



**Elaine Luciano do
Espírito Santo Neto**

**Reabilitação urbana como oportunidade para o
desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe**



**Elaine Luciano do
Espírito Santo Neto**

**Reabilitação urbana como oportunidade para o
desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano, realizada sob a orientação científica do Prof. Doutor Paulo António dos Santos Silva, Professor Auxiliar do Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território da Universidade de Aveiro.

Dedico este trabalho à minha família.

o júri

Presidente

Prof. Doutor Gonçalo Alves dos Santos Santinha
Professor auxiliar da Universidade de Aveiro

Prof. Doutor José Carlos Baptista da Mota
Professor auxiliar da Universidade de Aveiro

Prof. Doutor Paulo António dos Santos Silva
Professor auxiliar da Universidade de Aveiro

agradecimentos

Primeiramente eu quero agradecer ao meu orientador, professor doutor Paulo Silva por ter sido paciente e incansável em ajudar-me a desenvolver esta dissertação. Agradeço também à minha família que sempre me deu forças para continuar e nunca desistir. E por último a todos aqueles que colaboraram para este trabalho através da resposta aos inquéritos realizados.

palavras-chave

São Tomé e Príncipe, reabilitação urbana, património, turismo, território

resumo

O turismo tem sido um dos grandes motores da economia mundial e o seu impacto sobre o território traduz-se muitas vezes na melhoria da qualidade de vida da população. Sendo as cidades o contexto que mais riqueza gera a um país, torna-se conveniente o reforço dos recursos turísticos existentes e a requalificação das cidades, recorrendo à reabilitação urbana.

Neste âmbito, o presente trabalho pretende medir a influência que a reabilitação urbana pode ter no setor do turismo de São Tomé e Príncipe, tendo em conta os recursos existentes no território. Parte da análise das práticas de reabilitação urbana e das dinâmicas criadas pelos gestores públicos para salvaguardar o património construído urbano, bem como da análise das ferramentas disponíveis no país e de contextos onde a reabilitação urbana pode ser entendida como uma ferramenta em prol do desenvolvimento turístico.

keywords

Sao Tome and Principe, urban regeneration, heritage, tourism, territory

abstract

Tourism has been one of the great engines of the economy and its impact on the territory translates often in improving people's quality of life. Being the cities the context that generates more wealth to a country, it is desirable to strengthen the existing tourism resources and upgrading of infrastructure of the cities, using the urban regeneration.

In this context, this study aims to measure the influence that the urban regeneration can have in regard to the Sao Tome and Principe tourism industry, taking into account the existing resources in the territory. Part of the analysis of urban regeneration practices and dynamics created by public managers to safeguard the urban heritage, as well as the analysis of the tools available in the country and contexts where urban regeneration can be understood as a tool in support of tourism development.

ÍNDICE GERAL

ÍNDICE GERAL	i
ÍNDICE DE FIGURAS	ii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	ii
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES	iii
ÍNDICE DE QUADROS	iii
LISTA DE SIGLAS	iv
INTRODUÇÃO	1
Tema	3
Objetivos.....	4
Metodologia.....	4
PARTE I - ABORDAGEM TEÓRICA	8
CAPÍTULO 1 - O PAPEL DA REABILITAÇÃO URBANA NO APROVEITAMENTO TURÍSTICO DAS CIDADES	8
1.1 Origem e Evolução histórica da reabilitação urbana	8
1.2 Objetos de intervenção da reabilitação urbana	15
Património construído urbano	16
Espaço público urbano	18
1.3 Áreas de intervenção da reabilitação urbana	19
1.4 Agentes envolvidos na reabilitação urbana	23
1.5 Financiamentos e incentivos à reabilitação urbana	25
1.6 Reabilitação urbana em África	26
1.7 Recomendações de reabilitação urbana orientadas para o turismo	27
CAPÍTULO 2 - DINÂMICAS TURÍSTICAS	29
2.1 Conceito de turismo.....	29
2.2 Definições e Tipologias de turismo	31
2.3 Produto turístico	34
2.4 Impactes socioculturais, económicos e ambientais do turismo	36
2.5 Planeamento do desenvolvimento turístico	39
2.6 Situação do turismo a Nível Mundial.....	45
2.7 Tendências do turismo em África.....	47
2.8 Questões de turismo relacionadas com a reabilitação urbana	50
CAPÍTULO 3 - REABILITAÇÃO DE CONJUNTOS URBANOS PARA FINS TURÍSTICOS	52
3.1 Contextos de reabilitação urbana orientados para o turismo.....	52
3.2 Boas práticas de reabilitação de conjuntos urbanos com fins turísticos.....	56
3.3 Quadro de referência de reabilitação urbana orientada para o turismo	65

PARTE II - CASO DE ESTUDO	69
CAPÍTULO 4 - INSTRUMENTOS PARA A REABILITAÇÃO URBANA E PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE.....	69
4.1 Estado atual das cidades de São Tomé e Príncipe.....	70
4.2 Políticas de Ordenamento do Território e Urbanismo de São Tomé e Príncipe.....	73
4.3 Políticas de reabilitação urbana para São Tomé e Príncipe.....	74
4.4 Projetos /Iniciativas públicas e privadas de reabilitação urbana	77
4.5 Situação do turismo em São Tomé e Príncipe.....	79
4.6 Potencialidades de São Tomé e Príncipe para o turismo.....	80
4.7 Debilidades de São Tomé e Príncipe para o turismo.....	82
4.8 Áreas urbanas com potencial turístico.....	83
4.9 Políticas e Estratégias do turismo em São Tomé e Príncipe	84
CAPÍTULO 5 - POSSIBILIDADES DE ARTICULAÇÃO DA REABILITAÇÃO URBANA COM O TURISMO	85
5.1 Indicadores da reabilitação urbana, do património urbano e do desenvolvimento turístico da área de estudo	85
5.2 Ferramentas ao dispor de São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana.....	91
5.2.1 Instrumentos de ordenamento do território	91
5.2.2 Entidades públicas ligadas ao ordenamento do território e ao Turismo.....	93
5.2.3 Entidades privadas.....	94
CAPÍTULO 6 - REABILITAÇÃO URBANA COMO OPORTUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	95
PARTE III - CONCLUSÕES	101
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	103
ANEXOS	113

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Divisão demográfica e geográfica de São Tomé e Príncipe, 2012	69
Figura 2: Indicadores criados e analisados em São Tomé e Príncipe com base na grelha de hipótese.....	86

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Projeção de população urbana de África e dos PALOP, 1995-2030	27
Gráfico 2: Chegadas de turistas internacionais nas Regiões do Mundo, 1990-2012	47

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1: Fatores de degradação de áreas urbanas das cidades europeias	15
Ilustração 2: Modelo de estruturação do turismo segundo a ótica “Produto-Espaço” de Carlos Costa.....	42
Ilustração 3: Componentes de um plano de turismo segundo Edward Inskeep	45

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Critérios para reabilitação de cidades segundo Richard Rogers	14
Quadro 2: Níveis de intervenção no edificado, baseados na necessidade de reabilitação segundo Pedro, Vilhena e Paiva	18
Quadro 3: Metodologia de planeamento da reabilitação de áreas urbanas de acordo com Luz Valente-Pereira	23
Quadro 4: Impactes socioculturais, económicos e ambientais do turismo a partir de Celeste Eusébio, Luís Ferreira e Xerardo Pérez.....	38
Quadro 5: Nível de desenvolvimento do turismo e o ranking de receita do Banco Mundial nos países da África Subsariana	49
Quadro 6: Questões de turismo ao alcance da reabilitação urbana baseadas em modelos de desenvolvimento turístico.....	51
Quadro 7: Boas práticas de reabilitação de conjuntos urbanos com fins turísticos no Brasil, Alemanha e Portugal	57
Quadro 8: Contextos de reabilitação urbana orientados para o turismo.....	65
Quadro 9: Indicadores de infraestruturas de São Tomé e Príncipe	72
Quadro 10: Grupo de inquiridos em São Tomé e Príncipe.....	85
Quadro 11: Análise dos indicadores de São Tomé e Príncipe.....	87

LISTA DE SIGLAS

ADBG - African Development Bank Group
AECID - Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo
CACAU - Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias
DGA - Direção Geral do Ambiente
DGC - Direção Geral da Cultura
DGTH - Direção Geral de Turismo e Hotelaria
DOPU - Direção de Obras Públicas e Urbanismo
DOTDU - Direção de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DTC - Direção de Transporte e Comunicações
ENASA - Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea
GIME-Grupos de Interesse e Manutenção de Estradas
IBA - Internationale Bauausstellung
IHRU- Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I.P.
INAC- Instituto Nacional de Aviação Civil
INAE - Instituto Nacional de Estradas
INE - Instituto Nacional de Estatística
IPHAEP - Instituto do Património Histórico e Artístico do Estado da Paraíba
LNEC- Laboratório Nacional de Engenharia Civil
MFAP - Ministério das Finanças e Administração Pública
OGE - Orçamento Geral do Estado
OMT - Organização Mundial de Turismo
ONG - Organização Não Governamental
PALOP - Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PBTUR - Empresa Paraibana de Turismo S/A
PDDUA - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju
PDSTP - Plan Director de Turismo para Santo Tomé y Príncipe
PEDTSTP - Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em São Tomé e Príncipe
PEID - Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PRODETUR/NE - Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste

RDSTP - República Democrática de São Tomé e Príncipe

RGPH - Recenseamento Geral da População e Habitação

SETUR - Secretaria Executiva de Turismo, da Prefeitura Municipal de João Pessoa

SGC - Serviços Geográficos Cadastrais

UNESCO - United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

UPST - Unidade de Planificação e Seguimento de Transportes

INTRODUÇÃO

A presente dissertação foi realizada no âmbito do Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, sob o tema da reabilitação urbana como oportunidade para o desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe.

O turismo é um fenómeno predominante a nível económico, psicológico, social e cultural (Ignarra, 1998). Como tal, tem efeitos significativos sobre atividades económicas, tornando-se uma das bases de sustentação económica no contexto das regiões e dos países de receção turística.

Enquanto motor de desenvolvimento económico, estes efeitos são notórios com a ocorrência da venda de produtos turísticos que *“está na origem da criação, da sustentação e da expansão de emprego directo e indirecto, com particular incidência a nível local e regional, em que a prestação de serviços turísticos constitui a principal actividade económica”* (Baptista, 1990, p. 14). Além disso, é capaz de gerar benefícios económicos de divisas (no caso do turismo internacional), renda, receitas do governo, servir de catalisador para o desenvolvimento de outros setores da economia, como a agricultura, pescas e indústrias transformadoras, e ajudar a justificar o pagamento de infraestruturas que também servem a comunidade em geral e as necessidades económicas (Inskeep, 2001). Constata-se por outro lado, a utilidade daquilo que são as despesas de consumo turístico. Isto é, enquanto se realizam atividades turísticas, os residentes nacionais e turistas estrangeiros acabam por ter um conjunto de despesas de consumo, que se repercutem significativamente na economia da região ou do país.

A relevância deste setor em termos psicológicos, para o turista, traduz-se essencialmente, na perceção da viagem turística como *“uma necessidade específica que gera um motivo para viajar e estabelece assim um objectivo para a viagem”* (Pearce & Stringer, 1991, citado por Carvalho, 2007, p. 1).

No âmbito social, o turismo encarrega-se de estabelecer relações sociais, e sobretudo, oferecer equipamentos e serviços recreativos, culturais e comerciais na maioria dos casos, para uso tanto de turistas como de moradores, que só são desenvolvidos com a presença do turismo (Inskeep, 1991). Cria também, oportunidades para a educação de pessoas sobre outras culturas e ambientes, e muitas vezes, pode contornar as diferenças ideológicas e políticas e reduzir atitudes prejudiciais, através do próprio património local (idem). Porém, importa frisar, que além de ter um papel crucial no processo de desenvolvimento integrado dos territórios, ao mesmo tempo, este setor pode gerar conflitos e distorções na sociedade.

É certo que em contextos *“socioeconómicos menos desenvolvidos em que a atenção dedicada ao turismo estrangeiro seja excessiva, sem considerar os indispensáveis equilíbrios face aos interesses da população local”* (Baptista, 1990, p. 20), as transformações podem surgir. Na opinião deste autor, os conflitos e distorções advêm do acesso dificultado a meios de alojamento para as populações nacionais; de preços proibitivos em regiões turísticas anteriormente utilizadas para gozo de férias dos locais; e das condições de vida criadas para satisfazer as necessidades dos turistas estrangeiros, que não se articularem com o nível cultural, nomeadamente, os seus hábitos e tradições locais. No ponto de vista cultural, pode-se afirmar que o turismo é propiciador de valorização e preservação do património cultural, e um grande motivador de mudanças culturais. No entanto, *“as situações de conflito potencial e de risco de deterioração cultural são tanto mais nítidas quanto forem diferentes os níveis socioeconómico, cultural e político entre o país emissor e o país de acolhimento”* (idem, p. 20).

Diante de qualquer efeito que o turismo possa gerar, o planeamento do turismo deve sem dúvida, integrar uma política voltada para o controlo de impactes no destino, tal como Alister Mathieson e Geoffrey Wall sugerem na sua estrutura conceptual do turismo. No entanto, a política turística também poderá *“inspirar-se em factores relacionados com a oferta primária ou original, os meios de transporte e de comunicação que a tornem acessível, as estruturas de restauração, alojamento e animação e valorização e a preservação do património histórico”* (idem, p. 461). Trata-se assim, da criação de uma base sólida para que o turismo desenvolva e se torne propício em termos territoriais.

Sendo as cidades o contexto que gera mais riqueza para um território, por tornarem-se num dos principais motores da economia nos países subdesenvolvidos e desenvolvidos, e serem o futuro não só para a Europa como em todo o mundo, a reabilitação urbana surge como ferramenta para reforçar os recursos turísticos existentes e requalificar as infraestruturas das cidades (Hahn, 2012). Além de constituir um pilar para o turismo, a reabilitação urbana é sobretudo um modo de solucionar alguns dos problemas urbanos e de se pensar no futuro das cidades com base nos bloqueios do passado, sendo que permite *“uma valorização física e ambiental de áreas urbanas em crise, [e] dar apoio e valorização económica e social às suas populações”* (Soares, 2006, citado por Tavares, 2008, p. 17). Portanto, diante desta ferramenta, o turismo vem assim, *“exportar a visão, a visita e a utilização de recursos naturais, históricos e arquitectónicos e ainda de infra-estruturas que, quando usufruídos por residentes das regiões ou dos países de recepção, se revestem de*

significado económico mais restrito e sem qualquer incidência directa na balança de pagamentos” (Baptista, 1990, p. 14).

Tema

A escolha deste tema deve-se à possibilidade da reabilitação urbana ser capaz de proporcionar o desenvolvimento económico de São Tomé e Príncipe através do turismo. Isto porque, o turismo continua a ser uma das grandes atividades económicas mundiais, e o investimento na qualidade dos recursos turísticos do país é uma tarefa que pode ajudar a criar condições para o progresso deste setor. Face ao atual estado de abandono e deterioração de muitos recursos turísticos, às carências quantitativas e qualitativas de infraestruturas, e à existência de grandes potencialidades a nível do património natural, cultural e industrial no país, considera-se pertinente a criação de dinâmicas territoriais que levem ao bom funcionamento da indústria turística deste território. Assim sendo, pretende-se assim, averiguar em que medida a reabilitação urbana poderá contribuir para o reforço dos recursos turísticos de São Tomé e Príncipe.

Tratando-se de um país pobre, onde “54% da população vive abaixo do limiar da pobreza” (Universidade de Columbia, 2008, p.8), espera-se conseguir mostrar que a reabilitação urbana poderá ser uma mais-valia para o turismo do país, e não apenas utilizada na lógica do investimento de novas construções ou de equipamentos. Espera-se ainda, que esta dissertação contribua de alguma forma para um olhar mais atento às atuais políticas públicas do turismo e da reabilitação urbana, que além de ser pensada no ponto de vista da oferta turística, pode refletir-se na melhoria da qualidade de vida da população em termos de saúde, educação, emprego, habitação, infraestruturas, e consequentemente na imagem das cidades.

A reabilitação urbana enquadra-se nesta temática, como uma ferramenta que pode contribuir para a diversificação e ampliação da oferta turística do país, caso este venha a preservar o seu património histórico, cultural e industrial. Segundo Leandro (2006, p. 61), a preservação e restauração física pode “*viabilizar a auto-sustentabilidade económica*” e as áreas envolventes quando são recuperadas podem ser adaptadas à realização de práticas de lazer e turismo. Enquanto ferramenta geradora de dinâmica territorial, a reabilitação urbana compreende ações de preservação ou recuperação da memória dos lugares, isto através da intervenção sobre estruturas físicas e sobre os mecanismos de desenvolvimento social e económico, que permitem, num processo sustentável, devolver a qualidade (de vida) urbana da cidade (Tavares, 2008). Portanto são ações com objetivo duplo de

“restaurar o património urbano e melhorar a qualidade de vida, mantendo a população residente, procurando travar o processo de despovoamento das áreas centrais das cidades e revitalizá-las” (idem, p.11). Porém, sendo o turismo *“um fenómeno eminentemente urbano”*, afetado pelas condições sociais, económicas e políticas do território, não poderá ser ignorado na definição de políticas de ordenamento do território e do urbanismo (Leandro, 2006, p. 44). E diante deste argumento, acredita-se ainda mais, que a reabilitação urbana poderá ser uma forma de desenvolver o turismo, estimular novos investimentos no setor turístico de São Tomé e Príncipe, e futuramente, melhorar a qualidade de vida da população.

Objetivos

De forma a apurar até que ponto a reabilitação urbana poderá servir o turismo deste território, esta dissertação terá como objetivos: (1) analisar as atuais práticas de reabilitação urbana e dinâmicas territoriais criadas pelo poder público de São Tomé e Príncipe, que podem ser adaptadas à estrutura da oferta turística do país; (2) conhecer os mecanismos criados pelos gestores públicos (inclusive os promotores do turismo), que visem a valorização e preservação do património construído urbano; (3) perceber o grau de envolvimento do governo central e local nos processos de reabilitação urbana e o seu interesse em criar políticas direcionadas à promoção do turismo nas cidades; (4) analisar os instrumentos disponíveis em São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo baseado na reabilitação urbana; e (5) explorar os contextos atuais das cidades de São Tomé e Príncipe, onde a reabilitação urbana poderá ser entendida como uma ferramenta em prol do desenvolvimento turístico.

Metodologia

1. Tipo de estudo: O estudo é de tipo qualitativo e assume as características de estudo de caso. Partindo de uma revisão da literatura fez-se uma abordagem teórica sobre o conceito de (1.1) Reabilitação urbana, sobretudo as razões que levam as cidades a serem reabilitadas e os contextos onde a ferramenta pode ser adotada. A abordagem incidiu também sobre o conceito do (1.2) Turismo, onde se tentou perceber a sua origem, bem como os modelos que levam o desenvolvimento da atividade turística.

Em seguida fez-se a (1.3) análise de quatro exemplos de reabilitação urbana para fins turísticos, aplicados em diferentes contextos de cidade, sendo que as cidades foram escolhidas por terem algum valor histórico, por se associarem ao passado industrial, pela proximidade as frentes de água ou pelos motivos que levaram à reabilitação das mesmas.

	1.Cidade de Aracaju	2.Cidade João Pessoa		3.Cidade de Duisburg	4.Cidade de Lisboa
Semelhança com São Tomé e Príncipe	As ilhas de São Tomé e Príncipe são ricas em arquitetura colonial, desde os marcos históricos ligados aos descobrimentos das ilhas, até as primeiras edificações construídas para as primeiras ocupações adaptadas às necessidades.	-	Sendo um país composto por duas ilhas, muitas áreas urbanas estão envolvidas por baías.	São Tomé e Príncipe têm uma herança agroindustrial associada ao património das roças.	-
Área de intervenção	<u>Zona histórica</u>	<u>Zona histórica</u>	<u>Frente de água</u>	<u>Antiga zona de indústria</u>	<u>Frente de água</u>
Razões de reabilitação urbana	Resolução das questões do início dos anos 70: <ul style="list-style-type: none"> - Degradação e marginalização de espaços; - Fortes mudanças na configuração social e económica do centro urbano; - Deterioração da paisagem urbana e descaracterização de conjuntos arquitetónicos relevantes à história da cidade; - Descentralização e crescente desvalorização do centro urbano; - Estado degradante e consolidado do centro urbano, em termos de equipamentos urbanos. 	Solucionar os problemas ocorridos entre as décadas de 60 e 80: <ul style="list-style-type: none"> - Processo descontínuo de urbanização; - Questões geradas pela expansão urbana; - Redução do valor imobiliário da área e da restrição de pequenos núcleos; - Situação de abandono do centro histórico, ao passo que o núcleo central da cidade começou a desligar-se das funções de moradia, cedendo espaço para o comércio. 		Resolução de problemas ocorridos nas décadas de 50 e 60 e 70: <ul style="list-style-type: none"> - A Região Vale de Ruhr passou por um processo de industrialização que influenciou o meio urbano e o desenvolvimento do meio rural; - Instalações fabris maiores e mais minas, com graves consequências para o ambiente; - A paragem do crescimento económico, mudanças nos mercados internacionais e uma menor competição das indústrias na zona norte da região; - A cidade comportou os custos financeiros e sociais do desemprego, e foi penalizada pela consequente reduzida coleta de impostos; - Forte densidade populacional, quebra da paisagem e enorme abandonado da área industrial. 	<ul style="list-style-type: none"> - Difícil ligação dos habitantes com a frente ribeirinha, e a falta de relação rio/porto e a cidade; - Adaptação da cidade à realidade de uma área metropolitana, - Estabelecer uma relação entre a cidade e seus habitantes com o rio Tejo e a zona ribeirinha; - Recuperar a centralidade da cidade, em função dos novos usos que lhe serão dados e das infraestruturas a implantar; - Dotar a Baixa Pombalina de redes de infraestruturas subterrâneas para responder as exigências atuais e futuras.
Práticas	<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação do património edificado (arquitetónico e histórico); - Construção de um novo mercado numa área vizinha aos outros dois mercados, e transferência urbana de comerciantes e vendedores para o mesmo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação de praças e monumentos históricos; - Intervenções isoladas (restauração de alguns edifícios importantes para memória da cidade e edificações religiosas); - Intervenção nas edificações, quadras, ruas e praças (reabilitação de um parque imobiliário edificado com foco para habitação); - Reinserção do uso habitacional. 		<ul style="list-style-type: none"> - Combinação do desenvolvimento urbano e paisagem para criação de um sistema regional de parques, que incluiria a ligação de sete corredores verdes; - O Governo interveio para solucionar a pesada herança industrial (infraestruturas, equipamentos e contaminação generalizada dos solos e da água), para melhorar a qualidade de vida dos habitantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de novas condições de mobilidade rodoviária, definição de percursos pedonais e cicláveis;
Razões do turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento do fluxo turístico na cidade, através da qualificação dos espaços emblemáticos para diversificar e ampliar a oferta turística. 	<ul style="list-style-type: none"> - Valorização da paisagem local através do turismo; - Produção de uma nova imagem para a cidade, associada à imagem turística. 		<ul style="list-style-type: none"> - Dar a conhecer o passado industrial 	<ul style="list-style-type: none"> - Ligação histórica patrimonial e Lisboa ao rio. - Criar uma nova visão para a cidade e para a frente ribeirinha como espaço cultural e de lazer.
Práticas	<ul style="list-style-type: none"> - Qualificação dos espaços emblemáticos da cidade para atender a nova função turística desempenhada por Aracaju; - Resgatar a relação histórica entre o centro e o rio Sergipe. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção da imagem urbana mediante campanhas turísticas; - Tipificação de áreas valorizadas pela produção turística; - Intervenções na orla marítima para valorização turística da paisagem local; - Criação de ligação entre a Cidade alta e a Cidade Baixa para aumentar o fluxo de turistas e de residentes. 		<ul style="list-style-type: none"> - Intervenções em termos da regeneração do porto; - Criação de espaços para uma série de jardins mais privados e transformaram os antigos tanques de gás em piscinas para mergulhadores; - Criaram-se fronteiras que acabaram por definir diferentes áreas do parque e foram colocados cursos de água e trilhos para dividir e ligar as mesmas. 	-

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Lima (2009); Pinheiro & Santos (2012); Leandro (2006); Shionara & Melo (2012); Melo (2012); Faria (2004); Salgado (2012)

Diante destes exemplos práticos foi possível fazer uma síntese de referência de potencialidades e desafios da relação entre a reabilitação urbana e turismo, com base nos seguintes pontos:

- *Áreas de intervenção:* São mencionados os motivos que estão por detrás da delimitação das áreas de reabilitação urbana sua importância para turismo, bem como o tipo de operações realizadas nas mesmas.
- *Instrumentos:* Pretende-se conhecer os instrumentos legais e de execução utilizados durante todo processo de reabilitação urbana.
- *Recursos utilizados:* Recursos materiais e financeiros disponibilizados para a execução das obras de reabilitação urbana.
- *Resultados obtidos:* Resultados diretos ou indiretos que a reabilitação teve para a cidade em geral (inclusive para a população local), e para o turismo em particular
- *Dificuldades no processo de adaptação:* Correspondem aos conflitos e perturbações gerados na cidade.

2. *Caso de estudo:* São Tomé e Príncipe foi o local escolhido para a realização do estudo, abrangendo todo o território nacional. O foco incidiu no património construído urbano e no património agroindustrial (roças) situado em áreas não urbanas, com vista ao estudo da situação de reabilitação urbana e do turismo em São Tomé e Príncipe.

Nesta ordem de ideias, foram elaboradas quatro hipóteses de dissertação que serão fundamentadas após a análise dos resultados.

<p>1ª Hipótese: O desenvolvimento turístico baseado na reabilitação urbana contribui para o desenvolvimento local</p>	<p>O desenvolvimento local de São Tomé e Príncipe pode depender essencialmente dos princípios básicos da reabilitação urbana para a melhoria da qualidade de vida da população residente, da redução das despesas do Estado face às intervenções urbanas, e do desenvolvimento espacial da cidade.</p>
<p>2ª Hipótese: A preservação do património construído urbano constitui parte integrante da agenda do Estado santomense</p>	<p>Importa averiguar se o Estado santomense tenciona intervir sobre o património construído urbano na perspetiva de construir a identidade das cidades.</p>
<p>3ª Hipótese: Os organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo desenvolvem esforços para definir políticas de reabilitação urbana direcionadas ao turismo</p>	<p>Pretende-se analisar as ações destes organismos para definição de áreas de reabilitação urbana; identificar os recursos e instrumentos disponíveis para a realização de ações de reabilitação urbana, as políticas de reabilitação urbana desenvolvidas no país e as dificuldades no processo de reabilitação; bem como o reconhecimento da importância da reabilitação do património urbano, da participação comunitária e da densificação de recursos turísticos para o desenvolvimento turístico.</p>
<p>4ª Hipótese: As entidades públicas responsáveis pela atividade turística reconhecem os potenciais recursos turísticos das cidades, e criam mecanismos para a valorização do património construído urbano.</p>	<p>A valorização do património construído urbano parte do reconhecimento mundial do património, do planeamento turístico e desenvolvimento de novas atrações turísticas com base na recuperação do património urbano.</p>

Seguidamente, fez-se também uma breve apresentação das dinâmicas territoriais do local, criadas a nível do ordenamento do território, urbanismo e do turismo, nomeadamente, os instrumentos para a reabilitação urbana e para o desenvolvimento do turismo em São Tomé e Príncipe. Por outro lado, foram indicadas as ferramentas ao dispor de São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana, e em que medida a reabilitação urbana pode constituir uma oportunidade para o desenvolvimento turístico do país.

3. *Recolha de informação:* As informações foram recolhidas através da análise de documentos oficiais, entrevistas e questionários realizados e imagens reais do local, sendo que as questões surgiram mediante uma grelha de hipóteses criada na base três conceitos-chave desta dissertação (Reabilitação Urbana, Património construído urbano e Desenvolvimento turístico), e de uma série ordenada de questões abertas. Posteriormente, a recolha de opiniões deu-se inquirindo seis grupos distintos: (1) organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo, (2) organismos públicos nacionais ligados ao turismo e a atividade turística, (3) organizações não-governamentais e individualidades, (4) colaboradores de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo, (5) comunidades locais, e (6) turistas em trânsito em São Tomé e Príncipe.

No entanto estas informações facilitaram a análise dos indicadores da área de estudo, e a identificação de algumas ferramentas disponíveis no país para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana.

PARTE I - ABORDAGEM TEÓRICA

CAPÍTULO 1 - O PAPEL DA REABILITAÇÃO URBANA NO APROVEITAMENTO TURÍSTICO DAS CIDADES

O presente capítulo é dedicado à revisão do enquadramento conceptual da Reabilitação Urbana e do Turismo. Primeiramente aborda-se a origem e evolução histórica da reabilitação urbana, bem como dos seus objetos e áreas de intervenção. Em seguida, partimos para o estudo daqueles que poderão ser os agentes envolvidos no processo da reabilitação urbana e os financiamentos e incentivos associados ao mesmo. Por último, apresentamos algumas recomendações de reabilitação orientadas para o setor do turismo.

1.1 Origem e Evolução histórica da reabilitação urbana

Origem da reabilitação urbana

Desde o século XIX até a segunda metade do século XX, Aby Warburg, Paul Otlet e Henri Focillon sustentavam a ideia de que a memória artística da humanidade e as informações das obras de arte eram controláveis, sobretudo as que eram dirigidas pelos museus, isto antes do verdadeiro desenvolvimento das tecnologias da informação e da comunicação e da Segunda Guerra Mundial (Torres, 2004). No início do século XX até o pós-modernismo, os grandes museus europeus e americanos, assim como galerias de arte eram espaços para rituais de encontro com passado, tendo como objetivo, mostrar ao público todo o desenvolvimento progressivo da arte de forma evolutiva, através de coleções (idem). Porém, o destino das obras de arte já tinha sido debatido desde o século XIX, tanto que em 1815 Quatremère de Quincy iniciou uma corrente crítica contra a transferência dessas obras do seu lugar de origem, em oposição a institucionalização dos museus que se tornara definitiva em França pelas ações que dominaram a política artística no primeiro império. Segundo este arqueológico e visionário da arte moderna, quando a obra de arte é movida para os museus e julgada pelos seus atributos estéticos, perde o seu valor moral, cria uma falsa admiração e a sua autenticidade é colocada em risco pelo próprio museu (Júnior, 2008; Torres, 2004).

Em torno do debate sobre o destino das obras de arte, Quatremère de Quincy defendeu a conservação das obras de arte nos locais para os quais foram concebidas. Isto porque *“a preservação do valor de ancianidade depende em grande parte da conservação da obra de arte, do monumento ou de seus veneráveis fragmentos no lugar de sua origem, onde se*

articulava às circunstâncias de sua gênese, e mesmo ao conjunto de acessórios com os quais se relacionam” (Junior, 2008, p. 9). É certo que as novas formas de produção resultantes da Revolução Industrial representam uma mais-valia para toda a sociedade. Mas por outro lado, tiveram influências na arte e motivaram os movimentos de revivalismo gótico ou neogótico, que dominaram as sociedades europeias e americanas desde o século XIX até ao início do século XX. Trata-se de um movimento que “*permite colocar o nascimento do patrimônio em uma perspectiva mais rica*”, de modo a haver um olhar para o passado, catalogação, coleção e preservação das ruínas e das marcas do passado nacional (Meneguello, 2008, p. 20). Segundo o mesmo autor, o patrimônio “*é compreendido como monumento e (...) como cristalização de imagens do passado e como um jogo de apropriação e perda*”.

Assim como a Revolução Industrial, o surgimento do turismo pela Grand Tour na Europa fez com que a preservação do passado medieval tivesse ganho um estatuto superior ao mero recuperar e conservar cenários desordenados do crescimento industrial, e que o domínio neogótico determinasse o nascimento do patrimônio urbano e edificado, e da “*necessidade latente de preservar os traços da cidade que desaparecem ou são irremediavelmente alterados*”, como é o caso da cidade industrial de Manchester (idem, p. 20).

Dentre os movimentos neogóticos criados destaca-se o *Arts and Crafts Movement*, liderado por William Morris e John Ruskin, que surgiu como reação e oposição ao processo de industrialização, com o qual esperava-se reviver um passado nacional e identificar “*a reabilitação do trabalho humano, da arte e do ofício do artesão*” através da recuperação de edifícios (idem, p. 19). O movimento das Artes e dos Ofícios veio por sua vez, conduzir o movimento da *art nouveau* na Europa e no norte da América, ao reafirmar as fronteiras entre a arte e o artesanato pela valorização dos ofícios e trabalhos manuais. E ao mesmo tempo veio manter o passado mais contínuo ao representar um estímulo à renovação de uma arte mundial estagnada e retrógrada (idem).

Após o movimento gótico e a Segunda Guerra Mundial, surgiu entretanto, o movimento moderno com efeitos em todas as artes, inclusive no urbanismo, com o intuito de criar uma maior coordenação internacional, da qual criaram-se congressos internacionais de arquitetura moderna. Teve o seu início na Alemanha, em Bauhaus, e trouxe consigo artistas plásticos e vanguardas de toda a Europa, com a preocupação de cuidar da estética das

cidades e da envolvente próxima dos monumentos. No entanto, em 1931 foi organizada a Conferência Internacional de Atenas sobre o Restauo dos Monumentos, da qual foi elaborada a Carta de Atenas que recomenda o respeito pelo caráter e o aspeto externo das cidades na construção de edifícios, sobretudo pelo bairro de monumentos antigos, já que a envolvente deve merecer uma atenção especial. Outra das muitas recomendações da carta é de um novo olhar sobre a restauração do património edificado, onde é sublinhada a necessidade de respeito pelo trabalho histórico e artístico do passado, sem que haja exclusão do estilo de uma determinada época¹.

Como seguidor da arte moderna e devido as eventualidades locais, Le Corbusier comenta a Carta de Atenas do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas em 1933, acrescentando a perceção seletiva deste congresso, a visão mais centrada no monumento e na sua envolvente, e a perspetiva de recuperação do edificado que influencia a imagem que hoje se tem dos edifícios. Para este arquiteto, os valores arquitetónicos do património histórico das cidades devem ser salvos (edifícios isolados ou conjuntos urbanos), já que a vida de uma cidade é um evento contínuo, que em séculos expressa-se nas obras físicas, traços ou construções que dotam a sua própria personalidade e pouco a pouco a sua alma. Como tal, os responsáveis pela sua segurança e proteção do património têm por obrigação fazer tudo o que é lícito para transmitir nos próximos séculos, a herança nobre desta parte do património da humanidade (Jokilehto, 2005).

Sendo o património abstrato e os interesses das cidades afetados pelas memórias do passado, Le Corbusier considera fundamental a busca de soluções que conciliem opiniões referentes às construções repetidas, para que haja seleção, reconhecimento e discriminação dos que ainda vivem e que não devem desaparecer, ou seja, um destaque do património que realmente representa uma referência do passado (idem).

Tal como afirma Carmon (1999), a intervenção na cidade passou por três gerações de políticas. A primeira, marcada pelo determinismo físico de escavadoras e pela ênfase no ambiente construído, onde as condições habitacionais dos edifícios antigos eram intoleráveis e muito antigas nas cidades em crescimento, pelo desejo de fazer o melhor uso do solo urbano central e conduzir os pobres para longe da vista, e pela ideia de remoção de bairros de lata. Em relação aos centros urbanos, o processo de renovação urbana deu-se inicialmente no Reino Unido (1930), e depois nos Estados Unidos de América e na França,

¹ The Athens Charter for the Restoration of Historic Monuments - 1931

com objetivo de demolir as construções deterioradas para a construção de novas obras, e de resolver problemas habitacionais das famílias (idem).

Tendo um âmbito mais abrangente, a segunda geração de políticas de intervenção na cidade focava-se na reabilitação de bairro, com ênfase nos problemas sociais. Foi implementada nos Estados Unidos de América na década de 60 e mais tarde em outros países, tendo como plano de fundo o crescimento económico e a elevação da mobilidade de grandes segmentos da sociedade, seguido da redescoberta da pobreza no seio da sociedade (idem). Surge como crítica à abordagem da primeira geração de políticas, ao possibilitar o planeamento e implementação de programas de reabilitação mais abrangentes para a melhoria de habitações existentes e de áreas envolventes, sem ter que as demolir, e ao mesmo tempo tratar de problemas sociais da população, adicionando os serviços sociais e melhorando qualidade de vida da mesma (idem). Tudo isto, graças a opinião pública que tornou-se mais favorável para programas públicos que exigem grandes alocações para fins de bem-estar, e conseqüentemente a criação de projetos sociais não só ligados à reabilitação habitacional e infraestrutural, como também à educação, saúde, formação profissional, segurança pública, e o envolvimento de moradores locais no processo de tomada de decisão. Ou seja, trata-se de uma abordagem focada nos problemas da pobreza das áreas carentes de grandes cidades (idem).

Contrariamente ao que sucede nas anteriores gerações, a terceira geração de política procurava evitar as questões sociais e encontrar formas de solucionar essas mesmas questões. Na altura, a cidade era vista como recurso económico, sendo que a lógica era renová-la para tornar-se atrativa e conseqüentemente, sair da crise económica mundial da década de 70. De acordo com Carmon (1999), a intervenção na cidade passava sobretudo pela revitalização de centros urbanos, conduzida por uma abordagem empresarial que enfatizava o desenvolvimento económico. Isto porque, a maior parte dos programas sociais da segunda geração foram incapazes de responder as necessidades dos países ocidentais, e como tal, foram suspensos pelos governos que passaram a dar uma ligeira atenção aos graves problemas urbanos, principalmente os das cidades do interior (Carmon, 1999). Pinho (2009, p. 87) afirma que *“as intervenções em tecidos construídos que ocorreram nas décadas de sessenta e setenta foram empreendidas pelo setor privado, e encaradas como projectos isolados, sem estarem integradas num planeamento global para a cidade”*.

Contudo, nas décadas de 70 e 80 as grandes cidades dos países desenvolvidos oficializaram os novos processos (parcerias pública-indivíduo ou público-privada) espontâneos para revitalização, com os quais o baixo preço do solo e da habitação nos centros de cidade começaram a atrair os pequenos e os grandes empresários privados (Carmon, 1999). A parceria pública-indivíduo refere-se às situações de investimentos feitos por indivíduos, famílias e donos de pequenos negócios de bairros deteriorados, completados diretamente (principalmente sob a forma de empréstimos bonificados) ou indiretamente (regulamentos especiais, investimentos em torno de serviços públicos, etc.) por autoridades, e as transformações sociais geradas pela “*gentrification*”, atualização de incumbentes residentes e de imigrantes. Enquanto a parceria público-privada consiste na cooperação que tornou-se comum nos últimos anos entre os grandes investidores privados, muitas vezes entre empresas e autoridades públicas, e geralmente com o governo local, associada geralmente aos projetos centrados no coração da cidade, incluindo grande centros comerciais, centros de convenções, hotéis e às vezes o prestígio habitacional (idem).

Evolução histórica da reabilitação urbana

Após a Segunda Guerra Mundial, a política urbana da Europa Ocidental começou a ser caracterizada por um período de reconstrução, acompanhado de uma longa fase de seleção de bairros de lata, de modernização dos centros urbanos e de infraestruturas urbanas (Couch, Sykes & Borstinghaus, 2011).

Na década de 60 muitos países sofreram os efeitos da combinação da reestruturação económica e das reações sociais contra a agenda do planeamento modernista, que foi fruto do movimento dirigido pela Grã-Bretanha, por ter passado pela mais rápida mudança industrial e profundo declínio urbano em relação aos países vizinhos (Couch et al., 2011). Entretanto, as mudanças também se fizeram sentir em outros países do ocidente, como é o caso da França e da Alemanha. No caso particular da França houve um reconhecimento e resposta aos problemas urbanos emergentes, sobretudo em relação às questões de habitação e exclusão social (idem). Nestas circunstâncias, a política intervenção urbana pós-moderna, *urban renewal* (renovação urbana), passou a ser mais adotada nas cidades, de maneira que a reconstituição de áreas urbanas, passava pela reconstrução e remoção física de bairros de lata, conduzida por um processo de remoção e substituição integral do edificado (idem).

Entende-se por renovação urbana a “*acção que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua conseqüente*

substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitectónicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. [As] estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados aos quais não se reconhece valor como património arquitectónico ou conjunto urbano a preservar”². Contudo, devido ao “surgimento de novos problemas específicos às áreas urbanas – abandono de antigas áreas industriais, desemprego, pobreza, insegurança, congestionamentos de tráfego, má qualidade do ambiente urbano, etc.” – a intervenção na cidade deixa de estar unicamente associada aos edifícios (Pinho, 2009).

A partir dos anos 70, surge uma nova política de reconstituição do centro da cidade, a *urban regeneration* (reabilitação urbana), mais focalizada nos problemas sociais, no auxílio aos moradores de bairros, e sobretudo, na criação de comunidades mais sustentáveis. Surge assim, como “*estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes*”, [exigindo assim, a melhoria] *das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da [repetiva] área da cidade”³.*

O conceito de reabilitação urbana tem sido bastante abordado atualmente, e “*incontornável quer se fale de conservação e defesa do património, de desenvolvimento sustentável, de ordenamento do território ou de coesão social*” (Pinho, 2009). Assim, torna-se dominante, complemento da renovação urbana e agregador de diferentes tipos de intervenções, indo muito além da intervenção no edificado, embora ainda prevaleça a ideia comum de manutenção de algum grau de pré-existências. Tem-se o exemplo da França, que com o surgimento da lei de habitação em 1970, foi alterada a anterior ideia de demolição dos bairros de lata, pela permanência de edifícios remediáveis ou em bom estado; demolição de edifícios irremediáveis; e pelo realojamento dos moradores dos edifícios demolidos, etc⁴.

De um modo em geral, as políticas de reabilitação urbana conheceram várias etapas, sendo muitas delas na tentativa de reconstruir diversas cidades, principalmente as europeias, que viram os seus tecidos urbanos serem destruídos pela Segunda Guerra Mundial. Entretanto desenvolveram-se muitos trabalhos em prol da reabilitação dos centros das cidades, com

² Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada, 1995

³ (idem)

⁴ <http://www.habitat971.com>

impacto positivo na proteção e na melhoria das condições de muitos dos tecidos urbanos antigos na Europa. Esses trabalhos foram resultantes da preocupação de organismos como o Conselho Europeu, e de movimentos como, o *Urban Task Force*, que ao se perceberem das dificuldades e dos problemas das cidades europeias, tentaram estabelecer um equilíbrio entre os interesses económicos, sociais e económicos.

Na tentativa de unir esforços para a resolução dos problemas, o movimento *Urban Task Force*, liderado por Richard Rogers, realizou uma reflexão sobre o estado das cidades inglesas e do resto da Europa, no relatório “*Towards a Strong Urban Renaissance*”, que reconhece e identifica as causas do declínio urbano, e que sobretudo dá uma visão para as cidades europeias. Nesse relatório foram estabelecidos critérios (ver quadro 1) para fazer face ao declínio urbano, com base nos princípios de *design* de excelência, bem-estar social, responsabilidade ambiental, e molduras executiva, fiscal e legal para que as pessoas desfrutem de uma melhor qualidade de vida, que não comprometa a qualidade de vida das futuras gerações (Rogers, 2005).

Quadro 1: Critérios para reabilitação de cidades segundo Richard Rogers

<p style="text-align: center;"><i>Design</i> de excelência</p> <ul style="list-style-type: none">– Indica a necessidade do cuidado a ter com a qualidade do espaço público, design dos edifícios e com as novas construções;– Indica o modo como edifícios podem articular com espaços verdes para promover encontros sociais;– A conceção e manutenção de espaços públicos deve estar no centro de qualquer comunidade, por serem a fonte de interação pública e integração social, e proporcionarem a sensação de lugar essencial para gerar orgulho cívico;– Transporte visto como o coração de reabilitação urbana, sendo que o transporte público deve ser financiado e priorizado com base no seu potencial para proporcionar a reabilitação urbana, e não apenas em caso de negócio de transporte.
<p style="text-align: center;">Responsabilidade ambiental</p> <ul style="list-style-type: none">– Serve de resposta aos desafios ambientais, sendo a sua abordagem direcionada para as áreas em crescimento, fortalecimento e regeneração de comunidades urbanas existentes;– Alcance de uma resposta coordenada a esses desafios para proteção do meio ambiente natural, a expansão urbana e a redução do consumo energético e residual.
<p style="text-align: center;">Bem-estar social</p> <ul style="list-style-type: none">– Lógica de apetrechamento das áreas urbanas;– O incentivar às comunidades de posses, rendimento e etnia, com o aumento da oferta de habitação a preços acessíveis leva a integração das populações, reforço das comunidades de bairro, agregação da comunidade ou criação de espaços dentro dos bairros, garantia da segurança nas cidades e conseqüentemente, incentiva às famílias a permanecerem-se nas cidades.– Ocupações fora das cidades feitas de maneira a evitar impactos negativos em termos sociais, físicos e ambientais nos centros urbanos (recursos limitados e o equilíbrio ecológico dependente da estrutura das vilas e cidades e da proteção das valorosas zonas rurais);– Aproveitamento de antigas áreas de indústria como prioridade sobre o desenvolvimento de áreas verdes;– Reabilitação, reutilização e reinvestimento de casas existentes e comunidades;– Desenvolvimento de elevados padrões de eficiência energética;– Edifícios e bairros que reduzam o consumo de recursos e poluição;

- Comunidades servidas infraestruturas ambientais de alta qualidade;
- Processo de desenvolvimento que envolve as comunidades e incentiva uma abordagem sustentável de organismos públicos e privados que desempenham um papel importante;
- Densificação de espaços verdes, alcance da sustentabilidade através do design, busca de soluções para redução do uso energético e de água, aproveitamento de energias renováveis, e construções sustentáveis.

Moldura executiva, fiscal e legal

- Entrega de quadros fiscais e jurídicos, nos quais os princípios de renovação devem transformar-se em ações práticas.
- Capacidade dos governos e as autarquias de alargar impostos e fundos, poderes necessárias das sociedades de reabilitação urbana para assumir um papel excepcional;
- O investimento de instituições privadas é parte essencial do pacote de reabilitação, mas para que haja suporte desta força poderosa, é crucial que os setores públicos e privados reconheçam os interesses comuns, entendam as suas habilidades complementares e conheçam os diferentes quadros com os quais toma decisões;
- Combinação de fontes de financiamentos públicos e poderes executivos para agir no território, assim como incentivar o investimento privado, garantir a excelência de design, envolver as comunidades locais, e trazer benefícios sociais, económicos e ambientais significativos.

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Rogers (2005)

Portanto, o movimento *Urban Task Force* veio assim mostrar que a reabilitação urbana tem um papel importante na definição das estratégias de desenvolvimento sustentável. E o documento que dele surge vem servir de referência ao espaço europeu, refletir-se em outras experiências da Europa central e desenvolver o conceito *brownfield* (idem).

1.2 Objetos de intervenção da reabilitação urbana

Antes da indicação dos objetos de intervenção da reabilitação urbana, importa apresentar a grande diversidade de fatores económicos, sociais, funcionais e espaciais, que estão na origem da degradação de áreas urbanas. Como se pode verificar na ilustração 1, a degradação urbana resulta de um “*processo complexo e abrangente de sucessivas rupturas face a padrões correntes de qualidade urbana, que pode afectar tanto o centro como as periferias das cidades*” (Ribeiro, 2005, p. 18).

Ilustração 1: Fatores de degradação de áreas urbanas das cidades europeias



Fonte: Ribeiro (2005)

Mas é certo que a política de intervenção na cidade deixou de estar unicamente associada ao património edificado, permitindo que a reabilitação urbana enfatize os problemas

sociais e o desenvolvimento económico, numa intervenção integrada centrada na reabilitação de paisagens e conjuntos urbanos, e não na reabilitação de edifícios isolados. E assim, “*para além das obras de conservação, recuperação e beneficiação que visam a melhoria das condições físicas dos edifícios e de habitabilidade dos fogos, as estratégias [de reabilitação] passam também por uma intervenção a nível da rede de infra-estruturas e equipamentos, nos espaços públicos e na estrutura funcional*” (Tavares, 2008, p. 12).

Neste âmbito, são identificadas as operações de reabilitação simples, correspondentes à reabilitação de edifícios e de outros equipamentos, e as operações sistemáticas, destinadas à reabilitação do edificado e qualificação das infraestruturas, equipamentos e dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva, para a requalificação e revitalização do tecido urbano⁵ (Silva, 2012). Partindo do pressuposto que ao dinamizar o tecido social e económico a reabilitação urbana não é indiferente ao carácter fundamental das suas áreas de atuação, o **património construído urbano** e o **espaço público urbano** são vistos como objetos de sua intervenção.

Património construído urbano

De acordo com a UNESCO (2013, p. 4), “*urban heritage constitutes a key resource in enhancing the livability of urban areas*”, e pode ser visto com um bem social, cultural e económico para o desenvolvimento das cidades. No entanto, é através do turismo, do uso comercial e de valores mais altos de terrenos e imóveis, que o património construído urbano funciona como catalisador do desenvolvimento socioeconómico.

É de salientar o papel importante que as áreas urbanas de valor patrimonial desempenham na construção da identidade das cidades, e consequentemente da identidade nacional. Enquanto suportes da memória social têm relevância na vida social atual, “*os projetos políticos que disputam a construção do futuro*” só se devem realizar frente aos problemas recebidos do passado e as condições para os resolver (Mesentier, 2003, p. 14). Assim sendo, as áreas urbanas de valor patrimonial devem fazer parte das políticas públicas de desenvolvimento urbano de forma a valorizar os conjuntos arquitetónicos urbanísticos de valor patrimonial.

- *Património cultural* (Cravid, 2008, Moniz, 2010; UNESCO, s.d): Conceito amplo e integrador, que abrange bens materiais móveis - pinturas, esculturas, moedas, manuscritos;

⁵ A reabilitação do tecido urbano é associada a um programa de investimento público.

bens materiais imóveis - monumentos, sítios arqueológicos; e bens imateriais (tradições orais, artes cénicas e rituais). Sendo um misto de bens de interesse cultural, adapta-se aos conceitos como, o património arqueológico, arquitetónico, construído e etnográfico, transformando-se assim, num potencial atrativo cultural no planeamento turístico local. Pelo “*seu valor único, deve ser considerado de interesse relevante para a permanência e a identidade da cultura de um povo*”, e a sua conservação, como uma possibilidade das comunidades locais reencontrarem com as suas raízes.

- *Património histórico* (Moniz, 2010): Um bem móvel, imóvel ou natural, com valor significativo para uma sociedade, que pode ser estético, artístico, documental, científico, social, espiritual ou ecológico. A sua preservação teve início como atividade sistemática no século XX, após a Revolução Francesa e a Revolução Industrial, no âmbito da restauração dos monumentos e edifícios históricos destruídos na guerra.

Património industrial (Handszuh, 2011; Melo, 2012): Conceito sucessivamente fortificado pelo reconhecimento dos seus valores histórico, social, tecnológico, científico e arquitetónico, que unidos fazem deste tipo de património a representação de “*um momento específico da evolução das actividades humanas, [da] experiência do trabalho industrial ou [do] desenvolvimento de transformações técnicas e tecnológicas do processo industrial*”. É considerado um potencial no ponto de vista do turismo, ao fazer parte de produtos que permitem ver e apreciar coleções e atrações internas exteriores e paisagens; apreciar os valores estéticos da arquitetura e artefatos; abrigar instalações e atividades de turismo em antigos locais e propriedades industriais adaptados; e desfrutar de património imaterial por participação em eventos culturais inspirados pela herança industrial.

- *Património habitacional* (INE & LNEC, 2013, p. 19): “*A habitação é um elemento essencial da ocupação do território e do desenvolvimento dos aglomerados populacionais*” que assume um papel fulcral na definição e implementação de políticas sociais ao marcar profundamente a qualidade de vida dos cidadão, constituir desde sempre uma necessidade no contexto social e uma fonte de desenvolvimento económico, enquanto setor. Sendo assim, a reabilitação urbana deve passar sobretudo pela melhoria das condições físicas das habitações, tendo como pano de fundo, o ajustamento da oferta à procura habitacional, de maneira a responder as necessidades das famílias. Necessidades que são respondidas mediante o conhecimento da evolução da população, das famílias e

dos alojamentos, tendo em conta que a dinâmica demográfica tem um papel importante na distribuição territorial do edificado e da habitação.

Segundo Pedro, Vilhena e Paiva (2011), a gestão de um parque habitacional e as políticas de reabilitação devem conhecer profundamente o estado de conservação do edificado para que o nível de intervenção responda às suas necessidades e proporcione condições adequadas de habitabilidade. E sendo a habitação um património edificado, as ações de reabilitação podem corresponder à três níveis de intervenção (indicados no quadro 2).

Quadro 2: Níveis de intervenção no edificado, baseados na necessidade de reabilitação segundo Pedro, Vilhena e Paiva

Nível 1: Reabilitação Ligeira	Nível 2: Reabilitação Média	Nível 3: Reabilitação Profunda
<ul style="list-style-type: none"> – Execução de reparações em revestimentos; – Pequenas reparações em instalações; – Reparções localizadas e de reduzida complexidade em elementos primários e/ou secundários. 	<ul style="list-style-type: none"> – Substituição de revestimentos; – Reparação e criação de novas instalações; – Reparação, substituição ou reforço localizados de elementos construtivos primários e/ou secundários. 	<ul style="list-style-type: none"> – Reparação, substituição ou reforço de elementos construtivos primários e/ou secundários.

Pedro et al. (2011)

Espaço público urbano

A intervenção no espaço urbano pressupõe a qualificação de infraestruturas, a requalificação de equipamentos e espaços verdes existentes, bem como a revitalização da estrutura funcional, nos casos em que *“as funções existentes não respond[em] às necessidades básicas dos residentes ou sejam incompatíveis com um desenvolvimento equilibrado do tecido socio-económico local”* (Tavares, 2008, p. 12). Tem-se o exemplo dos bairros, que é uma parte de cidade, onde são conservadas as características funcionais e aumentada capacidade de atração *“tanto para os habitantes, como para o exercício de actividades económicas e sociais compatíveis com a residência”*, de modo a haver estruturação e consolidação do mesmo (idem, p. 13).

Quando se trata de manter e conservar infraestruturas existentes, a responsabilidade é geralmente das entidades que as exploram, e outras, da administração estatal, como é o caso das infraestruturas de educação e de saúde. É da competência das autarquias locais resolver questões relacionadas com estabelecimentos de educação pré-escolar e escolas de ensino básico, centros de saúde, aeródromos e heliportos municipais, rede viária de âmbito municipal e estruturas de apoio aos transportes rodoviários e sistemas municipais de abastecimento de água e de drenagem e tratamento de águas residuais urbanas (AECOPS, 2009). Pois, de acordo com o Dec. Lei n.º 380/99 de 22 de setembro, *“as redes de infra-*

estruturas e equipamentos de nível fundamental que promovem a qualidade de vida, apoiam a actividade económica e asseguram a optimização do acesso à cultura, à educação e à formação, à justiça, à saúde, à segurança social, ao desporto e ao lazer”.

A requalificação de espaços verdes torna-se importante, devido aos benefícios da presença do verde no meio urbano. De acordo com Carvalho (2000) o verde pode criar na cidade, estabilidade e estrutura do território, acautelando especificamente um eficaz escoamento das águas pluviais; conforto ambiental⁶; enriquecimento estético e valor paisagístico (movimento, forma, cor, sombra, valor psicológico de presença de elementos naturais); oferta de espaços para recreio e lazer, prática de desporto, possibilidade de contacto com a representação da natureza; e de certa forma, servir proteção à rede viária e as funções industriais de outras funções que possam torna-se agressivas.

1.3 Áreas de intervenção da reabilitação urbana

A reabilitação urbana é um objeto de plano de pormenor. Como tal, deverá ser promovida após a delimitação das áreas de reabilitação urbana feita pelos municípios, e as ações, mediante a disponibilização dos instrumentos de controlo das operações urbanísticas e de execução de política urbanística. Essas áreas são territorialmente delimitadas, dependendo da *“insuficiência, degradação ou obsolescência dos edifícios, das infra-estruturas, dos equipamentos de utilização colectiva e dos espaços urbanos e verdes de utilização colectiva”*, que pelas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade, possam justificar uma intervenção integrada (Dec. Lei nº 307/09 de 23 de outubro, artigo 2º).

O processo de delimitação define assim, as áreas de reabilitação urbana que podem enquadrar-se nas zonas históricas, antigas zonas de indústrias, frentes de água, subúrbios ou nas áreas urbanas informais, nas quais aplicam-se as respetivas políticas e utilizam-se os instrumentos para concretização das ações de reabilitação urbana. Ações que podem ser coordenadas e geridas pelo próprio município ou pelas entidades do setor empresarial local existentes ou a criar (idem).

Uma vez que os subúrbios e áreas urbanas informais não se enquadram no contexto desta dissertação, serão abordadas neste subcapítulo as zonas históricas, as antigas zonas de indústrias e as frentes de água.

⁶ A vegetação poderá proteger a cidade dos ventos, regular a temperatura e a humidade, e combater a poluição, pela sua ação filtrante e descontaminante da atmosfera (Carvalho, 2000).

Zonas históricas

A paisagem histórica das cidades é o resultado da sobreposição e entrelaçamento de valores culturais e naturais ao longo do tempo, o que torna a intervenção nas zonas históricas uma tarefa ampla que requer algum cuidado em relação às tradições e hábitos locais, e uma atenção especial às questões sociais da comunidade (UNESCO, 2013).

A salvaguarda e conservação destas áreas da cidade passam essencialmente pela intervenção nos bairros críticos e centros históricos. Mas este último contexto pressupõe uma avaliação do valor histórico e patrimonial e do carácter funcional das áreas em relação à estrutura urbana, e uma reabilitação assentada na formulação de políticas urbanas respeitadoras do progresso cultural e social. Estes aspetos garantem o desenvolvimento económico, o bem-estar e a melhoria das condições de vida dos seus habitantes, e o respeito pelas heranças culturais e patrimoniais (Pinheiro & Santos, 2012; Tavares, 2008).

Uma vez dependente do resto da cidade e *“organismo vivo indissociável do resto da estrutura urbana pela qual se prolonga, quer em termos físicos, quer em termos sociais”*, o centro histórico não deve ser entendido apenas como um património, mas como um espaço pertencente de forma particular a outros setores sociais que cristalizam valores locais e globais da sociedade e do mundo do turismo (Pinheiro & Santos, 2012; Tavares, 2008). Na opinião de Ferreira (2003), *“a preservação da identidade e a manutenção da diversidade social e económica exigem uma ocupação permanente dos imóveis, quer com actividades tradicionais, quer com novas funções”* para que haja uma mistura das antigas e novas funções. Por essa razão, as políticas urbanas de salvaguarda e reabilitação dos centros históricos além de salvaguardar e reabilitar fachadas e cenários urbanos, devem melhorar sobretudo os espaços e áreas habitacionais, locais de percurso e recreio de quem vive e procura a cidade, *“onde os valores patrimoniais, os símbolos e as memórias são mais que edifícios, ruas, largos e praças”* (Tavares, 2008, p. 20).

Antigas zonas de indústria

A intervenção nas antigas zonas de indústria resulta do processo de desindustrialização, que refletiu-se nos vazios e ruínas urbanas a partir das décadas de 70 e 80 do século XX, no declínio das infraestruturas económicas e sociais de muitas regiões, e na alteração da atividade económica das áreas urbanas para as suburbanas (Queirós, 2004; Melo, 2012). Nestes espaços industriais improdutivos, abandonados ou subutilizados *“outrora existiam infraestruturas e actividades na cidade, relacionadas com a indústria, quer sejam*

edificado ou vazio, actualmente encontramos os denominados brownfields” (Melo, 2012, p. 51). Para este autor, a natureza, a função estritamente utilitária, a estética característica (pouco valorizada) e as grandes dimensões das edificações industriais ou o estado de abandono ou de ruína que muitas vezes se encontram são alguns motivos que levam à desvalorização de espaços e edifícios industriais como património que é importante preservar. No entanto, as sociedades têm procurado soluções para valorizar estas arqueologias industriais, de modo a *“melhorar as condições de vida nas cidades, quer seja pela substituição de alguns elementos originais, quer pela reutilização do espaço para outros fins”* (idem, p. 13).

Queirós (2004) considera que o desenvolvimento de um *brownfield* torna-se uma tarefa difícil, devido a complexidade da natureza dos fenómenos que lhe deram origem, os interesses divergentes em jogo e as diferentes formas de evolução dos processos de desenvolvimento, constituindo geralmente um desafio significativo às comunidades em que se inserem, aos *stakeholders* e aos agentes de desenvolvimento.

A reabilitação urbana de antigas zonas de indústria vem no fundo incentivar a participação desses agentes na tomada de decisão, e a sua preocupação centra-se nas questões como a *“limpeza e restauro ambiental, criação de emprego e retenção da população local e das actividades de base, atracção ou criação de novas actividades ou outras compatíveis”*, envolvendo assim, os investimentos públicos e privados (idem, p. 4). Estes investimentos são normalmente atraídos pelos projetos urbanos situados em frentes de água, como antigas áreas portuárias, que são zonas singulares tanto para o desenvolvimento de edificado e de espaço público, que reúnem funções como equipamentos culturais e de lazer, restauração, hotelaria, habitação ou escritórios (Melo, 2012). Tratando-se de áreas associadas aos ambientes poluídos, a reabilitação urbana surge numa ótica de desenvolvimento sustentável, visando a melhoria do ambiente e saúde pública, a transformação de locais improdutivos em motores do desenvolvimento local/regional, tornando-se uma componente essencial no processo de revitalização social das comunidades envolventes (Queirós, 2004).

Frentes de água

Ao contrário daquilo que ocorre nas zonas históricas e à semelhança das razões que levam à intervenção nas antigas zonas de indústria, a reabilitação das frentes de água é forçada pelo encerramento dos portos, desindustrialização, abandono do solo e desejo de espaços

públicos, passando assim, por um processo de substituição das antigas áreas industriais e comerciais ribeirinhas por novos espaços de serviços, habitação, áreas de lazer e equipamentos (Estevens, 2009). Trata-se de uma intervenção que surge como resposta ao “*processo de desenvolvimento das cidades pós indústrias nos finais do século XX, às novas exigências de compatibilização entre os efeitos espaciais negativos da evolução económica e a necessidade da salvaguarda da qualidade urbana e ambiental*” (Oliveira, 2009, p. 11). Importa ressaltar que as antigas zonas de indústria e as zonas históricas são áreas de intervenção ligadas muitas vezes às frentes de água, que tornam-se “*adjacentes à esfera do comércio central, estão desocupadas e decadentes, em consequência da obsolescência tecnológica dos equipamentos portuários e à desindustrialização*” (Estevens, 2009). Fazem parte das frentes de água, as frentes ribeirinhas e as orlas marítimas. No que concerne às frentes ribeirinhas tem-se o exemplo das tendências que estão na origem do movimento de reabilitação de frentes ribeirinhas nos EUA, nomeadamente, oferta de grande diversidade de usos; forte procura do público de margens livres e acessíveis; afastamento das infraestruturas viárias e substituição por usos pedonais; recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais; recuperação de património cultural e histórico; criação de espaços públicos de carácter comercial; sítios de exposições e eventos culturais; locais de instalação de elementos artísticos; oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos; e promoção de regulação urbanística (Mann, 1988). Em relação às orlas marítimas, os projetos mais recentes não são orientados apenas na restauração de áreas abandonadas ou no desenvolvimento imobiliário, como também na regeneração da “*creative city*” que integra-se no contexto de tecidos urbanos consolidados, oferecendo novas oportunidades para uma transformação completa de bairros da cidade e atuando ativa ou criativamente na qualidade urbana (Carta, 2012). Portanto, as frentes de água devem ser conduzidas de forma criativa pela força da regeneração integrada, de modo a gerar competitividade e qualidade da cidade, e as suas ações, orientadas pelos princípios de identidade, sustentabilidade económica, potencialidade, dinamismo, interação, multissetorialidade e de perturbação⁷ (idem).

⁷ Fornece uma ferramenta de reconhecimento do ambiente criativo, indica a energia latente necessária para produzir uma perturbação dentro desse contexto e o desequilíbrio que pode resultar da atribuição de novas funções do espaço.

1.4 Agentes envolvidos na reabilitação urbana

Atualmente, as sociedades manifestam interesses individuais que geralmente não coincidem com os interesses coletivos, tendo assim, atitudes pouco colaborativas com o Estado. Por essa razão, procura-se no processo de reabilitação urbana, uma articulação do Governo Central, Municípios, entidades do setor empresarial local e dos agentes presentes no processo de ocupação edificatória (proprietários e promotores imobiliários), para que os objetivos sejam alcançados. Entretanto, os proprietários desenvolvem operações simples, e as entidades gestoras, operações sistemáticas (Dec. Lei nº 307/09 de 23 de outubro).

Conforme o quadro 3 indica, a operação de reabilitação urbana resume-se numa gestão que integra o planeamento/ação como processo contínuo de decisão e avaliação das ações que vão sendo realizadas. Assim, Pereira (2013) considera que o processo de planeamento da reabilitação de áreas urbanas passa por quatro fases distintas, envolvendo tarefas de diferentes intervenientes.

Quadro 3: Metodologia de planeamento da reabilitação de áreas urbanas de acordo com Luz Valente-Pereira

Fases	Tarefas	Intervenientes	Resultados
1. Preparação técnica/política para realizar o planeamento/ação de reabilitação da área	1. Formação de uma opinião técnica sobre a Área e a sua reabilitação.	Equipa técnica de planeamento local e Juntas de Freguesia ⁸ .	<ul style="list-style-type: none"> - Caraterização e diagnóstico; - Propostas alternativas de planeamento; - Medidas cautelares; - Identificação de agentes, meios, recursos e instrumentos para a realização da intervenção. - Informação pública.
	2. Ajuste e concertação a nível municipal do trabalho realizado em 1. Primeira tomada de decisões.	Equipa técnica de planeamento local, Juntas de Freguesia, técnicos e políticos municipais.	<ul style="list-style-type: none"> - Proposta técnica/ política de planeamento e programação preliminares; - Estabelecimento do diálogo e da concertação técnico/política aos diferentes níveis; - Decisão sobre as ações a executar no curto prazo.
	3. Ajuste e concertação a nível de regional/central. Segunda tomada de decisões.	Equipa técnica de planeamento local, técnicos e responsáveis de nível municipal e central/regional.	
	4. Definição do planeamento e programação preliminares da reabilitação da Área.	Equipa técnica de planeamento local.	

⁸ Órgão público da menor divisão administrativa.

Fases	Tarefas	Intervenientes	Resultados
2. Comunicação alargada e discussão pública das propostas técnicas/políticas de planeamento	5. Organização da comunicação e discussão públicas. Preparação do material necessário para a apresentação. 6. Realização da comunicação e discussão públicas do planeamento e programação preliminares.	Os diferentes agentes sociais que se considerarem adequados após a realização da fase anterior.	– Perspetiva local sobre a Área e a sua reabilitação estrangulamentos, dinâmicas locais de desenvolvimento, conflitos e consensos; – Abertura à apropriação e responsabilização dos agentes locais e população em geral.
3. Formulação do planeamento e programação preliminares da reabilitação da área	7. Versão visão do planeamento e programação preliminares. 8. Elaboração dos instrumentos de planeamento e gestão. 9. Definição da implementação do planeamento. 10. Planeamento e programação das ações a realizar no curto prazo.	Equipa técnica de planeamento local; Agentes diretamente envolvidos na execução e gestão da reabilitação segundo as suas áreas de ação.	– Formalização do planeamento preliminar; – Preparação da ação contínua de planeamento, gestão corrente e execução da reabilitação urbana da Área.
4. Planeamento/ação versus gestão corrente	11. Planeamento contínuo através da avaliação das ações de reabilitação sucessivamente decididas e executadas e da gestão corrente.	Escolhidos conforme a rede de agentes estabelecida e a dinâmica desencadeada pela própria ação.	– Dinâmica organizada, instrumentada e autocontrolada de desenvolvimento e qualificação do território ao longo do tempo.

Fonte: Pereira (2013)

Numa primeira fase pretende-se “*conhecer e avaliar a realidade presente e a sua dinâmica de transformação, elaborar um conjunto de objetivos, políticas, estratégias e propostas de intervenção consensuais*”, e definir ações prioritárias à realizar no curto prazo e viáveis perante as disponibilidades da administração e estabelecimento da comunicação entre os intervenientes formais da reabilitação da área (Pereira, 2013, p. 48).

Uma vez debatidos os problemas da área e estimados os meios e instrumentos para a realização das ações de reabilitação, a segunda fase visa apresentar e discutir as propostas de intervenção através da comunicação e discussão públicas “*de forma aberta e alargada à comunidade territorializada na Área e aos diversos agentes sociais cujos interesses e actividades se relacionam com ela e com as acções de reabilitação urbana*” (idem, p. 64). No entanto, procura-se estabelecer uma troca de informação para averiguar a aceitação/rejeição e viabilidade das propostas, e abertura destas à iniciativa dos diferentes agentes sociais; provocar a produção de novos conhecimentos e propostas; dinamizar e captar capacidades, recursos e agentes para desenvolver o planeamento/reabilitação da Área; proceder a uma ampla ação de formação cívica orientada para estimular o interesse e a participação no desenvolvimento e na qualificação do território; abrir perspetivas de

solidariedade, cooperação e apropriação sociais; e consciencializar e responsabilizar a comunidade pelo seu desenvolvimento (idem).

Seguidamente (na fase 3), é expressa em um documento “*a opinião que os agentes sociais formais, técnicos e políticos, dos diferentes níveis da administração com responsabilidades na transformação da Área, [acerca das] características, problemas e potencialidades desta e ao que consideram dever ser feito, e como, para a reabilitar, para realizar a tarefa indissociável de desenvolvimento sócio/económico, cultural e de qualificação espacial*” (idem, p. 68). E por último, é feita a organização e inter-relação do planeamento, gestão e execução da reabilitação da área urbana, de forma contínua, bem como, a concretização dos objetivos definidos (idem).

1.5 Financiamentos e incentivos à reabilitação urbana

O que condiciona muitas vezes o procedimento das obras de construção civil e sobretudo as de reabilitação urbana é a falta de financiamento para cobrir os custos das respetivas obras. De acordo com Carmon (1999), o financiamento e gestão de projetos de reabilitação urbana devem vir de todos os três setores da economia (privado e público, e organizações sem fins lucrativos⁹). Quando se trata do apoio do setor privado, a atração de investidores privados para novos projetos de reabilitação urbana e para o respetivo mercado depende da integração de incentivos como, a disponibilidade de subsídios, parcerias e de benefícios fiscais, dentro de uma lógica de oferta global. E a ponderação deste setor sobre os mesmos ocorre se houver um nível adequado de risco para o retorno potencial estimado, o acesso ao financiamento (procura de capital/investidores); o quadro normativo e legal adequado; a garantia de cobrança de valores de rendas de mercado; e a qualidade estrutural do (s) projeto (s) à desenvolver (Silva, 2012). Contudo, este setor não é capaz de concretizar a regeneração de forma independente, pelo que exige do setor público algum apoio para minimizar o risco existente nas áreas de reabilitação urbana (Ribeiro, 2005, p. 36).

Na perspetiva de facilitar as iniciativas do setor privado e atenuar a incerteza, o governo estabelece medidas¹⁰ para estimular o uso e desenvolvimento do solo, que suportem o risco através do financiamento público de incentivos fiscais, subsídios e iniciativas de desenvolvimento (idem). Isto porque, as tendências políticas e económicas no final do século XX fazem com que a única forma de recrutar o apoio do **setor público** e o capital

⁹ Pessoas individuais que reconhecem a utilidade da reabilitação urbana para as comunidades e a promovem.

¹⁰ Esmparcelamento de propriedades, melhoria da paisagem urbana da qualidade ambiental (Ribeiro, 2005).

necessário para projetos de reabilitação urbana seja a criação parcerias. Além disso, o poder local e os municípios estão cada vez mais condicionados pela escassez de recursos financeiros, de maneira que o Estado por si só, não consegue suportar o financiamento da reabilitação urbana (Carmon, 1999; Silva, 2012).

Tal como afirma Silva (2012), as parcerias **público-privadas**, resultam da relação de longo-prazo¹¹, entre entidades públicas e privadas, que se destina à provisão de um serviço, que pode exigir, ou não, a conceção, financiamento e construção de infraestruturas públicas para tal efeito. Com este tipo de relação “*o parceiro público [pode] transferir para o parceiro privado o risco de concepção do projecto (...), [ficando sob a competência do] parceiro privado, garantir a provisão do serviço contratado por todo o prazo ou maturidade da parceria contratada*” (idem, p. 43). Todavia, torna-se necessária a boa cooperação e coordenação entre os setores público e privado e em geral com a comunidade, de maneira que a articulação desses, permita a concretização dos projetos e a garantia da sustentabilidade necessária dos mesmos (idem).

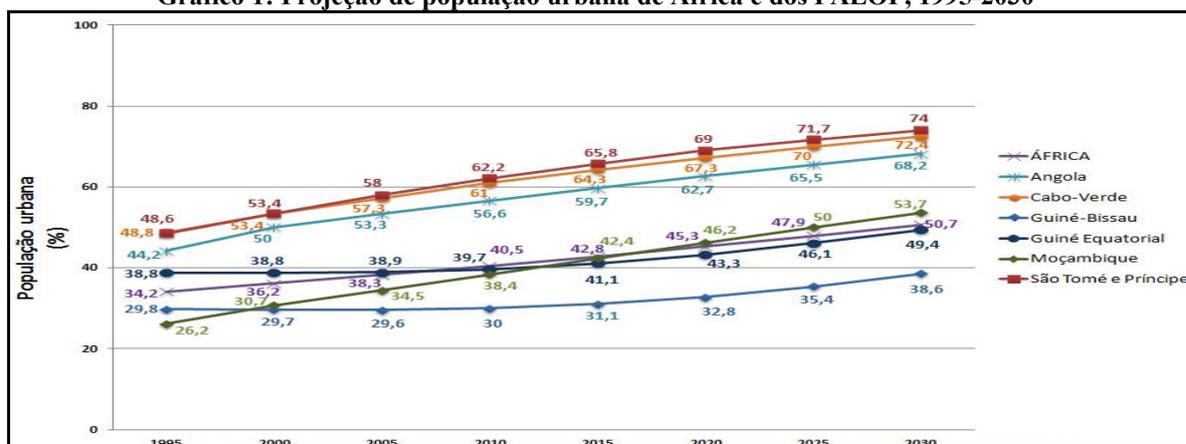
De acordo com Silva (2012, p. 37), “*não existe um sistema de financiamento da regeneração urbana, único, capaz de responder a todas as exigências ou necessidades específicas para cada tipo de projecto*”. Verifica-se assim, que as principais fontes de financiamento da reabilitação urbana são nomeadamente, o investimento público, fundos comunitários (pressupõe uma candidatura), fundos de investimento imobiliário, e os investidores internacionais.

1.6 Reabilitação urbana em África

As cidades africanas têm vindo a crescer de forma acelerada, tanto que até 2009, 395 milhões de pessoas – quase 40% da população do continente – viviam em áreas urbanas (Africa Renewal, 2012). Tal como o gráfico 1 indica, dentro da África e dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa-PALOP, Angola, Cabo-Verde e São Tomé Príncipe são países que desde 1995 tiveram percentagens acima da média africana. Dentre eles destaca-se São Tomé e Príncipe que pode vir a ter 74% da sua população a residir nas áreas urbanas, em 2030.

¹¹ Permite diminuir o risco para o promotor e para a banca, tornando as parcerias público-privadas, a forma mais adequada de financiar projetos de reabilitação urbana de maior dimensão e longa duração (Silva, 2012).

Gráfico 1: Projeção de população urbana de África e dos PALOP, 1995-2030



Fonte: Elaboração própria, adaptado de United Nations (2006).

Estima-se que em 2050 o número da população urbana em África irá triplicar para mais de 1,2 mil milhões (60%), representando para o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (UN-HABITAT), um duplo desafio de ajudar a África a aproveitar melhor o potencial produtivo de suas cidades, e lidar com as crescentes buscas pelos serviços locais e habitação digna, para que mais e mais pessoas não sejam obrigadas a juntar-se em áreas mais desfavorecidas. Joan Clos – o diretor executivo do Programa – é da opinião de que o crescimento da população urbana requer um planeamento urbano sistémico, capaz de tornar as cidades de África mais sustentáveis (Africa Renewal, 2012).

Países como a África do Sul, Nigéria e Moçambique adotaram a política do Urban Regeneration, sendo a África Sul o país africano marcado pela contestação dos movimentos sociais – Western Cape Anti-Eviction e Campaign e Abahlali baseMjondolo – surgidos no pós-apartheid do país para contestar “*programs that forcibly relocated the poor out of the cities*” (City Vision University, s.d). No entanto, realizaram-se na África ações no âmbito da reinserção do uso habitacional, na qualidade de áreas verdes, de infraestruturas básicas, da rede viária e dos sistemas de transportes (Bettencourt, 2011).

1.7 Recomendações de reabilitação urbana orientadas para o turismo

A reabilitação urbana tem repercussões em diversos domínios, inclusive no turismo. No entanto, existe uma série de recomendações que convém ser destacadas neste subcapítulo.

- As **políticas** de reabilitação urbana para fins turísticos não devem fugir a lógica de uma intervenção integrada. Pois, além da preocupação em salvaguardar o património construído urbano para o interesse turístico, há que considerar a requalificação de um conjunto de infraestruturas, equipamentos e espaços verdes da cidade que também são usufruídos por turistas e que cobrem a oferta turística no destino. Importa referir que, o património

habitacional é um objeto de intervenção de interesse exclusivo das comunidades e não dos turistas, mas ainda assim, é um património urbano que constitui um incentivo à população na colaboração das atividades turísticas.

- A delimitação de áreas de reabilitação urbana deve surgir na sequência do reconhecimento destas como áreas de potencial e interesse turístico, passando por um processo de identificação e reconhecimento do património construído urbano como recurso turístico¹², e identificação dos respetivos recursos materiais e físicos em estado de degradação que carecem de uma intervenção de reabilitação. Portanto, as **áreas de intervenção** devem ser delimitadas numa ótica de enaltecimento de potencialidades e de resolução de fragilidades, para que a atividade turística possa ser desenvolvida nas mesmas. Por outro lado, podem ser áreas classificadas internacionalmente pelo seu valor cultural, histórico e natural.
- As áreas de intervenção também colocam a questão da **escala do território**, que é um fator que altera o modo como as políticas devem ser aplicadas. É evidente que a grande parte de políticas de reabilitação urbana foram criadas no contexto das grandes cidades europeias, de maneira que as suas realidades e prioridades são diferentes em relação às cidades menos desenvolvidas. Como tal, cada Estado deve procurar adaptar estas políticas à sua realidade, considerando sempre os acontecimentos ocorridos no território em causa.
- Outro aspeto importante à considerar é a **coordenação entre agentes**. É fundamental que haja um processo de debate e troca de pareceres para que cada um conheça o seu papel na concretização dos objetivos. Por outro lado, é importante que população se identifique com os projetos de reabilitação urbana, vendo o turismo com uma oportunidade de melhoria da sua qualidade de vida.
- As **parcerias** tornam-se cruciais para a reabilitação urbana, na medida em que ajuda o setor público à investir e a desenvolver ações nessa área. No entanto cabe ao Estado a tarefa de criar um ambiente consistente e propício para conseguir estabelecer parcerias com o setor privado, já que os seus organismos não têm suporte financeiro para custear a totalidade das obras. Mas para tal, o setor privado também deve ser atraído pelas condições já referidas neste capítulo e pela solidez dos recursos turísticos que o mesmo considera essenciais para se investir no turismo.

¹² Elementos naturais (praias, serras, lagos e montanhas), culturais (tradições, artesanatos e museus) e histórico-patrimoniais (edifícios históricos, monumentos, mosteiros e igrejas, património classificado e arqueologia) (Fazenda et al., 2008).

CAPÍTULO 2 - DINÂMICAS TURÍSTICAS

Neste capítulo fazemos uma retrospectiva histórica do conceito do turismo, seguida de uma revisão das suas definições e tipologias. Posteriormente, de forma bastante sucinta, analisam-se as particularidades do produto turístico, bem como a sua importância para a concretização de atividades turísticas. Sistematizamos também as implicações geradas pelo setor, que chamam atenção à necessidade de controlar os impactos num planeamento em turismo. E por último, apresenta-se os pontos que debruçam especificamente sobre a situação do turismo mundial e as suas tendências na África.

2.1 Conceito de turismo

A palavra “turismo” surge do termo “tour” - viagem realizada desde fins do século XVI pelos nobres ingleses, alemães e outros na França - ao qual foi associada a Grand Tour e apostada a ideia do Petit Tour (Comoane, 2007; Pérez, 2009). Tendo a viagem como elemento comum a Petit Tour, a *Grand Tour* realiza-se em zonas rurais, orientais e meridionais europeias com o propósito de educar as classes mais poderosas, para o trabalho na política, na diplomacia ou no mundo dos negócios (Pérez, 2009). Por esse facto, a noção de turismo celebrizou-se em 1700, e prolongou-se até ao século XVIII com as viagens realizadas por razões comerciais, religiosas, de saúde, políticas ou de estudo.

A revolução industrial e burguesa do século XIX provocaram uma mudança sociocultural tanto a nível dos transportes, que facilitaram a viagem, como em termos da imitação dos costumes das elites por parte da burguesia, tanto que o mundo passou a ser observado como paisagem e panorâmica, convertendo o turismo numa forma de ver, segmentar e apresentar o mundo (idem). Associado à estes factos, em 1841 Thomas Cook organizou o primeiro pacote turístico da primeira viagem comercial de comboio em grupo, como forma de “*aliviar o stress criado pelos modos de vida industrializados e de colocar as pessoas em ambientes rurais, onde se pretendia explorar as formas de vida originárias da sociedade britânica a nível das áreas que lhe deram origem: o countryside inglês*” (Costa, 2005, p. 281). Contudo só no século XX, após a Segunda Guerra Mundial, e numa fase de progresso socioeconómico marcada pelo desenvolvimento das cidades, evolução dos meios de transporte, melhoria das condições de trabalho, de vida e todos os factos associados à regeneração social é que o fenómeno do turismo passou a ser conhecido como uma atividade de lazer e recreio, e conseguiu consolidar-se. A partir daí, criaram-se esforços para o desenvolvimento turístico, tanto a nível económico como tecnológico, social e

cultural, de maneira que o Homem passou a ter motivações que o levaram a deslocar para fora do seu ambiente habitual, fugindo à rotina derivada do aumento da pressão urbana, e conseguindo concretizar as suas necessidades graças aos meios e condições existentes para viajar, como o rendimento e o tempo disponível.

Atualmente, o turismo tem ganhado cada vez mais importância em todo o mundo, e vem assumindo um peso significativo a vários níveis, nas relações entre regiões, países e continentes. Com as transformações económicas, sociais, políticas e tecnológicas ocorridas nas últimas décadas, este setor expandiu-se e passou a ser considerado um fenómeno do século XX, sendo atualmente responsável pelo progresso de outros setores de atividade (Ramos & Marujo, 2011). Dependendo da escala territorial em que o turismo é desenvolvido, os seus efeitos económicos traduzem-se direta ou indiretamente na geração de rendimentos e empregos. Enquanto isso, o setor vai criando na economia um valor acrescentado proveniente dos seus ramos de atividade e de outros ramos de atividade em resposta ao consumo interior do turismo, nomeadamente, o Valor Acrescentado do turismo (OMT - Organização Mundial de Turismo, 1999). Por outro lado, é visto como um fenómeno social, responsável pelas constantes mudanças nas sociedades não só na relação visitante-residente, como também no desenvolvimento e melhoria do espaço geográfico, onde é desenvolvido. Pois, tal como afirmam Fazenda, Silva e Costa (2008, p. 82), “*a actividade turística impulsiona o investimento em infra-estruturas básicas de suporte ao desenvolvimento turístico [com a] construção de vias de acesso (inter e intra-regionais), redes de saneamento básico e de abastecimento de água, em energia e instalação de serviços públicos*”, gerando assim, melhores condições de vida para as populações.

Partindo de um contexto mais regional, Baptista (1990, p. 461) constata que “*o grau de compreensão das incidências do turismo no desenvolvimento regional está directamente relacionado com a maior ou menor relevância atribuída a esta actividade para além da visão restrita do seu contributo como fonte de divisas*”. Para este autor, cada região de um determinado país deve reconhecer o turismo como gerador de mudança, quer em “*termos de rendimento, emprego, tensões no mercado de trabalho, valorização ou degradação do património histórico e cultural e do meio ambiente, tensões socioculturais, efeitos dinamizadores noutras actividades produtivas*”. Portanto, entendendo e assumindo os efeitos económicos, sociais e culturais que podem surgir do turismo, cada região deve procurar enquadrar este setor numa determinada estratégia de desenvolvimento, uma vez

que o turismo constitui por outro lado, ameaças “*ao meio ambiente, no desequilíbrio do mercado de trabalho, na exagerada utilização de infra-estruturas insuficientes, na procura conjuntural de bens de consumo de que não é possível providenciar abastecimento suficiente e atempado, nas especulação de terrenos em prejuízos da agricultura e do urbanismo para habitação, etc.*” (idem, p. 461).

2.2 Definições e Tipologias de turismo

Definições de turismo

O turismo é uma área científica recentemente formada, de natureza multifacetada e multidisciplinar. Não obstante, investigadores em turismo e organizações mundiais criaram várias raízes teóricas e empíricas como consequência da agregação de outras áreas científicas, sendo estudado através de abordagens económicas, sociológicas e geográficas, assim como um recurso para análises interdisciplinares e sistémicas (Eusébio, 2006).

As definições conceptuais do turismo são bastante amplas e diversificadas. Todavia, com o surgimento de diversas teorias, o turismo resumiu-se ao movimento temporário de pessoas para destinos fora do seu local habitual de residência e trabalho, em que as atividades incluem a deslocação para todos os efeitos, dia de visitas e excursões durante a permanência nos destinos (Holloway, 1985, citado por Richards, 1996, p. 21).

No ponto de vista técnico, existe alguma tendência das definições do turismo variarem de país para país, consoante a formação académica e do ponto de vista dos investigadores em turismo (Cooper et al., 1998; McIntosh e Goeldner, 1986; Middleton, 1988; e MacCannell, 1976), o que dificulta as comparações internacionais. E como tal, as definições têm sido debatidas pela grande complexidade desta atividade, tanto que, no seguimento destes debates, a Organização Mundial de Turismo - OMT uniu em 1994, os elementos comuns das anteriores abordagens numa única definição. Para a OMT, o turismo compreende as atividades de pessoas que viajam e permanecem em lugares fora do seu ambiente habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com propósitos de lazer, negócios ou outros (World Tourism Organization, 1993, citado por Richards, 1996). A definição da OMT foi de tal forma abrangente, que permitiu distinguir o conceito “turistas”, visitantes que permanecem pelo menos 24 horas no destino, do conceito “excursionistas”, visitantes que viajam por menos de 24 horas, tal como Neil Leiper define o turista na sua abordagem holística e sistémica do turismo (Richards, 1996).

Assim como Leiper (1979), Mill & Morrison (1992) definiram o turismo seguindo uma abordagem sistêmica, sendo esta considerada, a mais adequada *“das várias abordagens que têm sido utilizadas para compreender o turismo”* (Eusébio, 2006, p. 8). Para Leiper, o turismo deve ser visto como um sistema integrado, baseado em elementos como, os turistas, regiões geradoras de turistas, regiões de trânsito, regiões receptoras de turistas e a indústria do turismo, que embora isolados, interligam-se a nível funcional e espacial (Ribeiro, 2011). No seu sistema, o turista é considerado o ator principal do sistema; as regiões geradoras e receptoras de turistas e a região de trânsito, os elementos geográficos; e a indústria do turismo, o leque de empresas e organizações envolvidas na formação do produto turístico, bem como *“a variedade de actividades que a compõem, incluindo o transporte, alojamento, animação/recreio, restauração e serviços relacionados”* (Cooper, 1993; Leiper, 1979, citado por Ribeiro, 2011, p. 11).

Tratando-se de um sistema aberto, a organização dos seus elementos dá-se em ambientes mais vastos, nomeadamente o físico, cultural, social, económico, político e tecnológico. No entanto, interagem com outros elementos *“não só na concretização do produto turístico proposto, mas também em termos de transacções, e os impactos do turismo que, naturalmente, ocorrem em diferentes contextos”* (Ribeiro, 2011, p.11).

Já Mill & Morrison abordam o turismo de forma mais abrangente, considerando o funcionamento cíclico dos elementos que compõem a procura, marketing, destino e a viagem. Nesta abordagem a procura é uma dimensão inclui fatores que influenciam o mercado, com ênfase na abordagem do comportamento do consumidor, sobretudo fatores internos e externos que influenciam a viagem, *inputs* do mercado interno que levam os consumidores a tomar uma decisão e a marcar as viagens. O marketing centra-se numa estratégia dos prestadores de serviços turísticos, da qual é criado um plano para promover e distribuir produtos e serviços do mercado para o consumidor. O destino diz respeito aos processos e procedimentos que os destinos optam para desenvolver e sustentar o turismo. E por último, a viagem que concentra-se nos fluxos turísticos, meios de transporte e nos segmentos de mercado (Scarpino, 2010). Assim, Mill & Morrison (1992, citado por Scarpino, 2010) consideram que o papel do marketing no turismo é de vender o destino para o mercado. E o da viagem, permitir que o mercado chegue a esse mesmo destino.

Tipologias do turismo

Dependendo das motivações e as intenções dos viajantes do turismo e dos recursos turísticos do destino, surgem inúmeras formas do turismo (Cunha, 1997, citado por Ferreira, 2009). Porém, optou-se por destacar aquelas que seriam mais importantes e aplicáveis ao tema da dissertação, sendo elas:

- *Turismo de Lazer* (Comoane, 2005): Aquele em que o único desejo do turista é mudar de ares, conhecer novos lugares, passar férias ou visitar amigos, tendo assim, o passeio como objetivo principal. É um tipo de turismo que à partida é praticável em qualquer lugar. Porém, exige que o local escolhido seja bastante tranquilidade e disponha de boas condições de infraestruturas, capazes de proporcionar maior gozo ao visitante.
- *Turismo urbano* (European Commission, 2000; Law, 1994): Trata-se de um conjunto de recursos turísticos ou de atividades localizados em cidades e oferecidos a visitantes de outros destinos. Interligadas num núcleo particular, as suas atividades possibilitam às cidades atrair visitantes, incluindo assim, o turismo de lazer ligado às características particulares das áreas urbanas; o turismo de negócios associado à vitalidade económica, social e cultural das cidades; e o turismo de conferência ligado à imagem das cidades e instalações disponíveis.
- *Turismo Cultural* (Comoane, 2005; Richards, 1996): Um termo difícil de definir, não só pelo tipo atrações visitadas, como também pelas atividades praticadas e motivações dos turistas que buscam e usufruem deste tipo de turismo, os “turistas culturais”. No que concerne as atrações, considera-se que, o museu e um lugar arqueológico; a arquitetura; a arte, escultura, artesanato, galerias, festivais e eventos; a música e dança; o drama; a língua, estudo da literatura e passeios; festas religiosas e peregrinações; e as plenas subculturas e culturas (folclóricas ou primitivas) são capazes de atrair esses turistas. Portanto, é um tipo de turismo que resume-se ao consumo de arte, património, folclore e de outras manifestações culturais dos turistas, envolvendo a participação em eventos ou ações de pesquisa por professores, estudantes, arqueólogos ou cientistas, com vista à adquirir mais conhecimentos de uma determinada matéria.
- *Turismo de Sol e Praia* (Comoane, 2005): Uma modalidade que é bastante comum na maioria dos países africanos e encarada como uma atividade de lazer pelos turistas que visitam praias com o propósito de nadar e de fazer banhos de sol. Uma categoria de

turismo responsável pelo maior fluxo de turistas, que domina assim a indústria turística das pequenas e médias empresas localizadas em zonas tropicais como São Tomé e Príncipe.

- *Turismo Social* (idem): Organizado pelas entidades empregadoras a favor dos seus trabalhadores, sobretudo em épocas em que os hotéis registam menos movimento de hóspedes, passando os alojamentos a ter os preços mais baixos.
- *Turismo da Juventude* (idem): Realizado por jovens, estudantes ou não, com o objetivo de festejar algum acontecimento, e de promover intercâmbios com demais jovens. Como tal, é crucial que os locais visitados sejam capazes de oferecer boas condições de diversão.
- *Turismo Gastronómico* (idem): visa promover os pratos típicos ou dos outros produtos comestíveis, cujos sabores passam a ser um atrativo para os turistas internacionais.
- *Turismo Industrial* (Otgaar, Berg, Berger & Feng, 2008): Corresponde a visita a empresas operacionais ou ao património industrial (empresas não operacionais), não relacionados com a atividade turística, que oferecem aos visitantes uma variada oferta de património industrial, museus, experiência relacionada com o produto e com o processo de produção, aplicações e os antecedentes históricos, ou seja, uma oferta da indústria viva.
- *Turismo de Aventura* (Comoane, 2005): Praticado principalmente pelos aventureiros, pessoas que buscam emoções que os fala aumentar a adrenalina, como é o caso dos alpinistas e dos balonistas.
- *Turismo Ecológico* (idem): Normalmente praticado por pessoas provenientes dos países industrializados que procuram noutros destinos contemplar a natureza quase inexistente nos seus países de origem, ou em busca de espécies próprias das zonas tropicais.
- *Turismo em Espaço Rural* (Comoane, 2005; Pérez, 2009): praticado por pessoas que procuram praticar atividades que são exclusivas nas zonas rurais. Nesta tipologia de turismo estão associadas à atividades como o agroturismo, ecoturismo, turismo de aventura e turismo desportivo, que diante das características de um turismo de massas e das cidades não seriam realizáveis.

2.3 Produto turístico

O Homem enquanto ser racional consome uma série de produtos para satisfazer as suas necessidades diárias. No caso particular do turismo, ele tem a necessidade de usufruir de um conjunto de bens e de serviços, de atributos do destino e de experiências como visitante, desde que sai de casa até ao seu regresso, ou seja, de adquirir um produto turístico (Eusébio, 2006). Um produto, que não só satisfaz as necessidades turísticas

primárias e secundárias, como também serve de objeto de negócio entre turistas e empresas (Koutoulas 2001, citado por Koutoulas, 2004).

O produto turístico é por natureza complexo. E baseia-se em componentes tangíveis e intangíveis, funcionalmente interdependentes, que complementam-se à medida que cada um fornece apenas uma parte dos benefícios procurados pelos turistas (Koutoulas, 2004; Smith, 1994). Segundo Middleton (1989, citado por Moniz, 2010), trata-se de um produto composto por **atrações** - elementos proporcionados pelo destino que, individualmente ou combinados, constituem as razões principais de visita; **facilidades** - elementos do destino que tornam possível ao turista manter-se no local e usufruir das suas atrações; **acessibilidade** - definida em função do grau de facilidade ou dificuldade de acesso ao destino que o turista pretende visitar; **imagem** - as ideias, crenças ou sensações sobre o produto que o turista pretende adquirir fazem parte do próprio produto; e pelo **preço** - somatório de todos os elementos da viagem: do alojamento e de outros serviços.

Para Medlik e Middleton (1973, citado por Smith, 1994) o produto turístico é um conjunto de atividades, serviços e benefícios que constituem toda a experiência turística. Já Baptista (1990, p. 121) define-o como a mistura de tudo quanto é possível “*consumir, utilizar, experimentar, observar e apreciar durante uma viagem ou uma estada*”. Para o mesmo autor, o produto turístico é oferecido no mercado em forma de objetos físicos, serviços, personalidades, lugares, organizações e ideias, ou num conjunto de benefícios em objeto físico ou em serviço, de maneira a ser recebido e experimentado por alguém. Incluindo assim, os “*serviços de agências de viagens, alojamentos hoteleiros, restaurantes, diversões, aquisição de produtos de recordação, contactos sociais com outros turistas e com populações locais, frequências de praias, (...), visão ou visitas de castelos, museus, palácios, etc., visita a cidades e locais típicos, qualidade, eficiência e urbanidade nos serviços recebidos de profissionais de turismo, (...), sensibilidade à beleza da paisagem e à amenidade do clima, à limpeza das ruas, ao ambiente cívico, às condições de transporte, à preservação e conservação dos locais de interesse turístico, etc.*” (idem, p. 122).

Importa realçar que, de certo modo, as componentes do produto turístico definidas pelo Middleton (1989) vão de encontro àquilo que devem ser as componentes de um plano de turismo. Um assunto bastante pertinente que será posteriormente abordado neste capítulo.

2.4 Impactes socioculturais, económicos e ambientais do turismo

Nos dias que correm, o turismo é visto como sinónimo de desenvolvimento, o que não é de todo verdade. Tratando-se de um setor em constante evolução, com grande repercussão na sociedade, cultura e na economia, em certa medida, acaba por não constituir um fenómeno inteiramente positivo. Isto porque, a globalização tornou o consumidor cada vez mais exigente, fazendo com que a notoriedade de alguns destinos passasse a ser a razão do seu próprio congestionamento, gerando assim, uma grande controvérsia e impactes, não só a nível sociocultural e económico, como a nível ambiental.

No contexto sociocultural, os impactes do turismo para as regiões de destino dependem do tipo de turismo praticado (grupo, individual, independente, circuito, estada, etc.), que favorece ou evita o contacto entre o visitante e o residente; assim como, das características socioeconómicas e do turismo da região recetora (o seu nível de desenvolvimento, a riqueza da sua cultura e seu enraizamento nas populações visitadas, mentalidade dos residentes face aos estrangeiros). Dependem também, do tipo de alojamento e, sobretudo, do respetivo grau de integração na população local (“Guetos” turísticos ou alojamento de residência), do volume da frequência turística e sua concentração no tempo e no espaço; e das características socioeconómicas e hábitos turísticos da região emissora (Baptista, 1990). Embora o turismo seja um fator de reaproximação das pessoas, a preparação psicológica do turista, a informação prévia relativamente ao destino visitado, juntamente com as características do próprio destino, fazem com que este objetivo não seja totalmente atingido (Baptista, 1990; Mathieson & Wall, 1982). Isto é, no caso de pessoas que encaram a mudança de forma ativa, as consequências, positivas ou negativas do turismo, podem ter um maior ou menor impacto no destino (Santana, 1997, citado por Pérez, 2009).

Baptista (1990) afirma que as modificações socioculturais provocadas pelo turismo manifestam-se positiva ou negativamente naquilo que são as consequências sobre as estruturas da sociedade recetiva e sobre as instituições tradicionais, bem como nas consequências genéricas sobre a cultura do país recetor, como o património cultural, os valores tradicionais, a autenticidade da cultura sacrificada à comercialização do produto turístico. As alterações também são vistas através das consequências no comportamento e na mentalidade das populações visitadas, em que as atitudes dependentes do tipo de relação com os turistas podem *“passar de uma atitude de hospitalidade previdente a uma atitude*

de rejeição ou de isolamento, atenuadas por vezes pelo interesse ou podendo ir até a manifestações violentas, individuais ou colectivas” (idem, pp. 21-22).

No que concerne à economia, as implicações do turismo manifestam-se “*nas mudanças da estrutura económica dos destinos, mais conhecidos a nível nacional e internacional, e menos no nível local e regional*” (Santana, 1997, citado por Pérez, 2009, p. 77). Pois, independentemente do tipo de visitante e das características da região de destino “*os visitantes adquirem bens e serviços de actividades económicas directamente relacionadas com o turismo*” (atividades específicas do turismo), que de certa forma, acabam por traduzir na balança de pagamentos e na qualidade de vida da população anfitriã (Eusébio, 2006, p. 30). A mesma autora afirma que no contexto económico, o impacto económico do turismo é fácil de medir em relação aos outros, isto porque a aplicação de multiplicadores turísticos permite “*estimar o efeito directo, indirecto e induzido duma determinada variável económica, em consequência de uma alteração na procura final*”.

Em relação ao meio ambiente, Santana (1997, citado por Pérez, 2009, p. 82) considera que os impactes se devem ao facto do turismo recorrer ao contorno natural, ocupar um espaço e utilizar recursos do meio ambiente, onde “*o sistema constrói geralmente um ideal de paisagem, um paraíso exótico suficientemente familiar, uma imagem à medida do consumidor*”. E como tal, a própria atividade turística acaba por contribuir para a degradação ou conservação de um determinado destino (Eusébio, 2006).

As implicações do turismo sobre o ambiente estão de certa forma ligadas à poluição das águas, do ar, sonora e visual, e à devastação da flora e da fauna, ou seja, associam-se à destruição dos recursos básicos das áreas recetores (idem, 2006). Em contrapartida, o desenvolvimento desta atividade pode estimular a conservação ambiental dos destinos turísticos. Uma ação que muitas vezes é praticada pelos turistas, que tornaram-se amigos do ambiente, mediante comportamentos em favor da conservação da natureza e das “*suas despesas que podem funcionar como suporte financeiro para que os agentes responsáveis pela oferta turística¹³ possam implementar medidas que favoreçam a conservação da natureza*” Gunn (1988, citado por Eusébio, 2006, p. 27).

O quadro 4 abaixo indicado, permite verificar que o turismo traz consigo implicações positivas e negativas, não só em termos socioculturais e económico, como ambientais. Os

¹³Conjunto de recursos e características inerentes a um destino turístico, que inclui, recursos primários, facilidades turísticas, estruturas económico-sociais e políticas, a geografia e o ambiente, infraestruturas e acessibilidades internas (Fazenda et al., 2008).

impactes a nível sociocultural manifestam-se nas mudanças na estrutura coletiva, na forma de vida dos residentes nas áreas de destino, nas relações interpessoais e nos modos de viver dos visitantes. A nível económico, traduz-se nos custos e benefícios resultantes do desenvolvimento e uso dos bens e dos serviços turísticos, e na riqueza indireta gerada, as oportunidades e as desigualdades consequentes. E em termos ambientais traduzem-se nas alterações espaciais e do meio ambiente (Santana 1997, citado por Pérez, 2009).

Quadro 4: Impactes socioculturais, económicos e ambientais do turismo a partir de Celeste Eusébio, Luís Ferreira e Xerardo Pérez

	Impactes positivos	Impactes negativos
Socioculturais	<ul style="list-style-type: none"> - Modificação positiva da estrutura social; - Aumento dos níveis culturais e profissionais da população; - Valorização do artesanato; - Valorização da herança cultural; - Orgulho étnico; - Valorização e preservação do património histórico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Efeito de demonstração; - Alterações na moralidade; - Movimento intenso (neocolonialismo); - Conflitos religiosos; - Prostituição; - Crime; - Descaraterização do artesanato; - Vulgarização das manifestações culturais¹⁴; - Arrogância cultural¹⁵; - Destruição do património histórico.
Económicos	<ul style="list-style-type: none"> - Cria oportunidades de comércio para as indústrias locais; - Cria oportunidades para a criação de novas indústrias; - Diversifica a estrutura produtiva regional; - Cria postos de trabalho; - Gera rendimento; - Contribui para o aumento do nível de produção local; - Contribui para o aumento do volume de transações; - Contribui para o aumento das exportações regionais; - Contribui para o aumento das receitas públicas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento das importações; - Externalidades negativas; - Custos de oportunidade (emprego e capital).
Ambientais	<ul style="list-style-type: none"> - Estímulo para a conservação e melhoria da paisagem; - Criação de parques naturais, proteção de áreas naturais, restauração e preservação de edifícios e lugares históricos; - Introdução de medidas de planificação e gestão; - Sensibilização. 	<ul style="list-style-type: none"> - Erosão do solo e degradação da paisagem; - Poluição do ar e da água; - Problemas com as águas residuais; - Zonas de lixo não controladas; - Problemas de recolha de lixo; - Esgotamento dos recursos (ex: água); - Deterioração do habitat, da fauna e da flora; - Desenvolvimento urbano não integrado na paisagem; - Regressão do espaço natural.

Fontes: Elaboração própria, adaptado de Eusébio (2006); Ferreira (2009) & Pérez (2009)

¹⁴ É frequência com que as cerimónias e manifestações culturais são organizadas para os turistas, fazem da cultura uma mercadoria (Ferreira, 2009).

¹⁵ Fruto do contacto quase inexistente entre as pessoas e as culturas locais, no contexto dos *resorts* (idem).

Em prol de um desenvolvimento eficaz turístico dos destinos, é fundamental que a entidade responsável nesta área oriente suas ações com base num planeamento estratégico que cumpra os padrões de sustentabilidade (Ferreira, 2009). No entanto, todos os impactes gerados pelo turismo devem ser considerados num processo de planeamento estratégico de destinos turísticos, para que estes consigam lidar com a pressão que os impactes do crescimento mundial do fenómeno turístico venham a exercer sobre eles (idem).

Tal como sugerem Mathieson e Wall (1982) na sua estrutura conceptual do turismo, é necessário um olhar mais atento ao elemento consequencial do turismo, que resulta do elemento dinâmico (procura e formas de turismo do turista) e estático (caraterísticas do turista e caraterísticas do destino e da população local). Atendendo aos efeitos que o turismo exerce em termos económicos, físicos e sociais, estes autores fazem transparecer a importância do planeamento e do controle de impactes, onde conste o financiamento, políticas de gestão estratégica, linhas orientadoras sobre a capacidade de carga e ações de engenharia física/natural. Não obstante, na sequência das contradições existentes no desenvolvimento turístico, Gascón e Cañada (2005, citado por Pérez, 2009, p. 76) consideram necessária a introdução de mecanismos corretores, baseadas em *“análises que permitam a criação de modelos turísticos responsáveis adaptados a cada contexto; e (...) em indicadores de carga turística”*.

2.5 Planeamento do desenvolvimento turístico

A evolução do turismo na sociedade e a evolução das ciências sociais são de certa forma, responsáveis pela criação dos modelos na área do turismo, tanto que as ciências sociais e sobretudo a área do planeamento foram dominadas pelos paradigmas clássicos, racional e de mercado. Ao contrário das outras áreas de conhecimento, o turismo como área de estudo teve uma emergência tardia, sendo que a estabilização e consolidação da sua teoria e práticas continuam a ser inexistentes. Contudo, destacam-se quatro categorias de modelos de turismo, nomeadamente, os modelos racionais do turismo (Modelo de Donald Getz, e Modelo de Alberta); modelos sistémicos do turismo (Modelo de Leiper e Modelo de Inskip); modelos de produto para o turismo (Modelo de PASOLP e Modelo de Butler); e modelos de gestão estratégica para o turismo (modelo de Mill e Morrison e modelo Produto-Espaço) (Costa, 2013).

Como qualquer tipo de plano, o processo de planeamento pressupõe etapas sucessivas, nomeadamente, o estudo de preparação, determinação das metas e objetivos de

desenvolvimento, inquéritos, análise e síntese, formulação do plano, recomendações, implementação e a monitorização. Quando é direcionado ao turismo, essas etapas são consideradas e adaptadas pela capacidade que têm em responder aos desafios dos processos de desenvolvimento moderno, mas atendendo as características particulares deste setor (Inskeep, 1991). A abordagem de planeamento do turismo proposta por Inskeep (1991) destina-se à formulação de políticas e planos de desenvolvimento do turismo, para a promoção de um turismo sustentável. Segundo o mesmo autor, a combinação de produtos turísticos e mercados deve ser feita no âmbito de um desenvolvimento sustentável, de modo a evitar grandes problemas ambientais ou socioculturais. Tal como afirmam Fazenda et al. (2008, p. 82) “*o desenvolvimento de um determinado destino turístico, sem preocupações de planeamento sustentável, poderá culminar numa fase de completa insustentabilidade - fase de declínio*”. Isto porque, o mercado de desenvolvimento de turismo fornece atrações, instalações e serviços que podem levar a degradação ambiental, perda dos potenciais benefícios económicos, distorção da economia local, e o desvirtuamento da identidade e integridade cultural, ainda que o turismo traga benefícios económicos a curto prazo (Fazenda et al., 2008; Inskeep, 1991).

Na mesma linha de pensamento, Bhutan e Oman criam uma abordagem orientada para o produto, da qual os territórios só devem integrar em seus planos, os tipos de atrações, instalações e serviços que acreditam ter o mínimo de impacto para os padrões de desenvolvimento local e sociedade, e o marketing feito apenas para atrair os turistas que considerem o produto interessante. Todavia, esta abordagem do equilíbrio económico, ambientais torna-se em muitos casos, bastante dependente daquilo que são os objetivos nacionais, regionais e da comunidade em geral (Inskeep, 1991).

Convém referir o importante papel do Estado no processo de desenvolvimento turístico de um dado território, pela capacidade que tem em “*conciliar uma grande diversidade de domínios relevantes no progresso das actividades turísticas e de um modo geral no processo de desenvolvimento local ou regional*” (Henriques, 2003, p. 266). Como tal, a ausência desta intervenção faz com que o próprio desenvolvimento da indústria do turismo careça de coesão, direção, e passe à veicular iniciativas de curto prazo, o que comprometeria, a longo prazo, o potencial turístico (idem). Christie, Fernandes, Messerli e Twining-Ward (2013) consideram que o apoio político do governo para o turismo inicia com a formulação de uma estratégia para o setor, seguida da coordenação dos diferentes

órgãos do setor público envolvidos, do proveito das entidades privadas e sem fins lucrativos, e das comunidades locais. Segundo Cooper et al. (1993, citado por Fazenda et al., 2008, p. 83), cabe ao **setor público** definir objetivos estratégicos de política de turismo, que possam desenvolver o setor turístico; encorajar à utilização o turismo para trocas económicas e culturais; distribuir os benefícios económicos do turismo; preservar os recursos culturais e naturais; maximizar o saldo da balança turística; atrair segmentos de mercado com elevado poder de compra; aumentar o emprego e ajudar o desenvolvimento de regiões periféricas. Entretanto, o governo também deve identificar as falhas de mercado que afetam o setor de turismo e deve criar um ambiente para o investimento privado e, sobretudo, deve garantir a estabilidade política e social (Christie et al., 2013).

Em domínio público, destacam-se três níveis básicos de intervenção e organização turística – nacional, regional e local –, que ao seu tempo contribuem para o desenvolvimento turístico (Fazenda et al., 2008).

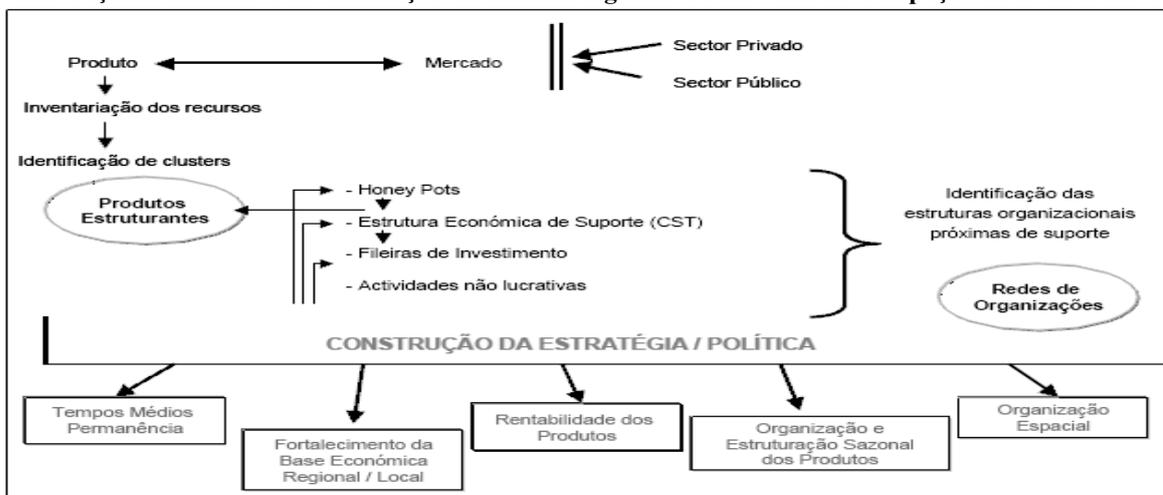
O nível nacional de planeamento turístico está associado à política de turismo que pode refletir-se num plano; ao plano de estrutura física, incluindo identificação das principais atrações turísticas, designação das regiões de desenvolvimento do turismo, pontos de acesso internacional, rede de transportes internos de instalações e serviços; ao fornecimento de infraestruturas básicas de suporte ao desenvolvimento (ex. acessibilidades, energia, saneamento, etc.); à introdução e implementação de legislação em matérias como a saúde e segurança pública, o ambiente e proteção do consumidor; à quantidade, tipos e nível de alojamento e outros equipamentos turísticos e serviços necessários; à imagem, marketing e informação; e às principais roteiros de turismo no país e as respetivas conexões regionais (Fazenda et al., 2008; Inskeep, 1991).

Não menosprezando os restantes elementos, importa referir que uma política de turismo deverá reconhecer o modo *“como o Turismo é visto no contexto da economia nacional; os objetivos a serem atingidos e como (...) alcanç[á-los] ao nível do planeamento nacional e regional; a forma organizacional e administrativa e respectivas competências do sector público e privado; e a política fiscal a ser adoptada no sector”* (Burkart & Medlik, 1981, citado por Fazenda et al., 2008, p. 83). No entanto, após a definição dessa mesma política, o Governo encarrega-se de executá-la em organizações nacionais de turismo (governamentais, semigovernamentais ou não-governamentais), através da promoção e informação turística; pesquisa, estatística e planeamento; inventário dos recursos turísticos

e medidas de proteção; desenvolvimento de facilidades; qualificação dos recursos humanos; regulamentação das empresas e profissões ligadas ao turismo; facilitação de viagens; e cooperação internacional em turismo (Burkart & Medlik, 1981; Pearce, 1989, citado por Fazenda et al., 2008).

O governo deve por si só, criar um ambiente para o investimento privado. Isto é, enquanto o setor público gira em torno da definição de objetivos estratégicos da política do turismo, o **setor privado** exige a adequação dessa política para atrair investimentos no setor turístico. Mas para tal, a política de turismo deve ser capaz de “*promover redes de sinergias entre os diferentes agentes e de criar uma base sólida de segurança e de confiança para o investimento privado*”, de maneira a evitar a falta de estratégia, de organização e de orientação político-estratégica para as organizações do setor público e privado (Costa, 2001, p. 72). Neste contexto, Costa (2001) desenvolve uma nova estruturação para o setor do turismo, defendendo uma ótica “Produto-Espaço”, que surge do paradigma da personalização e dos nichos de mercado, que aos poucos vai substituindo o paradigma de crescimento massificado. Como é evidente na ilustração 2, este autor defende um modelo de estruturação do turismo associado à “*uma estratégia de organização dos produtos, mercados e organizações do tipo top-down, em que a nova política para o turismo deverá assentar no fortalecimento da malha regional, na descoberta bottom-up de novos, mercados e arranjos organizacionais, na aglutinação de agentes, na descoberta de produtos mais rentáveis e no fortalecimento do sector empresarial e das bases económicas e sócio-culturais locais que o suportam*”(idem, p.79).

Ilustração 2: Modelo de estruturação do turismo segundo a ótica “Produto-Espaço” de Carlos Costa



Fonte: Costa (2001)

No ponto de vista de Costa (2001, p. 79), uma vez em que o sistema do turismo depende de produtos, tem de depender logo à partida, de um conhecimento objetivo e rigoroso dos recursos existentes, que “*permite, à posteriori proceder-se à identificação de clusters de oferta, que permitirão, então, colocar no mercado produtos devidamente estruturados e com valor comercial*”. Este autor considera crucial, a hierarquização, priorização e estruturação do espaço de oferta, para que os *honey-pots* existentes em cada uma das regiões possam ser definidos, constituindo assim, os motores de atração de visitantes, bem como as marcas e submarcas de cada uma das regiões. Portanto, o modelo também faz transparecer a importância do descobrimento das “*fileiras de investimento e de negócio em que o setor privado deve investir, bem como a identificação dos ingredientes que deverão dar consistência a política regional e nacional do turismo*” (idem, p. 81). E faz transparecer a necessidade de existirem estruturas organizacionais próximas de suporte que levem ao aprofundamento, organização e estímulo dos agentes que atuam ao nível dos territórios. Ou seja, a política e estratégia do turismo também podem ser constituídas mediante o seguimento dos elementos referidos.

Relativamente ao nível regional constata-se que este é o mais importante na área do turismo, por estabelecer diretrizes entre os níveis nacional e local. E sendo o turismo um fenómeno regional e os circuitos dos turistas habitualmente definidos por regiões, a escala regional torna-se a mais importante para planear o turismo. De acordo com Inskeep (1991), este nível é formulado no âmbito do plano e política nacional de turismo, e consiste no planeamento do turismo para uma região de um país, muitas vezes um Estado ou província, ou possivelmente, um grupo de ilhas.

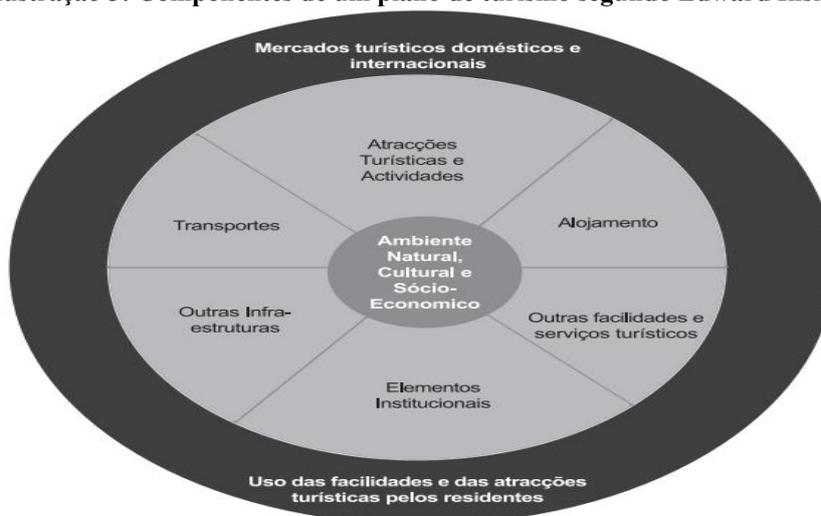
É neste domínio onde se define a política regional; a acessibilidade regional e instalações e serviços da rede interna de transporte; o tipo e localização das atrações turísticas; as áreas de desenvolvimento turístico; a quantidade, tipologia e localização de alojamento turístico; as estruturas de gestão e coordenação do turismo (estruturas institucionais); as estratégias de promoção e proteção do património natural e construído considerações de ambientes natural, sociocultural e económico, e se analisam os seus impactos no contexto regional. É também o nível onde é realizado o levantamento/ inventariação de recursos; a coordenação entre o setor público e privado; educação e formação de base regional; bem como marketing e promoção nacionais (Inskeep, 1991).

No âmbito local, as organizações turísticas, ao nível de um município individual ou distrito têm uma atenção especial na promoção, informação ao visitante e no desenvolvimento de condições básicas aos residentes e visitantes, constituindo assim, uma base sólida para a coordenação e defesa dos interesses turísticos locais. É da sua competência, disponibilizar informação e serviços aos visitantes; promover um maior envolvimento das populações e atores locais do *trade*, no desenvolvimento turístico da localidade/ município; sensibilizar para a importância do turismo local e da preservação e conservação dos seus recursos; realizar ações de promoção e de animação turístico-cultural; e implementar medidas conducentes ao desenvolvimento turístico local (Fazenda et al., 2008).

Costa (2001, p. 77) afirma que “*o processo de desenvolvimento físico do Turismo pode ser entendido como sendo semelhante a qualquer outro processo de desenvolvimento urbano, pelo que pode existir uma dissociação natural entre Turismo e ordenamento do território. Isto é, pode assumir-se que o segundo possui capacidade suficiente para acomodar as tendências de desenvolvimento e de expansão do primeiro*”. No entanto, à luz do desenvolvimento turístico Inskip (1991) propõe a existência uma superestrutura (ver ilustração 3) composta por **atrações turísticas e atividades**: características naturais, culturais e específicas do destino, bem como a interligação de atividades, que levam os turistas a sentirem-se atraídos e visitem o destino; **outras facilidades e serviços turísticos**: componentes fundamentais para o desenvolvimento turístico (e.g. serviços de restauração, bancos, postos de informação turística, serviços médicos, instalações de segurança pública, e proteção contra incêndio); **transportes**: elementos úteis para o turismo, por permitirem o acesso do turista ao destino, e por ligarem as diferentes áreas de desenvolvimento turístico e atrações; **alojamentos**: hotéis e outros tipos de instalações e serviços relacionados com atividade turística, que permitem que aos turistas pernoitem durante as suas viagens; **outras infraestruturas**: elementos como a água, energia, serviços de telecomunicações, rede de esgotos, e afins, que também devem ser incluídos nos serviços de apoio ao turista; e **elementos institucionais**: necessários para o desenvolvimento e gestão do turismo, responsáveis pelo, planeamento de recursos humanos e educação, programas de estratégias e promoções de marketing, organizações públicas e privadas do turismo, legislações e regulamentos relacionados com o turismo, políticas de investimento do setor público e privado, e programas económicos, ambientais e socioculturais e controles de impacto (Inskip, 1991). Trata-se assim, de uma superestrutura, que Leiper (1979) designa por

indústria do turismo, e que deve ser desenvolvida num plano, como suporte de elementos naturais, ambientais, socioculturais e económicos, que embora necessários, nunca são suficientes para desenvolver turisticamente um destino. Portanto, o planeamento turístico deve ter em atenção essas diretrizes, de modo a haver um funcionamento simultâneo de todos os recursos turísticos no destino, e conseqüentemente um melhor desempenho dos mercados turísticos.

Ilustração 3: Componentes de um plano de turismo segundo Edward Inskeep



Fonte: Inskeep (1991)

De acordo com Inskeep (1991), um bom planeamento e gestão cuidadosa do turismo são cruciais para otimizar os benefícios deste setor e evitar ou pelo menos atenuar os problemas que podem ser causados pela indústria do turismo. Mas é certo que este setor só promove o desenvolvimento de uma região, adotando uma série de medidas de reestruturação dos destinos associadas à equipamentos básicos e de apoio; atrativos turísticos; serviços e produtos; envolvimento da comunidade local na atividade em todos os níveis de decisões e operações referentes à atividade; e às infraestruturas urbanas e de turismo, utilizadas nas atividades turísticas, inclusive nas modalidades ditas alternativas (turismo ecológico, turismo de aventura), e que estão na base da atratividade dos lugares para o turismo (Leandro, 2006; Pinheiro & Santos, 2012).

2.6 Situação do turismo a nível Mundial

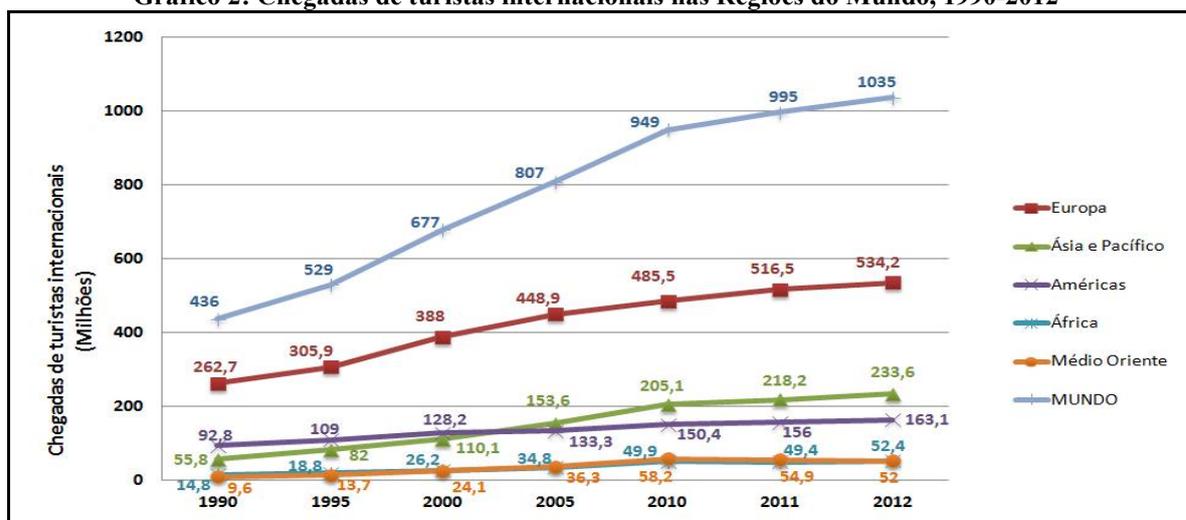
É certo que turismo tem sido um motor de desenvolvimento económico em todo o mundo. Tanto que a OMT (2013) registou o aumento de receita de 1042 biliões de dólares em 2011 para 1075 biliões de dólares em 2012, correspondentes a um total de 995 e 1035 milhões de turistas internacionais, respetivamente. Com um aumento de 4% em termos reais, o

crescimento das receitas do turismo internacional foi equivalente ao crescimento nas chegadas internacionais de turistas, dos quais verificou-se que a China teve um gasto de cerca de 102 bilhões de dólares em turismo internacional, tornando-se líder do mercado emissor de turistas em 2012. Dos principais destinos em 2012, destacam-se a França que continuou no topo do ranking de chegadas de turistas internacionais com 83 milhões de visitantes, e na terceira posição face as receitas do turismo internacional (54 bilhões de dólares). Os Estados Unidos ocuparam o primeiro lugar no quadro das receitas mundiais, com 126 bilhões, e o segundo nas chegadas com 67 milhões de turistas internacionais. A Espanha continuou a ser a segunda maior fonte de lucro em todo o mundo e a primeira na Europa, com cerca de 56 bilhões, e quarta classificada no ranking das chegadas (58 milhões). E a China manteve-se na terceira posição das chegadas (58 milhões), e na quarta em termos de receitas (50 bilhões) (idem).

Segundo o Conselho Mundial de Viagens e Turismo (2011, citado por Christie, et al., 2013), o setor do turismo é direta e indiretamente responsável pelos 8,8% dos postos de trabalho do mundo (258 milhões); 9,1% do PIB no mundo (6 trilhões de dólares); 5,8% das exportações do mundo (1,1 trilhões de dólares); e 4,5% de investimento do mundo (652 bilhões de dólares).

Como se pode observar no gráfico 2, o número de chegadas de turistas internacionais tem crescido consideravelmente desde 1990 em todo o mundo. Um crescimento contínuo em quase todas as regiões do mundo, a exceção da África e do Médio Oriente, que em 2011 foram afetadas pela Primavera Árabe. Os dados de 2012 revelam que a região da Ásia e Pacífico teve o seu maior crescimento, com um aumento de 7% nas chegadas de turistas internacionais, seguido da África com + 6% e das Américas com + 5%. Já a Europa, a região mais visitada do mundo, cresceu em apenas 3%, e o Médio Oriente que com o decréscimo de 5% (devido a diminuição de chegadas na Arábia Saudita e no Líbano), ainda não foi capaz de recuperar o seu crescimento após a transição da Primavera Árabe, ao contrário do Norte da África e da Tunísia, que conseguiram recuperar fortemente da queda das chegadas de 2011 (OMT, 2013). Segundo Ferreira (2009, p. 1514), a escolha do destino dos turistas internacionais está associada a sua própria oferta do local, de maneira que *“raramente há um motivo único a atrair os turistas. É preciso que ele seja muito forte para dominar a cena em exclusivo”*.

Gráfico 2: Chegadas de turistas internacionais nas Regiões do Mundo, 1990-2012



Fonte: OMT (2013)

A OMT (2013) prevê que durante 2010 e 2030 as chegadas de turistas internacionais no mundo aumentarão em 3,3%, das quais espera-se alcançar 1,8 bilhões desses até 2030. Assim, espera-se que em números absolutos, as chegadas de turistas internacionais aumentem cerca de 43 milhões de dólares por ano, em comparação com o aumento médio de 28 milhões de dólares por ano ocorrido durante o período de 1995 a 2010.

2.7 Tendências do turismo em África

O turismo é um setor que pode fornecer uma base econômica para uma região cujas únicas opções de desenvolvimento são seus recursos culturais e naturais, se costeiras, montanha ou a fauna ou uma combinação destes (Christie et al., 2013).

O mesmo autor considera que, apesar de África ter sido fortemente afetada pela crise global, conseguiu evitar um pior déficit de crescimento em 2009, graças a políticas macroeconômicas prudentes dos governos e do apoio financeiro de agências multilaterais, que o levaram à recuperação em 2010. Trata-se de uma região com um setor privado que atrai cada vez mais investimentos de países como os Estados Unidos e a Europa, a China com a Índia e outros que também investem fortemente na região, de maneira que os retornos de investimento na África estão entre os mais altos do mundo (idem). E segundo a OMT (2013), África aumentou cerca de 6% das chegadas internacionais em 2012, sendo o segundo mais rápido crescimento por região, depois da Ásia e Pacífico, com receitas de turismo internacional equivalentes à 34 bilhões de dólares. Com mais de 3 milhões de turistas, a região ultrapassou pela primeira vez a fasquia dos 50 milhões, atingindo um total de 52 milhões no ano 2012.

De acordo com Campos (2008, citado por Neto, 2011, p. 39) “*o norte da África foi uma das primeiras regiões fora do continente europeu a ser influenciada pelo turismo como nova forma de actividade económica, sendo resultado da sua proximidade com a Europa e a sua riqueza cultural*”. Contudo, o seu turismo é muitas vezes afetado pelos conflitos culturais, devido a maioria da população ser muçulmana, ou pelo medo de atentados suicidas. O norte da África mostrou uma forte recuperação de declínio com um aumento de 9% em 2011, assim como a Tunísia que começou a recuperar as tendências de procura negativa, aumentando em 24%.

Quanto aos destinos subsarianos houve um aumento de 5%, sendo que a África do Sul, o maior destino da sub-região, cresceu 10% em 2012 com mais de 9 milhões de chegadas. O crescimento deu-se também em destinos como Camarões (+35%), Tanzânia (+24%), Serra Leoa (+14%), Madagáscar (+14%), Cabo Verde (+13%) e Seychelles (+7%) (OMT, 2013). Para Christie et al. (2013) este é o momento exato para a aposta do turismo como uma opção de desenvolvimento dinâmico na África Subsariana. O Conselho Mundial de Viagens e Turismo estima que 3,8 milhões postos de trabalho (incluindo 2,4 milhões de empregos indiretos) poderão ser criados pela indústria do turismo na África Subsariana durante os próximos 10 anos (idem). Com o aumento da renda, a taxa de pobreza dos países da África Subsariana diminuiu de 59% em 1995 para 50% em 2005. Dado este cenário, o Banco Mundial concluiu que a África Subsariana estaria próxima de uma subida económica, tal como a China há 30 anos, e a Índia há 20 anos (idem). