

Raquel Sousa Marques

O Turismo Cultural e a Problemática da Capacidade de Carga do Património:

**Estudo da dimensão social do caso da Sé
do Porto**

MESTRADO EM PATRIMÓNIO, ARTES E TURISMO
CULTURAL

Raquel Sousa Marques

O Turismo Cultural e a Problemática da Capacidade de Carga do Património:

Estudo da dimensão social do caso da Sé do Porto

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
MESTRE EM PATRIMÓNIO, ARTES E TURISMO CULTURAL

Orientação

Prof. Doutor António Manuel Torres da Ponte

MESTRADO EM PATRIMÓNIO, ARTES E TURISMO
CULTURAL

À minha Mãe Sandra

Ao meu Pai César

À minha Irmã Tânia

À minha Irmã Joana

Ao meu sobrinho Duarte

Ao meu João

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho revelou-se uma tarefa árdua e não seria possível sem o apoio de diversas pessoas e uma instituição. Neste sentido, gostaria de expressar um sincero agradecimento a todos aqueles que tornaram possível a realização do mesmo.

Ao Professor Doutor António Ponte, sob cuja orientação foi desenvolvido este estudo. Quero agradecer a forma como orientou este trabalho, os conselhos, a pertinência das suas críticas e sugestões.

Ao Cabido Portucalense que prontamente autorizou a minha permanência na Sé do Porto e disponibilizou informações imprescindíveis para o meu estudo-caso.

À Doutora Sara Rocha, um agradecimento muito especial, por ter disponibilizado o seu tempo e fornecido informações úteis para a elaboração desta dissertação.

À Arquiteta Ângela Melo por ter disponibilizado o seu tempo e fornecido informações importantes que muito contribuíram para a realização deste trabalho.

À minha família agradeço do fundo do meu coração o apoio incondicional que me têm dado e por estarem sempre presentes nos momentos importantes da minha vida.

Ao meu namorado pelo amor, carinho, companheirismo, paciência e sabedoria. És o meu pilar! Obrigado por tudo, meu amor.

Aos meus amigos que colaboraram neste trabalho agradeço a vossa disponibilidade e paciência. Obrigada Anabela Novais, Lara Sousa, Solange Barbosa e Paulo Carmo. Um agradecimento especial à Filipa, à Catarina, à Isabel, à Rita, à Inês, à Margarida e à Márcia pelos vossos conselhos.

Mais uma vez, obrigado a todos!

Raquel Sousa Marques

RESUMO

O turismo, no geral, tem um forte impacto podendo resultar em grande quantidade de benefícios para as comunidades locais e, portanto, poder constituir-se como fator de desenvolvimento. Segundo Ceballos-Lascuráin (1996), conhecer e compreender os impactos ambientais que o turismo cultural e o turismo natureza poderão ter sobre os recursos existentes, são pré-requisitos fundamentais para definir a capacidade de carga turística de um local. Assim, conhecer os limites do local para o desenvolvimento do turismo, permite antecipar os níveis de saturação dos locais turísticos e aplicar estratégias de gestão adequadas (UNWTO & UNEP, 2005). Uma ferramenta essencial para ajudar a maximizar os benefícios para as comunidades locais e, em simultâneo, minimizar os impactos negativos do turismo sobre o ambiente e o património cultural é o Código Mundial de ética do Turismo (UNWTO & UNEP, 2005). Portanto, há que ter em conta a capacidade de carga turística de um local. Segundo a OMT (Organização Mundial de Turismo) a capacidade de carga turística define-se como “o número máximo de pessoas que uma determinada área pode suportar, sem que haja alteração no meio físico, sem reduzir a satisfação dos visitantes e sem que se produza efeitos adversos sobre a comunidade recetora, a economia ou cultura local” (Oliveira, 2013). Por isso é necessário que exista o compromisso de utilização dos recursos disponíveis de forma regrada, equilibrada e cuidada para que não se verifique a degradação do Património Cultural.

Palavras-chave: Património e Turismo Cultural; Monumento; Capacidade de Carga; Sé do Porto.

ABSTRACT

Tourism, in general, has a strong impact and can result in a large amount of benefits for the local communities and, therefore, can create as a development factor. According to Ceballos-Lascuráin (1996), knowing and comprehending environmental impacts that both cultural tourism and nature tourism may have upon the existent resources, are fundamental prerequisites to define the tourism's carrying capacity of a place. Thereby, knowing the limits of the area to the tourism development allows to prevent the saturation levels of touristic spots and apply proper management strategy (UNWTO & UNEP, 2005). A fundamental tool to help maximize the benefits to local communities and, at the same time, minimize the negative impacts of tourism on the environment and the cultural heritage it's Global Code of Ethics of Tourism (UNWTO & UNEP, 2005). Therefore, must be taken into consideration the tourism's carrying capacity of a place. According to UNWTO (World Tourism Organization) the tourism's carrying capacity is defined as "the maximum number of people that may visit a tourist destination at the same time, without causing destruction of the physical, economic and sociocultural environment and an unacceptable decrease in the quality of visitors' satisfaction" (Oliveira, 2013). For that very reason is necessary that there is a commitment to the utilization of available resources in a balanced, ruled and careful form so that there is no decay of the Cultural Heritage.

Keywords: Cultural Heritage and Tourism; Monument; Carrying Capacity; Porto Cathedral.

ÍNDICE

Introdução	1
1.º Capítulo – Enquadramento Conceptual	6
1.1. Conceito de Monumento	6
1.2. Conceito de Monumento Histórico	8
1.3. Conceito de Salvaguarda	9
1.4. Conceito de Conservação	10
1.5. Património como Recurso Cultural	15
1.6. Conceito de Turismo	20
1.6.1. Conceito de Turismo Cultural	23
1.6.2. Conceito de Turista e Turista Cultural	25
1.6.3. Conceito de Turismo Sustentável	26
1.6.3.1. Organização Mundial de Turismo e o Turismo Sustentável	29
1.7. Conceito de Mediação Patrimonial	30
2.º Capítulo – Capacidade de Carga. O Conceito, Modelos de Avaliação e Políticas para a Gestão Sustentável do Turismo Cultural	33
2.1. Evolução e definição do conceito	35
2.2. Revisão crítica da literatura	43
2.3. Evolução do pensamento teórico	46
2.4. Abordagens, dimensões e perspetivas	49
2.5. Implementação	54
2.6. Metodologias de avaliação	57
2.7. Avaliação da capacidade de carga	62
2.7.1. Como funciona a avaliação	63
2.7.2. Parâmetros/Componentes	69
2.7.3. Indicadores	72
2.8. Aplicação da Capacidade de Carga	73
2.9. Políticas para Gestão Sustentável do Turismo	77
2.10. Modelos de Avaliação	78

2.10.1. Modelo de Avaliação do <i>Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec</i> (México)	78
2.10.2. Modelo de Avaliação das Zonas Arqueológicas com visita pública sob custódia do Instituto Nacional de Antropología e Historia (México)	79
2.10.3. Modelo de Avaliação da Catedral de Santiago de Compostela (Espanha)	82
2.10.4. Modelo de Avaliação da Praia de Carcavelos (Portugal)	86
2.10.5. Modelo de Avaliação da Reserva Natural das Berlengas (Portugal)	88
2.10.6. Modelo de Avaliação da Praia de Faro (Portugal)	89
3.º Capítulo – O estudo de caso da Sé do Porto	92
3.1. Breve resenha histórica da Sé do Porto	92
3.1.1. Planimetria da Sé do Porto	93
3.1.2. Intervenções realizadas na Sé do Porto	97
3.2. Estatísticas do Turismo de Portugal (2010-2018)	99
3.3. Capacidade de Carga Social da Sé do Porto	106
3.3.1. Propostas de melhoria	106
Considerações Finais	107
Referências	109
Apêndice	123
Anexo	245

ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS

Índice de Figuras

Figura 1: Património Cultural	19
Figura 2: A Capacidade de Carga Turística	50
Figura 3: Hóspedes por ano	100
Figura 4: Hóspedes da Região Norte	100
Figura 5: Evolução dos Hóspedes do Mercado Nacional e Estrangeiro da Região Norte	101
Figura 6: Hóspedes por mercado da Região Norte	101
Figura 7: Dormidas por ano	102
Figura 8: Dormidas da Região Norte Fonte: INE	103
Figura 9: Evolução das Dormidas do Mercado Nacional e Estrangeiro da Região Norte	103
Figura 10: Dormidas por mercado da Região Norte	104
Figura 11: Estada média	104
Figura 12: Estada média dos residentes e não residentes	105
Figura 15: Hóspedes por ano da Região Norte referente ao mês de julho	157
Figura 16: Evolução por ano do mercado estrangeiro e nacional da Região Norte referente ao mês de julho de 2019	157
Figura 17: Hóspedes por mercado da Região Norte referente ao mês de julho de 2019	158
Figura 18: Hóspedes por país de residência da Região Norte referente ao mês de julho de 2019	158
Figura 19: Aspeto atual da Sé do Porto, com as respetivas portas de entrada e saída	159
Figura 20: Entrada para a Bilheteira da Sé do Porto	159
Figura 21: (1) Bilheteira da Sé do Porto	160
Figura 22: (2) Bilheteira da Sé do Porto	160
Figura 23: (3) Bilheteira da Sé do Porto	161
Figura 24: Porta de saída da Sé do Porto	161
Figura 25: Entrada da Galilé da Sé do Porto	162
Figura 26: Porta de entrada da Galilé da Sé do Porto	162
Figura 27: Aspeto da fachada principal da Sé do Porto	163
Figura 28: Porta da Igreja Paroquial da Sé	164
Figura 29: Placar com a seguinte informação: “Para visitar a Igreja, o Claustro e o Museu dirijam-se á porta lateral direita. Obrigado.”	164

Figura 49: Aspeto geral do Claustro Gótico	168
Figura 50: Pormenor do Cruzeiro Medieval	168
Figura 51: Perspetiva atual de uma das galerias do Claustro Gótico	169
Figura 52: Entrada da Capela de S. Vicente	170
Figura 53: Entrada do Claustro Velho	171
Figura 54: Perspetiva atual da sacristia do cabido	172
Figura 55: Pormenor de restrição da circulação de visitantes na sacristia do cabido	172
Figura 56: Outra perspetiva atual da sacristia do cabido, voltada ao janelão que a ilumina	173
Figura 57: Perspetiva do retábulo da Capela de São Vicente	174
Figura 58: Pormenor do cadeiral na Capela de São Vicente	175
Figura 59: Sepultura de alguns Bispos do Porto	175
Figura 60: Aspeto geral do Claustro Velho	176
Figura 61: Aspeto geral do pátio do Claustro Velho	176
Figura 62: Aspeto geral do Claustro Velho	177
Figura 63: Aspeto geral do pátio do Claustro Velho	177
Figura 64: Batistério da Sé do Porto, vendo-se o baixo relevo de bronze representando o Batismo de Cristo, de Teixeira Lopes (1837-1918)	178
Figura 65: Perspetiva atual da nave central e da capela-mor	178
Figura 66: Nave central e rosácea da Sé do Porto	179
Figura 67: Pia de água-benta barroca de mármore róseo	179
Figura 68: Capela-mor da Sé do Porto	180
Figura 69: Altar-mor da Sé do Porto	181
Figura 70: Pormenor de um dos órgãos barrocos da capela-mor (lado do Evangelho)	181
Figura 71: Altar de Nossa Senhora do Presépio	182
Figura 72: Altar de Nossa Senhora de Vandoma	182
Figura 73: Altar de Prata da Capela do Santíssimo Sacramento	183
Figura 74: Capela de S. Pedro	183
Figura 75: Aspeto atual da Galilé da Sé do Porto	184
Figura 76: Aspeto atual da galilé da Sé do Porto	184
Figura 77: Escada barroca que liga o Claustro Gótico ao Claustro Superior	185
Figura 78: Perspetiva atual do Claustro Superior	185
Figura 79: Painéis de azulejos barrocos do Claustro Superior	186
Figura 80: Entrada para a Sala Capitular	186
Figura 81: Aspeto atual da Sala do Capítulo	187
Figura 82: Porta barroca que liga o Antecabido com a Sala Capitular	187
Figura 83: Aspeto geral da Sala do Tesouro (Casa do Cabido)	188

Figura 84: Pormenor de uma das vitrines, segundo projeto do Professor Fernando Távora	188
Figura 85: Aspeto atual do acesso à Capela de S. João Evangelista	189
Figura 86: Arca tumular, com jacente, de João Gordo. Domingos Alvão.	189
Figura 87: Acesso à Torre pelo Claustro Superior	190
Figura 88: Porta que dá acesso à Torre	190
Figura 89: Placar com a seguinte informação: “Degraus íngremes e irregulares. Especial cuidado com crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida.”	190
Figura 90: Escadaria íngreme	191
Figura 91: Vista panorâmica sobre a cidade do Porto	191
Figura 115: Exemplo de desrespeito ao património	195
Figura 116: Outro exemplo de desrespeito	195
Figura 117: Proteções guarda no Claustro Superior	196
Figura 118: Sino do Relógio da Cidade	197
Figura 119: Legendagem das peças expostas na Sala do Tesouro, apenas, no idioma italiano	198
Figura 120: Mau posicionamento do sino, impedindo a circulação dos visitantes	199
Figura 121: A porta que dá acesso do Claustro Superior à Sala Capitular necessita de intervenção	200
Figura 122: Pavimento danificado na Sala do Capítulo, necessita de intervenção	200
Figura 123: Ampliação do espaço de circulação na Sacristia	201
Figura 124: Sinalética temporária ao longo do Claustro Velho	201
Figura 125: Instalações sanitárias, situadas no Claustro Velho	202
Figura 126: Exemplo de um ruído provocado pelo exterior	203
Figura 127: Capacidade de Carga Turística	266
Figura 128: Marco metodológico de un estudio de capacidad de carga turística	267
Figura 129: Fase descriptiva de un estudio de capacidad de carga turística	269
Figura 130: Fase evaluativa de un estudio de capacidad de carga turística	270
Figura 131: Forças motrizes, pressões, estados, impactos e respostas	272
Figura 132: Indicadores de Capacidade de Carga Turística, Indicadores de Turismo Sustentável e Indicadores de Desenvolvimento Sustentável	273
Figura 133: Avaliação de estratégias alternativas de gestão	274
Figura 134: Piso térreo da Sé do Porto	295
Figura 135: Entrepiso da Sé do Porto	296
Figura 136: Piso superior da Sé do Porto	297
Figura 137: Identificação dos espaços da Sé do Porto	298
Figura 138: Planta geral do piso térreo com escala gráfica	299

Figura 139: Planta geral do piso superior com escala gráfica	300
--	-----

Índice de Tabelas

Tabela 1: Dimensões da capacidade de carga turística	42
Tabela 4: Hóspedes por ano/NUT II	149
Tabela 5: Hóspedes por mercado da Região Norte	150
Tabela 6: Dormidas por ano/NUT II	152
Tabela 7: Dormidas por mercado da Região Norte	153
Tabela 8: Estada média do Mercado Estrangeiro	155
Tabela 9: Estada média	156
Tabela 11: Critérios recomendados para os indicadores	275
Tabela 12: Relações entre as áreas urbanas e os campos de interesse	279
Tabela 13: Critérios e variáveis de análise para a determinação dos limites de uso em recursos turístico-culturais	287
Tabela 14: Sequência metodológica para a determinação da Capacidade de Carga Turística	288

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

CC – Capacidade de Carga

CCE – Capacidade de Carga Efetiva

CCF – Capacidade de Carga Física

CCR – Capacidade de Carga Real

CCT – Capacidade de Carga Turística

CST – Conta Satélite do Turismo

DGEMN – Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

DGPC – Direcção Geral do Património Cultural

DRCN – Direcção Regional de Cultura do Norte

ICCROM – International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property

ICOM – International Council of Museums

ICOMOS – International Council of Monuments and Sites

INAH – Instituto Nacional de Antropología e Historia

INE – Instituto Nacional de Estatística

IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico

LAC – Limits of Acceptable Change

MOP – Ministério das Obras Públicas

NEP – New Ecological Paradigm

NFT – Novas Formas de Turismo

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

OCPM – Organização das Cidades Património Mundial

OMC – Organização Mundial do Comércio

OMT – Organização Mundial do Turismo

PENT – Plano Estratégico Nacional de Turismo

PGV – Plano de Gestão de Visitantes

SCT – Sustainable Culture Tourism

TCS – Turismo Cultural Sustentável

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UNWTO – United Nations World Tourism Organization

VERP – Visitor Experience and Resource Protection

VIM – Visitor Impact Management

VMP – Visitor Management Plan

WTO – World Tourism Organization

WTTC – World Travel and Tourism Council

INTRODUÇÃO

A presente dissertação foi realizada no âmbito do Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural, para a obtenção do grau de mestre, pela Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.

Nos últimos anos tem-se assistido a um forte crescimento do turismo em Portugal. O turismo é o principal impulsor do desenvolvimento local e regional, contudo, o seu progresso pode provocar uma pressão desmedida sobre os recursos de um destino, modificando negativamente as condições sociais, económicas e a qualidade de vida da população residente.

A crescente expansão do turismo devido ao elevado fluxo de visitantes, incita a necessidade de o gerir de acordo com os parâmetros de sustentabilidade, isto é, do ponto de vista da utilização responsável dos recursos que são explorados, pretendendo garantir a sua preservação e transmissão às gerações vindouras. Deste modo, é necessário saber as limitações de um recurso para a sua exploração turística, ou seja, conhecer a sua capacidade de carga. De acordo com a Organização Mundial de Turismo (OMT) a capacidade de carga turística define-se como “o número máximo de pessoas que uma determinada área pode suportar, sem que haja alteração no meio físico, sem reduzir a satisfação dos visitantes e sem que se produza efeitos adversos sobre a comunidade recetora, a economia ou cultura local” (Oliveira, 2013, p. 25).

Los espacios patrimoniales, en tanto que recursos sobre los que se sustentan algunas de las prácticas asociadas al turismo cultural (visita de museos y monumentos, paseos por los cascos históricos...), han visto por tanto aumentar de manera también considerable su afluencia turística. Aunque ese crecimiento no es extensivo al total de recursos turístico-culturales de base patrimonial que se encuentran acondicionados para la visita pública, sí que existen problemas de sobrecarga turística que afectan en determinados momentos a los espacios y recursos más demandados (Hernández & Vaquero, 2012, p. 254).

Neste sentido, surge uma enorme preocupação relativamente ao controlo dos impactos negativos nos recursos patrimoniais gerados pela elevada afluência de visitantes. Consequentemente, manifesta-se a necessidade de realizar estudos de capacidade de carga dos recursos patrimoniais.

A Sé do Porto é um dos monumentos mais visitados e, como tal, é necessário ter em atenção a sua conservação e salvaguarda. A sua construção teve início no século XII e é um dos principais e mais antigos monumentos portugueses. Em 1910, a Sé do Porto foi classificada como Monumento Nacional¹ (Património, s.d.) e, em 1996, foi reconhecida pela UNESCO como integrada no Património Mundial do Centro Histórico

¹ Consultar Anexo A

do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar exaltando ainda mais a sua importância cultural.

Face à importância deste monumento e ao aumento exponencial do turismo em Portugal e, por conseguinte, na região norte do país, sentiu-se a necessidade de desenvolver um estudo que permitisse determinar a capacidade de carga da Sé do Porto.

Verificamos que o conceito de capacidade de carga é bastante discutido na literatura estrangeira e, que não é uma ideia muito recente, muito pelo contrário. Nos Estados Unidos da América este conceito tem vindo a ser discutido desde os anos 60 do século XX (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 134). Contudo, a aplicação deste conceito na gestão de destinos turísticos europeus é bastante escassa, refletindo-se em Portugal.

A crescente pressão das atividades turísticas sobre os recursos patrimoniais, despoletou na Organização Mundial de Turismo e outras entidades responsáveis pelo planeamento e gestão deste sector, que avaliassem a capacidade dos espaços onde se desenvolvessem atividades turísticas.

Esta dissertação tem como principal objetivo contribuir para a definição do conceito de capacidade de carga e apresentar as suas especificidades, como por exemplo, as abordagens, as dimensões, as perspetivas, as metodologias, entre outras. Também, pretendemos com este trabalho determinar a capacidade de carga da Sé do Porto e verificar se este monumento já atingiu a sua capacidade máxima, ou se ainda tem margem de crescimento e, aferir a qualidade da experiência e níveis de conforto e segurança dos visitantes.

Este nosso contributo ao estudo da capacidade de carga desenvolve-se ao longo de três capítulos com os respetivos subcapítulos. No primeiro apresentamos uma abordagem teórica de diversos conceitos que servem para sustentar e enquadrar o nosso tema, como o conceito de monumento, monumento histórico, salvaguarda, conservação, património como recurso cultural, turismo (turismo cultural, turista e turista cultural, turismo sustentável) e mediação patrimonial. No segundo capítulo apresentamos uma abordagem geral ao conceito de capacidade de carga, desde a sua evolução até à sua aplicação. Adicionalmente, abordamos as políticas para gestão sustentável do turismo e, por fim, os modelos de avaliação que servem como base para o nosso estudo de caso, sendo eles: os modelos do México, o modelo de Espanha e os modelos de Portugal. O terceiro capítulo compreende o estudo de caso da Sé do Porto, no qual apresenta uma breve resenha da sua história, a sua planimetria, as intervenções sofridas no decorrer dos oito séculos de existência e um planeamento dos trabalhos futuros. Adicionalmente, abordamos as estatísticas do Turismo de Portugal desde 2010 até 2018 e, também, são

apresentadas as estatísticas do mês de julho de 2019 da região norte de Portugal, período da permanência na Sé do Porto. Finalmente, apresentamos o estudo da capacidade de carga social da Sé do Porto, com as respetivas propostas de melhoria.

Para a realização deste estudo foi fundamental realizar uma pesquisa documental relativamente ao conceito de capacidade de carga, procurando recolher informação que permitisse o estabelecimento de uma definição e quais as suas abordagens, dimensões e perspectivas. Face à escassez de bibliografia específica em Portugal, foi necessário a consulta de bibliografia estrangeira, onde se encontram uma panóplia de estudos sobre este tema, como por exemplo: capacidade de carga económica de Veneza (Itália) (Massiani & Santoro, 2012), capacidade de carga social na cidade de Oxford (Reino Unido) (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002), capacidade de carga física das zonas arqueológicas de Teotihuacán e Teopozteco (México) (Espinosa, Carrasco, & Piña, s.d.), capacidade de carga turística de *La Alhambra* (Hernández, 2001), capacidade de carga do *Real Colegiata de San Isidoro de León* (Hernández & Vaquero, 2012), capacidade de carga do Cairo Citadel of Salah El Dien (El-Barmelgy, 2013), entre outros. Um recente estudo sobre a capacidade de carga foi realizado em Espanha sobre a Catedral de Santiago de Compostela (Santos & Cabrera, 2014) que serviu como alicerce para o nosso estudo de caso. Posteriormente, foram realizados estudos de capacidade de carga em áreas naturais em Portugal, como por exemplo, a praia de Carcavelos (Silva, 2017), a Reserva Natural das Berlengas (Santos, 2015) e a Praia de Faro (Zacarias, Williams, & Newton, 2011). Esta pesquisa documental permitiu recolher informações sobre este conceito em diferentes países, sendo a partir daí possível esclarecer como surgiu, a sua evolução e a sua forma de aplicação nos diversos recursos.

Esta pesquisa documental foi realizada, essencialmente, na *Internet*, sobretudo no *google académico* e nos repositórios portugueses, como o Repositório Científico de Acesso Aberto em Portugal e o Repositório Aberto da Universidade do Porto, no catálogo da Biblioteca Municipal Almeida Garrett e na Biblioteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. “A literatura publicada constitui um importante recurso para o investigador no processo de planificação, implementação, interpretação e difusão dos resultados da investigação que vai iniciar” (Coutinho, 2011, p. 55). A lista de referências apresentada no final desta dissertação traduz o que de mais importante foi encontrado sobre este tema, não pretendendo ser exaustiva.

Para além da revisão da literatura científica, a metodologia é fundamental para qualquer processo de investigação, pois determina como a pesquisa é conduzida.

Outro aspeto do processo de investigação é a metodologia, pois é o plano ou esquema de trabalho do investigador [...] O investigador deve escolher um método adequado aos objetivos da sua investigação. O problema pode

apresentar uma orientação de comprovação, de descoberta ou de aplicação para a prática. Pode ir desde a experimentação até à descrição ou interpretação de factos. O método é traduzido num desenho que reflete o plano ou esquema de trabalho do investigador (Latorre, Rincón, & Arnal, 2003, p. 53).

A metodologia quantitativa “centra-se na análise de factos e fenómenos observáveis e na medição/avaliação de em variáveis comportamentais e/ou sócio afetivas passíveis de serem medidas, comparadas e/ou relacionadas no decurso do processo de investigação empírica” (Coutinho, 2011, p. 24). Enquanto, a metodologia qualitativa

é uma atividade que localiza o observador no mundo. Consiste num conjunto de práticas interpretativas que tornam o mundo visível. Essas práticas transformam o mundo, convertendo-o numa série de representações, que incluem notas de campo, entrevistas, conversas, fotografias, registos e memórias. Neste nível, a investigação qualitativa implica uma abordagem interpretativa e naturalista do mundo. Isso significa que os investigadores qualitativos estudam as coisas no seu contexto natural, tentando dar sentido ou interpretar os fenómenos em função dos significados que as pessoas lhe dão (Denzin & Lincoln, 2005, p. 3)

A investigação científica consiste em planear o processo de recolha de dados e selecionar a metodologia a ser utilizada, no nosso caso, a quantitativa ou empírico-analítica e a qualitativa. As técnicas utilizadas para obtenção de informação foram os inquéritos por questionário e a observação² participante. Após a recolha de dados no processo de investigação quantitativa procedemos à análise dos mesmos, mediante procedimentos estatísticos. Enquanto, a análise de dados em pesquisa qualitativa consiste em dar sentido às inúmeras informações recolhidas *in situ* e requer uma importante organização dos dados. Em suma, a recolha de dados de cariz qualitativo baseia-se em anotações e descrições, enquanto na investigação quantitativa fundamenta-se nas técnicas de testagem/medição.

De modo a completar os dados desta investigação podemos afirmar que a observação direta permitiu identificar determinados aspetos, revelando-se essenciais para o nosso estudo, como por exemplo: os principais locais de congestionamento espacial, os principais pontos de interesse ou contemplação, o horário de maior afluência na Sé do Porto, entre outros.

Por fim, espera-se que este estudo contribua para a realização de novos estudos de capacidade de carga em recursos turísticos e patrimoniais, sugerindo a futuros investigadores e outros interessados por este tema que orientem para um melhor conhecimento desta realidade já existente no património cultural português. Espera-se que este trabalho permita a outros investigadores identificar as limitações dos diferentes recursos turísticos, uma vez que, a partir do momento que os recursos sejam afetados e a capacidade de carga do local seja atingida, verifica-se uma degradação dos recursos

² Definimos a observação como uma técnica, ou seja, como uma forma de obter dados. Por outro lado, as listas de verificação ou registos anedóticos, entre outros, são instrumentos que nos permitem colocar a observação em prática (Gómez & Roquet, 2009, p. 38).

utilizados e uma perda da qualidade do produto turístico e da sua experiência turística. Consequentemente, irá existir uma diminuição dos níveis de satisfação dos turistas e um declínio nos mercados turísticos. Às entidades competentes cabe criar mecanismos de regulamentação e estratégias de gestão que, neste momento, não são alvo de qualquer ação.

1.º CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

O conceito de capacidade de carga turística tem sido amplamente difundido na literatura científica estrangeira desde os anos 60. No entanto, a sua aplicação em recursos e destinos turísticos de património cultural apresenta poucos exemplos, tendo em conta a bibliografia constatamos que tem sido dado mais atenção a estudos no património natural.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho de investigação, muitas foram as definições encontradas sobre a capacidade de carga, as quais serão aqui apresentadas. Todavia, antes de avançar para a definição de capacidade de carga revelou-se necessário apresentar alguns conceitos, tendo como intuito contextualizar a nossa investigação. Adicionalmente, abordamos as políticas do turismo sustentável para a gestão do fluxo de visitantes e, por fim, os modelos de avaliação que servem como base para o nosso estudo de caso, sendo eles: os modelos do México (*Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec* e zonas arqueológicas com visita pública sob custódia do *Instituto Nacional de Antropología e Historia*), o modelo de Espanha (Catedral de Santiago de Compostela) e os modelos de Portugal (a praia de Carcavelos, a Reserva Natural das Berlengas e a Praia de Faro).

1.1. CONCEITO DE MONUMENTO

Em primeiro lugar, revela-se essencial recorrer à etimologia do termo: “monumento deriva do substantivo latino *monumentum*, que tem origem no verbo *monere*, que significa advertir, lembrar à memória” (Choay, 2008, p.17).

Por monumento, en el sentido más antiguo y primigenio, se entiende una obra realizada por la mano humana y creada con el fin específico de mantener hazañas o destinos individuales (o un conjunto de estos) siempre vivos y presentes en la conciencia de las generaciones venideras (Florindo, 2012, p. 19).

Em segundo lugar, o principal propósito do monumento é a ação sobre a memória. De acordo com Françoise Choay considera-se monumento:

todo o artefacto (túmulo, estela, poste, totem, construção e inscrição...) ou conjunto de artefactos deliberadamente concebidos e realizados por uma comunidade humana, sejam quais forem a natureza e as dimensões (da família à nação, do clã à tribo, da comunidade de crentes à cidade...) no sentido de fazer lembrar à memória viva, orgânica e afetiva dos seus membros, pessoas, acontecimentos, crenças, ritos ou regras sociais constitutivos da sua identidade (Choay, 2008, p.16).

Em terceiro lugar, o monumento relembra um passado definido e assinala um presente circunscrito. Segundo Choay, “a relação com o tempo vivido e a memória, «função antropológica», constitui a essência do monumento que tem como vocação fixar o homem no espaço, no passado e no presente” (Choay, 2008, p.16).

Deste modo, o monumento ajuda na elaboração de uma imagem mental ou representação simbólica que interferem na conceção e organização de uma memória coletiva específica. “Converte-se numa imagem que rapidamente associamos à ideia ou mensagem que se procura transmitir e recordar sucessivamente, contribuindo para a conformação e caracterização de uma sociedade e cultura” (Florindo, 2012, p. 20).

Assim, pode-se afirmar que o monumento é o melhor exemplo da relação entre a arquitetura e o tempo. O monumento retrata uma época ou acontecimento e pretende simbolizar os valores culturais, religiosos, sociais ou políticos dessa mesma época, variando nos meios que usa para alcançar esse fim.

Espejo coletivo de uma sociedade, o monumento caracteriza-se também pela sua função identificadora. Se o tempo, expresso em valores de eternidade, na sua relação com a memória coletiva e individual, constituiu durante muito tempo, o principal suporte para os valores simbólicos e representativos do monumento, a procura de identidade foi a característica que melhor o definiu (Florindo, 2012, p. 21).

Por exemplo, a análise de um espaço de uma catedral revela que a sua forma em cruz e a sua escala imponente retratam os valores que simboliza, neste caso a religião católica, valor identitário da sociedade onde foi criada. “Os materiais utilizados, os modos de construção e a sua escala exprimem o desejo de eternidade, sendo que toda a decoração, escultura, vitrais, toda a imagem mais «superficial», está carregada de uma codificação que reflete a identidade da sua sociedade” (Florindo, 2012, p. 23).

O monumento destaca-se sempre no espaço, seja pela sua localização, escala, forma, ornamentação ou uso e impõe-se sempre pela relação que estabelece com os restantes edifícios. Basicamente, o monumento assume-se como uma peça fundamental no desenvolvimento urbano, uma referência e um marco na cidade.

Em conformidade com o que Françoise Choay (2008) expõe em *Alegoria do Património*, já no século XVIII o historiador e teórico de arte francesa, Quatremère de Quincy, relata no seu *Dictionnaire d'Architecture* (1788-1825), monumento como um “edifício, quer construído para eternizar a recordação das coisas memoráveis quer concebido, erguido ou disposto de forma a tornar-se num agente de embelezamento e magnificência das cidades” (Choay, 2008, p. 18).

Independentemente de continuar a beneficiar a memória das gerações futuras, o monumento é paulatinamente visto como símbolo de poder e beleza, acabando por converter a imagem no seu principal meio de afirmação.

Em conclusão, e segundo a *Carta de Cracóvia* (2000) que define monumento como “uma entidade identificada como portadora de valor e que constitui um suporte da memória. Nele, a memória reconhece aspetos relevantes relacionados com atos e

pensamentos humanos, associados ao curso da história e, todavia, acessíveis a todos” (Carta de Cracóvia, 2000).

1.2. CONCEITO DE MONUMENTO HISTÓRICO

De acordo com Françoise Choay, apesar da ideia de monumento histórico ter surgido no século XV, a sua denominação só eclode no século XIX.

Este século, considerado o “século da história”, assiste a uma onda de nacionalismos por toda a Europa, onda essa que propicia a valorização e conservação dos monumentos antigos, símbolos de cada país, como panaceia para as grandes transformações trazidas pela revolução industrial. Simultaneamente, na emergência das destruições da Primeira Guerra Mundial, as temáticas do restauro e conservação, começam a ter cada vez mais relevo (Florindo, 2012, p. 32).

A distinção entre os conceitos de monumento e monumento histórico são elucidadas em 1903 por Alöis Riegl através da sua análise axiológica do monumento, incumbida pelo estado austríaco. “O monumento histórico, não sendo concebido intencionalmente com fins memoriais, é assim qualificado pelo seu valor para a história (pela sua carga política, económica, cultural ou artística) ou pelo seu valor estético” (Riegl, 1987, p. 33). A partir desta conjectura Riegl constrói a sua análise através da distinção destes dois valores, também designados de valor informativo e valor hedonístico.

Según la definición más usual, obra de arte es toda obra humana apreciable por el tacto, la vista o el oído que muestra un valor artístico, y monumento histórico es toda y cada una de estas obras que posee un valor histórico. [...] Que es el valor artístico y que es valor histórico? (Riegl, 1987, p. 34).

Segundo Riegl, histórico é tudo aquilo que já não existe, ou seja, todo o testemunho da atividade humana. Contudo, como não é possível ter em consideração todos os testemunhos de acontecimentos passados, menciona-se somente aqueles que representam fases notáveis de uma determinada época. Relativamente ao valor artístico, Alöis Riegl acha que cada obra antiga o detém, independentemente da sua posição histórica.

A questão que o autor levanta sobre esse valor artístico intrínseco a cada obra é qual o seu carácter, se consiste um valor dado objetivamente no passado, como o valor histórico, ou um valor subjetivo, que varia consoante o sujeito que o contempla (Riegl, 1987, p. 35).

Deste modo, o autor apresenta duas hipóteses: “uma, mais antiga, acredita na existência de um valor de arte absoluto; a outra, moderna, defende a existência de um valor de arte relativo, que varia consoante a vontade de arte, o sujeito e o momento” (Riegl, 1987, p. 48).

Tendo em conta que não há um valor artístico absoluto, o autor conota o valor de arte relativo de um monumento ao seu valor de contemporaneidade. Ao valor de

contemporaneidade, que supõe uma satisfação das necessidades materiais e espirituais, adiciona-se o valor de utilização que corresponde a nível estético, ao valor de novidade.

No que diz respeito à componente histórica, Riegl menciona a existência do valor de rememoração, que se altera na segunda metade do século XIX para valor de antiguidade, relacionado com as marcas do tempo e da idade do monumento. Diferenciando-se do valor histórico, o valor de antiguidade é compreensível e adequado pelas “massas”, entendendo o seu domínio e importância no século XX. “[...] un monumento no es obra del presente más inmediato, sino de un tiempo más o menos lejano, residiendo por consiguiente el valor de la antigüedad de un monumento en la clara perceptibilidad de estas huellas” (Riegl, 1987, p. 50).

Os valores que o conceito de monumento histórico apresenta alteram-se de acordo com a época em que se insere, ou seja, existe um processo evolutivo do mesmo: do valor histórico, de saber, predominante no século XIX, passou para o valor de antiguidade, assumido como principal no século XX.

1.3. CONCEITO DE SALVAGUARDA

A salvaguarda e a conservação dos bens culturais baseiam-se na sua vasta conjuntura política, social, económica, cultural e ecológica, principalmente desde a campanha do *Ano Europeu do Património Arquitetónico*, em 1975, à qual Portugal aderiu³.

O conceito abrangente de salvaguarda do património é considerado, cada vez mais, como um modo de defesa global do ambiente que não se preocupa só com a proteção do espaço vital natural, mas também com a do espaço vital coletivo, desenhado pelo homem no decurso da sua existência (Jorge, 2013, p. 795).

Assim sendo, não faltam normas e diretivas internacionais realizadas por organismos vocacionados para a salvaguarda da identidade histórico-cultural, principalmente pela UNESCO, ICOMOS e Conselho da Europa, entre outros, apelando todas para a preservação da herança natural e cultural da comunidade humana.

Na política cultural, a importância da defesa e da conservação do património assenta em razões históricas. Basta lembrar que a génese de muitos monumentos, desde a pirâmide do faraó Quéops ao convento de Mafra ou ao recente Centro Cultural de Belém, traduz, de certo modo, o projeto político-cultural de uma época (arquitetura como instrumento de poder) (Jorge, 2000, p. 6).

A Recomendação sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e da sua função na vida contemporânea define salvaguarda como “a identificação, a proteção, a conservação, o restauro, a reabilitação, a manutenção e a revitalização dos conjuntos

³ “Em 26 de Setembro de 1975, o Conselho da Europa adotou a Carta Europeia do Património Arquitetónico” (Jorge, 2000, p. 5).

históricos, e do seu enquadramento” (UNESCO, Recomendação sobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e da sua Função na Vida Contemporânea, 1976).

Anteriormente, a conservação e o restauro do património cultural circunscreviam praticamente aos *padrões imorredouros das glórias pátrias* (Jorge, 2000). Em 2000, essa preocupação amplificou-se aos valores e às expressões culturais dos patrimónios referentes à compreensão histórica de uma sociedade pluralista, quer se refira a uma simples casa rural, a uma fábrica da Era Industrial ou uma paisagem singular.

A demolição total de um monumento de significado histórico-cultural é quase uma exceção, graças à vigilância atenta e sensível da opinião pública. Os verdadeiros problemas consistem na integração dessas construções no seu espaço histórico peculiar, à escala topológica, entendidos como testemunhos materiais do passado, ricos de informação potencial, que devem manter a sua substância e valor de antiguidade, não devendo ser reconstruídos, exatamente com o mesmo grau de beleza ou renovados na totalidade (...) (Jorge, 2000, p. 7).

“É um facto social incontestado que os cidadãos têm consciência comunitária do valor histórico e da riqueza etnográfica da sua herança coletiva, tanto cultural como natural, mobilizando-se com vontade ética e determinação assumida na tarefa urgente da sua defesa” (Jorge, 2013, p. 797).

A salvaguarda do património cultural concebe um valor cognitivo elevado, ao dar importância à defesa do ambiente e à qualidade de vida dos cidadãos, ao avaliar as construções de acordo com as suas características formais e históricas e ao praticar a sensibilidade dos cidadãos para a leitura interpretativa dos seus valores estéticos e funcionais.

O principal propósito da salvaguarda dos bens patrimoniais é a conservação de traços e imagens identitárias dos nossos antepassados. “Mas, sendo manifestações culturais, nem todos os artefactos tangíveis do desenvolvimento humano merecem a distinção privilegiada de «património histórico», não obstante a riqueza de informação potencial que despertam para o conhecimento, interpretação e memorização do passado comunitário” (Jorge, 2013, p. 799).

1.4. CONCEITO DE CONSERVAÇÃO

No século XX, através da ampliação do conceito de monumento histórico, surge o debate sobre as práticas de restauro e conservação. Logo, a apresentação de diversas propostas acaba por estimular o debate e, por conseguinte, a elaboração de leis internacionais.

A primeira conferência internacional sobre os monumentos históricos concretiza-se em Atenas, em 1931. Desta conferência resulta a *Carta de Atenas*, do restauro, onde: “o secular monumento de arte e de história é, exclusivamente nos textos coletivos e

institucionais, designado «património da humanidade», que «interessa à comunidade dos povos» ou ainda «à comunidade dos Estados protetores da civilização» (Carta de Atenas, 1931).

Em 1964 ocorreu em Veneza o *II Congresso de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos*, dando origem à *Carta Internacional sobre Conservação e Restauro dos Monumentos e dos Sítios*, também apelidada por *Carta de Veneza*. Esta carta foca nos conceitos de monumento histórico, conservação e restauro dos monumentos:

Artigo 1.º - O conceito de monumento histórico engloba a criação arquitetónica isolada, bem como o sítio, rural ou urbano, que constitua testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção aplica-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas do passado que adquiriram, com a passagem do tempo, um significado cultural.

Artigo 2.º - A conservação e o restauro dos monumentos exigem a colaboração de todas as ciências e de todas as técnicas que possam contribuir para o estudo e para a salvaguarda do património monumental.

Artigo 3.º - A conservação e o restauro dos monumentos visam salvaguardar, quer a obra de arte, quer o testemunho histórico.

(Carta de Veneza, 1964)

Em 1975, a *Carta Europeia do Património Arquitetónico* afirma que “o património arquitetónico europeu é constituído, não só pelos nossos monumentos mais importantes, mas também pelos conjuntos de construções mais modestas das nossas cidades antigas e aldeias tradicionais inseridas nas suas envolventes naturais ou construídas pelo homem” (Carta Europeia do Património Arquitetónico, 1975). Por outras palavras, no decorrer do tempo a única preocupação era proteger e restaurar os monumentos mais importantes sem ter em consideração o seu enquadramento. Assim, os monumentos acabavam por perder uma grande parte do seu carácter, uma vez que o seu enquadramento era modificado. “O património é uma expressão da História e ajuda-nos a compreender a importância do passado na nossa vida atual” (Carta Europeia do Património Arquitetónico, 1975).

Em 2000, com a *Carta de Cracóvia*, surge o conceito um pouco lato de “património arquitetónico, urbano ou paisagístico, assim como os elementos que o compõem resultam de uma dialética entre os diferentes momentos históricos e os respetivos contextos socioculturais. A conservação deste património é o objetivo desta Carta” (Carta de Cracóvia, 2000). De acordo com esta carta, a Conservação é o “conjunto das atitudes de uma comunidade que contribuem para perpetuar o património e os seus monumentos. A conservação do património construído é realizada, quer no respeito pelo significado da sua identidade, quer no reconhecimento dos valores que lhe estão associados” (Carta de Cracóvia, 2000).

Em conformidade com Bernard Feilden, “a conservação é a ação tomada para evitar a deterioração e a gestão dinâmica da variação, incluindo todos os atos que prolongam a vida do património cultural e natural” (Feilden, 1994). O conceito de conservação assenta em “todas as ações empreendidas com o objetivo de salvaguardar os bens culturais para o futuro, incluindo as seguintes etapas: investigação, documentação, conservação preventiva, preservação, tratamento, restauração e reconstrução” (Correia, 2007, p. 204).

A conservação compreende “todas as medidas e ações levadas a cabo para a salvaguarda do património cultural tangível assegurando o seu acesso às gerações presentes e futuras” (Figueira & Pais, 2007).

A conservação inclui diversos tipos de intervenção que, segundo a *Carta de Cracóvia*, podem implicar decisões, escolhas e responsabilidades relacionadas com o património. À vista disto segue-se uma descrição das distintas ações de conservação, sendo as seguintes: o projeto de intervenção, a preservação, a consolidação, a reabilitação, a reconstrução, a recuperação e a renovação.

No projeto de intervenção estão incluídas ações de restauro, mas também do âmbito da conservação curativa. E, numa perspetiva de longa duração e sustentabilidade da intervenção, ações de manutenção e de conservação preventiva.

De acordo com González-Varas (2005), a preservação é utilizada de modo similar à conservação, embora possua um maior impacto no sentido preventivo em termos de defesa, salvaguarda e articulação de medidas prévias de prevenção contra possíveis riscos. “O *Canadian Code of Ethics* afirma que a preservação são todas ações desenvolvidas para impedir a deterioração e/ou prevenir danos à propriedade cultural” (Correia, 2007, p. 205).

A consolidação, também conhecida como *conservação direta*, é a utilização de materiais de apoio, adicionados na estrutura original, de forma a garantir a durabilidade do edifício. A consideração pela integridade estrutural e formal do objeto é importante na consolidação.

“Uma das melhores maneiras de preservar um edifício é mantê-lo em uso, em francês é conhecido como *mise en valeur*” (Correia, 2007, p. 205). Geralmente, manter a função original é a ação mais adequada para a conservação de uma estrutura, uma vez que implica menos alterações no projeto. A experiência revelou que a reabilitação é por norma a opção mais apropriada.

Por causa de incidentes como incêndios, terremotos ou guerras recorre-se à reconstrução utilizando, por vezes, novos materiais. “A reconstrução pode assumir um caráter simbólico, como no caso da ponte de Mostar, destruída em 1993 durante a Guerra da Bósnia, e reconstruída como símbolo de reconciliação e convivência entre os povos” (Correia, 2007, p. 205).

“A recuperação é a reavaliação de um bem cultural que se encontra temporariamente privado da sua funcionalidade devido à degradação ou abandono, aceitando que seja «reutilizado».” (González-Varas, 2005).

Por fim, a renovação que indica a aquisição de uma nova condição, tendo como intuito a melhoria do edifício. Em conformidade com González-Varas (2005), foi utilizado no campo urbano articulado ao *urban renewal*, aludindo à planificação urbanística que atualiza as características urbanas.

“A conservação arquitetónica é mais complexa do que qualquer outro tipo de arte devido a fatores económicos e, acima de tudo, à importância da colaboração de uma equipa interdisciplinar de profissionais” (Correia, 2007, p. 211). Contudo, revela-se mais importante realizar uma adequada intervenção ética na conservação. Deste modo, a intervenção de conservação deve ter em atenção a cor, estilo e textura, e caso sejam necessárias extensões ou adições à estrutura original, estas devem estar relacionadas em forma e escala, e ter menos impacto que o material original para serem identificáveis pelo observador experiente.

“A intervenção de conservação na estrutura existente deve ser reversível, se tecnicamente possível, ou pelo menos não deve prejudicar a ação de possíveis intervenções futuras” (Correia, 2007, p. 212).

Os distintos princípios que orientam as recomendações de conservação são os seguintes: a autenticidade, a neutralidade, a universalidade, a integridade, a reversibilidade, a intervenção mínima e a unidade.

A autenticidade aparece como o fator essencial de qualificação respeitante aos valores. A compreensão da autenticidade desempenha um papel essencial em todos os estudos científicos sobre o património cultural, no planeamento da conservação e do restauro, bem como no âmbito dos procedimentos de inscrição usados pela Convenção do Património Mundial e de outros inventários do património cultural (ICOMOS, 1994). Este princípio é um dos mais relevantes em termos de leitura e integridade do objeto.

De acordo com Warren (1999), o princípio da neutralidade é uma continuação do princípio da autenticidade, e é “particularmente importante nas ações de reabilitação,

pois, embora a função original possa ser alterada, o uso continuado do edifício e o respeito pelas suas características essenciais são fundamentais para que seja preservado o melhor possível” (Correia, 2007, p. 212)

O princípio de universalidade “estabelece que um bem cultural de extraordinário significado é classificado como património mundial, pertencente à humanidade e, conseqüentemente, adquirindo valor universal” (Correia, 2007, p. 212). Cesare Brandi alega que este princípio assegura a defesa do património através do compromisso da sua preservação para as gerações vindouras, tendo como exemplo: Chan Chan no Peru ou Ksar of Ait-Ben-Haddou em Marrocos, que são locais classificados como Património Mundial.

O princípio de integridade refere-se ao estado do objeto, sendo este um material completo e inseparável. O artigo 8.º da *Carta de Veneza* refere que: “Os elementos de escultura, pintura ou decoração que fazem parte integrante de um monumento não se podem separar dele, a não ser que esta seja a única forma de assegurar a sua conservação” (Carta de Veneza, 1964). Em conformidade com Jokilehto, o princípio de integridade pode fundamentar a reintegração de peças, restauro estilística ou reconstrução.

“O facto de utilizarmos critérios para distinguir entre a estrutura original e a intervenção de conservação facilita a reversibilidade, desde que a intervenção seja feita com rigor e cuidado” (Correia, 2007, p. 213).

O princípio da intervenção mínima simplifica a reversibilidade da intervenção e a preservação da autenticidade. “Tanto o princípio da intervenção mínima como o princípio da reversibilidade e o da compatibilidade química são princípios muito importantes a ter em conta na conservação, pois devem permitir uma maior preservação do contexto natural do bem cultural, possível através do mínimo impacto possível” (Correia, 2007, p. 213).

De acordo com Brandi, o princípio de unidade requer a leitura do objeto como um todo e não por partes. “O objeto investigado deve ser englobado como um todo na sua unidade, no contexto do conceito original tal como foi construído” (Correia, 2007, p. 213).

Concluindo, “a investigação científica e o subsequente diagnóstico são, pois, operações cruciais, não só para o conhecimento do objeto de estudo, mas também para orientar as ações de prevenção, controlo, manutenção ou quaisquer intervenções de conservação e restauro consideradas necessárias” (Correia, 2007, p. 215).

1.5. PATRIMÓNIO COMO RECURSO CULTURAL

O termo Património tem origem do latim *patrimoniū*, sinónimo de herança paterna, bens de família, propriedade, entre outros. “O conceito de património surge, desta forma, como modo de reportar a uma herança, um legado que era recebido dos nossos antepassados, e que deveria ser transmitido às gerações futuras” (Moreira, 2006, p. 128).

Contudo, o património não é apenas o legado que é herdado, mas também o legado que um grupo significativo da população pretende legar ao futuro. Por outras palavras, há uma seleção cultural implícita à vontade de legar o património cultural a gerações vindouras.

O conceito de património foi adquirindo diferentes categorias de valores, mediante a definição e a consideração do que realmente seria valioso nas diversas épocas.

Em Portugal, surge a noção de preservar os testemunhos do passado através de algumas personalidades da época renascentista, como André de Resende e Francisco D’Holanda, que revelam a sua preocupação, já então existente, da valorização do património monumental, enquanto documento. No entanto, só no século XVIII, aparecem as primeiras ações de enquadramento legal para a conservação desse património.

Em 1720, no Reinado de D. João V, a Academia Real da História assume a tarefa de “providenciar sobre a conservação dos monumentos”, seguindo-se o primeiro enquadramento legal, com âmbito de intervenção na área do património, como foi o Alvará de 20 de agosto de 1721⁴ (Moreira, 2006, p. 130).

O século XIX ficou marcado pela consciencialização da importância do património cultural, sobretudo a necessidade da salvaguarda dos bens imóveis. O autor Alexandre Herculano, sobressaiu-se nesta área, sendo o pioneiro no movimento de salvaguarda do património arquitetónico e artístico português.

O património, até 1830, era percecionado como os “restos da Antiguidade” (Choay, 1992 citado em Moreira, 2006, p. 129), com três tipologias singulares: os Castelos, os edifícios da Idade Média, e as Catedrais, do Tempo Gótico. “A riqueza e o grandioso eram os elementos considerados para a definição do património e para o seu enquadramento nas classes altas, que aclamavam pelo poder” (Moreira, 2006, pp. 129-130).

Na primeira metade do século XX, as ações de preservação e de pertença do património cultural, no que diz respeito às referências arquitetónicas, concentravam-se

⁴ Consultar Anexo B

na preservação dos monumentos que possuíssem significados históricos, de unicidades, de antiguidade e de urbanidade. Relativamente às referências museológicas, a preservação estava direcionada para as referências materiais e móveis do património cultural.

Em 1931, a Europa junta-se em defesa da conservação e restauro, por intermédio da Conferência Europeia e após a Segunda Guerra Mundial, em 1945, são desencadeadas novas edificações e novas formas de construir. “A nova significação diverge para uma nova dimensão, em que o património construído passa a abranger as zonas urbanas, assistindo-se a um alargamento de tipologias” (Moreira, 2006, p. 130).

A legislação europeia apresenta uma série de definições de *património*, na qual vão ser patenteadas, em seguida, por ordem cronológica da sua aprovação original. Note-se que esta aprovação não coincide com a ordem de ratificação pela parte de Portugal. Em 1964, como referi anteriormente, surge a *Carta de Veneza* como um documento impulsionador da ação de preservação e restauro do património

A datar deste período, novas modificações acontecem na sociedade ocidental, que afetam e são afetadas pelo processo de ampliação do entendimento do património. “Passando a integrar não apenas as referências tangíveis do património como também as intangíveis e, referente ao património urbanístico há uma ampliação das ações preservacionistas em monumentos isolados passando a atuar também em conjuntos de construções” (Primo, 2011, p. 32). Um conjunto de documentos são produzidos pela UNESCO através do ICOMOS e ICOM, e o Conselho da Europa.

“Nesta mesma época, e por iniciativa do Conselho da Europa, a mensagem de salvaguarda do património ganha uma implicação política e é convertido em programa de cooperação internacional entre países Europeus, criando o Ano do Património Arquitetónico Europeu, em 1975” (Primo, 2011, p. 35). No mesmo âmbito, a UNESCO realizou trabalhos do mesmo tipo e criou um sistema para proteger os elementos do património mundial classificados como mais importantes, empregando um Convénio no ano de 1972.

Atente-se que este período é assinalado pelos trabalhos museológicos em toda a Europa. No caso português verificamos que surgem os primeiros museus locais no país. Estes novos museus consideraram a cooperação da sua comunidade como fator decisivo para o exercício das suas funções. “O património passa a ser assumido como um bem comum pelas comunidades locais e gradativamente a ser entendido como um vetor promotor para as comunidades locais atingirem um desenvolvimento sustentado” (Primo, 2011, p. 35).

Os documentos elaborados durante os anos 70 manifestaram uma grande preocupação com alargamento da noção de património e a sua preservação *in situ*. Deste modo, podemos citar:

A Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural (1972) define património cultural no primeiro artigo:

Para fins da presente Convenção serão considerados como património cultural:

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

Os conjuntos - Grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, têm valor universal excecional 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 excecional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

(UNESCO, 1972)

A Carta Europeia do Património Arquitetónico (1975) reafirma que “o património arquitetónico europeu é constituído, não só pelos nossos monumentos mais importantes, mas também pelos conjuntos de construções mais modestas das nossas cidades antigas e aldeias tradicionais inseridas nas suas envolventes naturais ou construídas pelo homem” (Conselho da Europa, 1975).

A Recomendação para a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e a sua Função na Vida Contemporânea, também apelidada como *Carta de Nairobi (1976)* definiu novos conceitos, particularmente de conjunto histórico ou tradicional e de salvaguarda.

“Todos esses documentos seguem uma linha de preocupação e atuação que nos levam a perceber o património nas suas relações com o meio em que se insere, na sua dinâmica social e no seu papel como elemento simbólico” (Primo, 2011, p. 36).

As décadas de 80 e 90 distinguiram-se pela preocupação em popularizar o acesso ao património, em apresentar o património natural como como referência patrimonial, em difundir a apropriação e classificação das referências patrimoniais contemporâneas e em fomentar uma relação harmoniosa entre as referências patrimoniais dos séculos passados com o património urbano e arquitetónico contemporâneo.

A Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitetónico da Europa (1985) são ressalvadas as principais amplitudes do património:

Para os fins da presente Convenção, a expressão «património arquitetónico» é considerada como integrando os seguintes bens imóveis:

- 1) Os monumentos: todas as construções particularmente notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, incluindo as instalações ou os elementos decorativos que fazem parte integrante de tais construções;
- 2) Os conjuntos arquitetónicos: agrupamentos homogéneos de construções urbanas ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, e suficientemente coerentes para serem objeto de uma delimitação topográfica;
- 3) Os sítios: obras combinadas do homem e da natureza, parcialmente construídas e constituindo espaços suficientemente característicos e homogéneos para serem objeto de uma delimitação topográfica, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico.

(Conselho da Europa, 1985)

A Carta de Cracóvia 2000 - Princípios para a Conservação e o Restauro do Património Construído define património como

o conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece os seus valores específicos e particulares e com os quais se identifica. A identificação e a valorização destas obras como património é, assim, um processo que implica a seleção de valores (Carta de Cracóvia, 2000).

“Da observação desta legislação internacional que, de breve abordagem, foi adotada por Portugal, poder-se-á concluir que as preocupações com a definição do que pode e deve ser entendido como *património* evoluíram num crescente número de itens abarcados pelas diversas definições” (Moreira, 2006, p. 133).

No âmbito nacional, a Lei de Bases da Política e do Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural - Lei nº 107/2001, de 8 de setembro, revela-se de extrema importância. Esta lei surge em substituição da Lei nº 13/85 e engloba uma diversidade de conceitos patrimoniais, que se aplicam em distintos níveis de abrangência, consoante as suas conotações, que neste documento legal se expõem por capítulos: património arqueológico; património arquivístico; património audiovisual; património bibliográfico; património fonográfico e património fotográfico.

Nos termos desta lei, o “património cultural é constituído por todos os bens que, sendo testemunhos com valor de civilização ou de cultura portadores de interesse cultural relevante, devam ser objeto de especial proteção e valorização” (Lei de Bases da Política e do Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural - Lei nº 107/2001, p. 5808).

O património cultural está dividido em dois grandes grupos: património material (património móvel e património imóvel) e património imaterial.

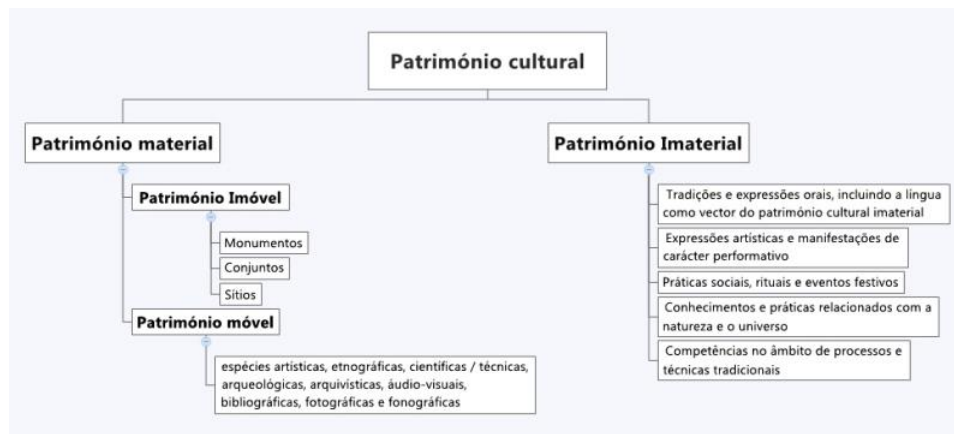


Figura 1: Património Cultural

O património atribui aos objetos um significado qualitativo, concedendo um estatuto de suporte de memória e de identidade. Estes objetos integram uma herança que a comunidade defende e transmite às gerações futuras como fator de enriquecimento e coesão.

O património cultural valoriza o território, incrementa a qualidade de vida e é reconhecido como um importante recurso económico. No contexto da globalização, o património é um fator de competitividade que interessa potenciar como elemento de diferenciação e atração. Por outro lado, a preservação e valorização, do património gera uma vasta gama de produtos e serviços que dinamizam a economia e fomentam competências especializadas com alto valor acrescentado (Património Cultural, s.d.).

Neste quadro legislativo, é importante aludir a Resolução da Assembleia da República n.º 47/2008 de 12 de setembro, que aprova a Convenção Quadro do Conselho da Europa Relativa ao Valor do Património Cultural para a Sociedade (2005). A definição de património cultural exposta marca, certamente, um avanço:

O património cultural constitui um conjunto de recursos herdados do passado que as pessoas identificam, independentemente do regime de propriedade dos bens, como um reflexo e expressão dos seus valores, crenças, saberes e tradições em permanente evolução. Inclui todos os aspetos do meio ambiente resultantes da interação entre as pessoas e os lugares através do tempo (Soares, Pacheco, & Lucas, 2013, p. 165).

O conceito de Património cultural adquiriu ao longo dos tempos novos e alargados significados. As motivações sociais relativamente ao património e os seus entendimentos foram se alargando e intensificando, não só pelos técnicos e especialistas das diferentes áreas de atuação, mas também pelos diferentes setores da sociedade.

“Preservar e valorizar o património é uma tarefa de longo prazo, exigente e multidisciplinar, mas é também uma missão congregadora, que deve constituir um desígnio nacional permanente e para o qual todas as instituições e cidadãos são chamados a contribuir” (Património Cultural, s.d.).

1.6. CONCEITO DE TURISMO

“O turismo é um termo com interpretação diversa, com grande variedade de definições e descrições propostas na literatura, umas de cariz mais antropológico ou social, outras de cariz mais economicista” (Ponte, 2013, p. 39). Dada a natureza do conceito, este pode definir-se, segundo duas formas: pelo lado da procura e pelo lado da oferta⁵.

Ao longo do tempo, o conceito de turismo converteu-se num complexo fenómeno com dimensões a diferentes níveis: na economia, na sociedade, na cultura, na educação, no ambiente e a nível estético, modificando o património cultural e natural.

A dimensão cultural ganha maior importância, posição também defendida pelo ICOMOS (1999), “reconhecendo o turismo, tanto interno como externo, como um dos mais importantes veículos de intercâmbio cultural, proporcionando experiências pessoais, e simultaneamente como um importante meio de conservação da natureza e dos valores culturais” (Ponte, 2013, p. 40).

Em 1976, a *Tourism Society of England* define o turismo como: “the temporary, short-term movement of people to destination[s] outside the places where they normally live and work and their activities during the stay at each destination. It includes movements for all purposes” (Ponte, 2013, p. 41).

A Organização Mundial do Turismo adiciona à definição anterior o fator tempo, mencionando que a permanência não deve ultrapassar um período superior a um ano, destacando o fator motivação no seu conceito; as viagens poderão acontecer pelos seguintes motivos: o lazer, os negócios, a saúde, a religião, ou visita a familiares.

O setor turístico representa uma das atividades mais importantes no comércio mundial. “Os números da Organização Mundial do Turismo mostram como esta cresceu rapidamente nos últimos 30 anos e ainda mostra tendências de crescimento exponencial” (Pazienza, 2004, p. 2).

No início da década de 60, o discurso do turismo estava assente numa harmonia ao nível do desenvolvimento social, económico e cultural. Todavia, o seu florescimento desmedido gerou uma dupla crise: tanto ao nível da procura internacional, assente nas classes médias europeias, transferida para outros destinos turísticos menos massificados, causando uma diminuição nos preços, e em consequência, uma multiplicação do número de turistas de recursos mais diminuídos; como uma redução radical do efeito multiplicador do turismo nas atividades de restauração, alojamento de

⁵ Consultar Anexo C

médio/elevado qualidade e nas atividades comerciais em geral. “A especialização muito rápida destas regiões nas atividades turísticas conduziu a situações de crise socioeconômica, agravadas pela ausência de mecanismos de amortecimento tradicionalmente propiciados pelas atividades de autossustentação” (Joaquim, 1997, p. 73).

O princípio da década de 80 ficou marcado por um período de viragem do turismo, apostando mais no turismo nacional, em vez do internacional. “Quer isto dizer que, simultaneamente à crescente degradação dos destinos turísticos tradicionais, se tem vindo a verificar uma organização progressiva das atividades turísticas dos países emissores” (Joaquim, 1997, p. 73).

Podemos considerar que “o turismo é dos setores, senão o setor, mais atrativo(s) mundialmente, do ponto de vista da partilha de experiências únicas, da aproximação de culturas diferentes e da consciencialização ambiental do planeta que nos rodeia” (Silva, 2017, p. 1).

Um dos principais incentivos do turismo é, justamente, a descoberta e a exploração do desconhecido. Contudo, à medida que o tempo foi evoluindo⁶ e a humanidade prosperando emergiram novos sistemas de viagem, motivações, benefícios e, por consequência, novas necessidades.

Por conseguinte, o crescimento da atividade turística provocou a criação de enormes infraestruturas e acessibilidades invasivas, afetando negativamente os ecossistemas naturais do destino, porém transformou o turismo, tornando-o mais acessível tanto aos mais jovens como aos mais idosos.

No entanto, da massificação do turismo decorrente desta exploração em escala, resulta o impacto negativo nos recursos naturais e culturais dos destinos, por via, por exemplo, da construção excessiva de infraestruturas de apoio à gestão dos diferentes negócios turísticos. Para combater esta e outras ameaças ao ambiente natural e social, foram realizados diversos estudos científicos sobre o termo da sustentabilidade. Termo este que se refere, de uma forma geral, ao uso responsável dos recursos naturais, garantindo a satisfação das necessidades presentes, sem pôr em causa a oportunidade das gerações futuras de garantir as suas próprias necessidades (Silva, 2017, p. 1).

