U.PORTO
FEUP FACULDADE DE ENGENHARIA
UNIVERSIDADE DO PORTO

O PAPEL DO SECTOR DO TURISMO NA REABILITAÇÃO URBANA DA BAIXA DO PORTO

FRANCISCO DIOGO ABREU SANTOS MONIZ AZEVEDO

Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de

MESTRE EM ENGENHARIA CIVIL — ESPECIALIZAÇÃO EM CONSTRUÇÕES

Orientador: Professor Doutor Fernando M. Brandão Alves

JULHO DE 2010

MESTRADO INTEGRADO EM ENGENHARIA CIVIL 2009/2010

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1901

Fax +351-22-508 1446

✉ miec@fe.up.pt

Editado por

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-508 1440

✉ feup@fe.up.pt

🌐 http://www.fe.up.pt

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição que seja mencionado o Autor e feita referência a *Mestrado Integrado em Engenharia Civil - 2009/2010 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2009*.

As opiniões e informações incluídas neste documento representam unicamente o ponto de vista do respectivo Autor, não podendo o Editor aceitar qualquer responsabilidade legal ou outra em relação a erros ou omissões que possam existir.

Este documento foi produzido a partir de versão electrónica fornecida pelo respectivo Autor.

Para o meu Pai, com saudade

Freedom means the opportunity to be what we never thought we would be.

Daniel J. Boorstin

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a todos os funcionários da sociedade Porto Vivo que me receberam e facultaram informações imprescindíveis para este trabalho.

Agradeço ao professor Fernando Brandão Alves, pela ajuda que me deu e pelo tema em si, que me deu a oportunidade de estudar a cidade do Porto, cidade que sempre amei e que agora conheço bastante melhor.

Agradeço também a todos os amigos com que tive o prazer de conviver durante estes cincos anos, em especial aos meus bons amigos Alberto Torres, Francisco Sousa, Joel Carvalho, Miguel Lopes, Pedro Lopes e Rui Rodrigues, não por terem tido qualquer intervenção neste trabalho, mas pelo apoio moral e por tudo o resto, agora que estamos a finalizar esta etapa.

Finalmente agradeço à minha Mãe, pela paciência, e porque tudo o que sou, ou algum dia serei, deverei sempre a ela.

RESUMO

A cidade do Porto possui um inestimável património cultural, fruto de uma evolução histórica complexa. Na Baixa e Centro Histórico narra-se o percurso singular de um povo e de uma nação, e um património cultural tão rico deve ser valorizado com o auxílio de políticas correctas e medidas concretas que potenciem e protejam essa riqueza cultural, e ao mesmo tempo impulsionem a economia local. Ao mesmo tempo, a zona histórica da cidade vive hoje um processo de regeneração, combatendo o abandono do seu edificado numa época de grave crise económica. O processo de Reabilitação Urbana do centro da cidade está em curso, agilizado por políticas que se pretendem abrangentes. O turismo é a actividade, por excelência, a explorar em qualquer centro histórico.

Neste trabalho analisa-se a complexidade do processo de reabilitação urbana da cidade e a importância dada ao turismo na actual estratégia de reabilitação urbana. Investiga-se também o crescimento recente do sector turístico na cidade, designadamente o número de visitantes e de futuros empreendimentos hoteleiros. Para verificar o contributo deste sector são ainda examinados dois casos de estudo, dois novos empreendimentos hoteleiros que surgirão num futuro próximo na Baixa do Porto.

PALAVRAS-CHAVE: Reabilitação Urbana, Turismo, Porto, Baixa, Património

ABSTRACT

The city of Porto has a priceless cultural heritage, the result of a complex historical evolution. In Downtown Porto and in the historical center, Cultural Heritage of Humanity, the singular story of a people and nation is told, and such a rich cultural heritage should be valued with the help of sound policies and practical measures that enhance and protect that cultural wealth and at the same time boost the local economy. At the same time, the city's historic district is currently experiencing a process of regeneration, tackling abandonment of its buildings at a time of grave economic crisis. The process of Urban Renewal of the city center is underway, powered by policies that are intended to be comprehensive. Tourism is the activity par excellence to explore in any historical center.

This paper analyzes the complexity of the urban rehabilitation process and the importance given to tourism in the current strategy for urban regeneration. It also investigates the recent growth of tourism in the city, including the number of visitors and future hotel developments. To verify the contribution of this sector, two case studies will be examined, two new hotel developments that will emerge in the near future in downtown Porto.

KEYWORDS: Urban Regeneration, Tourism, Porto, Downtown, Heritage

AGRADECIMENTOS i

RESUMO iii

ABSTRACT v

1. INTRODUÇÃO 1

1.1. ÂMBITO E OBJECTIVOS 1

1.2. METODOLOGIA E ESTRUTURAÇÃO DA TESE 1

2. O PORTO E O PROCESSO DE REABILITAÇÃO URBANA

2.1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA CIDADE DO PORTO 3

2.2. EVOLUÇÃO DAS PREOCUPAÇÕES COM O PATRIMÓNIO NO SÉCULO XX 12

2.2.1. CONFERÊNCIA DE ATENAS – CARTA DE ATENAS 12

2.2.2. CARTA PARA A CONSERVAÇÃO E A RESTAURAÇÃO DE MONUMENTOS E DE SÍTIOS 13

2.2.3. CONVENÇÃO PARA A PROTECÇÃO DO PATRIMÓNIO MUNDIAL, CULTURAL E NATURAL 13

2.2.4. CARTA EUROPEIA DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO 14

2.2.5. RECOMENDAÇÃO SOBRE A SALVAGUARDA E O PAPEL ACTUAL DAS ÁREAS HISTÓRICAS (NAIROBI) 15

2.2.6. CARTA DO TURISMO CULTURAL 15

2.2.7. CARTA PARA A SALVAGUARDA DAS CIDADES HISTÓRICAS E ÁREAS URBANAS 16

2.2.8. CARTA INTERNACIONAL DO TURISMO CULTURAL 16

2.2.9. CARTA DE CRACÓVIA 17

2.2.10. NOVA CARTA DE ATENAS (2003) 18

2.3. EVOLUÇÃO DAS ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO – MODELOS DE INTERVENÇÃO 18

2.3.1. CRUARB – COMISSARIADO PARA A RENOVAÇÃO DA ÁREA RIBEIRA/BARREDO 18

2.3.2. A PORTO VIVO – SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA 21

2.3.2.1. O Masterplan 21

2.3.2.2. Incentivos à Reabilitação Urbana 25

2.3.2.3. Regime Jurídico Excepcional da Reabilitação Urbana das Zonas Históricas e das Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística 28

2.3.2.4. Novo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (NRJRU) 29

2.3.2.5. Plano de gestão do Centro Histórico do Porto 30

2.3.2.6. Gestão de área urbana 30

3. O TURISMO E O SEU ENQUADRAMENTO NA REABILITAÇÃO URBANA

3.1. O FENÓMENO DO TURISMO 33

3.1.1. INTRODUÇÃO 33

3.1.2. SEGMENTOS TURÍSTICOS 35

3.1.2.1 TURISMO DE LAZER/DESCANSO 35

3.1.2.2 TURISMO CULTURAL 35

3.1.2.3 TURISMO CITY BREAK 36

3.1.2.4 TURISMO DE NEGÓCIOS 36

3.1.2.5 TURISMO DESPORTIVO 37

3.1.2.6 TURISMO RELIGIOSO 37

3.2.1.7 TURISMO DE SAÚDE 37

3.1.3. SECTOR DO TURISMO EM PORTUGAL 37

3.2. ESTRATÉGIAS PARA O SECTOR DO TURISMO NO PORTO 41

3.2.1. MASTERPLAN (2004) 42

3.2.2. PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DE TURISMO (2007) 43

3.2.3. PLANO DE GESTÃO DO CENTRO HISTÓRICO (2008) 45

3.3 CRESCIMENTO DO SECTOR NA CIDADE 46

3.3.1 PERFIL DOS TURISTAS DO PORTO E NORTE DE PORTUGAL 47

3.3.2. ANÁLISE DO IMPACTO DAS COMPANHIAS AÉREAS LOW COST 49

3.4 EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS NA BAIXA DO PORTO 52

3.4.1 NOVO REGIME DOS EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS 54

3.5 CONTRIBUTOS LOCAIS 56

3.5.1. AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO 59

3.5.2. CRIAÇÃO DO PORTO WELCOME CENTER - ESTUDO " O TURISMO ENQUANTO FACTOR DE SUSTENTABILIDADE NOS PROCESSOS DE REVITALIZAÇÃO URBANA" (2008) 62

3.6. REFLEXÕES 63

4. CASOS DE ESTUDO

..... 67

4.1. INTRODUÇÃO: ESCOLHA DOS CASOS DE ESTUDO 67

4.2. CASO 1: HOTEL INTERCONTINENTAL DO PORTO - PALÁCIO DAS CARDOSAS 68

4.2.1 QUARTEIRÃO DAS CARDOSAS 70

4.2.1.1. Caracterização do quarteirão 70

4.2.1.2. Programa 72
4.2.1.3. Intervenção 75
4.2.2 CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO HOTELEIRO 79
4.3. CASO 2: HOTEL NA CASA NAVARRO 85
4.3.1 QUARTEIRÃO DO BANCO DE PORTUGAL 85
4.3.1.1. Caracterização do quarteirão 85
4.3.1.2. Programa 87
4.3.2. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO HOTELEIRO 88

5. CONCLUSÕES 93

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 96

ANEXOS .....

ÍNDICE DE FIGURAS

Imagem 2.1: Organização do Território na Idade Média 4
Fonte: Porto Monumental e Artístico
Imagem 2.2: Porto no século XIV 4
Fonte: Porto Monumental e Artístico
Imagem 2.3: Zona da Ribeira e Rua Nova 5
Fonte: Porto Monumental e Artístico
Imagem 2.4: Mosteiro de São Bento de Avé-Maria 5
Fonte: A cidade do Porto na Obra do Fotógrafo Alvão
Imagem 2.5: Praça Nova (Praça da Liberdade) e Câmara Municipal do Porto no topo 7
Fonte: A cidade do Porto na Obra do Fotógrafo Alvão
Imagens 2.6: Praça da Liberdade, Palácio das Cardosas e Rua dos Clérigos 8
Fonte: http://postaisportugal.canalblog.com/ 01/05/2010
Imagem 2.7: Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados 8
Fonte: http://postaisportugal.canalblog.com/ 01/05/2010
Imagem 2.8: Vista Aérea do Centro Histórico do Porto 10
Fonte: www.portovivosru.pt/ 01/05/2010
Imagem 2.9: Limites do Centro Histórico (Edição da CMP, Turismo, 1999) 11
Fonte: Porto Monumental e Artístico
Imagem 2.10: Avenida dos Aliados 11
Fonte: google
Imagem 2.11: ACRRU e Centro Histórico (a verde) 20
Fonte: : www.portovivosru.pt/ 20/05/2010
Imagem 2.12: Zona de Intervenção Prioritária (retirado do website da SRU) 22
Fonte: Revitalização Urbana e Social da Baixa do Porto, Masterplan
Imagem 2.13: Áreas de Intervenção Prioritária e Áreas de Acção Especial definidos no Masterplan . 24
Fonte: Revitalização Urbana e Social da Baixa do Porto, Masterplan
Imagem 2.14: Parceiros do programa Viv'a Baixa 27
Fonte: Documento informativo Porto Vivo SRU
Imagem 3.1: Turistas na Praça da Liberdade (Avenida dos Aliados) 31
Fonte: Jornal Público 28/02/2010
Imagem 3.2: Preços Médios em Hóteis em Portugal em 2009, comparativamente a 2008 54

Fonte: estudo ” Hotel Price Index” da autoria da Hotels.com

Imagem 3.3: Posto de Turismo – Porto Turismo 57

Fonte: www.portoturismo.pt 1/06/2010

Imagem 3.4: Autocarro “Yellow Bus.....58

Fonte: www.portosightseeingyellowtours.pt/ 1/06/2010

Imagem 3.5: Serviço “Tram City Tour” 58

Fonte: www.portotramcitytour.pt/ 1/06/2010

Imagem 3.6: Hall de partidas do Aeroporto Francisco Sá Carneiro 59

Fonte: www.airliners.net 01/06/2010

Imagem 3.7:Vista Aérea do Aeroporto Francisco Sá Carneiro.....61

Fonte: www.airliners.net 01/06/2010

Imagem 4.1: Fachada do Palácio das Cardosas - Praça da Liberdade 67

Fonte: http://www.porto.taf.net/dp/files/20060718-cardosas2.jpg 10/04/2010

Imagem 4.2: Edifício da Casa Navarro - Praça da Liberdade (Google Earth) 68

Fonte: Google Earth

Imagem 4.3: Palácio das Cardosas em construção.....68

Imagem 4.4: Anterior ocupação do Palácio das Cardosas.....69

Fonte: website IGESPAR

Imagem 4.5: Vista aérea do Quarteirão das Cardosas (fotografia Bing Maps) 70

Fonte: Bing Maps

Imagem 4.6: Quarteirão das Cardosas.....71

Fonte: Google Earth

Imagem 4.7: Estado de conservação do Quarteirão das Cardosas 71

Fonte: Documento Estratégico da SRU para o quarteirão

Imagens 4.8a e 4.8b: Maqueta virtual (a) e planta (b) do novo Quarteirão 72

Fonte: Maqueta fornecida pela IACES (Associação Internacional de Estudantes de Eng. Civil) em visita organizada ao quarteirão das Cardosas; Planta do Documento Estratégico

Imagem 4.9: Planta da nova praça interior com acessos pedonais e do parque de estacionamento .73

Imagem 4.10: Corte esquemático da proposta para o interior do quarteirão e parque de estacionamento 74

Imagem 4.11: Configuração da nova Praça interior.....74

Fonte: fornecida pela Associação Internacional de Estudantes de Eng. Civil em visita organizada ao quarteirão das Cardosas

Imagens 4.12: Demolições no interior do quarteirão e fachadas de tardoz 76

Imagem 4.13: Planta dos Achados Arqueológicos no quarteirão das Cardosas 77

Fonte: Documento Informativo SRU

Imagem 4.14: Trabalhos arqueológicos no quarteirão 78

Fonte: Documento Informativo SRU

Imagens 4.15: Escavação e equipamento de Furação para ancoragens 78

Imagem 4.16: Fachada sul do Palácio das Cardosas antes da intervenção (Imagem Bing) 79

Fonte: Bing Maps

Imagem 4.17: Estado actual da nova fachada sul 80

Imagem 4.18: Construção da cobertura a decorrer 80

Fonte: http://img690.imageshack.us/img690/415/picture005kh.jpg 20/05/2010

Imagem 4.19: Estrutura e Fachada Sul vista do interior do quarteirão 81

Imagens 4.20: Imagens virtuais que demonstram o design escolhido 82

Fonte: http://www.alexkravetzdesign.com/ 10/05/2010

Imagem 4.21: Interior do quarteirão em Junho de 2010 84

Fonte:

http://jn.sapo.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1600151 23/06/2010

Imagem 4.22: Edifício da Casa Navarro observado a partir da Praça da Liberdade 85

Fonte: Google Earth

Imagem 4.23: Edifício do Banco de Portugal 86

Imagem 4.24: Imagem aérea do Quarteirão do Banco de Portugal 86

Fonte: Google Earth

Imagem 4.25: Numeração das Parcelas no lado Sul do Quarteirão e vista da Rua dos Clérigos 88

Fonte: Documento Estratégico SRU

Imagem 4.26: Vistorias realizadas pela SRU 88

Fonte: Documento Estratégico SRU

Imagem 4.27: Imagem aérea do Edifício da Casa Navarro 89

Fonte: Bing Maps

Imagem 4.28: Alçado da Praça da Liberdade - em cima o actual; em baixo o proposto com piso recuado 90

Fonte: http://www.gestvale.pt/spazi_projectos2.html 3/06/2010

Imagem 4.29: Alçado da Rua dos Clérigos - em cima o actual; em baixo o proposto com novo piso recuado 91

Fonte: http://www.gestvale.pt/spazi_projectos2.html 3/06/2010

ÍNDICE DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 3.1: Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro entre 2004 e 2008 ...46

Fonte: http://www.ine.pt 10/04/2010

Quadro 3.2: Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro 46

Fonte: http://www.ine.pt 10/04/2010

Quadro 3.3: Diferença Percentual entre 2010 e 2009 dos Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro 47

Fonte: http://www.ine.pt 10/04/2010

Quadro 3.4: Actividades dos Turistas de Lazer (Esquerda) e de Negócios (Direita) 48

Fonte: http://www.portoenorte.pt 15/06/2010

Gráfico 3.1: Alojamento escolhido para dormir no Grande Porto 48

Fonte: http://www.portoenorte.pt 15/06/2010

Gráfico 3.2: Companhia Aérea escolhida 49

Fonte: http://www.portoenorte.pt 15/06/2010

Gráfico 3.3: Evolução do número de passageiros transportados entre 2000 e 2008.....50

Fonte: Mercado de Hotéis – As Low Cost e a Hotelaria do Porto (Cushman & Wakefield)

Gráfico 3.4: Passageiros transportados por país de origem/destino 50

Fonte: Mercado de Hotéis – As Low Cost e a Hotelaria do Porto (Cushman & Wakefield)

Gráfico 3.5: Passageiros transportados e Dormidas em Estabelecimentos Hoteleiros no concelho do Porto 51

Fonte: Mercado de Hotéis – As Low Cost e a Hotelaria do Porto (Cushman & Wakefield)

Quadro 3.5: Síntese dos hotéis existentes na Baixa e Centro Histórico 52

Quadro 3.6: Síntese das pensões existentes na Baixa e Centro Histórico 52

Fonte: Plano de Gestão do Centro Histórico

Quadro 3.7: Levantamento de hotéis existentes na Baixa e Centro Histórico 52

Quadro 3.8: Levantamento de Novos Hotéis na Baixa e Centro Histórico.....53

Quadro 3.9: Companhias Aéreas presentes no Aeroporto Francisco Sá Carneiro.....60

Quadro 4.1: Materiais a utilizar na reabilitação das parcelas do quarteirão.....75

Fonte: Documento Estratégico Quarteirão das Cardosas – Porto Vivo SRU

1
INTRODUÇÃO

1.2. ÂMBITO E OBJECTIVOS

As zonas históricas foram um dos principais problemas das cidades nas últimas décadas, com a deslocação da população para a periferia das cidades e posterior abandono e degradação do edificado. A cidade do Porto é um exemplo deste fenómeno. Para combater esta problemática foram desenvolvidas estratégias de promoção e regeneração do centro da cidade, estratégias que evoluíram e actualmente encaram o problema da regeneração urbana numa perspectiva ampla, analisando o papel dos diversos intervenientes da cidade, e procurando traçar um rumo que potencie a reabilitação urbana.

O sector do turismo é uma das principais actividades económicas do mundo actual. A partir da segunda metade do século XX tornou-se num dos sectores mais importantes da economia de um grande número de países, influenciando várias actividades económicas, entre as quais a construção civil e obras públicas, os transportes, e os serviços. Paralelamente os efeitos nos campos social e cultural são evidentes, tal como no domínio das relações internacionais.

Este trabalho procura estudar o papel deste sector de actividade no processo de reabilitação urbana da Baixa da cidade do Porto, analisando as políticas de reabilitação urbana e a importância que estas atribuem ao sector do turismo, a sua actual implementação e o crescimento do sector do turismo na cidade. Não se procura um trabalho exaustivo sobre o sector do turismo, sector só por si bastante vasto, mas antes pretende-se analisar as mais-valias que o turismo está a incutir no processo de reabilitação urbana, verificando o crescimento do sector hoteleiro e outros indicadores que se consideram relevantes para perceber a evolução recente na cidade do Porto, e daí entender as implicações para o processo de reabilitação urbana.

Para exemplificar este tema, apresentam-se dois empreendimentos hoteleiros que surgirão num futuro próximo na Baixa do Porto.

1.2. METODOLOGIA E ESTRUTURAÇÃO DA TESE

A investigação realizada nesta dissertação, de carácter exploratório, baseou-se na consulta de documentos impressos e digitalizados, através de pesquisas no website da biblioteca da Faculdade de Engenharia, assim como na Internet em geral, leitura de artigos, teses, websites institucionais, notícias de jornais, revistas entre outros. Foi também consultada a Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana, no sentido de conhecer o estado da arte no que toca a obras de reabilitação de edifícios destinadas a receber empreendimentos turísticos, na Baixa do Porto. Neste sentido fui recebido pela

Porto Vivo, que forneceu a informação disponível sobre o tema, e permitiu a consulta de alguns dos projectos de empreendimentos hoteleiros já aprovados.

A tese está estruturada da seguinte forma:

- O capítulo 2 investiga o processo de Reabilitação Urbana na Baixa do Porto, começando por fazer uma síntese da história da cidade, da evolução das preocupações com o património cultural, e das políticas de reabilitação urbana na cidade;
- O capítulo 3 investiga o fenómeno do Turismo, os diferentes segmentos turísticos, as estratégias delineadas pela Administração Central e Local para o seu desenvolvimento, os contributos locais na cidade do Porto para o desenvolvimento deste sector, uma análise à presença dos empreendimentos turísticos na Baixa e Centro Histórico e por fim algumas reflexões sobre o tema do capítulo;
- O capítulo 4 apresenta dois casos de estudo, dois empreendimentos hoteleiros que surgirão em breve na Baixa da Cidade, mais precisamente na Praça da Liberdade;
- O capítulo 5 apresenta conclusões que decorrem deste trabalho.

2

O PORTO E O PROCESSO DE REABILITAÇÃO URBANA

2.1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DA CIDADE DO PORTO

Situada nas margens do Rio Douro, a cidade do Porto é, segundo Rui Moreira, a primeira das cidades atlânticas da Europa, não por ser a maior, mas por ser a mais meridional de uma cadeia de cidades costeiras e portuárias que se estende pelo de Norte de Espanha, pela Gasconha, pela Bretanha e Normandia, Bélgica, Holanda, até às cidades hanseáticas da Alemanha [1]. O Porto é uma das mais antigas cidades europeias. Pesquisas arqueológicas realizadas na zona da Sé revelam que os primeiros traços de civilização no espaço hoje ocupado pela cidade do Porto datam do final da idade do Bronze (3000/4000 anos a.C.). A cidade teve o seu início no morro da Penaventosa (actualmente Morro da Sé), saliência granítica coroada por uma plataforma e que atinge os 78 metros de cota máxima, altura que constituía uma boa vantagem estratégica, uma vez que permitia boa visibilidade sobre o estuário do Douro, e por outro lado era de difícil acesso e apresentava condições topográficas favoráveis à implantação de construções. O morro cingia-se por uma muralha, conhecida como Cerca Velha ou Cerca Românica [2] [3].

De acordo com Cabeças & d'Ara (2003) há cerca de 2000 anos os Romanos chamaram ao local "Portus Cale" (Portus: porta, abertura ou passagem; Cale – porto, abrigo), originando a denominação Portucale, que veio mais tarde a dar o nome a todo o território Português [2]. Do século II a.C. a meados do século I d.C. os romanos criaram uma estrutura urbana, reorganizando o traçado das ruas e criando instalações portuárias nas imediações do local que mais tarde se chamou "Casa do Infante".

Segundo o Professor J. Hermano Saraiva, a data de 1120 é a primeira vez em que se ouve falar do Porto-Burgo, quando D. Teresa doa o Couto de Portucale ao bispo D.Hugo, e foi em 1123 que D. Hugo concedeu o primeiro foral aos habitantes da cidade (o burgo portuense) [2]. O Porto do século XII era um burgo episcopal (sendo a sua única paróquia a Sé), ou seja, os bispos eram os proprietários e senhores do burgo, com direito a aplicar justiça, administrar as terras e recolher impostos. Durante este período de 3 anos existiu uma tensão entre D. Hugo e os habitantes do Burgo, que mais tarde levaria a conflitos entre a população e a Sé. Neste século foi iniciada a construção da Sé pelo bispo D. Hugo, e a Cerca Velha foi um importante elemento, que condicionou a estrutura da malha urbana do burgo. No seu interior a construção foi preenchendo os espaços livres. A falta de espaço para construir no interior levou à necessidade de se construir bastante fora da muralha, o que criou necessidades de ordenamento e de defesa. Durante os séculos XIII e XIV continuou um período de expansão em que o Porto cresceu para fora da Cerca Velha, em redor da Sé, e na zona baixa da Ribeira, ligadas por uma malha urbana que se foi adensando [2][3].

No século XIV o Porto cresceu ao longo da margem ribeirinha do Douro, reflectindo a importância das actividades comerciais e marítimas. Nesse mesmo século, no reinado de D. Pedro, começou a ser construída uma nova cintura de muralhas que ficou concluída em 1376, a Cerca Nova ou Muralha Fernandina, abrangendo uma área de cerca de 900.000 m^2 e sendo concluída no reinado de D. Fernando. Enquanto a muralha românica estava construída á cota alta, esta nova muralha passava junto ao rio. Nesta época o território intra-muros não estava totalmente ocupado com habitações, sendo metade do terreno afecto à agricultura.

Imagem 2.1: Organização do Território na Idade Média (A – Muralha do Bispo D. Hugo século XII; B – Muralha Fernandina século XIV)

Imagem 2.2: Porto no século XIV

Na última década do século XIV, entre outras construções, começou a ser aberta, por iniciativa de D. João I (Mestre de Avis), a Rua Nova, apelidada pelo Rei de "a minha rua formosa", rua que actualmente é conhecida como Rua Infante Dom Henrique [3]. Esta rua foi um avanço em termos urbanísticos, contrastando com as ruas do Porto medieval, talvez o primeiro caso de planeamento em

Portugal. Demorou cerca de 100 anos a ser construída, e tornou-se um local de eleição para a construção de edifícios de luxo para a elite burguesa e do clero. Assim, o Porto viveu o terceiro momento importante no seu desenvolvimento urbano, com D. João I e depois com D. Manuel I.

Imagem 2.3: Zona da Ribeira e Rua Nova, actualmente Rua Infante D. Henrique

Em 1517 a cidade inicia um período de desenvolvimento económico e urbano com o "Foral Novo" de D. Manuel que concede novos privilégios à cidade do Porto. A partir de 1521, por iniciativa do rei, começou a ser aberta, pelas hortas do Bispo e do Cabido, a Rua de Santa Catarina das Flores, actualmente conhecida como Rua das Flores, construída para enobrecer a cidade, local de casas da nobreza, tendo-se tornado um local de importante actividade comercial. Durante os séculos XV a XVI nascem edifícios notáveis na cidade, por exemplo o Convento dos Lóios, o Mosteiro de São Bento de Avé-Maria (imagem 2.4), entre outros. É ainda neste século que a cidade se começa a expandir para fora da muralha Fernandina [3].

Imagem 2.4: Mosteiro de São Bento de Avé-Maria [5]

No final do século XVII e no século XVIII realizam-se grandes edifícios de arquitectura barroca, de aspecto monumental, como por exemplo a Sé Catedral, o Paço Episcopal, a Igreja e Torre dos Clérigos, o Palácio do Freixo, entre outros. Em muitos destes, por exemplo na Torre dos Clérigos, um dos maiores símbolos da cidade, existe a influência de Nicolau Nasoni, artista de renome na área da pintura e arquitectura. Estas edificações de estilo barroco alteram a silhueta da cidade, conferindo ao Porto a imagem de cidade Barroca. Nas últimas décadas do século XVIII a cidade foi objecto de uma modernização profunda, com a demolição parcial da muralha a ser iniciada, para permitir o crescimento da cidade [3].

A transformação da cidade continuou, com a reestruturação da malha urbana da cidade, a construção de novos edifícios públicos, civis e religiosos e a extensão do cais do Douro, impulsionada por uma boa conjuntura económica, pelo rápido crescimento da população e acima de tudo pela criação da Junta das Obras Públicas em 1763. A junta das Obras Públicas, presidida por João de Almada, foi uma entidade criada pelo rei D. José I, por iniciativa de Marquês de Pombal (de quem João de Almada era parente), sendo financiada com a introdução de um novo imposto sobre o comércio do vinho. Esta entidade veio introduzir uma abordagem racional na concepção da cidade, elaborando, pela primeira vez, um plano estratégico para a cidade do Porto, definindo os grandes eixos de escoamento do tráfego e também as ligações transversais, reformando as calçadas e os aquedutos e implantando grandes edifícios públicos. Exemplos deste plano são vários, por exemplo a Rua de Santa Catarina, a Rua dos Clérigos ou Rua da Cedofeita. Durante este período surgiram também notáveis edifícios como o Palácio da Bolsa, o Hospital de Santo António, o Edifício da antiga Real Academia da Marinha e do Comércio, actualmente Reitoria da Universidade do Porto, a Igreja da Lapa, a Igreja da Trindade, o Edifício da Alfândega Nova, o Convento de Santo António da Cidade, actualmente Biblioteca Pública Municipal do Porto, a renovação completa da Praça da Ribeira, entre outros. O surto construtivo transfere-se dos edifícios religiosos para os de arquitectura civil. Esta renovação urbana, inspirada pelos ingleses, protagonizada pelos Almadas, e ligada em grande parte ao comércio do vinho do Porto, transforma a cidade na segunda metade do século XVIII [3].

O Centro Histórico sofreu transformações com a revolução industrial, a cidade transformou-se numa cidade operária, paralelamente a um crescimento comercial e à abertura do tráfego entre as duas margens, com a construção da Ponte Pênsil em 1843, que suscitou um conjunto de obras na baixa ribeirinha. A grave regressão socioeconómica vivida nos campos permitiu ao Porto atrair bastantes habitantes, provenientes das zonas rurais, em busca de emprego. Segundo Manuel C. Teixeira, afluíram à cidade, entre 1878 e 1890, cerca de 24.000 pessoas, a grande maioria à procura de emprego na actividade industrial. A população da cidade passou de 86.760 habitantes para 194.000 entre 1864 e 1911, um crescimento populacional superior a 120%. Este crescimento da população trouxe consigo o problema do alojamento e controlo social das classes populares recém-chegadas à cidade. Este facto conduziu ao aumento de construções em altura e ampliações, a uma excessiva elevação volumétrica dos prédios, em comparação com a largura dos arruamentos. O Centro do Porto densificou-se rapidamente, cresceu “para dentro”. Surgem nesta altura várias instalações fabris, trazendo consigo os bairros para os operários. A construção de várias ilhas, sem condições de habitabilidade e salubridade, surgia na proximidade das fábricas, em várias zonas da cidade, Antas, Fernão de Magalhães, Carvalhido, Torrinha, entre outras. Estas eram exemplos das desigualdades sociais da época. Durante bastantes anos as intervenções do poder público limitaram-se a programas de higienização das ilhas e ao controle da conflitualidade social resultante das condições de vida das classes populares [3].

Mas esta época foi acompanhada também de várias construções emblemáticas da cidade como: a criação de novas ruas como a Rua dos Bragas, a Rua de Ferreira Borges e a Rua de Mouzinho da Silveira; pontes como a Ponte das Barcas, Ponte D. Maria II, Ponte Luís I; o primeiro Eléctrico (1872),

a Estação ferroviária de Campanhã, a criação de mercados (Bolhão), o Palácio de Cristal, a iluminação pública a gás, o abastecimento de água, a estrada da circunvalação em 1895, e também a estação de São Bento, em 1896, no local onde outrora existira o Mosteiro de São Bento de Avé-Maria. Neste século o centro social, cultural, comercial, económico e político da cidade deslocou-se para a zona da Praça Nova, actualmente conhecida como Praça da Liberdade. Nesta praça instalou-se a Câmara Municipal do Porto de 1819 até 1916 [3]. (imagem 2.5)

Imagem 2.5: Praça Nova (Praça da Liberdade) e Câmara Municipal do Porto no topo [5]

A Praça Nova, local com passado rico e que já teria tido no passado outras designações, como Praça Nova das Hortas ou Praça da Constituição, era delimitada a oriente pelo Convento dos Congregados e a sul pela Muralha Fernandina, que em 1788 foi demolida para dar lugar ao Convento de Santo Elói, terminado apenas no século XIX, no local actualmente conhecido como Palácio das Cardosas. Com a instalação da Câmara Municipal no topo Norte da Praça Nova, a extinção das ordens religiosas e passagem dos seus imóveis para mãos particulares, estes últimos foram ocupados por estabelecimentos comerciais e escritórios. Exemplo disto foram os Conventos dos Congregados e dos Lóios. O local, conhecido como Passeio da Cardosa, tornou-se o local predilecto de reunião da geração romântica da altura, local de encontro de notáveis, criadores de opinião [4].

Neste século existiram importantes intervenções no centro da cidade, como por exemplo: a abertura da Avenida da Ponte, que obrigou ao desaparecimento do Largo e Rua do Corpo da Guarda; o edifício que serviu de Paços do Concelho, a norte da Praça da Liberdade, foi demolido, iniciando-se assim a construção da Avenida dos Aliados em 1916, projecto do inglês Barry Parcker (imagem 2.7), e sendo construídos os novos Paços do Concelho do Porto, projecto de 1920 do arquitecto Correia da Silva. No mesmo espaço temporal foi também aberta a Avenida da Boavista, por volta de 1915 [3].

Imagem 2.6: Praça da Liberdade, Palácio das Cardosas e Rua dos Clérigos

Imagens 2.7: Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados

No início do século XX nasceu a preocupação com o desenvolvimento de uma solução habitacional alternativa às ilhas, surgindo os primeiros bairros de habitação social da cidade. Os habitantes das ilhas começaram a ser transferidos do centro da cidade para bairros na periferia, tendência que viria a ser aprofundada pela política de habitação do Estado Novo. Em regra as ilhas eram demolidas, total ou parcialmente. Com esta deslocação dos habitantes das ilhas para novos bairros periféricos, o regime não só evitava a concentração operária como favorecia a apropriação capitalista do centro da cidade, ao higienizar o espaço público e ampliar a área disponível par instalar novas actividades, sobretudo do sector terciário. O crescimento da cidade e dos seus subúrbios continuou alicerçado no crescimento da

indústria, enquanto o crescimento do sector terciário na cidade fez surgir novos centros urbanos como a Rotunda da Boavista [3].

O crescimento demográfico continuou, acompanhado por várias etapas no planeamento urbanístico: o Plano Regulador (1952) de Antão de Almeida Garrett e mais tarde o Plano Director (1962) de Robert Auzelle. Entre 1940 e 1950 a solução encontrada para eliminar as zonas degradadas passou pela demolição das construções insalubres e degradadas. No entanto não chegou a existir uma demolição sistemática, não se tendo perdido zonas como a Sé, Barredo e Miragaia. Com a aprovação do Plano Director da Cidade do Porto de 1962 foi clara a intenção de concentrar actividades do sector terciário na área central da cidade, através da supressão da função residencial. Ao mesmo tempo, o centro histórico do Porto perdeu bastante população residente, que se deslocou para os subúrbios, tendo o Centro Histórico sofrido um processo de deterioração, transformou-se numa das áreas mais degradadas da cidade [3].

