa sensação?

AC: Deixou-me muita pena, muita. (silêncio) e (lágrimas).

PS: Então o elétrico deve ser recuperado no plano do turismo.

AC: Sim, para o turismo. Os *troleys* e os autocarros são mais versáteis para o transporte de passageiros.

PS: Mas o elétrico, apesar de não ter essa versatilidade, tem um certo carisma, não é?

AC: Pois tem.

PS: É um meio de transporte único. Os autocarros e os *troleys* são quase sempre a mesma coisa, concorda?

AC: É verdade. E aquilo (elétrico) tem tanto ferro que nunca envelhece. (risos)

PS: Mas também tem madeira? (risos)

AC: Pois. E eu que o diga que fiquei num molho de “cavacas” (risos) no dia em que bati no autocarro.

PS: É um meio de transporte único porque é muito arejado, concorda?

AC: É sim senhor. Foi um grande perda para a cidade [/].

ANEXO II

Linhas do Elétrico na Cidade de Coimbra

Linhas do Elétrico desde a origem até à sua extinção na cidade de Coimbra

| | |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1911 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: Estação Nova – Universidade • Linha nº 2: Estação Velha – Alegria • Linha nº 3: Estação Nova – Santo António dos Olivais |
| 1913 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº2: prolongamento até ao Calhabé |
| 1928 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 4: Estação Nova – Montes Claros |
| 1929 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha Calhabé – Circulação • Linha Cumeada – Circulação |
| 1930 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: prolongamento Museu Machado de Castro circulação |
| 1950 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: por motivo das obras da Alta, dividiu-se em Linha Museu Machado de Castro e • Linha Universidade |
| 1954 | <ul style="list-style-type: none"> • Circulação dos eléctricos pela Rua da Sofia, M. Rodrigues e Av. Fernão de Magalhães • Linha 7: Olivais – Tovim de Baixo |
| 1959 | <ul style="list-style-type: none"> • Ligação Arcos dos Jardins – Av. Dias da Silva |
| 1911 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: Estação Nova – Portagem – Praça 8 de Maio – Av. Sá da Bandeira, Arcos dos Jardim – Universidade • Linha nº 2: Estação Velha – Rua da Sofia – Praça 8 de Maio – Portagem – Alegria • Linha nº 3: Estação Nova – Portagem - Praça 8 de Maio – Av. Sá da Bandeira – Rua L. de Azevedo – Cruz de Celas – Santo António dos Olivais |
| 1930 | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: Universidade : Estação Nova – Portagem – Praça 8 de Maio – Av. Sá da Bandeira - Arcos dos Jardim – Universidade - Rua Larga - Sá de Miranda – Largo Dr. José Rodrigues – Rua Arco do Bispo – Couraça dos Apóstolos – Rua Abílio Roque, Av. Sá da Bandeira. • Linha nº 2: Praça 8 de Maio – Rua da Sofia – Estação Velha. Regresso pelo mesmo percurso. • Linha nº 3: Estação Nova – Portagem - Praça 8 de Maio – Av. Sá da Bandeira – Rua L. de Azevedo – Cruz de Celas – Santo António dos Olivais. Regresso pelo mesmo percurso. • Linha nº 3 Cumeada – Circulação: Estação Nova – Largo da Portagem – Praça 8 de Maio - Av. Sá d Bandeira – Praça da República – Alameda do Jardim Botânico – Penedo da Saudade – Cumeada/ Av. Dias da Silva. Terminava ao fim da Av. Dias da Silva. Regresso pelo mesmo percurso. • Linha Calhabé – Circulação: Portagem – Estrada da Beira – Calhabé – Rua dos Combatentes – Arcos do Jardim – Praça da República – Av. Sá d Bandeira – Praça 8 de Maio – Calçada – Portagem. • Linha Estação Nova – Montes Claros: Estação Nova – Largo da Portagem – Praça 8 de Maio – R. Olímpio Nicolau Rui Fernandes – Largo da Conchada – Matadouro – Cruz de Celas. Regresso pelo mesmo percurso. |

| | |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1954</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 1: Museu • Linha nº 1: Penedo da Saudade • Linha nº 2: Estação Velha • Linha nº 3: Cumeada – Olivais • Linha nº 3: Celas – Olivais • Linha nº 4: Cruz de Celas • Linha nº 4: Bairro Operário • Linha nº 7: Tovim • Linha nº 1: Portagem – Penedo da Saudade (deixou de circular em 1967) • Linha nº 3: Portagem – Santo António dos Olivais • Linha nº 4: Portagem – Cruz de Celas • Linha nº 7: Portagem – Tovim • Linha nº 8: Praça da República – Santo António dos Olivais (deixou de circular em 1967) |
| <p>1974</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Linha nº 3: Portagem - R. Ferreira Borges – R. Visconde da Luz – Praça 8 de Maio – Manutenção Militar – Praça da República – R. Alexandre Herculano – Arcos do Jardim - R. de santa Teresa – Av. Dias de Silva - Santo António dos Olivais – Cruz de Celas – R. Lourenço de Almeida Azevedo - Praça da República - Av. Sá da Bandeira – R. da Sofia - Av. Fernão de Magalhães – Portagem. • Linha nº 4: Portagem – R. Ferreira Borges – R. Visconde da Luz – Praça 8 de Maio – Manutenção Militar – R. da Saragoça – R. António José de Almeida – Cruz de Celas – R. Lourenço de Almeida Azevedo – Praça da República – Av. Sá da Bandeira – R. Olímpio Nicolau Rui Fernandes – R. da Sofia – Arnado – Av. Fernão de Magalhães– Portagem. • Linha nº 7: Portagem - R. Ferreira Borges - Av. Sá da Bandeira – R. Alexandre Herculano – R. de santa Teresa – Av. Dias de Silva - Santo António dos Olivais – Tovim - Santo António dos Olivais - – R. Lourenço de Almeida Azevedo - Praça da República - Av. Sá da Bandeira – R. da Sofia - Av. Fernão de Magalhães – Portagem. |

ANEXO III

Documentos

Nos quinze dias do mês de Maio de mil novecentos e oito reunim, na
Casa do concelho a Câmara Municipal de Coimbra pelas 11 horas da manhã
para celebrar a sessão ordinária da presente semana, e viu-se esta com-
posta de seu Presidente Doutor José Ferreira Branco e decaes e dos emen-
dros - B.º Selvaz Felles Lopo Ferreira Neto, B.º Joaquim Pereira Gil de Alente-
jo, José António de Lencas, Miguel José da Costa Braga, Victor da Silva
Teixeira, Allan Pereira Dias Ferreira, effectivos, e António Estanhinho de
Faria, substituto.

Foi lida e approvada a acta da anterior.

Descurrança:
Balancete de egre - salda effectivo no dia 14 deste mês - V. 335 8075 reis.

Arrematacão:
Heste a praça publica devidamente annunciada para hoje, e emidos os
preços de arremate, arremata a Editha dos Ebleos e Lamas, docto cidade, e
lote n.º 6 de terreno no novo bairro de Paredes da Bandeira, Medida 0,10, a
preço de 1 500 reis, ou sejam 0,03 100 reis.

Estão havendo hesitações ao demais lote de terreno no referido bairro e
bem assim ao da projectada n.º 10 de Santa Cruz, resolve a Câmara
que voltassem de novo a praça no proximo dia 18 do corrente mês.

Correspondencia e respectivas deliberações:
Foi lido um telegramma de S.º Sr. El. Sr. D. Carmel e agradece
a Câmara as suas felicitações. - Intendido.

Da Inspeccão d'Instrucção primaria, officio n.º 47, de 10 deste mês, de-
volvendo o requerimento da propozicao da casa da escola e habilitaçã
do professor d'Instrucção primaria de sexo Masculino, da freguesia de São
em que reclama a elevaçã da respectiva renda de 14 500 reis = 11 500
reis annuaes, fazendo na mesma casa as obras indispensaveis a mesma
escola, e reclamando tambem o facto de referido professor submeter para de
quintal, informando a inspeccão que pode ser elevada a renda aquella
quantia de 40 000 reis logo que se façam as obras fuzicas. - Inten-
do, resolvendo-se officiar ao professor acerca da sublezaõ de quintal e
opportunamente se deliberar o que for de justiça.

Da Direcção dos brecchos de Coimbra, officio de 13 do corrente, agrade-
cendo o subsidio de 30 000 reis concedido pela Câmara ai brecchos. - In-
tendido.

Requerimentos e respectivas deliberações
Requerimentos despachados
Intendido:
De Jorge Lourenço, seltino, engenheiro da Direcção dos Servicos electricos
em Coimbra, pedindo attenção do seu comportamento Moral e civil. - A
Câmara, ficando de examinar o facto, nos termos da lei, attendo que tem
boa reputaçã Moral e civil.

Comunicações e alinhamentos:

ANEXO IV

Recuperação do Elétrico



Detalhe do eléctrico nº 15
Fonte: SMTUC



Detalhe do eléctrico nº 15
Fonte: SMTUC



O eléctrico n.º 4 recuperado

Fonte: Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca



Eléctrico n.º 13

Fonte: Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca



O elétrico [/]

Fonte: Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca



O elétrico nº 4

Fonte: Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca

ANEXO V

Elétrico e os *Media*



Diário das Beiras de 08 de Abril de 1999

Fonte: autor



Diário de Coimbra de 21 de Outubro de 2012

Fonte: autor

Diário de Coimbra COIMBRA Quinta-feira, 12 de Abril de 1995 3

CARROS ELÉCTRICOS RECUPERADOS EM COIMBRA

Um museu dos pés à cabeça

Coimbra, altçada de 20 a 30. Para desporto de cobreados e pondo-finos, "passo" de uma repulida apurada não perdiam uma "bota" nos carros eléctricos. Outros tempos. Mas se é verdade que "vencido" o passado ajuda a compreender o presente, então nada melhor que iria visitar ao Museu dos Transportes de Coimbra, onde quase tudo é património. Ou, então, sempre se pode esperar que em os dois volto a circular, como adverteu Manuel Machado, presidente da Câmara de Coimbra.

Situado na Rua da Alegria é, por regra, visitado por alunos e investigadores. Aberto ao público, o Museu "ocorre" visitas: são são apenas os primeiros carros eléctricos que andaram pela cidade, mas também a própria edifício (construído em 1873), bem como peças de manutenção e acessórios que já não se fazem.

A um andar mais acima, um "chão" prende as atenções. É um dos poucos que circularam no nosso país, havendo dados de que existem apenas mais dois exemplares, um no Porto e outro em novo inglês. Designado por "carro americano", circulava em carris, mas por tracção animal. O nome "chão" - antes conhecido pela chadista que fazia - foi adaptado para atrelado dos carros eléctricos e circular na linha para a Estação Velha e no Cabalé. A sua recuperação está programada, mas o respeito pelas peças originais tem atrasado os trabalhos. De resto, esta é a filosofia de toda a restauração ali efectuada e Manuel Machado não prescinde deste rigor nas recuperações que há a fazer.

Contudo, há ali peças totalmente recuperadas e prontas a circular. Está mesmo no gládio do presidente da Câmara, «per ruelas históricas e culturais», colocar um ou dois dos carros recuperados a circular num ponto da cidade. Ainda não está nada definido, até porque, irria, «primeiro importa dar continuidade aos trabalhos de recuperação das peças existentes, onde já foram investidos milhares de euros».

E entre os totalmente recuperados encontram-se os "Trovões" e o "Estação Velha". Com todas as particularidades de origem, ao permanecer (por exemplo os sinais luminosos que serviam de orientação aos passageiros). No Museu pode-se ainda observar o primeiro trilho que inaugurou a linha de Santa Clara, um um dos primeiros autómetros que a Vale do ravinha para Portugal. Ou então a primeira auto-escada que serviu Coimbra. Também ali se encontram, embora propriedade do Museu Machado de Castro, uma lixeira e um coche.

Manuel Machado explica as dificuldades de recuperação de "carro americano", cujo desenho original - visto que parte da Associação Portuguesa dos Amigos dos Carros de Ferro. De acordo como o está, para preservar o património há que respeitar as suas origens e evitar problemas na aquisição de peças e materiais em mundo das lojas.

A história dos eléctricos

Contudo, a inauguração só veio a acontecer em Janeiro de 1911. «A instalação da tracção eléctrica em Coimbra, compreende três linhas: uma da Estação Velha à Alegria, outra da Estação Nova à cidade Alta (Universidade), e a terceira da Estação Nova a Santo António dos Olivais», lê-se num texto da época. No final da década de 20, o sistema de tracção eléctrica era uma realidade em Coimbra. Os serviços permitiam mesmo que, em 1934, fossem os próprios serviços municipalizados a operar um carro eléctrico.

O início dos anos 50 marca o declínio da utilização dos carros eléctricos, com a crescente substituição por autocarros e autocarros. Em 1969 existiam em Coimbra 20 carros eléctricos, 27 autocarros e 31 autocarros. Quando os carros eléctricos desapareceram de circulação, em 1980, a frota dos Serviços era composta por 12 carros eléctricos, 27 autocarros e 70 autocarros.

Diário de Coimbra de 12 de Abril de 1995

Fonte: autor

COIMBRA

Eléctricos acabaram há 26 anos

Na madrugada do dia 9 de Janeiro de 1980, perto da uma da manhã, a cidade assiste, pela última vez, ao passar dos seus eléctricos. Era o fim, na Alegria, de 69 anos de serviço.

Faz hoje 26 anos que os eléctricos acabaram em Coimbra. Mas a história é muito mais antiga. E que, antes dos eléctricos circularam os "Os carros americanos". Em 1874, é instalada pela primeira vez, na cidade de Coimbra, um sistema de transportes urbanos sobre carris, era o tempo dos célebres "carros Americanos" fivelculos



DB-Luis Cascais

Diário de Coimbra de 10 de Janeiro de 1989

Fonte: autor



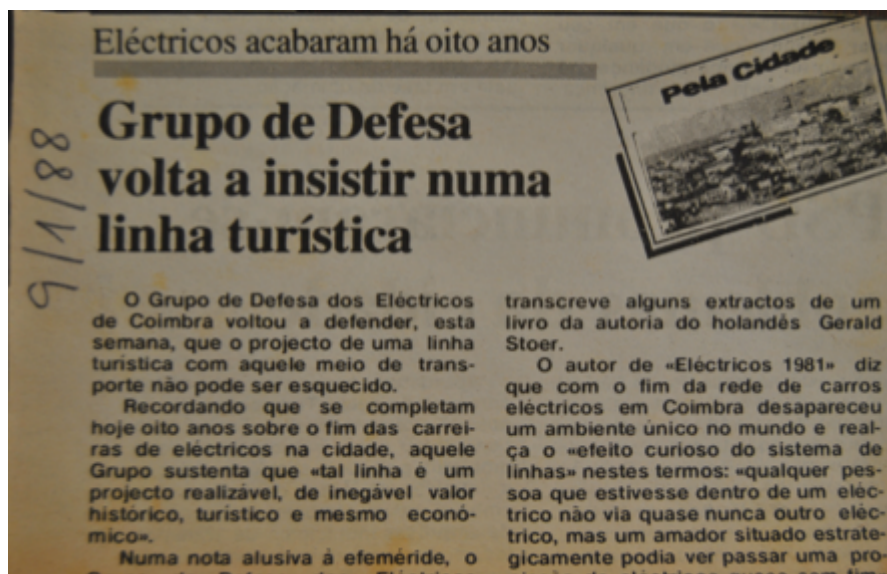
Diário de Coimbra de 09 de Fevereiro de 1988

Fonte: autor



Diário das Beiras de 08 de Abril de 1999

Fonte: autor



Diário de Coimbra de 09 de Janeiro de 1988

Fonte: autor



Diário das Beiras de 07 de Janeiro de 1984

Fonte: autor

Câmara quer criar linha para recuperar os carros eléctricos

Mondego Circuito previsto une as margens do Mondego, desde o parque Manuel Braga até ao Exploratório

A Câmara de Coimbra vai debater, na segunda-feira, a recuperação dos eléctricos na cidade, através da criação de uma linha entre a rua da Alegria e a rotunda das Lages, na margem esquerda do Mondego. O executivo municipal de Coimbra vai analisar e votar um projecto de criação de uma linha de eléctricos com passagem pela Ponte de Santa Clara, anunciou ontem a autarquia.

«Numa cidade com a riqueza patrimonial e potencial turístico de Coimbra, é necessária a criação de meios que permitam a fruição e valorização destes ac-



Eléctricos circularam em Coimbra entre 1911 e 1960

tivos», referiu o gabinete do presidente da Câmara, o socialista Manuel Machado.

O município possui «um es-

polio de oito viaturas – três de 1911, uma de 1912, três de 1928 e uma de 1930 – que, só por si, constitui um motivo adicional

de interesse», sustenta a Câmara, recordando que «a mobilidade eléctrica, hoje tão na moda, tem, em Coimbra, uma tradição mais do que centenária».

O trajecto proposto para a linha de eléctricos a criar parte do Parque Manuel Braga em direcção ao Largo da Portagem e atravessa a Ponte de Santa Clara, prevendo-se que esta «passa» por três vias rodoviárias, em prejuízo das actuais quatro vias.

A Ponte de Santa Clara segue-se a passagem pela Avenida João das Figueiras e a entrada na Rua Feteira dos Linhos, estando previsto nesta artéria um troço de duplicação da linha ferroviária, numa extensão de 60 a 70 metros, para cruzamento de viaturas, enquanto o restante trajecto será todo em via única.

Após a Rua Feteira dos Linhos, a linha seguirá para a Estrada das Lagéguas e a Rotunda das Lages, terminando junto ao Exploratório. »

Diário de Coimbra de 18 de Outubro de 2014

Foto: autor



Diário de Coimbra – Foto: autor