Além disso, os governos identificam o ramo turístico como um constituinte essencial para impulsionar as suas economias nacionais. Segundo Johnson (1999) os fluxos turísticos constituem uma importante ferramenta, sendo exequível transladar recursos dentro do próprio país e através das suas fronteiras. Contudo, na grande maioria das vezes o crescimento revela-se insustentável, tanto do ponto de vista social como ambiental, bem como cultural. Podemos verificar, inúmeros exemplos de danos

⁶ Consultar Anexo D

provocados pelo crescimento acelerado, especialmente nas zonas particularizadas pela pobreza. De acordo com Burns & Holden (1995) as formas modernas de turismo não são totalmente eficientes de criar menos impacto no ambiente dos locais de destino.

Existe um consenso geral para considerar o turismo como uma atividade multifacetada e geograficamente complexa. “In other terms, it is seen in the same way as an “engine” which is able to send impulses to different activity sectors of territorially specified economies, while at the same time generating negative impacts” (Pazienza, 2004, p. 2). Como resultado, para além do progresso económico local resultante do desenvolvimento do setor turístico e da ampliação das diversas atividades envolventes, é necessário ter em consideração os aspetos negativos articulados às modificações do ambiente local dos sítios de destino. Estas mudanças encontram-se correlacionadas com o uso do espaço, que muitas vezes germina uma exploração desgovernada do ambiente local.

It is unavoidable that tourism consumes materials and energy, produces waste in origin, transit, and destination areas, while effecting the local social sphere. After all, the practice of tourism activities at destinations can be divided into two categories: those promoted by the tourism industry to develop attractive products and those practiced by tourists, who use facilities and the local setting in many different ways (Pazienza, 2004, p. 2).

O turismo trata-se de um “temporary movement of people to destinations outside their normal place of work and residence, the activities taken during their stay in those destinations and the facilities created to cater for their needs” (Pazienza, 2004, p. 2). Novamente, o turismo é observado como uma indústria transformadora, no que se refere à sua capacidade de produzir benefícios económicos, simultaneamente concebe alterações no ambiente local, sendo que a exploração e poluição ambiental revelam-se as consequências mais visíveis.

Então, poderia haver uma interação complexa e controversa entre o ambiente local e o turismo, refletindo numa dinâmica inconstante na relação entre o turismo e a natureza. “The same interaction would be observable even in the case of more eco-compatible configurations of tourism since they are always based on the use of assets, which are mainly represented by public goods and global heritage” (Pazienza, 2004, p. 3). Caso os recursos renováveis sejam expostos a muita pressão poderão entrar em colapso. Com efeito, convertem-se em recursos não renováveis, visto que a sua capacidade de restabelecimento foi comprometida. Este entendimento obriga a sua salvaguarda tendo como objetivo garantir quer o desenvolvimento a longo prazo das atividades turísticas, quer um adequado nível de satisfação entre as comunidades locais. “Por conseguinte, há que envidar esforços para identificar e implementar instrumentos e estratégias de gestão para a utilização racional dos recursos turísticos, a fim de evitar o seu esgotamento” (Pazienza, 2004, p. 3). Relativamente a este assunto, verificamos que

a capacidade de carga é considerada uma ferramenta essencial para uma utilização correta dos recursos turísticos.

1.6.1. Conceito de Turismo Cultural

No decurso do século XIX, o turismo e a cultura encontravam-se em polos completamente opostos e o *turismo de massas* praticava-se, sobretudo, nas praias.

“A cultura relacionava-se com o património cultural local, especialmente direcionada para a educação das comunidades locais e para o desenvolvimento da sua própria identidade” (Ponte, 2013, p. 79).

Na década de 70 do século anterior, o turismo era encarado como uma atividade de lazer, totalmente afastada da vida quotidiana das populações locais. A partir dos anos 80, o turismo aproximou-se mais da cultura, resultado das transformações sociais, tornando-se numa das maiores fontes de rendimento e desenvolvimento económico de muitos locais, fomentando a articulação entre as duas áreas graças a um conjunto de premissas consequentes dos movimentos de oferta e procura.

“O turismo cultural desenvolveu-se como alternativa à saturação do modelo tradicional, baseado na exploração de um número limitado de centros de atração (praias e grandes cidades) e em resposta a uma procura cada vez mais exigente, segmentada e em mudança” (Ponte, 2013, p. 80).

No decorrer dos últimos anos do século XIX, observou-se a um gradual interesse neste tipo de turismo, resultado da evolução social e cultural do Homem, paulatinamente na procura de satisfação e enriquecimento cultural.

Em 1985, a Organização Mundial de Turismo definiu turismo cultural como o movimento de pessoas que pratica o turismo por motivações culturais, as quais podem ser de diversa ordem: visitas de estudo, assistência a eventos de artes performativas, festivais e visitas culturais a monumentos e outros sítios patrimoniais, definição que foi partilhada por investigadores neste domínio (Ponte, 2013, p. 82).

Este tipo de turismo distingue-se dos outros tipos ao pôr o Homem no centro das suas preocupações, possuindo dois níveis: o Homem turista e o Homem visitado.

Para o turismo cultural é fundamental “a vivência de experiências enriquecedoras, o contato com as comunidades locais, experimentando a autenticidade e unicidade das suas culturas, em busca dos elementos tangíveis e intangíveis das mesmas, que diferenciam os destinos num mundo cada vez mais globalizado” (Ponte, 2013, p. 83).

O desenvolvimento deste conceito é caracterizado pela relevância que apresenta ao nível das organizações reguladoras do turismo que pretendem produzir instrumentos

de normalização e qualificação, emanados pelas instituições da UNESCO, tais como o ICOMOS ou o ICOM.

O Segundo Congresso de Arquitetos e Especialistas de Edifícios Históricos, realizado em Veneza em 1964, adotou 13 Resoluções, sendo a 1ª. a Carta Internacional do Restauro, conhecida por Carta de Veneza, e a 2ª., apadrinhada pela UNESCO, prevendo a criação do Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios (ICOMOS) (O que é o ICOMOS, s.d.).

Desta forma, o ICOMOS foi fundado em 1965 e possui uma comissão especializada em turismo cultural desde 1969, onde foram realizadas as principais reflexões sobre a conservação e visitas públicas. “Este Comité foi responsável pela primeira versão da Carta do Turismo Cultural (1976), que já chamava a atenção para os efeitos negativos, prejudiciais e destrutivos da utilização maciça e descontrolada de monumentos e sítios” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 257).

Nesta perspetiva, declarou-se que a estima ao património deve predominar seja qual for a reflexão. “A este respeito só pode ser assegurado através de uma política que vise fornecer os equipamentos necessários e a orientação do movimento turístico, que tenha em conta as limitações de uso e densidade que não podem ser ignoradas impunemente” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 257).

No decorrer do tempo, estas perspetivas foram alteradas. A gestão do património, compreendida durante um certo período de tempo quase exclusivamente como gestão do objeto patrimonial, amplia e alberga a gestão do fluxo de visitantes.

Em 1990, foi publicado um documento denominado *Guidelines for the Management of World Cultural Heritage Sites* com a participação dos seguintes organismos: UNESCO, ICCROM e o ICOMOS.

O sexto capítulo do manual centrou-se em “The Visitors to World Cultural Sites”, um tema que é posteriormente desenvolvido numa monografia específica: “Tourism at World Heritage Cultural Sites: The Site Manager’s Handbook”, editado por ocasião da 10ª Assembleia Geral do ICOMOS no Sri Lanka e na subsequente divulgação da qual a Organização Mundial do Turismo colabora ativamente (Hernández & Vaquero, 2012, p. 257).

O ICOMOS detém as mais antigas reflexões relativamente à necessidade de limitar o uso turístico de bens. Por conseguinte, é fundamental alcançar uma harmonia entre as necessidades de conservação, os interesses da população local e o número crescente de visitantes. O primeiro procedimento é definir o modelo de gestão do sítio, sendo utilizado o conceito de capacidade de carga.

Esta alteração é especificamente evidente no procedimento da retificação da *Carta do Turismo Cultural*, cuja nova interpretação foi aceite na 12ª Assembleia Geral produzida no México, em 1999. É demandada uma relação empreendedora entre o turismo e os lugares históricos, uma relação que “debería gestionarse de modo sostenible

para la actual y para las futuras generaciones” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 257). Sob outra perspectiva, a gestão de visitantes a lugares históricos tem como objetivo limitar os prováveis efeitos negativos do turismo acerca da integridade material e atmosfera do local, o que envolve um alinhamento com os postulados da capacidade de carga nas suas distintas dimensões. Numa conformidade de planeamento, é assinalado que:

Los planes de desarrollo deberían establecer límites adecuados para que el cambio sea asumible, sobre todo en relación al impacto que un excesivo número de visitantes puede producir en las características físicas del Patrimonio, en su integridad ecológica, en la diversidad del Sitio, en los sistemas de transporte y acceso y en el bienestar social, económico y cultural de la comunidad anfitriona. Si el previsible nivel de cambio es inaceptable, deberían modificarse los planes de desarrollo que se propongan (Hernández & Vaquero, 2012, pp. 257-258).

Todavía, a maior modificação assenta na prioridade concedida à garantia de uma ótima experiência de visita. “La Planificación de la conservación y del turismo en los Sitios con Patrimonio debería garantizar que la Experiencia del Visitante le merezca la pena y le sea satisfactoria y agradable” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 258). O controlo da visita, não é apenas vista como um mecanismo de redução de impactos, mas também como uma ferramenta que favorece uma experiência apropriada do local, no panorama de uma política de comunicação dos valores do sítio e da necessidade de preservação do património. “Emerge una nueva dimensión de la capacidad de acogida de los sitios patrimoniales, una dimensión cuyo umbral máximo de aceptación viene determinado por los efectos negativos que una afluencia excesiva de visitantes puede tener sobre la propia experiencia turística del lugar” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 258). A distinta Carta de 1999 refere que:

Los Sitios y las colecciones de diversos objetos de significación patrimonial deberían promocionarse y gestionarse de modo que se proteja su autenticidad y aumente la vivencia del visitante, diluyendo los flujos de visita pública en las llegadas al Sitio y evitando el excesivo número de visitantes al mismo tiempo (Hernández & Vaquero, 2012, p. 258).

1.6.2. Conceito de Turista e Turista Cultural

Em 1963, as Nações Unidas definiram turista “como aquele que visita um local ou país que não é o seu habitual de residência, por um período superior a 24 horas, com o objetivo de recreação ou de negócio” (Ponte, 2013, p. 57). Enquanto, o excursionista é o indivíduo que visita um local por períodos inferiores a 24 horas.

Os turistas são indivíduos de ambos os sexos, com idades compreendidas entre os 20 e os 49 anos de idade, com diferentes graus de educação e conhecimento, salientado as pessoas com alto nível educacional. As motivações são as mais variadas, desde as educacionais ao lazer, passando pelas necessidades de novas experiências ou de enriquecimento individual.

Em 1991, surge o primeiro estudo sobre o turismo cultural na Europa, encomendado pela Comissão Europeia à *European Association for Tourism and Leisure Education*, originando em duas definições de turista cultural, uma de carácter concetual e outra de carácter técnico. Mais tarde, estas definições foram adotadas pela Organização Mundial do Turismo.

“A definição conceptual apresenta o perfil do turista cultural: [...] visitas realizadas por pessoas a atrações culturais, fora do seu espaço habitual de residência, com o objetivo de adquirir conhecimentos e experiências para a satisfação das suas necessidades culturais” (Ponte, 2013, p. 80). A definição de turismo da OMT adiciona-lhe as motivações de índole cultural.

“A definição técnica refere: [...] todas as visitas de pessoas a atrações culturais, tais como o património, manifestações artísticas e culturais, arte e drama, fora do seu espaço habitual de residência [...]” (Ponte, 2013, p. 80).

Além disso, o turista cultural é definido segundo cinco categorias, baseado em fatores motivacionais:

- 1- The purposeful cultural tourist: cultural tourism is the primary motive for visiting a destination and the individual has deep cultural experience;
- 2- The sightseeing cultural tourist: cultural tourism is a primary or major reason for visiting a destination, but the experience is shallower;
- 3- The serendipitous cultural tourist: a tourist who does not travel for cultural tourism reasons, but who, after participating, ends up having a deep cultural tourist experience;
- 4- The casual cultural tourist: cultural tourism is a weak motive for visiting a destination, and the resultant experience is shallow;
- 5- The incidental cultural tourist: This tourist does not travel for cultural tourism reasons but, nevertheless, participates in some activities and has shallow experiences.

(Wall & Mathienson, 2006)

1.6.3. Conceito de Turismo Sustentável

A ideia de sustentabilidade suscita novos entendimentos ao nível da necessidade do planeamento do próprio turismo. Deste modo, “o turismo é agora um importante pilar económico, social e cultural, e não poderia continuar a ser desenvolvido sem estratégias sustentáveis de planeamento” (Silva, 2017, p. 1).

A integração do conceito de sustentabilidade no turismo e a sua importância advêm das suas vantagens, quer ao nível da redução de custos fixos quer da política. Com o surgimento da *turistificação* por intermédio da difusão da construção de *resorts*, *hostels*, *guest houses* e hotéis e do reaproveitamento de espaços verdes para prática de

turismo de natureza, com padrões de negócio baseado em vantagens ambientais – o termo sustentabilidade é usado como vantajoso para ratificar propostas de construções invasivas em troca de favores políticos.

Os responsáveis pelas áreas turísticas atuais precisam de estar conscientes dos problemas provocados pela atividade turística para retificá-los e impedi-los, da melhor forma possível, através de um planeamento apropriado.

En este sentido, Choi y Sirakaya (2006) afirman que los gestores turísticos son cada vez más conscientes de las desventajas del turismo de masas y tratan de buscar otras opciones en la planificación, la gestión y el desarrollo del turismo, en cuyo marco de acción surge con fuerza el concepto de desarrollo turístico sostenible como una alternativa al modelo neoclásico tradicional de desarrollo económico (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 125).

Na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, em 1992, na Cúpula do Rio de Janeiro, foram referidos os princípios básicos do desenvolvimento turístico sustentável. Elege o programa de ação da Agenda 21, que identifica os primordiais problemas ambientais e um conjunto de estratégias são estipuladas para adquirir os modelos de desenvolvimento que salvaguardem os recursos naturais. Posteriormente, a atividade turística agrega esta abordagem às diretivas fundamentais, sendo retratado na *Carta do Turismo Sustentável*, como resolução final da Conferência Mundial sobre Turismo Sustentável de Lanzarote, em 1995.

Em Portugal, o tema da sustentabilidade foi debatido na perspetiva de diferenciar o destino turístico português dos restantes adversários, na qual foram elaborados planos estratégicos que abordam justamente que “Portugal deve ser um dos destinos na Europa com crescimento mais alinhado com os princípios do desenvolvimento sustentável (...)” (Silva, 2017, p. 2).

O turismo sustentável encontra-se integrado nas teorias relacionadas com desenvolvimento sem deterioração dos recursos, podendo afirmar que a conservação dos recursos permite às gerações presentes e futuras usufruir dos mesmos.

El concepto clásico de sostenibilidad se puede extraer del informe de Brundtland, realizado por la Organización de Naciones Unidas en 1987. Éste consiste en satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades. La Organización Mundial del Turismo define el turismo sostenible como aquel que satisface las necesidades de los turistas actuales y de las regiones de destino, al mismo tiempo que protege y garantiza la actividad de cara al futuro, concibiéndose como una forma de gestión de los recursos de manera que las necesidades económicas, sociales y estéticas puedan ser satisfechas a la vez que se conservan la integridad, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que soportan la vida (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 126).

Segundo Bramwell e Lane (1993), o turismo sustentável é uma forma positiva que pretende restringir as tensões e os confrontos concebidos pelas interações complexas entre a indústria do turismo, os visitantes, o meio ambiente e a comunidade recetora.

El desarrollo turístico sostenible es un proceso de cambio cualitativo derivado de la voluntad política que, con la participación imprescindible de la población local, adapta el marco institucional y legal, así como los instrumentos de planificación y gestión, a un desarrollo turístico basado en un equilibrio entre la preservación del patrimonio natural y cultural, la viabilidad económica del turismo y la equidad social del desarrollo (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 126).

O turismo sustentável é gerado não só como um modelo de desenvolvimento com realce na economia, como também é baseado na cultura local, recursos naturais e património cultural, tendo como responsáveis, em primeiro lugar, as pessoas que recebem os turistas, assim como os empresários e a administração pública, de forma que haja cooperação entre todos, para elaborar planos estratégicos sob uma abordagem de desenvolvimento turístico sustentável, incentivando a criação de códigos de ética ou conduta para cada ator envolvido.

Desde la óptica del turismo planificado y regido por principios de desarrollo sostenible, los impactos turísticos deben ser definidos, clasificados y medidos en referencia a un sistema de indicadores. Como asevera Sancho (1998), los indicadores se utilizan a modo de advertencia en áreas conflictivas para poder tomar a tiempo la acción que corresponda (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 128)

Os indicadores são fundamentados nas três principais dimensões: económica, sociocultural e ambiental, para as quais outros indicadores, como as dimensões política e tecnológica, podem ser integrados. A interação tridimensional entre os domínios económico, social e ambiental inclui o predomínio no mesmo plano, de forma que a utilização de indicadores para cada um dos três aspetos não possibilita uma orientação unidimensional e autónoma.

En resumen, a través de los indicadores, como subraya la Organización Mundial del Turismo (1997), los gestores turísticos estarán en mejores condiciones para identificar las cuestiones emergentes, lo que permite su prevención o mitigación; para identificar los impactos, lo que permite actuar antes de que ocasionen problemas; para apoyar el desarrollo del turismo sustentable, determinando límites y oportunidades; y para fomentar la responsabilidad de los gestores, promoviendo la adopción de decisiones responsables basadas en el conocimiento (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 129)

Na aplicação do modelo de turismo sustentável, o conceito de capacidade de carga é frequentemente utilizado, o que implica que os sítios turísticos têm certos limites no volume e intensidade que uma determinada área geográfica pode suportar, sem causar danos irreparáveis. A capacidade de carga revela-se o conceito mais apropriado para determinar e prevenir problemas de deterioração num destino turístico.

Os estudos sobre a capacidade de carga e o impacto ambiental encontram-se fundamentados num dos procedimentos mais usados para encarar os problemas de afluência massiva de visitantes em espaços recreativos e para controlar a utilização imprópria e a degradação dos recursos que suportam as atividades turísticas.

Saveriades (2000) declara que, até ao momento, não há uma definição vulgarmente aceite ou um procedimento sistemático para avaliá-la.

Podemos concluir que “o turismo sustentável revitalizou o conceito de capacidade de carga, embora ainda haja muitas dúvidas sobre as suas possíveis aplicações” (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 127).

1.6.3.1. Organização Mundial de Turismo e o Turismo Sustentável

As considerações concebidas no domínio da Organização Mundial do Turismo sobre a capacidade de carga turística integram programas de turismo sustentável. Ao nível institucional, estas abordagens estão refletidas no *Código Mundial de Ética do Turismo*, adotado pela Assembleia Geral da Organização Mundial do Turismo.

El artículo tercero del Código referencia el turismo como “factor de desarrollo sostenible”, el cuarto en términos de “factor de aprovechamiento y enriquecimiento del patrimonio cultural de la humanidad” y el quinto como “actividad beneficiosa para los países y comunidades de destino”. Las referencias específicas a la capacidad de carga se realizan en relación al uso turístico del patrimonio natural, que debe ajustarse “a la capacidad de ocupación de los lugares turísticos” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 260).

Contudo, temos que constatar as contribuições da OMT na divulgação deste conceito e o seu emprego em zonas culturais que têm sido dirigidas a série de documentos técnicos produzidos em cooperação com organizações como o Centro do Património Mundial, o ICOMOS e a Organização das Cidades Património Mundial (OCPM).

Em 1993, foi publicado o documento *Tourism at World Heritage Cultural Sites*. Em 2001, divulgou-se o relatório sobre os resultados da *Conferência Internacional sobre o Turismo Cultural* concretizada no Camboja em dezembro de 2000, no qual o conceito de capacidade foi debatido no domínio das estratégias para diminuir os impactos negativos do turismo na cultura. As menções mais pormenorizadas estão assinaladas no documento designado *Gestão da Saturação Turística em Sítios de Interesse Natural e Cultural*.

O *Guia Prático* foi produzido pelo Comité Internacional de Turismo Cultural do ICOMOS. Primeiramente, evidencia-se que o congestionamento acontece quando “el flujo, o número de visitantes, es excesivo en relación con la capacidad de acogida de un destino o sitio para dar cabida a dicho flujo” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 260). Em segundo lugar, é mencionada como um dos métodos para estabelecer o número máximo de visitantes admissíveis para um lugar. Por último, as menções fazem parte do conjunto de recomendações destinadas a melhorar a gestão do turismo para evitar o congestionamento. “Se trata de todo un catálogo de medidas que inciden sobre la capacidad de carga de un lugar, a nivel de sitios y destinos” (Hernández & Vaquero, 2012,

p. 260). Estes procedimentos lesam as operações de gestão, como por exemplo, o controlo do número de visitantes em determinadas zonas e a circulação de visitantes em pontos vulneráveis, e a capacidade física do lugar, como por exemplo, a ampliação das áreas de entrada e de estacionamento.

Numa diretriz idêntica temos o documento: *Policies and Tools for Sustainable Tourism - A Guide for Policy Makers* (UNWTO & UNEP, Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers, 2005), realizado em coadjuvação com o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente. O quinto capítulo deste documento dedica-se aos instrumentos do turismo sustentável, na qual expõe uma reflexão sobre a identificação dos limites do turismo, ao mesmo tempo que considera muitos impactos negativos do desenvolvimento do turismo, como por exemplo, o volume de turistas exceder a capacidade de carga do destino. Neste sentido, é apresentado o conceito de capacidade de carga que é entendido como “o número de turistas que um local pode acomodar sem detrimento do meio-ambiente ou da população residente ou da redução da satisfação dos turistas” (UNWTO & UNEP, Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers, 2005, p. 75). Desta forma, são identificados distintos tipos de capacidade: ecológica, sociocultural, psicológica, infraestrutural e de gestão, “entendida ésta como el número de turistas que puede ser gestionados de forma realista en un área sin que ocasionen problemas económicos y administrativos” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 261). Ainda que conhecendo as múltiplas questões na aplicação deste conceito ao turismo, sugere-se que, por vezes, possa ser útil quantificar o nível máximo de utilização ou a escala do desenvolvimento adicional do turismo. Os números podem ser fundamentais para, por exemplo, regular o fluxo de visitantes em locais frágeis e/ou congestionados.

En este sentido se postula una aproximación realista al concepto y a su aplicación, lo que implica, entre otros aspectos, optar por aproximaciones relativamente simples para estimar algunos límites sensibles basados en diferentes componentes de la capacidad de carga; utilizar estas estimaciones para estimular el debate y la discusión; identificar rangos mejor que números precisos; ser flexibles acerca de los límites de capacidad; y estar preparado para realizar ajustes a la luz de la experiencia. Aun cuando no sea posible fijar límites numéricos totalmente ajustados, se reconoce en definitiva la relevancia del concepto y su utilidad a efectos de formular políticas, planes y programas de desarrollo turístico sostenible. (Hernández & Vaquero, 2012, p. 261).

1.7. CONCEITO DE MEDIAÇÃO PATRIMONIAL

O conceito de património obriga a “ligar o elemento criador da cultura à transmissão de uma herança que dá sentido à memória, como algo partilhado e vivido pela sociedade e pelos cidadãos” (Nunes, 2015, p. 16). Portanto, assume-se que o património é um meio de coesão social, um impulsionador de cidadania, uma ferramenta de definição de identidade e, por conseguinte, um instigador da evolução cultural.

O nosso país é rico em Monumento e Sítios, Museus, Castelos, Paisagens, Centros Culturais, Bibliotecas, Teatros, entre outros tantos modos de conservar e divulgar o património que se encontra espalhado pelo território português. Atente-se na importância do património e da cultura como alicerce civilizacional, seja na conservação de uma determinada memória histórica e social, seja na elaboração de certos cânones de sociabilidade no espaço público.

Pretende-se desconstruir a noção de que o património e a cultura não são, somente, um conjunto de atividades supérfluas, e que fazem parte dos pilares fundamentais de qualquer sociedade. Neste âmbito compreende-se a “noção de que as instituições culturais são locais de emancipação da sociedade, fundadores de consciências críticas e agentes construtivos de mudanças nos vários campos do conhecimento e das expressões, constitui o fundamento que justifica a atualização da sua função educativa” (Nunes, 2015, p. 16)

Deste modo, revela-se fundamental destacar o papel dos profissionais que realizam funções de comunicação, mediação, educação e interpretação em contextos patrimoniais e culturais. Devemos salientar a sua relevância, dado que os profissionais são o elo de ligação entre as memórias do passado e as vivências do presente. “É do senso comum que aprendemos com o passado e aplicamos o conhecimento daí retirado no futuro; daí a importância do trabalho desenvolvido nestes contextos, pois também é através da sua existência que os lugares vão sendo preservados” (Nunes, 2015, p. 17).

A mediação é a conciliação ou conexão entre duas partes, isto é, a mediação serve como intermediário de dois pontos. Tendo em consideração os contextos patrimoniais e culturais podemos compreender que esses dois pontos são o público, aqueles que estão a observar e o objeto examinado, seja este um monumento, seja uma exposição ou uma peça de teatro.

A ação mediadora aqui defendida baseia-se no estabelecer de ligações que antes não existiam entre os atores (as pessoas) e o terreno, e entre os atores em si. Essas ligações, sem o elemento catalisador (mediador), talvez nunca se estabelecessem, daí o seu papel fundamental (Nunes, 2015, p. 19).

Como sinónimo de mediação podemos salientar o termo interseção. Do ponto de vista etimológico, o termo mediação indica-nos para uma noção de posição mediana e que se manifesta como um intermediário de dois pontos que diferem entre si.

O mediador é uma terceira pessoa que permite colocar questões, pôr problemas, num clima de respeito a certas regras de comunicação, e que pela sua capacidade de ouvir, pelas questões que coloca, vai permitir que aconteça uma resposta satisfatória para todos (Nunes, 2015, p. 19).

Deste modo, o mediador estabelece a conexão entre os atores da ação no terreno, tendo como objetivo uma modificação. Por conseguinte, alcança-se a ligação entre as duas partes por meio da comunicação, uma das principais características da mediação.

O ato de mediar envolve pôr o visitante no meio de toda ação para que este consiga elaborar certos significados (Nunes, 2015, p. 20).

Note-se que a mediação deve incitar à experiência. De acordo com Black (2005), a experiência é um fator de extrema importância, uma vez que as pessoas necessitam de passar pela experiência, ou seja, precisam de ver e fazer ao invés de lhes ser dito como é.

A mediação é uma estratégia de comunicação de carácter educativo, visto que “comunicar é transmitir e nessa transmissão podem ser usadas muitas ferramentas, mas a principal, primeira e básica é ter uma missão e objetivos bem definidos” (Basso, 2008). Além disso, está relacionada com as áreas de comunicação, da animação e da interpretação.

Revela-se fulcral tanto a ação mediadora propiciada pelos mediadores como profissionais de educação e mediação em instituições patrimoniais e culturais, como a própria montagem de uma exposição, na elaboração de um texto de sala, no *layout* de um folheto informativo.

“Apesar da interpretação ser parte integrante do processo de mediação, de acordo com a metodologia americana, a interpretação tem valor por si só e acaba por se aproximar epistemologicamente da de mediação” (Nunes, 2015, p. 22). A comunicação atraente poderá tornar a interpretação mais fácil e interessante. Devemos tornar os conteúdos compreensíveis para todas as pessoas quando abordamos o nosso legado histórico, cultural e natural.

Assim, o processo da mediação tem como objetivo a construção de significados e proporcionar ou consolidar aprendizagens.

Concluindo, podemos considerar que o conceito de mediação é transversal e pluridimensional. “A mediação é uma ação promotora de aprendizagem, desenvolvimento e educação cívica não apenas aplicável à ação desenvolvida pelos profissionais de educação e mediação, mas também em tudo aquilo que as instituições culturais proporcionam (ou não) aos seus visitantes” (Nunes, 2015, p. 23).

2.º CAPÍTULO – CAPACIDADE DE CARGA. O CONCEITO, MODELOS DE AVALIAÇÃO E POLÍTICAS PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DO TURISMO CULTURAL

O turismo é conhecido como o principal impulsor do desenvolvimento local e regional, no entanto, o seu progresso pode provocar uma pressão desmedida sobre o meio ambiente ou o património cultural de um destino, modificando as condições sociais, económicas e a qualidade de vida da população local.

A crescente expansão do turismo devido ao fluxo acentuado de visitantes, incita a necessidade de o gerir de acordo com os parâmetros de sustentabilidade, isto é, do ponto de vista da utilização responsável dos recursos que são explorados, pretendendo garantir a sua preservação e transmissão às gerações vindouras. Deste modo, é necessário saber os limites de um recurso para a sua exploração turística, ou seja, conhecer a sua capacidade de carga.

Nesta conjuntura, a gestão dos fluxos turísticos revela-se uma importante questão política. “This issue is often dealt with through the concept of tourist carrying capacity, or capacity “tout court” which expresses how many visitors can be acceptable in a given destination” (Massiani & Santoro, 2012, p. 141).

O progresso do conceito de capacidade de carga tenciona dar resposta à problemática da saturação. Assim, este conceito parte do princípio que há um limite de máximo de carga, a partir do qual os ecossistemas revelam-se incapazes para regressar à sua condição de equilíbrio.

A Organização Mundial do Turismo (OMT) definiu a capacidade de carga como “the maximum number of people that may visit a tourist destination at the same time, without causing destruction of the physical, economic, socio-cultural environment and an unacceptable decrease in the quality if visitors” (UNWTO, 1981, p. 4). Segundo a OMT existem três tipos de capacidade de carga: a ecológica, a turística e a social.

A capacidade de carga ecológica significa o nível a partir do qual ocorrem impactos ecológicos negativos e com consequências prejudiciais para o futuro; a *capacidade de carga turística* representa o nível a partir do qual as experiências dos *visitantes* se revelam insatisfatórias; a *capacidade de carga social* é o nível a partir do qual ocorrem mudanças sociais inaceitáveis no grupo de origem/comunidade local ou de acolhimento (Brito, 2017, p. 3).

A capacidade de carga estará excedida quando “as atividades turísticas estão saturadas – capacidade física -, o ambiente degradado – capacidade ambiental – e a

convivência entre residentes e visitantes se torna desagradável – capacidade psicológica individual e coletiva” (Joaquim, 1997, p. 72).

A capacidade de carga alude ao número máximo de visitantes que um determinado espaço/recurso/destino turístico pode abranger, quer dizer, o limite a partir do qual a exploração turística de um recurso/destino é insustentável. “La naturaleza de ese límite hace posible considerar diferentes dimensiones del concepto de capacidad de carga: capacidad de carga física, capacidad de carga ecológica, capacidad de carga social, capacidad de carga económica, ...” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 255). A capacidade de carga turística de cada lugar é definida através da dimensão do conceito, na qual varia em cada caso:

capacidad de carga ecológica en las Islas Galápagos o en los parques nacionales de Estados Unidos, capacidad de carga económica en el caso de la ciudad de Venecia, capacidad de carga física en relación a infraestructuras básicas en la Costa del Sol, capacidad de carga perceptual en las playas de la isla de Menorca o capacidad de carga social en la ciudad de Oxford (Hernández & Vaquero, 2012, p. 255).

A nível metodológico, este conceito foi desenvolvido segundo distintas abordagens. A nível ambiental, “las primeras definiciones sugerían que la capacidad de carga era el nivel de uso recreativo de una área natural protegida que aseguraba el mantenimiento de la calidad medioambiental y la calidad de la experiencia recreativa de los visitantes de los espacios naturales protegidos” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 255). Através do emprego do conceito a destinos turísticos, como ilhas, cidades, zonas costeiras, entre outros, as dimensões social e económica foram incluídas.

Desde esta enfoque, los indicadores de la capacidad de carga son los umbrales más allá de los cuales los flujos turísticos declinan porque los propios visitantes empiezan a juzgar sobrepasadas determinadas capacidades del espacio; definición estrechamente relacionada con el ciclo de vida de los destinos turísticos (Hernández & Vaquero, 2012, p. 256).

Segundo perspectivas assentes na perceção do fenómeno turístico pela comunidade local, a capacidade de carga turística é determinada e perfilada como um método de análise que demarca os impactos inadequados que o turismo pode gerar e propõe a tomada de decisões. Por outras palavras, é um instrumento adequado para a gestão de visitantes e a avaliação dos impactos provocados pela presença humana em sítios patrimoniais e áreas protegidas. “En este sentido definían la capacidad de carga turística como el nivel de uso más allá del cual los impactos generados por el turismo exceden los niveles aceptables especificados en los estándares evaluativos previamente fijados y consensuados” (Shelby & Heberlein, 1984).

Ao longo do tempo, podemos verificar que quando se trata de empregar o conceito de capacidade de carga em destinos turísticos, o destaque da investigação modificou da procura de limites numéricos para o desenvolvimento de quadros teórico-

conceituais para o planeamento e gestão de espaços turísticos. Desta forma, a elaboração de modelos e metodologias amplas e flexíveis possibilitaram analisar os sítios de acordo com uma abordagem sistémica e integral, tendo como objetivo principal a sustentabilidade.

Las metodologías que se aplican al evaluar la capacidad de carga hacen posible, entre otras cosas, comprender los valores que definen los sitios patrimoniales y las áreas protegidas; detectar los conflictos, problemas y riesgos que les afectan; establecer los indicadores y estándares que permiten alcanzar condiciones óptimas; caracterizar y evaluar la visita; y definir las estrategias de manejo y monitoreo que aseguren la conservación de los sitios. La evaluación de la capacidad de carga es, por tanto, una herramienta de gran utilidad para detectar y monitorear el cambio, guiar la toma de decisiones y definir el uso sostenible de los sitios patrimoniales y áreas protegidas (Álvarez, 2010, pp. 221-222).

Sempre que foram realizados trabalhos de conservação numa área protegida surge como necessidade conservar o património através do desenvolvimento de formas de avaliação e monitorização. Deste modo, “la evaluación y monitoreo periódicos permiten el seguimiento del estado de conservación de los sitios patrimoniales y las áreas protegidas, contar con la información necesaria para definir escenarios de manejo y conservación y tomar decisiones” (Álvarez, 2010, p. 224).

Em conformidade com o que foi abordado na *Convenção do Património de 1992*, a UNESCO estabeleceu que a avaliação e a monitorização contínua são ferramentas imprescindíveis para garantir a conservação de valores e a importância dos sítios de importância global. Assim, cada país define conforme as suas necessidades as estratégias e metodologias a ser implementadas, como por exemplo, no continente americano, a avaliação da capacidade de carga é um dos instrumentos usados para avaliar e monitorizar o impacto da atividade turística nas áreas protegidas, zonas costeiras e sítios de interesse cultural.

Contudo, como podemos naturalmente perceber, este conceito exhibe notáveis problemas de operacionalização, dado que se define diante de situações de saturação já existentes e revela-se árduo a previsão dos limites absolutos para cada espaço.

Estes limiares de utilização só têm sido experimentos em zonas sujeitas a pressões muito elevadas, colocando problemas complexos de operacionalização. Para uma discussão mais substantiva coloca ainda duas questões adicionais: o problema da definição científica dos limites e a sua aceitabilidade social, implicando a inclusão das premissas culturais de aceitabilidade no processo científico e técnico da definição de limites (Joaquim, 1997, p. 72).

2.1. EVOLUÇÃO E DEFINIÇÃO DO CONCEITO

O conceito de capacidade de carga possui uma relação próxima com a ecologia, na qual é definida, segundo a Agência Europeia do Ambiente, “como la máxima población que puede soportar indefinidamente un determinado hábitat sin dañar de forma permanente la productividad del ecosistema del que depende esa población”

(Ambiente, 1998). O termo capacidade indica a hipótese de conter ou acomodar num determinado espaço. Todavia, as suas origens estão relacionadas com a gestão da fauna em áreas naturais, tendo como objetivo determinar o número máximo de animais que podem ser mantidos num determinado lugar sem causar danos ao fornecimento de alimento e solo, procurando manter o equilíbrio entre a vida animal e vegetal.

“Los antecedentes de la capacidad de carga en el turismo sustentable los podemos extraer del interés mostrado por las instituciones que gestionan los espacios naturales protegidos en Estados Unidos” (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 134). Assim, os primeiros estudos sobre a capacidade de carga foram realizados em 1960, nos Estados Unidos da América por geógrafos do Serviço Florestal americano, sendo que, o conceito foi elaborado para “para calcular el número de personas que pueden usar un área recreativa natural sin destruir sus características ecológicas esenciales” (Álvarez, 2010, p. 225).

Os diversos estudos de capacidade de carga turística têm como objetivo colocar em prática o conceito de sustentabilidade, ou seja, como o *Relatório Bruntland* define um “modelo de desarrollo que permite satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas” (Dû, 2005, p. 30).

Inúmeros investigadores do turismo têm usado o conceito para se referir ao “número máximo de turistas que puede albergar un área de destino” (Lorente, 2001, p. 12). Contudo, este conceito revela-se bastante complexo, uma vez que levanta bastantes controvérsias, quer na sua definição quer na sua aplicação.

As primeiras aplicações da capacidade de carga para gestão de parques e áreas naturais, revelaram que o foco inicial estava assente na relação entre o uso do visitante e as condições ambientais. Deste modo, o aumento do número de visitantes provocava maior impacto ambiental, medido pela destruição da vegetação, compactação do solo e variáveis relacionadas.

En las décadas de 1960 y 1970, se desarrolló un sistema para establecer límites al número de visitantes de los parques, monumentos o áreas protegidas, con el fin de proteger los recursos naturales y culturales y determinar el punto en el cual comienzan los impactos negativos. El concepto fue criticado por cuanto la realidad demostraba que muchos de los impactos causados por los visitantes no necesariamente estaban relacionados con el número de los mismos (Álvarez, 2010, p. 225).

Assim, revela-se fundamental uma abordagem mais adaptada de forma a incluir as recomendações em estruturas de planeamento existentes. Assim, o conceito foi

introduzido em formas de planeamento estratégico⁷, nomeadamente nos Estados Unidos da América, Austrália, Canadá e América Latina.

El nuevo modelo del concepto de capacidad de carga está basado en un mejor entendimiento de las relaciones entre el número de visitantes y el impacto que éstos causan ... [no se trata sólo de fijar un número límite de visitantes], claramente, no hay un número mágico. Los modelos actuales de manejo de visitantes suponen establecer metas y objetivos, formulando indicadores y monitoreando resultados (Álvarez, 2010, p. 225).

Desta forma, a capacidade de carga surge como um conceito mais maleável e dinâmico que pode ser ajustado às especificidades do sítio, possibilitando uma compreensão e orientação das mudanças e dos impactos provocados pelo turismo, propondo um modelo de gestão sustentável.

É evidente que, a capacidade de carga de um sítio não é apenas determinada por critérios espaciais e ambientais, depende do intuito para o qual foi concebido, implicando que não há uma única capacidade. Consequentemente, outros fatores começaram a ser considerados como a dimensão da experiência dos visitantes, realçando as dimensões sociais do conceito.

As more people visit a park or related area, not only can the environmental resources of the area be affected, but the quality of the visitor experience as well. Again, the working hypothesis was that increasing numbers of visitors cause greater social impacts as measured by crowding and related variables. Thus, as applied to parks and related tourist attractions, carrying capacity has two components: environmental and social (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 389).

No início dos anos 80, foram introduzidos dois parâmetros básicos na definição da capacidade de carga, como a identificação de níveis de utilização aceitáveis e inaceitáveis e a procura da qualidade da experiência do visitante.

Para Mathieson y Wall, la dimensión social de la capacidad de carga turística, referida en este documento simplemente como CCS, se interpreta como el máximo número de visitantes que puede recibir un lugar sin que provoque una reducción inaceptable de la calidad de la experiencia de los visitantes (Mathieson & Wall, *Tourism: Economic, Physical and social impacts*, 1982).

Contudo, revela-se fundamental distinguir nesta dimensão os residentes e os visitantes, visto que

la percepción de los residentes está determinada por la pasividad y recepción de los impactos turísticos, además de constituir un grupo social estable, mientras que los visitantes son grupos sociales heterogéneos, variables día a día, que participan activamente en impactos dentro de la comunidad receptora (Soriano, Pavón, Arcos, & Barquín, 2013, p. 160).

⁷ La planeación estratégica es un modelo sistémico que orienta la práctica de la conservación. Requiere que se fije una meta y se describa la situación actual. La respuesta frente al cambio tiene que definirse junto con los objetivos deseados. Para alcanzar los objetivos, la estrategia y las acciones tienen que especificarse. Además, hay que planear quién lo hace, en cuánto tiempo y cuánto va a costar. En este modelo hay un proceso de monitoreo y de revisión que permite ajustes a las acciones, estrategia que algunas veces asegura el alcance de los objetivos (Álvarez, 2010, p. 225).

No entanto, a comunidade recetora também pode elaborar atividades recreativas em locais turísticos, provocando impactos e exercendo interação com os turistas, sendo necessário distinguir e avaliar essa situação, como objeto de estudo independente.

Os modelos que usam as abordagens relacionadas com a capacidade de carga social partem do princípio que há um componente avaliativo na análise da capacidade de carga turística, seja qual for a dimensão do objeto de estudo. Logo, a capacidade de carga revela-se um conceito que detém considerações objetivas e subjetivas. “Este criterio ha sido aplicado en varios estudios sobre la capacidad de carga social, aunque la mayoría enfocados a los visitantes, y no a los residentes” (Soriano, Pavón, Arcos, & Barquín, 2013, p. 160).

Shelby e Heberlein definem a capacidade de carga social de lugares recreativos como “el nivel de uso más allá del cual los impactos generados por el turismo exceden los niveles de aceptación establecidos” (Shelby & Heberlein, 1984). Esta definição reconhece a relevância da experiência dos visitantes ao utilizar um sítio e a necessidade de especificar padrões, tendo como finalidade determinar a capacidade de um local. O modelo de capacidade de carga social assenta em abordagens descritiva e prescritiva:

en los que el primero se centra en los hechos concretos y el segundo en los aspectos más subjetivos, de manera que con el enfoque descriptivo se detecta una situación de carga determinada y con el enfoque prescriptivo o evaluativo se fija la señal de alarma que va a indicar la necesidad de intervención de los responsables del destino turístico para intentar reducir los impactos negativos que provoca una sobrecarga turística (Shelby e Heberlein, 1984).

Nesta linha de pensamento, os dois componentes fundamentais, acima mencionados, são o componente descritivo e o componente avaliativo. O componente descritivo “enumera las características básicas del sistema turístico: niveles de uso, número de persona que visitan cada elemento, ritmos temporales, lógica de desplazamiento y distribución de los visitantes en el espacio y el tiempo” (Soriano, Pavón, Arcos, & Barquín, 2013, p. 160). Estes são os elementos que abordam as características objetivas dos sistemas recreativos e distinguem as distintas situações concebidas por díspares alternativas da administração (decisões da política de gestão de fluxos de visitantes). O componente avaliativo assenta num sistema que

debería funcionar el sistema a partir de la evaluación de los impactos que produce las condiciones actuales de la visita. Esta evaluación implica un juicio de valor que pondera los grados de “indeseabilidad” de los impactos negativos y de “aceptabilidad” de las consecuencias de la masificación de la visita pública (Hernández, 2001, p. 126).

Desde la perspectiva basada en la percepción del fenómeno turístico por parte de la comunidad local, la capacidad de carga turística se define y perfila como un método de análisis que delimita los impactos indeseables que genera el turismo y orienta la toma de decisiones, que deriva de unos objetivos explícitos en cuanto al uso de los recursos, referidos a las actividades realizables, luego de las cuales hay un declive significativo en la

experiencia recreativa, desde el punto de vista del visitante. Este enfoque analítico excluye a la comunidad receptora como usuaria de sus propios recursos turísticos y se enfoca exclusivamente en los visitantes para la medición de impactos como consecuencia del turismo masivo (Soriano, Pavón, Arcos, & Barquín, 2013, pp. 160-161).

Atente-se que existe um elevado número de definições, porém há um denominador comum. Uma das definições mais estimadas é proporcionada pela Organização Mundial do Turismo (1981), que define a capacidade de carga como “the maximum number of people that may visit a tourist destination at the same time, without causing destruction of the physical, economic, socio-cultural environment and an unacceptable decrease in the quality if visitors” (UNWTO, 1981, p. 4). No entanto, outros autores, como Shelby & Heberlein (1984), O'Reilly (1986), entre outros, exprimem o seu desacordo relativamente à identificação do conceito de capacidade de carga turística como o número máximo de visitantes que um espaço turístico pode conter, dado que há outros fatores mais importantes na sua determinação.

Esta definição identifica evidentemente os dois princípios em que se fundamentam “límites o umbrales que establece la capacidad de carga son el acomodo de un número de visitantes sin que haya un deterioro excesivo en el entorno o un declive excesivo de la satisfacción del visitante” (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 136).

De acordo com McIntyre, a capacidade de carga alude:

al nivel máximo de uso de visitantes e infraestructura correspondiente que un área puede soportar sin que se afecten negativamente los recursos y se disminuya el grado de satisfacción del visitante o se ejerza un impacto adverso sobre la sociedad, la economía o la cultura de un área (McIntyre, 1993).

Uma das definições mais amplamente aceites é a proposta por Mathieson e Wall: “como el máximo número de visitantes que puede recibir un lugar sin que provoque una reducción inaceptable de la calidad de la experiencia de los visitantes” (Mathieson & Wall, 1986). Nesta mesma linha de pensamento temos Lime e Stankey, todavia incluem o aspeto temporal: “El tipo de uso (lo que hacen y cómo lo hacen) que se puede soportar en un periodo determinado sobre un área sin causar un excesivo daño tanto al medio físico como a la experiencia del visitante” (Lime & Stankey, 1971).

Para evitar perdermo-nos no meio de tantas definições, O'Reilly estabelece duas linhas de pensamento sobre a natureza e a interpretação da capacidade de carga turística. A primeira linha centra-se na “capacidad de un área de destino para absorber el turismo sin que se lleguen a manifestar impactos negativos en las comunidades de acogida. El acento se pone en el medio receptor y no en el turista” (O'Reilly, 1991). Em oposição, a segunda linha “se ocupa de la capacidad del destino turístico para atraer y satisfacer a los visitantes antes de que los impactos negativos sean percibidos por los propios turistas y

busquen otros destinos alternativos” (O'Reilly, 1991). A atenção centra-se no turista e na sua valorização subjetiva.

No entanto, “estos dos enfoques de estudio deben ser complementarios, es decir, se trata de abordar el término desde una doble perspectiva de oferta y demanda, donde se incluyen tanto la valoración de la comunidad receptora como la valoración del turista (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 136).

Segrado, Palafox, & Arroyo (2008) complementam que este conceito não deve ser compreendido apenas como um limitador, mas como indicador de fatores relacionados com o crescimento da atividade turística.

O progresso do conceito de capacidade de carga estimula o interesse académico de inúmeras disciplinas, como a sociologia, a economia, e particularmente, a geografia. Neste desenvolvimento do conceito, a expressão *capacidad de acogida*, é utilizado como sinónimo de capacidade de carga na língua espanhola.

Pero este término es sensiblemente más restringido que el de capacidad de carga, en cuanto que se concentra en una perspectiva de oferta, es decir, la capacidad de acogida está ligada estrechamente con los límites del destino turístico para recibir satisfactoriamente a los turistas, ofreciendo todas las posibilidades a su alcance para su disfrute (Bonilla & Bonilla, 2008, pp. 134-135).

E, em contrapartida, a capacidade de carga abrange “los límites del turista para asimilar las situaciones de aglomeración en el destino turístico, estableciendo su grado de aceptación o rechazo frente a la mayor o menor densidad turística” (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 135). Por conseguinte, “el estudio de la capacidad de carga turística transmite una idea clara, que es la variedad de perspectivas en las que puede y debe estar basado”⁸ (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 135).

Certos autores, como por exemplo, Saveriades (2000), Shelby & Heberltein (1984), entre outros, estipulam que todas as manifestações de capacidade de carga integram dois pontos centrais:

el componente biofísico, relacionado con la integridad de los recursos que implican algún umbral o nivel de tolerancia después del cual su explotación o uso puede causar tensiones sobre el ecosistema natural; y el componente comportamental, que refleja la calidad de la experiencia turística (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 136).

Mathieson e Wall (1982) revelam que a interligação entre os distintos subsistemas que incluem a capacidade de carga é fundamental. Nesta conformidade, Murphy & Murphy (2004) frisa que a capacidade de carga turística deve ser considerada como uma rede fatores, ao invés de uma simples relação direta entre os níveis de uso e os impactos negativos.

⁸ Consultar Anexo E

Deste modo, o conceito de capacidade de carga turística necessita de uma revisão e atualização para tentar reforçar as diferentes ideias e, principalmente, para tentar abordar planeamentos divergentes. Assim, o conceito deverá captar as distintas perspetivas daquelas já referidas e diminuir tanto quanto possível as ambiguidades.

En este sentido, se propone la siguiente definición: la capacidad de carga turística es un sistema de indicadores que proporciona información continua y relevante a los responsables en turismo sobre el nivel de uso que puede admitir un sitio turístico, natural o artificial, con objeto de preservar el estado de equilibrio de su entorno, así como mantener la satisfacción de los visitantes, fortaleciendo con ello su atractivo a corto, medio y largo plazo (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 137).

Em suma, o conceito de capacidade de carga tenta consolidar as diferentes ideias debatidas abaixo.

- Revela que é um conjunto de indicadores, visto que a capacidade de carga é fundamentada em certas dimensões, estando reunidas no eixo principal das dimensões física, social e económica.
- Concede informações sucessivas que proporcionam uma análise dinâmica, dado que a capacidade de carga não é um valor estático.
- Procura interligar os componentes descritivo-empíricos e os componentes avaliativo-normativos, de forma que as abordagens dos especialistas se associem com as decisões dos planificadores e gestores de turismo.
- Alicerça-se na medição dos níveis de uso turístico, que engloba uma visão mais ampla do que o simples cálculo de um número máximo de turistas.
- O lugar turístico é determinado como um termo comum que abarca os locais geográficos e as entidades físicas, visto que é frequente vincular unicamente a capacidade de carga com o destino turístico.
- O principal objetivo do conceito assume uma dupla perspetiva de oferta e procura.
- Trata de ultrapassar o seu carácter limitador, reflexionando as suas futuras probabilidades de um planeamento mais assertivo e próximo no tempo.

Com base na definição e agrupando os diferentes tipos de capacidade de carga, Bonilla & Bonilla (2008) propuseram uma nova classificação sustentada na recompilação das ideias comuns e na reconversão dos termos mais ambíguos que limitam a sua operação. Os diferentes tipos de capacidade de carga estão sintetizados na seguinte tabela (tabela 1).

Tabela 1: Dimensões da capacidade de carga turística

Dimensões	Definição
Capacidade de Carga Ecológica	É concebido como o nível máximo de uso turístico que permite preservar o estado de equilíbrio do ambiente natural de um sítio turístico.
Capacidade de Carga Urbanística	Tem um sentido semelhante ao anterior, embora, neste caso seja o nível máximo de uso turístico que permite preservar o estado de equilíbrio do ambiente urbano de um sítio turístico, que se compõe especialmente de infraestruturas e de equipamentos urbanos.
Capacidade de Carga Cultural	Relaciona-se com o anterior, embora possa ser expresso como o nível máximo de uso turístico que permite preservar o estado de equilíbrio do ambiente cultural de um sítio turístico, composto especialmente pelas tradições e costumes e pelo património histórico-artístico.
Capacidade de Carga Económica	Refere-se ao nível máximo de uso turístico que permite preservar o estado de equilíbrio do ambiente económico de um sítio turístico, compatibilizando a atividade económica da comunidade recetora e os benefícios económicos que o turismo proporciona.
Capacidade de Carga Institucional	É baseado no nível máximo de uso turístico que permite preservar o estado de equilíbrio do ambiente político de um sítio turístico, compatibilizando o esforço das Administrações Públicas para regular e controlar o crescimento turístico e a atenção ao cidadão.
Capacidade de Carga Psicológica do Residente	Identifica-se com o nível máximo de tolerância dos residentes da comunidade recetora que recebe os visitantes, permitindo, assim, preservar o estado de equilíbrio do ambiente psicossocial de um sítio turístico.
Capacidade de Carga Psicológica do Turista	Entende-se como o nível mínimo de satisfação do visitante que lhe permite manter a sua perceção da atratividade de um sítio turístico.

Fonte: Bonilla, J. M., & Bonilla, L. M. (Julho/Dezembro de 2008). La capacidad de carga turística: Revisión crítica de un instrumento de medida de sostenibilidad. *El Periplo Sustentable*(15), 138-139.

Estas sete dimensões circulam em torno dos três componentes básicos: físico, sociocultural e económico. Revela-se de extrema importância que haja um sistema de indicadores que reflita a inter-relação entre todas essas conceções que perturbam o destino turístico e que apresentam a sua natureza abrangente. Segundo Liu “cada una de estas dimensiones de la capacidad de carga tiene distintos umbrales e implicaciones para el desarrollo del turismo” (Liu, 2003).

2.2. REVISÃO CRÍTICA DA LITERATURA

Segundo Butler (2004), o conceito de capacidade de carga tem sido discutido por imensos autores, como por exemplo: Getz (1983), Shelby e Heberlein (1984), O' Reilly (1986), Williams e Gill (1991), entre outros. Esta discussão revela as dificuldades de análise do conceito em chegar ao seu cálculo como um limite ou limar em termos absolutos.

En la literatura académica hay distintos postulados sobre la idea de la capacidad de carga turística como herramienta útil en la planificación y gestión del turismo. De esta manera, existe una corriente de pensamiento que critica la utilidad de la capacidad de carga turística (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 130).

Por um lado, McCool & Lime (2001) defendem que a preservação das condições sociais e biofísicas próprias no destino turístico revelam um instrumento mais útil e forte para gerir os impactos inaceitáveis do turismo, em vez da procura por “números mágicos”. Por outro lado, de acordo com Watson & Kopachevsky (1996) alegam que uma das principais críticas assenta na ausência de harmonização entre os componentes descritivos e avaliativos apresentados por Shelby & Heberlein (1984). De um modo geral, esta visão crítica alcança uma perspetiva qualitativa que deve ser complementar à perspetiva quantitativa.

Alguns autores, como Vera & Baños (2004), propõem a adaptação de estipular limites numéricos, visto que, a diminuição a um limite numérico máximo de capacidade consiste numa simplificação abusiva, que serve para denegrir esta técnica.

No obstante, la determinación de números máximos de asistencia depende del espacio al que se refiera, es decir, este método numérico resulta más adaptable en los casos en que el espacio está muy acotado, como ocurre con los edificios históricos y culturales o los parques naturales. En este sentido, Cifuentes et al. (1999) advierten que la capacidad de carga de un sitio depende de las características particulares del mismo y no puede ser extrapolada a otro lugar (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 130).

Além disso, a capacidade de carga turística revela, ainda, uma corrente pessimista, ou até mesmo, cética sobre as probabilidades de aplicação. León (2004) insinua que este conceito é arbitrário e difícil de especificar na prática, dado que a sua determinação é o produto da negociação de agentes sociais. Por sua vez, Liu (2003) declara que os limites são difíceis de estabelecer, uma vez que, dependem do destino, do tipo de produtos oferecidos, do tipo de turista que atrai e do estado de seu ciclo de vida.

Butler señala cuatro factores que explican la falta de aceptación del concepto de capacidad de carga en la gestión turística, como son: (1) los usuarios generan distintos tipos de impactos, por lo que resulta difícil determinar la capacidad de carga numérica del lugar visitado; (2) la actividad turística implica la existencia de un sector empresarial que, como cualquier otro, en general, establece cierta distancia con las regulaciones; (3) la responsabilidad de los destinos turísticos respecto a la calidad de sus recursos está poco delimitada; y (4) la capacidad de carga pretende ser una respuesta al crecimiento desmesurado, pero que, también, se puede convertir en un arma de doble filo en el momento en que establece límites y se percibe como una posible pérdida de beneficios potenciales para el sector turístico (Butler, 1997).

Sem dúvida que outros autores defendem a importância da capacidade de carga turística, sem, por isso, subestimar as suas debilidades.

En este sentido, Garrigós, Narangajavana y Palacios recogen una serie de inconvenientes asociados a la medición de la capacidad de carga, que resumimos a continuación: (1) la capacidad de carga mide diferentes personas, no representa una definición universal y está centrada alrededor de niveles de tolerancia; (2) hay una variedad de patrones de medida; (3) la capacidad de carga es un concepto dinámico; (4) faltan medidas cuantificables; (5) hay dificultades en predecir los impactos; (6) la gestión puede alterar los efectos o los procesos; (7) las soluciones propuestas por distintos expertos no alcanzan a menudo un consenso; y (8) algunos autores critican incluso este concepto (Garrigós, Narangajavana, & Palacios, 2004).

Sob outra perspectiva, Alipour Altinay, Hussain, & Sheikhan, propõe uma série de fatores que dificultam o uso da capacidade de carga turística, sendo eles: “(1) la falta de indicadores aceptables del entorno; (2) la subjetividad de ciertos parámetros; (3) los conflictos de uso de los recursos; (4) y la complejidad de las técnicas utilizadas por los investigadores” (Alipour, Altinay, Hussain, & Sheikhan, 2007).

Consequentemente, a capacidade de carga turística é analisada na literatura académica como uma perspectiva teórica, revelando a falta de estudos empíricos. Coccossis (2004) identifica uma carência de métodos específicos que se aproximam para identificar o número de turistas, não para descobrir o tal “número mágico”, mas para uma aproximação rigorosa e científica para medi-la.

Pero, como aseguran Lorente (2001) y Vera & Baños (2004), a pesar de las limitaciones en su aplicación práctica y en su aceptación escasa, el concepto de capacidad de carga recobra un papel preponderante por el auge del paradigma de la sostenibilidad (Bonilla & Bonilla, 2008, p. 132).

Neste ponto de vista, Coccossis (2004) revela que o papel interpretado pela capacidade de carga está a transformar-se, por causa das modificações no contexto político e na natureza da atividade turística.

Como evidência podemos observar o interesse académico que houve nos últimos anos, refletindo no número crescente de trabalhos empíricos publicados, como por exemplo: Morgan & Lok (2000), Saveriades (2000), Navarro (2005), Alipour, Altinay, Hussain, & Sheikhan (2007), Kostopoulou & Kyritsis (2007), Lopéz-Bonilla & Lopéz-Bonilla (2007). Em seguida, mencionamos brevemente esses trabalhos.

Dado que se revela uma tarefa árdua avaliar a capacidade de carga turística para um destino, a maioria dos estudos-caso⁹ concretizados até agora evidenciaram apenas uma dimensão do conceito, por norma a que era mais urgente analisar ao nível das características e problemas do destino, contudo existe algumas exceções.

⁹ Consultar Anexo F

En la dimensión social se han llevado estudios acerca de los visitantes, evaluando su percepción en áreas concentradas para establecer umbrales o indicadores a partir de los cuales disminuye la satisfacción de los visitantes y su visión del destino empieza a ser negativa (Dû, 2005, p. 36).

No que diz respeito aos residentes concretizaram-se estudos assentes nas atitudes da população local em relação aos turistas ou estudos sobre mudanças de comportamento, de hábitos e costumes da população local como resultado do desenvolvimento turístico.

Neste âmbito, Morgan & Lok (2000) sugerem um indicador de conforto para estimar as experiências dos visitantes da *Hanging Rock Reserve* (Victoria, Austrália), que é fundamentada nas reações entre a aglomeração compreendida e o tempo de espera dos utilizadores em relação aos serviços recebidos. Saveriades (2000) investiga as atitudes e perceções da população em relação ao turismo numa região do Chipre, identificando a capacidade de carga social do território. Navarro (2005) faz um estudo da capacidade de carga das infraestruturas e recursos mais próximos da saturação, bem como a capacidade de carga social dos turistas que visitam a Costa del Sol (Málaga, Andaluzia). Alipour, Altinay, Hussain, & Sheikhan (2007) analisam a capacidade de carga consoante as perceções dos visitantes para as praias do norte do Chipre. Kostopoulou & Kyritsis (2007) examinam a distribuição espacial dos visitantes do Parque Nacional Monte Olimpo (Atenas, Grécia), utilizando um indicador da capacidade de carga turística com base no índice de Gini¹⁰. López-Bonilla & López-Bonilla (2007) estuda a capacidade de carga psicológica do turista em Andaluzia (Espanha) através de uma proposta metodológica simples, assente na identificação da mudança no nível de satisfação do visitante em comparação com a estação de maior afluência turística com o resto do ano.

“En la dimensión política, los estudios toman en consideración la posición de todos los agentes comprometidos en el turismo porque cada uno no está dispuesto a soportar los mismos niveles de impactos y cambios generados por la actividad” (Dû, 2005, p. 37). Deste modo, a capacidade de carga política é avaliada conforme o nível de impacto aceite pelo consentimento de todos os agentes incluídos no turismo, tendo como exemplo, o estudo-caso de Oxford.

Um dos modelos teóricos para aplicar a dimensão económica da capacidade de carga é a análise custo-benefício, tendo como exemplo, o estudo-caso da cidade de Veneza (Itália). “Es una de las ciudades que son visitadas por su ambiente. En estas ciudades, la capacidad de acogida ha de considerarse en su totalidad respecto de muchas

¹⁰ Indicador de desigualdade na distribuição do rendimento que visa sintetizar num único valor a assimetria dessa distribuição, assumindo valores entre 0 (quando todos os indivíduos têm igual rendimento) e 100 (quando todo o rendimento se concentra num único indivíduo) (Índice de Gini (%), s.d.).

dimensiones de la vida urbana (aspectos culturales, socio-culturales, funcionales...)” (Dû, 2005, p. 37). Para determinar a capacidade de carga socioeconómica do centro histórico de Veneza, desenvolveu-se um modelo que permitiu calcular o número máximo de visitantes que a capacidade de carga socioeconómica poderia suportar.

Este modelo, que expresa el conflicto entre residentes y visitantes en el uso de los servicios que funcionan diariamente en la ciudad, tenía como meta fijar un umbral de capacidad que permitiría ponderar la búsqueda del mayor volumen posible de ingresos procediendo del turismo con las restricciones que vienen dadas por la disponibilidad de varias infraestructuras. Este modelo comprende una fórmula e indicadores que permiten resolver la ecuación que dará el número que se busca (Dû, 2005, p. 38).

No que toca à dimensão física da capacidade de carga nas cidades com um património cultural tangível notável, foram implementados um controlo dos fluxos de visitantes em locais culturais onde havia congestionamento (Bruges, Aix-en-Provence, Salzburgo, Amesterdão e Florença).

En espacios monofuncionales como museos (Versalles) o conjuntos monumentales, sólo la Alhambra cuenta con un análisis de la capacidad de acogida física para su espacio más frágil: los Palacios Nazaríes que sirve como referencia para la gestión de la venta de entradas al conjunto monumental (Dû, 2005, p. 39).

No entanto, um modelo de capacidade de carga física ainda não foi visto num contexto urbano. Contudo, há estudos sobre a dimensão física para outros tipos de destino, como por exemplo: o caso da província de Rimini (Itália), das ilhas de Calvià e Lanzarote (Espanha), das ilhas de Elba (Itália) e Rodes (Grécia), onde foi estudada a dimensão físico-ecológica da capacidade de carga.

Por fim, temos o caso do Monumento Nacional Guayabo (Costa Rica) onde Cifuentes (1999) determina a capacidade de carga turística dos caminhos pertencentes ao mesmo. A sua metodologia é baseada num processo de cálculo de três níveis: medição da capacidade de carga física, medição da capacidade de carga real e medição da capacidade de carga efetiva. Outros autores como Segrado, Palafox e Arroyo (2008) usam essa mesma metodologia para estender a sua análise da capacidade de carga turística para a ilha de Cozumel (México), incorporando algumas modificações nos instrumentos de medição.

2.3. EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO TEÓRICO

O conceito de capacidade de carga não é uma ideia muito recente, muito pelo contrário. Nos Estados Unidos da América, a investigação foi efetuada neste âmbito por diversas décadas.

Ya se hace mención a los riesgos de la masificación y a sus consecuencias en el deterioro de los recursos recreacionales en trabajos tan tempranos como los de Meinecke y Wagar. Estos trabajos, aunque no abundan en las cuestiones empíricas, suponen un punto de partida, un apoyo para la definición posterior del concepto de Capacidad de Carga Turística. Algunos apuntan que ya fue propuesto en 1838 (Lorente, 2001, p. 16).

Apenas na década 60 surgiram avanços teóricos e aplicações significativas, especialmente através da preocupação do Serviço Florestal Norte-Americano pelos problemas identificados em certas áreas e na junção de um duplo interesse: conservar as suas características naturais e incentivar as oportunidades de recreação nas mesmas.

Los trabajos del *Forest Service* tuvieron importantes repercusiones, como indican Shelby y Heberlein (1986), puesto que supusieron, en primer lugar, la aparición de una preocupación sobre las consecuencias sociales de la presencia de visitantes al tiempo que se legitimaban el estudio de estas cuestiones en recursos naturales. En segundo lugar, provocó la realización de estudios de este tipo por parte de otros cuerpos de expertos (Lorente, 2001, p. 16).

A partir deste momento, demonstra-se esse interesse na avaliação dos impactos provocados pelo turismo, aumentando as publicações e conferências, sobretudo nos Estados Unidos da América.

O fascínio em limitar as atividades recreativas ainda era pequeno, ainda que Wolfe (1966) revelasse preocupação relativamente ao rápido crescimento do turismo e os seus impactos nas áreas de destino. Igualmente, destaca-se o estudo feito pelo Conselho de Turismo da Irlanda (Forbatha, 1966) que procurou definir os limites do uso turístico em função das características ambientais da área de estudo.

Nos anos 70 assistiu-se a uma fase crítica dos especialistas do turismo e, por conseguinte, os efeitos negativos dessa atividade.

Es significativo el cambio de orientación en muchas investigaciones que pasan de tratar de calcular el número de turistas que puede soportar un área a un reconocimiento de la existencia de una serie de alternativas en la determinación de la capacidad, algunas basadas en preferencias humanas (Lorente, 2001, p. 16).

Na segunda metade dos anos 70, surgiram na Europa as primeiras preocupações dos especialistas sobre este assunto. “Thurot profundiza en el concepto de Capacidad de Carga al explicar las nociones de sistema turístico, espacio turístico y capacidad de carga de las estructuras de producción y recepción desde una triple perspectiva: económica, social y ecológica” (Lorente, 2001, p. 17). A primeira observação relativamente aos problemas da carga turística relacionada com áreas recetoras e as suas estruturas, foi realizada por parte do Conselho da Europa (1978), num seminário em Grindewald.

Na década de 80, os especialistas, ainda, creem ser desnecessário encontrar aquele “número mágico” que mostrava com exatidão o fluxo de turistas que deveria ser recebido num determinado recurso e muito poucos interrogaram a validade do conceito de capacidade de carga no campo do turismo. Deste modo, focaram-se no reconhecimento de níveis aceitáveis ou inaceitáveis de mudança. “Además, en la mayor parte de los casos no es correcto hablar de una cifra que represente el máximo número

de visitantes permitidos puesto que diferentes tipos de visitantes provocan diferentes tipos de impactos” (Lorente, 2001, p. 17).

Os melhores progressos aconteceram no campo da capacidade de carga social e psicológica. Nesta conjuntura, imensos trabalhos deste modelo são definidos a partir da saturação, integrando densidade e níveis de uso, frequência de encontros com outros turistas, normas de tolerância e expectativas da experiência. “Destaca la aportación de Shelby y Heberlein (1986) que traza el marco conceptual en que se inscriben los estudios de capacidad de carga social” (Lorente, 2001, p. 17).

Também pode-se constatar que Getz (1983) identifica as variáveis e os indicadores que devem ser considerados nos estudos de capacidade de carga; O'Reilly (1986), em aspetos conceituais e Mathieson & Wall (1982) abordam os impactos e os efeitos do turismo, entre muitos outros.

Na década seguinte, por causa da divulgação de práticas turísticas alternativas, que estimam novos espaços até à data menosprezados pelos fluxos turísticos, houve um aumento do interesse nos problemas de capacidade das áreas turísticas de destino. “Del mismo modo, la aceptación del concepto de desarrollo sostenible introduce una nueva línea de pensamiento que sostiene la necesidad de que todo desarrollo social resuelva las necesidades del presente sin comprometer las de las futuras generaciones” (Lorente, 2001, p. 18).

Este princípio foi rapidamente adotado pelo turismo, dado que, a sustentabilidade tornou-se uma questão prioritária no mesmo. Deste modo, os estudos de capacidade de carga assumiram um papel de liderança como ferramentas de gestão e planeamento.

O conceito de desenvolvimento sustentável relaciona-se com outro tema: a relação entre a capacidade de carga e o ciclo de vida dos destinos turísticos.

Para el geógrafo francés Chadeffaud un producto turístico es un bien no durable cuya vida se descompone teóricamente en tres grandes momentos, creación, madurez y obsolescencia, para normalmente sufrir después procesos de reconversión-mutación que nos deberían llevar hacia la sostenibilidad del recurso (Lorente, 2001, p. 18).

Em suma, o tema da capacidade de carga passou de uma questão menosprezada para um elemento-chave das investigações de turismo e da conservação do património cultural e natural. Este conceito passou por diversas etapas, desde a procura de números específicos até à abordagem da gestão fundamentada em expectativas sociais e experimentais. De qualquer das formas, até aos anos 90, “los investigadores de turismo, distinguiéndose de los de la recreación, no desarrollaron una atención específica a esta

materia, aunque, en general, muchos de ellos no se han familiarizado con la abundante literatura existe” (Lorente, 2001, p.19).

2.4. ABORDAGENS, DIMENSÕES E PERSPETIVAS

O conceito de capacidade de carga revela-se, como foi referido anteriormente, um instrumento bastante útil para a gestão do fluxo de visitantes e avaliação dos impactos provocados pela presença humana em sítios patrimoniais e áreas protegidas. Este conceito foi desenvolvido por meio de distintas abordagens, dimensões e perspetivas.

No panorama ambiental, o conceito de capacidade de carga tem sido utilizado para avaliar e monitorizar o impacto da presença humana em áreas naturais e costeiras. Mais precisamente, “es la cantidad, tipo y distribución del uso que puede hacerse de un sitio sin conducir a impactos inaceptables, bien sea en los recursos físico biológicos o en la experiencia recreativa disponible” (Hernández, 2003, p. 51).

De manera general, medir la capacidad de carga turística no tiene que conducir a un simple número, como el número de visitantes. Aun cuando éste se alcance, el límite no necesariamente obedece a un criterio objetivo, inmodificable y eterno. Pueden ser usados rangos máximos y mínimos, más que un valor fijo. La evaluación de capacidad de carga turística debe proveer no sólo un máximo, pero también un mínimo nivel de desarrollo que es el nivel más bajo necesario para sustentar a las comunidades locales (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 35).

No panorama económico, a capacidade de carga encontra-se relacionada com o crescimento do mercado turístico e o ciclo de vida dos destinos turísticos. Logo, ao avaliar os valores e benefícios germinados pela atividade turística, é fundamental ter em consideração o tipo e o número total de visitantes. De acordo com essa perspetiva, define-se capacidade de carga “como el número máximo de visitantes más allá del cual los costes generados por la actividad turística superan los beneficios que ella misma produce” (Álvarez, 2010, p. 227). Estas duas aproximações detém um limite prejudicial ou restrito que limita a exploração turística de um recurso.

De acordo com certos autores, como Glasson et al. (1995), Williams y Gill (1991), “las dimensiones son objetivas y medibles mientras que las perspectivas son subjetivas y cualitativas. La interacción entre dimensiones y perspectivas de la CC permite una mejor comprensión del concepto” (Glasson, Godfrey, Goodey, Berg, & Absalam, 1995) (Williams & Gill, 1991).

As dimensões a ter em conta na avaliação da capacidade de carga de um destino, variam segundo os autores e as abordagens de análise.

“En el estudio llevado a cabo por los miembros del laboratorio de planificación medioambiental de la Universidad de Aegean en Grecia, dirigido por el Profesor Harry Coccosis, se dan tres componentes de la CAT, el componente físico ecológico, el socio-

demográfico y el económico-político” (Dû, 2005, pp. 31-32). Com o intuito de adquirir a capacidade de carga total de um destino, é preciso avaliar a capacidade de carga destas componentes.

Outra perspectiva que tem sido desenvolvida para a análise da capacidade de carga turística, é a de uma rede onde há dimensões e perspectivas.

En efecto, la gran cantidad de agentes involucrados en la gestión de la actividad turística, la variedad en la naturaleza y el uso de los recursos locales convertidos en recursos turísticos y las diferencias espaciales y temporales en los perfiles de la demanda han incitado algunos autores en considerar el concepto como una red en la que se entremezclan muchos elementos como se puede comprobar en la figura siguiente (Dû, 2005, p. 32).



Figura 2: A Capacidade de Carga Turística

Fonte: Álvarez, M. P. (2010). Evaluación de la capacidad de carga: Una herramienta para el manejo y la conservación de los sitios patrimoniales. *Canto Rodado*(5), 221-247.

Certos destes componentes consistem em dimensões objetivas e quantificáveis, (dimensão ecológica, dimensão física e dimensão económica), porém outros componentes necessitam de ser abordados de uma maneira mais subjetiva e qualitativa e são designadas perspectivas (perspetiva da comunidade, dos residentes, dos visitantes e perspetiva política).

Nesta linha do pensamento, múltiplas dimensões de estudo têm sido apresentadas para determinar a capacidade de carga turística, sendo elas: a dimensão ecológica, a dimensão física, a dimensão económica, a dimensão social e a dimensão administrativa.

A dimensão ecológica da capacidade de carga incide nos resultados e impactos que a atividade turística, provoca nos recursos naturais, como os animais, solo, plantas, ar e água. Esses mesmos impactos podem ser mensurados por meio de indicadores como a poluição, a erosão, a extinção e a diminuição de recursos naturais.

A dimensão física da capacidade de carga institui os requisitos espaciais e os estados da infraestrutura e instalações produzidas para o turismo para a utilização em distintos níveis dos recursos naturais e culturais. Este modelo de avaliação contempla indicadores, como a qualidade do solo, da água e abastecimento de energia, gestão de resíduos, serviços públicos e de saúde, número de camas, áreas de estacionamento e infraestrutura de transporte.

“La dimensión económica de la CC establece la capacidad de un destino para absorber la actividad turística sin interferir en el desarrollo deseado de las actividades locales” (Álvarez, 2010, p. 229). No caso dos monumentos, estes não possuem outras funções para além das relacionadas com a cultura, quer na sua dimensão de investigação, quer na sua dimensão de divulgação, revelando-se difícil possuir esta dimensão, visto que “la visita pública se configura en sí misma como una forma de hacer accesible el monumento a los ciudadanos, en última instancia, una manera de difundir sus valores, y por tanto función básica en la gestión del patrimonio histórico-cultural” (Hernández, 2001, p. 126). Dado que esta dimensão determina os custos e benefícios produto da atividade turística, os indicadores que são utilizados para mensura-la são o custo de vida, o gasto do turismo, a geração e custos de emprego e o investimento turístico.

A dimensão social da capacidade de carga contempla

la percepción que las comunidades locales y los visitantes tienen de la actividad turística y se mide con los mismos indicadores de impacto descritos al referirse a dichas comunidades. Algunos de ellos pueden expresarse en términos cuantitativos, pero varios requieren de una investigación socio psicológica (Álvarez, 2010, p. 229).

Por outras palavras, a capacidade de carga de carga social é estabelecida pelo nível de tolerância da população residente para com os visitantes e pela sua própria experiência. Neste sentido, a capacidade de carga de uma área reflete no número máximo de visitantes que pode albergar sem reduzir a qualidade da experiência do visitante, avaliado pelo congestionamento e saturação.

Este enfoque plantea problemas operativos ya que la medición de la capacidad de acogida en función de la experiencia turística depende de la actitud de los visitantes, parámetro en suma variable que puede verse modificado a partir de simples mejoras en la gestión de los flujos turísticos, por las expectativas generadas en campañas de promoción, por la información recibida sobre las condiciones de la visita y también por el grado de conocimiento acerca del monumento. En conjunto, variar los umbrales de capacidad de acogida social de un espacio resulta más fácil que modificar los límites que vienen determinados por las características físicas del propio espacio (Hernández, 2001, p. 126).

A dimensão administrativa da capacidade de carga está associada com os recursos e capacidades dos gerentes de sítios turísticos.

Por um lado, Watson & Kopachevsky (1996) reconhecem cinco tipos de capacidade de carga: a ecológica-ambiental, física, socio-percetiva, económica e a psicológica.

A dimensão ecológica-ambiental refere-se ao “nivel de desarrollo turístico o actividad recreacional más allá del cual el medio ambiente que hemos conocido se degrada o se ve comprometido” (Watson & Kopachevsky, 1996). Assim, prejudica o ar, o solo, a vegetação e a fauna, a água e todos os outros elementos físicos que constituem um ecossistema.

A dimensão física alude à capacidade espacial de um lugar e as suas infraestruturas para admitir atividades turísticas.

La cantidad de espacio disponible es inalterable, sólo se puede mejorar su utilización mediante un aprovechamiento más racional del mismo. En cuanto a las infraestructuras, su capacidad y rendimiento es casi siempre mejorable en función del dinero que se destine a ello (Lorente, 2001, p. 15).

A dimensão socio-percetiva aborda o “nivel de tolerancia de las poblaciones de acogida hacia la presencia y comportamiento de los turistas y está en relación con los impactos culturales” (Lorente, 2001, p. 15).

A dimensão económica é a habilidade de adquirir as funções turísticas sem rejeitar as outras atividades de interesse. O assunto económico, na prática, revela-se um dos principais argumentos contra a noção de capacidade e a imposição de limites.

Los estudios de coste-beneficio tienden a suprimir cualquier limite a la actividad turística, incluso asumiendo la existencia de un coste. El problema es determinar un balance óptimo entre las ventajas e inconvenientes que implica una actividad de ese tipo la capacidad óptima (Lorente, 2001, p. 15).

A dimensão psicológica apresenta-se inteiramente experiencial. “Sólo los turistas mismos pueden determinar si han logrado una satisfacción personal en sus vacaciones en función de muchos factores como la actitud percibida de la población local, el grado de saturación del destino turístico, la calidad medioambiental” (Lorente, 2001, p. 15).

Por outro lado, Getz (1983) divide a capacidade de carga em seis categorias: física, económica, percetiva, social, ecológica e política. A dimensão física de um recurso turístico é o uso máximo que este pode ter, antes que se comece a degradar de modo intolerável. A dimensão económica de um recurso turístico é o uso máximo que este pode ter, antes de direcionar a um nível inaceitável de dependência económica do turismo na área do recurso. A dimensão percetiva “is a measurement of tourist’s perceived level of carrying capacity in a tourist resource, beyond which tourists perceive the resource as over-crowded” (Getz D. , 1983). A dimensão social de um recurso turístico é o uso máximo que este pode ter, sem causar níveis inaceitáveis de sentimento negativo em

relação ao turismo. A dimensão ecológica de um recurso turístico é o uso máximo que este pode ter, sem causar danos inaceitáveis ao ambiente natural do recurso. Por fim, a dimensão política “refers to the maximum use that can take place of a tourist resource without causing political instability, for example, conflicts over land-rights or control of the incomes from tourism” (Getz D. , 1983). Esta abordagem da capacidade de carga tem como objetivo, em todos estes casos, quantificar o número de turistas.

Estas medições da capacidade de carga resultam da definição da variável a mensurar e da definição do nível de variação aceitável para essa variável. “Taking this approach inevitably leads to a proliferation of carrying capacities for any given tourism resource and associated problems of what is acceptable in terms of change in that area, and to whom” (Kennell, 2016, p. 134). Apesar das medidas de capacidade de carga quantitativa inspirem a propiciar medições científicas objetivas, na prática dependem de uma série de juízos subjetivos. Assim, uma possível abordagem consiste em ampliar o conceito de capacidade de carga do número de turistas para os tipos de turismo e os seus padrões de atividade.

The implementation of measures of carrying capacity in the management of a tourism destination can involve visitor management techniques such as improving signage and managing tourism flows on a site, as well as using reservation and booking systems. It can also be implemented at more strategic levels through policy and regulations that relate to tourism development (Kennell, 2016, p. 134).

Ao examinar a perspectiva do visitante, a capacidade de carga valoriza os fatores que influenciam a satisfação do visitante. Por isso, são avaliados: o volume, o comportamento, a qualidade da visita e a interação entre os visitantes. “Al considerar la perspectiva de las comunidades locales o residentes, la CC mide tolerancia y límites de los impactos negativos del turismo en la población local” (Álvarez, 2010, p. 227).

No panorama político, a capacidade de carga “evalúa cómo las administraciones se entienden con el manejo turístico (sus metas, políticas, jurisdicción, propiedades y capacidades) y en qué medida involucran a otros actores” (Álvarez, 2010, p. 227). Revela-se mensurável através de indicadores, como por exemplo, “el nivel de cooperación entre instancias públicas y privadas, el nivel de participación de las comunidades locales en el proceso de toma de decisiones y el nivel de comprensión de las actividades turísticas, entre otros” (Álvarez, 2010, pp. 227-228).

Em suma, a capacidade de carga está relacionada com as densidades de uso do espaço e requer restrições à exploração de recursos, baseados em limites que são definidos, seja pelas características físicas do próprio espaço, seja pelas imposições de manutenção da qualidade da experiência do visitante. Consequentemente, existem diversos fatores que devem ser levados em conta na determinação do limite máximo ou

limiar da *exploração turística*: os fatores ambientais, os fatores sociais e os procedimentos de gestão.

Os fatores ambientais ou físicos estão relacionados “con la dimensión del conjunto y el espacio utilizable, así como la fragilidad y exigencias de conservación de los recursos patrimoniales” (Hernández, 2001, p. 126)

Os fatores sociais estão relacionados “con las pautas de comportamiento de los visitantes, su opinión y la naturaleza de su experiencia estética.” (Hernández, 2001, p. 127).

Os procedimentos de gestão estão ligados com “el diseño de itinerarios que canalicen y distribuyan el uso del espacio, la facilitación de servicios de información e interpretación, el incremento de la resistencia de los recursos utilizados y la adecuación de espacios e instalaciones alternativos y de servicio al visitante” (Hernández, 2001, p. 127).

2.5. IMPLEMENTAÇÃO

Independentemente de toda a literatura e da evidente aceitação generalizada sobre o tema da capacidade de carga, verifica-se que há poucas evidências da sua aplicação na prática. A maioria da experiência existente está assente em diversos estudos de turismo, sobretudo em zonas costeiras e *resorts*.

In examining some of these examples it is interesting to note the way that carrying capacity is used in the analysis of tourist potential (rationale and method of estimate) but also as a policy tool in a strategy of tourist development (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 31).

De modo geral, a experiência com a aplicação da avaliação da capacidade de carga na gestão de destinos turísticos europeus é escassa, acabando por refletir nas ambiguidades envolvidas com o conceito e dificuldades na sua operacionalização. De facto, existe pouca experiência no terreno relacionada com a gestão de destinos turísticos e, por conseguinte, com a aplicação de instrumentos e métodos para esse efeito.

Em contrapartida, predomina um elemento principal que é a necessidade de um limite ou limiar na atividade turística, acabando por estar presente nas preocupações ou prioridades dos gestores locais. “Tourism creates pressures on the natural and cultural environment affecting resources, social structures, cultural patterns, economic activities and land uses in local communities” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 31). Dado que tais pressões proporcionam a criação de problemas no turismo ou modificam o funcionamento da natureza e da comunidade local, torna-se como opção viável tomar determinadas medidas para amenizar os impactos.

Ao passo que as sociedades modernas dedicam mais atenção aos temas como a conservação ambiental, a qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável, acabando por dominar as agendas políticas. “The issue of tourism development is increasingly sought within a local strategy for sustainable development in which case determining the capacity of local systems to sustain tourism becomes a central issue” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, pp. 31-32).

A capacidade de carga assenta em três componentes ou dimensões: físico-ecológica, sociodemográfica e político-económica, como foi referido anteriormente. Estas dimensões refletem também o leque de questões consideradas na prática.

Evidentemente, as três componentes possuem pesos ou importâncias diferentes nos distintos destinos. Estas diferenças estão assentes no tipo do local, no tipo de turismo presente e na interface turismo ou ambiente, acabando por estar, em certa medida, interrelacionados.

Em primeiro lugar, “the characteristics of the locality provide the basic structure for the development of tourism. These can be evidenced in terms of local resources, the vulnerability of local natural ecosystems, population size, economic structure, culture and local heritage” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 32). As particularidades de uma localidade estabelecem a sua resiliência às pressões do turismo.

Em segundo lugar, “the type of tourism determines the basic characteristics of tourist behaviour –to some extent- and condition the tourist/local community, tourism/local economy and tourist development/environmental quality relationships (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 33). Revela-se fundamental ter em consideração as diferenças entre os tipos de turistas, visto que pode variar consoante as suas expectativas, atitudes e comportamentos que acaba por condicionar as pressões e os impactos do turismo sobre um lugar.

Em terceiro lugar, a interface turismo ou ambiente é constituído pela forma e tipo de desenvolvimento turístico (padrões espaciais), integrando alguns fatores como o ciclo de vida do destino, o nível de sistemas organizacionais e tecnológicos, o regime de gestão, entre outros.

Neste seguimento, diversas reflexões sobre a capacidade de carga para cada tipo de destino turístico (áreas costeiras, ilhas, áreas protegidas, zonas rurais, *resorts* de montanha, cidades históricas) serão discutidas abaixo.

As áreas costeiras estão, por norma, ligadas ao turismo de massas, à construção e infraestruturas de grande escala, ao ordenamento territorial intensivo e à urbanização extensiva, sendo um modelo predominante na maioria dos destinos mediterrânicos.

Neste caso, os problemas de capacidade de carga estão assentes na densidade turística, o uso de praias e infraestruturas, congestionamento de instalações, poluição litorânea, entre outros.

“Island tourism, if not falling within the previous category, is more of the selective type with small and medium scale accommodation, often in (or around) existing settlements, rural local societies, small communities” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 33). Neste caso, as reflexões sobre a capacidade de carga concentram na conexão do turismo com a sociedade, nas produções locais e economia da ilha, na qualidade de vida, bem como nas imposições e nos impactos nos recursos, como a água e a energia, na gestão dos resíduos, entre outros.

“Tourism in protected areas is associated with appreciating and observing nature, scientific endeavor and education. This type of tourism is associated with minimal development of infrastructure and small-scale interventions in areas of – normally – strong control and restrictive management” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 34). Neste caso, os assuntos correspondentes à capacidade de carga correspondem ao número de turistas, aos fluxos de visitantes e aos padrões espaciais de concentração/dispersão, relativo não só à proteção da natureza e ao funcionamento dos ecossistemas, mas também à qualidade da experiência dos visitantes.

“Tourism in rural areas covers a wide range of purposes (motivations) and is usually associated with visiting areas of special beauty, being in nature, low intensity activities but widely dispersed around low density-often remote- rural communities” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 34). Por vezes, em determinados territórios o agroturismo encaixa nesta esfera. Neste caso, os assuntos correspondentes à capacidade de carga compreendem questões sobre os fluxos de visitantes, impactos na sociedade e cultura locais, efeitos nas economias rurais, padrões espaciais dos fluxos de visitantes, entre outros.

Os *resorts* de montanha estão ligados ao desenvolvimento intensivo, estando na categoria de turismo de massas, principalmente concentrada nos desportos de Inverno. “Carrying capacity issues include environmental impacts from large scale infrastructure or access roads on natural ecosystems, microclimate change from artificial snow, vegetation cover losses and soil erosion, landscape deterioration, but also congestion of facilities and waste management” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 34).

As cidades históricas atraem o turismo fruto do património cultural, dos equipamentos urbanos, eventos culturais e tradições culturais, entre outros. Nesta categoria existem diversos tipos de turismo. “The dominant mass tourism associated

with large numbers of visitors centering around monuments, museums, etc. often of a short stay (even daily visits)” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 34), provocam o congestionamento de instalações, tráfego, mudança de uso do solo urbano, gestão de resíduos, entre outros.

“Whether real or perceived, limits (thresholds) can stimulate communities to take action at the destination level. Such action is easier to become incorporated within existing responsibilities, functions and activities of managing local affairs” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 34). Evidencia ser mais claro em dois casos: por exemplo, nas áreas de interesse ambiental, como parques naturais ou áreas protegidas, no qual encontram-se regimes de gestão no sentido de estruturas administrativas ou na melhor das hipóteses existem planos de gestão, com objetivos, prioridades e medidas. Outro caso é referente às autoridades locais envolvidas “in the process of developing or reviewing local planning strategies, where future development issues become part of planning and management activities. Strategic planning can provide a supporting process to consider tourist carrying capacity” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 35).

2.6. METODOLOGIAS DE AVALIAÇÃO

A capacidade de carga sugere a formulação de objetivos de gestão e desenvolvimento de indicadores associados e padrões de qualidade.

This approach to carrying capacity focuses principal emphasis on defining the degree of resource protection and the type of visitor experience to be provided and maintained, monitoring conditions over time, and adopting management practices to ensure that acceptable conditions have been maintained (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 390).

Os objetivos de gestão pretendem definir o grau de proteção de recursos e o tipo de experiência do visitante a ser fornecido. Estes são fundamentados na retificação do propósito e significado da área em questão.

Formulation of management objectives may involve review of legal, policy and planning documents; consideration by an interdisciplinary planning and management team; historic precedent; local, regional, national or international context of the park or related tourist attraction; and public involvement (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 390).

Quanto aos indicadores de qualidade são variáveis medíveis que retratam a essência ou o significado dos objetos de gestão, sendo também, procurações quantificáveis ou medidas de objetivos de gestão. “Indicators of quality may include elements of both the biophysical and social environments. *Standards of quality* define the minimum acceptable condition of indicator variables” (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 391).

Após o estabelecimento de indicadores e padrões de qualidade, a capacidade de carga pode ser determinada e orientada por um programa associado de monitorização e gestão. “Indicators of quality can be monitored and management actions taken to ensure that standards of quality are maintained” (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 391). Caso a monitorização insinue que os padrões de qualidade tenham sido infringidos, então a capacidade de carga foi excedida e ações de gestão são necessárias.

“This basic approach to carrying capacity is central to contemporary park, recreation and tourism management frameworks, including Limits of Acceptable Change (LAC), Visitor Impact Management (VIM), and Visitor Experience and Resource Protection (VERP)” (Manning, Wang, Valliere, Lawson, & Newman, 2002, p. 391).

Seguindo esta linha de pensamento e considerando a complexidade do conceito, diversas metodologias foram desenvolvidas para avaliar a capacidade de carga de um local, sendo elas: Espectro de Oportunidades Turísticas (Tourism Opportunity Spectrum); Capacidade de Carga Social (Social Carrying Capacity); Limites de Mudança Aceitável (Limits of Acceptable Change - LAC) e Gestão do Impacto de Visitantes (Visitor Impact Management - VIM). Estas tencionam integrar o conceito de capacidade dentro de uma visão sistémica e integral da gestão do turismo.

A metodologia designada de espectro de oportunidades turísticas foi elaborada por Butler e Waldbrook em 1991, na qual se baseia naquela metodologia conhecida como espectro de oportunidades recreativas (*recreation opportunity spectrum*). Assim, esta metodologia possibilita a avaliação das oportunidades recreativas de uma área e fornecer com elementos para o seu êxito na gestão.

La aplicación de la metodología implica un sistema o zonificación que, considerando la dimensión social, determina el tipo e intensidad de uso aceptado por área. Los límites de uso aceptado se establecen a través de entrevistas hechas a visitantes, residentes y a todos los actores sociales¹¹ (Álvarez, 2010, p. 229).

Deste modo, o espectro de oportunidades turísticas possibilita avaliar e controlar os marcadores da capacidade de carga ambiental e social dentro de um processo contínuo, tendo em conta a mudança e o desenvolvimento de destinos turísticos.

La metodología de capacidad de carga social (CCS) fue desarrollada por Shelby y Heberlein en 1984 y se refiere al uso que un único visitante puede hacer de un sitio antes de que el número total de ellos afecte la calidad de la experiencia individual (Álvarez, 2010, p. 230).

¹¹ Los actores sociales usualmente poseen intereses comunes en relación con un tema dado. En un área protegida las diversas instituciones, grupos sociales o individuos que posean un interés directo, significativo y específico se denominarán actores sociales: *stakeholders* (Álvarez, 2010, p. 229).

Ao empregar esta metodologia são estudados dois componentes principais: o componente descritivo e o componente avaliativo. O componente descritivo reúne as principais características de um sistema turístico: físicas, ecológicas, sociais, políticas e económicas. Está fundamentado em informações factuais, objetivas, referentes ao impacto, como por exemplo: o congestionamento, o número de visitantes e/ou perda de vegetação; e aspetos de gestão, como o nível e mudanças no uso de uma área, fluxo e distribuição de visitas, regulamentos e proibições de atividades. O componente avaliativo estipula os padrões ideais com fundamento na análise dos impactos germinados pela atividade turística. “La evaluación determina el nivel de impacto tolerable (el máximo) o deseable (el óptimo) y fija metas y objetivos. Cuando el impacto ha excedido el estándar establecido se denomina daño” (Álvarez, 2010, p. 230). Além disso, este componente reúne o tipo de experiências que surgem de distintas atividades e as expectativas que são originadas nos diferentes tipos de visitantes.

A avaliação da capacidade de carga social considera dois pontos essenciais: a abordagem do residente e a do visitante. Neste ponto de vista, realçamos o modelo de *Irridex* de Doxey (1975) que “pretende identificar y explicar los efectos acumulativos del desenvolvimiento del turismo y las relaciones sociales y evolución del cambio de actitudes de los residentes en relación al turismo” (Soriano, Pavón, Arcos, & Barquín, 2013, p. 161). Sob outra perspectiva, salientamos outros autores, como O'Reilly (1986), que tentam definir a capacidade de carga social através da

identificación de normas o estándares sociales sobre la percepción de los visitantes en actividades de recreación concentrada, presentando imágenes de computadoras en el sitio turístico o recreativo, con diferentes densidades de personas y solicitando a los entrevistados que elijan aquella imagen que consideran el nivel agradable de concentración humana para un sitio particular o el nivel que no altere de forma inaceptable su interés por su visita (López & López, 2008).

O conceito de capacidade de carga desenvolveu-se através de “metodologías como la del límite de cambio aceptable y la de evaluación de impacto de visitantes. Estas dos metodologías combinan aspectos cualitativos y cuantitativos y consideran la perspectiva de las comunidades locales y el desarrollo sostenible (Álvarez, 2010, p. 231)

A metodologia intitulada Limites de Mudança Aceitável foi criada na década de 80 pelo Serviço Florestal dos Estados Unidos da América como um instrumento de gestão e planeamento. Esta metodologia é muito completa, uma vez que é utilizada para planear, gerir e controlar o desenvolvimento turístico. “Al considerar las condiciones óptimas en relación con la sostenibilidad de los recursos y del uso recreativo, esta metodología determina el nivel de impacto o el límite de cambio aceptable que puede permitirse en un lugar” (Álvarez, 2010, p. 231). Possibilita o estabelecimento dos níveis

de uso e limita os comportamentos que danificam os recursos. Este processo de gestão baseia-se em quatro componentes:

(1) especificación de recursos y condiciones sociales aceptables o disponibles definidas por una serie de parámetros medibles, (2) análisis de la relación entre condiciones existentes y aquellas consideradas como aceptables, (3) identificación de las acciones de manejo necesarias para alcanzar estas condiciones y (4) programa de monitoreo y evaluación de la efectividad de la gestión (Álvarez, 2010, p. 231).

Esta abordagem é considerada como processo de gestão composto por uma série de etapas que auxiliam a delinear um grupo de condições consensuais para uma certa área e as ações e técnicas de gestão necessárias para adquirir ou manter essas condições ao longo do tempo.

Stankey *et al.* (1985) apresentam nove passos para desenvolver os componentes citados acima, sendo eles: identificação da área¹² e a sua situação (económica, social, ambiental ou política/institucional); a definição e a descrição do tipo de oportunidade que representa (recursos primários, recursos humanos e quadros de gestão); seleção de indicadores (económicos, sociais, ambientais ou políticos); inventário de recursos (estado atual segundo os indicadores escolhidos e/ou base de dados-padrão); especificação e fixação de padrões (limites aceitáveis, observados e medíveis); identificação de tipos de alternativas e oportunidades que favoreçam os interesses da área (tipos de usos, localizações e cronogramas); definição das medidas de gestão a emprender (diretas ou indiretas); avaliação e seleção de medidas alternativas de gestão (custos *versus* benefícios, disponibilidades materiais e capacidade de gestão); e, implementação das ações e monitorização das condições (comparação dos resultados obtidos com padrões fixos e adaptação progressiva e constante das estratégias de gestão).

Contudo, neste procedimento corre-se o risco de que os padrões de qualidade sejam estipulados arbitrariamente, dado que se apoiam nas condições existentes e, posteriormente, nomeiam um conjunto de ações exequíveis que auxiliam a obter as condições desejadas.

Por sua vez, Ceballos-Lascuráin (1996) apoia-se no trabalho de Cifuentes (1992) e sugere uma avaliação assente em seis etapas:

análisis de los aspectos recreativos y de las políticas de manejo; análisis de los objetivos¹³ del área; análisis de los recursos recreativos actuales; definición de las políticas y medidas existentes en relación con el uso de las áreas recreativas; identificación de los factores que influyen en los recursos recreativos¹⁴ (evaluación

¹² Por área, entende-se os sítios e zonas protegidas sobre as quais se aplicam as metodologias de gestão descritas (Álvarez, 2010, p. 231).

¹³ Los objetivos representan el rango de valores de acuerdo con los que un área es administrada. Sitios y áreas protegidas son tales por valores específicos, sean estos biológicos, culturales y/o socio económicos (Álvarez, 2010, p. 232).

¹⁴ Por recursos recreativos se entienden todos aquellos elementos de un área que tienen uso público; en otras palabras, todo recurso natural o cultural que hace parte del patrimonio común incluidos los servicios turísticos (Álvarez, 2010, p. 232).

cuantitativa y cualitativa de los recursos tomando en cuenta su fragilidad y vulnerabilidad); y determinación de la capacidad de carga de los recursos, de acuerdo con el modelo de Cifuentes (Álvarez, 2010, p. 232).

Independentemente da metodologia *LAC* ter sido a primeira das metodologias de gestão de visitantes, as metodologias de planeamento mais recentes como a Experiência do Visitante e Proteção de Recursos (Visitor Experience and Resource Protection Process - VERP), também são aplicáveis a sítios naturais e culturais.

A metodologia designada como Gestão do Impacto de Visitantes foi elaborada pela Associação de Parques Nacionais e Conservação dos Estados Unidos, no fim da década de 80, com a finalidade de ter um instrumento para avaliar o uso e os seus impactos provocados pelo turismo nas unidades que constituem o sistema de serviço do parque.

A capacidade de carga é inserida dentro de um processo sequencial que isola os pontos-chave de decisão inerentes à identificação de impactos inaceitáveis e estratégias alternativas de gestão desses impactos. Deste modo, esta metodologia possibilita: “identificar la condición del problema, determinar potenciales factores que inciden en la severidad de los impactos inaceptables, seleccionar posibles estrategias de gestión para mejorar los impactos inaceptables” (Álvarez, 2010, p. 233).

Assim, este método de avaliação assenta em duas etapas: a primeira etapa consiste em identificar os impactos germinados pelo aumento dos níveis do uso turístico sobre os diferentes elementos do sistema, como a água, o solo, o património construído, as infraestruturas, entre outros. Enquanto, na segunda é necessário integrar e aplicar o conhecimento produzido sobre estes impactos ao processo de planeamento e gestão de áreas específicas.

Posteriormente, são apresentados os objetivos da gestão turística, com o propósito de poder identificar os indicadores relacionados com esses objetivos de gestão. Os padrões destes indicadores são, então, definidos pelos objetivos estipulados.

Los estándares se comparan posteriormente con las condiciones existentes para buscar los problemas específicos, los problemas al origen de los impactos y los posibles estándares óptimos de calidad. Después, se ponen en marcha las estrategias de gestión encaminadas a mitigar los impactos inaceptables detectados y finalmente se lleva a cabo un proceso de control que chequea la eficiencia de las acciones emprendidas. En consecuencia, es un proceso dinámico y capaz de responder a las condiciones de uso y sus impactos (Dû, 2005, p. 133).

Com a finalidade de seguir esta metodologia, assume-se que há objetivos e metas para o destino em consideração. “Para implantar esta metodología, es necesaria una recopilación de información muy precisa sobre el volumen, el tipo y distribución de los

visitantes y por fin, requiere un control, una evaluación y un seguimiento sistemático y continuo de los impactos del turismo (Hernández, 2003).

Esta abordagem baseia-se num processo constituído por oito etapas:

revisión de toda la información, revisión de los objetivos, identificación y selección de los indicadores de impacto, selección de estándares para los mismos, comparación de éstos con las condiciones existentes, identificación de las causas de impacto, búsqueda de estrategias de manejo y control e implementación del sistema” (Álvarez, 2010, p. 233).

Os métodos mais recentes da gestão de visitantes em locais de interesse natural e cultural, fundamentam-se na experiência do visitante (*visitor's experience*) e no processo de proteção de recursos (*resource protection process*). Em conformidade com Pedersen (2002), estes métodos abarcam etapas básicas como estabelecer estratégias para adquirir metas e objetivos, formular indicadores de desempenho de metas e objetivos, o monitorizar o cumprimento de padrões e decidir ações quando os mesmos não são alcançados.

2.7. AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE DE CARGA

Tourists, as temporary visitors of tourist resorts, buy goods and services which are part of the tourist supply. However, the exchange value in these transactions is not decisive in the choice of a tourist resort by visitors. The choice is rather influenced by a general attraction of the resort's natural and cultural features. Beaches, mountains, lakes, museums, cultural monuments are the assets which actually attract tourists (Dragicevic, et al., 1997, p. 4).

Nesta conjuntura, a ligação da troca económica com o prazer do recurso experimentado pelo turista e o valor pago por usufruir desse mesmo prazer mantem-se oculto, ao invés de visível e medido. Revela-se de extrema relevância as percepções, expectativas e a experiência turística, ao contrário do uso específico de algum serviço concedido ao turista. “Tourist attractions have the power to create the market for a given tourist resort, and this makes tourism an economic activity, related to specific products and demands at a specific place” (Dragicevic, et al., 1997, p. 4).

A nível económico, as atrações turísticas revelam-se bens que não podem ser reproduzidos, na qual são tratados como um bem público, ao passo que, os mecanismos de mercado não exibem as suas funções normais de atribuição. Uma quantia avultada de utilizadores que visitam as atrações turísticas pode conduzir à saturação do espaço e, por seu turno, originar uma experiência turística de péssima qualidade. “Negative effects of saturation can also be felt in the neighboring, unsaturated areas, the attraction of which is diminished by unattractive environment and the associated lower quality of tourist demand in the immediate vicinity” (Dragicevic, et al., 1997, pp. 4-5).

Estes temas têm sido debatidos na literatura sobre o turismo, nomeadamente na Organização Mundial do Comércio (OMC), tendo como argumento principal a relação entre a intensidade do uso e a satisfação do utilizador que pode oscilar significativamente em função das distintas atrações. Como por exemplo, no caso dos museus ou cidades históricas a saturação é atingida quando o nível de intensidade de uso for igual ao limite da capacidade de atração.

If the physical capacity of a tourist attraction is determined by a maximum number of visitors there at one point in time, the balance can be maintained by physically limiting the number of visitors at a time (as, for example, is done in many national parks in the USA), or by pricing policy, etc. This shows that tourists use a public good as a service which cannot be priced in the way in which some other goods and services can (Dragicevic, et al., 1997, p. 5)

“Any increase in supporting facilities (tourism infrastructure and superstructure) will have both positive and negative impacts on the environment including opportunity costs of alternative uses of tourism resources” (Dragicevic, et al., 1997, p. 6).

Por conseguinte, surge a avaliação da capacidade de carga que é uma das técnicas fundamentais de planeamento e gestão turística e recreativa. “Its aim is to determine the upper desirable limits of development, that is, the optimal use of tourism resources. There are numerous examples of tourist destinations where the carrying capacity has been largely exceeded” (Dragicevic, et al., 1997, p. 5), tendo como consequência a deterioração das atrações naturais e culturais e no decréscimo do mercado turístico. Deste modo, tornou-se evidente que “free enterprise and the market mechanism without active planning and protection, negatively affects the environment, and is a direct cause for the loss of interest in some destinations by tourist markets” (Dragicevic, et al., 1997, p. 5).

A integração da avaliação da capacidade de carga no método de planeamento e gestão do turismo é, conseqüentemente, uma carência e deve ser tomada como um conjunto de instruções para a elaboração de planos turísticos a todos os níveis. Os privilégios da avaliação da capacidade de carga são, tanto para o setor público, como para o setor privado,

practice of tourism development, particularly in coastal regions, has proved that the interests of the public sector (in the protection of tourism resources) and those of entrepreneurs (in the protection of the market, and of profitability) are co-incidental in the long run (Dragicevic, et al., 1997, p. 5).

2.7.1. Como funciona a avaliação

“El ecosistema, los bienes muebles e inmuebles, los visitantes, los residentes, las instituciones, son todos elementos de un sistema dinámico sujeto a cambios continuos” (Álvarez, 2010, p. 233). Entender os motivos dessas mudanças através da sua avaliação e monitorização, possibilita apontar soluções e adquirir as condições ambicionadas. Este

modelo de estratégia de gestão adaptativa possibilita pressupor mudanças e realizar ajustes, por essa razão requer instrumentos flexíveis que retratam as especificidades da área de estudo. Assim, a avaliação da capacidade de carga é um desses instrumentos.

Para desarrollar este tipo de evaluación es esencial escoger una metodología apropiada que considere la participación pública, el uso de indicadores de turismo sostenible, el manejo adecuado de la información, el cálculo de la capacidad de carga turística, la identificación y selección de escenarios de desarrollo y, finalmente, la integración de los resultados de la evaluación durante la planificación, la gestión y el monitoreo del bien patrimonial (Álvarez, 2010, pp. 233-234).

Portanto, a avaliação da capacidade de carga requer que sejam realizados os seguintes passos: identificação de usos e problemática da área; envolvimento de todos os atores no processo; definição de indicadores e estabelecimento de padrões; estabelecimento de acordos e tomada de decisão.

Em primeiro lugar, revela-se fundamental estabelecer os limites geográficos e identificar os valores do local ou área de estudo.

La identificación de los aspectos físicos, ecológicos, económicos, políticos y sociales del área debe ser realizada a través de consultas con los actores sociales y de la recolección de información. Esta supone la extracción de información relevante de fuentes claves de diversa índole (Álvarez, 2010, p. 234).

O modelo apresentado pelo Professor Harry Coccossis concede a estrutura para avaliar as características físico-ecológicas, sociodemográficas e político-económicas do sítio. Segundo este modelo, as características físico-ecológicas são retratadas atendendo às suas características, processos e problemas. “Es importante definir las relaciones con las áreas vecinas, por la infraestructura técnica y turística o los procesos ecológicos claves que pueda compartir el sitio con dichas áreas” (Álvarez, 2010, p. 234).

As características sociodemográficas são retratadas mediante a análise de padrões culturais e relações sociais, sobretudo se algum desses elementos afetam a utilização dos recursos da área de estudo.

As características político-económicas possuem variáveis como: a estrutura económica, o processo de decisões políticas, os aspetos organizacionais, o contexto regulamentar institucional e o tipo de investimento (público e privado).

La descripción y el análisis de la información previa permiten comprender las relaciones entre los valores¹⁵ del área y entre éstos y la totalidad del sistema. Surge así el tema del estado de conservación de los valores y los riesgos y oportunidades que enfrenta el sitio, que constituyen la base para establecer los indicadores (Álvarez, 2010, pp. 234-235).

¹⁵ Los valores son la razón por la cual un área protegida o un sitio tienen significado, reconocimiento y requieren de protección. Los valores pueden ser biológicos, ecosistémicos, paisajísticos, culturales, sociales, económicos, e investigativos, entre otros (Álvarez, 2010, p. 235).

Em segundo lugar, revela-se essencial “la identificación de actores y su integración en el proceso es una de las tareas que tienen que asumirse desde el inicio. Esta tarea implica la comprensión de la relación que los actores tienen con el sitio y sus recursos” (Álvarez, 2010, p. 235). Dado que existem distintos tipos de atores, tais como: instituições e comunidades locais que estão diretamente relacionadas com o local, populações transitórias e outras externas que têm fortes ligações com o sítio revela-se relevante estipular desde o princípio o nível de participação que têm no processo e que tipo de papéis vão desempenhar, especialmente para impedir que os intervenientes tenham uma falsa impressão do que a avaliação presenteia.

Na maior parte dos casos, seria proveitoso estipular uma equipa consultiva com alguns dos atores para dirigir a avaliação, estabelecer um cronograma e responsabilidades desde o princípio. Os investigadores encarregues da análise devem optar por participantes que tenham interesses de longo prazo no sítio. Esses atores devem participar na “implementación de la evaluación de la capacidad de carga recolectando información, compilando el borrador de la evaluación y participando en un foro para discutir y revisar dicho borrador” (Álvarez, 2010, p. 236).

É crucial que os atores colaborem no sistema de avaliação, uma vez que podem deter informações e perceções não compartilhadas pelos administradores e a sua perspectiva do local depende do êxito que pode ter relativamente ao tema da sustentabilidade. “El involucrar a pares y gente local en la evaluación hace posible que estas comunidades aumenten su comprensión frente a temas de manejo complejos y puede incentivar el apoyo al sitio” (Álvarez, 2010, p. 236). Quando a avaliação da capacidade de carga esteja terminada, os atores têm de fazer parte do processo de monitorização.

“Mientras se desarrolla el proceso participativo de la ECC, uno de los aspectos cruciales es la implementación de una estrategia de comunicación que informe regularmente sobre el proceso de evaluación y los resultados” (Álvarez, 2010, p. 236). Com o intuito de notificar o público será necessário utilizar meios de divulgação massivos, gestão de material impresso e execução de sessões informativas. Com o objetivo de incluir os distintos atores no processo e expor as suas opiniões, é necessário realizar pesquisas e reuniões, como por exemplo, conferências, discussões e pequenas reuniões como seminários. O êxito da estratégia de comunicação resultará da forma como a informação é analisada. “La implementación de esta estrategia requiere de un plan que considere la frecuencia de los informes, los medios para difundir los resultados parciales, el mecanismo para incorporar los resultados en la ECC y la manera de archivar

la información producida” (Álvarez, 2010, p. 236). Esta mesma informação é utilizada no processo de monitorização e deve ser integrada ao sistema de gestão.

Em terceiro lugar, é crucial seleccionar indicadores e estabelecer padrões, após estarem elucidados os riscos e oportunidades sociais, económicos, culturais e ambientais da área. Em conformidade com Ceballos-Lascuráin (1996), para realizar uma ótima seleção dos indicadores de mudança ou impacto, nomeadamente os ecológicos, físicos e sociais, há que ter em consideração determinadas reflexões.

Entre los que este autor cita se encuentran impactos de las interrelaciones entre los diferentes actores y el ecosistema. Por ejemplo, existen relaciones de impacto de acuerdo con el uso de un área determinada; al mismo tiempo la tolerancia a los impactos es variable, lo que puede ser intolerable para unos puede ser beneficioso para otros (Álvarez, 2010, p. 237).

Além disso, o mesmo autor salienta que as relações de impacto de acordo com o uso, grande maioria das vezes não possui uma relação linear com a densidade de visitantes e, ainda que, a tolerância aos impactos é variável.

Todas las áreas no responden de igual manera; algunos grupos pueden disfrutar de densidades altas y otros no. El tipo de actividad es otro impacto variable, ésta puede variar por factores como el transporte utilizado y el equipo involucrado además de las características específicas de los visitantes. Finalmente, se encuentran impactos influenciados por el mismo sitio y asociados a sus características puntuales (Álvarez, 2010, p. 237).

A prática aponta que, em diversos casos, um grupo principal de indicadores tem sido utilizado como uma forma de monitorizar o estado do sistema e indicar a violação dos limites da capacidade de carga. Assim, a utilização de indicadores revela-se uma abordagem mais simples e flexível para identificar e definir limites da capacidade de carga. Basicamente, os indicadores são fundamentais, porém não são a única base para a gestão do desenvolvimento turístico. “Within this context three types of indicators are suggested reflecting on the components of TCC: 1. Physical –ecological indicators; 2. Socio-demographic indicators; 3. Political –economic indicators” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 55).

Os indicadores de mudança podem estar associados aos impactos sociais, económicos, políticos, físicos e ecológicos, ou manifestar uma mudança nas políticas e condições de gestão. Os indicadores físicos que apresentam mudanças nos recursos são a deterioração e carência de infraestrutura e recursos naturais e culturais. “Los indicadores de cambio ecológico usualmente toman en consideración el marco DPSIR¹⁶” (Álvarez, 2010, p. 237)¹⁷. Neste contexto, os indicadores para medir baseiam-se: nas pressões e tensões; no estado do ambiente natural e dos recursos; nos impactos e

¹⁶ *Driving forces, pressures, state, impacts and responses* significa: forças motrizes, pressões, estados, impactos e respostas.

¹⁷ Consultar Anexo G

consequências; e é necessário desenvolver/utilizar a eficácia dos esforços de gestão e das ações executadas.

Os indicadores socioculturais integram uma parte muito importante do estudo, visto que expõe a relação entre o património e a comunidade. Do mesmo modo, possibilita avaliar os assuntos como a mudança social e qualidade de vida e explanam os valores culturais do sítio. “Los indicadores deben ser identificados *in situ* con los actores involucrados en el manejo del sitio, ser comprensibles, medibles, creíbles y aportar información clara y verificable” (Álvarez, 2010, p. 237). Assim, permite a comparação entre os distintos lugares e horários, estando diretamente associados aos valores destes e aos distintos aspetos do funcionamento do sistema, considerando-o como um todo.

Para identificar indicadores de monitoreo, los administradores deben revisar las problemáticas de los actores, la política y visión del sitio, y los objetivos de manejo; luego sostener reuniones con el grupo asesor para acordar las condiciones sociales y ecológicas deseadas (Álvarez, 2010, p. 238).

Por sua vez, os indicadores encontram-se divididos em três categorias principais: indicadores de Turismo Sustentável, indicadores de Sustentabilidade e indicadores de Capacidade de Carga. Os indicadores de Turismo Sustentável¹⁸ encontram-se diretamente associados à definição e implementação da capacidade de carga.

They aim at describing the general relationship between tourism and the environment, the effects of environmental factors on tourism, the impacts of tourism industry on the environment and the responses required for promoting and safeguarding a more sustainable development of tourism and recreational activities (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 57).

Os indicadores de sustentabilidade também mostram ser bastante úteis, visto que concedem uma indicação geral do estado do sistema no que toca à sustentabilidade. Por último, temos os indicadores da capacidade de carga que tencionam relatar as pressões que são executadas, o estado do sistema e os impactos do desenvolvimento do turismo.

Na avaliação de indicadores é fundamental determinar quais características devem ser mensuradas ou avaliadas e quais os procedimentos utilizados na medição. “Se han desarrollado diversas metodologías para evaluar los indicadores, algunas de ellas son la huella ecológica (*ecological footprints*), las listas de chequeo (*checklists*), los puntajes (*scores*) y el análisis DOFA (debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas)” (Álvarez, 2010, p. 238). É essencial incluir os atores na determinação de padrões para a tomada de decisões e futuros acordos de gestão.

Em último lugar, revela-se de extrema importância estipular limites de capacidade para suportar uma atividade turística que inclui definir uma visão de desenvolvimento local e tomar decisões sobre a sua gestão. Permitindo, assim,

¹⁸ Consultar Anexo H

solucionar os problemas referentes à utilização de uma área, com atividades turísticas e a orientação em situações problemáticas.

Logo, a avaliação da capacidade de carga é encarada como um modelo de resolução de conflitos para a planificação e gestão de sítios patrimoniais. “Cuando los resultados de la evaluación son comunicados al público es más fácil que los actores intervengan en los procesos de toma de decisiones y comprendan lo que es importante para la sostenibilidad del área” (Álvarez, 2010, p. 239).

Evidentemente, é essencial realizar exercícios que possibilitam definir uma visão estratégica do sítio em estudo. “Los ejercicios de simulación que permiten visualizar el desarrollo de diferentes escenarios pueden ser llevados a cabo en un proceso de consenso con los actores usando técnicas como negociación no asistida, mediación asistida con negociación y arbitramento” (Álvarez, 2010, p. 239). Com base nestes exercícios são apresentados quatro tipos de cenários possíveis: “el desarrollo de turismo intensivo; el desarrollo sostenible; el turismo alternativo y, por último, el escenario conservacionista. La formulación y el análisis de escenarios, escogidos mediante un proceso participativo, pueden orientar el desarrollo turístico hacia la sostenibilidad” (Álvarez, 2010, p. 239).

De acordo com determinados autores como Coccossis et. al (2002) ou Pedersen (2002), “algunas de las herramientas de regulación de la gestión son las medidas referidas a zonificación, accesos, actividades, flujos turísticos y establecimiento de un sistema de planificación espacial o uso de la tierra, entre otros” (Álvarez, 2010, p. 239). São instrumentos de gestão económica, determinação de preços, imposição de impostos, esquemas de incentivo que podem potenciar a utilização das instalações e a elaboração de uma análise de custo-benefício.

Existen herramientas de manejo organizacional tales como la implementación de sistema de reservas, información de manejo de la congestión, educación de las comunidades locales, entrenamiento a administradores y, -con la ayuda de operadores turísticos-, control de mercados para mantener la sostenibilidad del turismo (Álvarez, 2010, p. 240).

A eleição de algumas dessas ferramentas pelos atores possibilitará definir uma proposta de gestão do turismo. A alegada proposta tem que ser revista previamente à sua inclusão no sistema de gestão da área. Como resultado,

las técnicas de manejo destinadas a reducir un problema particular de impacto pueden afectar negativamente otros aspectos de la situación e introducir nuevos problemas a los administradores. Por esta razón, se recomienda la aplicación de matrices para evaluar las estrategias de manejo alternativo¹⁹ (Ceballos 1996 citado em Álvarez, 2010, p. 240).

¹⁹ Consultar Anexo I

A gestão adaptativa pretende que se revejam os resultados divulgados pela avaliação, no que diz respeito aos temas-chave, esclarecer a sua relevância, identificar prioridades e criar compromissos com os atores para garantir a efetividade da gestão. Um programa de controlo deve ser executado para garantir a eficácia no processo de capacidade de carga. “El monitoreo permanente y preciso de condiciones cambiantes, y la evaluación constante de la efectividad de acciones y esfuerzos de manejo preventivos y que den respuesta, son necesarios para corregir los errores y redirigir las políticas a futuro” (Álvarez, 2010, p. 240). A inclusão de atores na recolha e análise de informações, tomada de decisões e retificação das condições inaceitáveis revela-se fundamental para assegurar a continuidade e a eficiência do processo de controlo.

“Para monitorear las condiciones físicas es importante preparar un manual con listas de chequeo y herramientas sencillas que permitan el registro de problemas potenciales, cambios o mejoras” (Álvarez, 2010, p. 241). Um dos instrumentos de controlo mais famoso referente à avaliação foi produzido pelo Serviço Nacional de Parques dos Estados Unidos que faz parte do modelo elaborado por Cifuentes (1992). Este instrumento, que por norma tem que ser aplicado a cada dois meses, indica uma série de indicadores físicos e sociais que possibilitam controlar a necessidade de reparações ou melhorias, salvaguardar o sítio e contribuir para a qualidade da visita.

“La práctica ha demostrado que reportes simples con apuntes y fotos que cubran los problemas generales de una edificación histórica y otros sitios de interés cultural, resultan más útiles que informes extensamente detallados.” (Álvarez, 2010, p. 241). Além disso, nestes casos revela-se de extrema relevância avaliar a eficácia na divulgação do significado e conservação dos valores patrimoniais.

2.7.2. Parâmetros/Componentes

Os impactos do turismo numa área são analisados segundo três eixos principais: ambiente físico (natural e artificial, incluindo infraestrutura), sociocultural (população e estrutura e dinâmica social) e económico (incluindo institucional e organizacional), sendo que “these can provide also the basis for analyzing and assessing TCC in terms of main and distinct—but interrelated- components” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 38).

Desta forma, a avaliação da capacidade de carga possui três parâmetros ou componentes, sendo eles: os parâmetros físico-ecológicos, parâmetros sociodemográficos e os parâmetros político-económicos.

Os parâmetros físico-ecológicos são todos os componentes fixos e flexíveis do ambiente natural, assim como os sistemas infraestruturais, visto que estes encontram-se

maioritariamente relacionados com os recursos naturais. “The fixed components include ecological capacity, the natural heritage capacity, length of the coastline, climate” (Dragicevic, et al., 1997, p. 5). Dado que estes elementos são fáceis de medir, revela-se fundamental determinar os seus valores numéricos, servindo como alicerce para determinar a capacidade de carga total. Os componentes flexíveis aludem especialmente a sistemas de infraestruturas, ou seja, abastecimento de água, esgotos, fornecimento de eletricidade e gás, transportes, serviços públicos (serviços postais e de telecomunicações, serviços de saúde, serviços de ordem pública, bancos, lojas e outros serviços). “Although the capacity of infrastructural systems is comparatively easy to measure, the numerical values cannot be used as the basis for determining their carrying capacity, but rather as a framework for orientation” (Dragicevic, et al., 1997, p. 5).

Os fatores económicos e políticos podem ter uma influência notável no alargamento do limite da capacidade de carga infraestrutural, por meio de investimentos estatais em infraestruturas, benefícios fiscais para os investidores, sobretudo para a reabilitação de edifícios históricos no centro das cidades.

Levels of capacity for the components can be set –for example-in terms of: acceptable level of congestion or density in key areas/spatial units such as parks, museums, city streets; maximum acceptable loss of natural resources (i.e. water or land) without significant degradation of ecosystem functions or biodiversity or loss of species; acceptable level of air, water and noise pollution on the basis of tolerance or the assimilative capacity of local ecosystems; intensity of use of transport infrastructure, facilities and services; use and congestion of utility facilities and services of water supply, electric power, waste management of sewage and solid waste collection, treatment and disposal and telecommunications; adequate availability of other community facilities and services such as those related to public health and safety, housing and community services (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 38).

Os parâmetros sociodemográficos alude aos aspetos sociais que são cruciais para as comunidades locais, visto que estão associados com o crescimento do turismo. Por oposição aos limiares físico-ecológicos e económicos que são, geralmente, mais acessíveis de medir, os elementos socioculturais como a identidade cultural da população local, a experiência turística e a capacidade para receber novos trabalhadores e turistas, são menos mensuráveis, uma vez que dependem, em grande medida, de juízos de valor. “Political and economic decisions may affect some of the socio-demographic parameters such as, for example, migration policies” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 39).

A capacidade de carga social abrange os níveis de tolerância da população recetora como a qualidade da experiência dos visitantes.

Levels of capacity for the components may be expressed in terms of: number of tourists and tourist/recreation activity types which can be absorbed without affecting the sense of identity, life style and social patterns and activities of host communities; level and type of tourism which does not alter significantly local culture in direct or indirect ways in terms of arts, crafts, belief systems, ceremonies, customs and traditions; level of tourism that will not be resented by local population or pre-empt their use of services and amenities; level of tourism (number

of visitors and compatibility of types of activities) in an area without unacceptable decline of experience of visitors (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 39)

Os fatores políticos e económicos também podem ter algum impacto na modificação de alguns limites sociodemográficos. “This may be claimed, in particular, for the policy of a wider community regarding additional man power to be brought from outside the area, and to implement certain concepts of tourism policy (stimulating/encouraging versus restrictive/controlled / or limited)” (Dragicevic, et al., 1997, p. 6).

Os parâmetros político-económicos expõem os impactos do turismo na estrutura económica local, atividades, abrangendo a concorrência com outros sectores. “Institutional issues are also included to the extent they involve local capacities to manage the presence of tourism” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 39). As reflexões de componentes político-económicos são essências para exprimir a discrepância de valores e as atitudes dentro da comunidade local em relação ao turismo.

“Considerations of political-economic parameters may be also necessary to express divergence in values, attitudes within the local community vis-à-vis tourism” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 39). A reflexão dos parâmetros político-económicos revela-se crucial no procedimento de fusão de resultados regularmente divergentes da avaliação da capacidade de carga, adquiridos a partir dos parâmetros físico-ecológicos e sociodemográficos que são analisados isoladamente. Os parâmetros político-económicos são também essenciais para uma melhor compreensão dos ambientes locais e das suas formas de funcionamento.

Levels of capacity for the components may be expressed in terms of: level of specialization in tourism; loss of human labor in other sectors due to tourism attraction; revenue from tourism distribution issues at local level; level of tourism employment in relation to local human resources (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 39).

Em suma, a avaliação da capacidade de carga na área do turismo tem vindo a prosperar no decorrer dos anos, a começar pela orientação dos parâmetros físicos e ecológicos facilmente medíveis até aos parâmetros sociodemográficos e socioculturais pouco fáceis de mensurar.

Com o crescente papel da administração pública no planeamento do desenvolvimento do turismo, principalmente através de medidas económicas (política fiscal, construção de grandes sistemas de infraestruturas, entre outros), a importância dos parâmetros políticos e económicos tornou-se maior, exigindo o seu tratamento especial na determinação da capacidade de carga.

2.7.3. Indicadores

Os indicadores de impacto do turismo devem retratar as preocupações das partes interessadas, políticas, os objetivos de gestão e as necessidades das partes interessadas que estão a servir-se das informações. Estes elementos, articulado com a experiência de campo, devem reportar nas reuniões com o grupo consultivo que pretende eleger indicadores para rastrear mudanças nas condições ecológicas, físicas e sociais. “Is essential to inform those making decisions how this information will be distributed. In general, it is not necessary to monitor all indicators; some overlap with others and some may be simply too expensive or impractical to monitor” (Pedersen, 2002, p. 57).

Uma das partes mais importantes de um exercício de monitorização e avaliação é a identificação de indicadores. Além disto, a informação sobre as condições atuais revela-se essencial para a implementação de padrões realistas, um passo indispensável para todas as metodologias. Deste modo, as informações de inventário definem o grau em que as condições existentes variam consoante as condições ambicionadas. “Any inventory exercise should be carried out according to established, written procedures, insuring consistent monitoring practices over the long term. An inventory will test the basic data collection techniques and provide the information needed for a monitoring manual” (Pedersen, 2002, p. 57).

Assim sendo, envolve o desenvolvimento de pesquisas de monitorização²⁰ padronizadas e formulários de avaliação, simultaneamente com instruções para tomar decisões sobre a implementação de ações para corrigir as condições inaceitáveis.

Verifica-se que existem indicadores de monitorização, sendo eles: o desgaste de monumentos; o estado da vegetação; sinais de poluição; reclamações de turistas sobre as condições; a erosão; a perturbação de animais selvagens; *graffiti* ou vandalismo; as reclamações de membros da comunidade sobre a deterioração dos valores da mesma; o aumento do número de denúncias criminais, entre outros.

A gestão de um sítio pode orientar o estabelecimento de padrões quantificáveis. Assim, os padrões geralmente são definidos para evitar a degradação das condições existentes, sendo necessário reuniões do grupo consultivo e partes interessadas para conseguir um consenso sobre o estabelecimento de padrões.

Após os padrões estarem definidos estabelece-se um processo contínuo em que os indicadores são controlados regularmente para acompanhar as tendências e mudanças.

²⁰ Consultar Anexo J

Neste seguimento, o número de visitantes deve ser estipulado conforme os padrões acordados. Na prática várias estratégias ajudarão as entidades responsáveis a justificar decisões para limitar as visitas, porém no campo isso não é uma ciência exata.

Data on numbers of visitors and their preferences make up the best justification for actions restraining the number of people permitted to enter an area. (...) The staff available to carry out protection efforts in relation to the number of visitors can also be used to justify restrictions (Pedersen, 2002, p. 58).

Como por exemplo, o número de turistas recebidos num sítio arqueológico pode depender do número de vigilantes disponíveis para patrulhar o local, a fim de garantir a sua proteção. “Numbers may be controlled simply by reducing the size of a parking lot or visitor center. However, such a measure may detract from visitor satisfaction if it results in crowding” (Pedersen, 2002, p. 58).

Um programa de monitorização bem constituído e regulamentado pode proporcionar às entidades responsáveis pela gestão de recursos uma forma para justificar determinadas ações, por vezes contestadas, como a limitação do número de pessoas permitidas num sítio.

As entidades responsáveis pela monitorização são todos os dias confrontados com inúmeros problemas. Deste modo, “monitoring is effective only if it is done regularly; if it cannot be sustained, its usefulness is severely limited. well as their impacts, can help identify and justify needed actions in the changing tourist industry” (Pedersen, 2002, p. 59).

A experiência ensinou que um simples programa de monitorização se revela muito importante e eficaz.

For example, with historic buildings and other built cultural sites, a simple report with notes and photos has been found to be far more useful than detailed, item-by-item reports on conditions. Short, simple reports covering general problems and a few specific problem areas allow staff to determine which properties require the most attention and to offer guidance to their agencies (Pedersen, 2002, p. 60).

2.8. APLICAÇÃO DA CAPACIDADE DE CARGA

“Carrying capacity is a powerful concept for policy making although from a scientific perspective it has met considerable controversy due to the analytical difficulties in arriving at a calculated” capacity (threshold or limit)” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 45). Esta complexidade resulta das diversas dimensões do conceito e das pressões intrínsecas à estimativa de limites nos ecossistemas naturais e humanos. Segundo Getz (1987) existem seis abordagens distintas de interpretação ou métodos de determinação da capacidade de carga, sendo eles: os limites de recursos tangíveis, a tolerância da população residente, a satisfação dos visitantes, a taxa excessiva de

crescimento da mudança, a capacidade baseada na avaliação de custos e benefícios e o papel da capacidade numa abordagem de sistemas.

“In recent literature the interest on carrying capacity has shifted from an “objectively” assessed threshold to –policy useful *desired conditions* providing more advantages to planning and decision making” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 45). Todavia, a experiência é escassa relativamente à avaliação da capacidade de carga. Neste âmbito, há que ter em consideração o seguinte: as considerações espaciais, o papel dos atores, a integração da capacidade de carga no processo de planeamento e contexto institucional e a avaliação-monitorização.

Quanto às considerações espaciais verifica-se que é mais fácil de definir a capacidade de carga em áreas limitadas e bem definidas. E ainda, a capacidade de carga pode variar entre as distintas partes de uma zona, como por exemplo, centro de cidades *versus* áreas vizinhas, ou em várias subáreas dentro de áreas ecologicamente sensíveis. Através de instrumentos de planeamento como técnicas de zoneamento e gestão do fluxo de visitantes, os impactos do turismo podem ser amenizados.

Relativamente ao papel dos atores revela-se fundamental um consenso das principais partes interessadas sobre a definição da capacidade de carga. “An agreement on the goals of tourism development will be necessary. The results of the TCC study should be communicated to stakeholders, local people and users who will have to support the implementation of envisaged measures” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 47). A cooperação dos operadores turísticos é fundamental nos acontecimentos em que estes possam ter um papel relevante, isto é, destinos de *turismo de massas*, como por exemplo, as zonas costeiras. A avaliação da capacidade de carga deve ter em consideração os elementos culturais.

“Effective implementation depends on the political will to impose rules on the way tourism develops as, for example, to control access to a destination in order to protect it” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 47).

Os estudos da capacidade de carga devem ser integrados num plano de desenvolvimento sustentável, apesar disso não ser um pré-requisito para a aplicação da capacidade de carga. Deste modo, o consenso entre as várias partes interessadas sobre uma visão estratégica da área poderia ser útil, e ainda, a capacidade de carga deve ser integrada no quadro institucional.

Existe uma necessidade de monitorização e recolha de dados e informações credíveis, tendo como finalidade de avaliar e implementar a capacidade de carga. Por

este ângulo, serão necessários recursos significativos na fase inicial, mas também durante a implementação.

Carrying capacity needs to be flexible and reflect the particularities of the area under study. Systems are dynamic, therefore are subjected to continuous changes. Visitors and local communities, for example, tend to alter their behavior over time and often adapt to worsening or different conditions, resulting to a different social response (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 48).

Posteriormente, surgem ferramentas de gestão para a avaliação da capacidade de carga a nível de regulamentação, económico e organizacional.

Quanto à regulamentação temos o ordenamento, os limites de acesso livre, limites a atividades específicas, concentração ou dispersão das pressões de desenvolvimento e fluxos turísticos e a utilização dos solos/planeamento espacial.

O ordenamento é um instrumento muito útil e “is applied mainly in protected areas since their special status allows the definition and delimitation of zones where protection, conservation and limitations in the various uses are imposed” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 49).

O limite de acesso livre pode contribuir para a proteção do ambiente. Contudo, diversas leis europeias defendem o livre acesso. “Imposing limits to accessibility are allowed only in certain cases like the application of International Conventions” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 50).

Todos os tipos de atividades turísticas necessitam ser avaliados para prevenir os impactos ambientais ou discórdias entre diferentes utilizadores. “All kinds of tourist activities have to be evaluated in order to prevent environmental impacts or conflicts among different users” (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 51).

Da perspetiva ambiental, a concentração não se considera a melhor abordagem para gerir os fluxos turísticos. A dispersão considera-se mais aconselhável, uma vez que as externalidades apenas surgem quando o sistema atinge determinados níveis de limiares.

Land use/spatial planning is a process par excellence to implement carrying capacity assessment in the case of islands and coastal areas while for the areas with ecological value institutional mechanisms seem to be a more appropriate way in order to ensure protection (Coccossis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 52).

No que se refere aos centros históricos, em que a pressão não vem do desenvolvimento do local, a gestão do fluxo pode ser o caminho mais adequado a seguir. Contudo, revela-se necessário ter atenção as alterações das funções nas cidades.

A nível económico temos as taxas, os impostos, a análise custo-benefício e os sistemas de incentivo.

A aplicação de taxas não é o instrumento mais adequado para limitar ou controlar o crescimento do turismo. Por exemplo, em Veneza espera-se que esta política puna os turistas e não os excursionistas, visto que não formam um grupo-alvo preferível. Todavia, existem situações onde os preços de estacionamento e entrada para as principais atrações devem ser impostos, tendo como objetivo desincentivar os visitantes. “Although pricing is considered as the least desirable solution, it remains the most effective at least in the short-term” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 52).

Os impostos devem ser usados como uma forma de incluir nos preços de mercado várias externalidades, como por exemplo a degradação ambiental.

A análise custo-benefício deve ser realizada nas diferentes fases do ciclo de vida de um destino turístico.

Os sistemas de incentivos são empregues, quer no setor público, quer no setor privado, tendo como finalidade distribuir a procura turística pelo tempo e espaço, otimizando a utilização do alojamento.

Relativamente ao nível organizacional temos o sistema de reservas, a gestão da informação, a educação da comunidade local, formação de profissionais e o controlo do mercado.

Os sistemas de reserva simplificam a gestão dos fluxos turísticos e excursionistas. Por exemplo, no caso da cidade de Veneza existe a promoção do *cartão de Veneza*, que corresponde a um pacote de serviços, facilita a gestão dos fluxos turístico, tendo como única condicionante a reserva antecipada. Contudo, a utilização deste sistema pode estimular as desigualdades sociais, visto que a visita de certos locais seria apenas acessível a grupos específicos.

A gestão da informação, no caso da cidade de Veneza, é disponibilizada através do *website* no que toca ao congestionamento e ao tráfego. “This is a way to discourage tourists from visiting Venice and avoid as a result overcrowding” (Coccosis, Mexa, & Collovini, 2002, p. 54).

A educação da comunidade local com o propósito de adquirir o seu apoio para a avaliação da capacidade de carga é fundamental. Também, a formação de profissionais revela-se fulcral, através da utilização de diversas técnicas de gestão de visitantes.

Relativamente ao controlo de mercado verifica-se que há pouca coordenação entre a gestão, o planeamento e o *marketing* turístico. “Sophisticated marketing and communication allow marketers to pursue particular market segments and to undertake promotions for periods in which there is available carrying capacity.” (Coccosis, Mexa,

& Collovini, 2002, p. 54). Os operadores turísticos desempenham um papel essencial na gestão dos impactos ambientais e na manutenção da sustentabilidade do turismo através da promoção de atividades e outras ações.

2.9. POLÍTICAS PARA GESTÃO SUSTENTÁVEL DO TURISMO

A gestão do fluxo de visitantes²¹ tem como objetivo primordial diversificar o uso turístico do espaço, de forma a descongestionar as áreas em situações de saturação e direcionar os fluxos de visitantes para outros locais.

Entre todos los instrumentos existentes para una gestión sostenible del turismo, se centra esta parte en los que proporcionan un enfoque aplicable a la gestión de los flujos de visitantes y en particular a la definición de un límite al número de visitantes (o sea la capacidad de acogida del destino) en sitios culturales y ciudades históricas (Dû, 2005, p. 26).

Na conjuntura mundial, a Organização Mundial do Turismo divulgou um guia prático acerca da gestão da saturação turística em lugares de interesse cultural e natural, que engloba recomendações²² sobre o controlo do congestionamento turístico nesses lugares.

Na conjuntura europeia, um conjunto de especialistas da União Europeia dissertou sobre os problemas do turismo e da conservação do património em dois documentos: Livro Verde sobre o Ambiente Urbano (1990) e o Relatório sobre as Cidades Europeias Sustentáveis (1996).

En estos documentos se establecen los planteamientos teóricos relativos a la sostenibilidad y una metodología de análisis que permiten establecer para cada ciudad una matriz en la que se crucen dos criterios: espacio de impacto en la ciudad (centros históricos, área de nuevos desarrollos del siglo XX y zonas de influencia de la ciudad) y la esfera de impacto (esfera humana, esfera física y esfera medioambiental) (Dû, 2005, pp. 26-27).

“Según la situación del destino se rellenan las celdas de cruce con la estimación del nivel de impacto del turismo en una escala de 0 (no impacto) a 3 (impacto elevado)”²³ (Dû, 2005, p. 27).

Por conseguinte, estas informações provenientes do preenchimento da tabela, apresentam recomendações políticas muito vantajosas para a gestão sustentável do turismo nas cidades históricas²⁴, como por exemplo, recomendações sobre a gestão dos fluxos de visitantes, a reorganização urbana, a proteção do ambiente e a limitação da atividade turística.

²¹ Consultar Anexo K

²² Consultar Anexo L

²³ Consultar Anexo M

²⁴ Consultar Anexo N

“La OMT y la Unión Europea proporcionan bastantes recomendaciones que demuestran que es necesario y se puede limitar el número de visitantes en casos de saturación turística” (Dû, 2005, p. 29).

2.10. MODELOS DE AVALIAÇÃO

2.10.1. Modelo de Avaliação do *Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec* (México)

O *Museo Nacional de Historia* é o local que preserva a memória de quatro séculos de história do México, desde a conquista de Tenochtitlan até à Revolução Mexicana. Este museu está localizado no *Castillo de Chapultepec*, e no decurso do tempo adaptou-se aos diferentes usos: foi uma escola militar, uma residência imperial com Maximiliano e Carlota (1864-1867), uma residência presidencial e, desde 1939, a sede do Museu Nacional de História.

Su condición de bien histórico bajo uso público aumenta los factores que ponen en riesgo su conservación y preservación. El Maestro Salvador Rueda, director del recinto ha expresado su preocupación por establecer una estrategia que minimice o regule el impacto del turismo en el bien (Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec. Propuesta de capacidad de carga, p. 2).

Por este ângulo, foi consignada à *Dirección de Operación de Sitios de la Coordinación Nacional de Arqueología* a conceção de um estudo de capacidade de carga. As fases gerais deste estudo estão descritas abaixo, tendo em consideração todos os fatores que têm de ser avaliados para a composição de propostas que assegurem a conservação e preservação do bem na sua condição de uso público. Este estudo tem como objetivo principal a realização de uma “estrategia de gestión de regulación y control de visitantes para garantizar la conservación de los monumentos muebles e inmuebles del Museo Nacional de Historia-Castillo de Chapultepec, así como garantizar la seguridad de sus visitantes y personal operativo” (Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec. Propuesta de capacidad de carga, p. 4).

A *Dirección de Operación de Sitios de la Coordinación Nacional de Arqueología* tem feito inúmeros estudos de capacidade de carga em zonas arqueológicas. O conceito de capacidade de carga está relacionado com o número de visitantes que fazem uso dos espaços através duma visita pública, quer por aprendizagem e conhecimento, quer por diversão e prazer.

Deste modo, elaboraram um estudo para o *Museo Nacional de Historia*, tendo como objetivo assegurar a preservação deste importante monumento. Em seguida, passo a apresentar o planeamento proposto:

1. Investigación de antecedentes.

- Trabalhos similares em outros museus.
 - Análise ou antecedentes de estudos de público.
 - Estratégias para gestão da visão nessa área, operações de alta afluência.
2. Análise quantitativa e qualitativa do espaço.
 - Dimensões do espaço.
 - Obra que se exhibe.
 3. Análise de circulação / restrição.
 4. Análise no campo.
 - Estudo de fluxo e sazonalidade no campo (em alta e baixa afluência).
 - Identificação de riscos.
 - Identificação de áreas ou pontos críticos (aglomeração, engarrafamento, desorientação no espaço).
 5. Impactos na conservação por visita (isso derivou da sua qualidade como bem sujeito a visita pública: visita ordinária, exposições temporárias, música, teatro, concertos, conferências, entre outros).
 - Antropogénico não intencional.
 - Antropogénico intencional.
 - Ambiental (humidade, calor, microrganismos).
 6. Análise global de variáveis (diagnóstico).
 7. Proposta de capacidade de carga e estratégia de gestão de visitantes.
 - Capacidade de carga ótima, sugerida e máxima.
 - Mecanismos que devem ser implementados para regulamentação da visita (distribuição de carga).
 - Mapas de fluxo, aberturas e restrição de acesso, sinalização e operações especiais.
 8. Comentário final.
 - Limites e alcance da proposta.

(Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec. Propuesta de capacidad de carga, pp. 4-5)

A pesquisa e a análise das variáveis incluídas na visita ordinária e extraordinária possibilitam identificar e avaliar quaisquer fatores de risco, tanto para a conservação e preservação dos monumentos, como para os visitantes e funcionários. Além disso, também são avaliados aqueles que afetam a experiência do visitante. Uma má experiência da visita resulta devido a uma série de fatores: má acessibilidade, falta de higiene, pouca sinalização, aglomerações, entre outros.

Esta análise serve como base para a criação de estratégias de gestão de visitantes, tal como os ajustes operativos que devem ser instalados de forma a assegurar a redução dos riscos identificados; estas estratégias têm a obrigação de garantir o equilíbrio apropriado entre o uso público e a conservação, assegurando a preservação dos monumentos e a segurança dos visitantes.

2.10.2. Modelo de Avaliação das Zonas Arqueológicas com visita pública sob custódia do Instituto Nacional de Antropología e Historia (México)

O *Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)* está encarregue pela salvaguarda não só dos monumentos como também dos visitantes que realizam visitas aos sítios arqueológicos. Deste modo, para a realização de eventos é fundamental

estipular estratégias que asseguram a conservação do património, a segurança dos visitantes e funcionários. “Con el cálculo de capacidad de carga, como factor de regulación, se busca encontrar el balance entre uso público e impacto a la conservación” (Espinosa, Carrasco, & Piña, p. 1). Portanto, a capacidade de carga máxima corresponde ao limite absoluto de visitantes que podem entrar num local, num determinado intervalo de tempo sem afetar os bens, detendo as condições cómodas e seguras para a sua permanência.

O conceito de capacidade de carga está associado ao número de visitantes que entram e fazem uso dos espaços através duma visita pública, seja por aprendizagem, conhecimento ou diversão.

El concepto aplicado al turismo, se refiere a la cantidad de individuos que se pueden acomodar en un lugar sin afectación al medio ambiente, a la población local o en la propia satisfacción del mismo individuo en su carácter de visitante. Este concepto contempla las características de los turistas, de los recursos del área destino y las particularidades e intereses de la población local (Espinosa, Carrasco, & Piña, p. 1).

Então, surge a seguinte fórmula para a capacidade de carga turística²⁵.

A *Dirección de Operación de Sitios de la Coordinación Nacional de Arqueología* tem realizado diversos estudos de capacidade de carga em zonas arqueológicas, sobretudo em locais que coincidem com um alto fluxo de visitantes, como a Semana Santa, o equinócio da primavera e as épocas de férias de verão e inverno.

Em seguida, apresenta-se alguns exemplos de análises deste tipo realizadas pela *Dirección de Operación de Sitios*.

En la “Propuesta de metodología para el cálculo de capacidad de carga de las zonas arqueológicas con visita pública bajo custodia del INAH, diciembre 2008”, se adaptó la metodología propuesta para el área natural protegida “Monumento Nacional Guayabo de Costa Rica”, elaborada por Miguel Cifuentes, y se aplicó a tres estudios de caso: Cuicuilco, Tlatelolco y Tula (Espinosa, Carrasco, & Piña, p. 2).

Esta proposta revela que a análise da capacidade de carga não foca apenas o cálculo do número de visitantes por intervalo de tempo, mas também é fulcral determinar as medidas necessárias para mitigar o impacto da visita sem lesar a experiência do visitante.

Na maior parte dos casos, a metodologia compreendeu quatro etapas, sendo elas: realização de estudos relativamente à duração, movimento e perfil do visitante; pesquisa da informação técnica da zona arqueológica; calcular a capacidade de carga; e, definir os aspetos operacionais para o controlo de visitantes.

²⁵ Consultar Anexo O (cálculo n.º1)

“La metodología también contempló dos cálculos, uno para áreas abiertas y otro para monumentos con acceso peatonal; para ambos es necesario calcular dos cargas parciales, la Capacidad de Carga Física (CCF) y la Capacidad de Carga Real (CCR)²⁶” (Espinosa, Carrasco, & Piña, p. 2).

Na proposta metodológica para a análise da monitorização da densidade de ocupação na Zona de Monumentos Arqueológicos de Teotihuacán, foram introduzidos três fatores ao conceito de Capacidade de Carga Física: a frequência de visita, a densidade de ocupação e os parâmetros de percepção dos visitantes. Este trabalho teve como objetivo estudar a distribuição temporal e espacial dos visitantes da zona arqueológica de Teotihuacán.

Assim, para o cálculo da densidade de ocupação²⁷ utilizou-se um modelo de distribuição espacial e temporal dos visitantes, definindo previamente os fatores de densidade ótima e máxima.

Los cuales son valores constantes; el primero hace referencia a la cantidad máxima de personas por m² que caben en la superficie de recepción; mientras que el segundo es un valor recomendado de ocupación determinado por criterios de ponderación relacionados con la integridad de los elementos arqueológicos, la seguridad de los visitantes y la experiencia de la visita (Espinosa, Carrasco, & Piña, p. 4).

A fórmula foi aplicada a cada registo de frequência e comparada com o fator de ocupação ótima e máxima para determinar se esses parâmetros foram excedidos. Para a percepção do visitante foram realizados inquéritos a 360 indivíduos, com a possibilidade de responder apenas sim ou não, caso considerassem se naquele determinado momento havia muitos visitantes.

A proposta metodológica para o estudo da capacidade de carga da zona arqueológica de Tepozteco compreendeu na identificação dos espaços usados pelos visitantes e analisar as atividades que se realizam na zona arqueológica. Uma das características do Tepozteco é que a zona arqueológica está localizada acima de uma colina e a área aberta ao público apenas expõe algumas estruturas.

Devido à ausência de áreas para descanso incitou uma tendência de sentar-se na pirâmide principal e nos restos dos quartos de tipo habitacional e o tráfego constante de pessoas provocou uma grave erosão na superfície. Esta conjuntura conduziu à avaliação da capacidade de carga nas estruturas arqueológicas. No que corresponde à ocupação por vários indivíduos em posição sentada, foi determinada uma medida de tamanho para adultos e crianças, através de determinados cálculos²⁸.

²⁶ Consultar Anexo O (cálculo n.º2)

²⁷ Consultar Anexo O (cálculo n.º3)

²⁸ Consultar Anexo O (cálculo n.º4)

2.10.3. Modelo de Avaliação da Catedral de Santiago de Compostela (Espanha)

A elaboração de um estudo de capacidade de carga está associada à prevenção da pressão ambiental provocada pelo turismo, aumentando a satisfação dos visitantes e assegurando a viabilidade económica do turismo a longo prazo. Este termo no âmbito do turismo está relacionado com o da gestão sustentável.

“The case studies developed, despite the difficulties of making the concept operational, have contributed to situating this tool as an added asset in the process of designing and implementing integrated policies for the planning of tourism spaces” (Santos & Cabrera, 2014, p. 724).

Parte-se do princípio que não existe uma fórmula que nos possibilite calcular o número máximo de pessoas que um determinado espaço pode conter, tendo em consideração o seu uso turístico. Deste modo, “la determinación de umbrales máximos del aforo está relacionada con al menos tres tipos de criterios y cinco variables recogidas²⁹” (Hernández & Vaquero, 2012, p. 261).

A base metodológica encontra-se nos trabalhos de Cifuentes (1996) empregues nos espaços naturais protegidos da América Latina. Em conformidade com os seus postulados, a capacidade de carga total ou efetiva de um sítio deve ser dividida medindo a sua capacidade de carga física, isto é, a densidade de utilização do espaço (número de visitantes que ocupam o espaço em questão), com as limitações de uso exigidas por certas condições específicas do local, como por exemplo: nível de desgaste das paredes; erosão originada pelo contacto dos visitantes no pavimento em determinadas áreas, capacidade de absorção dos serviços de estacionamento, restauração, entre outros; estas condições definem a capacidade de carga real, e as limitações fornecidas pela capacidade de gestão da instituição que administra o espaço ou recurso considerado.

O estudo da capacidade de carga em relação ao uso turístico tem três dimensões³⁰: a dimensão física alude ao volume total de visitantes que uma área pode acomodar num determinado momento, sem prejudicar a conservação dos elementos patrimoniais (capacidade de carga física do recurso); a dimensão psicossocial está ligada à qualidade da experiência de visita (capacidade de carga percetual); e uma dimensão “operacional” que está relacionada com a disponibilidade de meios humanos e económicos para gerir os fluxos de visitantes no destino.

²⁹ Consultar Anexo P

³⁰ Consultar Anexo Q

Para cada una de esas dimensiones se pueden estimar umbrales de uso diferentes, siendo conscientes de que la *capacidad de carga turística (CCT)* de los recursos vendrá en todo caso marcada por la dimensión que parezca mostrar las posibilidades de uso turístico más restrictivas (Hernández & Vaquero, 2012, p. 263).

Um dos destinos turísticos de perfil patrimonial mais significativos de Espanha é a cidade de Santiago de Compostela, uma vez que, recebe fluxos consideráveis de visitantes. No entanto, como na maior parte dos destinos turísticos, não existem nem estimativas, nem quantificações fiáveis deste volume de turistas e excursionistas. Desta forma, elaborou-se um estudo relativamente à capacidade de carga de todo o centro histórico e da catedral como seu principal recurso. “After the diagnosis from this study, a system of measures to guarantee the development of tourism was possible to be implemented, taking adequate management of visitor flows and sustainability criteria into account” (Santos & Cabrera, 2014, p. 724). Tentou-se seguir o exemplo de outras cidades históricas que enfrentam o mesmo tipo de problema de saturação provocado pelo turismo de massa, como por exemplo, Oxford ou Veneza.

Este estudo teve como objetivo principal a análise das condições das visitas turísticas que ocorrem na Catedral de Santiago de Compostela, uma vez que predominam problemas de saturação em determinadas épocas do ano, requerendo atenção prioritária.

A nível metodológico desenvolveu-se três tipos de análise que compreenderam trabalho de campo específico: uma análise do fluxo de visitantes, uma análise do perfil e comportamento do usuário da Catedral, visitante e residente em Santiago de Compostela e uma análise das características físicas da catedral (análise do espaço recetor) e os seus equipamentos para visitas públicas.

Segundo Shackley (2002) existem dois tipos de usuários/frequentadores de catedrais: aqueles que são motivados pelo sentimento religioso e aqueles que se enquadram no turismo cultural ou patrimonial.

O primeiro aspeto analisado foram as informações concedidas pelo Capítulo/Cabido, que basicamente são os dados cartográficos incluídos no *Master plan for the Cathedral of Santiago de Compostela* e os seus arredores, assim como as informações adquiridas nas visitas de campo.

The physical dimension of the carrying capacity enabled us to estimate the maximum number of people who could gather at the same time in the cathedral by using the relationship between the total available surface for movement and the minimum necessary space for a person to move freely around the cathedral (Santos & Cabrera, 2014, p. 724).

Apesar dos padrões ideais de mobilidade para pedestres serem de 4m², segundo Hernández, Vaquero, & García (2011), neste caso foram utilizados critérios mais restritivos para estipular uma área mínima de 2m² por pessoa, por causa do espaço

disponível. Com efeito, verificou-se que a superfície disponível para os visitantes se movimentarem dentro do templo era de 1.990,27 m² e, neste caso, a capacidade de carga física foi determinada em 995 pessoas, sendo o número máximo de visitantes que podem ser acomodados dentro da Catedral ao mesmo tempo.

Portanto, os resultados desta análise evidenciaram a ausência de uma política para o papel de turista cultural da catedral, acabando por prejudicar a compatibilidade de usos devido ao seu espaço limitado. Alguns dos indícios que apresentam a carência de medidas de gestão do turismo são: a utilização das quatro portas existentes como rotas de entrada e saída de visitantes, simultaneamente com as extensas horas de abertura ao longo do dia; a ausência de informação que simplificasse a visita e a orientação dos visitantes, com a intenção de impedir aglomerações em horários de maior movimento, e a escassez de recomendações de itinerários que simplificasse a visita pelo templo; e a falta de medidas dissuasivas que impedissem o impacto negativo dos turistas em relação aos outros frequentadores de catedrais.

O método utilizado para analisar o perfil e comportamento dos visitantes abrangeram técnicas para obter dados quantitativos e qualitativos. Deste modo, a análise foi efetuada para contabilizar o número aproximado de visitantes que entram na catedral, tendo como objetivo abordar quais períodos ou dias específicos que apresentam valores mais altos. Em relação à avaliação qualitativa foram analisados os comportamentos e características dos diferentes tipos de usuários.

Para obter um valor quantitativo foram realizadas em dias específicos seis contagens de visitantes. As datas de realização das mesmas foram selecionadas de acordo com a previsão de fluxos baixos, médios e elevados, e escolhidas em função do número de consultas diárias da *Oficina Municipal de Turismo* – visitantes individuais -, e dados relativos às chegadas diárias de autocarros na *Dársena de Xóan XXIII* – grupos organizados.

The general cathedral entry counts were done manually by a team of eleven people, recording all entries and exits at the four doors at fifteen-minute intervals during the time the site was open to the public. Electronic counting mechanisms were discarded in order to obtain specific information on visitor groups accessing the cathedral (number of groups and number of people in each group). The result of the visitor counts shows a higher than expected influx as no other study had previously achieved approximation of the daily visitor numbers. The average time spent inside the cathedral was estimated at around 20-30 minutes (Santos & Cabrera, 2014, p. 725).

Como foi referido anteriormente, a contagem de visitantes teve em consideração a distinção entre visitantes individuais e grupos de visitantes. Assim, possibilitou medir com precisão o impacto das visitas de grupo. “Their characteristics (composition, behavior, use and space occupation patterns, etc.) suggested that specific measures may

need to be taken to manage their visits, especially at times when other groups or individual visitors are present” (Santos & Cabrera, 2014, p. 725). Os critérios utilizados para os grupos organizados foram a duração e o itinerário da visita, horários de entrada mais frequentes, os sítios em que ouviram as explicações do guia, entre outros. Estas informações foram adquiridas através da monitorização e observação do comportamento desse tipo de visitantes, durante toda a visita, a partir do momento em que o grupo entrou na catedral. “The results of the cathedral visitor counts showed a higher than expected influx because, until then, no other study had hinted at even an approximation” (Santos & Cabrera, 2014, p. 725).

O registo de entrada em intervalos de 15 minutos possibilitou medir com exatidão a taxa de entrada dos visitantes na catedral e os horários em que o número de visitantes era maior. “The mornings were the most popular for cathedral visitors, both individually and in groups, while at 15 hours between 55 and 65% of the total daily visits had already been completed” (Santos & Cabrera, 2014, p. 726). Os picos de fluxo máximo de visitantes coincidem com a cerimónia religiosa, mais conhecida como a missa do peregrino, que é realizada entre as 12 e as 13 horas, chegando a atingir aproximadamente 3.000 visitantes simultâneos, com um espaço disponível por pessoa de 0,68m². Constata-se que nesta altura o *Botafumeiro* (queimador de incenso) pode ser observado.

Dado que el tiempo medio de permanencia en el interior de la Catedral era de treinta minutos, con un horario de apertura al público de ocho horas, garantizando un reparto homogéneo y escalonado de la entrada de visitantes se podría dar cabida hasta 16.000 visitantes al día (aforo máximo de la Catedral) (Hernández, 2001, p. 265).

Através da análise da relação do número de visitantes e a superfície circulatória disponível, verificou-se que nos picos mais altos de visitantes o espaço disponível nunca foi superior a 3 m²/pessoa e, em algumas alturas, desceu para 0.68 m²/pessoa. Contudo, a média diária foi entre 2,82 e 8,97 m²/pessoa.

These figures clearly reveal the need to create measures to achieve a better redistribution of tourist flows throughout the whole day, as the visitor figures and the crowd levels were far lower in the afternoon and evening. (Santos & Cabrera, 2014, p. 726).

De forma a complementar a informação quantitativa, foram realizados dois questionários: um direccionado aos visitantes que entram na catedral por razões culturais e outro destinado aos residentes que se dirigiram ao templo por motivos religiosos ou espirituais.

The aim was to find out the use that the two main types of visitors made and emphasize the social dimension of load capacity study (the one that referred to local people’s ability to accept the prejudices derived from tourism activity) (Santos & Cabrera, 2014, p. 726).

E ainda, mostrar em que medida os residentes são afetados pelas visitas turísticas e identificar padrões de comportamento e grau de satisfação dos visitantes.

Thus, completing the survey data with the follow-up through direct observation of individual and group visitors, we prepared a catalogue of the different “critical”, “sensitive” and “less conflictive” areas, according to the impact of visitors on the original religious function of the cathedral. This analysis allowed us to truly identify the visiting patterns of the groups that contributed to an increase in congestion problems (Santos & Cabrera, 2014, p. 727).

As informações fornecidas permitiram uma qualificação da percepção que os usuários possuíam das questões de congestionamento e saturação turística. Por um lado, os residentes e os visitantes, expuseram uma boa ou muito boa avaliação geral da visita à Catedral. “Ambos colectivos advirtieron del ruido excesivo en el templo (apreciación algo más acusada entre los residentes) y mostraron su respaldo a posibles medidas que limitaran el acceso durante la celebración de oficios y actos religiosos” (Hernández, 2001, p. 266). Por outro lado, ambos recusaram ações mais restritivas, como por exemplo: entradas simbólicas, pagamento de uma taxa nominal, acesso unicamente através de visitas guiadas, entre outros.

Além disso, surgiram evidências de que muitos residentes que frequentam a catedral alteraram o seu comportamento de forma a evitar efeitos negativos. “Likewise, among those who come to pray, the usual practice is to take refuge in the chapels where tourist access is prohibited. This allows them to achieve the desired atmosphere for meditation” (Santos & Cabrera, 2014, p. 728).

O elevado fluxo de visitantes no *Año Santo Xacobeo*, em 2010, colocou à prova a capacidade de carga da Catedral de Santiago de Compostela, de forma a gerir grandes volumes de visitantes e auxiliou no desenvolvimento de algumas propostas de gestão, tais como:

habilitación de un centro de información e interpretación como paso previo a la visita a la Catedral, concentración de los actos litúrgicos en unas determinadas franjas horarias para garantizar la compatibilidad de los usos religioso, cultural y turístico, restricción de las visitas durante la celebración de actos litúrgicos o recomendación de un itinerario de sentido único para realizar la visita a la Catedral (Hernández, 2001, p. 267).

2.10.4. Modelo de Avaliação da Praia de Carcavelos (Portugal)

A praia de Carcavelos está localizada no distrito de Lisboa, no concelho de Cascais, na freguesia de Carcavelos e possui uma extensão de 1250 metros, desde a entrada de Carcavelos até ao Forte de São Julião da Barra.

Durante a época balnear - compreendida entre os dias 1 de maio e 30 de setembro - é possível atingir a marca das 10 horas de sol por dia, a par de uma precipitação quase inexistente. Esta praia é frequentemente procurada pela sua atratividade ao nível das atividades de lazer que proporciona (Silva, 2017, p. 24).

Detém uma zona específica para a prática de desportos aquáticos, como *surf*, *windsurf*, *kitesurf* e *bodyboard* e realizam-se torneios de desportos coletivos de voleibol, *rugby* e futebol. E é bastante notória a realização de colónias de férias promovidas pelas diferentes escolas de Lisboa. Além disso, durante o período noturno dispõe de bares e restaurantes abertos até horas mais tardias. “Esta diversidade de atrações resulta numa grande afluência turística e de residentes, distribuída ao longo do ano, com especial incremento durante a época balnear em que frequentemente a praia fica lotada, sendo necessária a constante monitorização e limpeza da mesma” (Silva, 2017, p. 25).

Deste modo, a metodologia deste estudo irá abordar o cálculo da capacidade de carga segundo o modelo de avaliação de capacidade de carga em áreas protegidas defendido por Cifuentes (1992), na qual propõe que existem três níveis de capacidade de carga:

1. Capacidade de carga física (CCF)³¹ - que limita o espaço geográfico em relação ao número máximo de visitas que o mesmo consegue receber, num determinado período de tempo.
2. Capacidade de carga real (CCR)³² - a capacidade de carga real relaciona os resultados obtidos, calculando a CCF, adicionando à equação os fatores de correção – que se definem segundo as características particulares do destino – e que se refletem em variáveis físicas, ambientais, ecológicas, sociais e de gestão.
3. Capacidade de carga efetiva (CCE)³³ - A capacidade de carga efetiva por sua vez, representa o limite de visitas que o destino poderá receber tendo em conta a sua capacidade de as conseguir gerir.

Este nível de capacidade de carga (CCE) relaciona-se intrinsecamente com a definição do próprio conceito de capacidade de carga, na medida em se considera a eficiência das infraestruturas do destino para gerir as visitas ao mesmo.

A CCE obtém-se relacionando a capacidade de carga real com a capacidade de gestão do destino. A capacidade de gestão relaciona-se com as condições que o destino necessita, em termos administrativos, para conseguir corresponder totalmente aos seus objetivos e funções.

³¹ Consultar Anexo R

³² Consultar Anexo R

³³ Consultar Anexo R

2.10.5. Modelo de Avaliação da Reserva Natural das Berlengas (Portugal)

O arquipélago das Berlengas está localizado no Oceano Atlântico, na plataforma continental portuguesa, a oeste da Península Ibérica, perto do Cabo Carvoeiro (Peniche). Este arquipélago está situado a 5.5 milhas náuticas (cerca de 10 km) e é composto por três grupos de ilhas: Ilha da Berlenga Grande e ilhéus e recifes adjacentes, Ilhas Estelas e Ilhas Farilhões. A Reserva Natural das Berlengas é considerada Reserva Mundial da Biosfera da UNESCO desde 30 de junho de 2011.

As Berlengas apresentam um património biológico com elevado interesse de conservação, quer ao nível do seu ecossistema insular terrestre que engloba plantas endémicas, habitats protegidos e acolhe a nidificação de várias espécies de aves marinhas ameaçadas, como ao nível do vulnerável ecossistema marinho envolvente, um dos mais ricos das águas portuguesas (Berlengas, 2015).

A capacidade de carga turística é um instrumento de gestão importante de forma a garantir a sustentabilidade, calculando o número de visitantes simultâneos que podem utilizar e usufruir dos recursos naturais, paisagem, banhos, pesca e outras atividades sem colocar em risco a natureza, o património e os valores culturais. Além disso, revela-se uma tarefa simples avaliar a capacidade de carga do destino devido às limitações da área natural, quer dizer, na maior parte dos casos existe apenas uma forma de entrar na ilha, sendo possível controlar o acesso dos visitantes.

Logo, o planeamento e a gestão da atividade turística das Berlengas são fundamentais para o desenvolvimento sustentável. “To understand profile, the motivations, the environmental behavior of the tourists visiting Berlengas and the relation between all these variables can be an important tool in the development of an environmental-friendly management strategy” (Santos N. , 2015, p. 34).

Os principais objetivos desta pesquisa foram os seguintes:

1) To identify the profile of the tourists visiting Berlengas in different perspectives: social-demographic characteristics, characteristics of their visit (motivations, activities, good practices) and environmental awareness. 2) To study the relation between social-demographic variables and characteristics of the visit and the ecological awareness of the tourists visiting Berlengas. 3) To recommend possible strategies to be applied in coordination among the tourism enterprises, government sector and all other interested parties, to contribute to the ecological education of visitors and attraction of tourists more focused in nature and nature related activities (Santos N. , 2015, p. 35).

A metodologia utilizada foi a realização de questionários, baseado na escala da *New Ecological Paradigm* (NEP)³⁴, tendo como finalidade avaliar a consciência

³⁴ The New Ecological Paradigm (NEP) scale, which is sometimes referred to as the revised NEP, is a surveybased metric devised by the US environmental sociologist Riley Dunlap and colleagues. It is designed to measure the environmental concern of groups of people using a survey instrument constructed of fifteen statements. Respondents are asked to indicate the strength of their agreement or disagreement with each statement. Responses to these fifteen statements are

ecológica dos turistas que visitam as Berlengas. Os 15 itens descritos são expressos numa escala de Likert³⁵.

Além da escala NEP, outras variáveis foram mensuradas: variáveis sociodemográficas (sexo, idade, alfabetização e local de residência), variáveis sobre a visita do entrevistado às Berlengas - a empresa do turista, as motivações, os atributos que contribuíram para a decisão de ir para lá, as atividades desenvolvidas) e questões sobre as boas práticas no destino em geral.

Os dados foram recolhidos durante os meses de julho e agosto de 2014. A fórmula do tamanho da amostra para determinar uma proporção populacional foi aplicada:

Onde n denota o tamanho da amostra, a dimensão populacional é considerada infinita ou desconhecida, a margem de erro considerada foi $E=5,7\%$, o nível de confiança foi de 95% ($z_{(1-\alpha/2)}$) e $p=q=0,5$, o que corresponde à hipótese de não termos informação prévia sobre a proporção a ser determinada. Considerando essas condições, o tamanho da amostra deve ser de pelo menos 296.

$$n = \frac{\left(z_{\left(1 - \frac{\alpha}{2}\right)} \right)^2 \cdot p \cdot q}{E^2}$$

Assim, foram recolhidos dados de 304 turistas que visitaram Berlengas e que concordaram em colaborar neste estudo. Os participantes foram convidados a colaborar respondendo ao questionário pouco antes de sua viagem de barco e visita a Berlengas. Os questionários foram fornecidos em português, para os participantes portugueses, e em inglês, para os visitantes internacionais.

2.10.6. Modelo de Avaliação da Praia de Faro (Portugal)

A Praia de Faro está situada na Península do Ancão e possui uma extensão de areal que se prolonga por vários quilómetros, separando o sistema lagunar do Oceano Atlântico. “Em pleno Parque Natural da Ria Formosa, esta zona caracteriza-se por um cordão dunar, formado por penínsulas e ilhas arenosas que protegem uma vasta área de sapal, canais e ilhotes” (Praia de Faro, s.d.).

A variedade de fauna e flora revela-se um dos aspetos extraordinários. Esta praia é frequentada por imensos banhistas, deslumbrados pela beleza natural, pelas águas temperadas e pelo sol.

then used to construct various statistical measures of environmental concern. The NEP scale is considered a measure of environmental world view or paradigm (Anderson, 2012).

³⁵ Likert scale, rating system, used in questionnaires, that is designed to measure people's attitudes, opinions, or perceptions. Subjects choose from a range of possible responses to a specific question or statement; responses typically include “strongly agree,” “agree,” “neutral,” “disagree,” and “strongly disagree.” Often, the categories of response are coded numerically, in which case the numerical values must be defined for that specific study, such as 1 = strongly agree, 2 = agree, and so on. The Likert scale is named for American social scientist Rensis Likert who devised the approach in 1932 (Jamieson, s.d.)

A avaliação da capacidade de carga para áreas protegidas foi elaborada por Cifuentes (1992), na qual pretende estabelecer o número máximo de visitas que uma área pode ter baseada nas condições físicas, biológicas e gestão da área, tendo em consideração: a capacidade de carga física, a capacidade de carga real e a capacidade de carga efetiva ou permissível.

“To apply this method, it is important to consider tourist flows, the size of the area, the optimum space available for each tourist to move freely and the visiting time” (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1076). Tendo por base este modelo, a capacidade de carga físico-ecológica foi determinada utilizando quatro equações³⁶.

“Several methods and approaches have been extensively used to assess carrying capacity in coastal areas” (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1076). Para o desenvolvimento deste estudo fez-se uma análise da literatura, inquéritos de campo, entrevistas organizadas, instrumento de mapeamento das partes interessadas e análise de cenários.

Data was obtained from surveys from questionnaires administered at the beach from 15th July to 15th August. During these days and following a random procedure for days of the week and periods of time, visitors to the beach were approached and asked to fill in a questionnaire in accordance to standard procedures that could cover 10% of the total number of tourists in the beach as applied by Needham et al. (2008) (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1077).

O questionário compreendia uma série de tópicos, tais como: visitas realizadas anteriormente, atividades envolvidas, nível de satisfação, aglomeração, normas, valores e apoio potencial a estratégias de gestão numa combinação de perguntas fechadas e perguntas em escala de Likert de cinco pontos.

All questionnaires were incorporated in a Microsoft Excel datasheet for data collapsing and integration and, where necessary, analysis were conducted using the Statistical Package for Social Sciences (SPSS 17.0) looking for percentages, cross-tabulations and multivariate statistical techniques (chi-square, t-tests conjoint modelling) (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1077).

Além disso, foi pedido aos banhistas que identificassem *perceived sense of crowding* (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1077), tendo como base 15 níveis diferentes: 0, 5, 10, 20, 35, 50, 75, 100, 200, 350, 500, 750, 1000, 1500 e 2000 pessoas, sugerido por Needham et al. (2008). Dado que determinar o número máximo de pessoas através de um formato fechado pode ser irrealista e nem se determina com precisão esses valores, sobretudo em sítios com altos níveis de uso foi solicitado aos inquiridos que classificassem através de um conjunto de fotografias, uma foto que estivesse muito semelhante à realidade. Primeiramente, dividia-se a área total da praia

³⁶ Consultar Anexo S

pelo padrão de unidade correspondente na fotografia, e em seguida, multiplicava-se pela avaliação dos entrevistados.

“By determining the usage level of an area without exceeding certain levels, the physical carrying capacity has been extensively viewed as a panacea for beach management and as a tool to reduce impacts from tourism” (Zacarias, Williams, & Newton, 2011, p. 1078). Porém, McCool & Lime (2001) não partilham da mesma opinião, uma vez que baseando os seus argumentos na subjetividade ao identificar o nível desejado de cada indicador e as complexidades de estipular a relação entre o número de visitantes e cada indicador. Outra temática que produz controvérsia na questão da capacidade de carga física é a falta de interação entre os turistas e as comunidades locais.

3.º CAPÍTULO – O ESTUDO DE CASO DA SÉ DO PORTO

A Sé do Porto, como referimos anteriormente, é um dos monumentos portuenses mais visitados e, como tal, revela-se de extrema importância definir qual a sua capacidade de carga, tendo em vista diversos fatores, tais como: a qualidade da experiência, o conforto e a segurança dos visitantes, mas também a conservação e a salvaguarda do monumento.

O sector turístico assenta na existência e exploração de recursos – naturais, culturais e humanos – e pode provocar grandes transformações nos locais onde se desenvolve. Se, por um lado, é assumido como uma fonte de receitas e emprego, por outro, poderá representar uma ameaça para a estrutura e organização social existente, bem como para o património natural e cultural de que depende (Oliveira, 2013, p. 17).

A consciencialização destes impactos do turismo revelou que era necessário conhecer os limites dos recursos patrimoniais para a sua exploração turística, ou seja, conhecer a sua capacidade de carga. Neste sentido, realizou-se um estudo que nos permitisse calcular a capacidade de carga da Sé do Porto.

3.1. BREVE RESENHA HISTÓRICA DA SÉ DO PORTO

Desde os seus primórdios que a Sé do Porto se apresenta como um *monumento-chave* da cidade do Porto³⁷ e norte do País. Este imóvel, cabeça do Bispado, no decorrer de todas as suas modificações ao longo de oito séculos de existência, adotou soluções artísticas inovadoras que acabaram por refletir num vasto território.

No decorrer dos séculos foi um importante estaleiro artístico, seja pela sua riqueza material seja pelas suas dimensões. Neste sentido, trabalharam inúmeros artistas especializados, como por exemplo, o Mestre Soeiro, António Pereira, Miguel Francisco da Silva, António Vital Rifarto, Nicolau Nasoni, João Baptista Pachini, entre outros.

A fundação da Sé do Porto está envolta na obscuridade, em lendas e tradições várias. Tal fica a dever-se não só à ausência de documentação que comprove a aparecimento material desta catedral, mas também ao facto de se procurar conferir origem, senão divina, pelo menos lendária, aos grandes templos medievais (Botelho, 2006, p. 15).

No entanto, existem indícios da existência de um templo anterior ao atual, ou seja, uma ermida pré-românica. A primeira menção referente à existência de um remoto templo no Morro da Pena Ventosa tem origem no século XII.

³⁷ Consultar Anexo T

A existência deste templo pré-românico tem vindo a ser comprovada por diversos vestígios materiais, identificados por Manuel Real. Registou-se a existência de um capitel de pilastra, decorado com altas folhas de acanto, datável dos séculos IX-X e que terá pertencido ao edifício pré-românico (Botelho, 2006, p. 16).

Desta mesma época temos a necrópole de sepulturas abertas na rocha, proeminentes ao portal principal da catedral, achadas durante as obras de restauro.

Segundo a crónica de José Cardoso de Idácio (Idácio, 1982), do século IV, perto da zona ribeirinha do Porto havia algumas construções que albergavam a pouca população existente. Passados dois séculos esta área ganhou dimensão com a instalação do primeiro Bispo em Portugal, D. Constâncio, que transferiu a sede episcopal de Lousada (paróquia de Meinedo) para o Porto, dando origem à primitiva Sé do Porto, que deixou de ser uma simples capela.

Aquando da chegada dos mouros à Península Ibérica verificou-se um período de destruição dos templos que exaltavam o cristianismo, permanecendo somente na memória do povo o seu simbolismo e as restantes pedras calcinadas.

Em 820, com a reconquista cristã, iniciada por Pelágio, os reis católicos conseguiram reconquistar a “terra roubada” voltando a perdê-la alguns anos depois, desaparecendo daquele lugar a comunidade há pouco tempo aí instalada. Só no reinado de D. Afonso III, no fim do séc. IX, é que se iniciou a reconstrução da cidade (Fernandes, 2015, p. 5)

Por outras palavras, os primórdios da atual Sé do Porto retrocedem à Alta Idade Média, nomeadamente nos tempos suevos, marcado pela existência do primeiro bispo de Portugal. Posteriormente, com a presúria de Vímara Peres, em 868, a antiga catedral teria sido reconstruída, concomitantemente com diversas igrejas da região, período com testemunhos arqueológicos muito segmentados.

Em 1110, foi nomeado bispo do Porto D. Hugo, homem oriundo de Compostela e que impulsionou a construção de uma catedral românica. O projeto previa um corpo amplo de três naves, transepto, cabeceira tripartida e um deambulatório de capelas radiantes, à maneira das catedrais de peregrinação do Ocidente europeu (Sé do Porto, s.d.).

No entanto, o ritmo de trabalho no estaleiro diminuiu pelos meados do século, sendo retomado pelo bispo D. Fernando Martins (1176-1185), que contratou mão-de-obra em Coimbra, estando incluído o arquiteto Soeiro Anes. Este arquiteto conclui a construção da Sé do Porto, em particular o seu portal românico, ainda que as obras tenham continuado no século XIII, como se testemunha pela rosácea já gótica da frontaria.

3.1.1. Planimetria da Sé do Porto

A Sé do Porto conserva ainda vestígios do primitivo edifício românico construído entre a 1ª metade do século XII e início do séc. XIII. Destaca-se o aspeto de igreja-fortaleza com fachada flanqueada por duas torres e a bela

rosácea sobre a fachada principal. Sofreu modificações nos períodos maneirista e barroco. O claustro gótico é da época de D. João I, rei que celebrou esponsais nesta catedral (Sé do Porto, s.d.).

O conjunto catedralício é constituído por todo um complexo de dependências: a igreja com planta em cruz latina, composta por três naves escalonadas, de cinco tramos cada uma, transepto saliente e pela cabeceira tripartida, e por duas torres de secção quadrada que flanqueia a fachada principal. As outras dependências são a Casa do Cabido a oeste, a sacristia que se prolonga do transepto sul, a galilé na ala norte, várias capelas e dois claustros a sul: o velho e o gótico. A Sé apresenta dimensões em planta³⁸ de cerca de 60 x 60 m².

Desde a sua construção, datada do séc. XII, até à atualidade, a catedral incorporou um repositório de elementos, num tipo de estaleiro de construção contínua, onde constam os principais estilos arquitetónicos, nomeadamente românico, pré-gótico, gótico, renascentista, maneirista, barroco, neoclássico, e algumas obras contemporâneas da primeira metade do século XX e inícios do séc. XXI (Fernandes, 2015, p. 31).

A fachada principal foi construída entre 1176 e 1200 e é constituída por duas torres sineiras, erguidas entre 1229 e 1325, rematadas por guarda de balaústres, e por um corpo central saliente onde se destaca um amplo arco de volta perfeita, que apoia sobre duas pilastras e termina com a rosácea gótica e o portal barroco. Na sequência desta, surge a Casa do Cabido adossada à torre sul. Na fachada norte, entre o braço do transepto e a torre sul, surge a galilé setecentista, composta por cinco arcos de volta perfeita apoiados em pilastras, com guardas em balaustrada, cuja origem é atribuída a Nicolau Nasoni. Nesta fachada localiza-se a sacristia paroquial e a Capela do Santíssimo Sacramento adossa à cabeceira. No topo do transepto sul encontra-se a sacristia do Cabido.

A majestosa fachada principal, que mantém ainda as torres românicas e o óculo original no corpo central, foi remodelada em 1772, numa campanha rococó que substituiu o primitivo portal românico e conferiu ao alçado poente o aspeto cenográfico que hoje possui, com o portal ladeado por duas colunas geminadas que suportam um frontão que termina em nicho, onde se conserva a imagem da padroeira da Sé do Porto, Nossa Senhora da Assunção (Sé do Porto, s.d.).

O claustro posicionado a sul, encontra-se circundado por todo um conjunto de construções anexas. O Claustro Gótico, obra do bispo D. João, foi erguido na altura da batalha de Aljubarrota, em 1385. Este claustro apoia-se à fachada sul da Igreja, entre o braço do transepto e a saliência da torre, possui dois pisos e apresenta uma planta quadrada, constituída por quatro galerias, de cinco tramos cada uma, abrindo-se para o pátio que circundam, através de quatro arcadas muito quebradas. Para estas mesmas galerias abrem-se as distintas dependências catedralícias, bem como diversos altares e capelas: os altares de N. Sr.^a da Expectação, de N. Sr.^a da Piedade, de N. Sr.^a da Conceição e de N. Sr.^a da Esperança (nos ângulos do claustro) e as capelas de S. Vicente

³⁸ Consultar Anexo U

e a de S. João Evangelista ou Capela Funerária de João Gordo, cujo túmulo de João Gordo data do primeiro terço do séc. XIV.

“Uma das dependências que se abre para o claustro gótico é a escada cenográfica barroca, formada por um jogo de lanços convergentes e divergentes que se desenvolvem ao longo de quatro patamares” (Botelho, 2006, p. 19), permitindo o acesso ao piso superior e à Casa do Cabido. Este acesso surge por cima das galarias do claustro gótico, ao qual apelidamos de claustro superior. Igualmente a Capela de S. Vicente de planta regular abre-se imediatamente para a ala sul do claustro gótico, formado ângulo com a Capela N. Sr.^a da Esperança. A construção da galeria superior do claustro remonta ao século XVII.

“Os muros internos do claustro gótico apresentam painéis azulejares. As arcadas situadas entre o pátio e o cruzeiro apresentam três arcos geminados, quebrados, encimados por um óculo, e estão apoiados em colunelos geminados” (Fernandes, 2015, p. 33). O claustro superior foi alvo de um revestimento azulejar no século XVIII, sob a responsabilidade de António Vital Rifarto, que criou um programa típico do ciclo dos Grandes Mestres, com cenas alusivas ao Cântico dos Cânticos e dos Salmos.

Ainda mais a sul, situa-se o claustro velho do qual permanecem acrostólios apoiados em pilares grossos e regulares de secção retangular; os arcos e as impostas apresentam uma ornamentação geometrizar: meias esferas, lóbulos e entrelaçados; as mísulas que se encontram entre os arcos são facetadas e, por cima destas, um friso em corda remata superiormente a parede. Exibe-se certos elementos de origem arqueológica, seja túmulos de pedra antropomórficos, seja capitéis.

Atualmente, o claustro velho possui uma configuração de um polígono irregular. Manuel Pereira de Novaes apelidou-lhe de “Claustro Antigo de los Naranjos”, por ser, outrora, o quintal da Sé do Porto. O acesso a esta dependência realiza-se por uma porta entre a da sacristia e a da Capela de Nossa Senhora da Piedade.

A Sacristia do Cabido foi erguida no primeiro quartel do século XIV e detém uma planta retangular e surge justaposta ao extremo do transepto do lado da epístola, prolongando a sua linha axial (em altura e em largura), comunicando com o claustro gótico. O acesso à Sacristia faz-se por meio de uma pequena porta existente ao lado do altar de Sant’Ana ou por uma porta que abre diretamente para a ala este do claustro gótico. Em 1700 procedeu-se à ampliação da estrutura da Sacristia do Cabido, durante o bispado de D. Frei Gonçalo de Morais.

A Casa do Cabido construída entre 1717-1726 situa-se adossada à torre sul e desenvolve-se ao longo de três pisos. O piso térreo, segmentado em quatro divisões

desiguais, mas comunicantes entre si, dedicava-se aos celeiros do cabido, formando atualmente o acesso à Capela de S. João Evangelista. O primeiro piso possui cinco repartições anteriormente dedicadas à recolha de alfaias e vestes litúrgicas. Atualmente, este espaço foi adaptado para albergar a unidade museológica do Tesouro da Catedral, constituído por quatro saletas abobadadas, segundo projeto do arquiteto Fernando Távora. “Em nove vitrines podem ver-se objetos de ourivesaria, paramentaria e livros litúrgicos, relativos ao culto catedralício, alguns deles ainda hoje em uso” (Tesouro-Museu, s.d.). No andar nobre deparamos com três aposentos que comunicam entre si: o Antecabido (vestíbulo), a Sala Capitular (reservada às reuniões dos cónegos e restantes dignidades) e o Cartório (arquivo). Este andar estende-se por cima da Capela de João Gordo, sendo, por isso, mais longo que os outros, ao mesmo tempo comunicando com o claustro superior.

A Capela de S. João Evangelista ou Funerária de João Gordo apresenta uma planta hexagonal e situa-se a poente do claustro gótico. O acesso à capela faz-se pelos compartimentos térreos da Casa do Cabido, através de uma das portadas que foi nobilitada na altura das modificações da Sede Vacante.

O interior da igreja apresenta naves separadas por arcos quebrados sobre pilares fasciculados e cobertas por abóbadas com ligeira ogiva, reforçados por arcos torais, sendo que a abóbada da nave central e a do transepto apresentam a mesma altura, exaltando a pureza do granito. Referente à sua estrutura românica primitiva subsistem alguns capitéis românicos no topo das naves.

Na nave do Evangelho destaca-se particularmente o batistério, embebido no primeiro tramo da parede, protegido por uma grade dourada de ferro, barroca; o seu interior está revestido com mármore de diferentes cores, sendo a pia batismal, também de mármore, colocada sobre um pedestal de jaspe e de mármore roxo; na parede do fundo encontra-se um baixo-relevo de bronze alusivo ao “Batismo de Cristo”, da autoria de Teixeira Lopes, pai (1837-1918) (Botelho, 2006, p. 23).

No decorrer do corpo das naves deparamo-nos com várias pias de água benta de mármore róseo e negro, resultado das modificações de 1717-1741.

Nos braços do transepto destacam-se diversos altares e capelas, tendo nas suas extremidades: no lado da Epístola, o Altar de Sant’Ana e no lado do Evangelho, o Altar de Nossa Senhora do Presépio. A flanquear o arco triunfal assomam outros dois altares: do lado da Epístola encontramos o Altar de Nossa Senhora da Silva e do lado do Evangelho temos o altar de Nossa Senhora de Vandoma, inicialmente dedicado a Nosso Senhor do Além.

Desde 1984 encontra-se entronizada nesta capela a imagem de N. Sr.^a de Vandoma, padroeira da cidade do Porto e que estava na Capela de S. Vicente desde a demolição do respetivo arco. Por cima destes altares surgem

dois arcos entaipados que devem ter pertencido à primitiva charola românica, mais especificamente à sua galeria superior (Botelho, 2006, p. 23).

A acompanhar cada um destes altares surgem duas capelas: a Capela de S. Pedro, situado no braço do transepto do lado da Epístola, único vestígio da primitiva cabeceira românica da Sé do Porto e a Capela do Santíssimo Sacramento, no lado do Evangelho, no interior da qual está o Altar de Prata. “O Altar de Prata de Sé do Porto começou a ser construído em 1632, prolongando-se até ao século XIX, daí a sua heterogeneidade na justaposição dos elementos escalonados que o formam, representando os seus baixos-relevos cenas bíblicas” (Botelho, 2006, p. 24). Para a Capela do Santíssimo Sacramento abre-se a Sacristia Paroquial.

A capela-mor contrasta de forma significativa com todo o restante interior do edifício. Esta capela foi construída pela iniciativa do bispo D. Gonçalo de Moraes, e é um espaço com cobertura em abóbada de berço com caixotões, e onde o mármore aparece como material decorativo mais nobre.

A sua decoração interior surge dentro do mais puro espírito cenográfico do barroco, porque fruto da renovação que aí empreenderam os cónegos que regeram os destinos da diocese entre 1717-1741, estando separada por uma rica grade de bronze do corpo da igreja (Botelho, 2006, p. 24).

Devido a esta reforma ocorreu a abertura de duas portadas e a substituição dos azulejos seiscentistas que revestiam as suas paredes por uma por uma decoração formada por mármore policromo e por pintura a fresco assinada por Nicolau Nasoni.

A inserção de elementos de talha complementa a leitura deste espaço. Assim, o cabido encomendou o retábulo-mor (1717-1729) a Santos Pacheco, que concebeu, então, uma obra inovadora, recorrendo à capacidade do entalhador lisboeta Miguel Francisco da Silva, introduzindo na cidade a linguagem do barroco joanino.

3.1.2. Intervenções realizadas na Sé do Porto

A Sé do Porto foi alvo de diversas e significativas transformações desde a sua edificação. O século XVIII ficou marcado pelas modificações mais significativas na Sé do Porto. Posteriormente, no início do século XX³⁹, a Sé do Porto passou por um conjunto de intervenções de restauro e conservação sob a tutela da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN) e do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR).

O apelo ao restauro da catedral portuense partiu da iniciativa episcopal, nomeadamente do bispo D. António Barbosa Leão (1919-1929). A 5 de Julho de 1921 reclama o bispo que Sé estava necessitada de *algumas reparações urgentes, sobretudo nos telhados, no pavimento do claustro e nas portas que dão para o exterior*,

³⁹ Consultar Anexo V

estando também a precisar de outras intervenções de maior vulto, embora estas pudessem esperar (Botelho, 2006, p. 87).

Note-se que por esta altura a Sé do Porto já era Património do Estado, devido à Lei de Separação do Estado e das Igrejas de 20 de abril de 1911, que apreendera todas as propriedades da Igreja, colocando-as na dependência financeira do Estado. “Pelo Art.º 62º da *Lei da Separação do Estado e das Igrejas*, os bens patrimoniais que pertenciam à Igreja passam à propriedade legal do Estado que não deixa, contudo, de consentir a realização do culto nos espaços religiosos” (Botelho, 2006, p. 87).

Estêvão Eanes, engenheiro diretor dos Edifícios e Monumentos Nacionais do Norte, respondeu ao pedido do bispo D. António Barbosa Leão relativamente às reparações mais urgentes que necessitava a Sé do Porto. Em 1920 foi fundada a Administração Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, na dependência do Ministério das Obras Públicas (Decreto n.º 7038, de 17 de outubro), em substituição das Direções Regionais do mesmo Ministério. “A AGEMN vai absorver e centralizar as responsabilidades do Estado na intervenção do património arquitetónico classificado e os seus serviços, divididos em internos e externos, foram confiados a duas direções, uma no Porto e outra em Lisboa” (Botelho, 2006, pp. 87-88).

O engenheiro Eanes comunicou que seria organizado um orçamento para as reparações necessárias nos telhados da Sé, após prévio levantamento das mesmas. A participação direta e empenhada do bispo D. António Barbosa Leão neste processo revela-se de extrema importância, sobretudo nesta primeira notícia de intervenção no século XX.

Também na imprensa da época vinham sendo lançados alertas para o estado de degradação deste monumento, nomeadamente no jornal *Commercio do Porto*, devendo-se a Carlos de Passos (1890-1958) o apelo para que se faça alguma coisa contra o *aborto esthetico* formado pela empena e Casa do Sineiro, não deixando contudo de realizar uma crítica severa, agressiva e mesmo irónica a estes elementos da Sé do Porto (Botelho, 2006, p. 88).

Contudo, somente em 27 de julho de 1922 foi aprovado o dispêndio de 10.000\$00 para a reparação dos telhados e de outras obras que carecia a Sé do Porto (Botelho, 2006, p. 88). Deste modo, a reparação dos telhados e a discussão relativa à demolição da Casa do Sineiro e da empena foram as premissas que marcaram o período inicial de intervenção na catedral portuense.

Neste sentido, foi elaborada uma cronologia⁴⁰ para uma melhor compreensão das intervenções de que a Sé do Porto foi alvo, fundamentando-nos nas seguintes fontes: *A Sé do Porto no século XX* (2006) de Maria Leonor Botelho, *Estudo da cabeceira da Sé do Porto* (2015) de Maria Luísa Fernandes, o Sistema de Informação para o Património

⁴⁰ Consultar Apêndice A

Arquitetónico - SIPA (2004) e *Elementos para a História Artística da Sé do Porto nos séculos XVII-XVIII* (1991) de Joaquim Jaime Alves.

Adicionalmente, expomos um esquema sobre as intervenções futuras⁴¹ que irão decorrer nos próximos anos na Sé do Porto, dados fornecidos pela Arquitecta Ângela Melo. Este planeamento de intervenções foi traçado em julho de 2019.

3.2. ESTATÍSTICAS DO TURISMO DE PORTUGAL (2010-2018)

Neste subcapítulo iremos abordar as estatísticas do Turismo de Portugal desde 2010 até 2018, tendo como indicadores os hóspedes⁴², as dormidas⁴³ e a estada média⁴⁴ (o período compreendido do último indicador, apenas, tem início em 2015) dos diversos estabelecimentos de alojamento turístico⁴⁵. Este subcapítulo tem como principais objetivos: identificar os principais mercados emissores e identificar a evolução dos hóspedes ao longo do período temporal.

Os dados recolhidos têm como fonte o Instituto Nacional de Estatística. Nas tabelas estão expostos dados referentes ao número de hóspedes e dormidas de cada região (NUT II) e dados relativos ao tipo de mercado (nacional e estrangeiro), apenas, do Norte de Portugal. Relativamente à tabela da estada média está descrito a estada média dos residentes e não residentes, a região com maior e menor valor, e uma média das duas estadas, tendo como cobertura temporal o ano de 2015 até 2018.

O primeiro indicador analisado foi os hóspedes (figura 3) e registou uma evolução positiva ao longo dos anos, exceto no ano de 2012, assinalando um decréscimo pouco acentuado. A Área Metropolitana de Lisboa regista os valores mais elevados e a Região Autónoma da Açores detém os valores menores⁴⁶.

⁴¹ Consultar Anexo W

⁴² Hóspedes: permite analisar o número de indivíduos que efetua pelo menos uma dormida num estabelecimento de alojamento turístico (INE, Hóspedes, s.d.).

⁴³ Dormidas: permanência de um indivíduo num estabelecimento que fornece alojamento, por um período compreendido entre as 12 horas de um dia e as 12 horas do dia seguinte (INE, Dormidas, s.d.).

⁴⁴ Estada Média: permite relacionar o n.º de hóspedes com o n.º de dormidas em estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos e apartamentos turísticos, independentemente das categorias dos estabelecimentos, dos respetivos preços médios e da capacidade de alojamento (INE, Estada média, s.d.).

⁴⁵ O alojamento turístico inclui três segmentos de alojamento: hotelaria (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos, aldeamentos turísticos, pousadas e quintas da Madeira), alojamento local com 10 ou mais camas (de acordo com o limiar estatístico previsto no Regulamento UE 692/2011) e turismo no espaço rural/de habitação (INE, Hóspedes, s.d.).

⁴⁶ Consultar Apêndice B

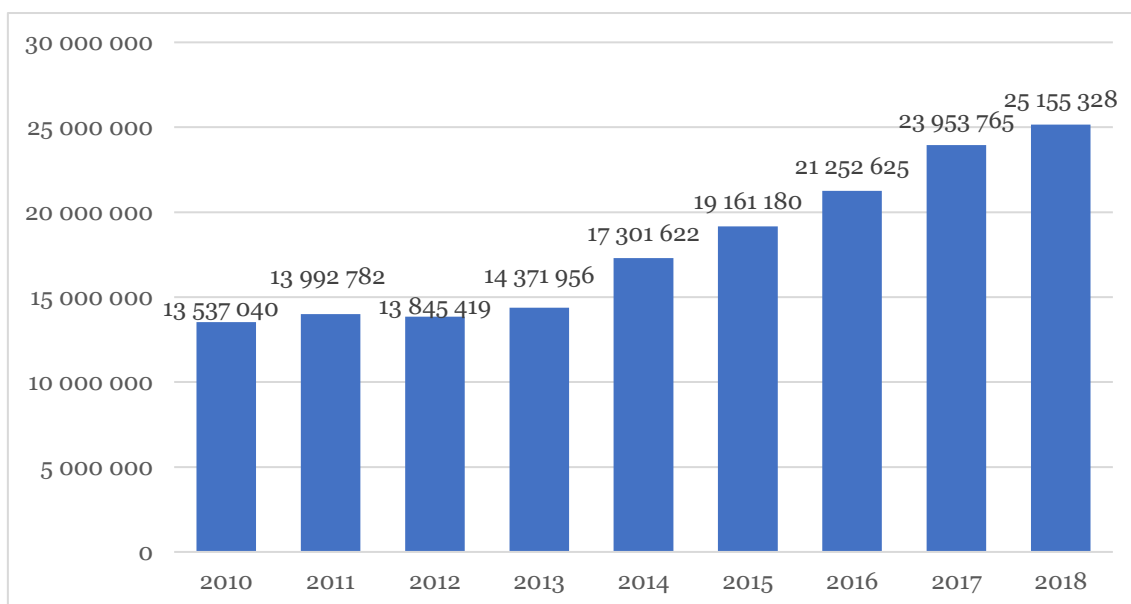


Figura 3: Hóspedes por ano
Fonte: INE

A região norte registou, também, uma evolução positiva, no entanto o ano de 2012 e de 2015 registaram um ligeiro decréscimo (figura 4). Relativamente, aos hóspedes por mercado da região norte asseguraram uma evolução maioritariamente positiva (figura 5). O mercado interno registou um crescimento superior ao mercado externo, tendo como exceção os anos 2013, 2017 e 2018 (figura 6). Os principais mercados emissores⁴⁷ são o mercado espanhol, francês, brasileiro, alemão e britânico. Entre os principais mercados, destacaram-se também os mercados norte-americano, italiano e holandês.

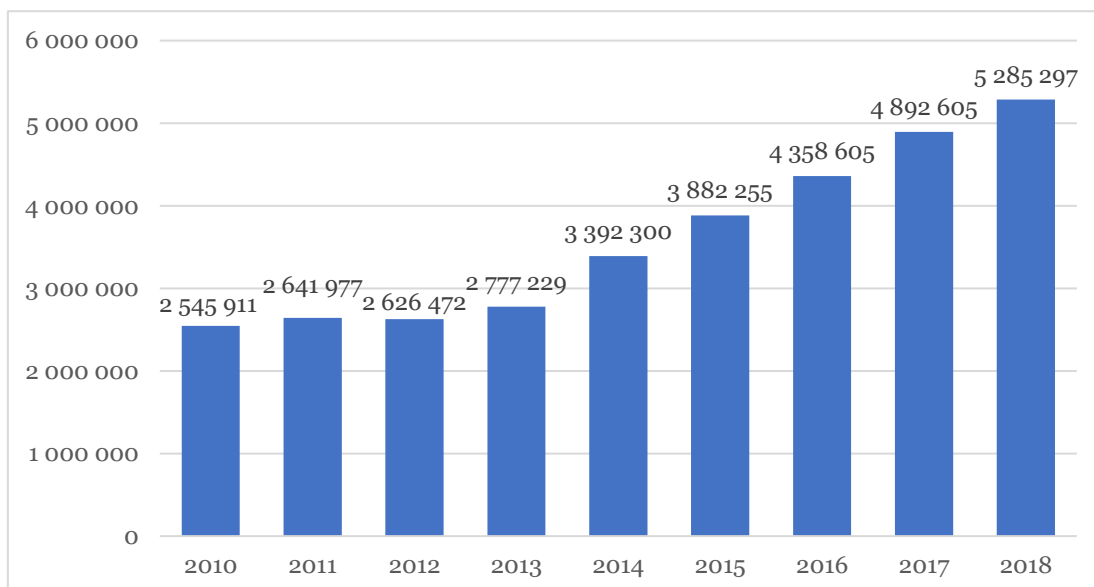


Figura 4: Hóspedes da Região Norte
Fonte: INE

⁴⁷ Consultar Apêndice C

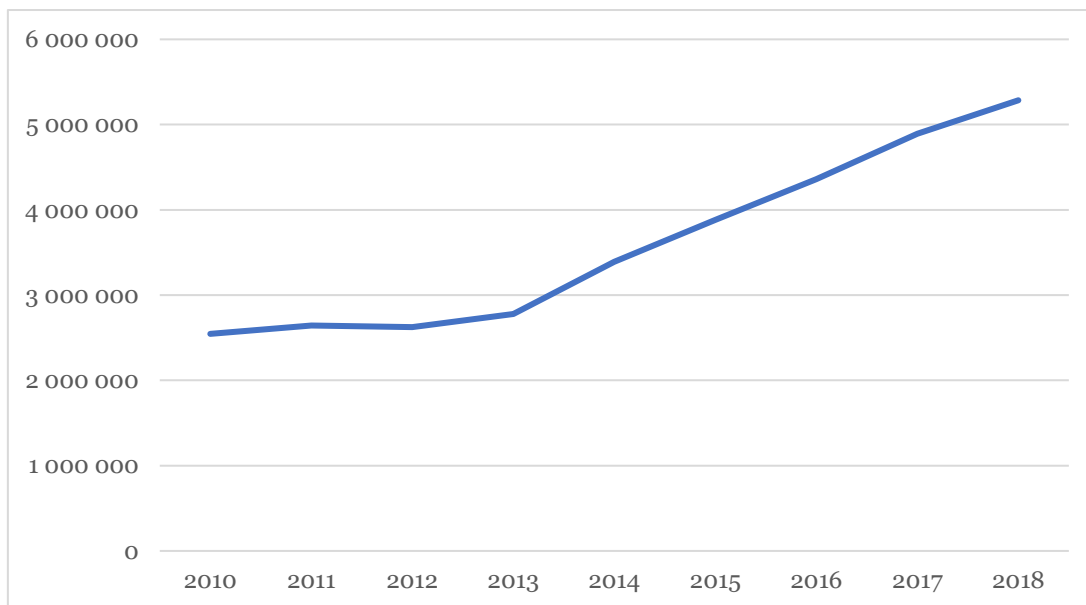


Figura 5: Evolução dos Hóspedes do Mercado Nacional e Estrangeiro da Região Norte
Fonte: INE

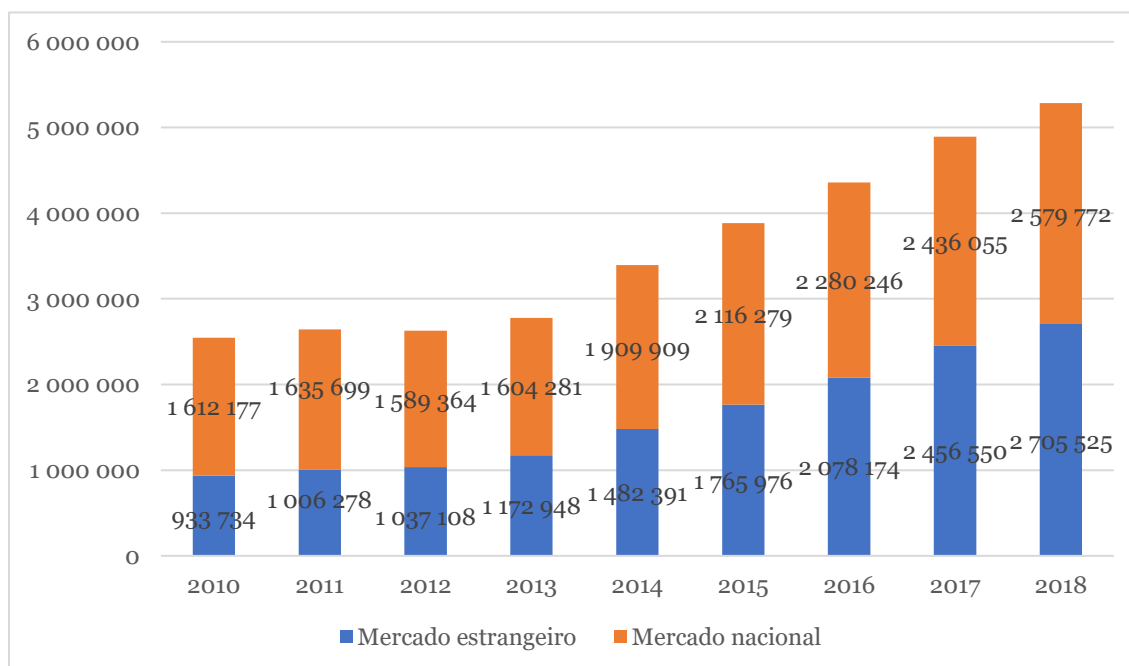


Figura 6: Hóspedes por mercado da Região Norte
Fonte: INE

Como segundo indicador temos as dormidas, que assinalaram ao longo da cobertura temporal uma evolução positiva, sendo de destacar o crescimento exponencial no ano de 2014 (figura 7). A região algarvia regista os valores mais elevados e a Região Autónoma da Açores detém os valores menores⁴⁸.

⁴⁸ Consultar Apêndice D

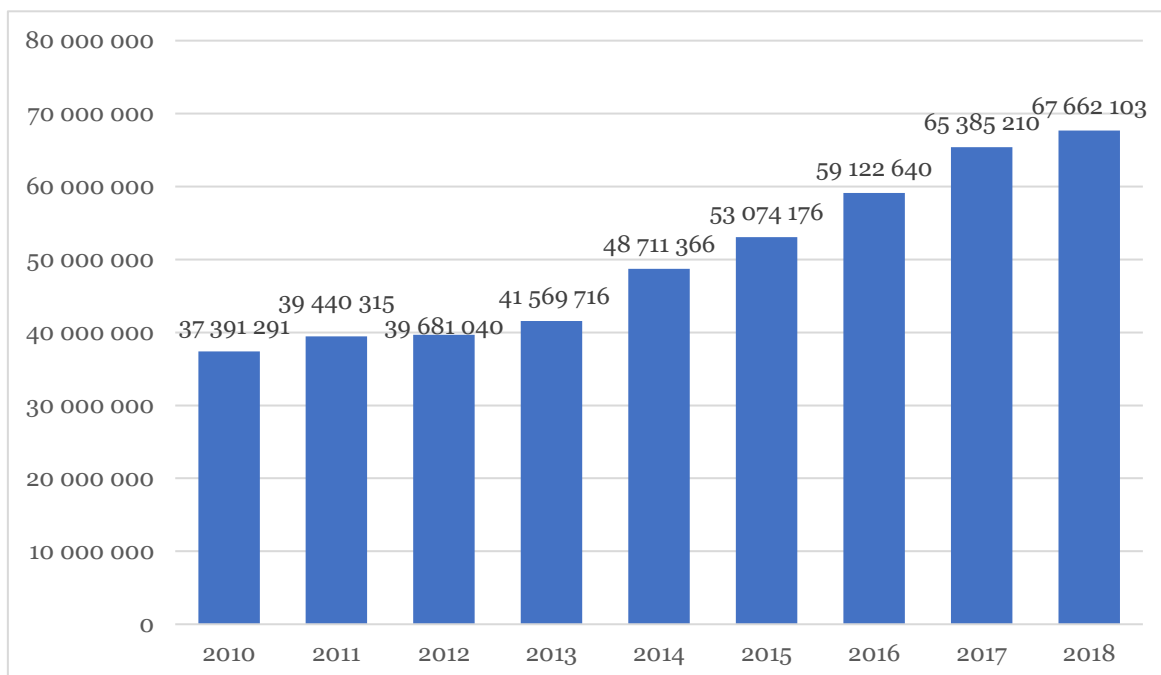


Figura 7: Dormidas por ano
Fonte: INE

A região norte registou, também, uma evolução positiva, assinalando um decréscimo em 2012 (figura 8). A evolução das dormidas dos mercados foi maioritariamente positiva, menos em 2012 (figura 9). Nos primeiros anos (2010-2012), o mercado nacional registou um crescimento superior ao mercado estrangeiro (figura 10). No entanto, a partir de 2013 o mercado externo assinalou um crescimento superior ao mercado interno. Os mercados externos que geram mais dormidas são os seguintes: espanhol, francês, brasileiro, alemão e britânico⁴⁹. Entre os principais mercados, destacaram-se também os mercados norte-americano, italiano e holandês.

⁴⁹ Consultar Apêndice E

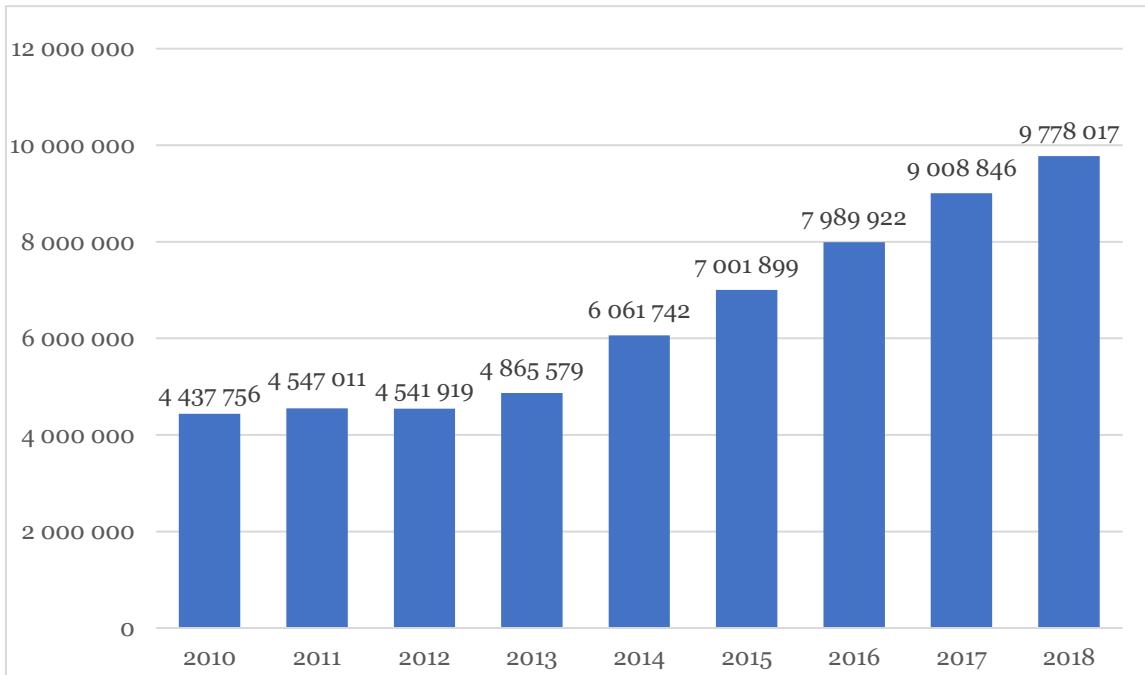


Figura 8: Dormidas da Região Norte
Fonte: INE

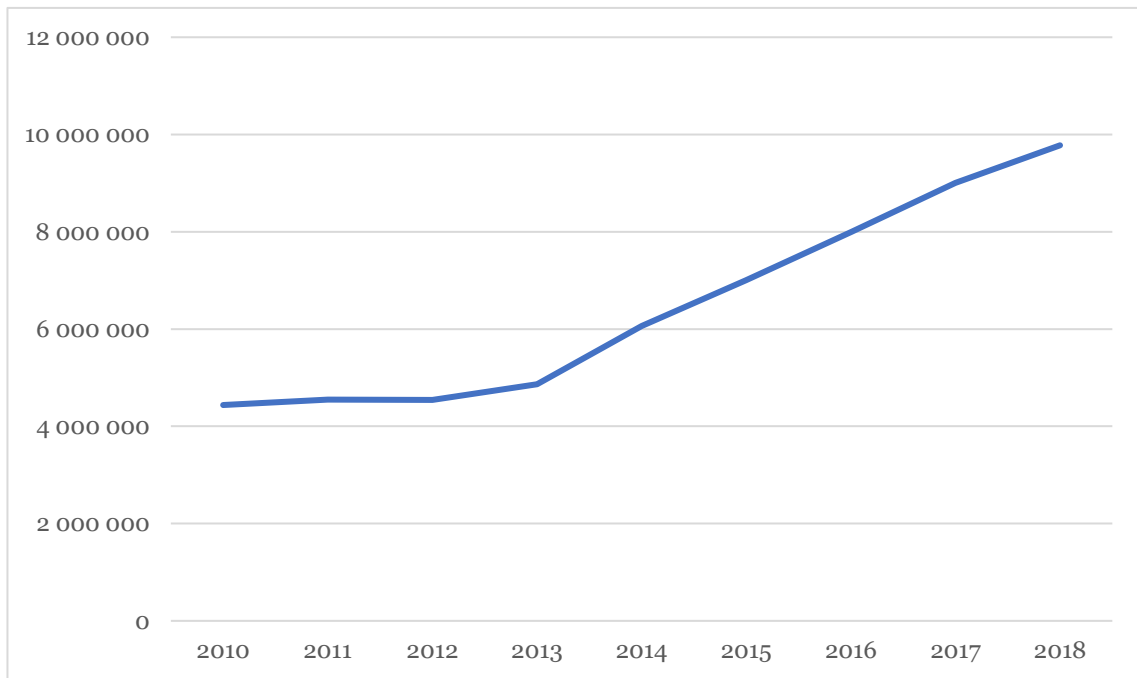


Figura 9: Evolução das Dormidas do Mercado Nacional e Estrangeiro da Região Norte
Fonte: INE

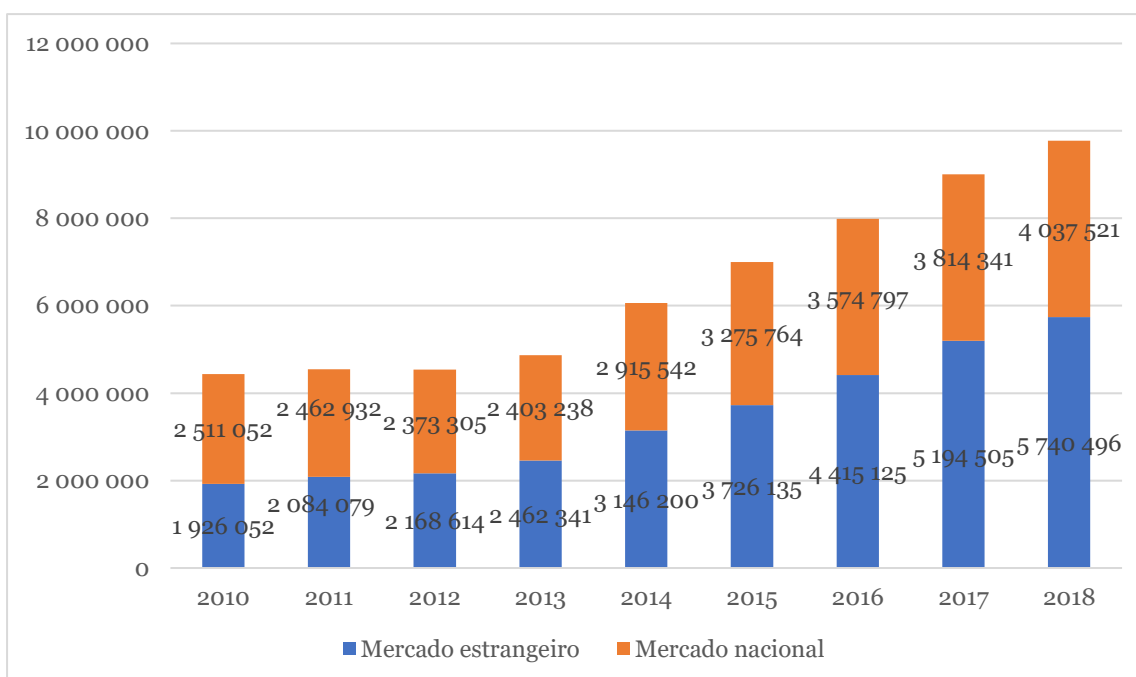


Figura 10: Dormidas por mercado da Região Norte
Fonte: INE

O último indicador analisado é a estada média. Entre 2015 e 2016, a estada média dos diversos estabelecimentos de alojamento turístico foi de 2,8 noites e, em 2017 e 2018 a estada média decresceu para 2,7 noites (figura 11). A estada média dos residentes manteve-se em 2,0 noites e a dos não residentes apresentou um decréscimo no decorrer dos anos: 3,3 noites (2015-2016), 3,2 noites (2017) e 3,1 noites (2018) (figura 12).

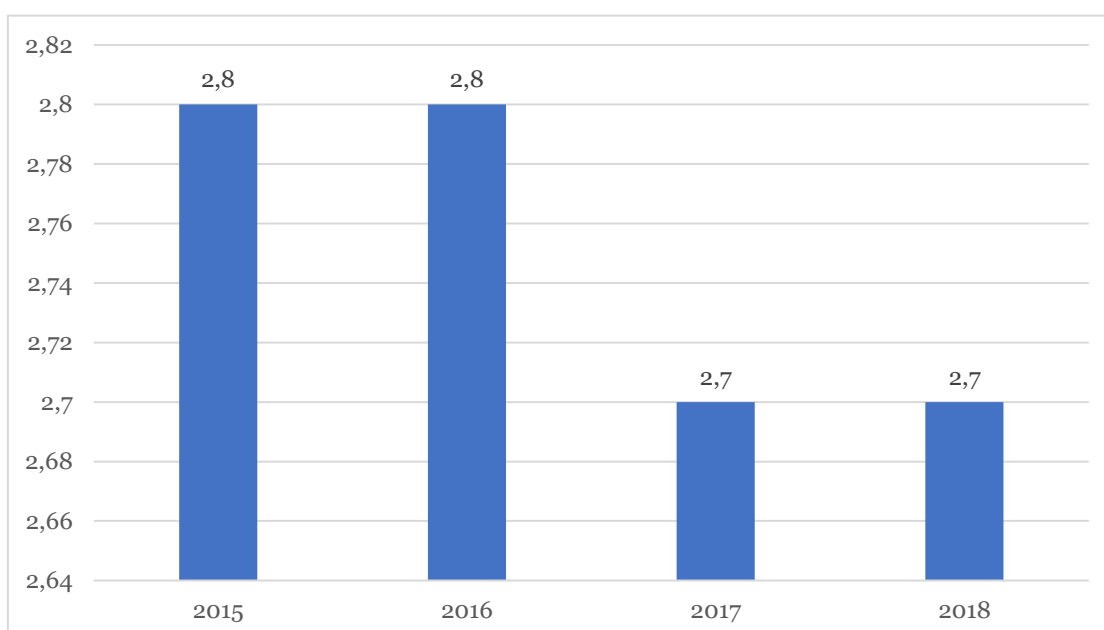


Figura 11: Estada média
Fonte: INE

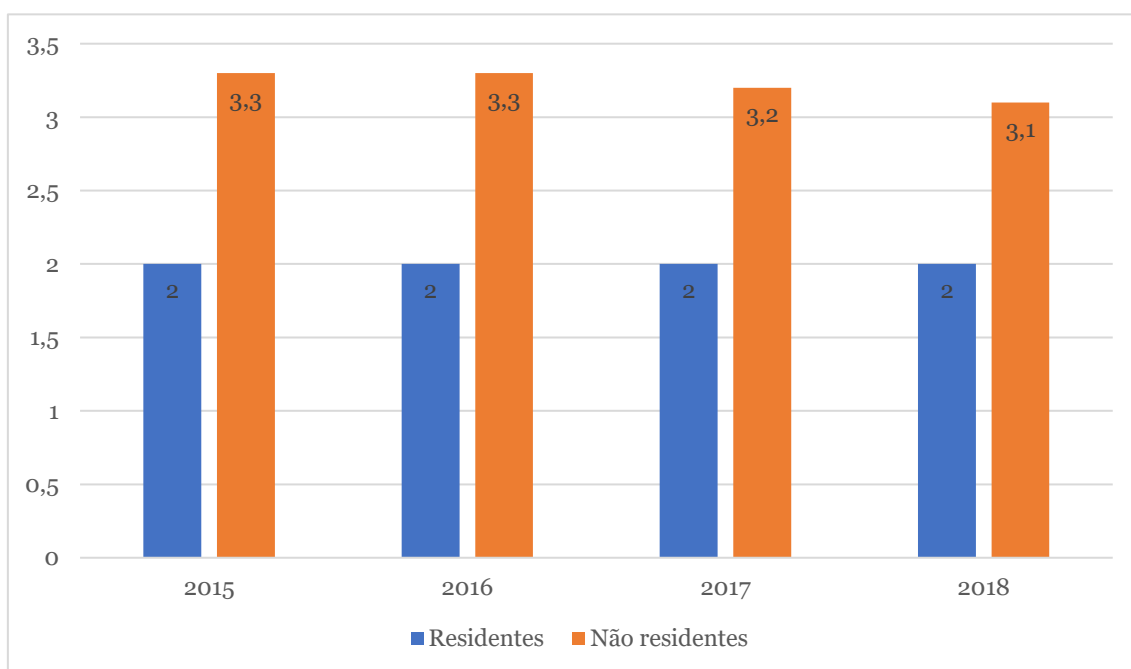


Figura 12: Estada média dos residentes e não residentes
Fonte: INE

Por origem dos hóspedes, constata-se que os residentes no Reino Unido, na Irlanda e nos Países Baixos foram os que apresentaram estadias mais prolongadas⁵⁰.

As regiões com a estada média mais prolongada foi a Região Autónoma da Madeira e o Algarve⁵¹.

⁵⁰ Consultar Apêndice F

⁵¹ Consultar Apêndice G

3.3. CAPACIDADE DE CARGA SOCIAL DA SÉ DO PORTO

3.3.1. Propostas de melhoria

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos últimos anos, o conceito de capacidade de carga recebeu um enfoque especial, originando uma extensa bibliografia. Os anos setenta e oitenta ficaram marcados pela consolidação do conceito através da transladação do conceito e as suas metodologias do campo ambiental para o campo turístico. Nos anos noventa surgiu uma crescente preocupação para integrá-lo na gestão turística de sítios patrimoniais dirigido por organizações internacionais que lidam com a relação entre o turismo e o património, como o ICOMOS, o Centro do Património Mundial da UNESCO e a Organização Mundial do Turismo.

El concepto se asume en el marco de la reflexión sobre el turismo en los lugares patrimoniales (asociados por ICOMOS al turismo cultural) y aparece impulsado en el seno del discurso de la sostenibilidad turística. En esta traslación del concepto desde el ámbito científico al ámbito operativo afloran las dificultades encontradas en su aplicación en espacios turístico-patrimoniales (Hernández, 2001, p. 271).

Neste sentido, desenvolve-se uma linha de trabalho que começa a dar resultados nos primeiros anos do século XXI, porém através de métodos de trabalho e espaços limitados, como por exemplo: sítios arqueológicos, monumentos, jardins, entre outros.

Los planteamientos recogidos van evolucionando desde posturas muy maximalistas (búsqueda de umbrales de uso fijos, un número mágico de referencia) hacia la gestión operativa del flujo turístico a partir de las metas políticas y los objetivos de gestión que se fijan en cada caso específico (Hernández, 2001, p. 271).

O aumento dos fluxos turísticos em geral, e sobretudo os relacionados com o turismo cultural, está a colocar cada vez mais monumentos e espaços patrimoniais sob uma forte pressão turística. Nesta sequência, os gestores reconhecem que lhes faltam instrumentos para orientar a gestão sustentável dos fluxos de visitantes nas áreas territoriais sob sua responsabilidade.

En algunos ámbitos se continúan aplicado conceptos, metodologías e instrumentos tomados directamente del ámbito de la planificación ambiental y desarrollados por entidades como el US National Forest Service. Encontramos documentación (planes de manejo y estudios) con este enfoque sobre todo en el mundo latinoamericano, aplicado fundamentalmente a los grandes conjuntos arqueológicos incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial (Hernández, 2001, p. 271).

Na Europa a reflexão sobre o conceito de capacidade de carga turística em espaços patrimoniais provém do campo da gestão cultural.

En los monumentos y conjuntos monumentales con grandes volúmenes de visitantes, como por ejemplo el conjunto de la Alhambra y el Generalife o la Catedral de Santiago de Compostela, la estimación de umbrales máximos de uso turístico surge de la necesidad de controlar los efectos de la masificación turística sobre la calidad de la visita y/o el respeto al sitio - conservación del patrimonio y compatibilidad de usos - (Hernández, 2001, pp. 271-272).

O conceito de capacidade de carga, também, pode ser utilizado como medida de gestão para organizar o fluxo da visita.

También existe una cierta preocupación por estimar la capacidad de carga turística en perspectiva económica; es decir por calcular a partir de la capacidad de carga física del recinto un número máximo de visitantes que se corresponda con el punto de equilibrio entre ingresos generados y gastos relacionados con los servicios prestados a esos visitantes (Hernández, 2001, p. 272).

Em conclusão, o conceito de capacidade de carga é um instrumento de planeamento e gestão. No domínio da gestão turística do património histórico e cultural, os estudos de capacidade de carga podem ser úteis para melhorar as condições da experiência do visitante e orientar as decisões a tomar, tendo em conta a organização da visita e a gestão dos fluxos turísticos no destino. As pesquisas realizadas nos últimos anos revelam que as instituições culturais aplicam o conceito em relação a diferentes objetivos, como: a compatibilidade de usos, o controlo da massificação, a preservação de certos espaços patrimoniais considerados frágeis, a qualificação da visita, a procura do equilíbrio na exploração económica dos sítios, entre outros.

En este sentido, la capacidad de carga turística aparece como un concepto atractivo respecto al que se muestran muy receptivos los gestores culturales en aras de plantear una estrategia de uso turístico del patrimonio rentable pero respetuoso con la naturaleza del propio legado patrimonial (Hernández, 2001, p. 272).

REFERÊNCIAS

- Afonso, J. F., & Botelho, M. L. (2005). *PROJECTO PORTO SÉCULO XVI: A Sé e a sua envolvente no Século XVI*. Porto: Centro de Investigação em Ciências e Tecnologia das Artes. Obtido em 13 de setembro de 2019
- Alipour, H., Altinay, M., Hussain, K., & Sheikhan, N. (2007). Perceptions of the beach users: a case study of the coastal areas of North Cyprus towards establishment of a 'carrying capacity'. *FIU Review*, 2(24), 8-48.
- Álvarez, M. P. (2010). Evaluación de la capacidad de carga: Una herramienta para el manejo y la conservación de los sitios patrimoniales. *Canto Rodado*(5), 221-247. Obtido em 27 de janeiro de 2019, de <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/285422>
- Alves, J. J. (1991). Elementos para a História Artística da Sé do Porto nos séculos XVII-XVIII. Nótula sobre algumas obras (1655-1709). *Revista da Faculdade de Letras*, III, 275-288. Obtido em 26 de agosto de 2019
- Ambiente, A. E. (1998). *Medio ambiente en Europa. El informe Dobris*. Madrid: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas y Ministerio de Medio Ambiente.
- Anderson, M. (janeiro de 2012). *New Ecological Paradigm (NEP) Scale*. Berkshire Publishing Group. Obtido em junho de 12 de 2019, de https://www.researchgate.net/publication/264858463_New_Ecological_Paradigm_NEP_Scale
- Ashworth, G. (2009). Do Tourists Destroy the Heritage They Have Come to Experience? *Tourism Recreation Research*, 34(1), 79-83. Obtido em 27 de janeiro de 2019, de <https://doi.org/10.1080/02508281.2009.11081577>
- Azkarate, A., Ael, M. J., & Santana, A. (2003). *El Patrimonio Arquitectónico*. Vitoria-Gasteiz, Espanha. Obtido em 16 de dezembro de 2018
- Basso, M. (2008). Usuario y entorno: claves en la comunicación de un programa. *X Coloquio Galego de Museos – Museos e comunicación*, (pp. 29-40).
- Berlengas. (2015). Obtido em 4 de junho de 2019, de LIFE Berlengas: <https://www.berlengas.eu/pt/enquadramento>
- Bimone, S., & Punzo, L. F. (s.d.). *How many are too many (tourists)? Tuscan Cities*. Observatory for Sustainable Tourism. University of Siena in Grosseto. Obtido em

25 de fevereiro de 2019, de
http://81.47.175.201/stodomingo/attachments/article/139/CC_Tuscany.pdf

Black, G. (2005). *The Engaging Museum – Developing Museums for Visitor Involvement*. Routledge.

Bonilla, J. M., & Bonilla, L. M. (Julho/Dezembro de 2008). La capacidad de carga turística: Revisión crítica de un instrumento de medida de sostenibilidad. *El Periplo Sustentable*(15), 123-150. Obtido em 5 de fevereiro de 2019

Botelho, L., & Costa, P. (2004). *SIPA*. Obtido em 6 de agosto de 2019, de Catedral do Porto / Sé do Porto / Igreja Paroquial da Sé / Igreja de Nossa Senhora da Assunção:
http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/sipa.aspx?id=1086

Botelho, M. L. (2006). *A Sé do Porto no século XX*. Lisboa: Livros Horizonte. Obtido em 27 de agosto de 2019

Bramwell, B., & Lane, B. (1993). Sustainable tourism: an evolving global approach. *Journal of Sustainable Tourism*(1), 1-5. Obtido em 24 de setembro de 2019

Brandi, C. (2006). *Teoria do Restauro*. Amadora: Edições Orion. Obtido em 10 de setembro de 2019

Brito, B. R. (2017). O Turista e o Viajante: Contributos para a conceptualização do Turismo alternativo e Responsável. *IV Congresso Português de sociologia*, (pp. 1-17). Obtido em 23 de janeiro de 2019, de <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/12642>

Burns, P., & Holden, A. (1995). *Tourism. A New Perspective*. Prentice Hall. Obtido em 28 de agosto de 2019

Butler, R. (1997). The concept of carrying capacity for tourism destinations: dead or merely buried? Em C. Cooper, & S. Wanhill, *Tourism development: environmental and community issues* (pp. 11-21). Chichester: John Wiley & Sons.

Butler, R. (2004). *Issues in Applying Carrying Capacity Concepts*. Burlington: Ashgate.

Cardoso, C. (2007). Turismo sostenible: una revisión conceptual aplicada. *El Periplo Sustentable*. Obtido em 21 de novembro de 2018

- Carta de Atenas*. (21-30 de outubro de 1931). Obtido de Património Cultural:
<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf>
- Carta de Cracóvia*. (26 de outubro de 2000). Obtido em 3 de janeiro de 2020, de Património Cultural:
<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>
- Carta de Veneza*. (25-31 de maio de 1964). Obtido de Património Cultural:
<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeVeneza.pdf>
- Carta Europeia do Património Arquitectónico*. (21-25 de Outubro de 1975). Obtido em 3 de janeiro de 2020, de Património Cultural:
<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CARTAEUROPEIADOPATRIMONIOARQUITECTONICO.pdf>
- Carvalho, P. (2008). Património cultural, ordenamento e desenvolvimento: Uma nova visão e valorização do território. *Cadernos de Geografia*(24/25), 209-226. Obtido em 9 de janeiro de 2019
- Ceballos-Lascuráin. (1996). Tourism, ecotourism, and protected areas. *IV World Congress on National Parks and Protected Areas*. Reino Unido. Obtido em 7 de outubro de 2019
- Choay, F. (2008). *Alegoria do património*. Coimbra: Edições 70. Obtido em 1 de agosto de 2019
- Choay, F. (2011). *As questões do património: Antologia para um combate*. Lisboa: Edições 70. Obtido em 1 de agosto de 2019
- Cifuentes, M. (1992). *Determinación de capacidad de carga turística en áreas protegidas*. Turrialba, Costa Rica.
- Cifuentes, M. (1996). *Determinación de la capacidad de carga turística en los sitios de visita del Parque Nacional Galápagos*. Equador: Servicio P.N.G.
- Cifuentes, M. (1999). *Capacidad de carga turística en las áreas de uso público del Monumento Nacional de Guayabo*. Costa Rica.
- Coccosis, H. (2004). Sustainable tourism and carrying capacity: a new context. Em H. Coccosis, & A. Mexa, *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment* (pp. 37-53). Hants, Reino Unido: Ashgate Publishing Limited.

- Coccosis, H., Mexa, A., & Collovini, A. (2002). *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations*. University of the Aegean, Environmental Planning Laboratory, Grécia, Atenas. Obtido em 15 de fevereiro de 2019
- Correia, M. (14 de dezembro de 2007). Teoría de la conservación y su aplicación al patrimonio en tierra. *APUNTES*, 20(2), 202-219. Obtido em 20 de setembro de 2019
- Costa, C. (2005). Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000). pp. 279-295. Obtido em 14 de janeiro de 2019, de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/aso/n175/n175a02.pdf>
- Coutinho, C. P. (2011). *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: teoria e prática*. Almedina. Obtido em 5 de outubro de 2019
- Das, A. K. (2008). *Safety assessment of Mallorca cathedral*. Espanha: Universitat Politecnica de Catalunya. Obtido em 11 de fevereiro de 2019
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2005). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Londres: Sage. Obtido em 7 de junho de 2019
- Dragicevic, M., Klaric, Z., Kusen, E., Travis, A. S., Zanetto, G., Trumbic, I., . . . Pavasovic, S. (1997). *Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas*. Split, Croácia: Priority Actions Programme Regional Activity Centre (PAP/RAC). Obtido em 12 de fevereiro de 2019
- Dû, F. L. (2005). *La capacidad de acogida física de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad en España*. Bournemouth University. Obtido em 12 de fevereiro de 2019
- El-Barmelgy, H. M. (2013). *Visitor Management Plan and Sustainable Culture Tourism: Presenting the VMP project for the Cairo Citadel of Salah El Dien* (Vol. 1). Gizé, Egito: Faculty of Urban and Regional Planning – Cairo University. Obtido em 5 de fevereiro de 2019
- Espinosa, G., Carrasco, D., & Piña, M. (s.d.). *Capacacidad de Carga*. Obtido em 18 de outubro de 2018
- Europa, C. d. (21-25 de outubro de 1975). *Carta Europeia do Património Arquitectónico*. Obtido de Património Cultural: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CARTAEUROPEIADOPATRIMONIOARQUITECTONICO.pdf>

- Europa, C. d. (3 de outubro de 1985). *Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitectónico da Europa*. Obtido de Património Cultural: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/granada.pdf>
- Feilden, B. (1994). *Conservation of historic buildings*. Oxford: Butterworth-Heinemann. Obtido em 3 de janeiro de 2020
- Feilden, B. M. (2004). *Conservation of Historic Buildings*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann. Obtido em 1 de novembro de 2019
- Félix, L. F., & Barbour, V. L. (14-18 de novembro de 2014). *Recriando espaços por meio de narrativas: a potência da mediação nos processos de ressignificação de bens culturais*, pp. 1-13. Obtido em 10 de janeiro de 2019
- Fernandes, J. L., & Carvalho, P. (2003). Património, Memória e Identidade. Repensar o Desenvolvimento. Em *Território, Ambiente e Trajetórias de Desenvolvimento* (pp. 193-217). Coimbra: Centro de Estudos Geográficos de Coimbra. Obtido em 10 de janeiro de 2019
- Fernandes, L. M. (2015). *Estudo da cabeceira da Sé do Porto*. Braga: Universidade do Minho. Obtido em 25 de agosto de 2019
- Ferreira, L., Aguiar, L., & Pinto, J. R. (junho de 2012). Turismo Cultural, Itinerários Turísticos e Impactos nos destinos. *Revista de Cultura e Turismo*(2), 109-126. Obtido em 14 de janeiro de 2019
- Figueira, F., & Pais, A. (2007). Terminologia para a definição da conservação-restauro do património cultural material. Resolução aprovada pelos membros do ICOM-CC durante o 15.º Encontro Trienal, Nova Dehli, 22-26 de Setembro de 2008. *Conservar Património*(6), 55-56.
- Florindo, E. (2012). *Arquitectura de peso. Do monumento ao (anti) monumento*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Obtido em 15 de novembro de 2018
- Forbatha, A. F. (1966). *Planning for Atnenity and Tourisrn*. Dublin: Bord Failte.
- García, M. (2003). *Turismo y conjuntos monumentales: capacidad de acogida turística y gestión de flujos de visitantes*. Valença: Tirant lo Blanch. Obtido em 16 de março de 2019

- Garrigós, F. J., Narangajavana, Y., & Palacios, D. M. (2004). Carrying capacity in the tourism industry. A case study of Hengistbury Head. *Tourism Management*(25), 275-283.
- Getz, D. (1983). Capacity to absorb tourism: concepts and implications for strategic. *Annals of Tourism Research*(10), 239-263.
- Getz, D. (1987). Capacity to absorb tourism - concepts and implications for strategic planning. *Annals of Tourism Research*, 2(10), 239 - 261.
- Glasson, J., Godfrey, K., Goodey, B., Berg, J. v., & Absalam, H. (1995). *Towards Impact Management: Visitor Impacts, Carrying Capacity and Management Responses in Europe's Historic Towns and Cities*. Reino Unido: Avebury.
- Gómez, D. R., & Roquet, J. V. (2009). *Metodología de la investigación*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya. Obtido em 3 de novembro de 2019
- González-Varas, I. (2005). *Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas*. Madrid: Manuales Arte Cátedra. Obtido em 14 de outubro de 2019
- Henriques, E. B. (s.d.). *O Património nas Políticas Internacionais*. Obtido em 5 de janeiro de 2019, de Associação Portuguesa de Geógrafos: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/E5_14Out_Eduardo%20Brito%20Henriques.pdf
- Hernández, M. G. (2001). Capacidad de acogida turística y gestión de flujos de visitantes en conjuntos monumentales: el caso de la Alhambra. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*,(36), 124-137. Obtido em 22 de fevereiro de 2019, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=190118>
- Hernández, M. G. (2003). *Turismo y Conjuntos Monumentales: Capacidad de Acogida Turística*. Valença: Tirant lo Blanch.
- Hernández, M. G., & Vaquero, M. d. (2012). Capacidad de carga en grandes recursos turístico-culturales. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 32(2), 253-274. Obtido em 16 de fevereiro de 2019, de http://dx.doi.org/10.5209/rev_AGUC.2012.v32.n2.39720
- Hernández, M. G., Vaquero, M. d., & García, M. d. (2011). Capacidad de carga turística y espacios patrimoniales. Aproximación a la estimación de la capacidad de carga del conjunto arqueológico de Carmona. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*(57), 219-241.

- ICOMOS. (6 de novembro de 1994). *Declaração de Nara sobre a autenticidade*. Obtido de Cultura Norte: https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1994-declaracao_de_nara_sobre_autenticidade-icomos.pdf
- Idácio, J. C. (1982). *Crónica de Idácio: descrição da invasão e conquista da Península Ibérica pelos suevos (séc. V)*. Braga: Universidade do Minho. Obtido em 9 de outubro de 2019
- Índice de Gini (%). (s.d.). Obtido em 20 de maio de 2019, de PORDATA - Índice de Gini (%): [https://www.pordata.pt/Portugal/%C3%8Dndice+de+Gini+\(percentagem\)-2166](https://www.pordata.pt/Portugal/%C3%8Dndice+de+Gini+(percentagem)-2166)
- INE. (s.d.). *Dormidas*. Obtido em 15 de outubro de 2019, de TravelBI by Turismo de Portugal: <https://travelbi.turismodeportugal.pt/pt-pt/Paginas/PowerBI/dormidas.aspx>
- INE. (s.d.). *Estada média*. Obtido em 15 de outubro de 2019, de TravelBI by Turismo de Portugal: <https://travelbi.turismodeportugal.pt/pt-pt/Paginas/PowerBI/Sustentabilidade/estada-media.aspx>
- INE. (s.d.). *Hóspedes*. Obtido em 15 de outubro de 2019, de TravelBI by Turismo de Portugal: <https://travelbi.turismodeportugal.pt/pt-pt/Paginas/PowerBI/hospedes.aspx>
- Jamieson, S. (s.d.). *Likert Scale*. Obtido em 10 de junho de 2019, de Encyclopedia Britannica | Britannica.com: <https://www.britannica.com/topic/Likert-Scale>
- Joaquim, G. (1997). Da identidade à sustentabilidade ou a emergência do "turismo responsável". *Sociologia - Problemas e Práticas*(23), 71-100. Obtido em 22 de janeiro de 2019
- Johnson, P. (1999). The Economics of Tourism. *The Economic Journal*, 229–231. Obtido em 23 de julho de 2019
- Jokilehto, J. (1995). *Reconstruction of ancient ruins*. Londres: James & James. Obtido em 4 de setembro de 2019
- Jorge, V. F. (2000). Património e Identidade Nacional. *Engenharia Civil*(9), 5-11. Obtido em 10 de janeiro de 2019, de http://www.civil.uminho.pt/revista/artigos/Num9/Pag_5-12.pdf

- Jorge, V. F. (2013). Património: Memória e Identidade. Em A. V. Serrão, C. M. Simões, E. M. Sousa, F. Afonso, M. L. Ferreira, P. C. Simões, & U. R. Marques, *Poética da Razão: Homenagem a Leonel Ribeiro dos Santos* (pp. 795-802). Obtido em 10 de janeiro de 2019, de <https://universityofevora.academia.edu/VirgolinoJorge>
- Kaplan, A. (1998). *The Conduct of Inquiry: Methodology for Behavioral Science*. Londres: Transaction Publishers. Obtido em 5 de novembro de 2019
- Kennell, J. (2016). *Carrying capacity, tourism*. Encyclopedia of Tourism. Springer International Publishing. Obtido em 26 de fevereiro de 2019, de https://www.researchgate.net/publication/302436727_Carrying_capacity_tourism
- Kostopoulou, S., & Kyritsis, I. (2007). A tourism carrying capacity indicator for protected areas. *International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 1(17), 5-24.
- Latorre, A., Rincón, D. d., & Arnal, J. (2003). *Bases metodológicas de la investigación educativa*. Barcelona: Ediciones Experiencia. Obtido em 8 de novembro de 2019
- Lei de Bases da Política e do Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural - Lei nº 107/2001. (s.d.). (107/2001), pp. 5808 - 5829. Obtido de <https://dre.pt/pesquisa/-/search/629790/details/maximized>
- León, C. J. (2004). Desarrollo sostenible, medio ambiente y preferencias en el turismo. *Papeles de Economía Española*(102), 287-297.
- Lime, D., & Stankey, G. (1971). «*Carrying Capacity: maintaining outdoor recreation quality*». Nova Iorque: College of Forestry.
- Liu, Z. (2003). Sustainable tourism development: a critique. *Journal of Sustainable Tourism*(11), 459-475.
- Lopes, F., & Correia, M. B. (2014). *Património Cultural - Critérios e Normas Internacionais de Proteção*. Caleidoscópio. Obtido em 21 de novembro de 2018
- López, J., & López, L. (2008). La capacidad de carga turística: revisión crítica de un instrumento de medida de sostenibilidad. *El Periplo Sustentable*(15), 123-150.
- López-Bonilla, J., & López-Bonilla, L. (2007). La capacidad de carga psicológica del turista como indicador del turismo sostenible. *Boletín de ICE*, 25-35.
- Lorente, P. E. (2001). La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 21, 11-30. Obtido em 31 de janeiro de 2019

- Manning, R., Wang, B., Valliere, W., Lawson, S., & Newman, P. (2002). Research to Estimate and Manage Carrying Capacity of a Tourist Attraction: A Study of Alcatraz Island. *Journal of Sustainable Tourism*, 10(5), 388-404. Obtido em 29 de janeiro de 2019
- Marchena, M., Vera, F., Fernández, A., & Santos, E. (1999). *Agenda para planificadores locales: turismo sostenible y gestión municipal*. Madrid: Organización Mundial del Turismo. Obtido em 19 de janeiro de 2019
- Marreiros, L. (2007). A Conservação do Património Arquitectónico como factor de defesa do Ambiente. *Revista Lusófona de Arquitectura e Educação*(2), 111-114. Obtido em 15 de janeiro de 2019, de <http://hdl.handle.net/10437/397>
- Marujo, N. (junho de 2014). A Cultura, o Turismo e o Turista: Que relação? *Revista de investigación en turismo y desarrollo local*, 7(16), 1-12. Obtido em 9 de novembro de 2018
- Marujo, N., Serra, J., & Borges, M. d. (junho de 2013). Turismo Cultural em Cidades Históricas: A cidade de Évora e as motivações do Turista Cultural. *Revista de investigación en turismo y desarrollo local*, 6(14), 1-10. Obtido em 10 de janeiro de 2019
- Massiani, J., & Santoro, G. (Abril-Junho de 2012). The relevance of the concept of capacity for the management of a tourist destination: Theory and application to tourism management in Venice. *Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica*, 66(2), 142-155. Obtido em 30 de janeiro de 2019
- Mathieson, A., & Wall, G. (1982). *Tourism: Economic, Physical and social impacts*. Essex: Longman.
- Mathieson, A., & Wall, G. (1986). *Turismo: Repercusiones económicas, físicas y sociales*. México: Trillas.
- McCool, S. F., & Lime, D. W. (2001). Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality? *Journal of Sustainable Tourism*, 9(5), 372-388. Obtido em 9 de fevereiro de 2019
- Mcintyre, G. (1993). *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*. Espanha: OMT.
- Moreira, C. (2006). O entendimento do Património no contexto local. *Oppidum*(1), 127-140. Obtido em 3 de outubro de 2019

- Morgan, D. J., & Lok, L. (2000). Assessment of a comfort indicator for natural tourist attractions: the case of visitors to Hanging Rock. *Journal of Sustainable Tourism*, 5(8), 393-409.
- Muralha, F. (16 de dezembro de 2017). *Museologia | Conservação Preventiva*. Obtido em 10 de outubro de 2019, de Citaliarestauro: <https://citaliarestauro.com/museologia-conservacao-preventiva/>
- Murphy, P., & Murphy, A. (2004). *Strategic Management for Tourism Communities*. Nova Iorque: Channel View Publications.
- Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec. Propuesta de capacidad de carga*. (s.d.). México: Instituto Nacional de Antropología e Historia. Obtido em 19 de outubro de 2018
- Navarro, E. (2005). Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística. *Annals of Tourism Research en Español*(7), 397-422.
- Needham, M. D., Tynon, J. F., Ceurvorst, R. L., Collins, R. L., Connor, W. M., & Culnane, M. J. (2008). *Recreation carrying capacity and management at Kailua beach Park on Oahu, Hawaii*. Oregon State University.
- Nunes, A. S. (2015). *Comunicar Património em Instituições Patrimoniais e Culturais: Uma proposta para a formação de profissionais de mediação e educação*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Obtido em 22 de novembro de 2018
- O que é o ICOMOS*. (s.d.). Obtido em 6 de agosto de 2019, de ICOMOS Portugal: <http://icomos.pt/index.php/o-que-e-o-icomos/historia>
- Oliveira, C. (2013). *Caracterização do mercado de actividades de Turismo de Natureza em Portugal*. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia / Universidade Nova de Lisboa. Obtido em 3 de outubro de 2019
- Oliveira, F. V. (2004). Capacidade carga em cidades histórias. *Caderno Virtual de Turismo*, 4(1), 34-41. Obtido em 18 de janeiro de 2019
- O'Reilly, A. (1986). Tourism carrying capacity: concepts and issues. *Tourism Management*, 254-258.
- O'Reilly, A. M. (1991). *Tourism carrying capacity*. Oxford: Butterworth-Heinemann,.
- Património*. (s.d.). Obtido em 2 de janeiro de 2020, de Património Cultural: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio->

imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70397

Património Cultural. (s.d.). Obtido em 23 de outubro de 2019, de Direção Regional de Cultura do Norte: <https://www.culturanorte.pt/pt/areas-de-intervencao/patrimonio-cultural/>

Pazienza, P. (2004). *A Multidimensional Tourism Carrying Capacity Model: An empirical approach*. Foggia, Itália: Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche: Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Foggia. Obtido em 12 de fevereiro de 2019, de https://www.researchgate.net/publication/228424301_A_Multidimensional_Tourism_Carrying_Capacity_Model_An_Empirical_Approach

Pearce, D. (1991). *Tourist Development*. Londres: Longman. Obtido em 28 de setembro de 2019

Pedersen, A. (2002). *Managing Tourism at World Heritage Sites: a Practical Manual for World Heritage Site Managers*. Paris, França: UNESCO World Heritage Centre. Obtido em 8 de fevereiro de 2019

Ponte, A. M. (2013). *O Contributo dos Museus do Norte de Portugal para uma Dinamização do Turismo Cultural*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Obtido em 20 de outubro de 2018

Praia de Faro. (s.d.). Obtido em 9 de junho de 2019, de Site Autárquico - Câmara Municipal de Faro Praia de Faro: <http://www.cm-faro.pt/1532/praiade-faro.aspx>

Primo, J. (2011). Documentos Básicos de Museologia: principais conceitos. Em J. Primo, *Cadernos de Sociomuseologia* (pp. 31-44). Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Obtido em 2 de dezembro de 2018

Quiénes somos - Chapultepec - INAH. (s.d.). Obtido em 5 de junho de 2019, de Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec: <https://mnh.inah.gob.mx/quienes-somos>

Rebollo, J. F., Palomeque, F. L., Gómez, M. J., & Clavé, S. A. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Editorial. Obtido em 9 de agosto de 2019

Riegl, A. (1987). *El culto moderno a los monumentos: su carácter y sus orígenes*. Madrid: Visor Distribuciones. Obtido em 28 de setembro de 2019

- Sancho, A. (1998). *Introducción al turismo*. Madrid: WTO. Obtido em 25 de fevereiro de 2019
- Santos, N. (2015). *Tourism environmental attitudes in Berlengas Biosphere Reserve, Portugal*. Leiria: Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar e Instituto Politécnico de Leiria. Obtido em 22 de janeiro de 2019
- Santos, X., & Cabrera, L. P. (2014). Management of Tourist Flows. The Cathedral of Santiago de Compostela. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(4), 719-735. Obtido em 7 de fevereiro de 2019, de <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.052>
- Saraiva, R. (s.d.). *A mediação: a comunicação em processo?* Obtido em 12 de novembro de 2018
- Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management*, 147-156. Obtido em 5 de dezembro de 2018
- Sé do Porto*. (s.d.). Obtido em 1 de novembro de 2019, de Direção Regional da Cultura do Norte: <https://www.culturanorte.pt/pt/patrimonio/se-do-porto/>
- Segrado, R., Palafox, A., & Arroyo, L. (2008). Medición de la capacidad de carga turística en Cozumel. *El Periplo Sustentable*(13), 33-61.
- Shackley, M. (2002). Space, sanctity and service; the English cathedral. *International Journal of Tourism Research*(4), 345-352.
- Shelby, B., & Heberlein, T. A. (1984). A conceptual framework for carrying capacity determination. *Leisure Sciences*, 4(6), 433-451.
- Sierra, V. (2002). Desarrollo sostenible: acotaciones conceptuales y revisiones estratégicas. *Boletín Económico de ICE*, 13-23. Obtido em 18 de junho de 2019
- Silva, R. P. (2017). *Análise da Capacidade de Carga Turística da Praia de Carcavelos*. Lisboa: Universidade Europeia. Obtido em 22 de janeiro de 2019
- Soares, L., Pacheco, E., & Lucas, J. (2013). «Geo» diversidade, cultura e património: uma leitura integrada na paisagem. *Revista CEM N.º4*, 157-175. Obtido em 2 de dezembro de 2018, de <http://hdl.handle.net/10216/78022>
- Soriano, K. A., Pavón, R. G., Arcos, L. A., & Barquín, R. d. (janeiro/junho de 2013). La dimensión social en la capacidad de carga turística: estudio de caso playa Chen

- Río, isla de Cozumel, México. *Terr@ Plural*, 7(1), 157-170. Obtido em 23 de janeiro de 2019
- Stankey, G., Cole, D., Lucas, R., Petersen, M., & Frissell, S. (1985). *The Limits of Acceptable Change (LAC) System for Wilderness Planning*. Ogden, Utah: Intermountain Forest and Range.
- Stefanidaki, E., & Lekakou, M. (2014). Cruise carrying capacity: A conceptual approach. *Research in Transportation Business & Management*, 43-52. Obtido em 27 de janeiro de 2019, de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539514000911?via%3Dihub>
- Tesouro-Museu*. (s.d.). Obtido em 4 de outubro de 2019, de Rota das Catedrais: <http://www.rotadascatedrais.com/pt/porto-tesouro-museu>
- Turismo, O. M. (1999). O Código Mundial de Ética do Turismo., (pp. 1-15). Santiago do Chile. Obtido em 14 de dezembro de 2018, de <https://ethics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/portugal.pdf>
- UNESCO. (17-21 de Outubro de 1972). *Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural*. Obtido de Património Cultural: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/ConvencaoparaaProt eccadoPatrimonioMundialCulturaleNatural.pdf>
- UNESCO. (26 de novembro de 1976). *Recomendação sobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e da sua Função na Vida Contemporânea*. Obtido de UNESDOC: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000114038_spa.page=137
- UNWTO. (1981). *Saturation of Tourist Destinations: Report of the Secretary General*. Madrid: World Tourism Organisation.
- UNWTO, & UNEP. (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*. Obtido em 4 de novembro de 2019, de <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>
- Vera, F. V., & Baños, C. C. (2004). Turismo, territorio y medio ambiente. *Papeles de Economía Española*(102), 271-286.
- Wall, G., & Mathieson, A. (2006). *Tourism Change, Impacts and Opportunities*. Essex: Pearson Education limited.

- Watson, G. L., & Kopachevsky, J. P. (1996). Tourist Carrying Capacity: A critical look at the discursive dimension. *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 2(2), 169-179.
- Williams, P., & Gill, A. (1991). *Carrying Capacity Management in Tourism Settings: a Tourism Growth Management Process*. Simon Fraser University.
- Wolfe, R. J. (1966). Recreational travel: the new migration. *The Canadian Geographer*, 10(1), 1-14.
- Zacarias, D. A., Williams, A. T., & Newton, A. (julho de 2011). Recreation carrying capacity estimations to support beach management at Praia de Faro, Portugal. *Applied Geography*, 31, 1075-1081. Obtido em 29 de janeiro de 2019, de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S014362281100021X?via%3Dihub>

APÊNDICE

Apêndice A: Cronologia das intervenções realizadas na Sé do Porto	125
Apêndice B: Hóspedes por ano/NUT II	149
Apêndice C: Hóspedes por mercado da Região Norte	150
Apêndice D: Dormidas por ano/NUT II	152
Apêndice E: Dormidas por mercado da Região Norte	153
Apêndice F: Estada média do Mercado Estrangeiro	155
Apêndice G: Estada média	156
Apêndice H: Gráficos relativamente ao indicador Hóspedes (julho de 2019)	157
Apêndice I: Portas de entrada e saída da Sé do Porto	159
Apêndice J: Aspeto da fachada principal e Porta da Igreja Paroquial da Sé do Porto	163
Apêndice K: Obra Diocesana de Promoção Social	165
Apêndice L: Evolução dos visitantes por dia na Sé do Porto	166
Apêndice M: Bilhetes desde o dia 1 de julho até ao dia 18 de julho de 2019	167
Apêndice N: Figuras dos diferentes espaços da Sé do Porto	168
Apêndice O: Figuras do Claustro Superior e Torre	190
Apêndice P: Grupos organizados	192
Apêndice Q: Questionário nos cinco idiomas	193
Apêndice R: Gráficos referentes aos questionários	194
Apêndice S: Exemplos de desrespeito ao património	195
Apêndice T: Proteções guarda no Claustro Superior	196
Apêndice U: Sino do Relógio da Cidade	197
Apêndice V: Legendagem das peças expostas na Sala do Tesouro	198
Apêndice W: Mau posicionamento do sino	199
Apêndice X: Figuras do Claustro Superior e Sala Capitular	200
Apêndice Y: Figuras da Sacristia e Claustro Velho	201
Apêndice Z: Ruído provocado pelo exterior	203

APÊNDICE A

Cronologia das intervenções realizadas na Sé do Porto

- 1540:** Pagamento a Heitor Lobo pelo concerto dos órgãos.
- 1546:** Concerto da ombreira do altar do coro, por Francisco Teixeira.
- 1548:** Renovação e remendo das cortinas do retábulo-mor.
- 1550:** Arranjo do retábulo de São Gonçalo e um dos da charola por Gonçalo Jorge.
- 1553:** Arranjo da pia batismal por Reimão de Armas.
- 1558:** Reforma do órgão do coro-alto por Heitor Lobo, com introdução das “doçainas, charamelas e orlos”.
- 1564:** Concerto dos órgãos por Heitor Lobo.
- 1571:** Heitor Lobo conserta os órgãos.
- 1583:** Concerto dos tocheiros por Gonçalo Jorge.
- 1587:** Ambrósio de Ponte afina os órgãos.
- 1631:** Remodelação do Sino Jerónimo.
- 1665-1666:** Concerto da torre sul ou torre do relógio.
- 1700:** Ampliação e decoração da sacristia.
- 1707-1708:** Capela do Santíssimo Sacramento - alteração da forma primitiva, através da demolição da Capela de São Gregório de forma a alargar a Capela do Santíssimo Sacramento para a parte onde se encontrava a primeira capela.
- 1709:** O mestre pedreiro Domingos Pinto foi contratado para fazer as sepulturas no interior da igreja e no claustro.
- 1717-1741 (Sede Vacante):**
- Transformação dos janelões barrocos das naves e do transepto em frestas em estilo românico.
 - Introdução de um conjunto de capitéis de talha barroca, nas pilastras das naves e dos pilares que as separam, substituindo os primitivos de granito e românicos. Estes capitéis de talha barroca fizeram-se acompanhar em todos os arcos da Igreja, naves, cruzeiros, zimbório, capelas e arcos.

- Eliminação de vários elementos decorativos, nomeadamente os capitéis de talha barroca presentes nas pilastras das naves e nos pilares que as separam, e as almofadas de pedra mármore aplicadas nos seus fustes.
- Construção das capelas do transepto, à exceção das Capelas de S. Pedro e do Santíssimo Sacramento. Ambas receberam alterações com vista à sua atualização e criação de uma relativa simetria estética.
- Conceção do claustro superior, na procura de reabilitação do percurso cenográfico que liga a escada barroca à Casa do Cabido.

1719-1725: Revestimento a estuque de todo o interior da igreja.

1729: Remodelação do Sino Jerónimo.

1769: Remodelação do Sino de Santa Bárbara.

1859: Restauro das pinturas de Nasoni da Sacristia do Cabido.

1922: Aprovação do orçamento para reparação dos telhados e outras obras na Sé e anexos, e do orçamento retificado para demolição da empena entre as torres.

1922/23-1925 (AGEMN):

- Refechamento de fendas e de juntas existentes da capela-mor.
- Remoção de vegetação nos telhados e frontarias.
- Aplicação de novos balaústres na galilé.
- Levantamento e reparação do lajeado e pinturas das portas e janelas exteriores do Claustro Gótico.

1926: Orçamento retificativo para o assentamento de lousa no claustro.

1927-1932: Restauro no exterior da igreja, mais especificamente ao nível da renovação dos sistemas de cobertura e tratamento das fachadas principal e norte, passando depois a centrar-se no seu interior e nos restantes anexos catedralícios (claustros e Casa do Cabido).

1927: Demolição da Casa do Sineiro e da empena à qual esta se adossa.

1928:

- Demolição da parede que oculta as ameias primitivas e da armação do telhado entre esta e a parede original (extradorso da nave norte e nave central).
- Demolição da alvenaria que assenta sobre a nave central e de escada de pedra de nove degraus, em ruína.
- Apeamento da armação e telhado da nave central e arranjo do plano inclinado.

- Consolidação do parapeito e assentamento de merlões, regularização do extradorso da abóbada da nave norte, com calafetagem de juntas.
- Arranjo da cobertura do braço do transepto norte, com regularização e revestimento a lajedo e construção de pavimento de betão armado.
- Regularização e reconstrução do extradorso da nave sul, com tomada de juntas com argamassa hidráulica.

1929 (DGEMN):

- Reconstrução do parapeito ameado e lajedo da nave sul.
- Revestimento do extradorso da nave central com placa de betão armado, limpeza, picagem da cantaria e tomada de juntas.
- Desentaipamento de porta e reparação da cantaria mutilada.

1930:

- Regularização e revestimento do extradorso da abóbada do braço norte do transepto com placa de betão armado e regularização do lajedo.
- Construção do lajedo do extradorso da abóbada do braço sul, do extradorso das abóbadas das naves e dos parapeitos ameados.

1931:

- Reconstrução do parapeito ameado e de um cunhal.
- Reparação das fachadas, e reconstrução parcial de um gigante das torres.
- Demolição e reconstrução do corpo saliente que existia por detrás de Nossa Senhora do Presépio.
- Consolidação do pórtico principal, com a substituição de cantarias chumbadas e mutiladas.

1932: Início do restauro no interior da Igreja e reparação dos paramentos das torres.

1933:

- É posta a descoberto a janela geminada da galeria norte do Claustro Gótico, oculta por painel de azulejos.
- Reconstrução de feixes de colunelos (claustro?), do parapeito de guardas do portal principal e do lajedo.
- Escavação e recolha de ossos (claustro?).
- Rebaixamento de paredes (naves?), com tomada de juntas e demolição dos ornatos em madeira justapostos às paredes abobadadas.

1934:

- Apeamento de seis altares maneiristas das naves laterais, e conseqüentemente, foram construídos novos altares ao longo do corpo das naves laterais, em capelas rasgadas nas paredes. Cada altar possui um santo, à exceção dos dois altares do meio que possuem três imagens de santos e foram dotados de banquetas e degraus de pedra.
- Construção de tribunas, abertura de diversas portadas ao longo das naves e introdução de vários elementos, como as pias de água benta e púlpitos de mármore com corrimão de bronze.

1935:

- Reconstrução de feixe de colunelos, incluindo capitéis, ábacos, e de paramentos, modilhões, cornija e platibanda (naves?).
- Pintura e colocação de painéis de azulejos, reboco geral, reconstrução de telhados, de pilares e de paredes, limpeza e tomada de juntas das abóbadas da galilé.

1936:

- Consolidação e recalçamento geral dos alicerces para apoio de paredes e gigantes reconstruídos, incluindo o rebaixamento e alargamento do leito atual.
- Reconstrução de gigantes primitivos mutilados e arranjo das paredes exteriores.
- Assentamento de cruzeiro com reparação das cantarias mutiladas e colocação de caleira subterrânea do claustro.
- Construção de colunas e feixe de colunelos em elevação, incluindo bases, capitéis e arcadas, de feixe de colunelos em torno dos pilares da nave.
- Revestimento de paredes em grossura com cantaria e adaptação de portais, reconstrução de frestas nas naves.
- Limpeza geral e tomada de juntas em paramentos e abóbadas.

1937:

- Construção de colunas e feixe de colunelos dos pilares, incluindo bases, capitéis e arcadas.
- Lajeado em pavimentos térreos e abóbadas das naves, e assentamento em cobertura de abóbada.
- Demolição e rebaixamento do telhado da capela-mor, incluindo a substituição da telha francesa da respetiva cobertura por romana, endireitamento da abóbada e

posterior remoção do material que se encontrava em depósito sobre a cobertura da capela-mor.

1938:

- Lavagem de cantarias de paredes, incluindo tomada de juntas.
- Assentamento de lajedo em revestimento de pavimentos e arranjo de degraus (claustro?).
- Assentamento dos vitrais coloridos e com figuras armados em chumbo e colocados em caixilho de ferro nas aberturas da rosácea da fachada principal da Sé compreendendo o desbaste da pedra para o seu perfeito ajustamento.

1938-1940:

- Demolição do alpendre do claustro superior.
- Reintegração das frestas das naves e demolição da parede que ocultava o telhado da sacristia do cabido.
- Substituição do antigo telhado por lajeado, seguindo-se a construção de um parapeito ameadado.
- Claustro Gótico: alteração da fisionomia das arcadas e o pavimento do pátio do claustro foi rebaixado e, conseqüentemente lajeado, tendo-se aí encontrado ossadas, que se removeram. Foi introduzida uma caleira subterrânea de alvenaria para esgoto de águas pluviais com todas as vedações. Procedeu-se ao desmantelamento dos remates barrocos dos contrafortes e à reposição do antigo cruzeiro que estava soterrado no pátio do velho Claustro.
- Realização de um arranjo geral do topo da Sacristia e dos anexos que confinam com o pátio, incluindo as instalações sanitárias, sendo que um dos muros destes anexos se encontrava revestido com painéis de azulejo tipo-tapete;
- O extradorso da Capela de S. Pedro foi libertado dos anexos envolventes, permitindo ver com melhor clareza o seu desenho de absidiolo românico, vestígio da primitiva cabeceira.
- Demolição do antigo Tesouro, das salas de arrecadação e da passagem da sacristia para a capela-mor. Manteve-se a arrecadação entre a sacristia e a capela-mor, imprescindível para a recolha das alfaias litúrgicas.
- Demolição do alpendre e anexos que encobriam o passadiço superior.

1939:

- Apeamento e reconstrução de paredes e construção de escada orbicular em cantaria (claustro velho?).

- Construção e assentamento de cantaria moldurada.
- Refechamento de juntas e lavagem de cantaria.

1940:

- Assentamento de caixilharia exterior, incluindo vidros, ferragens, pintura.
- Reparação de portas interiores com pintura.

1942-1946: Obras de restauro da Casa do Cabido, Capela de São João Evangelista e da Sacristia do Cabido.

1942:

- Apeamento e reconstrução do telhado.
- Reboco das fachadas da Casa do Cabido.
- Arrumação do teto em caixotões da Sala do Capítulo.
- Obras na Capela de João Gordo e na Sala do Cartório.

1943:

- Limpeza, colagem em nova tela e restauro do painel “A Prudência” e limpeza e douramento do teto da Casa do Capítulo.
- Demolição da abóbada de tijolo da Capela de João Gordo e restauro parcial.
- Execução do remate da escada do Antecabido.
- Conclusão das obras do Cartório e do Antecabido.
- Substituição parcial do travejamento e soalho do antigo Capítulo e anexos.

1944:

- Limpeza, colagem em nova tela e restauro dos painéis do teto “A Justiça”, “A Sabedoria”, “A Razão” e “A Majestade”, pintura a óleo de caixilharia e portas e douramento a ouro fino das molduras que envolvem um dos quadros do teto do Capítulo.
- Modificação das sete portas da varanda da Casa do Cabido e anexo.

1945:

- Colocação do guarnecimento em lousa e mármore no vão da porta de acesso.
- Limpeza, colagem em nova tela e restauro dos painéis de “A Clemência” e de “O Segredo”.
- Colocação dos treze painéis já restaurados nos caixotões do teto e douramento das molduras que envolvem os mesmos, reparação geral e novo assentamento das sanefas do Capítulo.

- Refechamento parcial das juntas das paredes e da cobertura da sacristia do Cabido.

1946:

- Conclusão do restauro das pinturas do teto do Capítulo.
- Apeamento do terço terminal da abóbada e lajedo da cobertura e conclusão do apeamento, além do terço terminal, incluindo a arrumação de cantarias a aproveitar, apeamento das paredes exteriores de grossura e cantarias do ameado voltadas ao claustro velho, compreendendo o arranque das guardas de ferro envidraçadas existentes, recalçamento de alicerces das paredes exteriores, reconstrução das paredes exteriores de grossura, e de cintas de betão para travação destas.
- Reconstrução da metade superior do gigante do corpo ligado à casa do tesouro, execução da cornija interior do corpo dianteiro, e reconstrução da abóbada e arranjo dos paramentos desta e das paredes interiores da sacristia do Cabido.
- Arranjo das abóbada e impermeabilização do extradorso da galilé.
- Emboço, reboco e caiações do interior das paredes das portas principal, lateral esquerda e altar de São Pedro.
- Arranjo dos caixilhos da sacristia e do lanternim da Capela do Santíssimo.

1947: Elaboração de estudo de um púlpito.

1949: Arranque e nova colocação de azulejos no Claustro Gótico.

1950/1987: Obras de conservação.

1951:

- Desmonte, reconstrução e assentamento de vitrais, e consolidação e restauro de cantarias da rosácea.
- Reforço interior dos vitrais das naves.
- Instalação de para-raios, reconstrução do motivo decorativo do remate da cúpula e consolidação das cantarias da torre sul.
- Reconstrução de um arcobotante e de merlões da fachada sul.
- Levantamento do lajeado do claustro para passagem do cabo do para-raios.

1952: Contrato para a montagem de para-raios na torre norte.

1954:

- Obras de conservação na sacristia paroquial e corredor de entrada.

- Obras de construção civil, na abóbada da sacristia do Cabido, no soalho e pinturas da Sacristia paroquial, e no pavimento do Claustro Gótico.
- Consolidação dos azulejos da Capela de Nossa Senhora da Piedade.
- Arranjo dos paramentos da escada de acesso ao Capítulo.
- Colocação de novo vitral na nave lateral.

1957:

- Reparação da abóbada da sacristia.
- Remoção de colonização biológica.
- Reconstrução de vitral no transepto sul.
- Vedação dos vitrais da nave sul.

1958: Obras de conservação.

1960:

- Execução de sondagem das fundações.
- Recalcamento da capela-mor.

1961: Reconstrução do soco exterior da capela-mor.

1962:

- Obras de conservação e colocação de tirantes e tratamento das paredes envolventes da capela-mor.
- Substituição de caixilhos e de parte do revestimento da fachada da Casa do Cabido.

1962-1970: Reparação dos órgãos da capela-mor pela empresa holandesa FlenTrop-Orgelbouw N. V., por intermédio da Fundação Calouste Gulbenkian.

1963:

- Montagem de instalação elétrica.
- Reparação dos telhados anexos à sacristia.

1964:

- Conclusão de dois confessionários.
- Limpeza dos elementos de cantaria e mármore que guarneciam todo o interior da capela-mor e arco cruzeiro, colocou-se a descoberto toda a pintura decorativa do século XVIII existente sobre os elementos de cantaria, sendo posteriormente esta revestida a têmpera.

- Reparação dos rebocos interiores da Capela de São Pedro.
- Instalação elétrica.

1965: Beneficiação das portas da Galilé e da fachada principal.

1966: Limpeza dos telhados e tratamento da tijoleira da Galilé.

1967:

- Substituição de algumas telhas da capela-mor e anexos, e consolidação da estrutura de cobertura.
- Conclusão da instalação elétrica do exterior.
- Reparação de telhados, com substituição de telhas e limpeza geral.

1968:

- Tratamento de rebocos, pinturas e portadas da Casa do Cabido.
- Obras de conservação e restauro das fachadas sul e oeste, dos estuques da sacristia paroquial, do revestimento da capela-mor e das portas do claustro.
- Reparação dos arcazes da sacristia e do pavimento do claustro gótico e da sacristia.

1970: Restauro das dependências, acessos, caixas dos órgãos e talhas, e obras de instalação elétrica dos órgãos e de iluminação nas zonas de acesso.

1972:

- Reparação de danos causados por um temporal, nomeadamente nas coberturas da água sul do telhado da Capela-mor e em diversos pontos do telhado da Capela de S. Vicente.
- Reconstrução dos vitrais da rosácea e proteção com rede metálica.

1973: Reparação do telhado do anexo contíguo à capela-mor e reparação do reboco da Casa do Cabido.

1974: Obras de reparação de telhados e substituição de vidros partidos.

1975: Fixação de azulejo no Claustro Gótico.

1976:

- Obras de conservação e beneficiação dos paramentos da Casa do Cabido (?).
- Reparação geral de telhados, portas e caixilhos.

1977: Reparação dos telhados da capela-mor, da sacristia paroquial e da Casa do Cabido e arranjo dos paramentos da escadaria de acesso ao piso superior do Claustro Gótico.

1978:

- Arranjo dos paramentos do Capítulo e escada de acesso.
- Limpeza geral dos telhados e revisão das portas do claustro velho.

1979: Reparação das coberturas e rebocos do claustro gótico.

1980:

- Tratamento das cantarias do corpo exterior de acesso ao coro e das dependências anexas à Sacristia, com arranjo dos telhados e do teto da Capela de Nossa Senhora da Piedade.
- Reparação das portas do claustro velho.

1981:

- Reparação da rede de escoamento de águas pluviais.
- Obras de conservação na Capela de São Vicente e no Capítulo.

1982:

- Beneficiação da fachada norte e arranjo da cobertura da sacristia.
- Execução de caleiras interiores e acerto dos beirados da Capela de São Vicente.
- Colocação de portas exteriores no Capítulo.

1983:

- Substituição da cobertura da sacristia paroquial e da telha do lanternim do cruzeiro.
- Colocação de portal metálico no acesso ao claustro velho e reparação de portas e caixilhos nos claustros.

1984:

- Substituição dos caixilhos de madeira das capelas do claustro gótico por vidro rochedo.
- Renovação da estrutura das coberturas da Capela do Santíssimo e do acesso ao órgão do lado norte.
- Renovação da cobertura da sacristia paroquial.
- Arranjo das fachadas até à altura de três metros.
- Renovação do revestimento do terraço da Galilé.

1987: Valorização dos painéis de azulejo do Claustro Gótico.

1990: Restauro e ativação eletrónica dos sinos da torre norte.

1992 (IPPAR): Reabilitação das coberturas das naves da Igreja e Sacristia Gótica.

1993-1996: Instalação do Tesouro da Sé, unidade museológica que concentra o acervo mais significativo das peças de arte sacra (ação da iniciativa e com estratégia de realização do Cabido, com o apoio do IPPAR).

1993: Empreitada de instalação 1ª fase do Museu do Tesouro da Sé, com execução de toscos.

1993-1999: Conservação e restauro dos frescos dos quatro vãos da capela-mor.

1994: Desobstrução da Capela de São João Evangelista.

1995-1996: Empreitada de instalação 2ª fase do Museu do Tesouro da Sé, com acabamentos e montagem da exposição.

1995-2002: Conservação e restauro do recheio artístico: pintura mural; pintura de cavalete; talha dourada, pintura e estatuária integrada; e, mobiliário da Sacristia Gótica.

1996:

- Inauguração da unidade museológica do Tesouro da Sé.
- Recuperação dos janelões da Capela-mor com introdução de caixilharia e desmontagem dos corpos espúrios adossados.

1997-1998: Inventário do património artístico.

1999: Limpeza de cantarias e azulejos do Claustro Gótico.

1999-2001: Capela de Nossa Senhora da Piedade: limpeza, estabilização e proteção dos azulejos e portas; conservação e restauro do retábulo em talha dourada e das esculturas integradas; consolidação pontual do teto em madeira; introdução de caixilharia no vão de janela; reparação do telhado; consolidação das alvenarias e taipas do corredor adjacente; introdução de porta no vão de acesso ao Claustro e conservação e restauro da guarda metálica.

1999-2002: Estudo histórico e arqueológico do complexo da Sé.

2000:

- Substituição do quadro elétrico de alimentação geral.

- Nichos do Claustro Gótico: conservação e restauro dos três retábulos e da pintura e escultura integradas; conservação e restauro de dois brasões em papel pintado; consolidação da alvenaria e execução de paramento em estuque no nicho do lado poente/norte; remoção do repinte e conservação e restauro da pintura mural do nicho do lado poente/sul.
- Manutenção das portas do Claustro Gótico.
- Manutenção das portas interiores da Escadaria Nasoni.
- Diagnóstico sobre o estado de conservação dos estuques da Capela do Santíssimo Sacramento e da sacristia anexa.
- Reparação dos telhados dos anexos da Sacristia Gótica.
- Reparação pontual das juntas do lajeado da cobertura da nave central da Igreja.

2000-2001:

- Limpeza, estabilização, proteção e acomodação em reserva das peças do espólio móvel depositadas em locais diversos.
- Capela de S. Vicente: reparação pontual da cobertura; caiação das paredes interiores; conservação preventiva e desmontagem do painel pintado sobrejacente ao órgão.

2000-2002: Ação de carácter imaterial: *“Estudo Histórico e Arqueológico, Faseamento Construtivo do Complexo Monumental e Problematização”*.

2001:

- Diagnóstico sobre o estado de conservação da pedra do Claustro Gótico.
- Reparação pontual das juntas do lajeado da cobertura e das paredes exteriores, recuperação das caixilharias e colocação de vidraças da Sacristia Gótica.
- Sondagens arqueológicas da sala subjacente à Sacristia Paroquial.
- Diagnóstico sobre a estabilidade da abóbada da capela-mor.

2002:

- Inauguração do restauro da Sacristia Gótica.
- Diagnóstico sobre a estabilidade estrutural e sobre o estado de conservação da pedra das Torres.
- Análise laboratorial sobre a composição e desempenho das argamassas existentes no revestimento exterior de paredes e das juntas das Torres.
- Diagnóstico sobre o estado de conservação das madeiras existentes na estrutura das coberturas da Casa do Cabido e da Capela de S. Vicente.

- Levantamento ortofotográfico dos painéis de azulejo da Capela de Nossa Senhora da Piedade.
- Instalação de sistema de afastamento de pombos no Claustro Gótico.

2002-2004:

- Reabilitação das coberturas da Casa do Cabido e Capelas de S. Vicente e de Nossa Senhora da Piedade.
- Reabilitação de fachadas das Torres sineiras, Casa do Cabido e Capelas de S. Vicente e de Nossa Senhora da Piedade
- Torre Norte: conservação, restauro e automatização dos sinos; conservação do relógio mecânico e restauro do mostrador.
- Instalação de sistema de afastamento de pombos: Claustro gótico, Galilé e Torres.

2003- 2004:

- Reforço estrutural das Torres sineiras, incluindo sistema de monitorização com controlo à distância
- Consolidação estrutural e restauro dos elementos decorativos do coroamento das Torres.
- Sala do Cabido e Cartório: conservação e restauro do conjunto de esculturas em madeira policromada e apeamento parcial dos azulejos do Cartório.
- Escavações arqueológicas: pátio adjacente à Sacristia gótica.

2003:

- Recuperação do revestimento do intradorso das abóbadas e instalação de sistema de afastamento de pombos na galilé.
- Diagnóstico sobre o estado de conservação das madeiras da caixa do Órgão na Capela de S. Vicente.
- Manutenção do guarda-vento na Igreja.
- Claustro Gótico: conservação e restauro da porta de acesso à Claustro Velha.

2004:

- Lanternim do Transepto: instalação de passadiço para inspeção da abóbada; apeamento do telhado e remoção de entulhos; levantamento geométrico; monitorização; diagnóstico sobre a estabilidade estrutural.
- Instalação de para-raios e instalação de sistema de monitorização nas Torres.
- Levantamento fotográfico, limpeza, consolidação do suporte e pré-fixação dos estuques na Capela do Santíssimo Sacramento.

- Substituição do revestimento em estuque do teto na Escadaria Nasoni.
- Reforço estrutural, conservação e restauro da caixa do órgão na Capela de S. Vicente.

2004-2006: Conservação e restauro do painel pintado do Juízo Final da Capela de S. Vicente.

2006: Empreitada de reforço estrutural e de reabilitação do Lanternim do Transepto.

2006-2007: Empreitada de reabilitação das coberturas e das fachadas da Capela do Santíssimo e da Sacristia anexa.

2008: Reforço estrutural: Ornamentos da fachada da Igreja

2008-2009:

- Instalação de equipamentos elétricos, iluminação, segurança e telecomunicações Capela do Santíssimo e Sacristia anexa.
- Conservação e restauro dos paramentos interiores em estuque, mármore, azulejos e madeira da Capela do Santíssimo Sacramento.
- Fachada da Igreja: reforço volumes ornamentais, conservação e restauro da fachada, instalação sistema de afastamento de pombos.
- Conservação e restauro do interior na Capela da Piedade.
- Conservação e restauro painéis de azulejo na Capela de S. Vicente.

2017 (Direção Regional da Cultura do Norte e Cabido da Sé):

- Conservação e restauro das caixas dos órgãos da capela-mor, reforço estrutural dos seus varandins e recuperação das dependências diretas.
- Conservação e restauro do vitral do transepto sul;
- Início da reestruturação do circuito de visita, com redução de barreiras arquitetónicas e infraestruturas técnicas, e reforço estrutural da escadaria Nasoni, no âmbito da Operação Rota das Catedrais a Norte.

2017-2019:

- Empreitada Circuito visita e Infraestruturas técnicas.
- Empreitada Reforço estrutural Escadaria Nasoni.

2019:

- Instalação da bilheteira na Casa do Cabido.
- Projeto de iluminação (Igreja), infraestruturas e restauros pontuais.

- Plano segurança contra incêndios (Engenheiro José Aidos Rocha).
- Instalação do alarme de intrusão.
- Proteções guarda da claustro alta.

APÊNDICE B

Tabela 2: Hóspedes por ano/NUT II

NUT II	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Norte	2 545 911	2 641 977	2 626 472	2 777 229	3 392 300	3 882 255	4 358 420	4 892 605	5 285 297
Centro	2 154 941	2 217 210	2 086 996	2 077 294	2 498 106	2 879 206	3 227 138	3 805 166	3 895 612
A.M. Lisboa	3 940 314	4 025 272	4 115 832	4 318 738	5 270 717	5 759 648	6 294 694	7 135 483	7 542 389
Alentejo	697 477	718 370	651 072	635 303	919 205	1 058 492	1 169 785	1 369 619	1 470 950
Algarve	2 874 136	3 008 494	3 043 920	3 147 196	3 669 497	3 842 267	4 189 237	4 517 862	4 732 165
Açores	347 902	344 595	326 370	333 446	359 667	444 140	528 275	615 822	718 033
Madeira	976 359	1 036 864	994 757	1 082 750	1 192 130	1 295 172	1 485 076	1 617 208	1 510 882
Total	13 537 040	13 992 782	13 845 419	14 371 956	17 301 622	19 161 180	21 252 625	23 953 765	25 155 328

APÊNDICE C

Tabela 3: Hóspedes por mercado da Região Norte

Ano Mercados	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Alemanha	62 933	66 806	70 752	89 965	117 256	144 076	165 363	190 129	214 049
Bélgica	21 762	24 422	28 317	29 499	42 838	48 759	58 539	59 318	57 256
Brasil	77 549	95 016	103 673	113 254	137 269	137 170	164 797	226 146	257 546
Canadá	-								63 144
China	-								49 040
Dinamarca	-								19 320
Escandinávia	20 109	20 593	23 291	26 500	-				
Espanha	296 862	294 111	268 492	298 088	367 228	443 132	504 872	553 373	592 721
EUA	28 126	29 289	32 783	41 792	53 853	70 602	90 186	127 230	175 593
França	113 291	127 132	148 537	172 055	220 305	269 831	319 090	332 875	334 461
Holanda	33 825	36 133	34 669	39 003	49 968	64 329	74 666	77 298	80 921
Irlanda	-				9 116	11 510	14 483	21 995	22 334
Itália	63 475	73 275	68 679	62 384	75 082	86 602	99 186	122 844	132 460
Polónia	-								40 033
Reino Unido	51 417	53 364	57 217	57 629	74 400	100 677	126 999	140 752	154 824
Suécia	-								16 999
Suíça	-								58 689

Outros	164 417	186 137	200 698	242 779	335 076	389 288	459 993	604 590	436 135
Subtotal	933 734	1 006 278	1 037 108	1 172 948	1 482 391	1 765 976	2 078 174	2 456 550	2 705 525
Portugal	1 612 177	1 635 699	1 589 364	1 604 281	1 909 909	2 116 279	2 280 246	2 436 055	2 579 772
Total	2 545 911	2 641 977	2 626 472	2 777 229	3 392 300	3 882 255	4 358 420	4 892 605	5 285 297

Nota: Inicialmente, o grupo dos principais mercados emissores era formado pela Alemanha, Bélgica, Brasil, Escandinávia (Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia), Espanha, Estados Unidos da América, França, Holanda, Itália e Reino Unido. Posteriormente, assoma-se o mercado irlandês (2014). Em 2018, o grupo de mercados estrangeiros aumenta, passando a ser integrado pelos seguintes países: Canadá, China, Dinamarca, Polónia, Suécia e Suíça.

APÊNDICE D

Tabela 4: Dormidas por ano/NUT II

NUT II	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Norte	4 437 756	4 547 011	4 541 919	4 865 579	6 061 742	7 001 899	7 989 922	9 008 846	9 778 017
Centro	3 884 548	4 043 543	3 767 924	3 735 463	4 486 949	5 058 446	5 643 792	6 764 282	6 777 827
A.M. Lisboa	8 620 423	9 027 432	9 439 853	10 040 808	12 279 422	13 468 659	14 800 346	16 695 206	17 516 975
Alentejo	1 172 558	1 243 652	1 142 145	1 113 427	1 664 296	1 924 308	2 134 313	2 487 385	2 675 945
Algarve	13 247 450	13 979 866	14 326 774	14 741 969	16 591 548	17 256 396	19 005 838	20 207 151	20 443 247
Açores	1 035 031	1 033 525	9 54 740	1 054 102	1 120 543	1 334 442	1 617 521	1 862 351	2 125 826
Madeira	4 993 525	5 565 286	5 507 685	6 018 368	6 506 866	7 030 026	7 930 908	8 359 989	8 344 266
Total	37 391 291	39 440 315	39 681 040	41 569 716	48 711 366	53 074 176	59 122 640	65 385 210	67 662 103

APÊNDICE E

Tabela 5: Dormidas por mercado da Região Norte

Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mercados									
Alemanha	139 611	149 710	154 724	198 132	260 729	317 937	366 236	418 702	471 996
Bélgica	49 517	57 199	68 575	70 022	104 969	117 243	137 960	143 665	136 803
Brasil	164 641	201 870	224 917	246 132	310 152	304 156	377 533	514 067	597 584
Canadá	-								128 654
China	-								77 833
Dinamarca	-								44 891
Escandinávia	46 350	45 607	51 921	60 215	-				
Espanha	566 311	574 837	515 498	572 067	701 917	845 466	984 358	1 082 018	1 168 221
EUA	54 975	56 774	65 175	81 740	109 060	139 923	179 838	249 292	342 395
França	233 348	268 001	316 966	379 087	486 877	596 638	706 900	724 979	736 006
Holanda	76 634	80 002	78 205	87 609	116 519	147 099	172 760	178 862	184 247
Irlanda	-				20 964	25 668	31 473	48 144	48 246
Itália	121 675	142 568	136 018	122 487	147 551	166 358	194 481	241 237	260 674
Polónia	-								99 491
Reino Unido	123 680	126 717	138 258	136 649	182 789	242 957	299 553	330 026	353 986

Suécia	-								34 290
Suíça	-								123 877
Outros	349 962	380 794	418 357	508 201	704 673	822 690	964 033	1 263 513	931 302
Subtotal	1 926 052	2 084 079	2 168 614	2 462 341	3 146 200	3 726 135	4 415 125	5 194 505	5 740 496
Portugal	2 511 052	2 462 932	2 373 305	2 403 238	2 915 542	3 275 764	3 574 797	3 814 341	4 037 521
Total	4 437 756	4 547 011	4 541 919	4 865 579	6 061 742	7 001 899	7 989 922	9 008 846	9 778 017

Nota: Inicialmente, o grupo dos principais mercados emissores era formado pela Alemanha, Bélgica, Brasil, Escandinávia (Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia), Espanha, Estados Unidos da América, França, Holanda, Itália e Reino Unido. Posteriormente, assoma-se o mercado irlandês (2014). Em 2018, o grupo de mercados estrangeiros aumenta, passando a ser integrado pelos seguintes países: Canadá, China, Dinamarca, Polónia, Suécia e Suíça.

APÊNDICE F

Tabela 6: Estada média do Mercado Estrangeiro

País de residência	2015	2016	2017	2018
Alemanha	4,3 noites	4,2 noites	4,1 noites	4,0 noites
Bélgica	3,3 noites	3,3 noites	3,3 noites	3,2 noites
Brasil	2,4 noites	2,4 noites	2,3 noites	2,3 noites
Canadá	2,6 noites	2,7 noites	2,6 noites	2,6 noites
Dinamarca	-	-	4,2 noites	4,1 noites
Espanha	2,4 noites	2,4 noites	2,3 noites	2,3 noites
EUA	2,3 noites	2,3 noites	-	-
França	2,9 noites	2,9 noites	2,9 noites	2,8 noites
Irlanda	4,7 noites	4,8 noites	4,6 noites	4,6 noites
Itália	2,4 noites	2,4 noites	2,4 noites	2,4 noites
Países Baixos	4,5 noites	4,5 noites	4,4 noites	4,2 noites
Polónia	3,4 noites	3,6 noites	3,3 noites	3,4 noites
Reino Unido	4,8 noites	4,8 noites	4,7 noites	4,6 noites
Suécia	4,0 noites	4,1 noites	4,0 noites	4,0 noites
Suíça	3,1 noites	3,0 noites	3,0 noites	2,9 noites

APÊNDICE G

Tabela 7: Estada média

Ano	Estada média	Maior valor	Menor valor	Residentes			Não residentes		
				Estada média	Maior valor	Menor valor	Estada média	Maior valor	Menor valor
2015	2,8 noites	Madeira	Centro	2,0 noites	Algarve	Norte	3,3 noites	Madeira	Alentejo
2016	2,8 noites	Madeira	Centro	2,0 noites	Algarve	Norte	3,3 noites	Madeira	Alentejo
2017	2,7 noites	Madeira	Centro	2,0 noites	Algarve	Norte	3,2 noites	Madeira	Alentejo
2018	2,7 noites	Madeira	Centro	2,0 noites	Algarve	Norte	3,1 noites	Madeira	Alentejo

APÊNDICE H

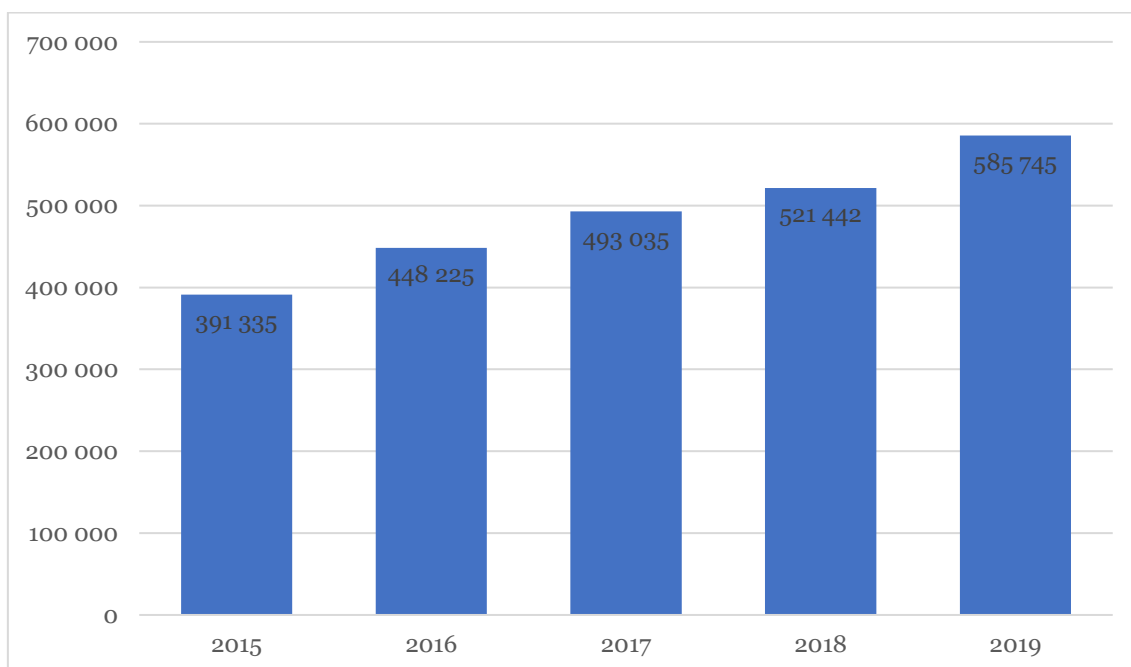


Figura 13: Hóspedes por ano da Região Norte referente ao mês de julho

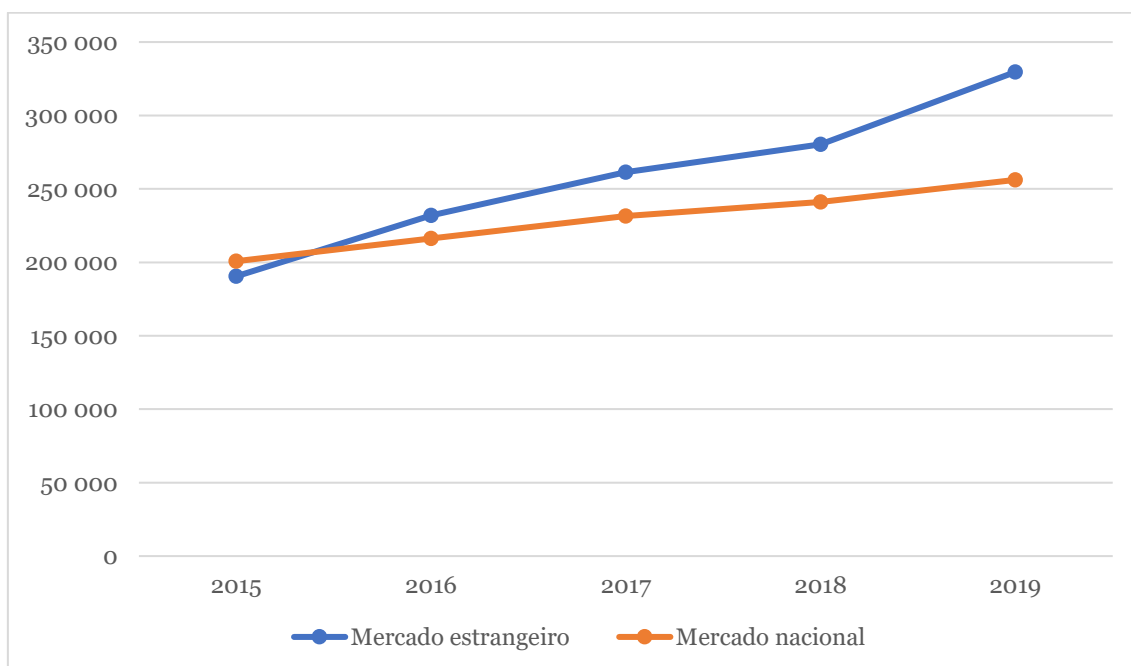


Figura 14: Evolução por ano do mercado estrangeiro e nacional da Região Norte referente ao mês de julho de 2019

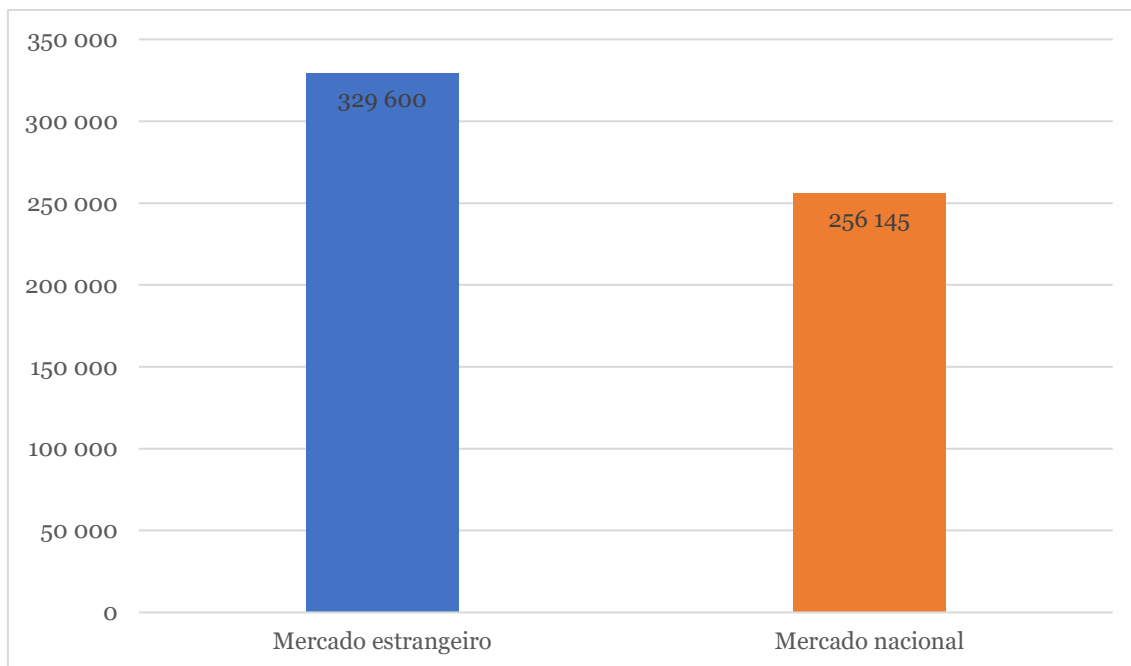


Figura 15: Hóspedes por mercado da Região Norte referente ao mês de julho de 2019

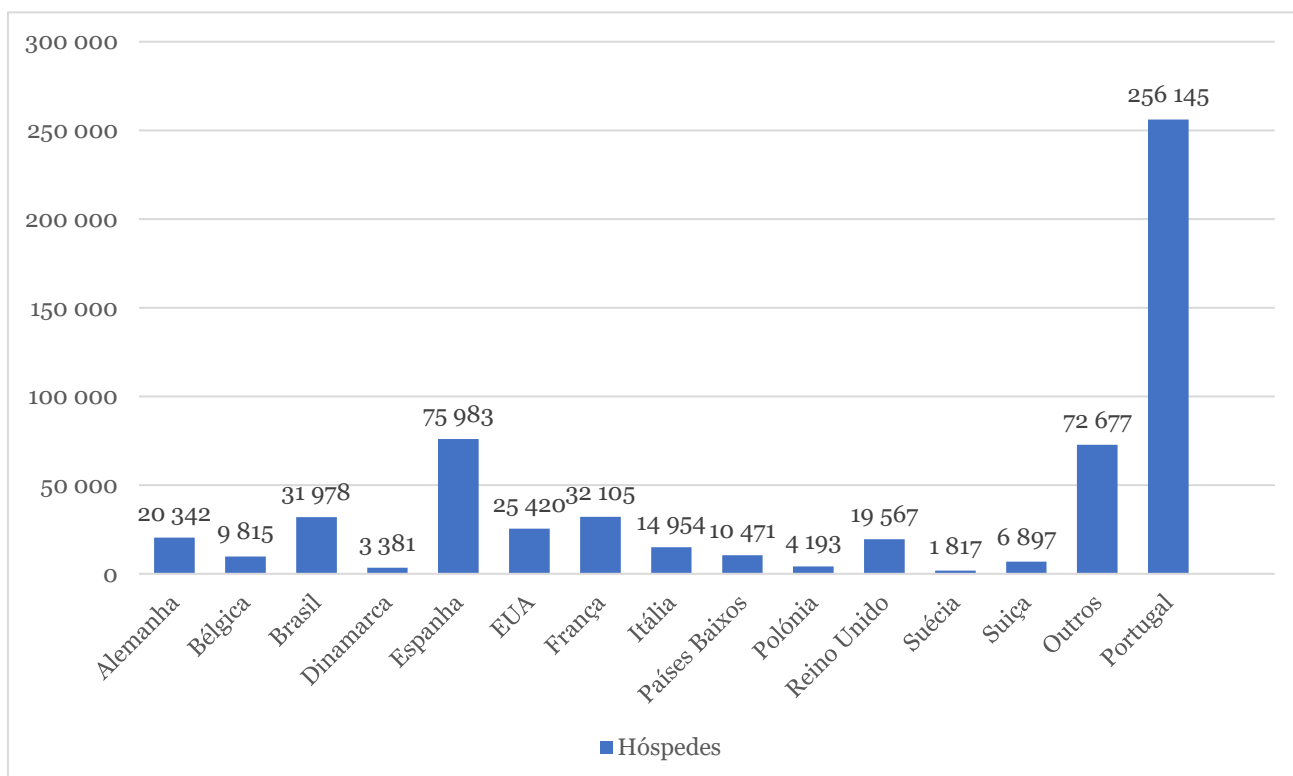


Figura 16: Hóspedes por país de residência da Região Norte referente ao mês de julho de 2019

APÊNDICE I



Figura 17: Aspeto atual da Sé do Porto, com as respetivas portas de entrada e saída

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 18: Entrada para a Bilheteira da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 19: (1) Bilheteira da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 20: (2) Bilheteira da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 21: (3) Bilheteira da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 22: Porta de saída da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 23: Entrada da Galilé da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 24: Porta de entrada da Galilé da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019

APÊNDICE J



Figura 25: Aspeto da fachada principal da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 03/07/2019

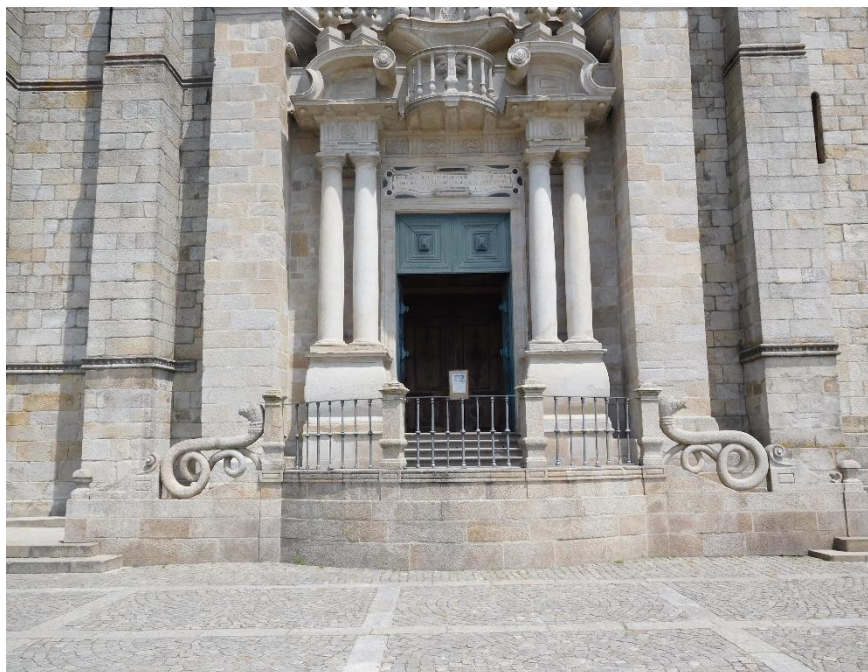


Figura 26: Porta da Igreja Paroquial da Sé

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019



Figura 27: Placar com a seguinte informação: “Para visitar a Igreja, o Claustro e o Museu dirijam-se á porta lateral direita. Obrigado.”

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019

APÊNDICE K

APÊNDICE L

APÊNDICE M

APÊNDICE N



Figura 28: Aspeto geral do Claustro Gótico

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019



Figura 29: Pormenor do Cruzeiro Medieval

Autora: Raquel Marques

Data: 10/07/2019



Figura 30: Perspetiva atual de uma das galerias do Claustro Gótico

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019



Figura 31: Entrada da Capela de S. Vicente

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019



Figura 32: Entrada do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 10/07/2019



Figura 33: Perspetiva atual da sacristia do cabido

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 34: Pormenor de restrição da circulação de visitantes na sacristia do cabido

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 35: Outra perspectiva atual da sacristia do cabido, voltada ao janelão que a ilumina

Autora: Raquel Marques

Data: 17/07/2019



Figura 36: Perspetiva do retábulo da Capela de São Vicente

Autora: Raquel Marques

Data: 2/07/2019



Figura 37: Pormenor do cadeiral na Capela de São Vicente

Autora: Raquel Marques

Data: 18/07/2019



Figura 38: Sepultura de alguns Bispos do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 18/07/2019



Figura 39: Aspeto geral do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 1/07/2019



Figura 40: Aspeto geral do pátio do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 1/07/2019



Figura 41: Aspeto geral do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019



Figura 42: Aspeto geral do pátio do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019



Figura 43: Batistério da Sé do Porto, vendo-se o baixo relevo de bronze representando o Batismo de Cristo, de Teixeira Lopes (1837-1918)

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019

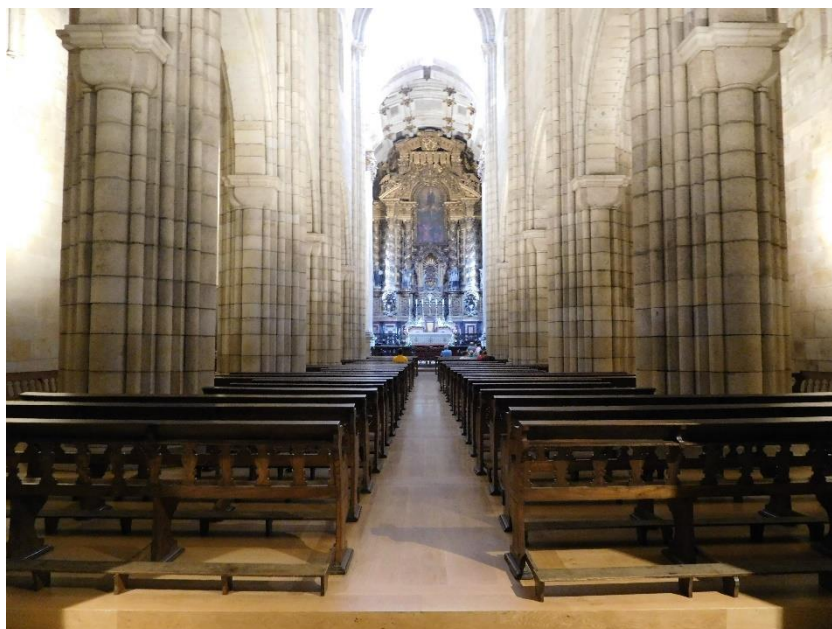


Figura 44: Perspetiva atual da nave central e da capela-mor

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 45: Nave central e rosácea da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 46: Pia de água-benta barroca de mármore róseo

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 47: Capela-mor da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 48: Altar-mor da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019

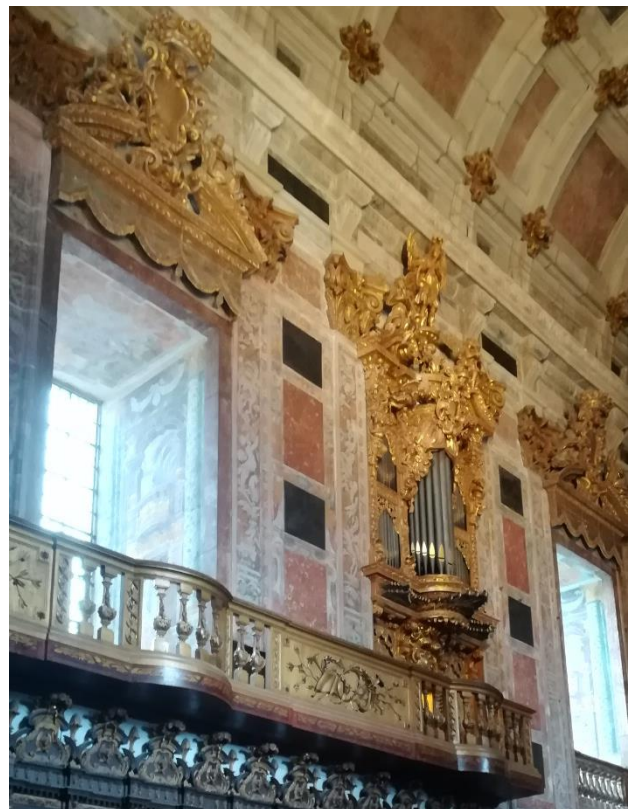


Figura 49: Pormenor de um dos órgãos barrocos da capela-mor (lado do Evangelho)

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019



Figura 50: Altar de Nossa Senhora do Presépio

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019



Figura 51: Altar de Nossa Senhora de Vandoma

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019

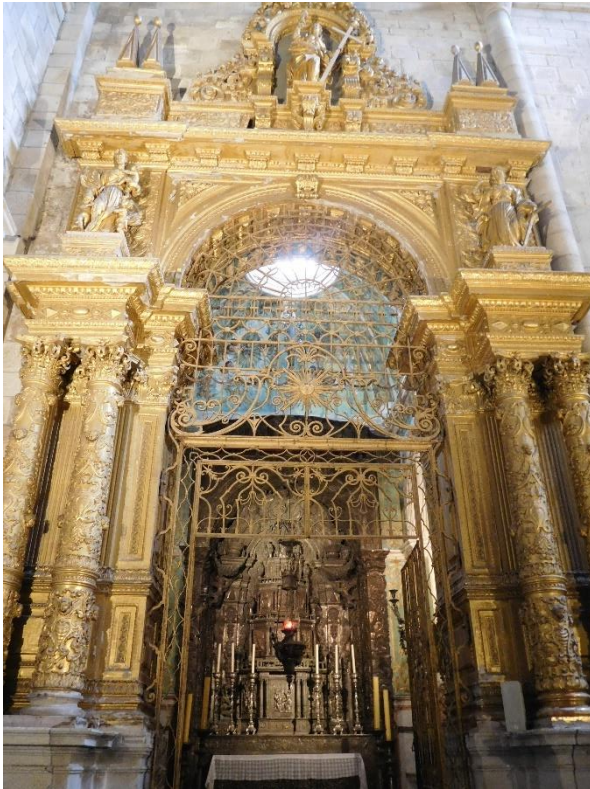


Figura 52:Altar de Prata da Capela do Santíssimo Sacramento

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019

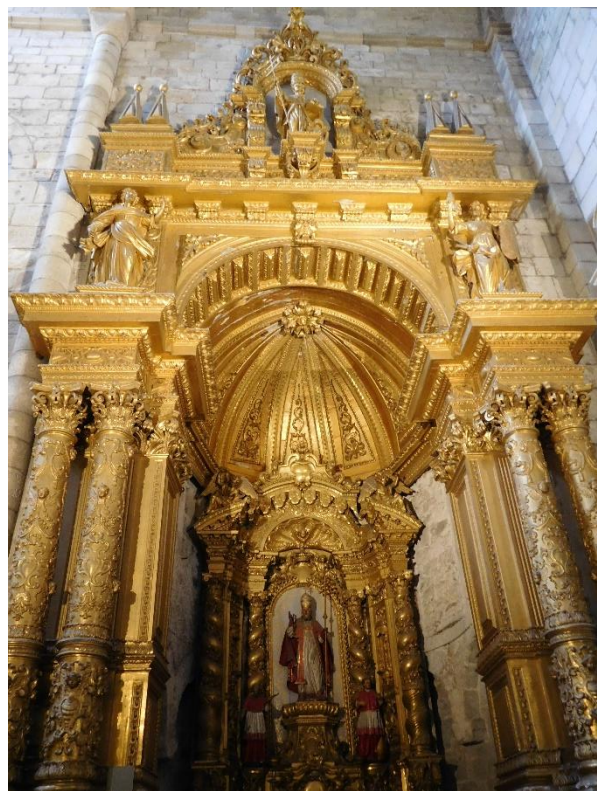


Figura 53: Capela de S. Pedro

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 54: Aspeto atual da Galilé da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 55: Aspeto atual da galilé da Sé do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 56: Escada barroca que liga o Claustro Gótico ao Claustro Superior

Autora: Raquel Marques

Data: 8/07/2019



Figura 57: Perspetiva atual do Claustro Superior

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 58: Painéis de azulejos barrocos do Claustro Superior

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019

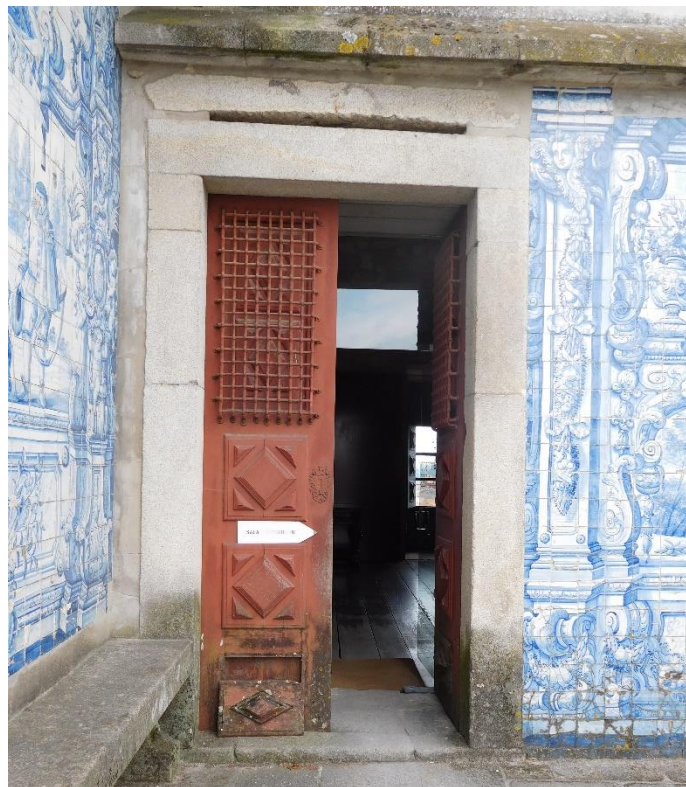


Figura 59: Entrada para a Sala Capitular

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 60: Aspeto atual da Sala do Capítulo

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 61: Porta barroca que liga o Antecabido com a Sala Capitular

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 62: Aspeto geral da Sala do Tesouro (Casa do Cabido)

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 63: Pormenor de uma das vitrines, segundo projeto do Professor Fernando Távora

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 64: Aspeto atual do acesso à Capela de S. João Evangelista

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019



Figura 65: Arca tumular, com jacente, de João Gordo. Domingos Alvão.

Autora: Raquel Marques

Data: 5/07/2019

APÊNDICE O



Figura 66: Acesso à Torre pelo Claustro Superior

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019



Figura 67: Porta que dá acesso à Torre

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019

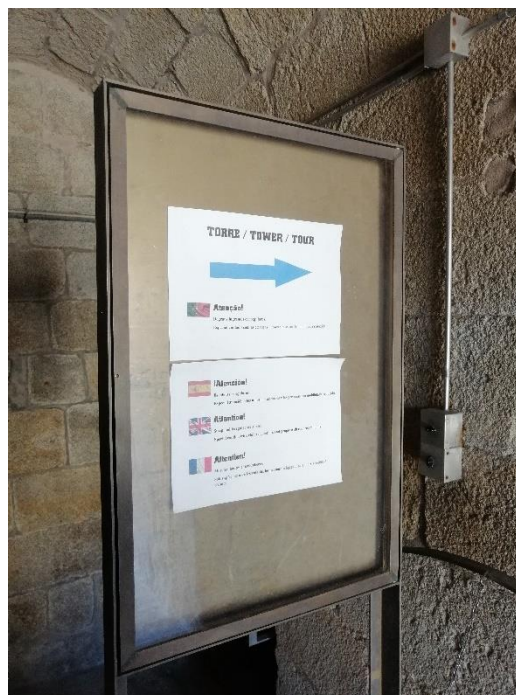


Figura 68: Placar com a seguinte informação:
“Degraus íngremes e irregulares. Especial cuidado com crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida.”

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019



Figura 69: Escadaria íngreme

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019



Figura 70: Vista panorâmica sobre a cidade do Porto

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019

APÊNDICE P

APÊNDICE Q

APÊNDICE R

APÊNDICE S



Figura 71: Exemplo de desrespeito ao património

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019



Figura 72: Outro exemplo de desrespeito

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019

APÊNDICE T



Figura 73: Proteções guarda no Claustro Superior

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019

APÊNDICE U



Figura 74: Sino do Relógio da Cidade

Manuel Ferreira Gomes, 1697

Proveniente da Torre Sul da Catedral

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019

APÊNDICE V

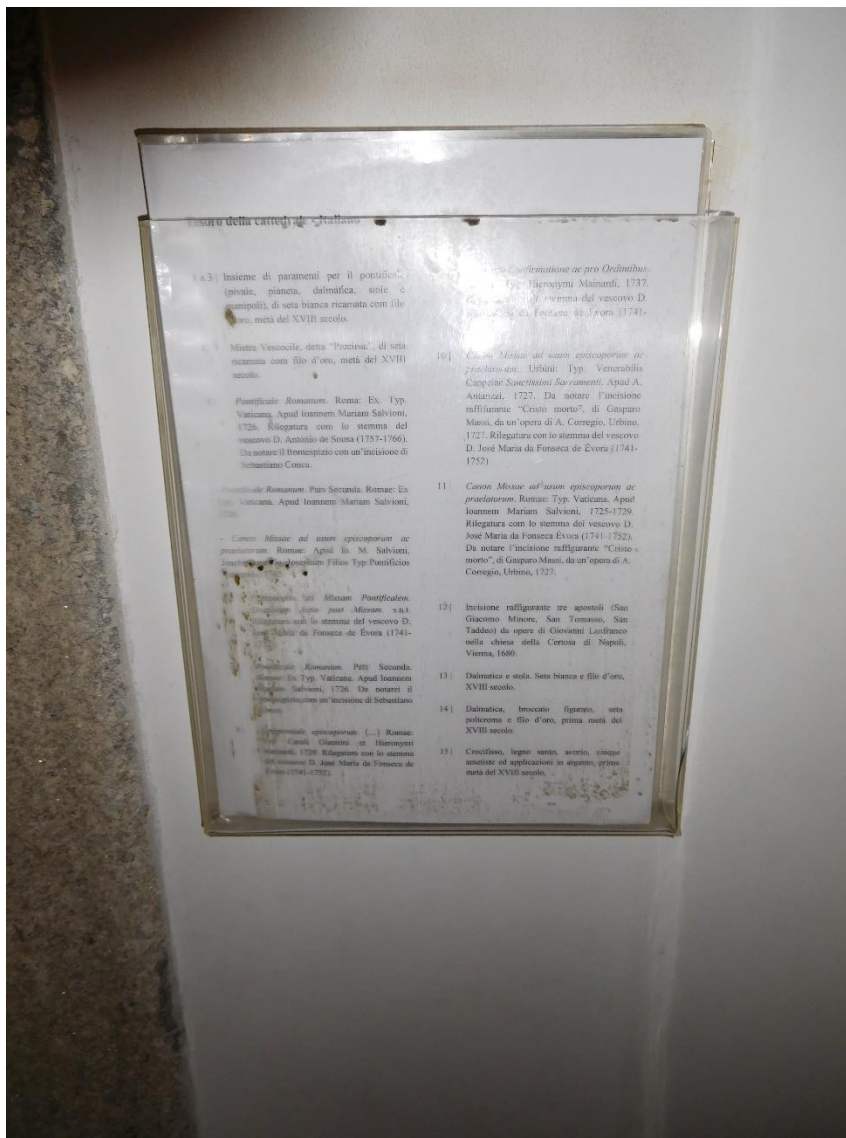


Figura 75: Legendagem das peças expostas na Sala do Tesouro, apenas, no idioma italiano

Autora: Raquel Marques

Data: 05/07/2019

APÊNDICE W



Figura 76: Mau posicionamento do sino, impedindo a circulação dos visitantes

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019

APÊNDICE X



Figura 77: A porta que dá acesso do Claustro Superior à Sala Capitular necessita de intervenção

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019



Figura 78: Pavimento danificado na Sala do Capítulo, necessita de intervenção

Autora: Raquel Marques

Data: 08/07/2019

APÊNDICE Y



Figura 79: Ampliação do espaço de circulação na Sacristia

Autora: Raquel Marques

Data: 16/07/2019



Figura 80: Sinalética temporária ao longo do Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 10/07/2019



Figura 81: Instalações sanitárias, situadas no Claustro Velho

Autora: Raquel Marques

Data: 09/07/2019

APÊNDICE Z



Figura 82: Exemplo de um ruído provocado pelo exterior

Autora: Raquel Marques

Data: 11/10/2019

ANEXO

Anexo A: Sé do Porto classificada como Monumento Nacional (1910)	247
Anexo B: Lei pela qual D. João V proibia a destruição de edificios, que mostrassem ser antigos, de estátuas ou de medalhas	249
Anexo C: Definições de Turismo pelo «lado da procura» e pelo «lado da oferta»	252
Anexo D: Evolução do Turismo e as Novas Formas de Turismo (NFT)	256
Anexo E: Capacidade de Carga Turística	266
Anexo F: Aspectos a considerar para realizar un estudio de Capacidad de Carga Turística	267
Anexo G: Forças motrizes, pressões, estados, impactos e respostas	272
Anexo H: Indicadores de Capacidade de Carga Turística, Indicadores de Turismo Sustentável e Indicadores de Desenvolvimento Sustentável	273
Anexo I: Avaliação de estratégias alternativas de gestão	274
Anexo J: Recommended Criteria for Indicators	275
Anexo K: Visitor Management Plan (VMP)	276
Anexo L: Recomendaciones de la OMT para el control de la congestión turística en los sitios naturales y culturales	278
Anexo M: Relaciones entre áreas urbanas y campos de interés	279
Anexo N: Algunas recomendaciones políticas del Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano (1990) y del Informe sobre Ciudades Europeas Sostenibles (1996) de la Unión Europea	280
Anexo O: Fórmulas para calcular a Capacidade de Carga das Zonas Arqueológicas	282
Anexo P: Criterios y variables de análisis para la determinación de umbrales de uso en recursos turístico-culturales	287
Anexo Q: Secuencia metodológica para la determinación de la Capacidad de Carga Turística	288
Anexo R: Fórmulas para calcular a capacidade de carga da Praia de Carcavelos (Portugal)	289
Anexo S: Equações para calcular a capacidade de carga da Praia de Faro (Portugal)	291
Anexo T: Sé do Porto versus História da Diocese e História da Cidade do Porto	293
Anexo U: Plantas da Sé do Porto	295
Anexo V: Intervenções no século XX na Sé do Porto	301
Anexo W: Futuras intervenções na Sé do Porto	305
Anexo X: Declaração de permanência na Catedral do Porto	307

ANEXO A

Sé do Porto classificada como Monumento Nacional (1910)

N.º 136 — 23 DE JUNHO DE 1910 2163

Joaquim Carlos de Almeida Martins, segundo aspirante do mesmo circulo aduaneiro — confirmado o parecer da mesma junta, arbitrando-lhe cento e vinte dias para se tratar.
(Tem a pagar os respectivos emolumentos e addicções).

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 22 de junho de 1910. — Pelo Director Geral, *João Thomazurgio Junqueira*.

3.ª Repartição

Despachos effectuados nas datas abaixo indicadas

Por decreto de 16 do corrente mês:
Rafael Henrique de Carvalho, conductor auxiliar do quadro do pessoal de obras publicas do ultramar — promovido a conductor de 2.ª classe do mesmo quadro.

Por portaria de 16 do corrente mês:
Rafael Henrique de Carvalho, conductor de 2.ª classe do quadro do pessoal de obras publicas do ultramar — mandado continuar a prestar servico na provincia de Moçambique.

Por portaria de 20 do corrente mês:
Victor Pereira Cardoso — nomeado desenhador da direcção das obras publicas da provincia de Moçambique.

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 22 de junho de 1910. — Pelo Director Geral, *João Thomazurgio Junqueira*.

Por ter sido inexacto no *Diário do Governo* n.º 134, de 21 de junho de 1910, novamente se publica o seguinte despacho:
Por portaria de 14 do corrente mês:
Alicio Custano Francisco de Noronha, segundo aspirante do quadro telegrapho-postal da provincia de Moçambique — aposentado, por ter sido julgado incapaz de todo o servico, por soffrer de molestia grave e incuravel, nos termos da carta de lei de 28 de junho de 1864 e do artigo 25.º do decreto de 20 de setembro de 1906, com a pensão annual de 808000 réis, equivalente a um terço do seu vencimento de categoria, visto contar mais de cinco e menos de dez annos de servico effectivo.

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 22 de junho de 1910. — Pelo Director Geral, *João Thomazurgio Junqueira*.

Inspeção Geral de Fazenda do Ultramar

3.ª Secção

Por ter sido incorrecto no *Diário do Governo* n.º 133, de 20 do corrente mês, novamente se publica o seguinte despacho effectuado por portaria regia de 6 do mesmo mês:
Mannel da Nazarath Christovam de Sousa Viagas, primeiro aspirante da Repartição Superior de Fazenda da provincia de Angola — promovido a escriptorario de 2.ª classe da mesma repartição.

Despachos effectuados por portarias regias de 14 do corrente mês:
Gastão Ribeiro Guerra — nomeado para o lugar de segundo aspirante da Repartição Superior de Fazenda da provincia de Angola.
Antonio Alves dos Santos e Fernando José Peixoto Sampaio de Bourbon, primeiros aspirantes da Repartição Superior de Fazenda da provincia de Moçambique — promovidos a escriptorarios de 2.ª classe da mesma repartição.
Alvaro Estevam Pires, segundo aspirante da Repartição Superior de Fazenda da provincia de Moçambique — promovido a primeiro aspirante da mesma repartição.
João Carneiro de Moura Soares, segundo aspirante da Repartição Superior de Fazenda da provincia de Angola — promovido a primeiro aspirante da mesma repartição.

Inspeção Geral de Fazenda do Ultramar, em 22 de junho de 1910. — O Inspector Geral, *José Navarro de Andrade*.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Tendo sido satisfaitas as disposições do artigo 2.º e seu § 1.º das bases para classificação dos immoveis que devem ser considerados monumentos nacionaes, approvadas por decreto de 30 de dezembro de 1901: hei por bem determinar que sejam considerados monumentos nacionaes os que constam da nova classificação feita pelo respectivo conselho (na qual se incluem os já anteriormente classificados), que, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa devidamente assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Guerra e o mesmo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 16 de junho de 1910. — REI. — *José Mathias Nunes* — *Manuel Antonio Morcira Junior*.

Monumentos pre-historicos

Antas e outros monumentos

Distrito de Viana

Caminha — Anta da Barrosa.
Arcos de Valdevez — Antas da Serra de Soajo.

Distrito de Braga

Guimarães — Anta da Polvoreira.

Distrito de Vila Real

Villa Pouca de Aguiar — Antas da Serra de Alvão.
Alijó — Anta de Fonte Coberta.

Distrito de Bragança

Carrazeda de Azeitões — Antas de Villarinho.

Distrito do Porto

Amarante — Anta da Aboboreira.
Penafiel — Anta de Santa Marta.

Distrito de Aveiro

Castello de Faiva — Anta de Valle da Rua.
Arouce — Anta do Casal Mau.
Albergaria-a-Velha — Anta de Mamalzar.

Distrito de Viseu

Oliveira de Frades — Anta da Aroa.
Satan — Antas de Queiriga e Cas-Freiras.
Penalva do Castello — Antas de Penalva.
Mangualde — Anta de Cunha Baixa.

Distrito da Guarda

Ceja — Antas de Paranhos.

Distrito de Coimbra

Figueira — Monumentos da Serra da Brenha.

Distrito de Lisboa

Cintra:
Anta de Adrenunes.
Anta de Agulva.
Antas de Bellas.
Torres Vedras — Monumento funerario da Pena.

Distrito de Portalegre

Nisa — Anta da Villa de Nisa.
Castello de Vide:
Anta de Melriço.
Anta dos Fombas.
Anta de Ponte de Mouratão.
Antas da Coutada de Alcoçuilho.
Anta de Corleiros.
Anta da Casa dos Galhardos.
Antas das Tapalhas de Feiro Alvaro.
Anta da Varzes dos Mourões.
Anta da Nave do Grou.

Crato:

Anta do Crato.
Anta da Aldeia da Mata.
Avis — Anta da Herdade da Ordem.

Distrito de Evora

Arraiolos:
Anta da Villa de Arraiolos.
Anta de Silvaldas.
Mora — Anta de Pavia, transformada em capella de S. Dinis.
Montemor-o-Novo:
Anta da Herdade dos Touraes.
Anta de S. Brissos.
Anta da Herdade das Commendas.

Redondo:

Anta da Venda do Duque.
Anta da Herdade da Candieira.
Anta da Herdade das Tesouras.
Anta da Vidigueira.

Evora:

Anta do Pinheiro do Campo.
Anta da Herdade de Montinho.
Anta da Herdade da Galvoeira.
Anta do Paço da Vinha.
Anta de Paredes.
Anta da Herdade da Serranheira.
Anta do Barrocal.
Anta da Herdade da Trianada.
Anta da Herdade do Zambujal.
Anta da Herdade da Murteira.
Portel — Antas da Herdade do Freixo.

Distrito de Faro

Portimão — Monumentos de Alcalzar.
Villa Real de Santo Antonio — Monumentos da Quinta da Nora e Herdade da Marcella.

Monumentos lusitanos e lusitano-romanos

Castros

Distrito de Viana

Melgaço — Castro de Melgaço.
Arcos de Valdevez — Castro de Azere.

Distrito de Braga

Braga — Castro de Monte-Redondo.
Guimarães:
Cilánia de Briteiros.
Cilánia de Sabroso.

Distrito de Bragança

Bragança — Castro de Saccias.
Miranda do Douro — Castro de Aldeia-Nova.

Distrito do Porto

Villa do Conde — Castro de Bagunte.
Santo Tirso:
Cilánia de Roriz.
Castro de Monte-Cordova.
Castro de Alvarelos.
Marco de Canavezes — Castro dos Arados.

Distrito da Guarda

Guarda — Castro de Tintinholho.

Distrito de Lisboa

Cadaval — Castro de Rocha-Forte.

Distrito de Evora

Alandroal — Castro de Castello Velho.

Distrito de Beja

Castro Verde — Castro de Castro Verde.
Ourique — Castro de Colla.

Entrincheiramento

Distrito de Viseu

Viseu — Cava do Viriato.

Povoações

Distrito de Coimbra

Condeixa-Velha — Ruínas de Conimbriga.

Distrito de Santarem

Thomar — Ruínas ditas de Nabancia.

Distrito de Lisboa

Setubal — Ruínas de Troia.

Distrito de Faro

Faro — Ruínas de Estoi.

Castello

Distrito de Evora

Evora — Castello de Vallongo.

Marcos miliarios (Serie capella)

Distrito de Viana

Valença, Coura e Ponte de Lima — Braga a Tuy (14 marcos).

Distrito de Braga

Amares e Braga — Geira (35 marcos).
Guimarães — Braga a Guimarães (2 marcos).

Distritos de Braga e Porto

Famalicao, Santo Tirso e Maia — Braga ao Porto (8 marcos).
Braga e Marco de Canavezes — Braga incerta via (21 marcos).

Distrito de Vila Real

Montalegre, Boticas e Valpaços — Braga a Chaves (18 marcos).

Marcos miliarios

Distritos de Lisboa e Evora

Alemquer e Evora — Lisboa a Merida (2 marcos).

Pontes

Distrito de Braga

Amares — Ponte de Rodas.

Distrito de Vila Real

Chaves — Ponte de Trajano.

Distrito de Beja

Mertola — Ponte de Mertola.

Templo

Distrito de Evora

Evora — Templo Romano de Evora.

Arcos

Distrito de Viseu

Oliveira do Hospital — Arco romano de Bobadella.

Distrito de Evora

Evora — Arco romano de D. Isabel.

Distrito de Beja

Beja — Arco romano de Beja.

Ponte

Distrito de Braga

Braga — Tanque do Quintal do Idolo.

Estatuas

Distrito de Lisboa

Lisboa — Estatuas lusitanas de Montalegre.

Inscrições

Distrito de Braga

Guimarães — Lapidé das Taipas (Ara de Trajano).

<p>Distrito de Villa Real Villa Real — Fragas de Panoias.</p> <p>Distrito de Lisboa Lisboa: Lapides das Pedras Negras. Lapide do Deus Esculpião.</p> <p>Distrito de Portalegre Portalegre — Lapide do Município do Portalegre. Avis — Lapide da Igreja de Benavilla.</p> <p>Distrito de Evora Montemor-o-Novo: Lapide do chafariz da villa de Montemor-o-Novo. Lapide na parede fronteira á casa da camara. E, em geral, todas as lapides da serie Hübsner, que não tem sido recolhidas em museu.</p> <p>Ruinias Distrito de Evora Arraiolos — Ruinas romanas de S. João do Campo.</p> <p>Monumentos medievais, do renascimento e modernos Monumentos religiosos Cathedraes</p> <p>Distrito de Braga Braga — Sé de Braga, comprehendendo os tumulos, designadamente os do Conde D. Henrique e D. Teresa, do Infante D. Afonso e do archbispo D. Gonçalo Pereira.</p> <p>Distrito do Porto Porto — Sé do Porto.</p> <p>Distrito de Viseu Lamego — Sé de Lamego. Viseu — Sé de Viseu.</p> <p>Distrito da Guarda Guarda — Sé da Guarda.</p> <p>Distrito de Coimbra Coimbra — Sé de Coimbra.</p> <p>Distrito de Lisboa Lisboa — Sé de Lisboa.</p> <p>Distrito de Portalegre Portalegre — Sé de Portalegre.</p> <p>Distrito de Evora Evora — Sé de Evora.</p> <p>Distrito do Funchal Funchal — Sé do Funchal.</p> <p>Mosteiros Distrito do Porto Felgueiras — Mosteiro de Pombreiro. Santo Tirso — Mosteiro de Santo Tirso. Bouças — Mosteiro de Leça do Balio, comprehendendo a lamina sepulchral de bronze.</p> <p>Distrito de Aveiro Arouca — Mosteiro de Arouca, comprehendendo o tumulo de Santa Mafalda. Aveiro — Mosteiro de Jesus, comprehendendo o tumulo de Santa Joana.</p> <p>Distrito de Coimbra Coimbra: Mosteiro de Lorvão, comprehendendo os tumulos de Santa Teresa e de Santa Sancha. Mosteiro de Santa Clara primitivo (ruinas). Mosteiro de Santa Clara, comprehendendo o tumulo da Rainha Santa Isabel. Mosteiro de Santa Cruz, comprehendendo os tumulos de D. Afonso Henriques e de D. Sancho I. Mosteiro de Cellas.</p> <p>Distrito de Leiria Batalha — Mosteiro da Batalha, comprehendendo os tumulos, designadamente os de D. João I e da Rainha D. Filipa de Lencastre e do segundo Conde de Miranda. Alcobaga — Mosteiro de Alcobaga, comprehendendo os tumulos de D. Pedro I e de I. Inês de Castro.</p> <p>Distrito de Santarem Thomar — Mosteiro de Christo.</p> <p>Distrito de Lisboa Torres Vedras — Mosteiro do Varatojo.</p> <p>Lisboa: Mosteiro de Odivellas, comprehendendo os tumulos de D. Dinis e de sua filha. Mosteiro de Belem, comprehendendo os tumulos, designadamente os de D. Manuel, de D. João III, de D. Sebastião e do Cardeal D. Henrique.</p> <p>Basilicas Distrito de Lisboa Lisboa: Basilica de Mafra. Basilica da Estrella, comprehendendo os tumulos de D. Maria I e do seu confessor.</p>	<p>Igrejas Distrito de Vianna Caminha — Igreja matriz de Caminha. Ponte da Barca: Igreja de Bravães. Igreja de Ponte da Barca. Vianna do Castello: Igreja de S. Claudio. Igreja de Santa Cruz.</p> <p>Distrito de Braga Povoa de Lanhoso — Igreja de Fonte Arcada. Barcellos — Igreja de Villar de Frades. Guimarães: Igreja de S. Miguel do Castello. Igreja de Nossa Senhora da Oliveira. Igreja de S. Domingos (claustro). Igreja de S. Martinho de Candoso.</p> <p>Distrito de Villa Real Montalegre — Igreja de S. Vicente da Chã.</p> <p>Distrito de Bragança Bragança — Igreja de Castro de Avellãs. Miranda — Igreja de Miranda (antiga Sé). Freixo de Espada-à-Cinta — Igreja de Freixo de Espada-à-Cinta. Torre de Moncorvo — Igreja matriz de Moncorvo.</p> <p>Distrito do Porto Povoa de Varzim — Igreja de S. Pedro de Rates. Villa do Conde: Igreja de S. Christovam de Rio Mau. Igreja matriz de Villa do Conde. Igreja de Santa Clara (1.ª), comprehendendo os tumulos, designadamente os dos fundadores D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins. Igreja de Azurara. Santo Tirso — Igreja de Roriz. Amaranje — Igreja de S. Gonçalo, comprehendendo o claustro. Paredes — Igreja de Cetto. Penafiel: Igreja parochial de S. Martinho. Igreja de Pago de Sousa, comprehendendo o tumulo de Egas Moniz. Maia — Igreja de Aguas Santas.</p> <p>Porto: Igreja de S. Martinho de Cedofeita. Igreja dos Clerigos, designadamente a sua torre. Igreja de Santa Clara (2.ª). Igreja de S. Francisco (1.ª). Gaia — Igreja da Serra do Pilar.</p> <p>Distrito de Aveiro Aveiro — Igreja das Carmelitas. Aguada — Igreja da Trofa, comprehendendo os tumulos dos Lemos.</p> <p>Distrito de Viseu Lamego — Igreja de Santa Maria de Almaceve. Resende — Igreja matriz de Carqueiro.</p> <p>Distrito da Guarda Villa Nova de Fozcoza — Igreja matriz de Villa Nova de Fozcoza.</p> <p>Distrito de Coimbra Coimbra — Igreja da Sé Velha. Igreja de S. Salvador. Igreja de S. Tiago. Igreja de S. Domingos (capella-mor) inacabada. Igreja de S. Marcos, comprehendendo os tumulos dos Silvas. Montemor-o-Velho — Igreja de Nossa Senhora dos Anjos, comprehendendo o tumulo de Diogo de Azambuja. (Vide Castello do Montemor-o-Velho). Goes — Igreja de Goes, comprehendendo o tumulo do Conde de Sortelha.</p> <p>Distrito de Leiria Batalha — Igreja matriz da Batalha. Caldas da Rainha — Igreja matriz das Caldas da Rainha.</p> <p>Distrito de Santarem Thomar: Igreja de Santa Maria do Olivai, comprehendendo os tumulos, designadamente o de D. Diogo Pinheiro, 1.º bispo do Funchal. Igreja de S. João Baptista. Abrantes — Igreja de Santa Maria do Castello (1.ª). Santarem: Igreja de Santo Agostinho (Graças), comprehendendo os tumulos, designadamente os dos fundadores e de Pedro Alvares Cabral. Igreja de S. João de Alporço. Golegã — Igreja matriz da Golegã.</p> <p>Distrito de Lisboa Lourinhã — Igreja matriz da Lourinhã. Torres Vedras — Igreja de S. Pedro. Arruda — Igreja de S. Quintino (Sobral de Monte Agraço). Loures — Igreja matriz de Loures. Cintra — Igreja da Penha Longa. Lisboa: Igreja do Carmo (ruinas). Igreja da Conceição Velha. Igreja da Madre de Deus.</p>	<p>Igreja de S. Vicente de Fora. Igreja (incompleta) de Santa Egracia. Igreja de S. Roque. Igreja de Chellas. Alcochete — Igreja de Alcochete.</p> <p>Setúbal: Igreja de S. Tiago de Palmella, comprehendendo o tumulo de D. Jorge de Lencastre. Igreja do antigo mosteiro de Jesus. Igreja matriz de S. Julião. S. Tiago de Cacem — Igreja matriz de S. Tiago.</p> <p>Distrito de Portalegre Portalegre — Igreja de S. Bernardo, comprehendendo o tumulo de D. Jorge de Mello. Crato — Igreja de Flor da Rosa (ruinas), comprehendendo o tumulo de D. Alvaro Gonçalves Pereira. Elvas: Igreja, antiga Sé de Elvas. Igreja de S. Pedro. Igreja dos Dominicanos. Igreja das Dominicanas.</p> <p>Distrito de Evora Evora: Igreja de S. Francisco (2.ª). Igreja dos Lóios, comprehendendo as campas de bronze. Igreja de Nossa Senhora do Espinheiro. Igreja da Cartuxa («Scala coeli»).</p> <p>Vianna de Alentejo — Igreja matriz de Vianna.</p> <p>Distrito de Beja Serpa — Igreja de S. Francisco (3.ª). Castro Verde — Igreja das Chagas do Salvador. Mertola — Igreja matriz de Mertola.</p> <p>Distrito de Faro Tavira — Igreja parochial de Santa Maria.</p> <p>Capellas Distrito de Vianna Melgaço — Capella de Nossa Senhora da Orada.</p> <p>Distrito de Braga Braga — Capella de Nossa Senhora da Conceição (1.ª).</p> <p>Distrito de Villa Real Villa Real — Capella de S. Brás (1.ª), comprehendendo o tumulo de Teixeira de Macedo.</p> <p>Distrito de Aveiro Ilhavo — Capella da Vista Alegre, comprehendendo o tumulo de D. Manuel de Moura Manuel, bispo de Miranda.</p> <p>Distrito de Coimbra Cantanhede — Capella de Vazzeilla.</p> <p>Distrito de Leiria Leiria — Capella de S. Pedro. Alcobaga: Capella de S. Jorge (Aljubarrota). Capella de Nossa Senhora do Desterro.</p> <p>Distrito de Santarem Thomar — Ermida de Nossa Senhora da Conceição (2.ª).</p> <p>Distrito de Lisboa Torres Vedras — Ermida de Nossa Senhora do Ameal. Lisboa: Capella de Santo Amaro. Capella dos Castros.</p> <p>Distrito de Evora Alandroal — Capella da Boa-Nova (Terena). Evora — Ermida de S. Brás (2.ª).</p> <p>Distrito de Beja Beja — Ermida de Santo André.</p> <p>Cruzeiros Distrito de Vianna Melgaço — Cruzeiro de S. Gregorio.</p> <p>Distrito de Braga Amares — Cruzeiro de S. João do Campo. Braga: Cruzeiros (2) dos Campos das Hortas e de Sant'Anna. Cruzeiro de Tibães. Guimarães — Cruzeiro da Senhora da Guia.</p> <p>Distrito do Porto Vallongo — Cruzeiro de Vallongo. Bouças — Cruzeiro de Leça do Bailio.</p> <p>Distrito de Aveiro Aveiro — Cruzeiro de Nossa Senhora da Gloria. Pinheiro da Bemposta — Cruzeiro do Pinheiro da Bemposta.</p> <p>Distrito de Coimbra Coimbra — Cruzeiro de S. Marcos.</p> <p>Distrito de Castello Branco Castello Branco — Cruzeiro de Castello Branco.</p> <p>Distrito de Santarem Cartaxo — Cruzeiro do Cartaxo.</p>
---	---	--

ANEXO B

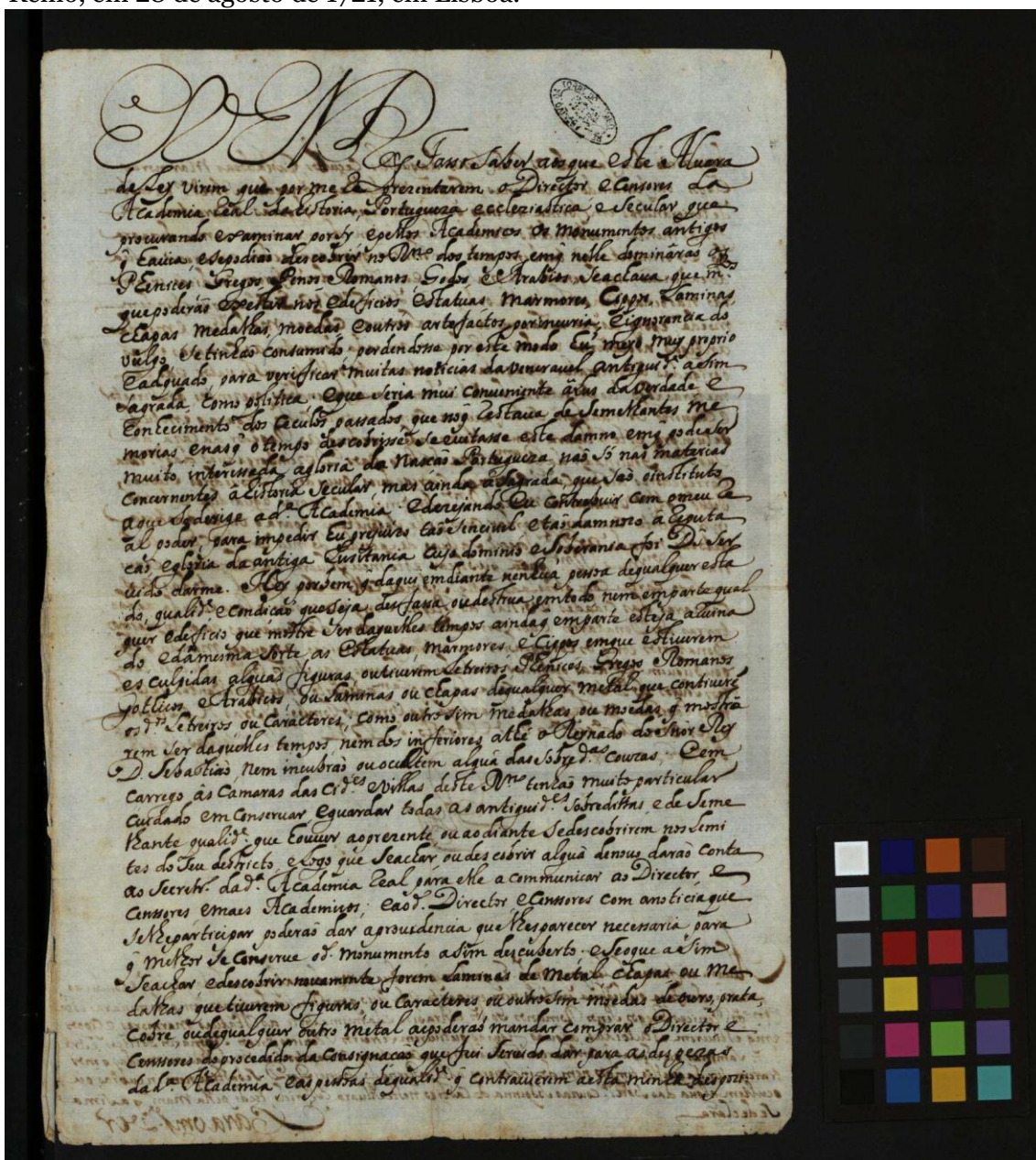
Lei pela qual D. João V proibia a destruição de edificios, que mostrassem ser antigos, de estátuas ou de medalhas

Nível de descrição: Documento composto

Datas de produção: 1721-08-14 a 1721-08-30

Datas descritivas: Lisboa

Âmbito e Conteúdo: A lei é datada de 20 de agosto de 1721. Tem informação de que o alvará de lei foi publicado na Chancelaria-mor da Corte e Reino, em 28 de agosto de 1721, em Lisboa.



Por Decretos de S. Magestade
de 14 de Agosto de 1721

Heitor da Costa

Miguel Triz de Andrade

João Salgado de Saavedra

Se publico esta Alvará de ley
de S. Magestade que Devy g.
na Chancaria mor da Corte
e A. no. L. Occidental 2.8 de
- Agosto de 1721

Dom Miguel Malta

Reg. na Chancaria mor da Corte
a 13. de Agosto de 1721
a 31. de Agosto de 1721

João de Sousa Moura

ANEXO C

Definições de Turismo pelo «lado da procura»

A presença de uma vertente vincada e maioritariamente sociocultural no turismo encontra-se igualmente testemunhada na forma como este fenómeno se encontra definido. Registe-se que até ao final do segundo quartel do século XX o turismo foi sempre e exclusivamente definido pelo lado da «procura». Aliás, as definições avançadas por aqueles que se encontram entre os académicos mais reputados desta área do conhecimento assim o documentam.

Mathieson e Wall (1982) definem turismo como sendo o movimento de pessoas para fora das suas áreas habituais de residência habitual por períodos não inferiores a vinte e quatro horas, bem como os impactos que essas mesmas pessoas geram a nível das áreas-destino, com particular destaque para os impactos a nível da cultura, do património e da sociedade. Murphy (1985) define turismo de uma forma semelhante, referindo que o cerne do estudo e da questão do turismo está na relação, e no impacto que se estabelece, entre os modelos sociais e civilizacionais dos turistas e das comunidades hospedeiras, e daí o autor intitular o seu livro *Tourism: a Community Approach*. Leiper (1990, 1979) define a atividade do turismo como envolvendo três sistemas, sendo que dois destes, as áreas geradoras de turismo e as regiões em trânsito, existem exclusivamente para servirem de suporte àquilo que é o propósito do fenómeno: as «regiões-destino». Segundo este autor, a grande questão do turismo centra-se no estudo deste sistema recetor, onde pontificam os fatores de indução do turismo, a saber, os subsistemas sociais, culturais, patrimoniais, ambientais e políticos.

Muitas outras definições de turismo poderiam ainda ser aqui enunciadas, produzidas por amplamente citados, e reconhecidos, académicos e cientistas da área (Cooper *et al.*, 1998; Middleton, 1988; McIntosh e Goeldner, 1986; MacCannell, 1976). Contudo, em todas estas definições seria facilmente demonstrado que a definição de turismo encerra, invariavelmente, o estudo do movimento de pessoas para fora das suas áreas habituais de residência e por períodos superiores a vinte e quatro horas, sendo que esta movimentação acontece tendo por base um conjunto de motivações centrais e que as mais importantes e significativas são as que dizem respeito a fatores sociais, culturais, patrimoniais, ambientais e económicos. Aliás, é tendo por base esta constatação que alguns autores reconhecidos na área argumentam que o estudo do turismo encerra, invariavelmente, o estudo dos seus impactos a nível da cultura/património, ambiente e economia (Mathieson e Wall, 1982).

Definições de Turismo pelo «lado da oferta»

Apesar da predominância das abordagens pelo «lado da procura», existe atualmente uma forte tendência, introduzida pela Organização Mundial do Turismo (OMT), no sentido de que o turismo passe a ser perspetivado pelo «lado da oferta». Estes novos desenvolvimentos têm por objetivo fazer com que seja conhecido qual o valor e peso reais do turismo em termos de atividade económica. De facto, apesar da reconhecida importância atribuída pelos governos dos países a este sector, aquilo que se regista é que esta é mais em termos de retórica, uma vez que o sector continua a ser considerado um «parente pobre», quando comparado com outros sectores da atividade económica. A relativamente fraca posição ministerial do turismo, bem como os orçamentos atribuídos às organizações do sector, incomensuravelmente inferiores aos dos outros sectores da economia, são prova clara disso.

A origem das definições de turismo pelo «lado da oferta» foi inicialmente desenvolvida por um grupo de canadianos e ainda hoje é ao nível deste país que o conhecimento nesta área se encontra mais desenvolvido. Smith (1989) foi o primeiro académico a apresentar uma definição de turismo pelo «lado da oferta». Segundo este autor, apesar de ser indubitável que o turismo encerra na sua génese a movimentação de pessoas e, como tal, possui uma forte vertente social, este deve ser perspetivado como um agregado de atividades de negócios que direta ou indiretamente fornecem bens ou serviços que suportam as atividades de lazer e recreio realizadas pelas pessoas fora dos seus locais de residência habitual. Na sua definição, Smith elenca aquelas que integram o núcleo central da atividade do turismo: bens e serviços fornecidos na sua quase totalidade para os turistas, por exemplo, Linhas aéreas, hotéis, alguns restaurantes, operadores turísticos, agências de viagens, etc. A estas devem acrescer-se as atividades que podem ser consideradas como estando localizadas na «periferia de suporte» do sector: bens e serviços fornecidos para a atividade do turismo e para as atividades não turísticas, por exemplo, atividades utilizadas pelos turistas e pelas comunidades locais, tais como certos restaurantes, táxis, supermercados, etc.

As vantagens (práticas) decorrentes da definição de turismo pelo «lado da oferta» fizeram com que a OMT considere que esta é uma das melhores formas de se delimitar, quantificar e focalizar o objeto, objetivos e inter-relações que acontecem no sistema, social e económico, do turismo. Assim sendo, estas metodologias têm vindo a ser alvo de uma forte atenção por parte de académicos e investigadores da área. A nível governamental há também a registar o facto de vários países se encontrarem a criar as suas Contas Satélite para o Turismo (CST). Esta linha de orientação, e de convergência, tem vindo a ter um grau de aceitação tão grande que novos desenvolvimentos têm sido

registados nesta área, com a criação de um grupo de trabalho na OMT para proceder à implementação das CST numa base regional. A dinâmica nesta área é já tão grande que as reflexões e guias metodológicos já são produzidos não apenas pela OMT, mas também por outras organizações mundiais, tais como a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico) e o WTTC (World Travel and Tourism Council).

É importante realçar que, apesar de em todos os guiões metodológicos o grande enfoque passar a ser na vertente material, tangível e empresarial do turismo, não é também menos verdade que os elementos culturais, sociais e civilizacionais encontram, igualmente, uma expressão muito vincada. De acordo com a metodologia da CST, o sector do turismo agrupa um conjunto de atividades que se estruturam em sete eixos principais de oferta: (i) alojamento; (ii) restauração; (iii) transportes; (iv) serviços de agências de viagens e operadores turísticos; (v) *rent-a-car*; (vi) serviços culturais; (vii) serviços recreativos e de lazer. De uma análise cuidada daquelas que constituem mais de uma dezena de quadros que servem para contabilizar o valor económico produzido pelas empresas e organizações associadas ao sector do turismo conclui-se, igualmente, que os «eixos VI e VII», correspondentes às atividades socioculturais, fazem parte integrante desta mesma contabilização.

Isto é, aquele que poderia vir a constituir-se como um receio, legítimo, de que os elementos culturais e patrimoniais pudessem vir a ser «arredados» das prioridades do sector, caso o turismo viesse a ser perspetivado pelo «lado da oferta» e segundo uma ótica empresarial, parece estar muito longe de se concretizar. As novas definições de turismo vêm dar um valor renovado à área da cultura e património, uma vez que estas passam a ser analisadas em paralelo com a atividade empresarial do sector e, assim, pode melhor avaliar-se quanto é que as mesmas representam, efetivamente, em termos de valor gerado, bem como a importância orçamental que os governos lhes atribuem.

Atualmente, pode já mesmo concluir-se, baseado em evidência empírica (De Kadt, 1979; Mathieson e Wall, 1982; Boissevan, 1996), que as definições «clássicas», pelo «lado da procura», apesar de conceptualmente enfatizarem a questão da cultura e do património, não conseguiram, ao longo de décadas, fazer com que estas áreas tivessem a importância que as mesmas possuem, na prática, no sistema do turismo, em termos de fator de motivação e de plataforma onde o turismo se desenvolve e articula com as comunidades hospedeiras. Em particular, o relatório publicado em 1980 pela OMT (WTO, 1980) é muito claro nas considerações que faz sobre esta matéria. Baseado em 1619 planos de turismo recolhidos em todos os continentes, bem como em investigação produzida por diversos académicos e cientistas, o estudo conclui que o turismo se desenvolveu, até àquele período, tendo por base uma filosofia que enfatizava o

movimento de pessoas por razões sociais, culturais, ambientais e económicas, mas que, contrariamente ao que seria de esperar, foi responsável, não pela consolidação dos recursos de base que o sustentam e que são essenciais para que ele exista e tenha sucesso, mas sim pela sua alienação, consumo irracional e mesmo destruição. Os casos fracassados de desenvolvimento desarticulado e obliterador das bases económica, social e ambiental registados nas Caraíbas e no Mediterrâneo, reportados nessas mesmas publicações, são disso um caso paradigmático.

Fonte: Costa, C. (2005). Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000). pp. 282-285. Obtido em 14 de janeiro de 2019, de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/aso/n175/n175a02.pdf>

ANEXO D

Evolução do Turismo e as Novas Formas de Turismo (NFT)

O turismo enquanto atividade económica tem vindo a ser alvo de incentivos e incrementos constantes ao longo do tempo sendo inclusive considerado, por inúmeros estudiosos da matéria e organismos internacionais, como a principal atividade económica a nível mundial. É simultaneamente uma atividade e uma prática que, ao longo do tempo, tem registado dinamismo do ponto de vista quantitativo tanto da procura como das potenciais ofertas cada vez com maior diversificação (Silva 1998).

Esta consideração fundamenta-se no facto de ser um sector que envolve, direta e/ou indiretamente um elevado número de indivíduos, postos de trabalho, infraestruturas básicas e de ligação, mas também estabelece relações com outros sectores de atividade que dele dependem e que nele criam dependências; é ainda um gerador de riqueza para os países recetores de fluxos turísticos anuais.

Ao longo do tempo as práticas turísticas têm sido alvo de inúmeros estudos e de diferentes abordagens, em função das tendências do fenómeno a nível internacional, nacional, regional ou local; das motivações que levam o homem a procurar ambientes diferentes do seu, e muitas vezes distantes no espaço, para estadias de duração limitada no tempo; da(s) ideologia(s) dominante(s), entre outros aspetos. É um fenómeno com variedade de formulações científicas apesar de serem transversais e, por isso, complementares.

O turismo é entendido (Joaquim; 1994: 11; 1997: 75) como um fenómeno social de origem recente podendo ser analisado e definido a partir de referências bibliográficas diversas, apresentando entre si alguns traços comuns (cf. Baptista, Joaquim, Lanfant) que passamos a sistematizar. Assim,

1. O turismo é um fenómeno humano, caracteristicamente social, que pressupõe deslocação temporária e limitada no tempo, sem que se verifique transferência do local de residência;
2. A deslocação é efetuada por razões motivacionais, podendo ser diversa a origem da motivação desde que não de âmbito económico;
3. Pressupõe, no *viajante*, a descoberta de elementos socioculturais diversos do seu quadro de referência de origem, podendo verificar-se processos de aculturação;
4. Traduz-se na relação entre o *visitante* e o meio ambiente natural;
5. É uma atividade que pressupõe uma relação entre a produção e o consumo com a conseqüente troca entre *quem visita* e *quem recebe*.

O turismo (Joaquim 1994) pressupõe assim uma relação entre dois grupos humanos categoriais - os que visitam e os que são visitados. Nesta relação, existe uma troca de expectativas - lazer para o que visita e trabalho para o que é visitado, verificando-se uma tentativa de rentabilização dupla - rentabilização e qualificação do tempo, das expectativas de lazer, ócio, satisfação pessoal e conhecimento para o que visita e rentabilização dos recursos disponíveis para o que é visitado.

O Turismo Alternativo e Responsável é atualmente valorizado no meio que se dedica ao estudo da problemática, registando-se também um aumento da sua prática no meio das viagens e do lazer, através da proliferação de agentes de desenvolvimento turístico alternativo (agências de viagens) locais e internacionais bem como da procura de atividades correspondentes. O novo conceito de turismo equaciona um conjunto de princípios que, não sendo novos para a grande maioria dos estudos que abordam a matéria, são hoje entendidos como fundamentais para o sucesso das práticas turísticas com conseqüente desenvolvimento: a localidade, o respeito pelas diferenças, a identidade, a autenticidade das comunidades de acolhimento e a preservação ambiental. No fundo, trata-se da sustentabilidade ecológica, económica e sociocultural.

Breve Contextualização da Evolução das Formas de Turismo

A discussão conceptual e teórica em torno da problemática do turismo remete para o sujeito das práticas - o *turista* - podendo estabelecer-se uma relação entre o tipo de turismo e o seu praticante⁵².

A Organização Mundial do Turismo (OMT) define *turista* como toda a pessoa que se desloca para um país diferente daquele em que tem residência habitual, por um período de tempo não inferior a uma noite e não superior a mais do que um ano e cujo motivo principal da visita não é o exercício de uma atividade remunerada no país visitado (Vellas 1996).⁵³

A prática turística surge associada a um princípio elitista e terá surgido a partir do gosto, da curiosidade e do prazer de descobrir outras pessoas e outros lugares (Vieira 1997), apenas acessível a uma parte minoritária da população mundial. O *Grand Tour*⁵⁴ passou a ser considerado o acontecimento de excelência nos centros culturais e

⁵² O turista é vulgarmente identificado com um conjunto de 10 expressões (Vieira 1997), os 10 ss – sun, sea, sand, shopping, sanitary, search, scenery, sanctuary, saturnalia, schooling. Assim, a prática turística está ligada à praia (sun, sea, sand), ao ambiente através das praias, mas principalmente das paisagens (scenery), ao bem-estar (sanitary), ao conhecimento e cultura (search, sanctuary e schooling) mas também à diversão (saturnalia, shopping).

⁵³ Desta definição estão excluídos os excursionistas apesar de contribuírem de forma significativa para a economia turística de muitas regiões fronteiriças ou pequenos países insulares que recebem essencialmente *turistas* de cruzeiro.

⁵⁴ O *Grand Tour* vai originar, do ponto de vista terminológico, as expressões *tourisme*, *touristique*, *touriste*. Inicialmente centrado em países europeus, nomeadamente, Itália porque o principal centro cultural.

intelectuais do Mediterrâneo e as viagens entendidas como o instrumento privilegiado de aprendizagem.

Da prática elitista verifica-se uma evolução no sentido da *democratização do acesso ao turismo* (Fortuna 1996) com o aumento dos tempos livres e a valorização crescente do lazer associados à disponibilidade financeira permitindo deslocações para além dos espaços territoriais nacionais.

Gradualmente assiste-se ao surgimento da *turistificação* (Joaquim 1994: 42 e seg.) ou *massificação* turística com critérios de oferta padronizados à imagem ocidental e europeizada, com valorização de destinos tabelados pelo valor mínimo, de forma a se tornarem acessíveis à maioria, com características, essencialmente, balneares e de veraneio, com ausência de preocupação com a preservação ambiental e/ou cultural das comunidades recetoras. Estas são as características do fenómeno em meados do séc. XX aquando da banalização das férias pagas (Lanquar 1985; Vieira 1997), através da existência de subsídios financeiros que permitem à maioria da população aceder a padrões de consumo e de vida até aqui impensáveis porque característicos de uma minoria.

Paralelamente e de forma complementar, verifica-se a banalização do acesso a meios de transporte de longo curso diretamente associados à atividade turística permitindo a passagem da viagem elitista, individualizada e prática de grupos sociais abastados para a institucionalização do turismo coletivo ou de massas (Fortuna 1996; Lash et Urry 1994). Este é também o período por excelência do agravamento da *carga* nas três vertentes vulgarmente consideradas (Silva 1998; Joaquim 1997; WTO 1993) – ecológica, social e turística⁵⁵. Da mesma forma, verifica-se uma evolução dos principais tipos de turismo tendente à diversificação das práticas, podendo mesmo existir formas complementares e paralelas – o cultural, o termal, o religioso, o turismo de praia, o de negócios, o de natureza e ecológico, entre outros.

De forma sucessiva no tempo, regista-se nova evolução na prática turística com o surgimento de formas ditas *alternativas* em que o enfoque é dado na apresentação e proposta de destinos com características exatamente opostas às anteriormente valorizadas. A valorização passa a recair sobre o *personalizado* em vez do *padronizado*; o *individual* (ou de pequenos grupos) em vez do *massificado*. Assim, verificamos o aparecimento de tipologias conceptuais várias em função dos autores (cf. Joaquim;

⁵⁵ De acordo com a *Organização Mundial do Turismo (WTO)* a *capacidade de carga ecológica* significa o nível a partir do qual ocorrem impactos ecológicos negativos e com consequências prejudiciais para o futuro; a *capacidade de carga turística* representa o nível a partir do qual as experiências dos *visitantes* se revelam insatisfatórias; a *capacidade de carga social* é o nível a partir do qual ocorrem mudanças sociais inaceitáveis no grupo de origem/comunidade local ou de acolhimento.

Baptista) que nos descrevem categorias tendentes ao *turismo sustentável* porque *alternativo*, práticas de lazer, de deslocação, de conhecimento de destinos preservados tanto do ponto de vista sociocultural como ambiental. Destinos por descobrir de forma responsável e responsabilizada, de forma integrada e compatibilizada, de forma respeitadora das diferenças, das identidades e da autenticidade local. As anteriores práticas, *massificadas* e *turistificadas* passam a ser entendidas de forma negativa e prejudicial porque equacionadas com a destruição do meio ambiente e a depredação cultural.

A transição foi consagrada pela Conferência de Manila⁵⁶ (Lanfant1991) em que se procurou valorizar a promoção de uma nova conceção do turismo, ultrapassando os objetivos económicos anteriormente entendidos como prioritários⁵⁷ e equacionando um conjunto alargado de componentes – a económica, a social e cultural, a ecológica e ambientalista.

Turismo Responsável – Contributos para a Definição do Conceito

A nova procura turística é o resultado de um conjunto de alterações de âmbito vário – político, económico, ecológico (Davidson 1992) e social perceptíveis a partir da década de 80, passando a valorizar-se a problemática ambiental, também no sector das viagens, resultante dos impactos negativos da massificação turística dos anos 70. É o período do *small is beautiful* no que respeita ao turismo (Joaquim 1997: 74) em que os ditos *hotéis verdes* ganham um lugar de destaque através da aplicação controlada e da gestão apropriada de recursos escassos sem pôr em causa o bem-estar dos *visitantes* (Vieira 1997) mas também sem degradar o ambiente natural em que estão inseridos e dos quais fazem o seu modo de vida.

As *Novas Formas de Turismo (NFT)*⁵⁸ são o reflexo de uma preocupação crescente com as alterações ambientais provocadas por um vasto conjunto de fatores, mas, em particular e de forma direta, pelas formas massificadas de viajar. Conceptualmente existe uma relação entre as *NFT* e o *turismo alternativo* que, de acordo com a sistematização apresentada por Marie-Françoise Lanfant (1991), é uma expressão

⁵⁶ A Conferência de Manila promovida pela OMT em 1980 representa uma das primeiras tentativas de reinvenção das práticas turísticas através da discussão de um conjunto de pressupostos conceptuais que estão na base da relação entre o *turista*, as comunidades locais e os agentes de desenvolvimento turístico.

⁵⁷ Os objetivos explicitados na Conferência de Manila de 1980 foram a “proteção e preservação do meio ambiente, da estrutura ecológica e do património natural, histórico e cultural do país; a ótima utilização qualitativa de recursos turísticos existentes ou potenciais do país, compreendendo o conjunto do património cultural, artístico, histórico e espiritual, afirmando o princípio da autenticidade e evitando a sua deformação e a sua falsificação” (Joaquim 1997: 75).

⁵⁸ Por *Novas Formas de Turismo* pode entender-se uma multiplicidade de práticas turísticas tais como o turismo natureza, o turismo de aventura, o turismo verde, o turismo ecológico ou ecoturismo, o turismo rural, o turismo branco ou de neve, o turismo azul ou de mar. Defendemos que a diferenciação não é efetuada apenas pelas características da envolvente natural mas sim, e principalmente, pela forma como o viajante se comporta, se relaciona com o meio natural, social e cultural. As práticas alternativas e responsáveis de lazer respeitam tanto ao descanso como ao conhecimento do que é diferente e exótico, seja na praia, no campo ou na cidade.

atrativa e com particularidades no sentido da responsabilização mútua em favor da qualidade do produto oferecido que requer sintonia por parte da população que o procura.

As práticas *alternativas* privilegiam a pequena dimensão e a *localidade* no que respeita à natureza dos complexos, valorizam as energias alternativas e a produção local bem como procuram o contacto direto com as comunidades, tentando conhecê-las e com elas relacionar-se porque estas representam e simbolizam, em última instância, o exótico e diferente, o primitivo, a tradição, a identidade comunitária e a autenticidade, traços perdidos pelas sociedades ocidentais às quais o próprio *viajante* pertence e que procura recuperar. A viagem individual ou em pequenos grupos é considerada como propícia ao turismo de dimensão ética que coloca o ser humano no centro das suas preocupações (Unesco 1997), sendo por isso garantia da preservação da dinâmica identitária das comunidades de acolhimento.

A autenticidade procurada e entendida enquanto extroversão espontânea e natural das comunidades de acolhimento acaba, em muitos casos, por não ser mais do que uma encenação e reprodução de traços culturais e de práticas rituais que criam no *turista* a ilusão de ter presenciado, participado e vivido experiências únicas. Assim, nas situações em que a autenticidade real e espontânea é substituída por encenações artificiais de reprodução da vida quotidiana (McCannel 1973) o *turista* torna-se incapaz de destringir de forma simples e clara as *cenas* reais e espontâneas das encenadas e artificiais. McCannel (1973) denomina-as de *regiões de bastidores* e *regiões de fachada* – as primeiras como sendo as reais, naturais e espontâneas e as segundas de reprodução, imitação, recriação encenada e marcadas pelo artificialismo. É ainda possível encontrar uma terceira situação intermédia denominada de *autenticidade encenada* que recria por mimetismo as situações características e vividas nas *regiões de bastidores*, por motivos de *marketing* comercial de forma a tornar os destinos mais aliciantes a determinados sectores da procura internacional.

Segundo Lanquar (Joaquim 1994: 31 e seg; 1997: 78) verifica-se a *teoria do encontro entre o turista/visitante e o seu hóspede/visitado* em que a prática turística consegue promover o *revivalismo* das culturas locais, procurando não só não a eliminar como principalmente mantê-la viva através da permanência.

Assim, um dos efeitos do *turismo alternativo* reflete-se ao nível da *localidade* ou da pequena dimensão da própria atividade. Por outro lado, é defendido que estas práticas têm também um *efeito multiplicador* (Joaquim 1994: 58 e seg.; 1997: 89 e seg.) porque além de dinamizador do local também potenciam o desenvolvimento de outras

atividades económicas necessárias à sua própria subsistência, não radicadas localmente de forma exclusiva.

A dimensão da *responsabilização* é inerente ao conceito de *turismo alternativo*, ou seja, ele é entendido simultaneamente como prática *responsável*⁵⁹ e tendencialmente *sustentável*. A *sustentabilidade* turística pressupõe a valorização do presente sem comprometimento do futuro, ou seja, a deslocação e a procura do diferente hoje é de valorizar sem que seja posta em causa a possibilidade de deslocações futuras. Este critério pressupõe, por parte de *visitante*, o respeito e a valorização *in loco* das características encontradas aquando de uma deslocação turística, não só ambiente-naturais como também socioculturais.

O *turismo responsável* é entendido como adequado, preocupado, sustentável, suave e não agressor, que privilegia o individual ao grupo estruturado e organizado, o operador local especializado que personaliza os serviços prestados ao agente internacional (Joaquim 1997) que promoveu anteriormente a *massificação*. Da mesma forma, emprega recursos locais, normalmente geridos pelas comunidades de acolhimento; privilegia o contacto direto e autêntico entre as populações locais e o *visitante* valorizando o entendimento entre os dois atores envolvidos a partir do pressuposto de que são parceiros, com expectativas diferentes mas não opostas, numa mesma relação; privilegia o desenrolar das atividades entre *quem visita* e *quem é visitado* sem pôr em causa o ambiente (Davidson 1992; Joaquim 1997).

A *sustentabilidade turística* passa por três níveis de análise – o ecológico, o sociocultural e o económico (WTO 1993) – garantindo o desenvolvimento ambiental; atribuindo autonomia às comunidades locais, preservando a cultura e os valores de origem e reforçando a identidade dos membros da comunidade e, por fim, salvaguardando o desenvolvimento económico através de uma gestão dos recursos disponíveis que garanta as gerações futuras. Estes são princípios defendidos explicitamente na *Carta do Turismo Sustentado* que defende que a prática turística se deve basear em critérios de sustentabilidade económica, ecológica, ética e social, ou seja, integrar os ambientes natural, cultural e humano; ter em consideração os efeitos na cultura tradicional; ser uma prática planeada no que respeita aos efeitos futuros.

A *estratégia de desenvolvimento turístico ideal* (Unesco 1997) deve combinar – a satisfação das populações locais, o sucesso da experiência turística e as condições ótimas de salvaguarda do património cultural e ambiental. Por um lado, o *visitante*

⁵⁹ O *turismo responsável* foi formalmente ratificado na Conferência de Tamanrasset em 1989, respeitando não apenas à prática turística em si, atribuível ao visitante, mas passando também pela produção, pelo conjunto variado de infraestruturas que estão subjacentes e que permitem a existência de *visitantes* num determinado local.

procura a maior qualidade e autenticidade possível, que a cultura permaneça viva e que os recursos naturais sejam preservados. Por outro lado, a população local deve poder retirar vantagens económicas bem como satisfação da atividade turística; deve ser capaz de aperfeiçoar os saberes-fazer e desenvolver atividades artesanais tradicionais; as autoridades nacionais e locais devem retirar mais valias económicas através de impostos diretos e indiretos. O que está em causa não é apenas a adequação do *visitado* ao *turista*, nem do *turista* às comunidades de acolhimento, de forma unidirecional, mas antes a inter-relação entre os dois atores considerados e envolvidos na prática, de forma direcionada e promotora de mudanças. Assim, o nível local passa a ser cada vez mais objeto de interesse do ponto de vista turístico - as cidades, mas principalmente as aldeias comunitárias, as áreas rurais e as aldeias piscatórias (WTO 1993).

As práticas turísticas *alternativas*, *responsáveis* e *sustentáveis* relacionam o desenvolvimento com a promoção do local, a partir da conjugação do fator natural com o humano - leia-se o meio ambiente e as comunidades locais. O crescimento económico não é minimizado nem está ausente na perspetiva alternativa; é privilegiada a prosperidade económica, presente e futura dos países recetores dos fluxos turísticos, baseados no contacto entre culturas diferentes, no respeito pela identidade e autenticidade das comunidades locais, na tolerância mútua entre *visitantes* e *visitados*; na salvaguarda do meio natural e arquitetónico. É mesmo defendido que só com desenvolvimento económico é possível investir localmente na preservação, seja natural e ambiental, seja humana, social e cultural.

Surgem então classificações, profundamente valorativas, de *visitantes* – o *turista* referenciado de forma negativa porque praticante do *turismo massificado* e depredador ou destruidor; o *viajante* conotado positivamente e valorizado porque defensor e praticante de *Novas Formas de Turismo, alternativas e responsáveis*.

De uma forma sistemática podemos apresentar as principais diferenças entre o turismo dito de massas e o alternativo, enunciadas por Weaver (Vieira 1997), destacando as características referentes a este último. Assim, o turismo alternativo não é geograficamente localizado, mas sim disperso, ou seja, podemos encontrá-lo tanto em zonas costeiras como interiores, mas sempre se caracterizando pela baixa densidade e por impactos controlados.

Os empreendimentos são tendencialmente de pequena escala, muitas vezes de tipo caseiro ou familiar visto a propriedade ser tanto familiar como de pequenas e médias empresas. Do ponto de vista do mercado, o volume de negócios é considerado baixo e não se identificam mercados dominantes; está fundamentado no meio ambiente e

promove atividades relacionadas com a envolvente, seja a natureza ou a cultura pré-existente. Por outro lado, não se caracteriza pela sazonalidade pelo que é entendido como um sector económico suplementar e fundamentado em outros sectores que o garantem sem necessidade de recorrer a mecanismos internacionais de abastecimento. De uma forma genérica, os lucros e benefícios económicos advindos desta atividade são retidos no país, podendo vir a ser canalizados para novos investimentos internos e locais.

De acordo com o *World Tourism and Travel Council* (1999) fará mais sentido falar-se não só do *turista* e do *viajante* como também no sector do turismo e das viagens visto que a cada estrato categorial corresponde um ator específico e com características próprias, apesar de se tratar de indivíduos que se deslocam no espaço para além do local de residência habitual, por períodos variáveis de tempo e com objetivos relacionados com o lazer.

O Viajante e as Comunidades Locais

Os critérios que estão na base da definição do *Turismo Responsável* estão sistematizados no recém-aprovado, pela *Organização Mundial do Turismo*⁶⁰, *Código Ético Mundial para o Turismo* que procura orientar e regulamentar as atividades turísticas e das viagens bem como as práticas que lhe estão subjacentes levadas a cabo por qualquer um dos atores socioeconómicos envolvidos - agentes turísticos, *visitantes* e comunidades de acolhimento, entendidas como locais e nacionais. Neste caso, privilegiaremos um dos atores relativamente aos restantes – o *visitante*.

O *Código* tem por principal objetivo a promoção de uma ordem turística mundial equitativa e sustentável partindo do princípio de que, se existir um conjunto de regras e normas aceites pelos estados-membros, será mais exequível o desenvolvimento sustentável com base no turismo responsável.

O turismo enquanto prática relacionada com o lazer, o descanso e o ócio é hoje entendido como um direito do indivíduo bem como a possibilidade de descobrir e conhecer a diversidade ambiental e cultural. Da mesma forma, é reconhecido o direito de deslocação e circulação livre no interior dos países; o direito de aceder aos meios de comunicação disponíveis, a nível interno e internacional no decorrer da deslocação.

Por ser uma atividade associada a práticas de lazer e tempos livres é também equacionada com o desenvolvimento pessoal e coletivo, ou seja, deverá ser promovida

⁶⁰ Tomámos contacto com o *Código Ético Mundial para o Turismo*, apresentado e ratificado pela *Organização Mundial do Turismo* (*World Tourism Organization – WTO*) em outubro de 1999. O objetivo imediato do código é regulamentar as práticas turísticas dos estados membros da WTO através da identificação de um conjunto de procedimentos a seguir pelos diferentes atores envolvidos na atividade turística. Assim, agentes turísticos (de viagens), *visitantes/viajantes/turistas* e *comunidades de acolhimento/recetoras*

no âmbito do meio ambiente natural de forma a ser propiciadora, no *visitante*, de mecanismos de autoaprendizagem em espaços privilegiados porque de contacto direto com realidades diversas das de origem, mas também, promotoras de bem-estar físico e psíquico. O contacto com povos, culturas e ambientes naturais diversos deverá assentar em princípios de respeito e reconhecimento das diferenças sem pressupor avaliações qualitativas discriminatórias e hierarquizáveis, promovendo as diferenças existentes entre os povos, os sexos e as idades, o que significa um turismo não etnocêntrico.

O *turista responsável* é aquele que se preocupa com a *viagem* no sentido de se informar acerca das características do país que vai visitar, no que respeita aos traços geográficos, ao clima, às condições sanitárias e de saúde pública, à fauna e flora existentes, à forma de organização social, à religião e práticas sociais de forma, não só a não degradar o ambiente mas também, a respeitar os autóctones e minimizar os riscos à sua própria pessoa. Assim, o *turismo responsável* é entendido enquanto promotor de diferenças porque enriquecedor de experiências pessoais, preservador de traços culturais e das características ambientais.

O turismo é entendido como um dos principais mecanismos suscetível de promover sustentabilidade. Neste sentido é privilegiado o contacto controlado com a natureza de forma a ser obtido o crescimento económico necessário ao desenvolvimento; à satisfação das necessidades das comunidades locais sem ser posto em causa o das gerações futuras. Para que este contacto seja planeado, gerido e controlado é necessário que as deslocações turísticas não tenham um carácter de sazonalidade, mas antes que se distribuam de forma equilibrada ao longo do ano, de forma que os impactos ambientais e culturais sejam minimizados e reduzidos.

A *sustentabilidade* tem ainda outras vertentes – os complexos/empreendimentos turísticos deverão estar enquadrados na envolvente de forma a não a degradar do ponto de vista ambiental, visual e arquitetónico passando a recorrer-se a materiais existentes localmente. O que está em causa não é apenas a ação do *turista/viajante*, mas também a dos próprios agentes turísticos que nem sempre aceitam limitações e restrições ao desenvolvimento da atividade.

Os recursos turísticos, sejam naturais ou culturais, são entendidos como património comum da humanidade pelo que o que está em causa não são apenas os direitos, mas também e acima de tudo os deveres dos atores envolvidos em relação à conservação e preservação ambiental, arquitetónica e cultural. A *atividade turística responsável e alternativa* deve então aproveitar esses recursos através de valorização, sem desgaste e sem degradação.

Cabe aos agentes turísticos fornecer ao *turista* todas as informações necessárias acerca das características do país alvo da deslocação bem como da sua população para que desta forma o *turista* possa comportar-se adequadamente. Por outro lado, os agentes turísticos deverão respeitar os *turistas* e acolhê-los de forma hospitaleira, atender à sua segurança e bem-estar, mas também partirá deles o respeito, a conservação e preservação ambiental e cultural.

Do lado das comunidades locais, deverá também existir respeito pelos modos de vida dos *turistas*, seus traços culturais, gostos e expectativas com acolhimento hospitaleiro. Os membros das comunidades locais são um dos atores envolvidos na prática responsável *de turismo* pelo que também têm deveres, nomeadamente no que respeita à preservação e manutenção dos monumentos naturais e arquitetónicos, à gestão dos recursos locais.

O turismo é então o resultado do intercâmbio, da troca de bens, serviços, conhecimentos e experiências, em que todos os atores, por estarem envolvidos, têm direitos e deveres; têm uma função a desempenhar e, por isso, são imprescindíveis.

Fonte: Brito, B. R. (2017). O Turista e o Viajante: Contributos para a conceptualização do Turismo alternativo e Responsável. IV Congresso Português de sociologia, (pp. 1-17). Obtido em 23 de janeiro de 2019, de <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/12642>

ANEXO E

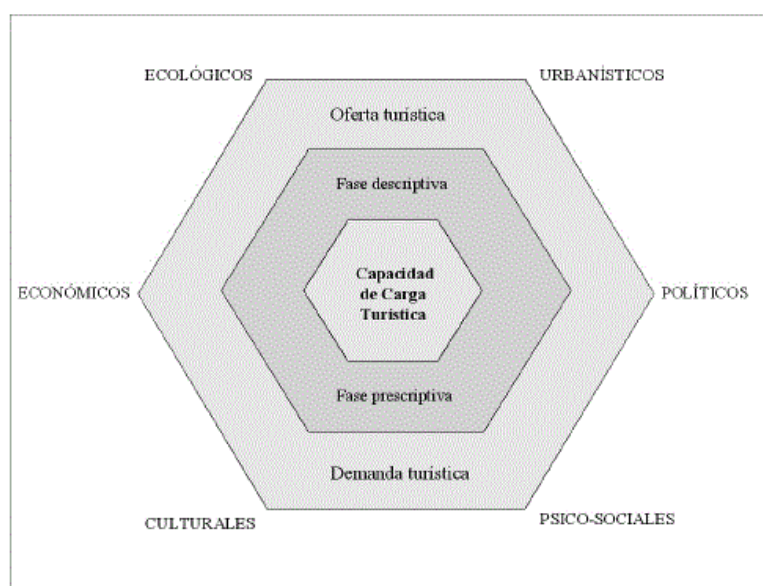


Figura 83: Capacidad de Carga Turística

Fonte: Bonilla, J. M., & Bonilla, L. M. (Julho/Dezembro de 2008). La capacidad de carga turística: Revisión crítica de un instrumento de medida de sostenibilidad. *El Periplo Sustentable*(15), p. 135.

ANEXO F

Aspectos a considerar para realizar un estudio de Capacidad de Carga Turística

La existencia tantas metodologías como estudios de capacidad de carga turística desemboca una confusión y falta de concreción preocupantes. Por este motivo, vamos a tratar de puntualizar las cuestiones principales que se deben abordar en un estudio de esta naturaleza y que se resumen en el esquema de la *Figura 7*.

Cualquier estudio que se quiera elaborar sobre la capacidad de carga aplicada al turismo en un determinado enclave, debe tener muy presente una serie de consideraciones (Watson y Kopachevsky, 1996): En primer lugar, hay que asumir que existe un equilibrio ideal deseado tanto por los visitantes como por los visitados que es el máximo número de personas que pueden hacer uso de un producto turístico sin que se produzca una depreciación del mismo de cualquier tipo. En segundo lugar, debemos tener presente que antes o después, en cualquier destino turístico, se puede alcanzar el límite a partir del cual no es conveniente que se produzca más desarrollo, uso o cambio. Otro aspecto a considerar es que el concepto de capacidad de carga está directamente relacionado con los impactos del turismo y viceversa. La seriedad o gravedad del impacto es lo que determinará qué es aceptable, preferible o normal. Finalmente, según estos autores, no hay que olvidar que siempre se puede intervenir en este proceso para frenar los impactos negativos y para ampliar las capacidades de carga. El progreso técnico y científico puede influir notablemente en la modificación de los umbrales aconsejables.

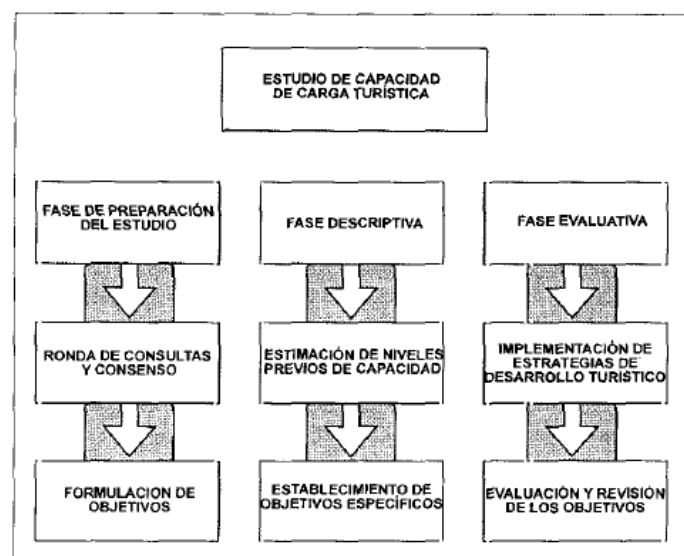


Figura 84: Marco metodológico de un estudio de capacidad de carga turística

Ya hemos hablado repetidamente de la compleja naturaleza del hecho turístico que se trasluce obviamente al tratar la capacidad de carga turística. Debemos tener presente como punto de partida que determinar una capacidad de carga implica una serie de juicios de valor, es decir, decidir que unas cosas son mejores que otras, y ahí comienza la dificultad. Mientras que, para un ganadero, la capacidad de carga del lobo sería muy baja, para un biólogo o un ecólogo, sin duda, sería mucho mayor y así se podrían poner infinidad de ejemplos en turismo. Un comerciante de un pueblo de cualquier área de montaña deseará seguramente una mayor frecuentación turística, y no le importará tanto como a un ganadero o a un jubilado del lugar el mido, la contaminación y la congestión que se puedan producir en un fin de semana de verano en dicho pueblo.

Por este motivo, emprender un estudio de capacidad de carga debe ir precedido de una primera fase, de cuya realización, *dependerá en* buena parte el éxito del mismo. Esta primera fase deberá conseguir, por medio de una ronda previa de consultas, el consenso de los distintos agentes implicados y el establecimiento de unos objetivos generales de gestión. En otras palabras, concretar qué grado de actividad turística se pretende alcanzar y cuáles deben ser los niveles de uso de dicha actividad. Como se afirma en Vera *et al.* (1997), «una vía de éxito consiste en identificar las condiciones ambientales, sociales y económicas deseadas por una comunidad y sentar estrategias de desarrollo que permitan gestionar la capacidad de carga turística desde el necesario compromiso social».

Una vez establecidos los objetivos generales del estudio, se puede comenzar ya con el trabajo propiamente dicho, en una primera etapa de carácter descriptivo (Figura 8). Para ello se parte de la descripción del contexto general del lugar de estudio, determinando y profundizando en los factores geográficos y político-jurídicos. Este último punto es muy importante porque conviene conocer cómo piensan los diferentes grupos de interés, los propietarios de la tierra, ganaderos, comerciantes, grupos de opinión, políticos, etc. así como la legislación vigente en cada lugar. De esta manera se puede evitar algo que, desgraciadamente, ocurre muy a menudo, y es que la tarea científica permanezca alejada de la realidad.

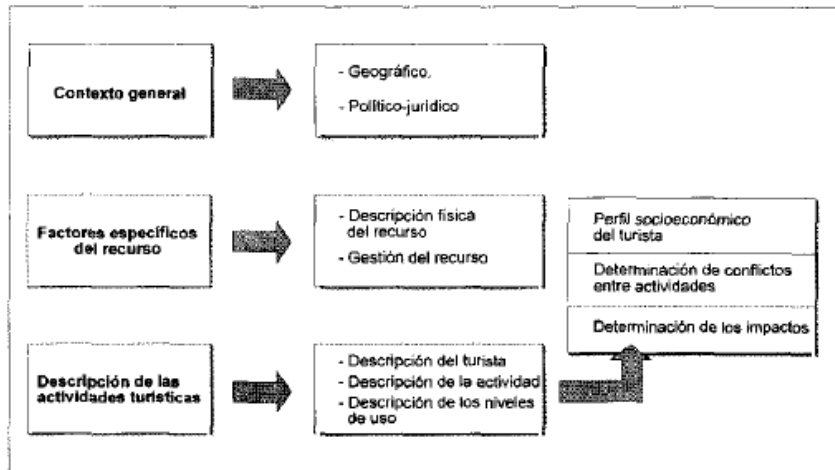


Figura 85: Fase descriptiva de un estudio de capacidad de carga turística

En segundo lugar, también es necesario conocer bien el recurso que es susceptible de aprovechamiento turístico, la descripción física del mismo: el terreno, la propiedad de la tierra, puntos de entrada y salida, aparcamientos, puntos de atracción, sistemas de transporte e infraestructuras de alojamiento, etc. Del mismo modo, es de particular interés conocer a las personas que gestionan el recurso y sus objetivos de gestión.

Finalmente, y como punto final de esta primera fase de aproximación, hay que emprender un estudio de las actividades turísticas que se llevan a cabo desde un triple punto de vista: caracterización del perfil del turista, descripción de las actividades que realiza, determinando los posibles conflictos que pudieran surgir, y finalmente el análisis de los niveles de uso que se están dando, que ayudarán a la cuantificación de los impactos inducidos por el turismo. En definitiva, se trata de saber ¿por qué viene la gente a ese lugar?, ¿cómo viaja?, ¿cuánto tiempo permanece?, ¿qué experiencias está buscando?, ¿qué problemas detecta? Estas descripciones deben incluir información acerca de las características ecológicas deseables, el espacio físico necesario, las infraestructuras requeridas y los niveles apropiados de uso para que no se produzcan problemas de saturación (Shelby y Heberlein, 1986). Esto debe ir acompañado de una descripción de los niveles de uso pasados y presentes.

Toda esta información nos ayudará a una estimación seria de los niveles de capacidad de carga de la zona estudiada y a un establecimiento detallado de los objetivos concretos. En definitiva, una vez que conocemos bien el problema, podemos establecer el nivel de desarrollo turístico que, sin suponer un riesgo para la supervivencia del recurso, se va a alcanzar.

Tras esta etapa de carácter descriptivo, ya estaremos en condiciones de emprender la tarea de mayor importancia, y también la de mayor dificultad en todo

estudio de capacidad de carga, la evaluación (Figura 9). Ya hemos dicho en varias ocasiones que esta fase implica un alto grado de subjetividad para la toma de decisiones, pero, al mismo tiempo, la singularidad de cada caso requiere una gran originalidad en la búsqueda de soluciones adecuadas.

La fase evaluativa nos enfrenta directamente con el desafío de gestionar la capacidad de carga de un asentamiento turístico y con la implementación de una verdadera estrategia de desarrollo turístico. En caso de que fuera necesaria el establecimiento de límites al desarrollo turístico, lo cual, por otra parte, parece algo obvio en la mayoría de las situaciones, hay que decidir qué parámetros de medida se van a utilizar, qué variables y valores nos servirán como indicadores del desarrollo turístico.

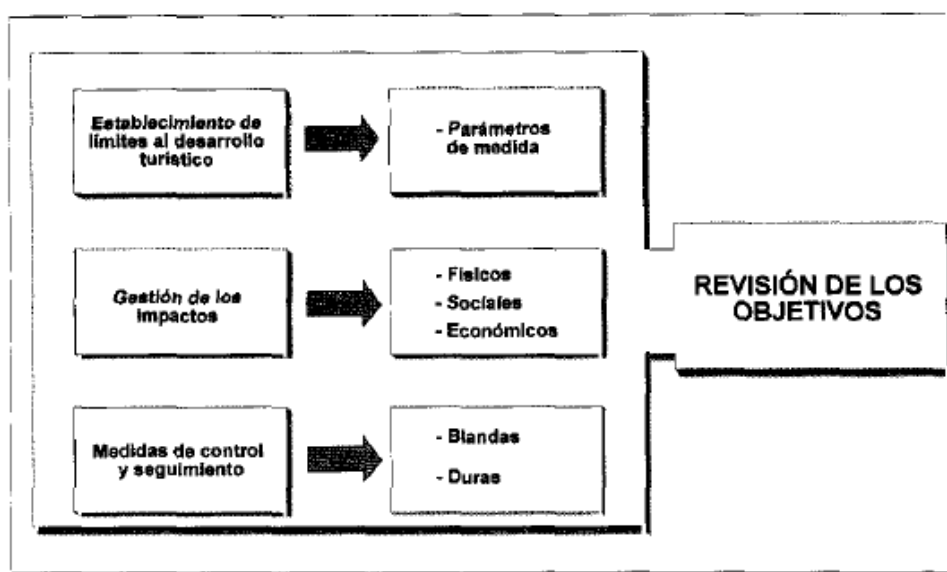


Figura 86: Fase evaluativa de un estudio de capacidad de carga turística

Quedan pendientes dos cuestiones básicas y que no deben olvidarse en ningún estudio de capacidad de carga, la gestión de los impactos provocados por el turismo y las medidas de control y seguimiento. Las medidas que se emplean para el control y la regulación de las prácticas turísticas se clasifican en blandas y duras. Tanto unas como otras pueden ser igualmente eficaces, dependerá de cada caso. Una medida blanda puede ser la exigencia del pago de una entrada para entrar a *un* determinado parque y una dura, por ejemplo, la restricción del número de entradas diarias.

En otro momento ya dijimos que el turismo posee un fuerte componente modificador del paisaje, más acusado en determinadas prácticas como las de sol y playa, pero siempre provoca impactos de alguna naturaleza en las áreas en las que se instala, positivos y negativos. No debemos pensar que regular el grado de actividad turística es sinónimo de que el recurso permanecerá inalterado para siempre. De ahí la importancia del seguimiento de los impactos provocados por el turismo, ya sean físicos, sociales o

económicos y de las medidas correctoras. Todo esto último nos debe conducir a una periódica revisión de los objetivos previstos y de los realmente alcanzados ya que el turismo es una actividad cambiante y difusa en el tiempo y el espacio y lo que es válido hoy podría carecer de sentido mañana.

Fonte: Lorente, P. E. (2001). La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación. Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 21, pp. 23-28.

ANEXO G

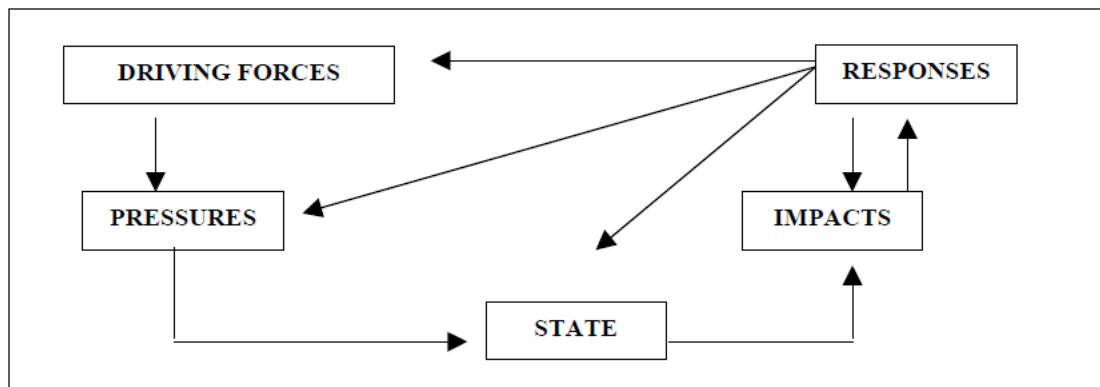


Figura 87: Forças motrizes, pressões, estados, impactos e respostas

Fonte: Coccossis, H., Mexa, A., & Collovini, A. (2002). Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations. University of the Aegean, Environmental Planning Laboratory, Grécia, Atenas, p. 56.

ANEXO H

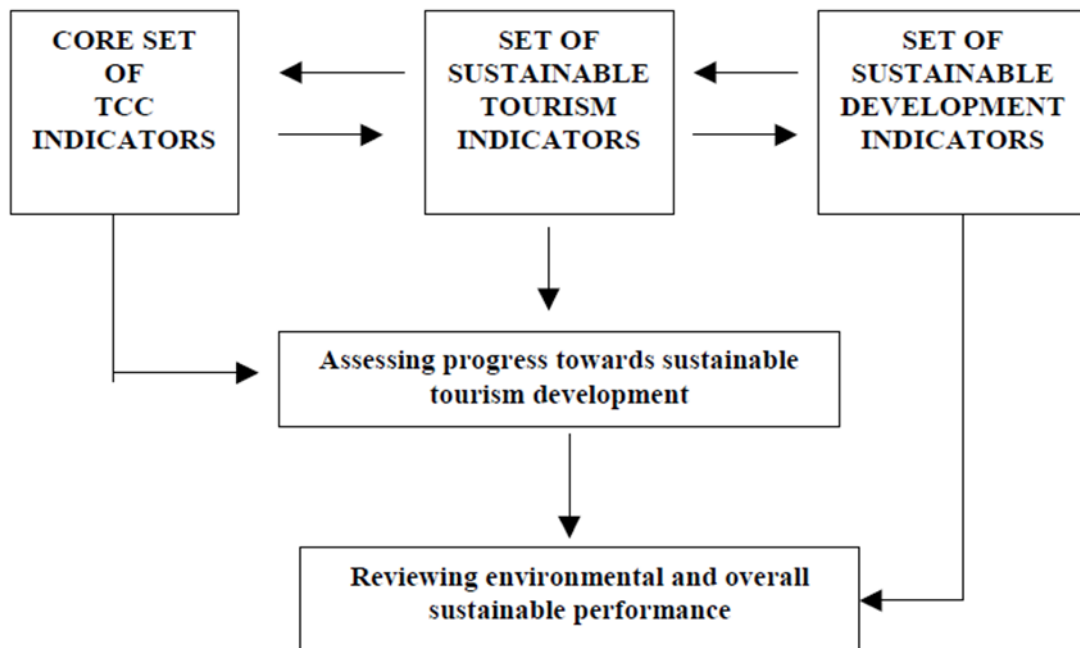


Figura 88: Indicadores de Capacidade de Carga Turística, Indicadores de Turismo Sustentável e Indicadores de Desenvolvimento Sustentável

Fonte: Coccossis, H., Mexa, A., & Collovini, A. (2002). Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations. University of the Aegean, Environmental Planning Laboratory, Grécia, Atenas, p. 57.

ANEXO I

Estrategia de manejo		Consistencia con los objetivos de manejo	Dificultad de implementación	Probabilidad de alcanzar los logros deseados	Efectos en la libertad del visitante	Efectos sobre otros indicadores de impacto
Estrategias indirectas	Alteraciones físicas					
	Información dispersa					
	Limitantes económicas					
Estrategias directas	Refuerzos					
	Zonificación					
	Racionamiento del uso					
	Actividades restrictivas)					

Figura 89: Avaliação de estratégias alternativas de gestão

Fonte: Álvarez, M. P. (2010). Evaluación de la capacidad de carga: Una herramienta para el manejo y la conservación de los sitios patrimoniales. Canto Rodado (5), p. 241.

ANEXO J

Tabela 8: Recommended Criteria for Indicators

Quantitative	The indicator can be measured quantitatively.
Easily measurable	It can be measured by field personnel using simple equipment and sampling techniques.
Relevant to concerns	The indicator genuinely reflects the concern being tracked.
Significant	It can detect a change in conditions that would disrupt the functioning of an ecosystem or reduce the future desirability of an area to visitors.
Sensitive	The indicator allows easy detection of changes in conditions that occur within a year.
Reliable over time	Monitoring of the indicator can be carried out in the same way during each monitoring cycle.
Responsive to management actions	The indicator can detect a change in conditions resulting from management actions.
Cheap to measure	It does not require excessive expenditure on equipment or use of staff time.

Fonte: Pedersen, A. (2002). *Managing Tourism at World Heritage Sites: a Practical Manual for World Heritage Site Managers*. Paris, França: UNESCO World Heritage Centre, p. 57.

ANEXO K

Visitor Management Plan (VMP)⁶¹

There are no doubts regarding Sustainable Culture Tourism (SCT)⁶² as an approach; however, as an applicable process there are many doubts regarding the ability to promote SCT. The need to develop and promote practice-oriented research to the development of operational tools is recognized (Groot, 2006; Andre Botequilha Leitao, 2002). There is a need for a tool that manages the pre-identified six pillars of SCT in a sustainable plan, one that seeks to be more effective in enhancing the quality of the visitors' experience and minimize the visitors' impacts on the historical, cultural and natural heritage assets of the destination. The goal is to create, define and find tools that would support the creation of sustainable recreation and are compatible with resource protection.

The Notion of the Visitor Management Plan

Visitor Management Plan (VMP) is an important tool in the achievement of SCT. It is a method used to influence visitor activities so that their positive impacts can be maximized and negative impacts minimized. The tool has proved its efficiency at natural and historic sites for years to reduce or prevent damage to fragile buildings, geological features, flora and fauna. It has become increasingly common in historic, cultural and natural heritage sites for the sake of the guest and the local communities' (Chhabra, 2012; Leask, 2010). VMP is designed to provide coherent regulatory and other management mechanisms that would provide higher levels of resources protection where needed, and that would have the ability to maximize the satisfaction of the tourist and the economic benefits of the local communities and the tourism industry. While dealing with heritage, there is always a state of conflict between the need to preserve and to protect and the question of public access and public rights. Leask (2010) identified a number of key challenges that should be addressed through a VMP such as:

- increasing supply and overcoming seasonality problems;
- ability to address the changes in leisure behavior;
- increasing visitor expectations for services and products;
- lack of acknowledgment of relevance of intangible service experience;
- lack of rigorous market and management data on which to base decisions;
- fragmented nature of sector both geographically and competitively;
- increasing need to evidence 'value' and diversify product offering;

⁶¹ Plano de Gestão de Visitantes (PGV)

⁶² Turismo Cultural Sustentável (TCS)

- imbalances within sector relating to funding, admission charges and support;
- changes in management priorities and the need to reconcile curatorial and managerial values and ideologies;
- limited management and staff skills with legacy of inefficient management;
- large number of stakeholders (and conflicting objectives) in many sites;
- individual nature of resources and their conservation needs;
- conflict in balancing access with conservation of resources and their authenticity. (after; Leask, 2010: 162)

To conclude the VMP is regarded as an effective coherent/applicable tool for promoting SCT through its ability to ease the tension between the host community's resources and needs, and the visitors' by controlling the physical and economic impacts of visitors during their visit to heritage sites. The process should start with a commitment of all the key players in a heritage site to allow working in partnerships that would lead to unlock the heritage potentials of the site, including all tangible and intangible heritage resources, and maintain a high-quality historic environment by applying the appropriate VMP.

Fonte: El-Barmelgy, H. M. (2013). Visitor Management Plan and Sustainable Culture Tourism: Presenting the VMP project for the Cairo Citadel of Salah El Dien (Vol. 1). Gizé, Egito: Faculty of Urban and Regional Planning – Cairo University, pp. 7-8.

ANEXO L

Recomendaciones de la OMT para el control de la congestión turística en los sitios naturales y culturales

Mejorar las respuestas a la congestión operativa del sitio

- Establecer la responsabilidad administrativa del control de la congestión.
- Establecer mecanismos consultivos para los problemas de congestión turística.
- Introducir una política global en materia de comunicaciones.
- Mejorar las medidas de respuesta a los períodos de gran afluencia.
- Crear licencias para los operadores turísticos.
- Incluir los problemas de congestión en el plan de control.
- Mejorar la llegada de grupos.
- Introducir diferentes opciones de entrada al sitio.
- Mejora de la gestión de la entrada a los sitios.
- Mejorar el control de los guías turísticos en el sitio.
- Controlar el número de visitantes en determinadas zonas.
- Controlar la circulación de los visitantes en las zonas vulnerables.
- Controlar a las multitudes.
- Introducir formas especiales de desplazarse en el sitio.

Mejorar la capacidad física del sitio

- Mejorar el acceso al sitio, la gestión de las llegadas y la zona de salidas.
- Ampliar la zona de entrada.
- Mejorar las pautas de circulación de los visitantes por el sitio.
- Reducir las rutas de acceso difícil.
- Mejorar el acceso de las personas físicamente discapacitadas.
- Mejorar la circulación de los visitantes después de los lugares panorámicos o de exposición.
- Atenuar la perturbación que ocasionan puntos de venta y de servicio de comidas.
- Mejorar las instalaciones destinadas a los visitantes y la administración de estas instalaciones.

Fonte: Dú, F. L. (2005). La capacidad de acogida física de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad en España. Bournemouth University, p. 118.

ANEXO M

Tabela 9: Relaciones entre áreas urbanas y campos de interés

Áreas	Campos de Interés										
	1. Humano				2. Físico				3. Medioambiental		
	Demografía	Sociología	Economía	Cultura	Trafico	Densidad	Morfología	Patrimonio	Conflictos	Sostenibilidad	Conservación
Centro histórico											
Nuevos desarrollos											
Hinterland											

Fonte: Fû, F. L. (2005). *La capacidad de acogida física de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad en España*. Bournemouth University, p. 27.

ANEXO N

Algunas recomendaciones políticas del Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano (1990) y del Informe sobre Ciudades Europeas Sostenibles (1996) de la Unión Europea

Recomendaciones acerca de la gestión de los flujos de visitantes:

- Reorganizar los circuitos turísticos para alcanzar una distribución equilibrada de la población adicional que se mueve a través del espacio urbano e intentar evitar elevadas concentraciones en espacios limitados, normalmente ligadas a los monumentos importantes.
- Garantizar la justa distribución de los flujos turísticos.

Recomendaciones acerca de la reorganización urbana:

- Hacer un mejor uso de la estructura física, rediseñando nuevas formas de uso y aprovechando su original disposición (fomentar el transporte público, aumentar las áreas peatonales).
- Estudiar y buscar soluciones al impacto de los autobuses de turistas.
- Estudiar la estructura urbana en conjunto para obtener un modelo de transporte equilibrado para la comunidad.
- Cambiar la gestión de los flujos de turistas y el uso turístico de los espacios urbanos.
- Alcanzar un equilibrio entre la oferta y la demanda y estimular la promoción de otros lugares y modelos culturales.

Recomendaciones acerca de la protección del medioambiente:

- Desarrollar políticas para evitar la contaminación acústica y fijar niveles de ruido permitido durante los períodos del día.
- Desarrollar políticas para determinar las fuentes de vibraciones y limitar su impacto en los edificios y la vida diaria.
- Proteger y gestionar los elementos acuáticos de la ciudad (ríos y lagos).
- Promover la conservación activa y evitar la destrucción del medio patrimonial urbano en todas sus expresiones.
- Idear políticas que admitan un crecimiento de la industria turística sin traspasar los umbrales de calidad y seguridad.

Recomendaciones acerca de la fijación de un límite de visitantes:

- Evitar la tendencia a fomentar o admitir más actividades en el saturado centro histórico.
- Desarrollar reglas para establecer el apropiado equilibrio entre arquitectura y entornos.
- Establecer políticas en las que los umbrales, indicadores y objetivos estén explícitamente definidos para alcanzar los objetivos de sostenibilidad.
- Promover el uso de una forma adaptada de evaluación de impacto ambiental diseñada para asegurar la conservación y buena gestión de los bienes culturales.
- Desarrollar pautas para gestionar el patrimonio cultural, evitando un excesivo consumo del recurso.
- Gestionar la demanda y fijar límites para evitar la destrucción del patrimonio cultural debido a la presión económica del sector turístico.

Fonte: Fû, F. L. (2005). *La capacidad de acogida física de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad en España*. Bournemouth University, pp. 121-122.

ANEXO O

Fórmulas para calcular a Capacidade de Carga das Zonas Arqueológicas

Cálculo n.º 1

Fórmula para a Capacidade de Carga Turística:

$$MDC = (MDI) (TD)$$

Onde:

MDC = Capacidade máxima diária de turistas;

MDI = Capacidade máxima instantânea de turistas;

TD = Ciclo de usuários diário ou total do número de horas de atividade por dia / número de horas de atividade por turista.

Cálculo n.º 2

Fórmulas para áreas abertas:

$$\text{Capacidade de Carga Física} = CCF = (S * NV) / Sp$$

Onde:

- S = Superfície disponível em metros quadrados
- Sp = Superfície utilizada por uma pessoa (1m²)
- NV= Número de vezes que o sítio pode ser visitado num dia
- $NV = H_v / T_v$

Onde:

- H_v = Horário de visita
- T_v = Tempo médio de viagem

$$\text{Capacidade de Carga Real} = CCR = CCF * (FCbs * FCpp * FCan * FCdv)$$

Onde:

- FCbs= Fator de correção do brilho solar
- $FCbs = (1 - hsl) / ht$

Onde:

- hsl= Horas de sol por ano (de maior intensidade solar)

- ht = Horas por ano em que a zona está aberta
- FCpp = Fator de correção da precipitação
- FCpp= (1-hll)/ht

Onde:

- hll= Horas por ano que chove durante o horário de serviço
- ht= Horas por ano em que a zona está aberta
- FCan= Fator de correção de inundação
- FCan= (1-ma)/mt

Onde:

- ma= m² com problemas de inundação
- mt= m² totais que podem visitar a zona
- FCdv= Fator de correção da densidade de visitas
- FCdv= mdv/mt

Onde:

- mdv= m² com densidade de visita
- mt= m² totais que podem visitar a zona

Fórmulas para monumentos com acesso pedestre:

Capacidade de carga do monumento = CCM = (S * NV * FC) / sp

Onde:

- S = Superfície acessível em metros quadrados
- Sp = Superfície utilizada por pessoa (1m²)
- NV = número de vezes que o monumento pode ser visitado num dia
- NV = Hv / tv

Onde:

- Hv = Horário de visita
- tv = Tempo médio de viagem
- FC = Fator de conservação (obtido da tabela do fator de desgaste)

Limite de saturação do monumento = LSM = (S * FC) / sp

Onde:

- S = Superfície acessível em metros quadrados

- Sp = Superfície utilizada por pessoa (1m²)
- FC = Fator de conservação (obtido da tabela do fator de desgaste)

Cálculo n.º 3

Para este estudo-caso foram determinados:

- Fator de Ocupação Ótima (FOO) 10 m² / visitante
- Fator de Ocupação Máxima (FOM) 1 m² / visitante.

Assim, para o cálculo da Densidade Ocupacional, temos:

Densidade de Ocupação = DO = SR / FV

Onde:

- DO = Densidade de ocupação
- SR = Superfície de Recetividade
- FV = Frequência de visita

Cálculo n.º 4

A capacidade máxima para indivíduos em posição sentada, refere-se ao espaço disponível que os visitantes ocupam sentados. As medidas-padrão são as seguintes:

Área Adulto = 0,50 x 0,40 = 0,20m²

Área da Criança = 0,35 x 0,40 = 0,14m²

Equivalência: 1 adulto = 1,4 crianças

Para calcular a capacidade máxima:

$$CM = \frac{A}{a}$$

Onde:

- CM = Capacidade máxima
- A = Área da superfície a ocupar
- a = Área padrão do indivíduo

Para calcular a capacidade mista máxima:

CMM = y + n

Onde:

- y = Número de adultos
- n = Número de crianças

Para calcular n

$$n = (CM - y) \quad (1.4)$$

Para calcular todas as possibilidades, temos a seguinte função:

$$f(y) = \frac{y + (CM - y) \quad (1.4)}{CM \geq y \geq 0}$$

A capacidade sugerida para indivíduos em posição sentada, refere-se ao número de visitantes em relação à área que ocupam sentados. As medidas-padrão são as seguintes:

$$\text{Área Adulta} = 0.80 \times 0.40 = 0.32\text{m}^2$$

$$\text{Área da Criança} = 0.65 \times 0.40 = 0.26\text{m}^2$$

Equivalência: 1 adulto = 1,23 crianças

Para calcular a capacidade sugerida:

$$CS = \frac{A}{a}$$

Onde:

- CS = Capacidade sugerida
- A = Área da superfície a ocupar
- a = Área padrão do indivíduo

Para calcular a capacidade sugerida mista:

$$CSM = y + n$$

Onde:

- y = Número de adultos
- n = Número de crianças

Para calcular n

$$n = (CS - y) \quad (1.23)$$

Para calcular todas as possibilidades, temos a seguinte função:

$$f(y) = \frac{y + (CS - y) \quad (1.23)}{CS \geq y \geq 0}$$

Exemplo:

Supondo que temos uma área de $4m^2$, e queremos calcular a capacidade máxima e sugerida.

$$CM = \frac{4m^2}{0,20 m^2} = 20 \text{ adultos}$$

Fonte: Espinosa, G., Carrasco, D., & Piña, M. (s.d.). Capacidad de Carga, pp. 2-18.

ANEXO P

Tabela 10: Criterios y variables de análisis para la determinación de umbrales de uso en recursos turístico-culturales

Criterios	Variables
<p>1. Densidad de uso: número de personas que físicamente puede contener un espacio de determinadas dimensiones.</p>	<p>- Características físicas del espacio de acondicionado para la visita: superficie útil de paso, diseño del itinerario, sentidos de circulación de los flujos de visitantes, accesos, puntos de explicación, superficie y características de los espacios de paso, de las áreas de descanso y de los puntos de contemplación.</p>
<p>2. Parámetros de gestión: estructura de la oferta de visita, condiciones de seguridad del recinto, medios de vigilancia y control del uso.</p>	<p>- Número total de visitantes y su distribución temporal (mensual, semanal o diario) y espacial (en relación al uso de los distintos elementos del recurso).</p> <p>- Rotación de la visita: duración media estimada en función del tipo de visitante.</p>
<p>3. Comportamiento turístico: condiciones bajo las cuales se desarrolla la visita.</p>	<p>- Pautas de comportamiento de los visitantes: puntos de interés, ritmo de la visita, necesidades de contemplación, pautas de movilidad según el número y tipo de visitantes, niveles de percepción de la congestión del espacio.</p> <p>Gestión de la visita: recursos financieros y humanos disponibles, estructuración de la oferta patrimonial.</p>

Fonte: Hernández, M. G., & Vaquero, M. d. (2012). Capacidad de carga en grandes recursos turístico-culturales. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 32(2), p. 262.

ANEXO Q

Tabela 11: Secuencia metodológica para la determinación de la Capacidad de Carga Turística

		Recursos turístico-culturales de base patrimonial
Determinación de la capacidad de carga física (CCF)	CCF – Relación simple entre el espacio disponible y la necesidad de espacio por visitante.	CCF = densidad de uso (m ² disponibles por persona).
Determinación de la capacidad de carga real (CCR)	CCR - Se determina sometiendo la CCF a una serie de factores de corrección que son particulares de cada sitio.	CCR = CCF * FCx1 * FCx2*... FCxn FCx1 = percepción (calidad de la experiencia de visita). FCx2 = conservación del patrimonio.
Determinación de la capacidad de carga efectiva (CCE)	CCE – Toma en cuenta la capacidad de gestión de la administración del área protegida que incluye variables como personal, infraestructuras y equipos.	CCE = CCR * CM (criterios de gestión)

Fonte: Hernández, M. G., & Vaquero, M. d. (2012). Capacidad de carga en grandes recursos turístico-culturales. Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid, 32(2), p. 263.

ANEXO R

Fórmulas para calcular a capacidade de carga da Praia de Carcavelos (Portugal)

A CCF é calculada segundo a fórmula:

$$CCF = \frac{A}{Au} \times Fr$$

Em que:

- CCF = capacidade de carga física;
- A = dimensão da área de estudo;
- Au = Área de utilização permitida por cada pessoa;
- Fr = Fator de rotação⁶³.

A CCR é calculada segundo a fórmula:

$$CCR = CCF \times (Fc1 \times Fc2 \times Fc3 \dots Fcn)$$

Em que:

- CCR = capacidade de carga real;
- CCF = capacidade de carga física;
- Fc = fator de correção⁶⁴.

O fator de correção irá então ser calculado segundo a fórmula:

$$Fc = 1 - \frac{Mlx}{Mtx}$$

A CCE é calculada segundo a fórmula:

$$CCE = CCR \times Cg$$

⁶³ Refere-se ao tempo médio que uma pessoa permanece num local. Devido a fatores meteorológicos inerentes á época do ano na qual este estudo foi realizado, que originaram constrangimentos ao nível do trabalho de campo, este valor foi determinado segundo estudos levados a cabo por (Silva, Leal, Araújo, Barbosa, & Costa, 2008) e (Lauderdale, Ruyck, Soares, & Mclachlan, 1997), desenvolvidos em cenários idênticos.

⁶⁴ Fator de correção refere-se às variáveis que poderão impedir a normal visita ao local. Algumas dessas variáveis poderão ter causas sociais, climáticas, físicas ou de gestão física do destino (obras de manutenção, por exemplo).

Em que:

- CCE = capacidade de carga efetiva
- CCR = capacidade de carga real
- Cg = capacidade de gestão.

Fonte: Silva, R. P. (2017). *Análise da Capacidade de Carga Turística da Praia de Carcavelos*. Lisboa: Universidade Europeia, pp. 28-31.

ANEXO S

Equações para calcular a capacidade de carga da Praia de Faro (Portugal)

Equação 1

$$PCC = \frac{A}{Au} \times R_f$$

Onde PCC é a capacidade de carga física, A é o tamanho da área de estudo / área visitada, Au é a área disponível por usuário e R_f é o fator de rotação ou número de visitantes por dia. A capacidade de carga real foi determinada usando a seguinte equação:

Equação 2

$$RCC = PCC \times (cf1 \times cf2 \times cf3 \dots cfn)$$

Onde RCC é a capacidade de carga real, PCC é a capacidade de carga física e cf1... cfn são os fatores de correção, determinados usando a seguinte equação:

Equação 3

$$Cf_x = 1 - \frac{Lm_x}{Tm_x}$$

Onde Cf_x é o fator de correção da variável x, Lm_x é a magnitude limite da variável x e Tm_x é a magnitude total da variável x. Tendo em conta que o turismo é dependente de atributos ambientais, cinco fatores de correção foram considerados: “chuva, ventos, sol, erosão de praia e encerramento temporário, todos selecionados devido ao seu poder limitador na atividade turística, à facilidade de análise e ao facto de permitirem medir o nível de sustentabilidade de um destino turístico” (Cifuentes, 1992; Cifuentes et al., 1999).

A capacidade de carga efetiva resulta da combinação da capacidade de carga real com a capacidade de gestão da área e foi determinada usando a seguinte equação:

Equação 4

$$ECC = RCC \times Mc$$

Onde ECC é a capacidade de carga efetiva, RCC é a capacidade de carga real e M_c é a capacidade de gestão. Este último parâmetro foi determinado usando a infraestrutura e os equipamentos disponíveis, avaliados através da percepção dos usuários durante o período da pesquisa.

Fonte: Zacarias, D. A., Williams, A. T., & Newton, A. (2011, julho). Recreation carrying capacity estimations to support beach management at Praia de Faro, Portugal. *Applied Geography*, 31, p. 1077.

ANEXO T

Sé do Porto *versus* História da Diocese e História da Cidade do Porto

A aproximação à realidade da Sé do Porto, quer na sua perspetiva histórica, quer na sua perspetiva artística, não pode ser feita isoladamente. Deste modo, quando estudamos a Sé do Porto não a podemos descontextualizar daquilo que a envolve e que a gerou, a cidade do Porto. Desde sempre, a História da Cidade do Porto e a História da Diocese do Porto têm caminhado lado a lado: *a história política da Cidade do Porto está tão intimamente ligada com a dos prelados, que teem presidido aos destinos da Igreja portugalense, que é impossível mencionar uma sem referir a outra.*

Na realidade o núcleo originário da Cidade do Porto, aquele que revela os mais remotos vestígios é precisamente o Morro da Pena Ventosa, penhasco dos vendavais, onde se encontra implantada a Sé. Encontram-se aí sinais de ocupação que remontam ao I milénio a.C., nomeadamente à cultura castreja. Também aí foram detetados os alicerces de uma muralha dos fins do século III, da fase Alto-Imperial. Mas foi no período Suevo que se instalou o primeiro Bispo em *Portucale*, em meados do século VI, após a transferência da sede episcopal da paróquia rural de *Magnetum* (Meinedo, Lousada) para o Porto, entre 572 e 589. A transferência ter-se-á efetuado, mais precisamente nesta última data, tornando-se então *Magnetum* em simples paróquia rural. A partir dos registos dos nomes dos bispos que participaram nos Concílios de Toledo dos séculos VI a VIII, verificamos que durante todo esse período a *civitas* portugalense teve bispos residentes, cuja participação nestes Concílios é reveladora de uma estabilidade e de um *status* episcopal. A essa estabilidade seguiu-se o conturbado período das conhecidas invasões muçulmanas, tendo *Portucale* caído às mãos de Abdelaziz em 716. Só em 868, com a presúria de *Portucale*, conduzida sob os auspícios de Afonso III das Astúrias, é que tem início um novo período de estabilidade. São contemporâneos destes presores, os bispos Justo (881) e Gomado (889).

Vários são os autores que concordam com a ideia de que a verdadeira História da Diocese Portuense só começou com a chegada de D. Hugo, de origem francesa, fiel seguidor de D. Diogo Gelmires, nomeado bispo do Porto em 1113 ou 1114 – inauguram-se, então, os *Tempos Medievais* da Cidade. Dá-se o restabelecimento do bispado, após uma *sede vacante* de vinte e sete anos, à frente da qual estiveram vários arcebispos. É então que História da Diocese e História da Cidade do Porto se começam a confundir. A 18 de Abril de 1120 a rainha D. Teresa doa a D. Hugo e aos seus sucessores o burgo portuense, e um vasto território, ao qual este dá carta de foral em 1123. A cidade é, nessa altura, senhorio feudal, senhorio episcopal. O Morro da Pena Ventosa, no qual vamos ver

surgir a Catedral, será desde cedo conotado com este poder eclesiástico, este poder da Mitra e do Cabido, ao modo de acrópole. E a Catedral que se vai erguer a partir da segunda metade do século XII vai-se converter no símbolo visível e esmagador desse poder. Usando uma expressão de Armindo de Sousa, o *Porto-sede-episcopal* inicia também, neste momento, o seu percurso ligado à História de Portugal. E apesar do domínio episcopal só ter durado rigorosamente até ao pontificado de D. Martinho Rodrigues (1191-1235), pois então já se afirma o poder burguês, futuro emblema da Cidade, é em 1406 que a cidade passa a senhorio da Coroa. Todavia os bispos continuam poderosos e a controlar a população portuense em geral: porque senhores de poderes vários, político, económico e religioso, porque detentores de armas poderosas, os interditos e as excomunhões.

O que é certo, é que não podemos avaliar a História da Diocese do Porto sem a integrarmos na História da Cidade, por sua vez parte da História Nacional. A História da Humanidade não é feita de caminhos lineares isentos, mas sim de caminhos que se cruzam e que se fazem mover mutuamente.

Podemos, pois, afirmar que a História da Diocese do Porto, e com ela a da Sé, está intimamente ligada à da Cidade do Porto, e por sua vez, à de Portugal. Como Igreja primeira desta cidade, e tal como ocorreu com outras Sés por todo o país, a Sé do Porto chamou a si doações régias que se converteram em contributos significativos para a sua construção, na Idade Média. Os primeiros monarcas da I Dinastia contemplaram-na nos seus testamentos, por ser crença de então, que assim se garantia um lugar eterno entre os Justos. A título de exemplo, refira-se a tradição⁵⁰ da doação, por testamento, feita pela Rainha D. Mafalda a esta Sé como fruto da sua profunda crença em Nossa Senhora da Silva, cuja imagem teria surgido por entre uns silvados aquando da abertura dos alicerces desta Igreja.

Não se pode olvidar, também, aqueles pequenos grandes eventos que na vida quotidiana fizeram, mais uma vez, estas “duas Histórias” cruzarem-se: são os eventos litúrgicos, as procissões, com especial destaque para a de *Corpus Christi*, a feira no adro da Sé (cujos vestígios estão ainda presentes nas medidas que vemos na Torre Sul da Sé).

Fonte: Afonso, J. F., & Botelho, M. L. (2005). PROJECTO PORTO SÉCULO XVI: A Sé e a sua envolvente no Século XVI. Porto: Centro de Investigação em Ciências e Tecnologia das Artes, pp. 16-19.

ANEXO U

Plantas da Sé do Porto

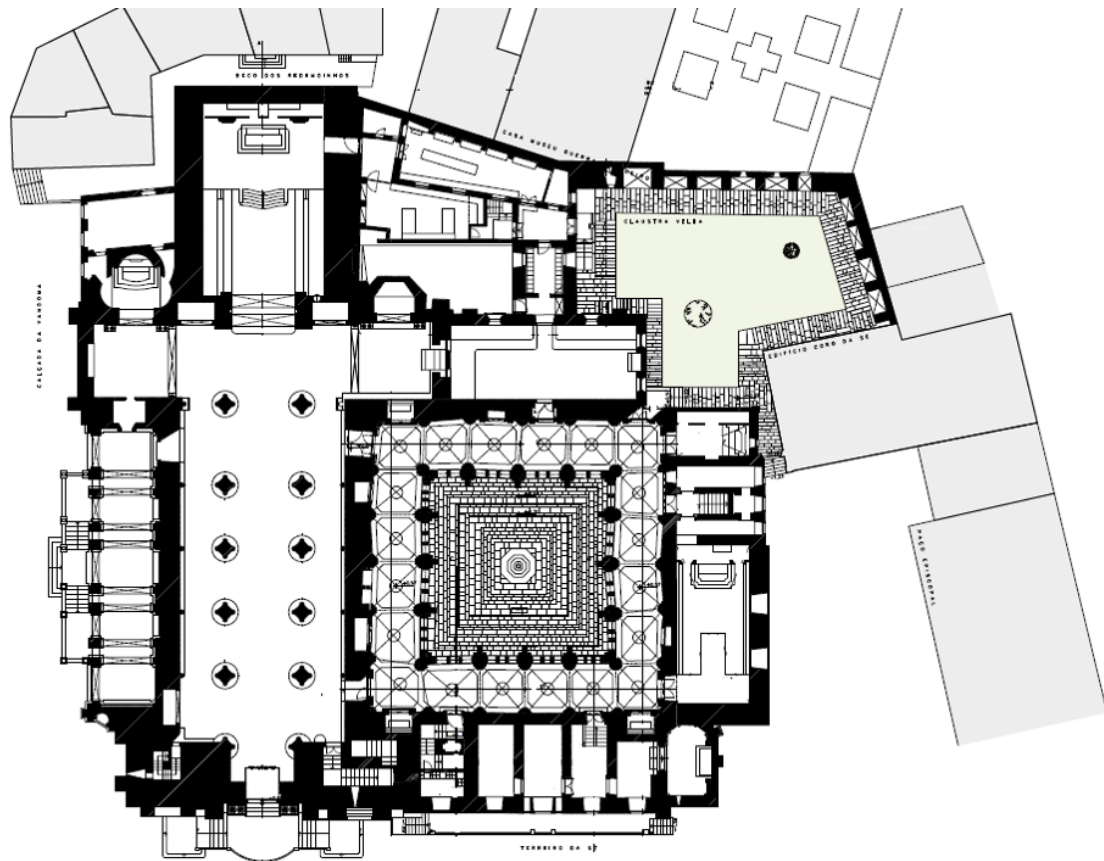


Figura 90: Piso térreo da Sé do Porto

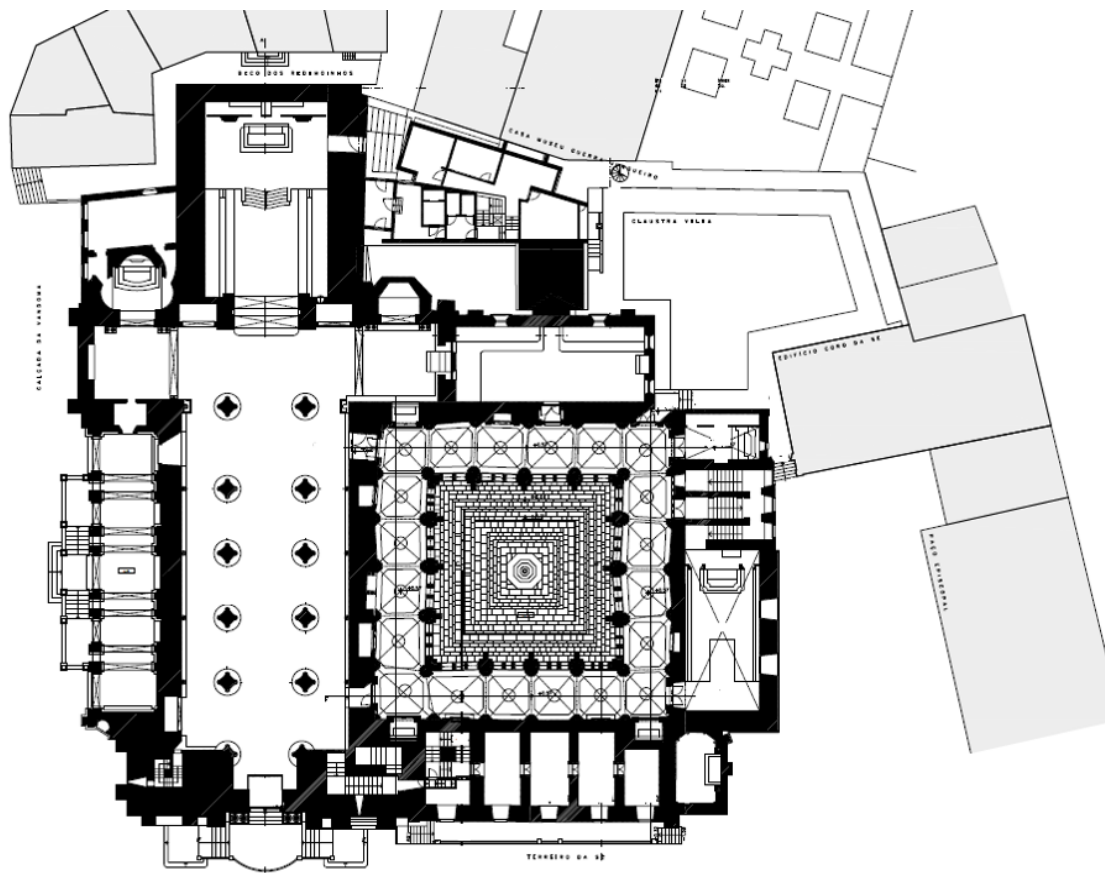


Figura 91: Entrepiso da Sé do Porto

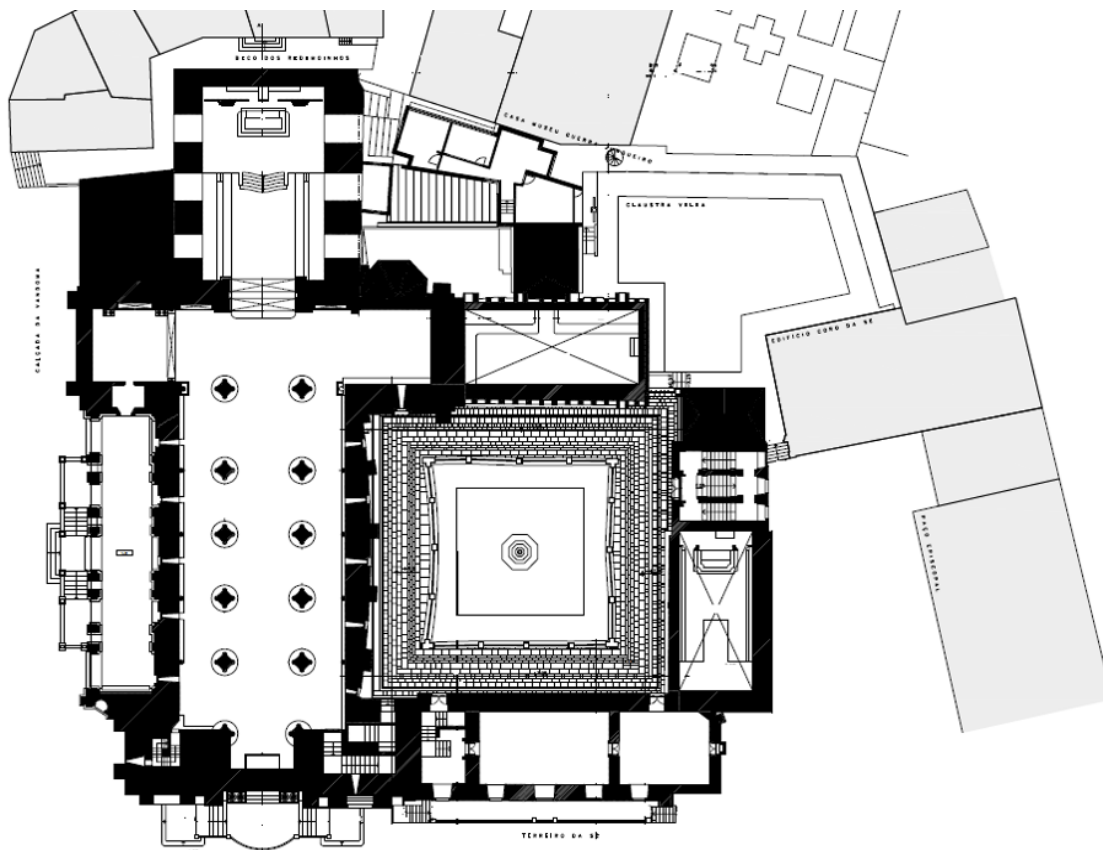
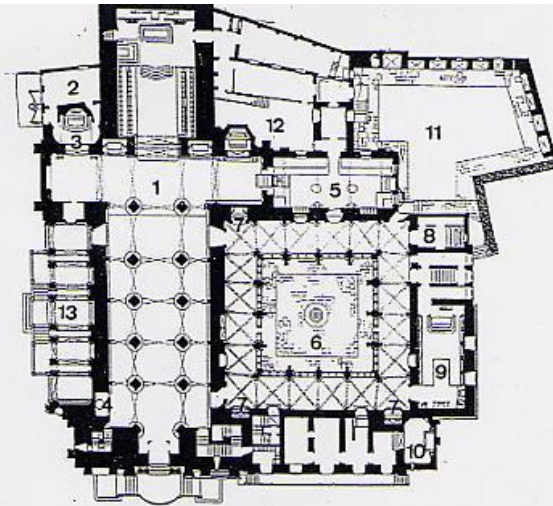


Figura 92: Piso superior da Sé do Porto

**IDENTIFICAÇÃO
DOS ESPAÇOS**

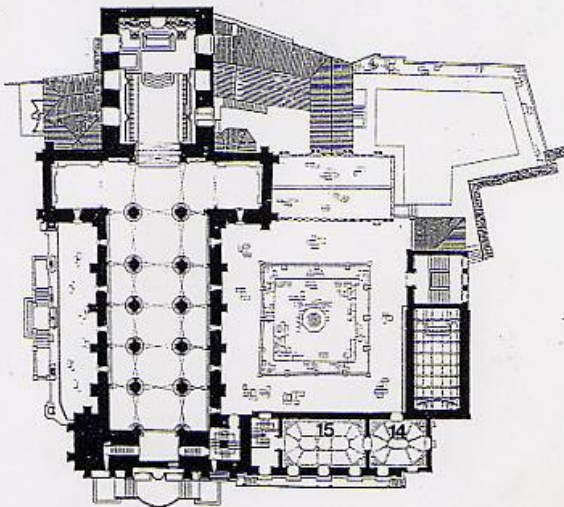
1. Igreja
2. Sacristia paroq.
3. Cap. do Santíssimo
4. Baptistério
5. Sacristia gótica
6. Claustro gótico
7. Retábulos do claustro
8. Cap. N.ª. S.ª. Piedade
9. Cap. de S. Vicente
10. Cap. de João Gordo
11. Claustro românico
12. Pátio
13. Galilé

Piso térreo



14. Sala do recibo
15. Sala capitular

Piso superior



16. Museu (Tesouro da Sé)

Entrepiso

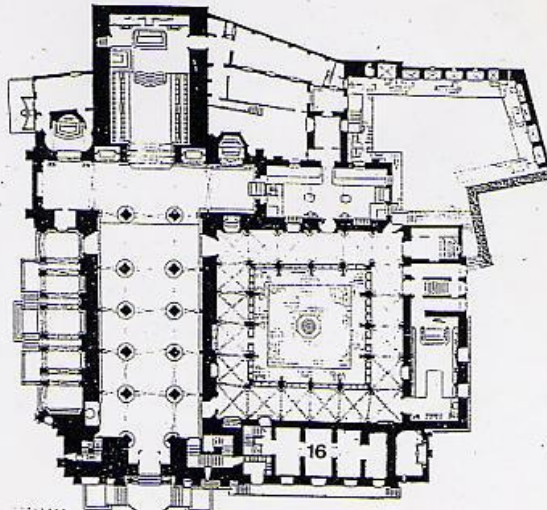
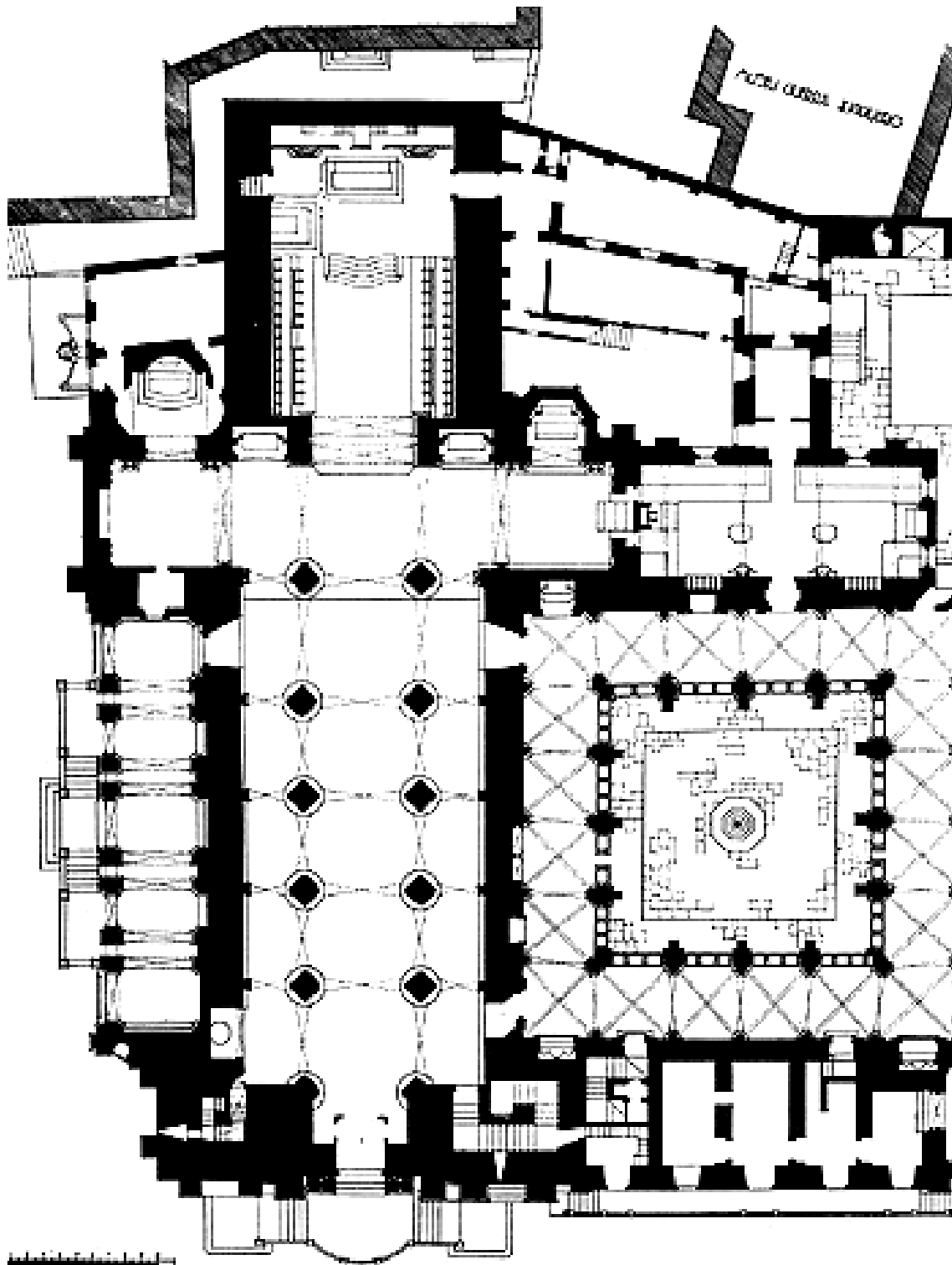


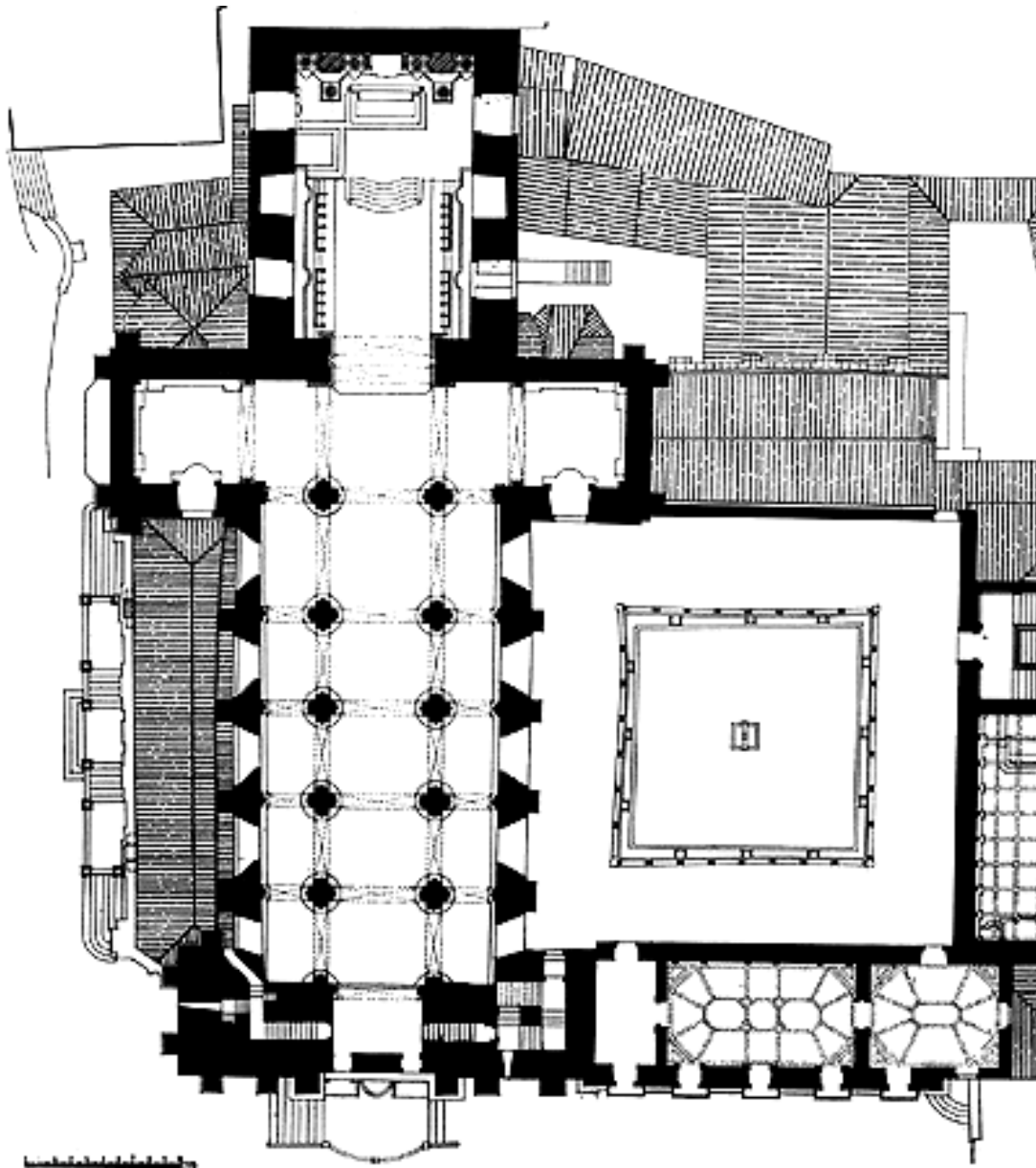
Figura 93: Identificação dos espaços da Sé do Porto



10 metros

Piso térreo

Figura 94: Planta geral do piso térreo com escala gráfica



10 metros

Último andar

Figura 95: Planta geral do piso superior com escala gráfica

ANEXO V

Intervenções no século XX na Sé do Porto

O século XX contribuiu de forma muito particular para o entendimento daquilo que foi a Sé do Porto ao longo dos tempos. Diversos fatores ajudaram de forma significativa para que isso acontecesse, como sejam as intervenções realizadas pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (1929-1982), assim como as mais recentes, da responsabilidade do Instituto Português do Património Arquitetónico (IPPAR).

Há que notar que o século XX - e mais particularmente a sua primeira metade - esteve especialmente atento a este monumento. De facto, durante esta época, e mais concretamente durante o Estado Novo (1926-1975), foi dada uma especial atenção aos edifícios medievais, parecendo que foram então “redescobertos”. A História da Nação adquire por esta altura um significado muito particular, nunca antes alcançado. Exaltam-se as figuras heroicas da história pátria, os lugares marcantes e definidores da nossa Nacionalidade.

Em 1929, com a criação da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN), sob a tutela do Ministério das Obras Públicas (MOP), surgia a instituição estatal que iria assumir a responsabilidade da empresa ideológica da *restauração*, numa materialização do *culto dos monumentos*. Ao tempo do Estado Novo esta instituição tinha a exclusividade de intervenção sobre o património edificado da Nação, pelo que tutelava todas as responsabilidades que zelassem pela sua salvaguarda, como sejam, por exemplo, a definição e controlo de zonas de protecção dos monumentos.

De facto, coube à DGEMN uma grande empresa ideológica ao serviço dos interesses do Estado e da Nação, ao serviço de uma visão triunfalista da história, ao serviço de uma ideologia política que procurava, e encontrava, a sua legitimidade na exaltação de passado Nacional. O instrumento que materializou toda esta ideologia foi, como já mencionámos, a *restauração* dos Monumentos Nacionais, naquilo a que João Medina chamou de *patrimonialismo*.

Assim, desenvolveu-se toda uma megalómana ação de campanhas de *restauro*, com um alcance e uma proporção nunca antes alcançados. De facto, tendo o regime demonstrado uma especial preferência pelos monumentos coevos da Formação da Nacionalidade, os edifícios românicos vão receber toda uma intervenção orientada pelos mesmos princípios, porque destinada aos mesmos fins, porque realizada e orientada pela mesma Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Um outro aspeto extremamente significativo, e que lhe está intimamente ligado, na medida em que é ele que estabelece os critérios de atuação, é o conceito de *reintegração estilística*. Sendo o estado primitivo dos monumentos aquele que é considerado como sendo o mais puro, porque seu originário e coetâneo do período que se pretende exaltar, procura-se constantemente “regressar” a esse mesmo estado através da supressão dos elementos que o corrompem e que o ocultaram ao longo dos tempos. Normalmente, estes elementos, conotados com *deturpações* e *excrecências*, constituem acrescentos, arquitetónicos e decorativos, que a História quis deixar como seu registo nos monumentos do passado, como meio de conservação, correção ou atualização dos mesmos. Mais, estes elementos, na maior parte dos casos tidos por não terem qualquer qualidade artística e, menos ainda, qualquer significado histórico, são em grande parte originários da Época Moderna, então vista como um período de decadência histórica. Assim, ao retirar aos monumentos elementos que, por não estarem dentro do seu *estilo primitivo* o adulteram, procura-se restituir-lhes uma traça mais digna, mais de acordo com o valor histórico desse mesmo monumento, conforme se acreditava. Mais, o simples facto de se eliminarem elementos de épocas posteriores ao da construção primitiva do edifício reforça precisamente essa primazia do valor histórico sobre o valor artístico. E em toda esta orientação seguida nas intervenções de *restauração* dos monumentos nacionais, com vista ao seu *ressurgimento*, temos bem patente, em última análise, o reflexo da teoria de restauro desenvolvida pelo arquiteto francês, Viollet-le-Duc.

Entre os muitos Monumentos Nacionais que foram então alvo de obras de *restauração* estava, naturalmente, a Sé do Porto. Não cabe aqui descrever as significativas transformações que decorreram da grande campanha que a DGEMN realizou neste complexo, todavia urge lembrar o quão elas foram significativas para o entendimento do monumento pelo facto de aparecerem como uma espécie de chamada de atenção para a importância do que foi sempre a Sé do Porto ao longo dos séculos.

Há que lembrar, uma vez mais, o carácter fragmentário dos estudos relativos a este monumento. E o que é significativo é que, se avaliarmos a datação dos mesmos, verificamos que estes coincidem na sua maior parte com as datas da grande intervenção da DGEMN. Acrescente-se, aliás, o carácter propagandístico que esta assumiu através do *Boletim* n.º 40 a 43 da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais de 1946. Na “Notícia Histórica” encontramos uma apologia à história triunfalista da Catedral portuense, ao mesmo tempo que são feitas críticas cerradas aos *enxertos* de que esta foi vítima, com particular destaque para os da época Moderna e, mais concretamente, para os decorrentes das intervenções de “barroquização” do tempo da Sede Vacante de 1717-1741; segue-se a descrição do Monumento “Antes da Restauração”, onde se exalta e

sublinha a sua condição de vítima face à ação do tempo, mas sobretudo dos homens, manifestando-se numa decadência *mais arquitectónica do que construtiva*²⁰, a qual é preciso alterar, salvando o Monumento através da sua libertação e reintegração; segue-se a enunciação das principais “(As) Obras de Restauração” que permitiram a libertação do *grandioso edifício da Sé do Porto*; termina este Boletim com a reunião de um conjunto de cerca de uma centena de “Desenhos” e de “Estampas” que ilustram, justificando, tudo o que atrás foi dito. Aqui podemos encontrar uma compilação (indireta) das principais opções tomadas (ou daquelas que foram consideradas as principais), dos ideais e teorias nelas materializadas. E, de facto, visou toda esta ação desenvolvida pela DGEMN reintegrar o monumento na sua *traça primitiva*, isto é, na sua traça medieval.

Daí que os elementos revelados pelos estudos dedicados a esta época sejam extremamente importantes para o entendimento que atualmente temos daquilo que foi a Sé do Porto no século XX, ou melhor, daquilo que foi até ao século XX. Já tivemos oportunidade de nos dedicar aprofundadamente a esta problemática quando nos propusemos a estudar *As transformações sofridas pela Sé do Porto no século XX. A acção da DGEMN (1929-1982)*. E pudemos concluir com segurança que aquilo que conhecemos hoje como sendo a Sé do Porto resulta muito desta intervenção reintegradora da responsabilidade da DGEMN que procurou devolver ao monumento aquilo que entendia ter sido a sua dignidade primitiva. O que é certo é que se defendia que estas ações de reintegração eram feitas com base nos elementos e fragmentos encontrados, ocultos ou conhecidos noutros Monumentos coevos e geograficamente próximos. Mas, questionamo-nos se aquilo que entendemos como sendo o românico português (e a Sé do Porto tem uma acentuada raiz românica) apresenta caracteres semelhantes aos da sua origem pristina ou se, pelo contrário, e fruto das adulterações e transformações que foi conhecendo ao longo dos séculos, os caracteres que se conhecem não são de todo aproximados, porque resultado da interpretação que lhes foi dada por ocasião das grandes ações de reintegração a que os monumentos foram sujeitos.

Em suma, a par de toda esta problemática em torno da legibilidade da estrutura medieval da Sé do Porto, devemos a esta época do século XX uma concreta chamada de atenção e apelo para a importância histórica, cultural e artística do complexo catedralício que coroa o Morro da Pena Ventosa.

Também os finais do século XX têm, de alguma forma, voltado o seu olhar consciente para este complexo monumental. A inscrição do Centro Histórico do Porto na lista de Património Mundial da UNESCO em 1996 não foi certamente alheia a este facto.

Desde 1992 que a Sé do Porto está sob a tutela do IPPAR e esta instituição estabeleceu em 1993 um protocolo com o Cabido da Sé do Porto que visa a reabilitação e valorização do complexo catedralício. Desde então, a catedral portuense tem sido alvo de intervenções continuadas. Para além da criação do museu do “Tesouro da Catedral” (no segundo piso da Casa do Cabido) segundo um projeto do Prof. Fernando Távora (1989), que adaptou os seus compartimentos às novas funções museológicas, tem vindo o edifício a ser alvo de todo um conjunto de intervenções de consolidação, restauro e valorização que procuram, em última análise, *reabilitar o restauro como programa*.

Fonte: Afonso, J. F., & Botelho, M. L. (2005). PROJECTO PORTO SÉCULO XVI: A Sé e a sua envolvente no Século XVI. Porto: Centro de Investigação em Ciências e Tecnologia das Artes, pp. 12-16.

ANEXO W

Futuras intervenções na Sé do Porto

As intervenções que vão ser realizadas futuramente na Sé do Porto são as seguintes:

- Intervenção na cobertura, reforço exterior da abóbada e paredes exteriores;
- Intervenção intradorso da abóbada capela-mor;
- Intervenção no topo do retábulo-mor (desancoragem da abóbada, desmontagens e remontagem com correção e reforço estrutural);
- Intervenção frescos: paredes da capela-mor (alçados e revisão dos quatro janelões);
- Manutenção fachadas a reboco da Capela de S. Vicente, Capela Nossa Senhora da Piedade e escadaria;
- Conservação e restauro do interior da Capela de João Gordo;
- Intervenção na Antiga Sala do Cabido e Cartório: pavimentos em madeira e paramentos estucados

Conservação e Restauro:

- Painéis de azulejo do Cartório, Cabido e escadas;
 - Teto em madeira;
 - Teto em madeira dourada e policromada;
 - Portas pintadas e portal pétreo;
 - Retábulo e safenas em talha dourada.
- Intervenção na Capela de S. Vicente (estrutura; talha dourada e policromada; cadeiral; espaldar e estrado);
 - Intervenção na Capela do Santíssimo (arco talha policromada; portal; altar de prata; e, pavimento em mármore);
 - Sacristia anexa ao Santíssimo: recuperação do soalho, das paredes, armários embutidos, incluindo área em cave.

Conservação e restauro:

- Teto estuque policromado;
- Pintura de cavalete;
- Mobiliário.

- Igreja

Conservação e restauro:

- Cinco retábulos do transepto;
 - Batistério;
 - Madeiras (portas, guarda-vento).
- Coberturas em lajeado (naves da Igreja e Sacristia Gótica): limpeza seca e húmida, aplicação herbicida e remoção vegetação morta; e, limpeza das juntas e refechamento.
- Elaboração e produção de conteúdos.
- Conceção e execução de Sinalética direcional.

ANEXO X



Fábrica da Catedral do Porto
Terreiro da Sé, 4050-573 Porto
NIF: 501921230

Declaração de permanência

Declara-se para os devidos efeitos que Raquel Sousa Marques, aluna do Mestrado de Património, Artes e Turismo Cultural da Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto, esteve em permanência na Catedral do Porto entre os dias 1 e 18 de Julho de 2019, para recolha de dados necessários ao seu projeto de investigação.

Porto, 14 de Agosto de 2019


Sara Almeida Rocha
Historiadora



MM

MESTRADO EM PATRIMÓNIO, ARTES E TURISMO

CULTURAL

Dezembro 2019