No século XX surgiram obras importantes na cidade como o aeroporto de Pedras Rubras (Aeroporto Francisco Sá Carneiro) em 1945, a Via de Cintura Interna em 1947, proliferaram edifícios altos em betão armado (especialmente na década de 70) e construíram-se várias pontes como a Ponte de Arrábida (1963), a Ponte de São João (1991) e a Ponte do Freixo (1995) [3].

Só a partir dos anos 70 se começou a pensar na conservação do Centro Histórico e a encarar a alternativa da reabilitação. A partir de 1974 o Centro Histórico passa a ser encarado como um valor patrimonial da Cidade, tendo sido criado a 28 de Setembro o Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo - CRUARB, cuja área de intervenção compreendia não só o tecido interior à cerca velha, mas também os prolongamentos ao longo do Rio até às Fontainhas, a nascente, e Miragaia, a poente. Esta data marca o início das políticas de reabilitação do centro histórico da cidade, processo que dura até aos nossos dias. Numa primeira fase, a operacionalização baseou-se na deslocação, em alguns casos temporária, de parte da população para bairros periféricos com a finalidade de facilitar a renovação construtiva que se iniciou no Barredo e na Rua da Fonte Taurina. Numa fase posterior, a lógica de intervenção alterou-se, procurando a rentabilização dos espaços. Nesse período surgem diversas lojas de artesanato, bares e restaurantes, que contribuem ainda hoje para tornar a Ribeira um dos locais mais animados e frequentados da vida nocturna portuense. Durante a década de 80 o investimento económico concentrou-se no crescimento dos subúrbios, onde havia espaço para construção e os custos de construção eram baixos, sendo a reabilitação urbana do centro da cidade remetida para segundo plano. Desde então o processo de regeneração do Centro Histórico tem vindo a evoluir, como se verá mais adiante.

Em 1993 o CRUARB publicou a 1ª edição do livro “Porto a Património Mundial”. Tratou-se do início de um processo de candidatura da cidade do Porto à inclusão na lista da UNESCO como Património Mundial. O Centro Histórico do Porto integra quase uma centena de monumentos, apresenta um grande valor estético e carácter cénico, com uma enorme riqueza panorâmica, um conjunto de monumentos e edifícios representativos do românico, gótico, maneirismo, barroco, neoclássico, arte nova, e também um conjunto de ruas, vielas e praças do antigo burgo portuense. O Centro Histórico foi classificado pela UNESCO como Património da Humanidade no dia 5 de Dezembro de 1996, em Mérida (México), após obter unanimidade técnica no *International Council of Monuments and Sites* (ICOMOS), e em 1997 foi classificado, por proposta do IPPAR, como Imóvel de Interesse Público. Finalmente em 2001 o Centro Histórico foi classificado como Monumento Nacional pela publicação da Lei de Bases do Património [2] [3].

Imagem 2.8: Vista Aérea do Centro Histórico do Porto

O Centro Histórico é um dos muitos locais no mundo que integram a lista de sítios Património da Humanidade, sendo por isso reconhecido como uma herança da Humanidade, herança que deve ser preservada em nome de gerações futuras. Como se viu anteriormente, o Centro Histórico do Porto resulta de um processo histórico com cerca de três mil anos, com inúmeros acontecimentos urbanísticos. Este, integra uma centena de monumentos, além de ruas, vielas, e praças do antigo burgo portuense, que na Alta Idade Média era rodeado pela pequena muralha [2].

A área classificada, com cerca de 49 hectares, inclui a zona da cidade situada no interior da antiga Muralha Fernandina do século XIV, e ainda algumas zonas adjacentes que possuem características do tecido urbano medieval ou valorizadas por realizações posteriores. A envolver a área classificada foi também definida uma área de protecção, com cerca de 130 hectares, que coincide com os antigos arrabaldes da cidade medieval, tanto do lado do Porto como de Vila Nova de Gaia, e que inclui: a Avenida dos Aliados e quarteirões envolventes até às Praças da Trindade, de D. João I, D. Filipa de Lencastre, Gomes Teixeira e Carlos Alberto, o Jardim do Carregal e o Hospital de Santo António; Miragaia, a zona da Alfândega Nova e o vale das Virtudes; as encostas das Fontainhas e dos Guindais; uma faixa a nascente da antiga linha da muralha medieval nas imediações da Praça da Batalha; toda a zona ribeirinha de Vila Nova de Gaia, onde se encontram as caves de Vinho do Porto [2] [3].

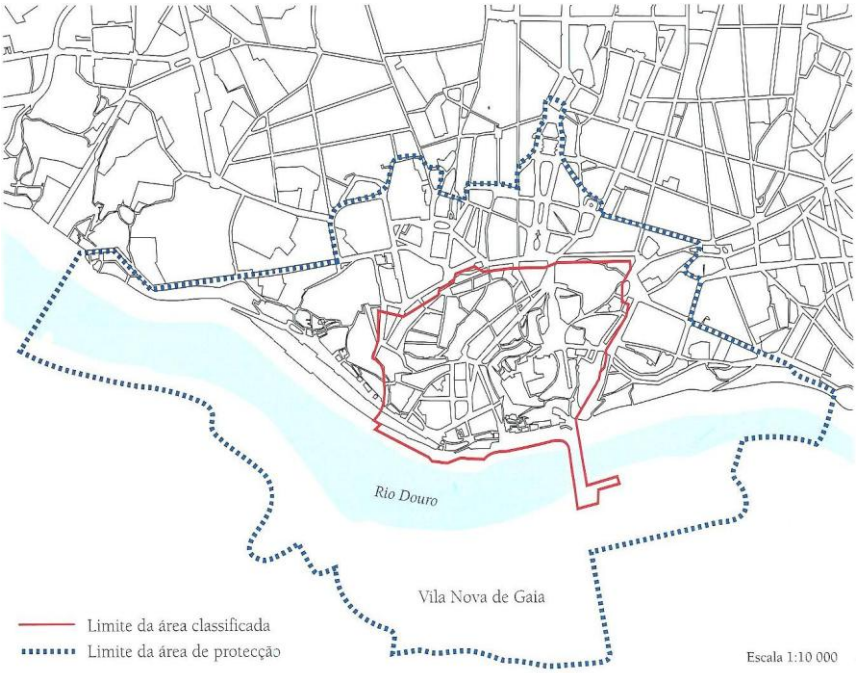


Imagem 2.9: Limites do Centro Histórico (Edição da CMP, Turismo, 1999)

Esta área de protecção, do lado portuense, engloba, grosso modo, a zona da cidade conhecida como Baixa Portuense. Importa referir que existem diferenças entre o Centro Histórico do Porto e a Baixa. O Centro histórico, cujo coração é o Cais da Ribeira, confina-se à cerca medieval, e estende-se ao longo do Rio Douro, sendo caracterizado por uma densidade construtiva, espaços públicos de pequena dimensão, com pequenas excepções como o Terreiro da Sé e a Avenida da Ponte. O Centro da Baixa está na Praça da Liberdade, fazendo parte dela a Batalha, os Leões, Sá da Bandeira e Santa Catarina, Rua do Almada, Passos Manuel e a parte menos inclinada da Rua das Flores e Mouzinho da Silveira, que também se inserem no Centro Histórico. A matriz do Centro Histórico é medieval, enquanto a da Baixa é neo-clássica e se insere na cidade do século XVIII e XIX, marcada pela expansão dos Almadas, pelas intervenções da revolução industrial e pela consolidação urbana do século XX, em torno da linha do eléctrico. Apesar destas diferenças, os cidadãos do Porto associam a Baixa ao centro da cidade, devido ao estigma criado pela situação de degradação do Centro Histórico [2] [3].

Imagem 2.10: Avenida dos Aliados

No inicio do século XXI a Baixa da cidade apresenta ainda sinais visíveis de degradação e abandono do edificado. No entanto, nos últimos anos tem-se verificado uma visível evolução na preocupação pública e política, com a nova política de reabilitação urbana que se analisará em detalhe neste capítulo, e um crescimento no interesse que o centro da cidade desperta em potenciais novos moradores que pretendem habitar no centro da cidade.

Como se verá de seguida, a preocupação com o edificado e a preservação do legado histórico das construções humanas já existia no passado. Desde o tempo dos Romanos que se reconhecia a preocupação em manter e recuperar as cidades gregas, mas foi no século XX que surgiram as primeiras convenções relativas à conservação do património edificado.

2.2. EVOLUÇÃO DAS PREOCUPAÇÕES COM O PATRIMÓNIO NO SÉCULO XX

Património é um conceito amplo, que inclui o ambiente natural e o ambiente cultural de um local. Abrange paisagens, locais históricos, sítios e ambientes construídos, práticas culturais passadas e continuadas, conhecimentos e experiências vividas. O património exprime um processo de desenvolvimento histórico, formando a essência de identidades nacionais, regionais ou locais.

Durante o século XX foram vários os simpósios realizados sobre esta temática, originando textos internacionais relacionados com a conservação do património, textos que permitiram definir conceitos e que vieram a influenciar decisivamente a evolução dos modelos de gestão dos Sítios Património Mundial.

De seguida serão referidos alguns dos textos que são pertinentes para este tema, fazendo um resumo das conclusões retiradas [6] [7].

2.2.1. CONFERÊNCIA DE ATENAS – CARTA DE ATENAS

O 1º Congresso Internacional de arquitectos e técnicos de monumentos históricos realizou-se em 1931 em Atenas. Neste congresso defendeu-se que a conservação de monumentos deveria ser baseada na sua manutenção regular, mantendo a utilização dos monumentos consoante a sua finalidade, condenaram-se as reconstruções ilegais, especificou-se que o emprego de materiais modernos como o betão armado deve ser dissimulado, para não alterar o aspecto e carácter do edifícios em questão, foi recomendada a supressão de publicidade, postes e fios na proximidade de monumentos, bem como cuidados especiais na construção de edificações novas na envolvente. Apelou-se à elaboração do inventário dos respectivos monumentos históricos pelos diversos Estados, à constituição de arquivos documentais sobre esse património e foi salientado o papel dos educadores. Foi exposta diferente legislação de várias nações, com o objectivo de proteger os monumentos de interesse histórico. A principal divergência existente entre a legislação dos vários países residia na questão do direito público e do direito dos particulares, uma vez que alguns monumentos considerados de interesse público eram propriedades de privados. Em Outubro de 1932 as principais conclusões desta conferência foram aprovadas na Assembleia Geral da Sociedade das Nações, e constituíram a Primeira Carta de Atenas sobre Salvaguarda de Monumentos.

2.2.2. Carta para a Conservação e a Restauração de Monumentos e de Sítios – Carta de Veneza (Fundação do ICOMOS)

Em 1964, trinta anos depois da Conferência de Atenas, o IIº Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos realizou-se em Veneza, com o intuito de actualizar e expandir a Carta de Atenas original, dando origem á Carta de Veneza. Nesta ocasião é criado o *International Council on Monuments and Sites* - ICOMOS, uma associação civil não-governamental sediada em Paris, ligada à ONU através da Unesco, cujo objectivo é a salvaguarda, conservação, promoção e valorização dos monumentos e sítios que constituem o património da Humanidade. A Carta de Veneza amplia a definição de monumento histórico:

"*A noção de monumento histórico engloba a criação arquitectónica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que são o testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Essa noção estende-se não apenas às grandes criações, mas também às obras modestas que adquiriram com o tempo um significado cultural*.".

No artigo dois da Carta sublinha-se o facto de a conservação ser multidisciplinar: "A conservação e o restauro dos monumentos constituem uma disciplina que apela à colaboração de todas as ciências e de todas as técnicas que possam contribuir para o estudo e salvaguarda do património monumental.". No artigo três é também realçada a importância da herança patrimonial como testemunho da história: "A conservação e o restauro dos monumentos visam salvaguardar tanto a obra de arte como o testemunho histórico". Finalmente é realçada a ideia de que os trabalhos de conservação devem ser relatados e registados em documentos, e em publicações que tornem públicos os procedimentos.

2.2.3. Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural

Em 1972 realiza-se na UNESCO a Convenção para a protecção do Património Mundial, Cultural e Natural, no contexto das ameaças que o Património enfrenta, decorrentes da evolução da vida social e económica. Esta convenção pretendeu estabelecer um sistema de protecção do património cultural e natural com valor excepcional, à escala mundial. Cada Estado que assinou esta convenção, comprometeu-se a assegurar a conservação dos bens localizados no seu território e a proteger o seu património cultural e natural.

Nesta convenção é definido o conceito de Património Cultural e Natural, nos artigos 1 e 2, respectivamente, do qual se transcreve o artigo 1º:

"*Para fins da presente Convenção serão considerados como património cultural:*

Os monumentos. - Obras arquitectónicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

Os conjuntos. - Grupos de construções isolados ou reunidos que, em virtude da sua arquitectura, unidade ou integração na paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

Os locais de interesse. - Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico."

No artigo 8º é decidida a criação de um comité intergovernamental para a protecção do património mundial, cultural e natural, definindo-se as suas competências e organização. No artigo 15º é definido

um fundo para a protecção do património mundial, cultural e natural de valor universal excepcional, denominado Fundo do Património Mundial. No artigo 27º é ainda recomendada a criação de programas educativos de informação e sensibilização dos povos para a importância da preservação do património.

2.2.4. Carta Europeia do Património Arquitectónico

Em 1975 o Conselho da Europa proclamou a comemoração do Ano Europeu do Património Arquitectónico e estabeleceu a Carta europeia do Património Arquitectónico, com o intuito de homogeneizar uma linguagem comum a nível europeu e guiar uma acção concertada com vista a sensibilizar os habitantes europeus para os valores culturais e económico dos monumentos, conjuntos e sítios, no meio rural e urbano, herdados do passado. Na carta é estudada a noção de conservação integrada em diversos artigos, dos quais importa citar três cuja relevância é manifesta:

"*Artigo 7º: A conservação integrada afasta as ameaças.*

A conservação integrada é o resultado da acção conjugada de técnicas de restauro e da procura das funções apropriadas. A evolução histórica conduziu que os centros degradados das grandes cidades e ao mesmo tempo as aldeias abandonadas se tornassem reservas de alojamento barato. O seu restauro deve ser feito num espírito de justiça social e não deve ser acompanhado do êxodo de todos os habitantes de condição modesta. A conservação integrada deve ser, por conseguinte, um dos pressupostos importantes da planificação urbana e regional. Convém notar que esta conservação integrada não é exclusiva de toda a arquitectura contemporânea em conjuntos antigos, mas esta deverá ter em maior consideração o quadro existente, respeitar as proporções, a forma e a disposição dos volumes, bem como os materiais tradicionais.

Artigo 8º: A conservação integrada requer o emprego de meios jurídicos, administrativos, financeiros e técnicos.

Meios jurídicos: a conservação integrada deve utilizar todas as leis e regulamentos existentes que possam contribuir para a salvaguarda e protecção do património, qualquer que seja a sua origem. Quando estas disposições não permitem atingir os fins procurados, é necessário completá-las e criar os instrumentos jurídicos indispensáveis nos níveis apropriados: nacional, regional e local.

Meios administrativos: a aplicação de uma tal política exige a criação de estruturas administrativas adequadas e suficientemente operantes.

Meios financeiros: a manutenção e o restauro dos elementos do património arquitectónico devem beneficiar, caso necessitem, de todos os apoios e incentivos financeiros necessários, incluindo as medidas fiscais. É essencial que os meios financeiros consagrados pelos poderes públicos ao restauro dos bairros antigos sejam pelo menos iguais aos que são reservados à construção nova.

Meios técnicos: os arquitectos, os técnicos de todas as especialidades, as empresas especializadas, os artesãos qualificados susceptíveis de levar a bom termo os restauros, são em número insuficiente. Importa desenvolver a formação e o emprego dos quadros e mão-de-obra, convidar a indústria da construção a adaptar-se a estas necessidades e favorecer o desenvolvimento de um artesanato ameaçado de desaparecer.

Artigo 9º: A participação de todos é indispensável ao sucesso da conservação integrada.

Se bem que o património arquitectónico seja propriedade de todos, cada uma das suas partes está à mercê de cada um. Aliás, cada geração não dispõe do património arquitectónico, senão a título

transitório. Ela é responsável pela sua transmissão às gerações futuras. A informação do público deve ser tanto mais desenvolvida quanto os cidadãos têm o direito de participar nas decisões que dizem respeito ao seu quadro de vida."

O Ano Europeu do Património Arquitectónico, comemorado em 1975, levou mais tarde à criação da Lei nº13/85, considerada o primeiro código do Património Cultural Português.

2.2.5. Recomendação sobre a Salvaguarda e o Papel Actual das Áreas Históricas (Nairobi)

No ano seguinte, 1976, realizou-se em Nairobi a Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura. Nesta foi escrita a Recomendação para a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos ou Tradicionais e o seu papel na Vida Contemporânea, mais conhecida como Recomendação de Nairobi.

Esta Recomendação veio clarificar conceitos como conjunto histórico e tradicional, ambiência ou salvaguarda, e sublinhar a necessidade de acompanhar a protecção e restauro com actividades de revitalização:

" *Seria, portanto, essencial manter as funções apropriadas existentes e, em particular, o comércio e o artesanato e criar outras novas que, para serem viáveis a longo prazo, deveriam ser compatíveis com o contexto económico e social, urbano, regional ou nacional em que se inserem*.".

Nesta indica-se também que as acções a desenvolver devem conjugar contribuições das autoridades públicas, dos proprietários, dos habitantes e dos utentes, e que cada área histórica é um todo complexo, e é mencionada pela primeira vez a importância de equipas multidisciplinares, com arquitectos, urbanistas, historiadores, arqueólogos, sociólogos, especialistas em saúde pública, etc, para se atingir uma compreensão adequada dos centros históricos, indispensável para a preservação, sem recorrer a mudanças demasiado radicais, sendo essencial considerar o conjunto histórico no seu contexto:

" *Cada conjunto histórico ou tradicional e sua ambiência deveriam ser considerados na sua globalidade, como um todo coerente cujo equilíbrio e carácter específico dependem da síntese dos elementos que o compõem e que compreendem tanto as actividades humanas como as construções, a estrutura espacial e as zonas circundantes*.".

2.2.6. Carta do Turismo Cultural (Carta de Manila)

Ainda nesse mesmo ano, o ICOMOS reuniu-se em Bruxelas, e criou a Carta do Turismo Cultural, conhecida como Carta de Manila. Tendo em vista os objectivos do ICOMOS entendeu-se que o Turismo é um fenómeno cuja influência é inegável na gestão de monumentos e sítios. O turismo cultural, tendo como finalidade principal o conhecimento dos sítios e monumentos, exerce uma influência favorável na sua manutenção e preservação, e paralelamente também incute benefícios económicos, mas por outro lado é responsável pela ocupação massificada e incontrolada dos monumentos e sítios. No sentido de respeitar o património, entende-se que deve existir uma politica de turismo que adopte os equipamentos e infra-estruturas necessárias, e que oriente os fluxos turísticos.

2.2.7. Carta para a Salvaguarda das Cidades Históricas e Áreas Urbanas (Carta de Washington)

Outro texto que importa realçar é a Carta para Salvaguarda das Cidades Históricas em Áreas Urbanas, conhecida como Carta de Washington. Esta Carta:" diz respeito às cidades, grandes ou pequenas, e aos centros ou bairros históricos, com o seu ambiente natural ou edificado, que, para além da sua qualidade como documento histórico, expressam os valores próprios das civilizações urbanas tradicionais…". Os principais objectivos são a preservação do carácter histórico da cidade e do conjunto dos elementos materiais e espirituais que lhe determinam a imagem. Neste documento explicam-se as etapas necessárias para a protecção e conservação dos espaços urbanos e para o desenvolvimento adaptado às dinâmicas das sociedades contemporâneas, interessando citar alguns pontos:

"*2º:Os valores a preservar são o carácter histórico da cidade e o conjunto dos elementos materiais e espirituais que a sua imagem exprime, em particular ... a forma e o aspecto dos edifícios (exterior e interior) tal como definido pela sua estrutura, volume, estilo, escala... Os atentados contra estes valores comprometem a autenticidade da cidade histórica.*

5º: O plano de salvaguarda deve determinar quais os edifícios ou grupos de edifícios a serem especialmente protegidos, a conservar em certas condições e, em circunstâncias excepcionais, a serem demolidos.

7º: A conservação das cidades e dos bairros históricos implica uma manutenção permanente do parque edificado….

12º:… A circulação de veículos deve ser rigorosamente regulamentada no interior das cidades ou dos bairros históricos; as zonas de estacionamento deverão ser dispostas de modo a não degradar o seu aspecto nem o seu ambiente envolvente.

14º: Devem adoptar-se medidas preventivas contra catástrofes naturais e contra quaisquer perturbações (designadamente poluição e vibrações), tanto para a conservação das cidades históricas como para a segurança e o bem-estar dos seus habitantes. Os meios empregues para prevenir ou reparar os efeitos das catástrofes devem estar adaptados ao carácter específico dos bens a salvaguardar.".

2.2.8. Carta Internacional do Turismo Cultural

Já no final do século XX, em 1999 no México, o ICOMOS produz um novo texto, a Carta Internacional do Turismo Cultural sobre a Gestão do Turismo em Sítios com Significado Patrimonial. Os objectivos desta Carta são:

- Facilitar e encorajar as pessoas envolvidas na conservação e na gestão do património a tornarem o significado desse património acessível à comunidade residente e aos visitantes.
- Facilitar e encorajar a indústria do turismo a promover e a gerir o turismo sob formas que respeitem e que valorizem o património e as culturas vivas das comunidades residentes.
- Facilitar e encorajar o diálogo entre os interesses da conservação e a indústria do turismo sobre a importância e a natureza frágil dos sítios património, das colecções e das culturas vivas, incluindo a necessidade de se lhes conseguir um futuro sustentável.
- Encorajar a formulação de planos e de políticas para o desenvolvimento de objectivos pormenorizados e mensuráveis, e de estratégias relacionadas com a apresentação e a

interpretação dos sítios património e das actividades culturais, no contexto da sua preservação e conservação.

Nesta carta destaca-se que a interacção entre o património e o turismo é dinâmica, gerando oportunidades, desafios e conflitos. As obras, as actividades e o desenvolvimento do turismo, devem concretizar resultados positivos, respondendo às necessidades dos visitantes e ao mesmo tempo minimizando os efeitos adversos sobre o património e sobre o estilo de vida da comunidade residente.

É também salientado que o acesso físico, emocional e intelectual ao património é um direito e um privilégio, devendo ser gerido de forma equilibrada, tendo por base o respeito dos valores, interesses e hábitos das comunidades que vivem no seu seio. O turismo é olhado sob três perspectivas: enquanto sensibilizador, catalisador e sustentador de políticas de preservação, podendo, quando bem gerido, ser um excelente motor de desenvolvimento; enquanto fenómeno complexo, na perspectiva da gestão da relação visitante-residente; e como motivação para a preservação do património cultural e natural.

Em suma, os conteúdos desta Carta revestem-se de especial importância no contexto deste trabalho.

2.2.9. Carta de Cracóvia

Em Outubro de 2000, na Conferência Internacional sobre Conservação "Cracóvia 2000", é proposto um novo documento, baseado nos princípios assentes na Carta de Veneza. Este novo texto vem sublinhar a diversidade de identidades que constituem a Europa actual. Neste documento é proposta a adequação dos princípios da conservação e restauro do património edificado à realidade actual, ou seja, o texto reflecte sobre as escolhas que deverão equacionar-se numa perspectiva de fruição futura. É um texto de extrema importância para definir o papel dos edifícios antigos, que apesar de não serem monumentos, não deixam de ter relevância patrimonial, e devem também ser reabilitados tendo em conta a sua futura função:

" *4º: ...Devem ser evitadas reconstruções de partes significativas de um edifício, baseadas no que os responsáveis julgam ser o seu "verdadeiro estilo". A reconstrução de partes muito limitadas, com um significado arquitectónico pode ser excepcionalmente aceite, na condição de se fundamentar, em documentação precisa e irrefutável. Se for necessário para o uso adequado do edifício, podem-se incorporar elementos espaciais e funcionais, mas estes devem exprimir a linguagem da arquitectura actual…"*

5º: … Para a protecção e apresentação pública de sítios arqueológicos deve encorajar-se: o recurso a técnicas modernas; a criação de bancos de dados; a utilização de sistemas de informação e a utilização de técnicas de apresentação virtual dos sítios.

8º: Os edifícios que constituem as zonas históricas podendo não se destacar pelo seu valor arquitectónico especial, devem ser salvaguardados como elementos de continuidade urbana, devido às suas características dimensionais, técnicas, espaciais, decorativas e cromáticas, elementos de união insubstituíveis para a unidade orgânica da cidade.

O "projecto de restauro" das cidades ou aldeias históricas deve, não só verificar a sustentabilidade das opções estratégicas que assume, como prever o processo de gestão de futuras alterações, ligando as questões da conservação do património aos aspectos económicos e sociais. Para além do conhecimento das estruturas físicas, devem ser estudadas as influências que futuras alterações poderão provocar, bem como os necessários instrumentos para gerir essas alterações.

O projecto de restauro das áreas históricas contempla os edifícios da estrutura urbana na sua dupla função: a) os elementos que definem os espaços da cidade dentro da sua forma urbana e b) os valores espaciais internos que são uma parte essencial do edifício…"

2.2.10. NOVA CARTA DE ATENAS (2003)

Assinada em Lisboa pelo Conselho Europeu de Planeadores de Cidades (European Council of Town Planners), teve como objectivo a renovação da Carta de Atenas original. Nesta defende-se a criação de uma rede europeia de cidades que mantenham a sua riqueza e diversidade cultural, integrando os elementos construídos e naturais. Defende também a riqueza multicultural das novas cidades, considerando que a miscigenação cultural deve ser encorajada, representando uma das riquezas das cidades. Apresenta uma visão moderna de cidade, enquanto centro criativo e dinâmico da vida em sociedade.

2.3. EVOLUÇÃO DAS ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO – MODELOS DE INTERVENÇÃO

Como foi mencionado anteriormente, só a partir dos finais dos anos setenta surgiu a preocupação com a reabilitação do Centro Histórico da cidade do Porto, encarando-o como um valor patrimonial da Cidade. Na verdade pode-se dizer que o processo de reabilitação do Centro Histórico do Porto se iniciou depois do 25 de Abril, com a criação do CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo.

2.3.1. CRUARB – COMISSARIADO PARA A RENOVAÇÃO DA ÁREA RIBEIRA/BARREDO

Esta entidade, criada pelo Governo Central em Setembro de 1974, tinha como objectivo combater o processo de degradação física do Centro Histórico, reabilitando e recuperando-o, com o intuito de preservar os valores históricos, arquitectónicos e estéticos, assim como o ambiente social e cultural. O seu papel passava por produzir habitação social para a população local, recuperando o parque edificado, isto é, substituía os proprietários no papel de reabilitar as suas habitações, e ao mesmo tempo procurava a dinamização económica e social pelo arranjo e reanimação do espaço urbano e do comércio. Em 26 de Julho de 1975 foi declarada a primeira zona degradada, a área Ribeira-Barredo (freguesia de S. Nicolau), e foi declarada a utilidade pública urgente das expropriações necessárias à execução do programa para aquela área. Posteriormente, entre 1975 e 1981, foram renovadas dezenas de habitações por ano, e em 1982 a recuperação dos quarteirões mais degradados da Ribeira-Barredo estava concluída. Nesse mesmo ano a área de intervenção do CRUARB aumentou para 90 hectares, alargando-se a todo o Centro Histórico. Em consequência da Lei das Finanças Locais, em que o governo deixou de poder intervir de forma discricionária nos investimentos das autarquias, a tutela do organismo passou para o Município do Porto [8] [9].

O organismo tinha como base os seguintes princípios:

"*O património e o tecido urbano existentes devem ser preservados;*

O património cultural do Porto deve incluir não apenas as estruturas mais antigas e monumentais, mas também os edifícios de menor grandeza e valor estético, cuja riqueza reside na sua contribuição para o conjunto do tecido urbano;

Não serão impedidas construções novas e modernas, mas o seu impacto na paisagem urbana existente deverá ser objecto de um estudo rigoroso;

Todos os recursos técnicos disponíveis deverão ser explorados, sendo encarados diferentes métodos em função de cada situação, desde o simples restauro até à construção;

Os actuais habitantes constituem parceiros da parte inteira no processo de reabilitação e devem ser integrados em todos os projectos." [9]

Em 1985 foram definidas, em Decreto Regulamentar, oito zonas do Centro Histórico como Áreas Criticas de Recuperação e Reconversão Urbanística – ACRRU. Três anos mais tarde foi aprovado o Regulamento para o Centro Histórico relativo à orientação para a construção e/ou renovação de edifícios [8] [9].

Em 1990 foi criada a Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP), que de forma articulada com o CRUARB implementou no Centro Histórico um projecto de desenvolvimento local e de combate à pobreza e à exclusão social, promovendo a recuperação urbanística e a reinserção social. A FDZHP tratava-se de uma instituição privada de utilidade pública, sem fins lucrativos, com o objectivo de assegurar o desenvolvimento de uma acção-modelo nas freguesias da Sé e de S. Nicolau, no âmbito do III Programa Europeu de Luta contra a Pobreza. Foi instituída pela Câmara Municipal do Porto, pelo Comissariado Regional do Norte de Luta Contra a Pobreza, pelo Centro Regional de Segurança Social do Porto, pela União das Instituições Particulares de Solidariedade Social e pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional. Em 1994, após o término da Acção-Modelo, a Fundação começou a desenvolver no Centro Histórico do Porto (freguesias da Sé, S.Nicolau, Miragaia e Vitória) uma operação integrada de reabilitação urbana de forma a contribuir para a melhoria das condições de vida da população, para a valorização socio-urbanística e para o desenvolvimento local. O investimento da Fundação foi essencialmente orientado para a reabilitação do parque habitacional e a valorização do capital humano, promovendo os recursos locais [10].

A sua intervenção organizava-se em quatro domínios estratégicos articulados: reabilitação urbana, qualificação profissional e promoção do emprego, educação e animação sociocultural, cooperação com as instituições e associações locais. Com esta estratégia, esperava-se que houvesse uma revitalização do tecido socioeconómico e uma cidade mais dinâmica e competitiva. Para atingir os objectivos, a Fundação elaborou três projectos:

- O projecto "Qualificar, formar, desenvolver, integrar" que procurava melhorar as condições de inserção profissional através de acções de promoção destinadas essencialmente a jovens, mulheres e desempregados de longa duração, e também através de apoio a promotores de empresas de inserção;
- O projecto "Viver no Centro Histórico" que consistia em actuar sobre os problemas físicos do edificado com intervenção em todas as fases do projecto, com o intuito de adaptar os edifícios às necessidades familiares e garantindo condições de fácil manutenção. No entanto a fundação apenas actuava sobre património que adquiria e onde posteriormente realojava famílias;
- Por último o projecto "Dinamização comunitária", dirigido a crianças e jovens, procurando uma ocupação dos tempos livres mais educativa e formativa, aumentando o interesse por actividades culturais e tornando os jovens mais interessados na vida em comunidade e com um maior sentido de cidadania. [10]

Através do Decreto Regulamentar 14/94 de 17 de Junho, toda a área do Centro Histórico do Porto, com cerca de 90 hectares, foi classificada como Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU). Foi também em 1994 que o CRUARB iniciou o Projecto-Piloto do Bairro da Sé, projecto com instalações e recursos próprios, mas que funcionava na dependência do CRUARB. Os objectivos deste Projecto-Piloto eram os seguintes: Conservação do Património e dos bens

culturais; Renovação do ambiente urbano da área; Reinserção da população residente; Consolidação e desenvolvimento do Turismo; Expansão e renovação da actividade comercial; Implementação de uma rede de partenariado. Dois anos mais tarde o CRUARB passou a actuar também sobre a área entre a Ponte Dom Luís I e a Alfândega Nova, e em 1998 em Miragaia e seguidamente na Vitória [3].

Nesse mesmo ano foi elaborado o relatório final do Projecto-piloto Urbano do Bairro da Sé, para submeter à apreciação da Comissão Europeia, apresentando as principais operações que se distribuíram pelos subgrupos: Ambiente urbano e infra-estruturas; Centro de Articulação e Dinamização; Dinamismo Económico e Turismo; Sistema Centralizado e Controlo de Acessos; Equipamentos Sociais e de Segurança; e Promoção Cultural e Conservação do Património Histórico [8] [9].

A recuperação física do Bairro da Sé, zona com maior degradação do parque edificado, não se revelou uma intervenção maciça na medida em que estava condicionada aos fundos públicos. Representou cerca de meio milhar de fogos de habitação social repartidos pela reabilitação de aproximadamente 250 edifícios, dos 3200 que compunham a área de intervenção. Estes fogos destinavam-se exclusivamente ao realojamento de famílias de proximidade que pagavam rendas sociais após as intervenções.

Em Agosto de 2000, por Decreto Regulamentar 11/2000 do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, foi aprovada uma nova ampliação à área crítica de recuperação e reconversão urbanística, passando a abranger a zona da Baixa, composta pelas freguesias de Santo Ildefonso, Bonfim, Cedofeita e Massarelos [11]. (Imagem 2.11)

Finalmente em 17 de Maio de 2003, com a implementação de uma nova macroestrutura da Câmara Municipal do Porto, foi extinto o CRUARB, marcando uma ruptura no modelo de reabilitação urbana que vinha sendo seguido. Entendeu-se que era necessário criar uma estrutura jurídica, financeira e orgânica que fosse capaz de responder, em simultâneo, a vários desafios: escala de intervenção, celeridade nos procedimentos, investimento privado, gestão rigorosa e transparente. Em 27 de Novembro de 2004 foi criada a Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, S.A. com a missão de conduzir o processo de reabilitação urbana da Baixa Portuense [11].

Imagem 2.11: ACRRU e Centro Histórico (a verde)

2.3.2. A Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana

A Porto Vivo – SRU é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, participada em 60% pelo Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) e em 40% pela Câmara Municipal do Porto, justificando-se tal repartição pela dimensão e complexidade do problema existente no Centro Histórico e na Baixa do Porto [12].

A SRU foi criada após a publicação do Novo Regime Jurídico Excepcional da Reabilitação das Áreas Urbanas (Decreto-Lei nº 104/2004; ver 2.3.2.3), tendo como missão a condução do processo de Reabilitação e Reconversão do património degradado da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU), orientando o processo, elaborando a estratégia de intervenção e actuando como mediador entre proprietários e investidores, e entre proprietários e arrendatários, podendo em caso de necessidade tomar a seu cargo a operação de reabilitação, com os meios legais que lhe foram conferidos. A SRU tem capitais próprios, que atingem os 6 milhões de euros, e que utiliza para a reabilitação. Além dessa verba, tem também à sua disposição cerca de 86% de um empréstimo de 200 milhões de euros, contraído pelo IHRU junto do Banco Europeu de Investimento (BEI), com um prazo de amortização de 30 anos [12].

A ACRRU compreende cerca de 1000 hectares, um quarto do concelho do Porto, correspondendo a oito freguesias. O edificado na ACRRU caracteriza-se por 18.000 edifícios, 30% anteriores a 1919 e 30 por centro anteriores a 1945, com cerca de 47.000 alojamentos, 10.000 dos quais devolutos. Por outro lado a população apresenta um índice de envelhecimento elevado, e nos últimos 20 anos perdeu cerca de 50.000 habitantes. Os habitantes são em elevada percentagem reformados e pensionistas. Dada a complexidade e diversidade dos problemas na ACRRU, foi delimitada uma área menor, denominada Zona de Intervenção Prioritária (Z.I.P.) onde será concentrado o esforço da Porto Vivo SRU. A ZIP conta com 500 hectares, que integram o Centro Histórico do Porto, a Baixa e as áreas envolventes das freguesias do Bonfim, Santo Ildefonso, Massarelos e Cedofeita [11]. (Imagem 2.12)

2.3.2.1. O Masterplan

Ao longo de 2004 e 2005 foi desenvolvido um plano estratégico de reabilitação urbana da Baixa Portuense, designado como “Masterplan”, que enquadra todo o processo de reabilitação urbana. O Masterplan tem como objectivo conceptualizar e implementar um Contrato de Cidade, que oriente quem gere e intervém, vincule as entidades tutelares e comunique uma estratégia aos investidores, cidadãos e agentes, com vista à revitalização urbana e social da Baixa Portuense. Este documento define os objectivos a atingir, a estratégia e os instrumentos operativos, e é também um instrumento de comunicação com a opinião pública, com as populações envolvidas, as instituições, os investidores, os agentes de transformação de um modo geral. Assim, o Masterplan não é um instrumento típico de planeamento, com normas rígidas. Contém sim, orientações e procedimentos que se destinam a transformar a situação actual [11].

No Masterplan a ZIP define-se como uma área que congrega cumulativamente as seguintes características: é central; está dentro da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística; tem um perfil comercial e de serviços contínuo e diversificado; é, na sua maior parte, identificada pelos cidadãos do Porto como Baixa; e é uma área consolidada do ponto de vista do tecido urbano e do valor arquitectónico [11].

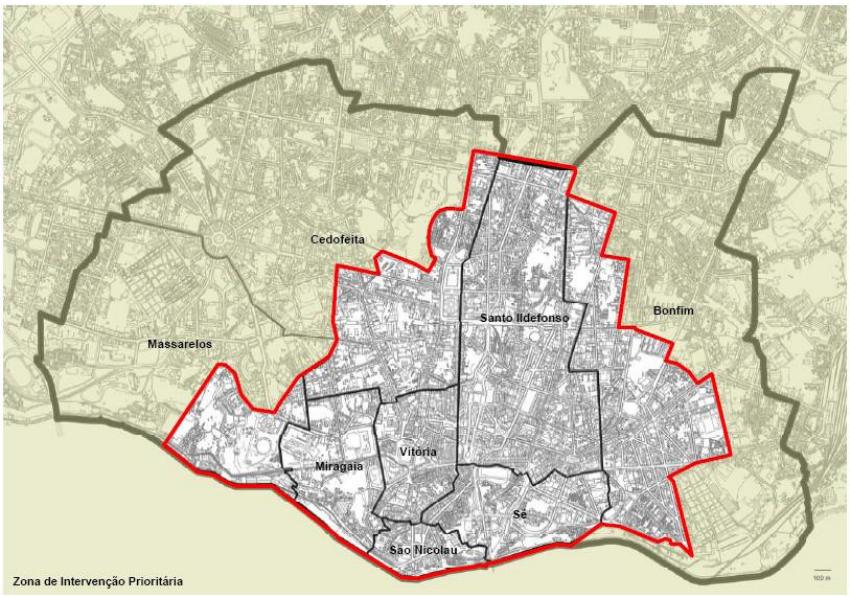


Imagem 2.12: Zona de Intervenção Prioritária

Visto que o que se pretende é uma actuação abrangente sobre a cidade, designadamente o seu centro, com vista à Revitalização Urbana, Social e Económica, foram definidos cinco vectores de actuação para a Zona de Intervenção Prioritária:

- Re-Habitação da Baixa do Porto,
- Desenvolvimento e promoção do negócio na Baixa do Porto,
- Revitalização do comércio,
- Dinamização do Turismo, Cultura e Lazer
- Qualificação do domínio público

A **Re-Habitação da Baixa do Porto** é um dos pontos de partida da revitalização urbana e social da Baixa do Porto. Cerca de 14% dos edifícios encontram-se total ou parcialmente devolutos e 23% dos alojamentos encontram-se vagos. É por isso necessário atrair novos habitantes, definindo um público-alvo: jovens licenciados, casais em inicio de vida familiar, população de meia-idade, com apetência para se reinstalar no centro da cidade. Para poder captar habitantes é necessário dotar a zona de equipamentos e serviços, públicos e privados, que dêem resposta às necessidades do agregado familiar: serviços à primeira infância, qualidade ambiental e física dos equipamentos escolares do 1º e 2º ciclo, equipamentos e serviços desportivos dedicados a actividades de manutenção, rede de serviços e equipamentos culturais, espaços públicos de qualidade que comportem uma estrutura verde e de lazer, rede de serviços de manutenção dos espaços públicos e ambiente urbano, condições de estacionamento para residentes, comércio de proximidade e diversificado. Assim, nas operações de reabilitação é possível que a tipologia do fogo altere a tipologia arquitectónica do edifício, ou seja, é possível que ocorra fragmentação ou emparcelamento de edifícios, desde que o programa à escala de intervenção o justifique. Uma política de habitação sustentável tem necessariamente em conta a população residente e enraizada, a qual representa um atributo e uma valorização para a área urbana de que faz parte, sendo integrante da sua história e imaginário.

A revitalização da Baixa, na perspectiva da **promoção do negócio**, deve também evidenciar as características que permitam promover a actividade económica suportada no conhecimento e na inovação. A tradição empresarial do Porto e da Região Norte deve ser potenciada com a intervenção, invertendo a tendência da perda de atracção das actividades económicas, progressivamente atraídas para a periferia. A revitalização deve promover o regresso da actividade económica, apostando em áreas de maior competitividade e inovação. A aposta num parque da inovação através de parcerias com Universidades, Institutos de Investigação, Empresas e Associações ajudaria ao aparecimento de negócios baseados no conhecimento e na criatividade e à afirmação da cidade como centro do sistema económico da região.

No que toca ao terceiro vector, a **Revitalização do Comércio** é um factor determinante na regeneração da cidade. O comércio no centro do Porto tem uma identidade e especificidades próprias, na sua história, património e oferta cultural. Assim a aposta deve ser na sua singularidade, apostando na sua qualidade, e indo ao encontro das necessidades do público actual e do que pretende atrair. Ao mesmo tempo deve promover a sua modernização e procurar maior competitividade e sustentabilidade, potenciando os negócios que se encontram em boa situação e requalificando os outros. A cidade deve capitalizar algumas das suas referências, como o Vinho do Porto, a Joalharia e os produtos regionais de excelência, e procurar também novos temas. As principais linhas de intervenção preconizadas no Masterplan são: desenvolver o centro da cidade como grande área comercial de Lazer e Entretenimento, desenvolver também o segmento de Luxo, nomeadamente nos Aliados e Galerias de Paris, desenvolver novos segmentos de comércio e novos modelos de lojas, negócios verdes, uma política de comunicação para a promoção do comércio, turismo e negócios. Este vector tem especial ligação com o seguinte, uma vez que a Dinamização do Turismo e do lazer está implicitamente relacionada com uma revitalização do comércio.

O quarto vector, talvez o que mais interessa para este trabalho, é a **Dinamização do turismo**, da cultura e do lazer. O turismo é, como se verá mais aprofundadamente no próximo capítulo, um forte sector económico nos países e principalmente nas regiões com características potenciadoras para o seu desenvolvimento. A cidade do Porto é marcadamente uma cidade cultural e com grande potencial turístico. Os turistas que visitam a cidade procuram uma variada oferta cultural e de lazer. A reabilitação dos edifícios que fazem parte da Baixa da cidade é, portanto, essencial para a valorização da imagem que o Porto transmite para o exterior, através dos seus visitantes, permitindo projectar a imagem da cidade a nível internacional, e também nacional. O turista que visita o Porto chega muitas vezes sem o auxílio especializado de profissionais, o que representa uma oportunidade para a instalação de guias turísticos, mas ao mesmo tempo maior responsabilidade das autoridades, no sentido de estabelecer uma rede de informação para "vender a cidade".

Finalmente a **qualificação do domínio público** é um vector também essencial na revitalização da Baixa. Para atrair pessoas para a Baixa é necessário criar infra-estruturas, melhor a mobilidade, criar espaços de convívio. No que toca às Infra-estruturas, segundo o Masterplan, é necessário um projecto de base para a ZIP, definindo duas escalas de intervenção, a reabilitação/renovação das redes existentes, e sempre que necessário, o reforço/criação de infra-estruturas. Na perspectiva da elevação do standard do parque edificado, pretende-se melhorar as condições energéticas, ambientais e de segurança e comunicações. Ao nível da drenagem de águas residuais e pluviais é necessária uma intervenção de fundo, residindo porventura o maior problema na rede de abastecimento de gás, que apenas cobre 30% da ZIP. Relativamente à questão da mobilidade, pretende-se favorecer os movimentos pedestres e meios alternativos de locomoção. Pretende-se também facultar lugares de estacionamento aos residentes e activar a linha do eléctrico, linha que tem um papel eminentemente turístico. Por outro lado, existe uma carência relativamente aos espaços de apoio a actividades lúdicas,

devendo também dotar-se a cidade de espaços verdes, uma rede de parques infantis e corredores de lazer. Também a imagem da cidade deve ser melhorada, com a arborização das ruas, a retirada gradual do estacionamento à superfície, a criação de atravessamentos nos quarteirões e a abertura de interiores de quarteirão para espaço público ou de uso público, mas de regulação privada. Como se observará, alguns destes objectivos são materializados nos casos de estudo estudados no capítulo 4 [11].

De modo a dinamizar o processo foram definidas dentro da ZIP algumas Áreas de Intervenção Prioritária (AIP) e também áreas de acção especial (AAE). As AIP definidas no Masterplan são as seguintes: Aliados, Carlos Alberto, Infante, Sé/Vitória, República e Poveiros/S. Lázaro. Os casos de estudo deste trabalho serão ambos inseridos na AIP Aliados. As áreas de acção especial definidas no Masterplan são a Frente Ribeirinha, o Mercado do Bolhão a rede de eléctrico e o parque da inovação. Consultando o website da SRU constata-se que neste momento as AAE são a Frente Ribeirinha, o Mercado do Bolhão e a Praça de Lisboa [11].

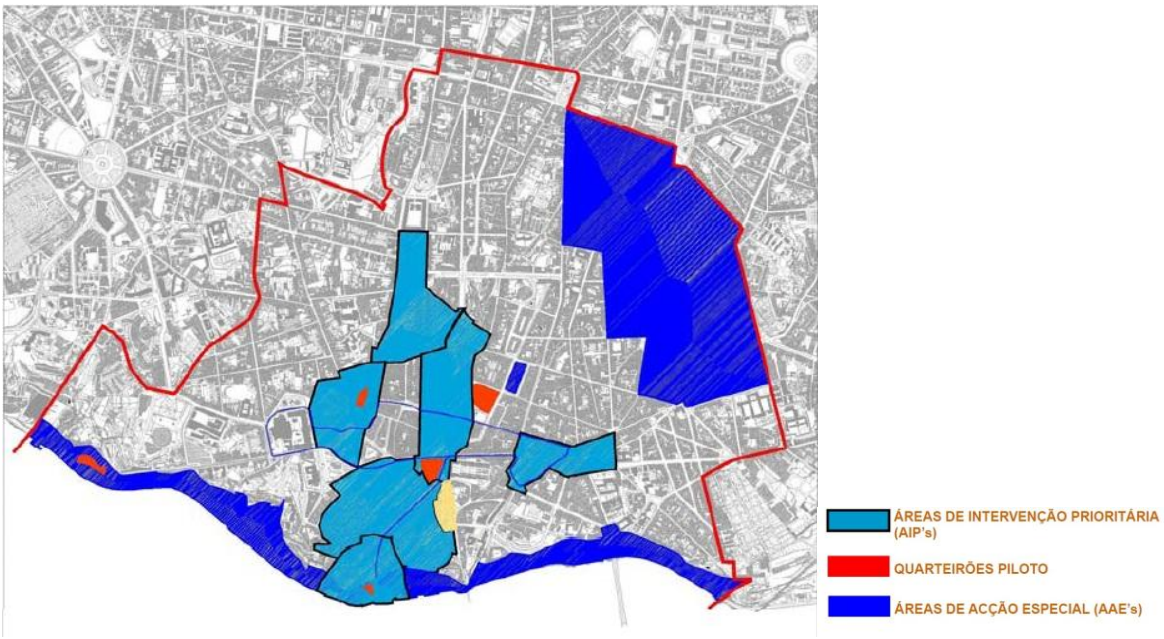


Imagem 2.13: Áreas de Intervenção Prioritária e Áreas de Acção Especial definidos no Masterplan

Depois desta definição estratégica inicial partiu-se para a operacionalização. Enquanto no passado as operações de reabilitação eram realizadas isoladamente ou apenas ao nível das fachadas, a nova legislação que regulamenta as SRU dá liberdade de escolha quanto à escala da unidade de intervenção. A nova estratégia preconizada indica que as operações de reabilitação deverão ser feitas em blocos de escala média, por quarteirões. Essa nova forma de actuação procura uma reabilitação urbana integrada num contexto mais amplo, lidando com o interior dos quarteirões, que muitas vezes não apresentam condições de higiene, segurança contra incêndio, entre outros. Por outro lado permite também lidar com outros problemas, como o facto de as frentes dos edifícios em questão normalmente apresentarem uma pequena largura, estendendo-se os edifícios em profundidade. Nestes casos uma intervenção por quarteirão facilita alterações na configuração das tipologias, para lidar, por exemplo, com a questão dos acessos verticais e o possível emparcelamento em edifícios contíguos. Outro problema que pode ser solucionado com este tipo de intervenção é a falta de estacionamento privado para novos residentes que se pretendem atrair para a zona (No capítulo 4 esta filosofia será aplicada a um quarteirão). Nesse

sentido foram escolhidos inicialmente 5 quarteirões piloto: Carlos Alberto, Cardosas, D. João I, Infante e Cais das Pedras.

Para cada um destes quarteirões foi desenvolvido um Documento estratégico, documento onde se plasma o exaustivo diagnóstico físico, social e funcional dos edifícios e onde se descreve a estratégia de intervenção no quarteirão, as obras de reabilitação para cada um dos edifícios e respectiva estimativa orçamental. É de salientar que a Porto Vivo – SRU foi a primeira a desenvolver um documento estratégico no país. Em 2007 foram desenvolvidos mais documentos estratégicos para vários quarteirões, disponíveis ao público no website da SRU. Nesses documentos estratégicos é feito um levantamento físico, funcional, socioeconómico e cadastral, e efectuado também um programa de intervenção que envolve os proprietários. São recolhidas sugestões e críticas dos interessados no processo, sendo o documento estratégico posteriormente aprovado. Seguidamente são notificados os proprietários para celebrar os contratos de reabilitação e notificar os proprietários da realização de obras e, quando necessário, a SRU toma posse administrativa ou expropria. Com efeito a nova legislação confere às SRU o poder de expropriar, podendo este processo atrasar o processo de reabilitação, uma vez que é bastante frequente os proprietários dos edifícios não chegarem a acordo com a SRU quanto ao valor da indemnização, sendo o litígio resolvido recorrendo ao tribunal [11].

Com o intuito de fomentar o processo de reabilitação, foram desenvolvidos diversos incentivos, que se expõem de seguida.

2.3.2.2. Incentivos à Reabilitação Urbana

A **Loja da Reabilitação Urbana**, inaugurada em Setembro de 2005, tem como missão promover o processo de reabilitação do património edificado, nas suas diferentes fases, facultando informação e serviços aos interessados no projecto de Reabilitação Urbana da Baixa do Porto e do seu Centro Histórico, promovido pela Porto Vivo, SRU. A Loja tem como principais objectivos promover e divulgar o projecto de reabilitação urbana, esclarecer e colaborar com os interessados nos processos de licenciamento de obras na ZIP e promover e esclarecer o acesso a incentivos para a reabilitação urbana. As suas competências passam pelo atendimento geral ao público, a recepção de pedidos de informação, a gestão de Programas de Incentivos à Reabilitação Urbana, a Recepção de Projectos, o aconselhamento a investimentos e também o acesso a equipas de projectistas e de juristas [12].

Com o intuito de agilizar os processos de reabilitação foi criada uma bolsa de Projectistas e Empreiteiros, com o objectivo de apoiar os proprietários de edifícios localizados em Unidades de Intervenção. Estas duas bases de dados estão disponíveis aos proprietários e também ao público em geral, através do website da Porto Vivo, SRU [12].

Foi também criada uma bolsa de imóveis com o intuito de dinamizar o mercado imobiliário da Baixa e do Centro Histórico, disponível também no website da Porto Vivo, SRU. Nesta bolsa podem-se consultar ou inserir anúncios, podendo-se pesquisar os imóveis com auxílio de filtros [12].

Quanto aos **Benefícios Fiscais** que pretendem auxiliar o processo de reabilitação, estão em aplicação os seguintes:

- Descida da Taxa de Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) aplicável dentro da ACRRU, de 5 por centro para operações de reabilitação em imóveis e espaços públicos;
- Aquisições de prédios classificados como de Interesse Nacional, de Interesse Público ou de Interesse Municipal estão isentas do pagamento de imposto municipal sobre transmissões onerosas de Imóveis (IMT), de acordo com a lei nº 107/2001. Deste modo toda a Zona

Histórica do Porto está isenta deste imposto. Os edifícios situados fora da Zona Histórica do Porto também podem obter esta isenção, se reabilitados num prazo de dois anos, a partir do momento da aquisição. São também isentas de IMT as aquisições de prédio urbano ou de fracção autónoma de prédio urbano destinado exclusivamente a habitação própria e permanente, na primeira transmissão onerosa do prédio reabilitado, quando localizado na área de reabilitação urbana, segundo a Lei nº 64-A/2008;

- Isenção de Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI) para os prédios classificados como Monumentos Nacionais e prédios individualmente classificados como de Interesse Público, de Valor Municipal ou Património Cultural. O Centro Histórico do Porto está classificado como Património Mundial da Humanidade pela Unesco, logo os edifícios classificados estão isentos de IMI. Os prédios urbanos objecto de reabilitação urbana que não estão incluídos nesta zona também ficam isentos pelo período de cinco anos, desde que sejam alvo de reabilitação e respeitem as condições constantes na lei, podendo ser renovada por um período adicional de cinco anos (segundo alteração decorrente do artigo 71º, Lei nº 64-A/2008);
- Isenção de Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Colectivas (IRC) sobre os rendimentos de qualquer natureza obtidos por fundos de investimento imobiliário que operem de acordo com a legislação nacional, desde que se constituam entre 1 de Janeiro de 2008 e 31 de Dezembro de 2012 e pelo menos 75 % dos seus activos sejam bens imóveis sujeitos a acções de reabilitação realizadas nas áreas de reabilitação urbana, e isenção também sobre os rendimentos respeitantes a unidades de participação nos fundos de investimento referidos anteriormente, pagos ou colocados à disposição dos respectivos titulares, quer seja por distribuição ou mediante operação de resgate, são sujeitos a retenção na fonte de IRC, à taxa de 10 %, excepto quando os titulares dos rendimentos sejam entidades isentas quanto aos rendimentos de capitais ou entidades não residentes sem estabelecimento estável em território português ao qual os rendimentos sejam imputáveis, excluindo: as entidades que sejam residentes em país, território ou região sujeito a um regime fiscal claramente mais favorável, constante de lista aprovada por portaria do Ministro das Finanças e as entidades não residentes detidas, directa ou indirectamente, em mais de 25 % por entidades residente (Lei nº 64/2008);
- Redução do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (IRS) para 10%, nas condições da Lei nº64/2008.

Existem também **Incentivos Municipais** em vigor:

- Nas obras de construção, reconstrução, conservação, recuperação ou reabilitação do parque edificado situado na ACRRU há uma redução de 80% da taxa de ocupação do domínio público;
- As taxas de licenciamento da publicidade alusiva às entidades que actuam em parceria com a Porto Vivo, no âmbito do programa "Viv'a Baixa", quando colocadas na ZIP são alvo de uma redução de 80%;
- as taxas de licenciamento/autorização/admissão de comunicação prévia de operação urbanística sofrem uma redução de 50%, dentro da ZIP;
- A taxa municipal de infra-estruturas (TMI) sofre uma redução de 25% quando as operações sobre as infra-estruturas são realizadas no Centro Histórico.
- Os proprietários que reabilitem os seus prédios dentro da ACRRU, desde que se enquadre no Regulamento Municipal do Sistema Multicritério de Informação da Cidade do Porto

(SIM - Porto), ganham direito a créditos de construção que podem aplicar ou vender em construção nova noutras zonas da Cidade do Porto.

O SIM – Porto é um regulamento municipal, que visa apreciar os projectos de reabilitação com base em critérios específicos, genericamente, assentes na melhoria das condições de habitabilidade. Além disso, esse método concede direitos de construção nova, transaccionáveis no mercado, que acrescem ao índice de edificabilidade fixado em PDM, ganhos em função do número de metros quadrados efectuados em prédios reabilitados nas unidades de intervenção da SRU [12].

Em relação ao programa "**Viv'a Baixa**" criado pela SRU, este programa visa contribuir para a dinamização das operações de reabilitação física do edificado implantado na ZIP. Podem usufruir deste programa os proprietários, usufrutuários, senhorios e arrendatários de edifícios localizados na ZIP, que procedam a obras de reabilitação. O principal objectivo deste programa é disponibilizar aos beneficiários a aquisição, a custos reduzidos, de serviços, equipamentos, componentes e materiais de construção civil a utilizar na reabilitação dos edifícios. Neste momento os parceiros são os que constam na figura seguinte [12].

Imagem 2.14: Parceiros do programa Viv'a Baixa

A Porto Vivo estabeleceu também protocolos de cooperação com o *Banco Bilbao Vizcaya Argentária* (BBVA), com *o Banco Português de Investimento* (BPI), com o *Grupo Millennium BCP* (Banco Comercial Português) e com *a Caixa Geral de Depósitos* (CGD), destinados a todas as pessoas que adquiram ou façam obras em prédios situados dentro da ZIP para habitação própria. Estes protocolos asseguram condições especiais de financiamento, no âmbito do crédito habitação ou também crédito pessoal para habitação.

Finalmente existem ainda programas nacionais de intervenção com o intuito de impulsionar o sector da Reabilitação. Estes programas têm como objectivo incentivar a intervenção privada na reabilitação do edificado. Assim, os programas de apoio existentes são:

- Programa RECRIA – Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados

Este programa, nascido em 1988 e aperfeiçoado em 1996 e 2000, apoia a execução de obras que permitam a recuperação de fogos e imóveis arrendados em estado de degradação, mediante a concessão de apoios financeiros (a fundo perdido) pelo Estado/IHRU e pela Câmara Municipal, apoiando ainda o realojamento temporário durante o período das obras. O Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU) pode conceder empréstimos correspondentes ao valor da obra não comparticipada, de modo a criar incentivos à reabilitação;

- Programa RECRIPH – Regime Especial de Comparticipação e Financiamento na Recuperação de Prédios:

Apoia a fundo perdido, no valor de 20%, as obras de conservação ordinária ou extraordinária e de beneficiação nas partes comuns e obras nas fracções autónomas (imóveis sujeitos ao regime da propriedade horizontal). O IHRU financia ainda a parte não comparticipada;

- Programa SOLARH – Programa de Solidariedade e Apoio à Recuperação de Habitação:

Visa financiar, sob a forma de empréstimo a realização de obras de conservação ordinária ou extraordinária e de beneficiação de imóveis (habitação própria e permanente ou devolutos). Podem ainda ser financiadas obras nas partes comuns dos prédios em propriedade horizontal.

Um novo programa, de nome PROREABILITA, de apoio à recuperação do edificado está previsto para complementar o novo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, no entanto tem sido sucessivamente adiado. Este programa, que irá fundir todos os actuais programas, visa alargar os apoios financeiros de que dispõem os senhorios para a realização de obras, através de linhas de crédito bonificado ou financiamentos a fundo perdido e mediante um modelo mais ágil e menos burocratizado [12].

2.3.2.3. Regime Jurídico Excepcional da Reabilitação Urbana das Zonas Históricas e das Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística

O decreto-lei nº 104/2004 de 7 de Maio marcou o início de uma geração de políticas de reabilitação urbana do centro do Porto. A definição da reabilitação urbana no diploma, como "imperativo nacional", reconhece a importância de intervir em áreas do país com degradadas condições de habitabilidade, salubridade, estética e segurança, em particular nos centros históricos, como é o caso do Centro Histórico do Porto e o seu papel na dinamização das economias locais. Neste diploma consagra-se a criação de Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), a que são atribuídos poderes de licenciamento e de expropriação, da ponderação de direitos e obrigações dos proprietários e protecção dos direitos dos arrendatários, cujos direitos são reforçados em caso de expropriação, prevendo o direito de suspensão do contrato e reocupação do imóvel. As SRU são, de acordo com o Decreto de Lei, empresas de capitais públicos e/ou privados, cujo objecto social é a promoção da reabilitação urbana das respectivas zonas de intervenção, que devem também ser identificadas no seu acto de constituição. A sua capacidade de tomar posse administrativa dos bens imóveis e de os colocar à venda a preço de mercado permite-lhes serem ressarcidas dos investimentos efectuados, garantindo a sua sustentabilidade financeira. O seu papel enquanto concertador de interesses entre o município e os privados é bastante importante. As S.R.U. regem-se pelo regime de empresas municipais, ou pelo regime do sector empresarial do Estado, consoante a maioria do capital social seja detido pelo município ou pelo Estado.

Entre outras competências, as SRU podem:

• Licenciar e autorizar operações urbanísticas;

• Expropriar os bens imóveis e os direitos a eles inerentes destinados à reabilitação urbana, bem como constituir servidões administrativas para os mesmos fins;

• Proceder a operações de realojamento;

• Fiscalizar as obras de reabilitação urbana, exercendo, nomeadamente, as competências previstas na secção V do capítulo III do regime jurídico da urbanização e da edificação, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 555/99, de 16 de Dezembro, com excepção da competência para aplicação de sanções administrativas por infracção contra-ordenacional, a qual se mantém como competência do município.

Esta Lei introduziu a questão da escala das intervenções de reabilitação urbana, questão essencial, uma vez que influencia a criação de "massa crítica", a possibilidade de se utilizarem estaleiros com dimensão correcta e outras questões técnicas e físicas da intervenção. A dimensão de uma obra efectivamente determina a dimensão dos construtores interessados nela, e assim sendo, uma escala ao nível de frentes de rua ou quarteirões permite atrair empresas de construção de capacidade superior ao pequeno e médio empreiteiro [12].

2.3.2.4. Novo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (NRJRU)

O Decreto-Lei nº 307/2009 pretendeu dar resposta a cinco desafios que se colocam à reabilitação urbana:

- Articular o dever da reabilitação dos edifícios, que incumbe aos privados, com a responsabilidade pública de qualificar e modernizar o espaço, os equipamentos e as infra-estruturas das áreas urbanas a reabilitar;
- Garantir a complementaridade e coordenação entre os diversos protagonistas, concentrando recursos em operações integradas de reabilitação nas áreas de reabilitação urbana;
- Diversificar os modelos de gestão das intervenções de reabilitação urbana, abrindo novas possibilidades de intervenção dos proprietários e outros parceiros privados;
- Criar mecanismos que permitam agilizar os procedimentos de controlo prévio das operações urbanísticas de reabilitação;
- Desenvolver novos instrumentos que permitam equilibrar os direitos dos proprietários com a necessidade de remover os obstáculos à reabilitação.

O novo regime introduz a simplificação dos procedimentos de licenciamento e comunicação prévia das operações urbanísticas, bem como um conjunto de regras para agilizar os procedimentos de licenciamento quando promovidos por entidades gestoras. Como incentivo à realização de operações urbanísticas, o novo diploma prevê que os municípios criem um regime especial de taxas, bem como a atribuição de benefícios fiscais associados aos impostos municipais sobre o património (IMT e IMI). Em matéria de financiamento, está prevista a possibilidade do Estado e dos municípios concederem apoios financeiros às entidades gestoras das operações de reabilitação urbana. Outro dos instrumentos que o NRJRU prevê é o da venda forçada de imóveis, que obriga os proprietários que não realizem as obras e trabalhos ordenados à sua alienação em hasta pública, permitindo, assim, a substituição por outros proprietários que estejam na disponibilidade de efectuar os trabalhos necessários de reabilitação, com garantias similares aos processos de expropriação: "*O procedimento de venda forçada é construído de forma próxima ao da expropriação, consagrando-se as garantias equivalentes às previstas no Código das Expropriações e garantindo-se o pagamento ao proprietário de um valor nunca inferior ao de uma justa indemnização*". Na prática, esta legislação confere mais poder às SRU para actuarem no terreno [12].

2.3.2.5. Plano de gestão do Centro Histórico do Porto

Em 2008 foi apresentado um plano de Gestão para o Centro Histórico do Porto, elaborado pela Porto Vivo SRU com a participação da Câmara Municipal do Porto e das empresas *InPublic* e *Opium*. Este documento, inserido na política de gestão da UNESCO para os seus locais Património Mundial, que determina que todos os locais Património Mundial devem ter um adequado planeamento e gestão que especifique a forma como deve ser preservado e valorizado o bem, tem como finalidade principal a protecção eficaz em benefício das gerações actuais e futuras. Os destinatários deste plano são a UNESCO, o Município do Porto, o estado Português e também os residentes, visitantes, trabalhadores e investidores do Centro Histórico do Porto [12] [13].

No plano de gestão é feita uma análise do estado do Centro Histórico, caracterizando o seu edificado e operações de reabilitação. Mas o documento estuda também possíveis oportunidades e propostas para o futuro da reabilitação urbana, como por exemplo a importância crescente do fenómeno turístico. São também enumerados objectivos estratégicos e delineado um plano de acção com cinco grandes eixos transversais que se enumeram de seguida:

- Protecção, Preservação, Restauro e Valorização
- Envolvimento da População
- Turismo
- Indústrias Criativas
- Rio Douro

Por fim é referido um manual de Monitorização, um instrumento de avaliação do estado, que pretende a execução de uma série de relatórios periódicos produzidos a nível local [13].

2.3.2.6. Gestão de área urbana (GAU)

O programa de Gestão de área urbana enquadra-se no processo de reabilitação da Baixa Portuense, identificado no Masterplan como um dos instrumentos estratégicos para a articulação da intervenção no edificado com as dinâmicas economias, sociais e institucionais [12].

O grande objectivo deste programa é integrar a população, os agentes económicos e as instituições no processo de reabilitação, sugerindo a partilha de objectivos, uma cultura de cooperação que beneficie todos os intervenientes do processo. Para tal foi idealizada a criação de Unidades de Gestão da Área Urbana (UGAU), que deverão surgir nas AIP para dar resposta aos problemas específicos de cada zona. Os objectivos gerais da GAU são os seguintes:

- Caracterizar com profundidade os tecidos empresariais e institucionais da área de intervenção da UGAU CH;
- Promover o conhecimento mútuo e uma cultura de cooperação entre a UGAU CH e os agentes locais – empresas, instituições e população;
- Construir e partilhar com a população, instituições e empresas da área de intervenção da UGAU CH uma visão estratégica para o futuro;
- Construir um plano de acção para um horizonte temporal de 3 anos para a área de intervenção da UGAU CH;
- Promover a identificação da comunidade com os objectivos e acção da UGAU CH;

- Realizar um estudo que constitua um instrumento de apoio à instalação de outras unidades de gestão de área urbana;
- Promover a UGAU CH e a sua área de intervenção junto de potenciais parceiros e investidores

O estudo foi realizado em 2008 e permitiu definir três grupos de trabalho para desenvolver estratégias e em três áreas distintas: Actividades Económicas e Turismo; Espaço público e Segurança e Cultura e Animação Urbana [12].

3

O TURISMO E O SEU ENQUADRAMENTO NA REABILITAÇÃO URBANA

3.1. O FENÓMENO DO TURISMO

3.1.1. INTRODUÇÃO

A Organização Mundial do Turismo (OMT) define Turismo como: ”actividade das pessoas que viajam e permanecem em locais fora do seu ambiente natural, por um período não superior a um ano consecutivo, por motivos de lazer, negócios e outros propósitos” [14]. Mas a permanência de pessoas fora do seu ambiente natural não é um fenómeno recente. Já na Grécia Antiga se dava grande importância aos tempos livres, com a existência de residências secundárias nos subúrbios de Atenas. Nessa época as deslocações mais eminentes eram realizadas para assistir às olimpíadas. Também os Romanos frequentavam águas termais, assistiam a grandes espectáculos em teatros e deslocavam-se para a costa frequentemente. No entanto, estes fenómenos eram vividos apenas por uma elite da população, e ocorriam num clima politicamente estável, no período conhecido com “Pax Romana”. Em épocas posteriores, com o aumento de conflitos, esses hábitos eram esquecidos. Na Idade Média os movimentos de pessoas surgem associados à religião, com peregrinações religiosas e o culto de lugares sagrados. No século XVI com as expedições marítimas surge também a curiosidade por locais distantes e grandes viagens. Na segunda metade do século XVIII, passou a ser normal os jovens aristocratas ingleses fazerem uma viagem a que se chamou a Grand Tour, uma viagem de aproximadamente 3 anos pelo continente europeu com fins educativos. Desta viagem nasce o termo *touriste*, designando as pessoas que faziam a *Tour*, introduzido em França por Stendhal nas suas “Mèmoires d’un Touriste” [15].

Em 1840 surgiu a mais antiga agência de turismo do mundo, a portuense *Agência Abreu*. Conhecida como “Casa de Passagens”, instalou-se na antiga Rua do Loureiro, em frente à estação Ferroviária de São Bento. O dono, Sr. Bernardo de Abreu, havia sido imigrante no Brasil, e abriu a agência sobretudo para quem pretendia emigrar para o Brasil, tratando dos passaportes, vistos de emigração, e da venda de passagens de comboio para Lisboa e navio para a América do Sul.

Foi a partir de 1950 que se deu o grande crescimento do turismo, consequência de uma nova ordem internacional e estabilidade social, depois da 2ª Guerra Mundial. Com a recuperação económica, surge uma classe média estável que se interessa por viajar. É nesta época que se desenvolve a cultura do ócio no mundo ocidental, e também se começa a legislar sobre o sector. Com a invenção do automóvel e o crescimento da construção de estradas, o fluxo de pessoas entre territórios aumenta. Entre 1950 e 1973 o número de turistas mundiais aumenta de 25 milhões para 190 milhões, com a proliferação de operadores e produtos turísticos. Em 1980 o sector do turismo começou a converter-se no motor económico de muitos países, com a melhoria dos transportes, os aviões da Boeing e Airbus, o crescimento de grandes empresas hoteleiras e o aparecimento de novas formas de marketing turistíco.

O progresso económico dos países, o aumento do período de férias e os subsídios de férias são factores que contribuíram para o chamado turismo de massas. No final do século XX o sector do Turismo é fundamental na agenda política de vários países, que desenvolvem políticas públicas de promoção dos seus territórios como chave do seu desenvolvimento económico. Este sector é vital em vários países como o Egipto, Grécia, Espanha, Tailândia, e vários países-ilha como as Bahamas, Fiji ou Maldivas [15].

Recentemente vive-se uma significativa evolução no sector, com o crescimento elevado das companhias aéreas Low-Cost, em particular na Europa, que tornam as viagens acessíveis a um maior número de pessoas, e influenciam também os preços praticados por outras companhias aéreas, permitindo viagens de avião a preços mais acessíveis que no passado. Posteriormente será analisado o crescimento deste mercado na cidade do Porto. Há também alterações do estilo de vida das populações, adultos reformados que viajam como passatempo, o turismo sénior, ou jovens que viajam para estudar fora do seu país natal ao abrigo de programas educativos. O fenómeno das redes de informação e o desenvolvimento das novas tecnologias, veio também facilitar e potenciar o sector, com as vendas de produtos de turísticos pela internet a tornarem-se comuns e a aumentar ainda mais a facilidade de viajar, com a comodidade de consultar vários operadores turísticos, estudar potenciais locais de visita e procurar os preços mais competitivos. A introdução do Euro foi também um factor que facilitou a mobilidade dos cidadãos e contribuiu para a internacionalização dos fluxos turísticos. Segundo a OMT em 2008 as chegadas de turistas internacionais a nível mundial cresceram 6%, atingindo 903 milhões de chegadas. A Europa, o maior destino turístico mundial, cresceu, também nesse ano, cerca de 4%, alcançando 480 milhões de chegadas. No ano de 2009, devido à crise económica mundial e à gripe suína, o sector teve uma queda de 4%, totalizando 880 milhões de chegadas internacionais. A mesma entidade prevê que no ano de 2010 haja uma quebra na ordem dos 5%. Segundo expectativas desta entidade, a previsão das chegadas turísticas mundiais em 2020 aponta para 1.56 biliões. Deste modo, o turismo tornar-se-á a principal actividade económica a nível mundial ultrapassando em termos de exportações os sectores da produção petrolífera e o comércio de automóveis e peças de veículos a motor [15].

O sector do turismo é bastante vasto, engloba vários conceitos, vários subsectores, e influencia diversas actividades económicas. Esta multiplicidade implica que seja bastante difícil delimitar com rigor os seus contornos, facto que torna o sector estatisticamente oculto na economia, apesar de existirem vários indicadores estatísticos que permitem avaliar os seus efeitos, tanto do ponto de vista da oferta como do ponto de vista da procura. Assim, neste trabalho procura-se analisar alguns indicadores que se consideram relevantes para perceber a evolução recente do sector na cidade do Porto, e daí entender as implicações para o sector hoteleiro da Baixa e para o processo de reabilitação urbana.

Uma análise do ponto de vista da oferta engloba vários subsectores, nomeadamente:

- Atracções (museus, locais históricos, centros de conferências, etc)
- Alojamento (hotéis, pensões, pousadas, parques de campismo, etc)
- Transportes (companhias aéreas, marítimas, ferroviárias, etc)
- Organizadores de Viagens (operadores turísticos, agentes de viagens, entre outros)
- Organizações do destino Turístico (organismos nacionais, organismos regionais, etc)

No intuito deste trabalho será dada ênfase à evolução dos sectores dos transportes aéreos e do alojamento na Baixa.

Do ponto de vista da procura, podem-se definir diferentes segmentos turísticos, consoante as diferentes motivações e interesses dos turistas. De forma a entender as políticas adoptadas com vista ao crescimento do turismo no Porto, importa compreender os diferentes segmentos turísticos que existem, para assim definir os que se adequam à cidade do Porto.

3.1.2. SEGMENTOS TURÍSTICOS

Os segmentos podem ser caracterizados por uma sazonalidade elevada, resultado do binómio trabalho/repouso, que constitui a paragem necessária da actividade laboral e do quotidiano com o intuito de repor as energias e proporcionar descanso, como por exemplo o turismo de lazer. Outros tipos de turismo não são sensíveis a este efeito sazonal, existindo normalmente durante todo o ano, como o caso do turismo de negócios, o turismo City Break, ou o turismo cultural.

Tendo em conta as características dos diferentes segmentos turísticos é possível definir uma estratégia que considere o perfil de turista, os preços da oferta e procura, os tipos de transporte, entre outros. As estratégias de marketing turístico devem ser determinadas pelas características do produto em si, devem ser adequadas ao local que se pretende promover. É habitual o turismo dividir-se em dois grandes segmentos gerais, lazer e negócios. No entanto, no segmento lazer podem-se considerar vários segmentos, pelo que se entendeu discernir entre o turismo de lazer habitual ou tradicional, e os outros segmentos turísticos, que, podendo-se considerar igualmente de lazer, tem objectivos diferentes do turismo de lazer habitual. De seguida serão referidos os principais segmentos turísticos [16] [17], embora existam outros de menor expressão, como o turismo temático ou o turismo de aventura.

3.1.2.1. Turismo de Lazer/Descanso

Este tipo de turismo é o mais comum, tendo como principal função o ócio ou descanso do turista. Existem bastantes formas de lazer, que variam consoante as preferências de cada indivíduo, podendo referir-se o turismo de Sol e Mar, de Montanha, entre outros.

3.1.2.2. Turismo Cultural

O turismo cultural como fenómeno organizado, desenvolveu-se como alternativa à saturação do modelo tradicional, baseado na exploração de um número limitado de centros de atracção (praias e grandes cidades) e em resposta a uma procura cada vez mais exigente, segmentada e em mudança.

Este tipo de turismo tem como motivação a busca de informações, novo conhecimento, interacção com outras pessoas, comunidades e lugares, curiosidade cultural, dos costumes, da tradição e da identidade cultural. O turista cultural caracteriza-se pela atenção que dispensa às actividades culturais e aos marcos de interesse histórico, patrimonial e cultural das regiões que visita.

Existem subtipos de turismo cultural, como o Turismo Cientifico, motivado pela necessidade da realização de estudos ou pesquisas ou o Touring, ou turismo de rotas, cuja motivação principal é descobrir, conhecer e explorar os sítios e monumentos de uma região, através de Tours ou Rotas, circuitos focalizados num determinado tema, como por exemplo a rota de castelos medievais.

Este tipo de turismo acarreta efeitos positivos e negativos. Quanto aos primeiros, pode-se considerar que contribui para a manutenção e protecção dos locais a visitar e que se converte em benefícios socioculturais e económicos. Por outro lado, é responsável pela ocupação massificada e incontrolada dos monumentos e sítios.

Nos nossos dias assistimos a um fenómeno de evolução do próprio conceito de Turismo Cultural. À medida que a cultura tem sido progressivamente utilizada como meio de desenvolvimento económico e social, o mercado do turismo cultural tem sido inundado com propostas de novas atracções patrimoniais, rotas e percursos culturais. Muitos visitantes, cansados de encontrar uma reprodução em série dos mesmos produtos em diferentes destinos, estão à procura de alternativas. A ascensão de um consumo mais "qualificado", a importância da construção de identidade e aquisição de capital cultural na sociedade (pós) moderna aponta para o uso da criatividade como alternativa ao turismo cultural convencional.

3.1.2.3. Turismo City Break

O turismo City Break, ou City Short Break, é caracterizado por visitantes cuja motivação principal é conhecer a cidade e as suas atracções monumentais, arquitectónicas, culturais, comerciais, gastronómicas, entre outras, permanecendo na cidade durante curtos períodos de tempo.

É um conceito de turismo mais recente que os restantes, e apresenta um rápido crescimento devido a factores como o surgimento de linhas aéreas de baixo custo, alojamento com preços mais acessíveis, o aparecimento de novos destinos (por exemplo as cidades do Leste da Europa), e as maiores facilidades de reserva e compra de viagens pela internet.

O perfil de consumidor deste tipo de viagem tem mais de 25 anos, bom nível socioeconómico e de formação, normalmente informa-se consultando a internet, agências especializadas ou amigos, escolhem hotéis 3 a 5 estrelas e permanecem 2 a 6 dias no local, desfrutando da gastronomia e ambiente local e visitando locais de interesse histórico-cultural, museus e locais de comércio.

Este conceito de turismo já representa 34 milhões de viagens por ano na Europa, com durações de uma ou mais noites. Perante este cenário, peritos prevêem um crescimento mundial anual de 12 a 15% deste tipo de turismo.

3.1.2.4. Turismo de Negócios

Segundo Andrade (2000), este tipo de turismo define-se pelo conjunto de actividades de viagens, de hospedagem, de alimentação e de lazer praticado por quem viaja em negócios, ou para conhecer mercados, estabelecer contactos, firmar convénios, treinar novas tecnologias, vender ou comprar bens ou serviços.

O turismo de negócios tende a concentrar-se em cidades com uma base industrial e comercial substancial, com espaços para conferências e exibições, boas acessibilidades, facilidades de alojamento e entretenimento. Para além disso, uma ambiente físico atraente, um conjunto de outras atracções, zona nocturna e uma boa imagem são factores importantes.

Em geral, este tipo de turismo envolve maiores gastos por pessoa do que o turismo de lazer tradicional, não sendo um turismo sazonal, como o turismo de lazer. Por esses motivos as cidades movem todos os esforços para atrair este tipo de turista.

A OMT integra no segmento Negócios/Turismo Profissional as deslocações efectuadas para:

- Projectar/realizar novas iniciativas
- Fazer compras ou vendas
- Realizar actividades de inspecção, supervisão, instalação de equipamentos

- Participar em reuniões, conferências, congressos, feiras, exposições
- Viagens de incentivo
- Dar conferências, concertos ou integrar outros espectáculos
- Participar em actividades desportivas profissionais
- Investigação/formação científica remunerada
- Participar em missões governamentais, incluindo diplomáticas e militares, excepto quando estas implicam a residência fixa no país de acolhimento
- Preparação de viagens turísticas, trabalho como guia-intérprete.

3.1.2.5. Turismo Desportivo

Este tipo de turismo está relacionado com todas as actividades inerentes a viagens de participação, acompanhamento ou assistência de eventos desportivos.

3.1.2.6. Turismo Religioso

Este tipo de turismo inclui o conjunto de deslocações e actividades relacionadas com destinos que expressem sentimentos, místicas, passíveis de suscitar fé, esperança, caridade às pessoas que por estes motivos viajam, individualmente ou em grupo.

3.1.2.7. Turismo de Saúde

Este tipo de turismo está relacionado com as deslocações de pessoas em busca de meios que permitam manter, adquirir, usufruir do bom funcionamento da saúde física e psíquica, o que inclui o recurso às mais diversas formas de terapia, estâncias climáticas e hidrotermais.

3.1.3. Sector do Turismo em Portugal

Segundo a OMT (2006), Portugal é um dos vinte maiores destinos do mundo. Em Portugal o turismo é um dos principais sectores da economia e o seu peso na economia tem vindo a crescer nos últimos anos. As receitas de Turismo representaram 7.4 mil milhões de euros em 2008, sendo um dos principais sectores geradores de emprego, representa 10,2% da população activa. Estima-se que o investimento público e privado no sector, no período 2000-2006, atingiu os 4 mil milhões de euros. No período 2000-2005 o sector do Turismo nacional perdeu quota a nível internacional, mostrando-se dependente de quatro mercados principais de origem (Espanha, França, Alemanha e Reino Unido) e de três regiões nacionais (Algarve, Lisboa e Madeira), e sendo afectado por uma elevada sazonalidade e por limitações nas ligações aéreas. Nos últimos dois anos, devido a vários factores, o número de turistas no país diminuiu em cerca de 3,6 milhões de dormidas, sendo o número de dormidas em 2009, disponível pelo Instituto Nacional de Estatística, cerca de 23, 2 milhões de dormidas. Esta redução fez-se sentir nas receitas, que diminuíram de 7,4 para 6,9 mil milhões de euros, uma redução de 6,5%. De facto, segundo os dados do INE, o sector perdeu quase 30 mil empregos nos últimos dois anos, nomeadamente em empresas de hotelaria e restauração, que se viram afectadas pela crise. Apesar deste decréscimo, trata-se de um sector em que o país apresenta vantagens competitivas claras: a localização do país, a segurança, o património histórico e cultural, a afabilidade e adaptabilidade dos portugueses,

a qualidade das praias, o potencial desenvolvimento do golfe, entre outras. As perspectivas de grande crescimento do mercado mundial de turismo constituem uma oportunidade para o país, sendo fundamental uma política de actuação que permita responder à crescente concorrência e à sofisticação da procura [17] [18].

Em Portugal, a entidade que coordena este sector é a Turismo de Portugal I.P., autoridade turística nacional, integrada no Ministério da Economia e da Inovação, responsável pela promoção, valorização e sustentabilidade da actividade turística. Esta única entidade agrega todos os organismos da administração pública responsáveis pela dinamização do turismo, desde a oferta à procura [18].

A missão desta entidade consiste nos seguintes pontos:

- Qualificar e desenvolver as infra-estruturas turísticas
- Desenvolver a formação de recursos humanos
- Apoiar o investimento no sector
- Coordenar a promoção interna e externa de Portugal como destino turístico
- Regular e fiscalizar os jogos de fortuna e azar

Com uma relação privilegiada com as outras entidades públicas e os agentes económicos no país e no estrangeiro, a Turismo de Portugal, I.P. empenha-se em reforçar o turismo como um dos motores de crescimento da economia portuguesa. Em síntese, esta entidade define estratégias para o desenvolvimento do sector turístico e planos de acção que as concretizem; define, acompanha e avalia as políticas e os planos estratégicos, assegura e coordena a produção de estudos e estatísticas que permitem avaliar a actividade turística nacional; dinamiza Produtos e Destinos assegurando a implementação do Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) até 2015; apoia o Governo na Qualificação da oferta turística; apoia o investimento prestando apoio técnico e financeiro às entidades públicas e privadas; gere programas de incentivo como o Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), o Crédito ao Investimento no Turismo e o Programa de Intervenção do Turismo (2007-2009); a promoção da formação nas diversas áreas do turismo; e a promoção do Destino Portugal, procurando aumentar a notoriedade a nível nacional e internacional e consolidar a imagem do país como um destino único, rico em experiências e com uma grande diversidade paisagística e cultural [18].

Sob a Alçada da Turismo de Portugal I.P. existem 11 entidades regionais de turismo que asseguram o desenvolvimento do turismo regional no território continental. Funcionam como entidades gestoras e são pessoas colectivas de direito público de âmbito territorial, dotadas de autonomia administrativa e financeira e de património próprio. São responsáveis pela valorização e pelo aproveitamento sustentado dos recursos turísticos regionais e os interlocutores privilegiados das respectivas áreas junto da Autoridade Turística Nacional. Compete-lhes: colaborar com a Administração Central e Local com vista ao cumprimento dos objectivos da política nacional para o sector, promover a realização de estudos de caracterização das respectivas áreas, monitorizar a oferta e dinamizar os valores turísticos regionais. São ainda responsáveis pela promoção no mercado interno, colaborando ainda com o Turismo de Portugal, I.P. e com as Agências Regionais de Promoção Turística na promoção externa dos destinos. Para a sua definição, foram consideradas as cinco áreas regionais que reflectem as unidades territoriais utilizadas para fins estatísticos NUTS II – Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve –, assim como a criação dos pólos de desenvolvimento turístico – Douro, Serra da Estrela, Leiria-Fátima, Oeste, Alentejo Litoral e Alqueva. A Entidade Regional que interessa realçar para este trabalho é o “Turismo do Porto e Norte de Portugal” E.R., organismo responsável pela gestão

e promoção turística da área regional de turismo do Norte, com sede em Viana do Castelo, e delegações no Porto, Guimarães, Chaves, Bragança e Braga [18].

Em 2007 o Governo lançou o Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), um programa da responsabilidade do Ministério da Economia e da Inovação, para servir de base à concretização de acções definidas para o crescimento sustentado do turismo nacional, traçando objectivos a longo prazo para o desenvolvimento do sector e também objectivos de curto e médio prazo e orientar a actividade do Turismo de Portugal, entidade pública do sector. A implementação das estratégias definidas no PENT requer a participação de várias entidades que influenciam, directa ou indirectamente, a qualidade do destino Portugal [17].

O PENT propôs metas ambiciosas para o país: " Portugal deverá ser um dos destinos de maior crescimento na Europa, através do desenvolvimento baseado na qualificação e competitividade da oferta, transformando o sector num dos motores de crescimento da economia nacional", definindo produtos turísticos que se consideram estratégicos para os diferentes locais do país [17].

Segundo este plano, espera-se que Portugal cresça anualmente 5% no número de turistas, atingindo os 20 milhões de turistas em 2015, e cresça cerca de 9% nas receitas, ultrapassando o patamar dos 15 mil milhões de euros nesse ano, ou seja, mais do dobro do actual volume de receitas. Espera-se que Lisboa, Algarve e o Porto e Norte sejam as regiões com maior contribuição absoluta para o crescimento, enquanto o Alentejo registará a maior contribuição relativa, com crescimentos anuais da ordem dos 11%. Desta forma, o Turismo irá contribuir positivamente para o desenvolvimento económico do país, representando, em 2015, mais de 15% do PIB e 15% do emprego nacional.

Segundo o PENT, os factores que mais diferenciam o país em relação a países concorrentes são: o Clima e Luz; História, Cultura e Tradição; Hospitalidade; e Diversidade Concentrada. Em paralelo com estes factores, existem três elementos que qualificam Portugal para o leque de opções dos visitantes: Autenticidade Moderna, Segurança e Qualidade Competitiva. Ainda segundo o PENT, o reforço de acessibilidades aéreas a cidades/regiões com maior potencial turístico terá grande impacto no crescimento dos fluxos turísticos a curto prazo. Este factor e a redução de lacunas ao nível de ligações directas, entre os principais aeroportos e os mercados emissores, contribuirão para a redução da sazonalidade. O programa chama ainda a atenção para a importância da realização de 1 ou 2 mega eventos por década, para que estes contribuam para a melhoria da oferta e projecção da notoriedade dos destinos em Portugal, e também 10 a 12 grandes eventos de projecção internacional [17].

Este plano definiu 10 produtos turísticos estratégicos para o país: Sol e Mar, Touring Cultural e Paisagístico, City Break, Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Turismo Náutico, Saúde e Bem-estar, Golfe, Resorts Integrados e Turismo Residencial, e Gastronomia e Vinhos. As características e infra-estruturas de cada destino reflectem-se num portfolio de produtos a potenciar para cada região. Importa realçar alguns produtos turísticos, inseridos no âmbito do país, que deverão também ser apostas para a cidade do Porto, nomeadamente o Turismo Cultural, o Turismo City Break, e o Turismo de Negócios [17].

No que toca ao Turismo Cultural, Portugal tem uma variedade de recursos de base, tanto culturais como naturais, alguns dos quais classificados pela UNESCO como Património Mundial:

- Centro histórico de Angra do Heroísmo, Terceira, Açores
- Mosteiro dos Jerónimos, Lisboa
- Torre de Belém, Lisboa
- Mosteiro da Batalha

- Convento de Cristo, Tomar
- Centro histórico de Évora
- Mosteiro de Alcobaça
- Paisagem cultural de Sintra
- Centro histórico do Porto
- Sítios arqueológicos no Vale do rio Côa
- Floresta Laurissilva, Madeira
- Alto Douro Vinhateiro
- Centro histórico de Guimarães
- Paisagem da cultura da vinha da ilha do Pico, Açores

Para além deste património, Portugal tem também uma oferta cultural associada a diferentes períodos da história, reflectindo os vários momentos da cultura portuguesa, evidenciada em aldeias e bairros históricos, locais e monumentos de interesse arquitectónico, museus e sítios arqueológicos, igrejas e templos religiosos, com destaque para cidades e vilas relacionadas com o período dos Descobrimentos portugueses, aldeias históricas, castelos e fortificações de fronteira, vestígios arqueológicos no Alentejo e Algarve, vestígios judaicos, vestígios árabes, Rota do Manuelino, Rota de Cister, Rota do Românico, Rota do Barroco e arquitectura contemporânea. Entre os recursos e atracções de interesse natural destacam-se os espaços naturais protegidos – 1 Parque Nacional, 13 Parques Naturais, 9 Reservas Naturais, 6 Paisagens Protegidas e 5 Monumentos Naturais – que representam 21% do território português. Este mercado representou, em 2004, 44 milhões de viagens de europeus, enquanto procura primária. Estima-se que em 2015 este valor atinja os 79 milhões de viagens, o equivalente a um crescimento anual da ordem dos 5% a 7%. Os principais mercados emissores são a Itália (18%), a França (17%), a Alemanha (15%) e o Reino Unido (12%), sendo que a despesa média diária do visitante varia entre os 110 e os 200 euros. O Turismo cultural representou, no Verão de 2006, a segunda motivação dos turistas que visitaram Portugal [17].

Quanto ao Turismo “City Break”, Portugal conta com duas cidades, Lisboa e Porto, que competem com outros destinos europeus de segunda linha, i.e., com as "segundas capitais". Tanto Lisboa como o Porto dispõem de uma oferta histórica, cultural e monumental com grande potencial de atracção turística. Lisboa e Porto têm um calendário de eventos de animação concentrado sobretudo nos meses de Verão (por exemplo festas populares), bem como inúmeros festivais de música, dança, teatro e cinema. Contudo, estes eventos culturais não têm projecção internacional, com capacidade para gerar fluxos turísticos. E, nem Lisboa, nem o Porto, têm um evento âncora que contribua para a captação de turistas e para a mediatização das cidades nos principais mercados emissores [17].

No que respeita ao Turismo de Negócios, Portugal tem em Lisboa uma participação relevante no mercado international., a capital foi a oitava cidade Mundial no Ranking da International Congress and Convention Association (ICCA), segundo o ranking de 2009, empatada com a cidade de Amesterdão. Este é o segundo produto turístico mais importante para Lisboa, apenas atrás do turismo city break. Tanto a cidade de Lisboa, como a cidade do Porto, ainda que em menor grau, possuem uma oferta variada de instalações e equipamentos para a realização de reuniões e eventos, centros de congressos, hotéis equipados para reuniões, e outros edifícios instalados com capacidades semelhantes (castelos, conventos, palácios, etc). Lisboa, Porto e Algarve têm *Convention Bureaux*, entidades público-

privadas responsáveis por disponibilizar informação e prestar apoio aos organizadores de reuniões, fornecer material promocional, entre outras acções [17].

Faz-se ainda uma referência ao turismo religioso, embora não sendo considerado especialmente relevante na cidade do Porto, estima-se que em Portugal envolva cerca de 7 milhões de turistas/peregrinos anualmente, gerando receitas na ordem dos 700 milhões de euros. Depois da visita do Papa Bento XVI a Portugal, a Entidade Regional do Porto e Norte de Portugal decidiu oficializar a constituição da delegação oficial dedicada ao Turismo Religioso em Braga, e tudo indica que este figurará no novo PENT, como um dos produtos turísticos estratégicos do país, designado como "Turismo Cultural e Religioso".[1]

Interessa por fim referir que está prevista a criação de um novo PENT ainda no presente ano de 2010, de acordo como notícia publicada a 31 de Maio de 2010, em entrevista dada por Luís Patrão, em que o presidente do ITP refere: "Estamos a reorientar ligeiramente o PENT para as actuais condições de mercado que são diferentes das que existiam quando foi elaborado em 2006/2007 " e ainda que se procura "determinar as metas mais realísticas e credíveis por um lado e por outro mais ambiciosas que se possam definir para o país. Não se trata de rever metas nem em baixa nem alta, mas sim de voltarmos aos pressupostos da actividade turística e construir do início as metas. Estas terão referências nacionais e internacionais que as credibilizem". [2]

3.2 Estratégias para o Sector do Turismo no Porto

Neste subcapítulo são apresentadas as estratégias que estudam o fenómeno turístico na cidade do Porto, englobadas em dois documentos estratégicos que fazem parte do processo de reabilitação urbana, designadamente Masterplan e Plano de Gestão do Centro Histórico. São revistos também os produtos turísticos mais importantes para a cidade do Porto segundo a perspectiva do PENT. Esta revisão será efectuada por ordem cronológica, de forma a entender o desenvolvimento das medidas.

Imagem 3.1: Turistas na Praça da Liberdade (Avenida dos Aliados)

[1] Segundo notícia publicada em: http://www.publituris.pt/2010/05/14/turismo-religioso-vai-ser-incluido-no-pent/
[2] Segundo notícia publicada em: http://www.ambitur.pt/site/news.asp?news=20038

3.2.1. MASTERPLAN (2004) [11]

Segundo o Masterplan, o projecto de reabilitação social e económica da cidade do Porto, em especial da sua zona central e histórica, passa por uma aposta clara e decisiva no turismo, potenciando a:

- Dinamização da actividade económica local;
- Dinamização da actividade cultural;
- Revitalização e recuperação dos edifícios históricos e com valor patrimonial;
- Projecção da imagem da cidade a nível nacional e internacional.

As principais linhas desta aposta no Turismo como âncora da revitalização incluem:

- O Aumento da atractividade para o turista genérico;
- O Turismo Cultural, do conhecimento e profissional;
- O Desenvolvimento de negócios e actividades económicas associadas ao turismo;
- O Posicionamento do Porto como a plataforma de uma ampla região, englobando a oferta turística do Gerês, Minho e Douro, a oferta turístico-religiosa de Braga e turístico-patrimonial de Guimarães, e ainda produtos turísticos como o vinho (Porto, Douro e Verde);
- A Oferta cultural e de lazer, de carácter permanente, contemporânea mas baseada e suportada nas tradições.

A proposta presente no Masterplan pretendeu desenvolver a oferta para segmentos turísticos adequados às características da cidade e da Baixa em particular, enunciando o Turismo Cultural, profissional ou de Conhecimento. Nesse sentido, as ofertas de lazer e de cultura são imprescindíveis para o desenvolvimento desse tipo de turismo. O Masterplan considera fundamental o desenvolvimento de uma oferta cultural multifacetada, com a organização de espectáculos e eventos (com destaque para as artes de rua) a decorrer em contínuo e com periodicidades conhecidas, espalhados pela cidade e com maior impacto nas suas zonas principais, bem como nos seus equipamentos culturais. A oferta deve-se basear nas tradições, histórias e festas da cidade. Outro aspecto que se pretende melhorar é a comunicação e divulgação das actividades culturais e locais turísticos da cidade, visando maior atracção de turistas nacionais e estrangeiros. O programa chama a atenção para a importância das infra-estruturas existentes na cidade, propondo que a intervenção se oriente para a criação de novos pontos de interesse turístico na cidade, assim como a dinamização dos já existentes. Faltam ainda equipamentos que sejam claramente diferenciadores e visíveis em termos nacionais e internacionais para que a cidade seja identificada como destino turístico com conteúdo, embora existam instituições com um protagonismo bastante relevante como a Casa da Música e o Museu de Serralves.

O Masterplan indica também aspectos a melhorar de modo a que o visitante usufrua da cidade:

- Disponibilidade de informação actualizada e completa, em diversos suportes (livros, mapas, sinalética de rua, guias turísticos especializados, etc.);
- Locais de apoio a visitantes e turistas com um funcionamento baseado na conveniência (horários, línguas disponíveis, etc.);
- Presença intensa na Internet, que sirva nas escolhas e na análise das opções disponíveis.

O aumento significativo de visitantes deve estar ligado ao desenvolvimento da actividade económica da cidade. Assim, o plano recomenda uma aposta na criação de novas actividades associadas ao turismo em áreas inovadoras. As Principais Linhas de intervenção indicadas para desenvolver foram:

- Reforço dos Hotéis 3 estrelas, pela reabilitação de edifícios e/ou melhoria da qualidade das pensões, residenciais e albergarias existentes;
- Rede de Hotelaria de Charme e Pousadas da Juventude;
- Dinamização das rotas turísticas urbanas;
- Aposta na Renovação das Festas e tradições populares do Porto;
- Criação do Centro Nacional das Artes de Rua;
- Praça D. João I e Frente Ribeirinha – Animação Turística;
- Teatro e Artes de Rua (Festival Internacional de Artes de Rua);
- Centro de Interpretação da cidade;
- Rede de Serviços disseminando quiosques de atendimento e serviços ao turista;
- Património Religioso;
- Reforço da imagem do Porto como plataforma de uma região turística;
- Nova política de Museus, e de utilização de sítios e monumentos;
- Formação dos Agentes do Turismo;
- Política de Comunicação para a promoção do Turismo, Comércio e Negócio.

Segundo o Masterplan, a instalação de unidades hoteleiras de Charme deverá funcionar como elemento de requalificação e renovação urbanística dos edifícios onde se situam, e por consequência, de toda uma área funcional e urbana mais vasta por influência e arrastamento, desenvolvendo-se em duas escalas: numa mais abrangente, do desenho urbano de integração, nos pressupostos e objectivos inscritos no Masterplan para a intervenção urbana na cidade e, numa mais restrita, da arquitectura, no que respeita ao projecto de reconversão e recuperação de edifícios nobres de grande implantação e significado relevante na malha urbana onde se inserem.

3.2.2. Plano Estratégico Nacional de Turismo (2007) [17]

Segundo prognósticos constantes no PENT, até 2015 o Porto e Norte deverá crescer mais 1,7 milhões de dormidas de estrangeiros em 2015, atingindo entre 3,1 e 3,3 milhões de dormidas, deverá ser o destino do país com um dos melhores desempenhos em termos de crescimento, crescendo a uma taxa média anual de 8,5%. Neste período, as receitas (proveitos totais em estabelecimentos hoteleiros) deverão crescer a um ritmo anual de 11%, aumentando 155% face a 2006. Por outro lado, o número de dormidas de turistas nacionais deverá crescer a um ritmo anual de 2,9%.

Este estudo indica que os produtos potenciadores de crescimento a curto prazo na região do Porto e Norte são o turismo City Break, e o Touring Cultural e Turismo de Natureza. A região tem também potencial para oferecer os produtos Turismo de Negócios, Saúde e Bem-estar e Gastronomia e Vinhos. Neste sentido são enunciadas propostas para os principais mercados e também propostas transversais a todos os mercados.

City Breaks

Segundo o PENT, o Porto necessita de requalificar a oferta ao nível de conteúdos, comparando a cidade com Lisboa, que tem apresentado, segundo o PENT, um bom desempenho no que diz respeito ao City Break. Lisboa excede completamente as expectativas de 54% dos turistas, comparativamente ao Porto com apenas 15%.

Os factores distintivos da cidade para este produto turístico são:

- Cidade com escala humana e autenticidade;
- Vinho do Porto (caves);
- Arquitectura contemporânea.

As principais acções a desenvolver são:

- Desenvolver Zonas Turísticas de Interesse (Ribeira, Centro Histórico, Foz);
- Enriquecer a oferta de conteúdos nos museus e monumentos;
- Desenvolver o Marketing das caves do vinho do Porto.

Turismo Cultural/ de Natureza

Os factores distintivos da cidade para este produto turístico são os seguintes:

- Património cultural e paisagístico;
- Quintas de vinho do Porto;
- Rio Douro;
- Cruzeiros no Douro;
- Parques Naturais;
- Património arqueológico do Vale do Côa.

A principal acção indicada a desenvolver no futuro é o desenvolvimento de rotas temáticas (exemplo: vinho do Porto).

Turismo de Negócios

Os factores distintivos da cidade para este produto turístico são:

- Oferta hoteleira de referência centrada na Boavista;
- Interesse cultural e eno-gastronómico na cidade.

As principais acções a desenvolver são:

- Desenvolver infra-estruturas para congressos de grande dimensão (+ 1000 pessoas);
- Coordenar a captação com outras regiões.

Saúde e Bem-Estar, Gastronomia e Vinhos

Neste caso os factores que distinguem a região Porto e Norte são os seguintes:

- Qualidade gastronómica;
- Notoriedade do vinho do Porto;
- Qualidade e diversidade das águas termais.

As principais acções indicadas no PENT a desenvolver no futuro são:

- Promover o desenvolvimento do cluster gastronomia e vinhos;
- Desenvolver o pólo turístico do Douro;
- Desenvolver conceitos distintivos de Spas para o pólo Douro, usando os recursos específicos da região;
- Requalificar e dinamizar as estâncias termais.

Finalmente as **Acções Transversais a todos os segmentos turísticos** são:

- Aumentar a oferta hoteleira de qualidade;
- Potenciar a oferta hoteleira de charme no pólo Douro (hotéis rurais e quintas);
- Melhorar a acessibilidade aérea;
- Melhorar os acessos rodoviários (estradas secundárias).

3.2.3. Plano de Gestão do Centro Histórico (2008) [13]

O Plano de Gestão para o Centro Histórico do Porto refere no seu Eixo III (Turismo) as medidas presentes no PENT, refere também a criação do Porto Welcome Center (ver contributos locais), e refere ainda a importância da afirmação da cidade como destino City Break, que permitirá desenvolver e fidelizar outros produtos/serviços turísticos para segmentos emergentes como: turismo de famílias, cultural/histórico, de eventos, sénior, gastronomia e vinho. Neste eixo são delineados e desenvolvidos três objectivos específicos, e dentro de cada um desses projectos específicos:

1. Valorizar turisticamente os recursos paisagísticos e patrimoniais;
   1.1. Recriação de Momentos Históricos
   1.2. Dinamização de novos percursos temáticos
   1.3. Revitalização das festas Tradicionais
   1.4. Requalificação dos Miradouros
   1.5. Percurso Muralha Fernandina, Santa Clara e “Jardim das Laranjeiras”
2. Melhorar a promoção e acolhimento turístico;
   2.1. Utilização de Tecnologias de Informação e Comunicação
   2.2. Welcome Center
   2.3. Agentes “I can Help”
   2.4. Qualificação da Restauração
   2.5. Qualificação dos Circuitos Turísticos
   2.6. Sinalética de Orientação e Interpretação
3. Incentivar a criação de novos atractivos e serviços turísticos.
   3.1. Revitalização dos existentes e criação de novos espaços museológicos
   3.2. Criação de Infra-estruturas e serviços Turísticos (reforço da oferta hoteleira)

Para cada um destes objectivos e projectos específicos foi delineada uma estratégia de actuação, com a sua descrição, propósitos, fundamentação e respectivos promotores. (Em anexo)

3.3 Crescimento do Sector na Cidade

Nos últimos anos o sector turístico na cidade tem apresentado um crescimento notório devido ao aumento do número de visitantes que utilizam o Aeroporto Sá Carneiro.

Segundo dados do Instituto Nacional de Estatística, entre 2004 e 2008, o número de passageiros desembarcados aumentou cerca de 50%. Analisando o quadro seguinte, conclui-se que esse aumento se deve ao contributo das companhias aéreas low cost, uma vez que o número de voos tradicionais se manteve praticamente constante, diminuindo ligeiramente [19].

Quadro 3.1: Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro entre 2004 e 2008

	Anos				
Aeroportos/Tipo de Vôo	2004	2005	2006	2007	2008
Aeroporto do Porto	**1.435.161**	**1.504.663**	**1.646.608**	**1.944.161**	**2.232.383**
Tradicionais	**1.257.761**	**1.234.231**	**1.195.891**	**1.195.054**	**1.202.073**
Internacionais	880.003	846.268	806.382	813.071	842.901
Domésticos	377.758	387.963	389.509	381.983	359.172
Low-cost c)	**6.421**	**162.771**	**350.816**	**647.881**	**939.047**
Internacionais	6.421	162.771	350.816	647.881	938.712
Domésticos					335
Charters	**170.979**	**107.661**	**99.901**	**101.226**	**91.263**
Internacionais	164.103	105.065	97.421	98.055	86.982
Domésticos	6.876	2.596	2.480	3.171	4.281

Segundo números do Turismo de Portugal recolhidos, nos primeiros três meses de 2010 os voos low cost ultrapassaram os voos tradicionais no Aeroporto do Porto, em número de passageiros desembarcados [18]. (quadros seguintes)

Quadro 3.2: Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro

	2010			Unidade
Voos	Jan	Fev	Mar	Total
Tradicionais				
Internacionais	53.315	53.728	62.983	170.026
Domésticos	25.992	20.997	25.246	72.235
Total	79.307	74.725	88.229	242.261
Low Cost				
Internacionais	73.702	79.944	96.137	249.783
Domésticos	1.845	1.539	2.586	5.970
Total	75.547	81.483	98.723	255.753
Charters				
Internacionais	448	1.258	1.083	2.789
Domésticos	271	11	79	361
Total	719	1.269	1.162	3.150
Total Internacionais	127.465	134.930	160.203	422.598
Total Domésticos	28.108	22.547	27.911	78.566
Total Global	155.573	157.477	188.114	501.164

Fonte: ANA - Aeroportos de Portugal
Última actualização em 07/05/2010 - dados provisórios

Em relação ao mesmo período do ano anterior, o número de passageiros que viajou em Low Cost subiu 35,3 %, enquanto nos voos tradicionais aumentou apenas 5,5 % (quadro 3.3).

Quadro 3.3: Diferença Percentual entre 2010 e 2009 dos Passageiros Desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro

	Δ % 10/09			
Voos	Jan	Fev	Mar	Total
Tradicionais				
Internacionais	2,1%	7,4%	11,2%	7,0%
Domésticos	3,9%	0,9%	1,0%	2,0%
Total	2,7%	5,5%	8,1%	5,5%
Low Cost				
Internacionais	26,7%	30,5%	38,3%	32,2%
Domésticos	n.d	n.d	n.d	
Total	29,9%	33,0%	42,0%	35,3%
Charters				
Internacionais	-61,7%	3,1%	-56,3%	-42,7%
Domésticos	2610,0%	-8,3%	-25,5%	182,0%
Total	-39,1%	3,0%	-55,0%	-36,9%
Total Internacionais	14,2%	19,9%	24,5%	19,8%
Total Domésticos	12,3%	8,3%	11,2%	10,7%
Total Global	13,9%	18,1%	22,4%	18,3%

Fonte: ANA - Aeroportos de Portugal
Última actualização em 07/05/2010 - dados provisórios

3.3.1. Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal

O instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo (IPDT), em parceria com o Aeroporto Sá Carneiro e com a Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal, realiza um estudo trimestral sobre o perfil dos turistas que visitam o Porto e/ou o Norte de Portugal e que deixam este destino via Aeroporto Francisco Sá Carneiro [20]. Este estudo é publicado no sítio institucional da Entidade Regional. No primeiro trimestre de 2010 foram recolhidos dados, através de um inquérito pessoal aplicado na sala de embarque do Aeroporto Sá Carneiro.

Segundo este estudo, os turistas que visitaram o Porto e Norte do país durante este período apresentaram uma pequena predominância pelo turismo de lazer (57,5%) relativamente ao turismo de negócios. Os turistas que se deslocaram em lazer fizeram-no essencialmente por motivo de férias ou para visitar família e amigos, os de negócios para efectuar reuniões.

Segundo o inquérito 82% dos visitantes cujo motivo de viagem é lazer escolheram dormir na cidade do Porto em detrimento de outras cidades do Norte de Portugal. Este número desce apenas ligeiramente, 77%, quando a viagem é de negócios. Desses turistas que escolheram dormir na cidade, a grande maioria (95.9% turismo de negócios e 49.5% turismo de lazer) escolheu dormir em hotéis, apenas 9.4% dos turistas de lazer escolheram pensões como alojamento.

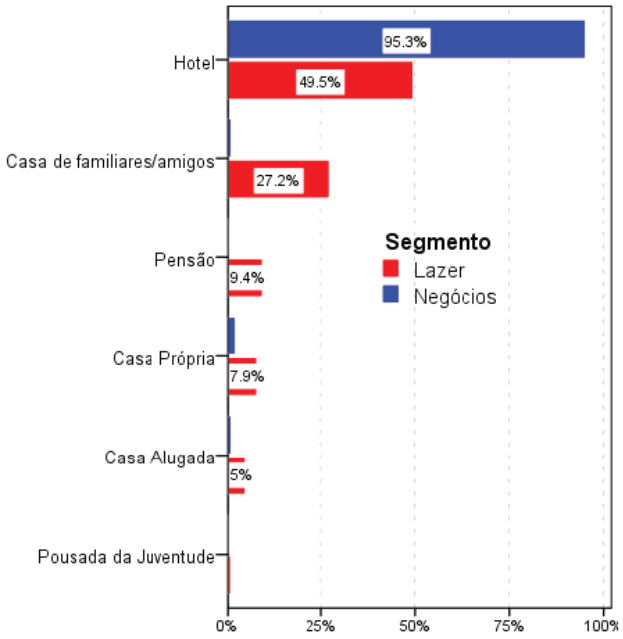


Gráfico 3.1: Alojamento escolhido para dormir no Grande Porto

Os turistas de lazer ficaram em média mais tempo que os visitantes em negócios, a média de noites passadas na cidade situou-se entre as 2 e 4 noites, atingindo as 6 quando o alojamento se tratou de casa de familiares ou amigos. Por outro lado, 70 % dos turistas em lazer organizaram as suas viagens pela internet, versus apenas 14% que recorreram a agências de viagens, enquanto 65% dos visitantes em negócio afirmaram que foi a empresa que tratou da reserva.

As actividades indicadas como preferidas pelos turistas de lazer foram: fazer compras (69%), experimentar a gastronomia (63%), paisagem, visitar monumentos, visita às caves do Vinho do Porto, visitar museus, e outros com menor expressão. Já os visitantes de negócios indicaram que pretendiam: passear pela cidade (74%), experimentar a gastronomia e descansar, entre outros de menor expressão.

Quadro 3.4: Actividades dos Turistas de Lazer (Esquerda) e de Negócios (Direita)

Actividades	% de casos
Fazer compras	68,8%
Experimentar a gastronomia	63,3%
Paisagem	58,8%
Visitar monumentos	56,6%
Visita às caves do Vinho do Porto	35,7%
Visitar museus	32,8%
Passeios de carro	30,5%
Desfrutar da vida nocturna	29,3%
Compra de artesanato	28,6%
Ir para a praia	24,4%
Visitar Vale do Douro	24,1%
Assistir a eventos culturais	17,7%
Assistir a eventos deportivos	12,2%
Circuitos organizados de autocarro	11,3%
Cruzeiros de barco no Douro	10,3%
Jogar Golfe	1,6%

Actividades	% de casos
Passear pela cidade	74,3%
Experimentar a gastronomia	47,2%
Descansar	37,6%
Desfrutar património	30,3%
Fazer compras	29,8%
Visitar monumentos	26,1%
Desfrutar da vida nocturna	20,2%
Visitar museus	18,3%
Efectuar rotas turísiticas	16,5%
Praticar desporto	10,6%
Ir a espectáculos	6,9%

Quanto às companhias aéreas, 33% dos turistas de lazer preferiram voar pela Ryanair, versus 29% pela TAP, existindo ainda percentagens razoáveis atribuídas à Lufthansa (12%) e EasyJet (10%). Já os visitantes em negócios preferem claramente voar na TAP (57%), Lufthansa (19%), ou Iberia (14%).

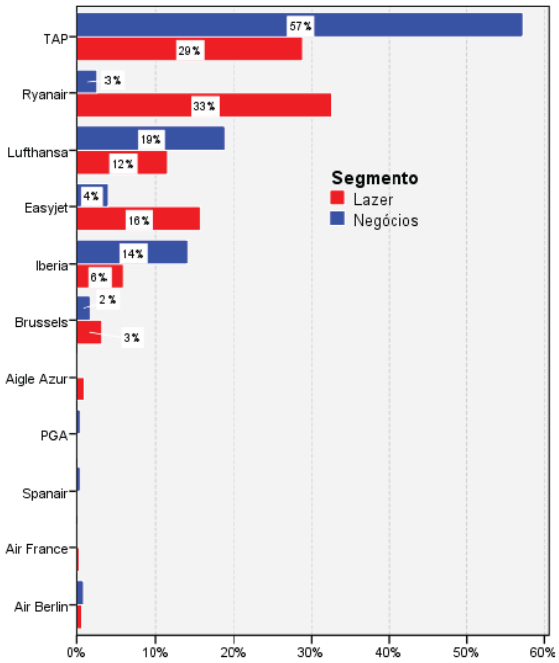


Gráfico 3.2: Companhia Aérea escolhida

A maioria dos visitantes preferiu gastar, em média, 670 euros, um valor menor do que o obtido pelo mesmo estudo em anos anteriores. A quebra de cerca de 170 euros, em relação a 2009, demonstra o impacto da crise económica no poder de compra dos visitantes da cidade.

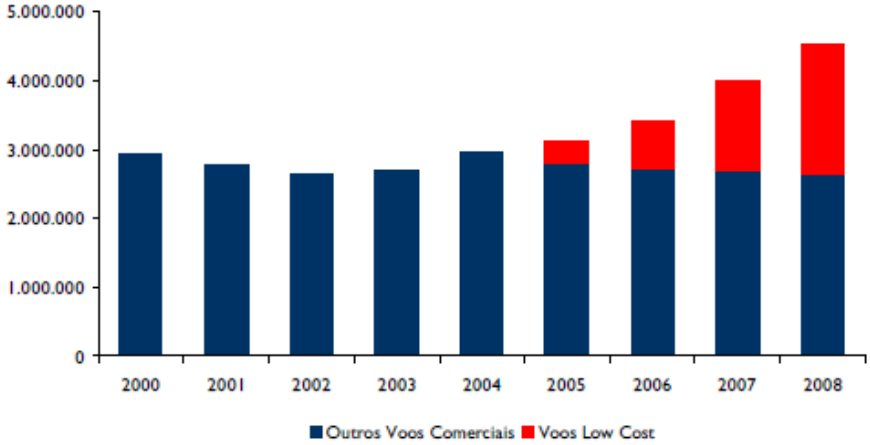
Os mercados emissores de maior expressão foram: a França, Espanha (34% do turismo de negócio), Brasil, Bélgica e Alemanha. Finalmente, numa escala de zero a sete, os entrevistados deram em média 6 na intenção de recomendar, ou regressar, manifestando-se globalmente bastante satisfeitos.

O perfil sócio-demográfico indicou turistas de gama média-alta, casados, com níveis de rendimento elevado e habilitações superiores, sendo essa tendência ainda mais vincada no grupo de turismo de Negócios.

3.3.2. Análise do Impacto das Companhias Aéreas Low Cost

Com o intuito de analisar a importância que as companhias aéreas "low cost" adquiriram no aeroporto Francisco Sá Carneiro e no sector hoteleiro da cidade, foi realizado em 2009 um estudo pela Cushman & Wakefield [21].

Segundo este estudo, o número de passageiros transportados no Aeroporto Sá Carneiro situou-se nos 4.5 milhões em 2008, verificando-se um aumento de 72% de 2002 a 2008. No gráfico seguinte é notório o aumento do número de passageiros devido ao segmento low cost. Em 2008 1,9 milhões de passageiros voaram em companhias low cost, valor que representa 42% do total de passageiros.



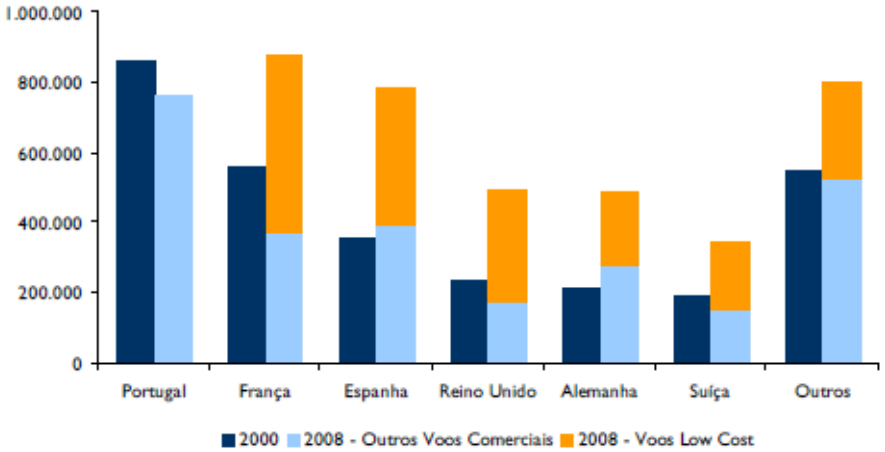
Fonte: ANA, análise Cushman & Wakefield

Gráfico 3.3: Evolução do número de passageiros transportados entre 2000 e 2008

Pela leitura simples do gráfico é possível concluir que o crescimento do número de passageiros transportados no aeroporto advém do crescimento do segmento low cost.

Segundo um estudo feito pela NFO Infratest (2002), os passageiros de voos low cost optam por poupar dinheiro na viagem para depois gastar uma maior quantia no destino. Este facto é deveras importante, porque permite considerar que os passageiros que viajam em low cost não vão escolher obrigatoriamente hotéis de baixa gama, visto que preferem poupar na viagem para gastar no local de destino [21].

Comparando a evolução dos passageiros transportados por país no Aeroporto Sá Carneiro, entre 2000 e 2008, Portugal, França e Espanha mantiveram-se sempre nos primeiros lugares (gráfico 3.4). Neste período, Portugal foi o único país a diminuir de passageiros, sendo ultrapassado pela França.



Fonte: ANA, análise Cushman & Wakefield

Gráfico 3.4: Passageiros transportados por país de origem/destino

Segundo o gráfico, os cinco principais países de origem/destino estrangeiros demonstram um aumento notório, sendo que a Espanha, Reino Unido e Alemanha mais que duplicam o seu número. Este aumento dá-se sobretudo após 2004, quando os operadores low cost surgem no Porto.

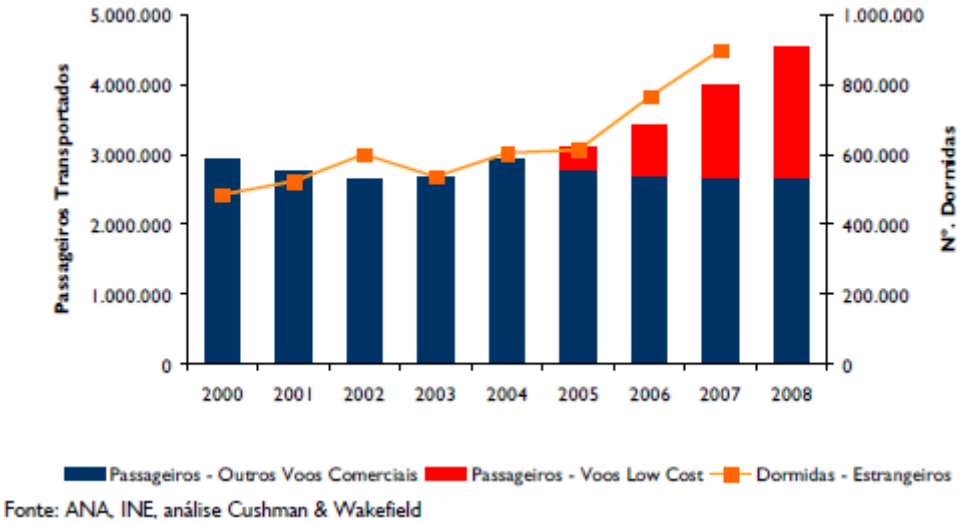


Gráfico 3.5: Passageiros transportados e Dormidas em Estabelecimentos Hoteleiros no concelho do Porto

Paralelamente a este aumento de passageiros, verificou-se um aumento das dormidas estrangeiras na hotelaria do Porto, que demonstra o impacto do segmento na actividade hoteleira da cidade. Pode portanto concluir-se que o sector hoteleiro no Porto tem sentido uma procura crescente devido ao crescimento dos voos Low Cost.

3.4 EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS NA BAIXA DO PORTO

Conscientes do crescimento do sector no Porto, os investidores privados procuram actualmente criar novos empreendimentos turísticos. Empreendimentos turísticos são estabelecimentos que se destinam a prestar serviços de alojamento, mediante remuneração, dispondo, para o seu funcionamento, de um adequado conjunto de estruturas, equipamentos e serviços complementares. No subcapítulo seguinte, sobre o novo regime dos empreendimentos hoteleiros, são definidas as diferentes categorias de empreendimentos turísticos.

Segundo um levantamento presente no Plano de Gestão do Centro Histórico, em 2008 existiam na cidade 32 hotéis, totalizando 6066 camas. Actualmente esse número é superior, uma vez que, além de estarem a surgir novos empreendimentos, também as pensões da cidade estão neste momento a ser reconvertidas devido ao regime dos empreendimentos hoteleiros, como se refere no subcapítulo seguinte, levando ao aumento do número de hotéis. Relativamente à Baixa, apresenta-se de seguida um levantamento do número de hotéis e pensões. (quadros 3.5 e 3.6)

Quadro 3.5: Síntese dos hotéis existentes na Baixa e Centro Histórico

	Nº de Hotéis	Nº de Quartos	Nº de Camas
Área Classificada	4	346	638
Área de Protecção	4	278	483

Quadro 3.6: Síntese das pensões existentes na Baixa e Centro Histórico

	Nº de Pensões	Nº de Quartos	Nº de Camas
Área Classificada	1	10	17
Área de Protecção	20	499	850

Quadro 3.7: Levantamento de hotéis existentes na Baixa e Centro Histórico

	Hotel	Classificação (estrelas)	Local	Nº de Quartos	Nº de Camas
Área Classificada	Hotel da Bolsa	3	Rua Ferreira Borges	36	71
	Pestana Porto Hotel	4	Praça da Ribeira	48	96
	Mercure Porto Centro	4	Praça da Batalha	149	254
	Hotel Quality Inn	3	Praça da Batalha	113	217
Área de Protecção	Hotel Infante de Sagres	5	Praça Filipa de Lencastre	70	112
	Hotel Internacional	3	Rua do Almada	35	61
	Grande Hotel do Porto	3	Rua Santa Catarina	99	154
	Hotel Teatro Porto	4	Rua Sá da Bandeira	74	156

Depois de consultar o levantamento do Plano de Gestão e a lista de hotéis actualmente disponível nos postos de turismo da cidade, foi possível enumerar os hotéis situados na zona de estudo no quadro 3.7. Analisando os dados constata-se que na zona da Baixa, existem actualmente 8 hotéis, incluindo o novo Hotel Teatro, inaugurado em Maio último. Em anexo, apresenta-se um mapa com a localização dos hotéis, nome e respectiva classificação.

Também no segmento de alojamento local (ver 3.4.1), que tem ganho visibilidade, nomeadamente com o conceito de Hostel[3], verifica-se um crescimento acentuado na cidade. Este conceito é cada vez mais popular, tendo a qualidade destes estabelecimentos vindo a melhorar ao longo dos anos. Efectivamente, segundo o ranking do *Hostel World*, em Lisboa ficam situados os três melhores hostels do mundo. Segundo a mesma entidade, neste momento existem 3 hostels na Baixa, nomeadamente: o *Porto Downtown Hostel*, na Praça Guilherme Gomes Fernandes; o *Wine Hostel*, no Campo dos Mártires da Pátria, e o *Oporto Poets Hostel*, na Rua dos Caldeireiros.

Uma notícia publicada a 21 de Março de 2010 no Diário de Notícias, com o título "Hotéis nascem como cogumelos na Baixa do Porto e causam apreensão", refere 20 novos hotéis que surgirão no futuro próximo na cidade, juntando-se aos 32 actuais. Nesta notícia o presidente da Associação Portuguesa de Hotelaria, Restauração e Turismo, refere que tal número é um exagero para o nível de procura, uma vez que as taxas de ocupação têm, segundo ele, aumentado à custa da descida dos preços. São ainda citadas duas turistas holandesas, que referem a facilidade na reserva do hotel e se mostram surpreendidas pelo preço aquém das suas expectativas. Na zona de estudo, os novos hotéis em projecto ou já em construção apresentam-se no quadro seguinte:

Quadro 3.8: Levantamento de Novos Hotéis na Baixa e Centro Histórico

	Hotel	Classificação (estrelas)	Local
Área Classificada	Hotel Intercontinental	5	Praça da Liberdade
	Hotel do Infante	nd	Rua Infante D. Henrique
	Hotel Casa dos Ferrazes	4	Rua das Flores
Área de Protecção	Hotel Casa Navarro	4	Praça da Liberdade
	Hotel Águia D'ouro – BB Hotel	3	Praça da Batalha
	Hotel D. Inês	nd	Palácio da Batalha
	Hotel EasyGroup	3	Alexandre Herculano

Segundo um estudo divulgado em Março de 2010, da autoria da *Hotels.com*, que avalia o custo real de uma noite em hotel, Portugal é o quinto país mais barato da Europa para dormir. Segundo este estudo Portugal é apenas ultrapassado pela Irlanda, Hungria, Polónia e República Checa, tornando-se um

[3] Conceito de alojamento que se caracteriza pelo custo mais acessível e ambiente mais informal, em que o cliente arrenda uma cama, partilhando todas as zonas do estabelecimento com outros hóspedes: quarto, sala, casa de banho, lavandaria, cozinha, etc. Neste aspecto é similar a pousadas da juventude, havendo menos privacidade quando comparado com um hotel.

destino apelativo para os turistas [22]. A nível mundial, no ano de 2009, os preços de quartos baixaram em geral, havendo apenas algumas excepções como por exemplo o Rio de Janeiro. Nas cidades portuguesas essa tendência também se verificou, quando comparados os preços dos quartos de hotel em 2009 com os preços médios pagos por viajantes da zona Euro em 2008. A tendência global foi a descida de preços, entre 5% e 49%, nos principais destinos do país. A única excepção nacional foram os hotéis do Alvor, com uma subida de 2%, (aproximadamente 2 euros).

Na cidade do Porto essa tendência descendente esteve presente. Os preços baixaram em geral 13 %, de 80 euros em 2008 para uma média de 70 euros em 2009. Ainda segundo este estudo, os visitantes preferiram hotéis de três e quatro estrelas, e por esse mesmo facto os hotéis de cinco estrelas foram forçados a baixar os preços para atrair hóspedes.

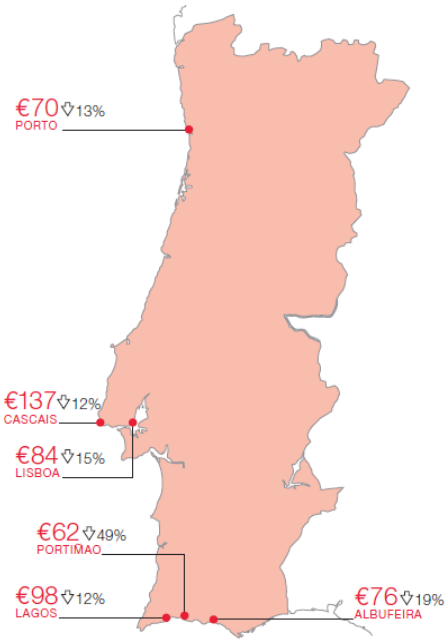


Imagem 3.2: Preços Médios em Hóteis em Portugal em 2009, comparativamente a 2008

3.4.1 Novo Regime dos Empreendimentos Turísticos

No âmbito do programa Simplex 2007, Simplificação Administrativa e Legislativa, foi aprovado em Março de 2008 o Decreto-Lei nº 39/2008, que estabeleceu o Novo Regime Jurídico da Instalação, Exploração e Funcionamento dos Empreendimentos Turísticos (NRJET). Este diploma pretendeu proceder à unificação da regulamentação dos empreendimentos turísticos num único diploma geral, tendo como principal objectivo requalificar a oferta turística nacional, monitorizando periodicamente a sua qualidade.

O NRJET veio reduzir as categorias de empreendimentos turísticos, prevendo as seguintes tipologias:

- **Estabelecimentos hoteleiros** (Hotéis de 1 a 5 estrelas, Hotéis-Apartamento de 1 a 5 estrelas, Pousadas): empreendimentos turísticos destinados a proporcionar, mediante remuneração, serviços de alojamento e outros serviços acessórios ou de apoio, com ou sem fornecimento de refeições, e vocacionados a uma locação diária;

- **Aldeamentos turísticos** (3 a 5 estrelas): empreendimentos turísticos constituídos por um conjunto de instalações funcionalmente interdependentes com expressão arquitectónica coerente, situadas em espaços com continuidade territorial, ainda que atravessados por estradas e caminhos municipais, linhas ferroviárias secundárias, linhas de água e faixas de terreno afectas a funções de protecção e conservação de recursos naturais, destinados a proporcionar alojamento e serviços complementares de apoio a turistas;
- **Apartamentos turísticos**: empreendimentos turísticos constituídos por um conjunto coerente de unidades de alojamento, mobiladas e equipadas, que se destinem a proporcionar alojamento e outros serviços complementares e de apoio a turistas;
- **Conjuntos turísticos** (**Resorts**): empreendimentos constituídos por núcleos de instalações funcionalmente interdependentes, situados em espaços com continuidade territorial, ainda que atravessados por estradas e caminhos municipais, linhas ferroviárias secundárias, linhas de água e faixas de terreno afectas a funções de protecção e conservação de recursos naturais, destinados a proporcionar alojamento e serviços complementares de apoio a turistas, sujeitos a uma administração comum de serviços partilhados e de equipamentos de utilização comum, que integrem pelo menos dois empreendimentos turísticos, sendo obrigatoriamente, um deles, um estabelecimento hoteleiro de cinco ou quatro estrelas, um equipamento de animação autónomo e um estabelecimento de restauração;
- **Empreendimentos de turismo de habitação**: os estabelecimentos de natureza familiar instalados em imóveis antigos particulares que, pelo seu valor arquitectónico, histórico ou artístico, sejam representativos de uma determinada época, nomeadamente palácios e solares, podendo localizar -se em espaços rurais ou urbanos;
- **Empreendimentos de turismo no espaço rural** (Casas de Campo, Agro turismo e Hotéis Rurais de 3 a 5 estrelas): os estabelecimentos que se destinam a prestar, em espaços rurais, serviços de alojamento a turistas, dispondo para o seu funcionamento de um adequado conjunto de instalações, estruturas, equipamentos e serviços complementares, tendo em vista a oferta de um produto turístico completo e diversificado no espaço rural;
- **Parques de campismo e de caravanismo**: empreendimentos instalados em terrenos devidamente delimitados e dotados de estruturas destinadas a permitir a instalação de tendas, reboques, caravanas ou autocaravanas e demais material e equipamento necessários à prática do campismo e do caravanismo, podendo ser públicos ou privativos, consoante se destinem ao público em geral ou apenas aos associados ou beneficiários das respectivas entidades proprietárias ou exploradoras;
- **Empreendimentos de turismo da natureza**: estabelecimentos que se destinem a prestar serviços de alojamento a turistas, em áreas classificadas ou noutras áreas com valores naturais, dispondo para o seu funcionamento de um adequado conjunto de instalações, estruturas, equipamentos e serviços complementares relacionados com a animação ambiental, a visitação de áreas naturais, o desporto de natureza e a interpretação ambiental. Estes empreendimentos adoptam qualquer das tipologias de empreendimentos turísticos, devendo obedecer aos requisitos de instalação, classificação e funcionamento previstos para a tipologia adoptada.

Foi também criada uma nova figura: o **Alojamento local**. Este conceito engloba os estabelecimentos de hospedagem, moradias e apartamentos que, possuindo autorização de utilização, prestam serviços de alojamento temporário mediante contrapartida monetária, mas que não preenchem os requisitos necessários para serem qualificados como empreendimentos turísticos. Os estabelecimentos de

Alojamento Local devem respeitar os requisitos mínimos de segurança e higiene definidos por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do Turismo e da Administração Local. Se reunirem os requisitos previstos são obrigatoriamente registados na Câmara Municipal da respectiva área. Esta tipologia não pode utilizar a qualificação "turismo" ou "turístico", nem qualquer sistema de classificação. Nesta tipologia insere-se o conceito de Hostel.

Deste modo, foram eliminadas várias tipologias de empreendimento turístico, nomeadamente: estalagens, pensões, motéis, moradias turísticas, hotéis rurais, casas de abrigo, parques de campismo rural, centros de acolhimento, casas-retiro e turismo de aldeia.

O diploma adopta um sistema de classificação de 1 a 5 estrelas que combina requisitos físicos com a qualidade dos serviços prestados, procurando dar mais ênfase aos segundos. Nesse sentido a classificação é revista em períodos quadrienais através de vistoria. O diploma define também a obrigatoriedade de todas as unidades de alojamento se encontrarem permanentemente afectas à utilização turística, ou seja, a entidade exploradora do empreendimento será responsável pela exploração da totalidade das unidades de alojamento do empreendimento.

O NRJET estabeleceu um prazo de dois anos para que os empreendimentos turísticos existentes cumpram os requisitos da tipologia e se reconvertam nas novas categorias estabelecidas, não sendo a reconversão exigida apenas no caso de implicar obras materialmente impossíveis, ou que comprometam a rendibilidade do empreendimento. Aqueles que não possam cumprir os novos requisitos, ou não tenham forma de se adaptar, são reconvertidos em estabelecimentos de alojamento local.

Um ano mais tarde, foi publicado um novo Decreto-Lei, nº228/2009, que procedeu a alguns ajustes do anterior diploma, redigindo alguns artigos, para clarificar o seu conteúdo e facilitar a sua aplicação. Nos termos da legislação, todos os estabelecimentos hoteleiros existentes classificados ao abrigo da anterior legislação devem requerer a reconversão da sua classificação até 31 Dezembro de 2010.

Visto que esta reconversão implica um esforço de investimento importante, esforço que muitos empreendimentos não têm capacidade para suportar, foi definida uma linha de crédito pela Turismo de Portugal I.P., especificamente destinada à reconversão dos empreendimentos turísticos. Com um orçamento de 10 milhões de euros, esta linha específica aplica as regras gerais do Crédito ao Investimento no Turismo – Protocolos Bancários, e tem como beneficiárias as Pequenas e Médias Empresas, sob qualquer forma jurídica, localizadas no território nacional, licenciadas para o exercício da actividade, e que exibam uma situação económico-financeira equilibrada e uma situação regularizada para com a Administração Fiscal, a Segurança Social e o Turismo de Portugal, I.P. Esta linha permite a concessão de financiamentos até 75% do investimento elegível, dos quais 75% são assumidos pelo Turismo de Portugal, I.P., sem qualquer taxa de juro associada.

3.5. CONTRIBUTOS LOCAIS

Actualmente a cidade do Porto dispõe de três postos de turismo, denominados “Porto Turismo”, localizados na zona da Baixa e Centro Histórico: o Posto de Turismo do Porto Central, o Posto de Turismo da CMP da Ribeira e o Posto de Turismo da Câmara Municipal do Porto “Casa da Câmara” (Sé).

Imagem 3.3: Posto de Turismo – Porto Turismo

No website "Porto Turismo", disponível em língua portuguesa e língua inglesa, pode-se encontrar diversa informação, uma apresentação da cidade e da sua história, e várias informações para os turistas que visitam a cidade:

- Os meios de transporte disponíveis para chegar á cidade;
- Locais de interesse a visitar na cidade, uma lista de diversas Rotas temáticas (Medieval, Baroca, Neoclássica, Azulejo, Garretiano, Parques e Jardins, entre outros), com a possibilidade de descarregar gratuitamente, em formato mp3, cinco itinerários áudio de visita a pé para descobrir as principais atracções da cidade incluindo percursos nas zonas da Sé, Ribeira, Clérigos, Miragaia e Baixa;
- Locais de lazer, funcionalidade que aparenta precisar de ser actualizada em certas secções, como por exemplo a secção de cinema, que apresenta apenas três opções disponíveis para os turistas, enquanto outras secções, como a noite do Porto, apresentam uma lista extensa de opções;
- Lista extensa e pormenorizada da oferta gastronómica da cidade, com secções de cozinha nacional e internacional, e divisões para diferentes tipos de restaurante e preço;
- Locais de comércio, dividindo em secções para Lojas típicas e tradicionais, artesanato, lojas gourmet, mercados e feiras, entre outras;
- Lista de possíveis locais para dormir, com divisão dos alojamentos em hotéis, por segmento, pensões, apartamentos turísticos, parques de campismo, alojamento alternativo, e "guest houses"[4].

No website são ainda fornecidas diversas informações úteis como contactos ou serviços, e existe ainda uma área para pesquisar os eventos que se realizam durante ano, e uma secção com notícias sobre a actualidade da cidade.

[4] Similares a pousadas, é um tipo de alojamento normalmente gerido pelo dono do imóvel, devido ao seu tamanho, dono que por vezes habita no próprio edifício. Ao contrário de um hotel, este tipo de alojamento tem uma presença de pessoal mais limitada, por vezes não possui pessoal a tempo inteiro, sendo por isso comum o check-in efectuar-se por marcação.

O "Porto Tours" é um serviço que também se pode encontrar no website "Porto Turismo". Este fornece programas turísticos organizados, nomeadamente através da empresa Porto Tours que proporciona Cruzeiros no Rio Douro, Circuitos de Autocarro, Circuitos Turísticos Personalizados e Circuitos Pedestres Turístico-Culturais.

Outro dos produtos disponíveis nos postos de turismo da cidade do Porto é o "Porto Card". Esta iniciativa do Gabinete de Turismo da Câmara Municipal do Porto tem como objectivo promover a cidade e a marca Porto como destino turístico de excelência, proporcionando aos seus portadores, turistas e visitantes, nacionais e estrangeiros, o acesso gratuito ou preços vantajosos, a diversos produtos e serviços e à utilização de forma ilimitada, de transportes públicos, durante o período da validade do cartão.

O "Porto VIP Passport" é outro produto turístico, lançado recentemente pela Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) e pela empresa "Douro Azul". Este produto combina 8 experiências, circuito de autocarro (Yellow Bus), cruzeiros no Douro e visitas às principais atracções da cidade: Casa da Música, Serralves, Sea Life, Caves Calém e Museus Soares dos Reis e do Carro Eléctrico. Todas estas experiências estão disponíveis num único passaporte, por 39 euros.

Imagem 3.4: Autocarro "Yellow Bus"

O "Porto Tram City Tour" é também um serviço cujo alvo são os turistas da cidade. A linha turística circula com carros eléctricos centenários, que percorrem o centro histórico do Porto e permitem apreciar inúmeros monumentos da cidade. Este serviço funciona durante todo o ano, em sistema aberto (hop on/hop off), permitindo ao utilizador sair e voltar a entrar quantas vezes desejar durante o período de validade do bilhete. A viagem dura cerca de duas horas e é acompanhada por um sistema de som digital, que informa ao longo do percurso e está disponível em 8 idiomas: português, espanhol, inglês, francês, alemão, holandês e japonês,. Um bilhete com validade de 24 horas custa 15 euros.

Imagem 3.5: Serviço "Tram City Tour"

Mas talvez a maior contribuição para a evolução do sector turístico na cidade seja possibilitado pelo Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Segundo o Presidente da Câmara Municipal do Porto, Rui Rio, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro é uma infra-estrutura decisiva para o sector do Turismo na cidade do

Porto e no Norte de Portugal: "…É o primeiro responsável pelo êxito que o país tem tido no turismo nesta Região…" (conferência de imprensa disponível no website da CMP).

3.5.1 Aeroporto Francisco Sá Carneiro

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro (OPO ou LPPR), também conhecido pelo antigo nome Aeroporto de Pedras Rubras, localiza-se no Grande Porto, na zona de influência dos concelhos da Maia, Matosinhos e Vila do Conde, com entrada no subúrbio portuense de Pedras Rubras, na Maia.

Foi inaugurado a 3 de Dezembro de 1945 com um voo proveniente de Lisboa. O primeiro voo internacional teve lugar em 1956, e em 1960 iniciaram-se os voos regulares com destino a Londres. Em 1975 a pista foi aumentada para 3480 metros, e em meados dos anos 80 foi inaugurado o terminal de carga. Em 1990 deu-se a inauguração da nova aerogare e na altura a designação das instalações passou de Aeroporto de Pedras Rubras para Aeroporto Francisco Sá Carneiro, em homenagem ao primeiro-ministro Francisco Sá Carneiro, falecido a 4 de Dezembro de 1980 num desastre de avião em Lisboa quando viajava precisamente para Pedras Rubras. As suas últimas obras de remodelação terminaram em 2007, tendo actualmente capacidade para cerca de 5.5 milhões de passageiros por ano.

O aeroporto Francisco Sá Carneiro é considerado o principal aeroporto do Noroeste peninsular, tendo uma área de influência com cerca de 3.8 milhões de pessoas a uma distância rodoviária de 90 minutos. É também considerado o melhor aeroporto de Portugal em termos de espaço na aerogare. Em termos de movimentos aéreos de carga é o segundo maior de Portugal (à frente de Faro e atrás de Lisboa) e a nível de passageiros, é o terceiro aeroporto do país (atrás do Aeroporto de Lisboa e do Aeroporto de Faro). Em 2007 o Aeroporto foi considerado o melhor aeroporto da Europa, e o quarto melhor do mundo na categoria de aeroportos com capacidade até 5 milhões de passageiros. Novamente em 2009 foi considerado o terceiro melhor do continente Europeu, apenas atrás do aeroporto de Reykjavik e do aeroporto de Zurique. O aeroporto é dotado de bons acessos, rede de Metro com interface dentro do aeroporto e ligação com auto-estrada [23] [24].

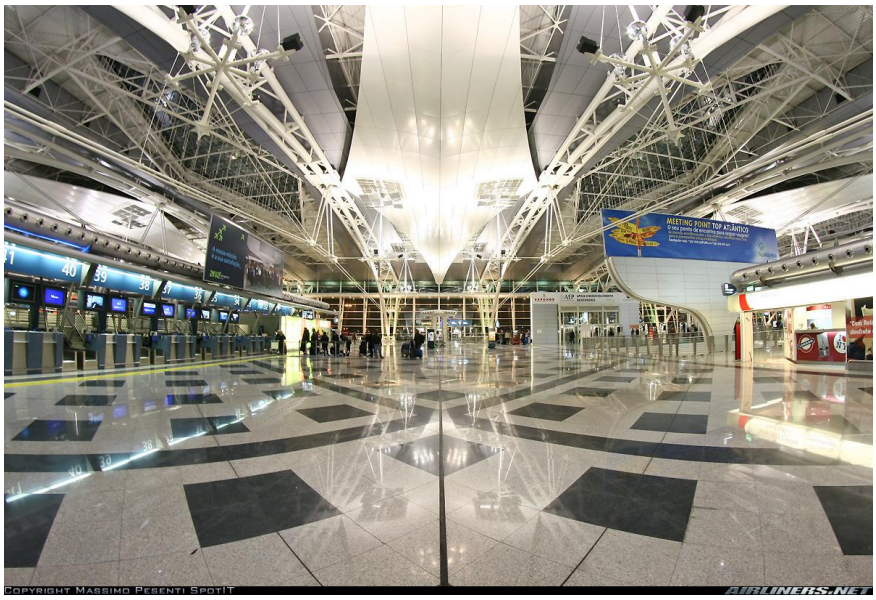


Imagem 3.6: Hall de partidas do Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Neste momento o aeroporto recebe as seguintes companhias aéreas [23] [24]:

Quadro 3.9: Companhias Aéreas presentes no Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Companhias aéreas	Destinos
Aigle Azur	Paris-Orly; Paris (CDG) sazonal
Air Berlin	Colónia/Bona, Palma de Maiorca
Air Transat	Montreal (sazonal); Toronto
Brussels Airlines	Bruxelas
EasyJet	Basiléia/Mulhouse, Geneva, Londres-Gatwick, Lyon, Milão-Malpensa, Paris-Charles de Gaulle
Iberia	Madrid
Lufthansa	Frankfurt
Luxair	Luxemburgo
Ryanair	Barcelona [início 2 Novembro], Birmingham [sazonal], Bolonha [início 3 Novembro], Bordéus, Bremen [início 5 Novembro], Bristol [sazonal], Bruxelas, Carcassonne [sazonal, início 30 Junho], Dublin [sazonal], Eindhoven, Faro, Girona, Frankfurt-Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden, Las Palmas de Gran Canaria, Lille, Liverpool [sazonal], Londres-Stansted, Maastricht [início a 5 Novembro], Madrid, Marrakesh [início 2 Novembro], Marselha, Memmingen [início 2 Novembro], Milão-Orio al Serio, Paris-Beauvais, Pisa [sazonal], Saint-Étienne, Tenerife-Sul, Tours, Valência [início 2 Novembro], Weeze
Sata	Boston, Ponta Delgada, Toronto, Terceira (sazonal)
Swiss International Air Lines	Zurique
TAP Portugal	Caracas, Funchal, Geneva, Lisboa, Londres-Gatwick, Newark, Paris-Orly, Rio de Janeiro-Galeão, São Paulo-Guarulhos, Zurique, Amesterdão, Barcelona, Bruxelas, Luxemburgo, Madrid, Milão-Malpensa, Roma-Fiumicino
Transavia	Paris-Orly, Nantes, Funchal

Actualmente é bastante discutido o modelo de gestão do aeroporto, havendo vários empresários do norte do país que defendem a gestão autónoma em relação ao Aeroporto de Lisboa, por se tratar de um instrumento estratégico para a competitividade da região.[5]

Nos últimos anos o aeroporto tem recebido um número de passageiros e voos cada vez maior, como se verá adiante, estando também os seus destinos a aumentar cada vez mais, principalmente a nível europeu, graças às várias companhias low cost, nomeadamente a Ryanair.

A Ryanair inaugurou o seu primeiro serviço para o Porto em 2005, a partir de Londres (Stansted) e em 2006 aumentou a sua presença no Porto com novos destinos a partir do Porto. Em Julho de 2009 a Ryanair anunciou a abertura da sua 33ª base no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, num investimento de 100 milhões de euros, fazendo história como a primeira companhia estrangeira a estabelecer-se nesta infra-estrutura com dois aviões permanentes, e abrindo mais 4 rotas para um total de 16 na altura. Alguns meses depois, em Outubro de 2009, a Ryanair ligou, pela primeira vez de forma regular e directa, Porto a Faro. Em Janeiro de 2010 a Ryanair transportou 102.38 mil passageiros no Porto, número que representa um aumento de 45.4% em relação ao mesmo mês de 2009. Nesse mesmo mês de Janeiro o aeroporto Francisco Sá Carneiro recebeu 345.137 mil passageiros, o que representa um crescimento de 14,2 %, crescimento superior ao aeroporto de Lisboa (4.6%) [24] [19].

Em Junho de 2010 a Ryanair anunciou um investimento de 57,7 milhões de euros no reforço da oferta no Porto, abrindo sete novas rotas e mais um avião. A partir de Novembro de 2010 a Ryanair vai disponibilizar ligações para Barcelona (El Prat), Bolonha, Bremen, Maastricht, Marrakesh, Munich West (Memmingen) e Valência, elevando para 31 o número de rotas a partir do Porto. Segundo a companhia aérea irlandesa, este investimento vai permitir aumentar o tráfego aéreo para 2,5 milhões de passageiros por ano, o que significa, segundo comunicado da Ryanair, que os passageiros de e para o Porto vão mais que duplicar em relação a 2009, e contribuir com mais 275 milhões de euros para as receitas turísticas da região.[6]

Imagem 3.7: Vista Aérea do Aeroporto Francisco Sá Carneiro

[5] Noticiado em: http://jn.sapo.pt/PaginaInicial/Economia/Interior.aspx?content_id=1476694

[6] Anunciado em conferência de Imprensa e noticiado em: http://www.lowcostportugal.net/aeroportos/ryanair-expande-no-porto-7-novas-rotas-4-avioes-2-5-milhoes-de-passageiros-anuais/

3.5.2. Criação do Porto Welcome Center - Estudo "O Turismo enquanto Factor de Sustentabilidade nos Processos de Revitalização Urbana" (2008)

Em 2008 a Área Metropolitana do Porto (AMP) desenvolveu, em conjunto com a Porto Vivo SRU, o estudo "O Turismo enquanto factor de Sustentabilidade nos Processos de Revitalização Urbana". Os principais objectivos deste estudo foram: identificar cidades cujos processos de desenvolvimento urbano permitem estabelecer processos de aprendizagem para a Baixa do Porto e para a AMP; estabelecer canais de comunicação com outras cidades, com vista à reflexão sobre estratégias de valorização do turismo urbano; identificar projectos que contribuam para a melhoria da oferta turística e por fim ponderar sobre modelos de implementação e de gestão dos projectos. Este estudo avaliou a criação de uma Entidade de Suporte à Actividade de Turismo na GAMP, em termos de actuação, metodologias, promoção do produto e sustentabilidade da função [25].

Neste, foram analisados dois casos de estudo, Barcelona e Dublin. Depois de analisada a estratégia, o modelo de gestão e as entidades intervenientes, chegou-se á conclusão que num modelo de dinamização do turismo para a AMP deveriam estar presentes três componentes: Organização do Produto Turístico, Gestão da Promoção (Interna e Externa) e Recepção do Turista (Nacional e Internacional). O trabalho em questão incidiu sobre a componente Recepção ao Turista. Após estudar e visitar as cidades de Barcelona e Dublin, chegou-se á conclusão que deveria ser criado um sistema integrado, centrando no mesmo espaço e conceito a relação com os turistas.

Assim, indicou-se a criação de um equipamento à escala da área metropolitana, que desse corpo à estratégia concertada de política de turismo que está traçada e que possa acontecer como contentor dos serviços da Entidade de Suporte à Actividade de Turismo na GAMP, surgindo o conceito do Porto Welcome Center.

O **Porto Welcome Centre** (PWC) representa a criação de uma entidade/infra-estrutura que corporiza a estratégia da região AMP e do destino Porto sendo, ao mesmo tempo, um espaço de recepção e informação físico e virtual para todos, turistas, visitantes e residentes.

Pretende-se a criação de um equipamento à escala da área metropolitana que dê corpo à estratégia concertada da política de turismo. Este deverá assumir-se ainda como "contentor" dos serviços da Entidade de Suporte à Actividade de Turismo na AMP, que no mínimo contemplem:

- O apoio à criação das infra-estruturas, equipamentos e serviços necessários para o desenvolvimento do turismo na AMP;
- O desenvolvimento de circuitos e rotas bem como a estruturação e promoção dos produtos turísticos;
- A disponibilização de informações genéricas sobre a região, património, equipamentos, roteiros e actividades, etc;
- O apoio no desenvolvimento, promoção e realização de eventos e na participação em feiras;
- A gestão de modelos de promoção e difusão que garantam visibilidade à marca "Porto";
- O pré-acolhimento a nichos de excelência da região, estabelecendo uma parceria alargada com entidades e sectores que à partida operam isoladamente;
- A criação de uma central de reservas regional (própria ou a concessionar);
- A instalação de estruturas de apoio: Livraria, loja de produtos da região e merchandising, central de reservas (hotéis) e venda de bilhetes, Quiosque de imprensa nacional e internacional, Loja de câmbios, espaço de acesso à Internet, Exposição permanente sobre o "Destino Porto"

(centro de interpretação), Interface de mobilidade, Espaço para recolha temporária de bagagem, Sala de Exposições temporárias, Mini-Auditório, Cafetaria/Bar.

Deste modo o PWC centralizará os serviços e funcionará em lógica de rede com informação que hoje se encontra dispersa pela região. Este deverá assumir-se como ponto obrigatório de passagem para quem visita a AMP. Segundo este estudo, a análise feita a espaços similares e de sucesso, como o caso de Dublin, indicaram que o espaço necessário para uma estrutura com estas valências deverá rondar os 1.000 m^2.

O PWC deverá ter uma forte expressão na Internet, grande parte dos serviços e informações disponíveis ou a disponibilizar deverão integrar um Portal de Turismo da AMP (Porto Welcome Centre Online) indo deste modo ao encontro da tendência actual para usar a Internet como um meio privilegiado para obter informação, sobre os destinos, a preparação de viagens, a aquisição de serviços, venda de produtos ou formação de agentes de turismo.

3.6. REFLEXÕES

Para a correcta gestão dos destinos turísticos, é necessário implementar estratégias de marketing turístico que permitam posicionar o destino turístico com uma imagem coerente com as necessidades e expectativas dos segmentos-alvo a atingir. É necessário conhecer as tendências, os gostos, estilos de vida e a forma de consumir e comprar dos visitantes. É também necessário conhecer o potencial futuro, analisar a oferta e a sua adequação com a procura, estudar a presença nos meios de comunicação, a comercialização e a sua adequação ao novo público, e compreender as motivações dos consumidores. A presença na Internet não pode ser descurada, devendo a cidade fazer os possíveis para se destacar entre as demais no mundo virtual, reforçando a sua presença. Prova disso mesmo é o resultado do mais recente inquérito já apresentado neste trabalho, que confirma que 70% dos visitantes organizou a viagem recorrendo à internet. O desenvolvimento do sector do turismo na cidade do Porto deve ser alicerçado numa estratégia de marketing internacional forte, tendo em vista a sua promoção internacional, e com políticas de apoio ao crescimento da oferta cultural e de lazer na cidade, com a criação de pólos de atracção cultural e de lazer, com apoio de grandes eventos que tenham visibilidade internacional. A cidade precisa de eventos de nível mundial, que a projectem internacionalmente. Nesse sentido, eventos de impacto mundial, como o "RedBull Air Race", são imprescindíveis.

Segundo os documentos analisados, a cidade do Porto deverá apostar nos segmentos de Turismo City Break, Turismo Cultural, e também no Turismo de Negócios em menor grau. De facto, pode-se constatar que, enquanto em 2004, no Masterplan, o segmento turístico em foco era o turismo cultural, em 2008, no Plano de Gestão, o segmento turístico enfatizado é o turismo City Break. Esta situação deve-se principalmente ao facto de o turismo City Break ter surgido com o advento das viagens low cost, que apenas surgiram na cidade em 2005, portanto em 2004 esse segmento ainda não existia na cidade, e como tal não foi contemplado no Masterplan. Com efeito, a cidade possui os recursos capazes de desenvolver o segmento de city break, um dos segmentos chave preconizados no PENT. O metro, a realização de grandes eventos e o crescimento das companhias low cost são condições necessárias para o desenvolvimento deste segmento. Mas no segmento cultural a cidade também conta com diversas mais-valias, um amplo património histórico e cultural com grande capacidade de atracção turística, devendo apostar-se na qualidade da oferta hoteleira. No que toca ao turismo de negócios, no Porto existem infra-estruturas como a Alfândega, o Centro de Congressos, o Palácio da Bolsa, entre outros, e tem visto crescer a oferta de alojamento de qualidade, com a abertura de novas unidades hoteleiras. Por outro lado, o aumento significativo de voos Low Cost, segundo o PENT, era

uma necessidade, uma vez que este tipo de voo é cada vez mais utilizado pelos organizadores de reuniões.

Depois de verificar as estratégias definidas no Masterplan e no Plano de Gestão, conclui-se que estas estão a ser implementadas, por exemplo com a criação do Porto Welcome Center, que surgirá brevemente no local que foi escolhido como caso de estudo deste trabalho, ou a criação de unidades hoteleiras de Charme, como se verá no capítulo 4, com o intuito de requalificar ou renovar urbanisticamente os edifícios em que se situam e toda a área funcional e urbana em que estes se encontram. O reforço da oferta hoteleira, que se verifica actualmente, está de acordo com as estratégias preconizadas nos planos referidos neste trabalho. Este crescimento, paralelamente ao aumento da oferta hoteleira, garantirá ao mesmo tempo a reabilitação física e funcional de edifícios que actualmente se encontram devolutos da Baixa do Porto.

A partir dos dados apresentados verifica-se o crescimento do número de turistas na cidade nos últimos anos, o que significa que apesar de o sector ter sofrido perdas no país, consequência da crise económica mundial, no Porto a tendência é precisamente contrária. Com o estudo sobre o impacto do segmento de voos low cost, é inequívoco que o aumento de turistas nos hotéis da cidade está directamente ligado ao aparecimento e crescimento considerável deste tipo de voos. O estudo recente sobre o perfil de turista que visita o Porto permite concluir também que a maioria prefere hotéis, em relação a outros tipos de estabelecimentos de alojamento como pensões. Efectivamente, segundo esse mesmo estudo, apenas uma minoria dos visitantes da cidade optam por permanecer em pensões (9 %). Por essa mesma razão, neste trabalho não foi analisada a presença de pensões e estabelecimentos similares na Baixa, visto poder-se considerar o seu contributo para o processo de reabilitação menor quando comparado com o contributo dos hotéis da Baixa. É importante também sublinhar que, apesar de uma percentagem elevada de turistas de lazer preferir voar em companhias low cost, nomeadamente Ryan Air (33%) ou EasyJet (10%), versus companhias como a TAP (29%) ou Lufthansa (12%), o perfil sócio-demográfico caracteriza este turista de lazer como de gama média-alta, com níveis de rendimento elevados e habilitações superiores. Uma notícia publicada no jornal Público a 28 de Fevereiro cita o responsável da Porto e Norte IP: "Há quem viaje assim (em low cost) porque prefere gastar mais num alojamento de outro segmento ou porque fica cá mais uns dias". Esta notícia cita também a directora do Star Inn, Catarina Machado, narrando a história de um casal de espanhóis que se instalou no hotel low cost, com um programa nada barato, fazer compras nas melhores lojas gourmet do Porto. Assim, o pressuposto de que os viajantes de voos low cost não possuem poder económico parece não fazer sentido.

Em relação ao NRJET, este representa uma importante oportunidade de requalificação da oferta turística portuense. Com a legislação em vigor, os estabelecimentos mais antigos têm oportunidade de se modernizar. Assim, além de poderem competir com a nova oferta que está a surgir na Baixa da cidade, estão a aumentar a qualidade geral dos empreendimentos turísticos na cidade. Como já foi referido, os visitantes apresentam uma preferência clara por hotéis em detrimento de pensões, quando decidem dormir na cidade. Este diploma representa uma hipótese para as antigas pensões da cidade se modernizarem e deste modo poderem competir com as novas ofertas que surgem a um ritmo célere. Através de consulta do Registo Nacional de Turismo, disponível no website do Turismo de Portugal, é possível verificar que, neste momento, já dois estabelecimentos na zona da Baixa foram reconvertidos em hotel, nomeadamente a Pensão Grande Rio, actualmente Hotel Grande Rio (uma estrela), e a residencial Grande Hotel de Paris, actualmente Grande Hotel de Paris (duas estrelas).

Presentemente a grave crise económica inibe economicamente as populações, que se encontram com pouca liquidez e por isso mesmo procuram poupar dinheiro. Neste aspecto a cidade do Porto pode ter uma vantagem competitiva relativamente a outras cidades históricas europeias, uma vez que consegue

aliar o charme e cultura de uma cidade histórica a um custo de vida baixo, comparativamente às suas congéneres europeias, na verdade é uma das cidades mais baratas da Europa Ocidental. A exemplo disso, em 2009 o jornal britânico "the Guardian" publicou um artigo sobre o tema "Cut-price City Breaks", em que recomendava precisamente o Porto, por aliar o facto de ser uma cidade bastante acessível em termos económicos a locais interessantes para visitar, indicando a Livraria Lello, a Torre dos Clérigos, a Casa da Música, e vários locais onde se pode comer bem e a preços económicos. No final do artigo é recomendado viajar com a Ryanair, e é também indicado um Hostel que se situa perto da Avenida dos Aliados [26].

Por fim, um fenómeno que ainda não foi referido neste trabalho e que pode estar a contribuir para o aumento de notoriedade internacional da cidade é o Programa *Erasmus*. De facto o Porto está a tornar-se numa das cidades de eleição para os estudantes da comunidade estudantil internacional. Para este facto contribui a beleza da cidade, o seu custo de vida, e o prestígio da sua Universidade. Este fenómeno contribui de uma forma imensurável para a visibilidade presente e futura da cidade a nível europeu. De facto os estudantes levam da cidade uma experiência de vida que poderão partilhar nos seus países de origem, contribuindo dessa forma para a imagem exterior da cidade. Com o intuito de aumentar a atractividade da cidade do Porto, é necessário transmitir a imagem de uma cidade viva, dinâmica e cosmopolita, moderna sem deixar de ser uma cidade histórica, para que essa imagem seja transmitida internacionalmente e assim seja possível atrair mais visitantes. A cidade não se limita aos seus edifícios, é também um local de vivências e movimentos. Basta percorrer as ruas agitadas da baixa durante a noite ou em outros locais de interesse para apreender a mudança que a cidade sofreu nos últimos anos. Nunca a cidade apresentou a oferta de lazer que actualmente demonstra. Com efeito, a cidade atrai os jovens, portugueses e estrangeiros.

4
CASOS DE ESTUDO

4.1. INTRODUÇÃO: ESCOLHA DOS CASOS DE ESTUDO

Para a escolha dos casos de estudo foi consultada a Porto Vivo – SRU, no sentido de conhecer alguns dos projectos hoteleiros que estão a surgir na baixa, dentro da zona de acção da SRU, e foram escolhidos dois casos que se situam na intersecção dos eixos estruturantes "Clérigos – Aliados – Estação de São Bento – Rua das Flores", mais precisamente na Praça da Liberdade, no topo sul da Avenida dos Aliados, na freguesia de Santo Ildefonso. Ambos os casos se situam na mesma praça, local histórico da cidade, como já foi referido no capítulo 2, no qual estão também presentes alguns registos fotográficos do local no século XIX e início do século XX.

O primeiro caso apresentado é o Hotel Intercontinental do Porto – Palácio das Cardosas, um estabelecimento hoteleiro de cinco estrelas situado na frente Sul da Praça da Liberdade no edifício conhecido como "Palácio das Cardosas". O processo de reabilitação já se encontra a decorrer, estando enquadrado no documento estratégico da unidade intervenção do Quarteirão das Cardosas, quarteirão que é delimitado a Norte pela Praça da Liberdade, a Este pela Praça de Almeida Garrett, a Sul pela Rua das Flores e a Sudoeste pelo Largo dos Lóios e Rua Trindade Coelho. Este caso de estudo tem bastante pertinência, visto estar inserido na reabilitação urbana de todo o quarteirão envolvente, no qual surgirá também no final de 2011 um posto de turismo, o **Porto Welcome Center**, cujo projecto está neste momento nas mãos da Entidade Regional do Turismo do Porto e Norte (ERTPN) e da Câmara Municipal do Porto. (ver capítulo 3)

Imagem 4.1: Fachada do Palácio das Cardosas - Praça da Liberdade

O segundo caso também já aprovado na SRU é a construção de um Hotel de 4 estrelas no edifício conhecido como "Casa Navarro", igualmente situado na Praça da Liberdade, pertencendo ao

quarteirão do Banco de Portugal. Neste caso o projecto foi aprovado mas ainda não foi iniciada a construção.

Imagem 4.2: Edifício da Casa Navarro - Praça da Liberdade

4.2. CASO 1: HOTEL INTERCONTINENTAL DO PORTO: PALÁCIO DAS CARDOSAS

O novo Hotel Intercontinental do Porto surgirá em 2011 no Centro Histórico do Porto, em zona classificada como Património Mundial da Humanidade, pertencente a um quarteirão que integra a Zona Especial de Protecção definida como Zona Histórica do Porto, considerado como Imóvel de Interesse Público (IIP51 – Decreto-Lei nº67/97), e Monumento Nacional (art. 15 da Lei de Bases do Património Cultural 107/2001, nº7).

Imagem 4.3 – Palácio das Cardosas em construção

A construção do edifício iniciou-se no final do século XVIII com o Convento de Santo Elói (habitualmente apelidado Convento dos Lóios), no local em que já existia igreja e Convento de Nossa Senhora da Consolação desde o século XV. Os frades decidiram construir uma nova fachada no

preciso local em que a cerca do convento emparelhava com o trecho da muralha fernandina situada entre São Bento e os Clérigos. Com as evoluções políticas do século XIX e a entrada do exército libertador na cidade os frades abandonaram o convento, tendo sido demolida a igreja, o claustro e os dormitórios em 1837. O edifício foi mais tarde comprado por Manuel Cardoso, que acabou a sua construção. Posteriormente o edifício passou por herança para a sua mulher e filhas, daí o nome pelo qual o edifício é conhecido até hoje.

Em 1980 o interior do edifício foi totalmente demolido, sendo reconstruído em estrutura de betão armado, para receber a sede de um banco. Do edifício original apenas a fachada permaneceu. Desde esse período até 2006 o edifício recebeu um banco, uma agência de viagens, a farmácia "Vitália" e alguns escritórios.

Imagem 4.4: Anterior ocupação do Palácio das Cardosas

Nos últimos anos o edifício encontrava-se maioritariamente devoluto. Em 2006 o edifício foi adquirido pelo fundo imobiliário "*Prestige*" ao grupo "*Millennium BCP*", gerido pela "Espírito Santo Activos Financeiros", com o intuito de ali instalar um Hotel de charme. Este conceito de hotel, que surgiu em 1990, distingue-se pelo cunho histórico/patrimonial do seu edifício, e também pela modernidade e luxo das suas instalações. Com a nova intervenção, integrada no plano estratégico de reabilitação de todo o quarteirão, o edifício irá assim tornar-se num hotel de cinco estrelas da cadeia Intercontinental. A localização do edifício do ponto de vista turístico é excelente, visto que se situa no coração da cidade, no fecho da Avenida dos Aliados, e está bastante próximo de várias zonas de atracção turística como por exemplo a zona da Ribeira, a Estação de São Bento, a Torre dos Clérigos, as caves do vinho do Porto, entre outras. Em termos de acessibilidades, o hotel beneficia da proximidade do Metro (com ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro), da estação de São Bento e também da rede de autocarros da cidade.

O quarteirão em que está inserido, conhecido como Quarteirão das Cardosas (Quarteirão número 14017), foi escolhido pela SRU como Unidade de Intervenção, tendo sido definido um documento

estratégico de intervenção para o quarteirão (sendo por isso dispensado o plano de pormenor da Câmara Municipal do Porto).

Estando o Hotel inegavelmente ligado á requalificação do quarteirão em que se insere, importa entender o enquadramento em que o Hotel surge, analisando por isso o que foi planeado e em que fase se encontra neste momento. Uma vez que o processo do quarteirão e do hotel são algo complexos, entendeu-se dividi-los em dois subcapítulos.

4.2.1. QUARTEIRÃO DAS CARDOSAS

4.2.1.1. Caracterização do quarteirão

Até meados da década de 80 a zona sul da Avenida dos Aliados constituiu um espaço de grande vitalidade social, cultural e comercial, com a presença de alguns estabelecimentos de restauração e cafés famosos (como é o caso do café Astória).

O quarteirão das Cardosas foi escolhido como um dos cinco Quarteirões Piloto pela SRU devido á sua localização no contexto do centro da cidade e também devido á importância patrimonial e urbanística e potencialidades face á proximidade com a rede de transportes: urbano, metropolitano e suburbano.

Imagem 4.5: Vista aérea do Quarteirão das Cardosas

O quarteirão é constituído pelo Palácio das Cardosas e por 41 outras parcelas destinadas a habitação e comércio tradicional. Ocupa uma área de 7485 metros quadrados e das suas 42 parcelas apenas uma não precisa de manutenção, pertencendo essas mesmas 42 parcelas a 70 proprietários. Cerca de 75% da área útil edificada do quarteirão está subaproveitada: 60% devoluta e 15% utilizada como armazenamento das funções comerciais localizadas no rés-do-chão. A ocupação habitacional do quarteirão é bastante reduzida, apenas 6 fogos ocupados (5%). O interior do quarteirão está ocupado com construção heterogénea e em mau estado de conservação (19 edifícios), sendo necessária a demolição integral do mesmo para a renovação funcional do quarteirão.

A estrutura do edificado dificulta a ocupação habitacional do quarteirão, facilitando a degradação, visto que os prédios apresentam uma frente reduzida, tornando difícil um acesso independente da actividade comercial aos pisos superiores. Este aspecto leva a um subaproveitamento dos mesmos,

sendo apenas utilizados como armazéns das actividades comerciais. Por outro lado a falta de estacionamento também diminui a atractividade do local para uso habitacional, daí que seja importante a introdução de um parque de estacionamento subterrâneo.

Imagem 4.6: Quarteirão das Cardosas

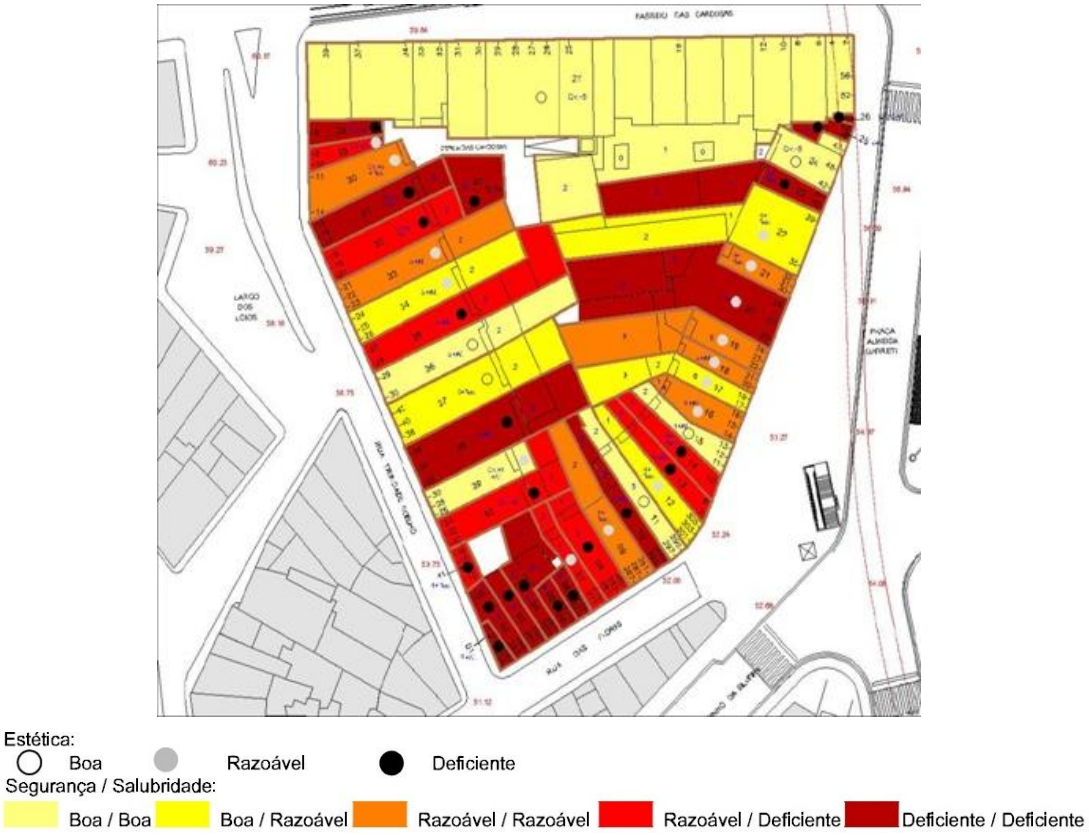


Imagem 4.7: Estado de conservação do Quarteirão das Cardosas

Na imagem 4.7 pode observar-se o levantamento efectuado pela SRU que demonstra o grau de Segurança/Salubridade. Analisando a figura, o número de edifícios com grau de razoável/deficiente ou apenas deficiente estado de segurança/salubridade é elevado, existindo um predomínio de edifícios em mau estado estético.

4.2.1.2. Programa

O documento estratégico de intervenção [12] pretende melhorar o aproveitamento funcional do quarteirão, com a introdução de um programa habitacional, a introdução de uma unidade hoteleira de grande qualidade no edifício das Cardosas e prédios adjacentes, assim como a criação de um parque estacionamento automóvel subterrâneo e o reordenamento interior do quarteirão, com a criação de uma praça interior com acesso pelo Largo dos Lóios, Rua de Trindade Coelho e Praça Almeida Garrett.

Imagens 4.8a e 4.8b: Maqueta virtual (a) e planta (b) do novo Quarteirão

A função habitacional deverá abranger os pisos superiores (a partir do 2º e 3º pisos), utilizando as duas frentes dos edifícios, consequência do aparecimento do novo espaço interior, cujo ambiente será mais protegido e oferecerá maior conforto aos habitantes numa zona central da cidade. No sentido de resolver o problema do acesso vertical das parcelas de reduzida frente (parcelas 1 a 19 no início da Rua das Flores), serão criados acessos pelo tardoz dos edifícios, valorizando os prédios do ponto de vista funcional. Estima-se que no quarteirão poderão surgir cerca de 50 fogos com tipologias T0, T2 e T3, com predomínio da tipologia T2. O facto de o quarteirão praticamente não possuir população residente permite prever que não haverá conflitos de ordem social com a atracção de novos residentes da classe média/alta para a Baixa. Finalmente o facto de existirem excelentes acessibilidades com o serviço de autocarros, o metro e a estação de São Bento, é mais um factor diferenciador do quarteirão.

A função comercial pretende-se manter, embora procurando elevar o nível de qualidade da oferta, aumentando também a sua diversidade. O projecto propõe que se reforce a envolvente comercial, mantendo a ocupação no rés-do-chão e 1º piso, com comércio orientado para os novos habitantes do quarteirão (que se prevê possuírem níveis de consumo superiores em relação à actual população), e também com comércio vocacionado para o segmento turístico, aumentando também a oferta de espaços de restauração e cafés ou confeitarias. Prevê-se ainda que o facto de os novos estabelecimentos ocuparem o r/c e o 1º piso permita aos mesmos a utilização de um pé direito mais elevado. Analisando a categoria do empreendimento turístico em causa, prevê-se que o segmento de hóspedes será alto e muito alto, o que pode sustentar a qualificação do comércio nas proximidades do

quarteirão, nomeadamente no ramo da moda, e no ramo da ourivesaria e joalharia ainda hoje presente na Rua Trindade Coelho.

Por fim, a função de serviços do quarteirão terá bastante importância para a requalificação do quarteirão. O novo Hotel Intercontinental induzirá um fluxo positivo de visitantes na cidade e consequentemente no quarteirão, não só turistas que visitam a cidade mas também outros visitantes que procuram os serviços de restauração, bar, business center ou sala de congressos. Está também prevista a instalação no interior do quarteirão do "**Porto Welcome Center**" para receber os turistas da cidade, como já foi desenvolvido no capítulo anterior, um grande centro de recepção e dinamização do turismo, que promova a cidade e toda a área metropolitana permitindo um conjunto de serviços, desde marcação de hotéis, viagens ou museus. Este equipamento já investigado no capítulo 3 deverá ser um dos maiores da Europa com cerca de 1000 metros quadrados. Relativamente a outras áreas de serviços, propôs-se em documento estratégico a aposta em dois tipos de segmento: escritórios destinados a profissionais liberais, e também pequenos "escritório-ateliers" destinados essencialmente a jovens artistas que procuram espaços abertos para instalarem a sua actividade artística. Neste último sector, a proximidade a algumas actividades culturais na Rua das flores (no edifício da Fundação da Juventude) e a própria Escola Superior Artística do Porto, antevê a vocação para este tipo de sector.

A criação de um parque de estacionamento subterrâneo de 4 pisos sob a nova praça, com capacidade para cerca de 600 automóveis, para utilização do público em geral, residentes e hóspedes do hotel, foi entendida como indispensável na reabilitação do quarteirão para a função habitação.

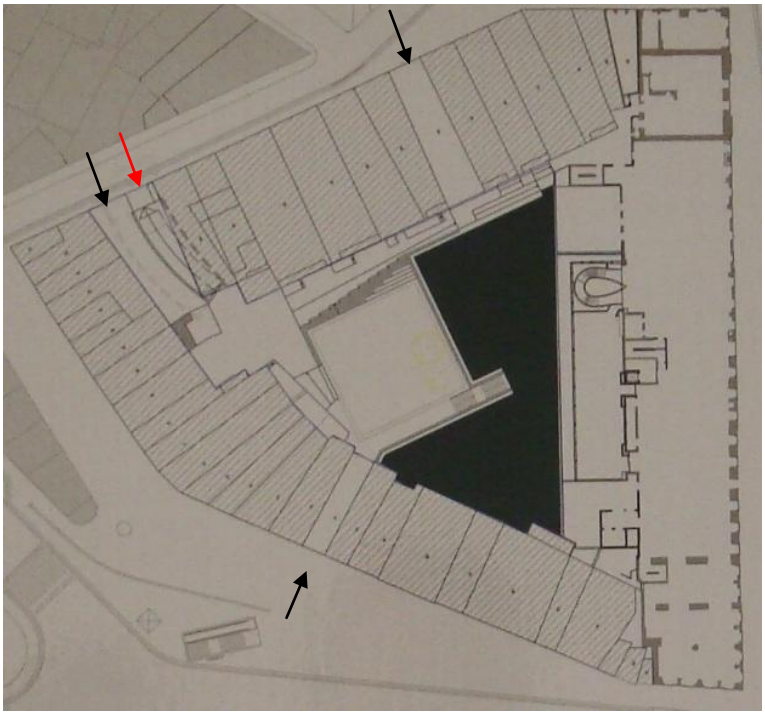


Imagem 4.9: Planta da nova praça interior com acessos pedonais e do parque de estacionamento (vermelho)

Nas imagens 4.8 e 4.9 observa-se a nova configuração do quarteirão, nomeadamente a nova praça interior e respectivos acessos. O acesso para automóveis ao parque de estacionamento subterrâneo faz-se a partir da Rua Trindade Coelho (assinalado a vermelho), enquanto o acesso para peões se fará na Rua Trindade Coelho, em paralelo com a entrada anteriormente descrita, e também a partir do Largo

dos Lóios (passagem em túnel) e a partir da Praça Almeida Garrett (zona inferior da planta). Os acessos para peões são constituídos por escadarias, rampas e elevadores, permitindo ainda aceder aos vários pisos do parque de estacionamento. O piso -2 deverá ter condições (pé direito) para as operações logísticas do futuro hotel (cais de carga/descarga, armazém, preparação de alimentos, recolha e tratamento de lixo) e estabelecimentos comerciais a criar, bem como para receber áreas técnicas.

Imagem 4.10: Corte esquemático da proposta para o interior do quarteirão e parque de estacionamento

Imagem 4.11: Configuração da nova Praça interior

Na imagem 4.11 pode-se observar a configuração da nova praça, a ligação por túnel ao Largo dos Lóios á esquerda, assim como o futuro tardoz do hotel ao fundo.

Está também previsto o alargamento do perfil transversal dos passeios envolventes ao quarteirão e a reabilitação dos espaços públicos que envolvem o quarteirão, no troço superior da Rua das Flores, na

Rua de Trindade Coelho e no Largo dos Lóios. Foi ainda considerada a instalação de equipamento de vigilância no espaço público interior, e também mobiliário urbano e arborização.

O documento estratégico do quarteirão indica ainda algumas opções tomadas relativamente a cada uma das parcelas do quarteirão, do ponto de vista da arquitectura (dimensão das frentes, materiais a utilizar, alterações das tipologias, etc) uma vez que as parcelas correspondem a épocas distintas, com diferentes volumetrias, por vezes incapazes de satisfazer os padrões de funcionalidade e conforto actuais. Quanto às soluções construtivas, são definidos, no documento estratégico do quarteirão, alguns materiais que devem constituir as novas soluções de reabilitação:

Quadro 4.1: Materiais a utilizar na reabilitação das parcelas do quarteirão

Elementos e Estruturas		Materiais
Fachadas	Socos	-em granito
	Paramentos das Fachadas	-superfícies em reboco pintado -superfícies chapeadas (chapa metálica ondulada nos planos verticais dos pisos recuados e das trapeiras das mansardas).
	Empenas	-revestidas por chapa metálica ondulada ou por soletos de ardósia
	Vãos Exteriores dos fogos	-guarnições em granito. -caixilhos duplos e portada interior.
	Vãos de entrada do imóvel; Montras dos pisos baixos das frentes urbanas existentes	-guarnições em pedra (não polida) e caixilhos em madeira / em ferro ou aço inox / ou em alumínio lacado.
	Vãos de acesso ao parque de estacionamento	-guarnições em pedra e portão em grade metálica esmaltada
	Prumadas	-prumadas de águas pluviais inseridas no plano das fachadas. Quando aparentes serão em perfil de cobre ou zinco.
	Coberturas	-telha cerâmica -rufos e calões em chapa de zinco -clarabóias nas situações previstas, por caixilharia em perfis de aço inox - chaminés e prumadas de ventilação agrupadas e refundadas face aos planos das fachadas - planas sobre o aproveitamento interior do quarteirão - estrutura metálica e vidro nas entradas de luz zenital

4.2.1.3. Intervenção

O processo de reabilitação do quarteirão iniciou-se com a escolha de um parceiro privado através de concurso público ao qual apenas uma empresa apresentou projecto, sendo o parceiro escolhido a construtora *Lucios – Engenharia e Construção*, responsável também pela construção do hotel Intercontinental. O modelo de parceria "público-privada" implica que a SRU, depois de definir o documento estratégico de intervenção que enquadra a operação, deve proceder às expropriações necessárias, que serão pagas com financiamento público. A construção fica ao cargo do construtor, que será responsável também pela comercialização dos imóveis. O contrato estabelecido com a *Lucios*

implica um investimento superior a 12 milhões de euros, e inclui a reabilitação de cerca de 45 apartamento com tipologias entre T0 e T3, estabelecimentos comerciais, a praça interior, e o parque de estacionamento subterrâneo, que será explorado pela Spel (Sociedade de Parques de Estacionamento). Esta mesma sociedade será também responsável pela vigilância da praça interior do quarteirão. De referir ainda que das 42 parcelas existentes no quarteirão, 21 serão alvo de renovação isolada, isto é, o proprietário compromete-se a reabilitar o seu imóvel conforme previsto no documento estratégico e regulamentação aplicável. No final deverão existir cerca de 200 apartamentos no quarteirão, com tipologias de T0 a T3.

A operação no quarteirão iniciou-se em Maio de 2007 com a demolição das construções secundárias, existentes no interior do quarteirão, e do interior do palácio das Cardosas. (imagens 4.12).

Imagens 4.12: Demolições no interior do quarteirão (a) e fachadas de tardoz (b)(c)

Seguidamente, e porque já estava prevista a presença de importantes vestígios arqueológicos como vestígios da Muralha Fernandina ou do antigo convento de Santo Elói, iniciaram-se em Setembro de 2007 estudos arqueológicos promovidos pela Porto Vivo SRU, com o contributo da *Logiark*, Serviços Arqueológicos, e presença do IGESPAR.

Segundo informação que consta no website do IGESPAR, as primeiras sondagens arqueológicas permitiram identificar o muro sul da Igreja do Convento dos Lóios e o muro oeste dos dormitórios da mesma estrutura monástica. Segundo o relatório: "No espaço entre estas duas estruturas situa-se o claustro do convento sendo visíveis quatro sepulturas, actualmente sem tampas originais que seriam lajes de granito. Destas quatro inumações foi apenas escavada arqueologicamente uma delas porque as

restantes encontram-se sobrepostas por uma estrutura em granito, que funcionou como base de uma das máquinas da tipografia... Foi escavado um esqueleto pertencente a um indivíduo do sexo masculino que terá morrido com uma idade à morte superior a 50/60 anos".

Posteriormente foram encontrados alguns elementos arquitectónicos da antiga igreja dos Lóios, enquanto no claustro, no lado sul da igreja, foi possível escavar e estudar todo o corredor Este e parte dos corredores Norte e Sul. Foram identificadas 20 sepulturas com diversos graus de conservação, e um total de 24 enterramentos. Os últimos enterramentos datam do século XIX, tendo sido identificados restos de caixão, tecido, sapatos, pregos e pontualmente restos de plantas ou flores. No interior das sepulturas foi recuperado um razoável espólio: cerâmicas, vidros, terços, medalhas e crucifixos. Os dormitórios foram o local do convento que se encontrava em pior estado de conservação, visto que a zona foi muito afectada pela construção do século XIX e pela construção do estacionamento subterrâneo do Palácio das Cardosas no último quartel do século XX. Os trabalhos arqueológicos permitiram redescobrir um importante testemunho para a memória colectiva da cidade. As escavações arqueológicas foram concluídas em Outubro de 2009, e permitiram identificar vestígios da igreja, claustro e dormitórios do antigo Convento dos Lóios, fundado no final do século XVIII e extinto no início do século XIX.

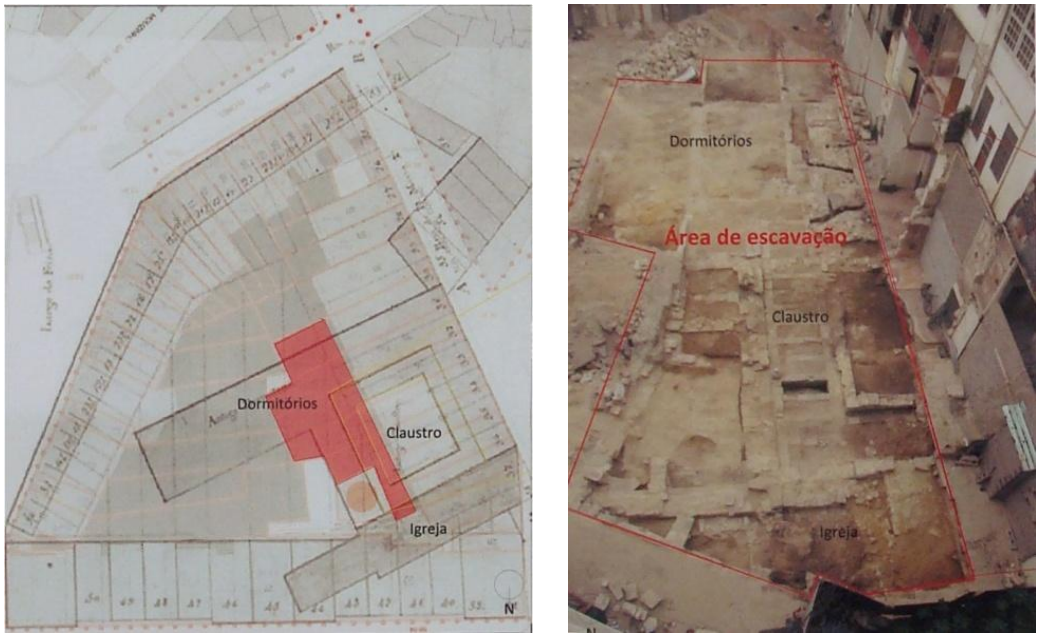


Imagem 4.13: Planta dos Achados Arqueológicos no quarteirão das Cardosas

Imagem 4.14: Trabalhos arqueológicos no quarteirão

Actualmente está ainda a decorrer a fase de escavações e construção de estruturas de contenção (muros de Berlim).

Imagens 4.15: Escavação e equipamento de Furação para ancoragens (á direita)

Segundo dados que constam no website da SRU, o investimento efectuado pela sociedade Porto Vivo rondou os 9.6 milhões de euros, enquanto o investimento privado será superior a 29 milhões de euros.

4.2.2. Caracterização do Estabelecimento Hoteleiro

Como já foi referido anteriormente, ao longo dos anos o Palácio das Cardosas foi alvo de várias intervenções e do edifício original apenas restam as fachadas orientadas para a Praça da Liberdade, para a Praça Almeida Garrett e para o Largo dos Lóios, sendo o interior do edifício composto por estrutura de betão armado, que, tal como a fachada sul, não possui qualquer valor formal (imagem 4.16).

Imagem 4.16: Fachada sul do Palácio das Cardosas antes da intervenção

A estratégia de intervenção preconizada no documento estratégico prevê a reconfiguração da implantação, volumetria, funcionalidade e organização do imóvel para uma nova volumetria com cerca de 2000 m^2 de área de implantação e uma área bruta de construção com cerca de 11.000 m^2, sendo assim necessária a demolição dos edifícios das traseiras e reconstrução da fachada das traseiras com novo alinhamento para o edifício ganhar profundidade. A parcela do Palácio das Cardosas era composta por prédios correspondentes ao volume principal e outros correspondentes a construções no interior do quarteirão, estes segundos demolidos na intervenção. O programa do novo Hotel estará implantado em três edifícios, o edifício do Palácio das Cardosas (parcela 27), o edifício adjacente no Largo dos Lóios (parcela 28), e um terceiro a construir no interior do quarteirão.

Para a manutenção da imagem urbana do edifício as fachadas serão reabilitadas através da limpeza dos granitos, substituição dos rebocos e pintura, e serão também substituídas as caixilharias de madeira por outras semelhantes mas que respeitem as exigências de conforto actuais. No piso térreo está também prevista a utilização de caixilhos de madeira com pano de vidro único, com o objectivo de reforçar a relação visual entre as zonas comuns do Hotel (lobby, bar, lojas e café Astória) e os espaços urbanos. O único elemento novo proposto para a fachada será uma pala de ferro e vidro na zona da entrada do Hotel, para protecção dos clientes. Na fachada sul do hotel pretende-se unificar as cérceas e volumes das parcelas 27 e 28, com um aspecto contemporâneo.

Imagem 4.17: Estado actual da nova fachada sul

Em relação á cobertura, a nova solução preconizada é em telha cerâmica, de cor natural, com a cobertura mais elevada na sua cumeeira, e no plano orientado para o interior do quarteirão é introduzida um sequência de pequenos volumes que correspondem a quartos de suites, para aproveitamento da vista para a zona histórica do Porto.

Imagem 4.18: Construção da cobertura a decorrer

A cobertura da parcela 28 (imagem 4.18 em baixo), encontra-se mais baixa que a do Palácio, uma vez que foi necessário criar um terraço técnico para instalar equipamentos de climatização do Hotel.

As infra-estruturas e instalações a construir deverão ser modernas e permitir flexibilidade e adaptabilidade dos espaços. O hotel deverá ser também dotado das tecnologias e materiais mais modernos a todos os níveis, em particular as telecomunicações, electricidade e segurança.

O hotel será composto por 8 pisos, 2 abaixo do solo (mais uma área técnica no piso -4), e 6 acima do solo, com o último a aproveitar o vão da cobertura. O piso -4 será uma área técnica para cisternas, grupos de bombagem, poço de bombagem de águas residuais e casa das máquinas de elevadores.

O piso -2 será destinado para o cais de carga e descarga, controlo de acesso e triagem, área de armazéns e preparação de alimentos, compartimento de recolha e tratamento de lixos e acesso ao aparcamento.

No piso -1 ficará localizado o acesso de serviço (pela Praça Almeida Garrett), os balneários e refeitório dos trabalhadores, lavandaria, gabinetes administrativos e de serviços, depósito de bagagens, área de congressos com lobby, bengaleiro, salas, Business Center, Spa com recepção, balneários para utentes, sauna, ginásio e salas de tratamento.

O piso 0 é o piso de entrada de utentes pela Praça da Liberdade. Neste piso situar-se-á a recepção, lobby, bar com capacidade para 80 pessoas, restaurante (capacidade para 108 pessoas), uma galeria com 3 lojas, o café Astória (com capacidade para 100 pessoas), a cozinha do restaurante, cafetaria, e outras áreas técnicas. O famoso café Astória surgirá no mesmo local onde já existiu no passado, voltado para o exterior do quarteirão mas com ligação também ao interior.

Nos pisos superiores ficarão situadas as unidades de alojamento: o primeiro piso contará com 22 quartos duplos, com 1 quarto para clientes com mobilidade condicionada; o segundo piso terá 30 quartos duplos igualmente com 1 quarto para clientes de mobilidade condicionada; o terceiro piso terá 30 quartos duplos; no quarto piso existirão 7 quartos duplos e 16 suites, 15 das quais duplex; finalmente o quinto piso estará destinado aos quartos das suites duplex já referidas. As suites duplex terão espaço de antecâmara e sala no primeiro piso, com frente para um pequeno pátio exterior. Na sala, com pé direito duplo, existirá uma escada de ligação para o quarto com vista para o interior do quarteirão e para a zona histórica do Porto.

Todas as unidades de alojamento possuirão áreas superiores às áreas mínimas exigidas por lei, com medidas médias de 33 m^2, sendo a menor dimensão 29 m^2, enquanto as suites tem no mínimo 48 m^2. No total existirão 105 unidades: 89 quartos duplos e 16 quartos suite, com um total de 210 utentes (46 camas individuais e 82 camas duplas).

Imagem 4.19: Estrutura e Fachada Sul vista do interior do quarteirão

Relativamente às circulações dentro do hotel, existirão circulações distintas para serviço do pessoal e para os clientes, servindo todos os pisos. Existirão 2 ascensores monta-cargas para circulação de

serviço e dois ascensores para clientes. A escada de serviço servirá também como escada de emergência (escada complementar).

Quanto às instalações do edifício, o abastecimento de água será feito a partir da rede pública e o edifício disporá de cisterna e grupos de bombagem. A produção de água quente (70º/60º C) será feita com duas caldeiras monobloco, com queimador a gás natural e instaladas na cobertura. A preparação e acumulação de água quente sanitária (42º C) serão realizadas com 3 depósitos de 1500 litros de capacidade. A produção de água refrigerada (7º/12º C) será efectuada com dois chillers, no terraço técnico da cobertura (parcela 28). Todos os quartos e zonas públicas terão climatização, para os quartos e suites serão utilizadas unidades ventilo-convectoras (uma por compartimento) com comando de temperatura individual.

O equipamento hoteleiro previsto (Hotel de Charme) vai de acordo às especificidades de qualidade superior da cadeia hoteleira Intercontinental. A decoração interior ficou ao cargo de um dos mais reputados designers da actualidade, o inglês Alex Kravetz. No website do designer podem-se consultar algumas imagens virtuais que demonstram o conceito que deverá surgir no hotel. (Imagens seguintes)

Imagens 4.20: Imagens virtuais demonstrativas do design escolhido

A carta de intenções, que oficializou o uso da marca *InterContinental Hotels Group*, foi assinada entre o consórcio *Solitaire SA-RAR Imobiliária* e o maior grupo hoteleiro do Mundo, detentor de marcas de luxo como os hotéis Crowne Plaza, Holiday Inn e Staybridge Suites, entre outras. A cerimónia decorreu no Museu Romântico da Quinta da Macieirinha, com a presença do Presidente da Câmara do Porto, Rui Rio, e de elementos do Conselho de Administração da Sociedade de Reabilitação Urbana do Porto. Na cerimónia de assinatura do protocolo entre o consórcio *Solitaire SA-RAR Imobiliária*, o presidente da Câmara, Rui Rio, considerou este projecto um "passo gigantesco" para a reabilitação e animação da baixa do Porto.

Segundo uma notícia publicada pela Câmara Municipal do Porto: "… Peter Vermeer, representante da marca *InterContinental* na Europa, começou por dar os parabéns à cidade pela evolução a que tem assistido ao longo dos anos, desde que veio pela primeira vez a Portugal em 1972, um dos factores que o levou a procurar investir em Portugal. A marca *InterContinental* entra pela primeira vez no mercado português e começa, exactamente, por investir no Porto. Peter Vermmer explica que a InterContinental valoriza muito três factores importantes na instalação de uma unidade hoteleira: localização, localização e localização; e nisso o Palácio das Cardosas ganha a muitos hotéis espalhados pelo Mundo ".[7]

[7] Disponível em: http://www.cm-porto.pt/gen.pl?p=stories&op=view&fokey=cmp.stories/1990

A obra deverá estar concluída no 1º trimestre de 2011, num investimento da cadeia Intercontinental que, segundo órgãos de comunicação social, rondou os 31 milhões de euros. O projecto candidatou-se aos fundos QREN e beneficiou também de todos os incentivos previstos por lei como a isenção de IMT, IMI (pelo facto do edifício ficar situado em zona classificada como Património Mundial) e a compra de materiais de construção com IVA a 5% (em vez dos habituais 21%). A reabilitação do quarteirão deverá estar concluída em 2013.

Imagem 4.21: Interior do quarteirão em Junho de 2010

4.3. CASO 2: HOTEL NA CASA NAVARRO

O segundo caso de estudo situa-se no final da Rua dos Clérigos, na Praça da Liberdade, tal como no primeiro caso. Neste caso o projecto já se encontra aprovado na Porto Vivo SRU, mas o processo de construção ainda não se iniciou.

Imagem 4.22: Edifício da Casa Navarro observado a partir da Praça da Liberdade

4.3.1. QUARTEIRÃO DO BANCO DE PORTUGAL

4.3.1.1. Caracterização do Quarteirão

O edifício onde se situa o estabelecimento conhecido como "Casa Navarro" está inserido no quarteirão 12080, mais conhecido como o Quarteirão do Banco de Portugal, devido à existência dessa instituição bancária no quarteirão. Este quarteirão insere-se na área de Intervenção Prioritária dos Aliados, numa zona em que os imóveis se consideram "Imóvel em Vias de Classificação". Estando este quarteirão situado no coração do Porto, a intervenção de reabilitação urbana visa a dinamização do centro da cidade com a criação de condições infra-estruturais para as actividades a instalar, nomeadamente actividades comerciais, de serviços e o uso residencial.

Este quarteirão foi então escolhido como Unidade de Intervenção pela SRU, tendo sido desenvolvido um documento estratégico em 2009. Alguns factores referidos no documento estratégico [12] que potenciam a intervenção neste quarteirão são: o seu formato e localização (com frente para a Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados), que permite uma boa insolação dos edifícios, entradas independentes para os pisos superiores através da Rua do Almada e óptimas acessibilidades, (tal como no caso do Palácio das Cardosas) com proximidade á rede de metro, autocarros e a própria estação de São Bento. Pode-se referir ainda a existência do edifício do Banco de Portugal, edifício com grande visibilidade e nobreza arquitectónica.

Imagem 4.23: Edifício do Banco de Portugal

O quarteirão é composto por 10 parcelas, com uma área bruta de construção total de 11.230 m^2. Os pisos superiores dos edifícios estão maioritariamente devolutos, estando alguns em avançado estado de degradação. A tipologia das construções neste quarteirão assume formas variadas, existindo situações de fracção única por edifício, em que o acesso aos pisos superiores se faz apenas pelo interior do piso térreo, geralmente um estabelecimento comercial. Os imóveis com várias fracções normalmente apresentam uma fracção por piso. O factor que condiciona as tipologias presentes é a dimensão da frente dos edifícios. Os pisos ao nível do solo são em quase todos os casos estabelecimentos comerciais. Os acessos verticais são na sua maioria assegurados por caixa de escada, existindo apenas um elevador.

Imagem 4.24: Imagem aérea do Quarteirão do Banco de Portugal

Como se pode observar na imagem 4.24, o quarteirão tem um formato trapezoidal, e é delimitado pela Praça da Liberdade a Este, o final da Rua dos Clérigos a sul, a Rua do Almada a Oeste e a Rua Dr. Artur Magalhães Bastos a Norte. As suas frentes urbanas são diversificadas, visto terem sido construídas em épocas distintas.

4.3.1.2. Programa

Como objectivos principais de acordo com o documento estratégico, pretendem-se manter as actividades comerciais existentes, embora se pretenda elevar o nível de qualidade da oferta e também fomentar a sua diversidade. É de referir a substituição de actividades em decadência por novas actividades que se tem vindo a verificar, ainda que dentro dos ramos relacionados com a especialização tradicional da Rua do Almada. A reabilitação urbana do quarteirão criará condições para elevar a rentabilidade dos espaços comerciais e assim atrair outras actividades. Quanto à função habitacional que se pretende fomentar nos pisos superiores, deverá englobar os pisos superiores, a partir do 2º e 3º pisos, da maioria dos edifícios. A valorização da nova oferta residencial deverá surgir do valor arquitectónico do edificado e também da sua localização, em plena Baixa. Neste momento o quarteirão praticamente não possui população residente, pelo que não se esperam situações de conflito com a nova população que se pretende atrair. Novamente a localização próxima das redes de acessibilidades é mais um factor de atracção do quarteirão. Por último a função de serviços é também um factor de valorização na requalificação deste quarteirão, para tirar partido da localização, no centro dos circuitos turísticas da Baixa e do centro histórico. Na proximidade do quarteirão existem vários equipamentos colectivos como a Farmácia Vitália, a Igreja e Torre dos Clérigos, o teatro Rivoli, os Correios, os Paços do Concelho, etc. A operacionalização das obras de reabilitação será feita através de acordos com os proprietários, e o investimento total previsto é de aproximadamente 3 milhões de euros. A estratégia prevê que se proceda a uma intervenção conjugada de 5 fracções, precisamente a intervenção com vista à construção da unidade hoteleira, enquanto os outros serão reabilitados isoladamente pelos proprietários.

No quarteirão não existe estacionamento residente no interior do lote, estando por isso limitado ao espaço existente ao longo dos arruamentos e aos parques subterrâneos próximos. No futuro próximo, como já se viu no caso de estudo anterior irá surgir um novo parque bastante próximo do quarteirão, no quarteirão das Cardosas. Pode-se também prever que a reabilitação do quarteirão das Cardosas incutirá efeitos positivos neste quarteirão com o aumento de visitantes que frequentam os estabelecimentos de restauração e respectivas esplanadas, e também com os turistas que ficarem alojados no novo hotel a surgir no local da Casa Navarro.

A estratégia de intervenção para a construção do empreendimento turístico prevê o emparcelamento das parcelas 1, 2, 8, 9 e 10, cinco edifícios contíguos que datam do século XIX, considerados imóveis de interesse municipal, que ficam situados entre a Rua do Almada, Rua dos Clérigos e Praça da Liberdade, no topo sul do quarteirão, sendo o edifício conhecido pelo nome do estabelecimento comercial “Casa Navarro”. O interior será então reorganizado espacialmente, de acordo com o projecto do novo hotel, em especial os acessos do exterior e os acessos verticais, e o documento estratégico prevê também a recuperação das fachadas segundo a composição original do alçado, em especial ao nível do rés-do-chão. Esta intervenção tem uma estimativa orçamental superior a 1.8 milhões de euro, no documento estratégico.

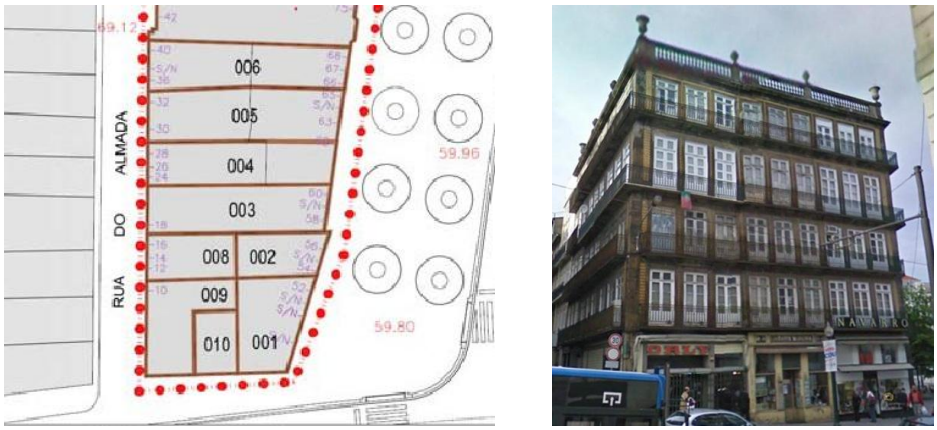


Imagem 4.25: Numeração das Parcelas no lado Sul do Quarteirão e vista da Rua dos Clérigos

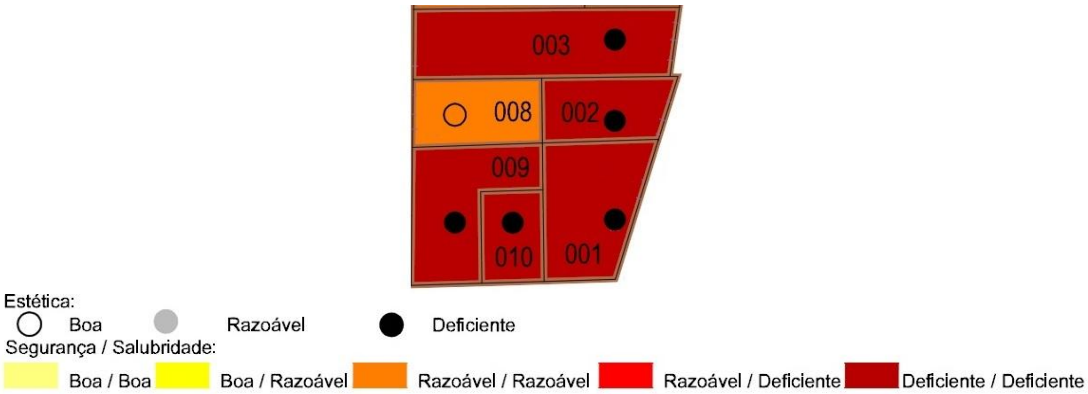


Imagem 4.26: Vistorias realizadas pela SRU

Pela leitura da imagem 4.26 constata-se que as parcelas onde surgirá o novo hotel encontram-se em elevado estado de degradação. Os edifícios encontram-se com os elementos das estruturas dos telhados e soalhos em madeira apodrecidos, uma vez que se verifica a entrada de água em todos eles. Nessas condições facilmente se verifica que os pisos não possuem condições de habitabilidade. Em todo o quarteirão apenas dois imóveis estão em razoável estado de conservação e necessitam apenas de ligeiras/médias intervenções de reabilitação. Mais de metade encontra-se em mau estado necessitando de intervenções profundas, e apenas a parcela 7 (Banco de Portugal) se encontra em bom estado de conservação.

4.3.2. Caracterização do Estabelecimento Hoteleiro

A estratégia de reabilitação para o edifício em estudo será idêntica ao caso anterior, ou seja, será mantida e restaurada a fachada original do edifício, sendo o interior do edifício demolido, e o novo hotel construído em estrutura de betão armado. Esta opção entende-se visto que para a nova ocupação do imóvel, um empreendimento hoteleiro, é incompatível em termos funcionais com a original ocupação do imóvel, sendo também necessário maximizar o número de quartos e ao mesmo tempo ir de encontro aos níveis de conforto e segurança actuais.

O projecto da *Spazi* prevê a construção de um hotel de 4 estrelas, com 52 unidades de alojamento, 51 duplos e 1 individual, num total de 103 camas. Está prevista a construção de um novo piso, sendo essa a mudança mais relevante a registar relativamente ao original (ver imagens 4.28 e 4.29). O IGESPAR autorizou a demolição do interior, assim como o emparcelamento e ampliação do piso recuado. No

momento da demolição serão efectuadas sondagens para fins arqueológicos, tal como no caso anterior. Estava ainda prevista em projecto a aplicação de painéis solares na cobertura do edifício, mas essa alteração do aspecto do edifício não foi aprovada pelo IGESPAR. O novo edifício terá uma área bruta de construção de 2.557 m^2 e um volume total de 47.000 m^2.

No piso inferior da subcave ficará situado o reservatório de água para incêndio e uma central de bombagem. No piso da cave estarão situadas as instalações de pessoal, constituídas por sanitários, banhos e vestuários, sala de pessoal e armazenagens para rouparia. Na cave existirá também uma sala de eventos, sala de crianças, sala de ginástica e "Business center", equipamentos necessários para um hotel de categoria 4 estrelas.

No rés-do-chão existirá a recepção com entrada a partir da Rua do Almada, o Bar com acesso a partir do gaveto Almada/Clérigos, e o Restaurante e cozinha com acesso a partir da rua dos Clérigos e da Praça da Liberdade, com a existência de uma grande esplanada protegida por toldo. No projecto estão previstas 23 saídas para o exterior, com o objectivo de criar comunicação entre a cidade e o interior do edifício, aproveitando as 3 frentes do edifício.

Nos restantes quatro andares estão previstos instalar-se 11 quartos duplos por piso, e com a ampliação de um novo piso (quinto piso) surge a possibilidade de acrescentar mais 8 quartos com varanda, que foram considerados fundamentais para a viabilidade do investimento. Em todos os pisos deverá existir um hall de dimensões generosas, que funcionará igualmente como zona de convívio ou até trabalho, com acesso "wifi". Existirão dois elevadores abertos ao público, dos quais um será condicionado a serviço por sistema de chave e antecâmara auxiliar, o que evitará cruzamentos entre o cliente e funcionários.

O projecto apresentado tem uma estimativa orçamental de 1.5 milhões de euros, valor inferior ao estimado inicialmente no documento estratégico.

Imagem 4.27: Imagem aérea do Edifício da Casa Navarro

Imagem 4.28: Alçado da Praça da Liberdade - em cima o actual; em baixo o proposto com piso recuado

Imagem 4.29: Alçado da Rua dos Clérigos - em cima o actual; em baixo o proposto com novo piso recuado

5
CONCLUSÕES

O Turismo é cada vez mais uma das forças objectivas para a conservação do património, natural e cultural, uma vez que captura as características económicas do património, gerando fundos, que podem ser dedicados à conservação do património e à educação da comunidade. Este sector é um fenómeno cada vez mais complexo, com dimensões políticas, económicas, sociais, culturais, educacionais, entre outras. O Património cultural da cidade do Porto é uma das principais atracções turísticas e o aumento do turismo na cidade deve trazer benefícios à cidade e também à comunidade residente, proporcionando meios e motivação para cuidar, manter, e reabilitar o património existente. É bastante importante que a cidade consiga atrair visitantes, uma vez que um aumento de visitantes implica um aumento de notoriedade, crescimento da economia local e acima de tudo do investimento. Uma vez que a operacionalização da reabilitação urbana na Baixa se efectua por quarteirão, o investimento efectuado para a construção dos empreendimentos turísticos torna-se um factor chave para o desenvolvimento do processo.

Como foi exposto no capítulo 3, são vários os empreendimentos turísticos que surgirão brevemente na Baixa, em virtude de uma conjuntura que se afigura favorável ao crescimento do sector turístico na cidade. Neste momento existem 8 hotéis disponíveis para os visitantes, na zona da Baixa que se considerou para este trabalho. O aumento de empreendimentos nesta zona é portanto natural, uma vez que os turistas que visitam a cidade, com o intuito de conhecer a sua história visitando a Baixa, podem preferir permanecer em estabelecimentos o mais próximo possível dos seus locais de interesse. Após analisar a existência de hotéis na Baixa e no Centro Histórico, pode-se concluir que os empreendimentos analisados como casos de estudo possuem uma localização privilegiada, e que em relação ao Palácio das Cardosas, apenas existe um outro hotel actualmente da mesma categoria (5 estrelas) na zona da Baixa e na proximidade da Avenida dos Aliados. Este aumento de empreendimentos turísticos está de acordo com as estratégias preconizadas nos últimos anos, e permite requalificar o sector hoteleiro no centro da cidade. O reforço da oferta hoteleira permite também reabilitar e atribuir uma nova funcionalidade a edifícios devolutos e de valor patrimonial, e permite ainda criar postos de trabalho para os habitantes do Centro Histórico e da Baixa. Os antigos estabelecimentos hoteleiros, pensões e residenciais, terão de se modernizar para poder competir com os novos hotéis que surgem na Baixa, e com os novos conceitos de alojamento. Nesse sentido o novo regime jurídico dos empreendimentos turístico revela-se uma oportunidade para requalificar o sector hoteleiro da cidade, particularmente com o apoio da linha de crédito criada pela Turismo de Portugal I.P. Seria portanto interessante analisar no futuro como decorreu este processo de reconversão dos

estabelecimentos mais clássicos da Baixa, nomeadamente das Pensões, para entender quantos foram reconvertidos em hotéis, e qual a classificação que obtiveram, entre outros aspectos.

Com o elevado crescimento de voos Low Cost na cidade, parece ser natural o crescimento do sector hoteleiro, designadamente na Baixa. Como foi observado no capítulo 3, a subida de tráfego aéreo Low Cost originou um aumento inequívoco na procura dos empreendimentos hoteleiros da cidade. Pelo que foi exposto, e apesar de este trabalho não ter como objectivo a análise da viabilidade económica dos novos empreendimentos turísticos que se planeiam para a cidade, será axiomático afirmar que o crescimento acentuado do sector hoteleiro implicará uma maior competitividade no sector, originando um aumento na qualidade do serviço e eventualmente uma descida dos preços, o que se afigura bastante positivo para o sector, mas principalmente para a cidade e para os visitantes.

Quanto aos casos de estudo apresentados, estes representam, na prática, as estratégias preconizadas. Foi escolhido como um dos casos de estudo a construção do empreendimento turístico mais emblemático da cidade actualmente, o Palácio das Cardosas, e creio que este é um exemplo perfeito do impacto que o sector do turismo pode ter na reabilitação urbana. Neste caso, além da reabilitação física de um dos edifícios principais da Avenida dos Aliados, existe simultaneamente uma intervenção em todo o quarteirão, surge uma nova praça interior, ataca-se o grave problema de estacionamento da zona, e surge também um equipamento fulcral para o crescimento futuro do turismo na cidade e na região, o Porto Welcome Center. Efectivamente este equipamento dotará a cidade de um sistema integrado, centrando no mesmo espaço todos os serviços de apoio ao turismo, permitindo aproveitar ao máximo o potencial económico do sector do turismo na cidade. Naturalmente, nem todos os empreendimentos turísticos serão implantados em edifícios com valor patrimonial ou enquadrados em grandes operações de reabilitação urbana, como neste caso, mas mesmo os empreendimentos que se implantarem em edifícios correntes possuirão repercussões socioeconómicas na zona, e portanto transmitirão também o seu contributo para o processo de regeneração do centro da cidade.

Relativamente à opção construtiva de ambos os casos analisados, a escolha passou por apenas manter a fachada original dos edifícios, demolindo o interior e reconstruindo com técnicas actuais. Esta estratégia construtiva compreende-se, tendo em conta o estado dos edifícios em questão, à imagem de vários edifícios da Baixa, e uma vez que a nova ocupação dos edifícios é bastante exigente em termos funcionais e habitualmente não será compatível com a construção original, sendo também fulcral maximizar o número de quartos tendo em conta a área disponível, sendo ao mesmo tempo necessário dotar os edifícios de níveis de conforto, segurança e tecnologia actuais. Importa também referir que durante a fase de demolição e escavação, foram efectuadas escavações arqueológicas, no caso de estudo já em construção, que permitiram redescobrir vestígios que testemunham a história da cidade, sendo esta recuperação de elementos patrimoniais da cidade mais um contributo positivo no processo de reabilitação urbana.

É de salientar a importância da Porto Vivo SRU e da estratégia que traçou para a reabilitação urbana da Baixa. A dinamização do turismo e o crescimento do sector hoteleiro não seria possível sem o investimento privado e nessa medida, o papel angariador e mediador da SRU releva-se essencial. De facto o crescimento do sector do turismo atrai o investimento privado, no segmento hoteleiro e outros. Esse investimento privado é a alavanca fundamental no processo de reabilitação urbana que actualmente se faz numa lógica de quarteirão. Sem ele, várias operações provavelmente não seriam possíveis, ou estariam comprometidas. Sem o investimento privado da marca Intercontinental no Palácio das Cardosas, o processo de reabilitação do quarteirão poderia ter dificuldades em arrancar. Se a atracção do investimento privado continuar, mesmo em ramos que não o hoteleiro, o futuro poderá trazer grandes marcas internacionais para a Baixa da cidade, nomeadamente para a Avenida dos Aliados, à imagem de outras grandes praças europeias. O surgimento da marca Intercontinental na

Praça da Liberdade é um bom prenúncio. Paralelamente a este investimento privado, o aumento na atracção de visitantes à Baixa auxilia a economia do local, potenciando todo o processo.

Haveria ainda muito para analisar sobre temas tão vastos como o sector do turismo, empreendimentos turísticos e reabilitação urbana. Importa referir que a política de reabilitação urbana que foi definida no Masterplan é bastante vasta, tendo sido apenas feita aqui uma análise em torno do sector do turismo. Neste trabalho procurou-se exemplificar o incremento do sector do turismo através de casos concretos de novos empreendimentos turísticos que estão a surgir na Baixa da cidade. Naturalmente o sector do turismo contribui de outras formas para o processo de reabilitação urbana, como já foi referido, no entanto através destes casos de estudo é possível verificar de forma palpável esses contributos, além de que esta análise se adequa à área de estudo de onde advém este trabalho. De facto, análises do impacto económico e social também seriam necessárias para estudar do fenómeno do turismo na cidade e o seu contributo para a reabilitação urbana.

Como conclusão, acredito que a cidade do Porto vive neste momento uma época bastante emocionante da sua história. Em suma, existe uma conjugação de factores favoráveis que potenciam a cidade. A evolução do sector do turismo, com o crescimento do turismo City Break e do turismo Cultural, o crescimento dos voos Low Cost no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, a crise económica mundial que influencia os viajantes a procurar locais economicamente mais acessíveis, com um custo de vida menor, todos estes factores, conjugados com o enorme património cultural da cidade, podem realmente incutir uma transformação na cidade, impulsionando o processo de reabilitação urbana em curso na Baixa. O turismo deverá ser um dos principais impulsionadores do processo de reabilitação da Baixa, uma vez que o seu intuito principal passa por testemunhar a evolução histórica da cidade e do seu povo, através das criações construtivas que ainda hoje existem e que necessitam de ser conservadas ou reabilitadas. Com efeito, o processo de reabilitação passa pela reabilitação do edificado, mas também pela reabilitação da malha urbana da Baixa, e pelo rejuvenescimento económico e social. De facto, ao longo deste trabalho pode-se concluir que o sector do Turismo apoia fortemente as políticas de Reabilitação Urbana da cidade e é sem dúvida um factor dinamizador da economia local e da reabilitação do edificado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] Moreira, Rui., *Uma questão de Carácter*. Livraria Civilização Editora, Porto, 2009.

[2] Cabeças, M.C., d'Ara, C., *Porto Monumental e Artístico*. Porto Editora, Porto, 2003.

[3] http://pt.wikipedia.org/wiki/História_do_Porto

[4] Marques, H., Fernandes J. A. R., Martins L. P., *Porto percursos nos espaços e memórias*, Edições Afrontamento, 1990

[5] Edição da Fotografia Alvão, *A cidade do Porto na Obra do Fotógrafo Alvão 1872:1946*, Porto, 1993

[6] González R., Solla X., Pinho P., *Modelos de Gestão: soluções institucionais para as cidades históricas*, Ayuntamiento de Santiago de Compostela, Câmara Municipal do Porto, 2005

[7] http://www.international.icomos.org.br/

[8]http://pt.wikipedia.org/wiki/Comissariado_para_a_Renovação_Urbana_da_Área_de_Ribeira/Barredo

[9] Fernandes, Gomes, *Centro Histórico do Porto – dar futuro ao nosso passado*, Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, 1983

[10] http://www.fdzhporto.pt/

[11] Porto Vivo, S.R.U, *Revitalização Urbana e Social da Baixa do Porto*, Porto Vivo SRU, 2005

[12] http://www.portovivosru.pt/

[13] Porto Vivo SRU, CMP, *Plano de Gestão do Centro Histórico, 2008*

[14] World Tourism Organization, Collection of Tourism Expenditure Statistics, 1995

[15] http://en.wikipedia.org/wiki/Tourism

[16] Andrade, J. V., *Turismo: fundamentos e dimensões.* Ática, São Paulo, 2000

[17] Ministério da Economia e da Inovação, *Plano Estratégico Nacional do Turismo, 2007*

[18] http://www.turismodeportugal.pt

[19] http://www.ine.pt

[20] Instituto de Planeamento do Turismo, *Perfil dos Turistas do Porto e Norte de Portugal, 1º Trimestre 2010*, 2010

[21] Cushman & Wakefield, *Mercado de Hotéis, as Low Cost e a Hotelaria do Porto*, 2009

[22] Hotels.com, *Hotels Price Index*, 2010

[23] http://www.ana.pt

[24] http://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Francisco_Sá_Carneiro

[25] Gestluz Consultores, *O Turismo enquanto factor de Sustentabilidade dos Processos de Revitalização Urbana*, AMP Porto , 2008

[26]http://www.guardian.co.uk/travel/2009/feb/07/budget-city-breaks-porto-portugal?page=1

ANEXOS

A1. - Eixo “Turismo” do Plano de Gestão do Centro Histórico

EIXO III| TURISMO	
OBJECTIVO ESTRATÉGICO **CONTRIBUIR PARA A EXCELÊNCIA DA EXPERIÊNCIA TURÍSTICA DO CENTRO HISTÓRICO DO PORTO PATRIMÓNIO MUNDIAL**	
OBJECTIVO ESPECÍFICO 7	**Valorizar turisticamente os recursos paisagísticos e patrimoniais**
Aproveitar a localização privilegiada e a excelência patrimonial do Centro Histórico, entendendo-o como um recurso turístico diferenciador, âncora da oferta regional, estimulando acções que valorizem a sua interpretação, fruição e reavivem o seu património intangível e, consequentemente, que reforcem a protecção e salvaguarda deste bem. PROGRAMAS: A. Valorização do património B. Valorização da paisagem	
OBJECTIVO ESPECÍFICO 8	**Melhorar a promoção e acolhimento turístico**
Desenvolver programas sistemáticos de marketing territorial e de acolhimento ao turista, promovendo o Centro Histórico do Porto de forma integrada e concertada, aos níveis nacional e internacional, valorizando a qualidade e autenticidade dos seus recursos, posicionando-o como um destino atractivo, distintivo e diversificado. PROGRAMAS: A. Programa de promoção e acolhimento	
OBJECTIVO ESPECÍFICO 9	**Incentivar a criação de novos atractivos e serviços turísticos**
Conferir sustentabilidade a um território de excelência patrimonial através da estruturação e criação de novos e diferenciados atractivos, novos serviços de interpretação e comunicação da história e significado do lugar, alargamento de infra-estruturas turísticas e reavivar do seu património intangível. PROGRAMAS: A. Revitalização dos existentes e criação de novos espaços museológicos B. Criação de infra-estruturas e serviços turísticos	

EIXO III	
OBJECTIVO 7	**VALORIZAR TURISTICAMENTE OS RECURSOS PAISAGÍSTICOS E PATRIMONIAIS**
PROGRAMA A	**Valorização do património**
PROJECTOS	III.7.33 Recriação de momentos históricos III.7.34 Dinamização de novos percursos temáticos III.7.35 Revitalização das festas tradicionais

RECRIAÇÃO DE MOMENTOS HISTÓRICOS	III.7.33
Descrição Recriar, ao longo do ano, momentos históricos simbólicos e representativos da evolução histórica da cidade do Porto e do seu núcleo histórico	
Objectivos ▪ Divulgar a história local junto dos moradores, turistas e visitantes do Centro Histórico do Porto; ▪ Proporcionar momentos de celebração para quem vive e visita o Centro Histórico do Porto; ▪ Reforçar o calendário cultural da cidade.	
Fundamentação Decorrente de novo perfil do turista, cada vez mais exigente e ávido de experiências culturais e criativas, impõe-se a valorização do carácter único da história local, contribuindo para a criação de novas atracções culturais e turísticas.	
Promotor/Parceiros: ▪ Porto Vivo, SRU ▪ Câmara Municipal do Porto ▪ Companhias de teatro do CHP ▪ ADETURN	

DINAMIZAÇÃO DE NOVOS PERCURSOS TURÍSTICOS	III.7.34

Descrição
Criação de novos circuitos/rotas na área classificada, que estudem, organizem e divulguem:
- Arquitectura;
- Cafés Históricos;
- Miradouros;
- Descobrimentos;
- Vinho do Porto;
- Comércio Tradicional;
- Barroco.

Objectivos
- Qualificar e organizar a oferta de recursos históricos e patrimoniais existentes;
- Aumentar o grau de satisfação dos turistas e visitantes;
- Aumentar o tempo médio de estadia dos turistas e visitantes.

Fundamentação
Para a cidade do Porto se posicionar enquanto destino turístico no segmento de *city short break* é imprescindível criar novas rotas e dar a conhecer o que é único e diferencia o Centro Histórico do Porto dos nossos destinos concorrentes. Por outro lado, permite dinamizar e qualificar toda a área classificada, criando um ambiente envolvente e vibrante tanto para os turistas como para os residentes e investidores.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Turismo Local
- Várias instituições locais/envolvimento da população
- Apoio de especialistas nas diferentes áreas temáticas

REVITALIZAÇÃO DAS FESTAS TRADICIONAIS	III.7.35

Descrição
Proteger, valorizar e divulgar as festividades tradicionais, contribuindo para a sua vitalidade e continuidade:
- Festa de São João (celebrada no dia 24 de Junho, sendo a mais importante festa popular do Porto);
- Festa de São Pedro de Miragaia (comemorada no dia 29 de Junho, com um ciclo de iluminações e arraiais, música e bailes populares)
- Festa da Senhora do Ó (fecha o ciclo de festas do mês de Setembro, sendo realizada no último Domingo do referido mês; esta festividade esteve desaparecida durante 150 anos e foi revitalizada nos anos 80);
- Festa de São Nicolau (trata-se de uma celebração diferente das demais festas congéneres por se dedicar às crianças, realizada a 6 de Dezembro);

Destaca-se como prioritário o incentivo à continuidade de construção das cascatas de São João e um maior envolvimento da comunidade escolar na também conhecida como Festa dos Meninos, celebração em honra de São Nicolau.

Objectivos
- Proteger o património imaterial do Centro Histórico do Porto Património Mundial;
- Valorizar as tradições mais carismáticas;
- Promover as festividades em diferentes locais da Cidade, Região e País.

Fundamentação
Os espaços físicos onde têm lugar as actividades culturais públicas e colectivas têm uma importante e duradoura influência – estética, social, económica e simbólica – na forma e função das cidades. A celebração e promoção da civilização, quer para fins cerimoniais ou de afirmação de identidade, sempre foi realizada com recurso a eventos em espaços públicos e emblemáticos. Por conseguinte, os Centros Históricos são, de um modo geral e por direito natural, o palco habitual das mais importantes manifestações culturais da cidade.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Turismo Local
- Várias instituições locais/envolvimento da população
- Apoio de especialistas nas diferentes áreas temáticas
- Juntas de Freguesia
- Paróquias

EIXO III	
OBJECTIVO 7	VALORIZAR TURISTICAMENTE OS RECURSOS PAISAGÍSTICOS E PATRIMONIAIS
PROGRAMA B	**Valorização da paisagem**
PROJECTOS	III.7.36 Requalificação dos Miradouros III.7.37 Percurso Muralha Fernandina, Santa Clara e "Jardim das Laranjeiras"

REQUALIFICAÇÃO DOS MIRADOUROS	III.7.36

Descrição
Requalificar e valorizar os miradouros existentes no Centro Histórico do Porto, nomeadamente o do Largo do Colégio e o da Bateria da Vitória. Propõe-se ainda a criação de uma Rota dos Miradouros que proporcione a criação de um novo recurso turístico.

Objectivos
- Valorizar os recursos naturais e distintivos;
- Promover e criar novos recursos turísticos.

Fundamentação
Os miradouros são um fantástico e distintivo recurso desta "cidade cascata", ajudando a enaltecer o incomparável valor estético da paisagem da área classificada. Proporcionam a inesgotável descoberta de novos recantos e encantos do Centro Histórico do Porto, na sua relação privilegiada com o Rio Douro, justificando-se a sua valorização como novo atractivo e consequente protecção e salvaguarda do bem classificado.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- ADETURN

PERCURSO MURALHA FERNANDINA, SANTA CLARA E "JARDIM DO LARANJAL"	III.7.37

Descrição
Valorizar e requalificar o conjunto patrimonial constituído pela muralha Fernandina, pela Igreja de Santa Clara e o Jardim do Laranjal, alargando e qualificando a sua visita.

Objectivos
- Valorizar turisticamente este conjunto patrimonial;
- Criar novos recursos turísticos para o Centro Histórico do Porto Património Mundial.

Fundamentação
Para a cidade do Porto se posicionar enquanto destino turístico no segmento de *city short break* é imprescindível criar novas rotas e dar a conhecer aos visitantes o que é único e diferenciador.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- ADETURN

EIXO III	
OBJECTIVO 8	MELHORAR A PROMOÇÃO E ACOLHIMENTO TURÍSTICO
PROGRAMA A	**Programa de Promoção e Acolhimento**
PROJECTOS	III.8.38 Utilização de Tecnologias de Informação e Comunicação III.8.39 *Welcome Centre* III.8.40 Agentes "i can help" III.8.41 Qualificação da Restauração III.8.42 Qualificação dos Circuitos Turísticos III.8.43 Sinalética de Orientação e Interpretação

UTILIZAÇÃO DE TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	III.8.38

Descrição
Criar uma plataforma tecnológica de apoio à interpretação e comunicação do valor patrimonial, histórico e cultural do Centro Histórico, integrando:
- Guia turístico multimédia;
- Guia turístico em versão telemóvel e PDA;
- Vídeo promocional;
- Sistema de informação georreferenciada.

Objectivos
- Promover os recursos históricos e patrimoniais;
- Captar novos segmentos de público;
- Aumentar o grau de satisfação do turista assim como do morador, estimulando o sentimento de orgulho e pertença.

Fundamentação
Decorrente do novo perfil do turista e visitante do Centro Histórico do Porto, cada vez mais exigente e ávido de qualidade de informação, é de extrema importância que o tempo investido na procura de informação seja o mais reduzido possível.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Universidade do Porto;
- Turismo local;
- ADETURN.

WELCOME CENTRE — III.8.39

Descrição
Este projecto pretende-se afirmar como um espaço de recepção e informação física e virtual para todos (turistas, visitantes e residentes). Pretende-se a criação de um equipamento à escala da Área Metropolitana do Porto que dê corpo à estratégia concertada de promoção e gestão turística, e que integre:

- O desenvolvimento de circuitos e rotas bem como a estruturação e promoção dos produtos turísticos;
- A disponibilização de informações sobre a região, património, equipamentos, roteiros e actividades;
- O apoio no desenvolvimento, promoção e realização de eventos e na participação em feiras;
- A gestão de modelos de promoção e difusão que garantam visibilidade à marca "Porto Património Mundial";
- O pré-acolhimento a nichos de excelência da região, estabelecendo uma parceria alargada com entidades e sectores isolados;
- A criação de uma central de reservas regional;
- A instalação de estruturas de apoio (Posto de Turismo; Livraria; Loja de Produtos da Região e Merchandising; Central de Reservas e Venda de Bilhetes; Loja de Câmbios; Espaço de acesso à Internet; Exposição permanente sobre o "Destino Porto"; Interface de mobilidade; Espaço de recolha temporária de bagagem; Sala de exposições temporárias; Mini-auditório; Cafetaria/Bar).

Objectivos

- Criar um sistema integrado, centrando num mesmo espaço e conceito a relação com os turistas;
- Recorrer a sofisticados meios de comunicação com os diversos públicos alvo;
- Criar uma entidade e a infra-estrutura que corporize a estratégia de toda a AMP, sendo ao mesmo tempo, um espaço de recepção e informação aos visitantes.

Fundamentação
Num mercado internacional cada vez mais competitivo, trata-se de um projecto crucial para o sucesso da estratégia de promoção turística e para a sua sustentabilidade.

Promotor/Parceiros:

- AMP
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU

AGENTES "I CAN HELP" — III.8.40

Descrição
Colocar técnicos especializados em acolhimento turístico, nas ruas mais movimentadas e em locais de grande afluência turística.
Munir estes mesmos técnicos de informação multimédia e georreferenciada que permita prestar uma informação célebre e eficaz.
Identificar estes técnicos como agentes facilitadores "i can help".

Objectivos

- Criar um novo conceito de atendimento turístico, baseado no acolhimento, que leve informação ao turista.

Fundamentação
Decorrente do novo perfil de turista, cada vez mais ávido de informação e escasso de tempo, é de extrema importância que o tempo de "perda" na procura de informação turística seja o mais reduzido possível.

Promotor/Parceiros:

- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- ADERTURN

QUALIFICAÇÃO DA RESTAURAÇÃO — III.8.41

Descrição
A gastronomia enquanto património e identidade de uma região tem vindo a desempenhar um papel crescentemente relevante na oferta turística. À consciência deste facto interessa associar a qualificação da oferta local, através do reforço das competências e valências dos recursos humanos, reequipamento, reestruturação e remodelação dos estabelecimentos de restauração, bem como da:

- Tradução de todas as ementas em idiomas estrangeiros;
- Atribuição do Selo de Qualidade aos restaurantes com maiores índices de qualidade;
- Edição de uma brochura e publicação online dos restaurantes a quem foi atribuído o Selo de Qualidade.

Objectivos

- Qualificar e Organizar a oferta turística;
- Incentivar a obtenção de licenciamento;
- Aumentar o grau de satisfação do turista/visitante.

Fundamentação
A cidade do Porto possui os requisitos necessários para se afirmar no segmento turistico-cultural: tem valor patrimonial, um produto único (o Vinho do Porto), cidade segura e hospitaleira. No entanto, a afirmação do Porto como destino turístico sustentável implica uma aposta na qualificação da sua oferta, permitindo, de uma forma racional, a satisfação e fidelização de novos turistas/visitantes. O turista cada vez mais é exigente, pelo que a qualidade dos serviços tem de responder positivamente às suas mais elevadas expectativas.

Promotor/Parceiros:

- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Turismo local
- Escola de hotelaria do Porto
- Associação Portuguesa de hotelaria, Restauração e Turismo – APHORT
- ADETURN

QUALIFICAÇÃO DOS CIRCUITOS TURÍSTICOS	III.8.42

Descrição
A proliferação de circuitos turísticos na cidade nem sempre tem vindo a ser acompanhada pela melhoria da qualidade da oferta, nomeadamente no conforto, segurança e nível de serviço. Torna-se necessária, por isso, a criação de documento regulador com os requisitos necessários para obtenção do Selo de Qualidade por parte dos cruzeiros, autocarros e percursos personalizados, bem como dotar os profissionais com as competências e valências adequadas ao desempenho das funções.

Objectivos
- Qualificar e Organizar a oferta turística;
- Aumentar o grau de satisfação do turista / Visitante.

Fundamentação
A situação actual dos circuitos turísticos organizados é ainda desorganizada e o nível de qualidade desequilibrado.
O Porto para fidelizar s seus turistas tem que apostar na qualidade dos serviços que oferece. Sem entrar num modelo "administrativista" é necessário intervir na regulação para garantir a quem nos visita que as suas melhores expectativas não são defraudadas.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Turismo local
- Porto Tours
- Turismo de Portugal

SINALÉTICA DE ORIENTAÇÃO E INTERPRETAÇÃO	III.8.43

Descrição
Sinalização de interpretação e de orientação da área classificada e dos seus recursos patrimoniais e turísticos, utilizando linguagem clara e um design atraente

Objectivos
- Orientar e informar o turista, visitante e residente;
- Potenciar os recursos turísticos existentes;
- Afirmar o Porto como destino de *City Break*.

Fundamentação
A cidade do Porto para se afirmar no segmento de *City Break/Short Break*, deve qualificar a sua "navegabilidade" e interpretação, fornecendo os conteúdos de interpretação que reforcem a qualidade experiência turística.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Turismo local

EIXO III	
OBJECTIVO 9	INCENTIVAR A CRIAÇÃO DE NOVOS ATRACTIVOS TURÍSTICOS
PROGRAMA A	**Revitalização dos existentes e criação de novos espaços museológicos**
Projectos	III.9.44 Revitalização dos existentes e criação de novos espaços museológicos

REVITALIZAÇÃO DOS EXISTENTES E CRIAÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS MUSEOLÓGICOS	III.9.44

Descrição
A valorização da memória e da identidade da cidade e do Centro Histórico passa pela capacidade dos Museus em recolher, organizar e mostrar mas também em informar, educar e promover o seu património material e imaterial.
A actual rede de espaços museológicos está aquém do valor patrimonial e procura turística do Centro Histórico, situação que importa inverter.
Propõe-se, por isso, um esforço de requalificação e alargamento dessa rede e de promoção do inestimável valor que encerra.

Objectivos
- Transmitir e dar a conhecer o património do Centro Histórico do Porto e da cidade;
- Reforçar a oferta cultural e turística no Centro Histórico do Porto.

Fundamentação
Poucos museus do Centro Histórico apresentam temáticas atractivas para visitantes e turistas, estando os principais espaços museológicos da cidade fora da área classificada. É urgente criar novos espaços e serviços museológicos, que tornem o Centro Histórico do Porto um local mais atractivo para turistas estrangeiros e nacionais, para habitantes locais, para eventos e actividades culturais, com recurso ao uso das mais actuais tecnologias de informação e comunicação.

Promotor/Parceiros:
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- IMC (Instituto dos Museus e Conservação)

EIXO III	
OBJECTIVO 9	**INCENTIVAR A CRIAÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS DE ATRACÇÃO TURÍSTICA NO CENTRO HISTÓRICO DO PORTO**
PROGRAMA B	**Criação de infra-estruturas e serviços turísticos**
Projectos	III.9.45 Revitalização do Mercado Ferreira Borges III.9.46 Reforço da oferta hoteleira

REVITALIZAÇÃO DO MERCADO FERREIRA BORGES (ANIMAÇÃO MUSICAL E TURÍSTICA) — **III.9.45**

Descrição

A instalação de um projecto musical e turístico no Mercado Ferreira Borges traduz um novo conceito, que consiste na criação de um espaço de acolhimento, divulgação e de concepção de práticas, bens e produtos artísticos, culturais e turísticos, bem como um espaço de lazer, de confluência, de convívio e partilha de culturas.
O desafio é dotar o Porto de um agente cultural dinamizador, identificado com a história e com a cidade, capaz de proporcionar conforto, segurança, comodidade e conveniência, com serviços e equipamentos que o transformem num local cultural natural, de chegada e fruição, bem como de partida, para todos os que visitam e saem à descoberta da cidade.
Pretende-se unir o Mercado Ferreira Borges e o Centro Histórico a um circuito de criadores consagrados, assim como, às novas gerações de artistas e produtores culturais, em áreas tão distintas como as artes plásticas, a música, a dança, o cinema, o teatro, como toda uma variedade de novas combinações performativas e audiovisuais de carácter criativo, artístico e tecnológico.
O projecto contempla uma série de serviços e programas complementares - cafetaria/restauração; livraria/discoteca; merchandising; estúdio/sala de ensaio; cedência de espaço; Internet wireless - que, sequencialmente, se imbricam e interligam para oferecerem aos visitantes uma experiência ímpar, apta a proporcionar 19 horas ininterruptas de entretenimento, lazer, arte, história e cultura. O projecto assume a gestão do Mercado Ferreira Borges enquanto edifício de elevado valor patrimonial, respeitando e divulgando as experiências e memórias do mesmo.

Objectivos

- Apostar na diversidade e excelência da oferta cultural e dos serviços a prestar;
- Promover eventos artísticos, culturais e turísticos;
- Estimular o aparecimento de novos criadores;
- Adequar e alargar os horários da oferta cultural/de animação na cidade do Porto;
- Integrar a arte e a cultura no quotidiano das populações contribuindo para o desenvolvimento da cidadania e qualidade de vida;
- Valorizar a história do edifício patrimonial do Mercado Ferreira Borges.

Fundamentação

O Mercado Ferreira Borges, apesar do seu elevado interesse patrimonial, não tem sabido aproveitar o seu potencial de atracção turística e intervenção cultural Este projecto, respeitando a memória e identidade do lugar, propõe-se reforçar a riqueza e diversidade da agenda cultural e alargar o leque de experiências turísticas do Centro Histórico.

Promotores/Parceiros:

- Hard Club
- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Associação Comercial do Porto
- Escola Superior de Música e Artes do Espectáculo
- Conservatória de Música do Porto
- Fundação da Juventude
- Escola Superior de Arte e Design
- Valentim de Carvalho
- Associação de Bares da Zona Histórica do Porto
- Circulo Portuense de Ópera
- Santa Casa da Misericórdia do Porto
- Ballet Teatro
- Árvore - Cooperativa de Actividades Artísticas
- CRL - Cooperativa de Actividades Artísticas
- Porto Lazer

REFORÇO DA OFERTA HOTELEIRA — **III.9.46**

Descrição

Pretende-se com a implementação deste projecto reforçar a actual oferta hoteleira, através da reabilitação de edifícios em mau estado de conservação, potenciando o crescimento da procura turística e o alargamento do tempo de permanência dos turistas no Centro Histórico do Porto.
Ao mesmo tempo, este projecto contribui para o emprego e desenvolvimento empresarial desta área.

Objectivos

- Aumentar a actual oferta hoteleira no Centro Histórico do Porto;
- Reabilitar e atribuir uma funcionalidade a edifícios devolutos e de valor patrimonial existente neste Sítio;
- Aumentar os postos de trabalho para os habitantes do Centro Histórico do Porto.

Fundamentação

Da análise da oferta turística enquadrada na área classificada e na área protegida da cidade e após verificação das características da procura para o Porto, julgamos ser oportuna a aposta em estratégias de aproximação ao turismo, equilibradas entre a oferta e a procura. Esta intenção servirá o propósito de alicerçar o crescimento sustentado, tendo em conta os recursos existentes e a maximização destes, ao mesmo tempo que se cuida pela satisfação de quem nos visita, aumentando a actual oferta hoteleira, garantido a reabilitação e função de edifícios devolutos.

Promotor/Parceiros:

- Câmara Municipal do Porto
- Porto Vivo, SRU
- Investidores privados
- ADETURN

A2. – Hotéis na Baixa e Centro Histórico

Grande Hotel do Porto
3
Hotel Infante de Sagres
5
Hotel Internacional
3
Hotel Teatro
4
Hotel Mercure Porto Centro
4
Hotel Quality Inn
3
Hotel da Bolsa
3
Pestana Porto Hotel
4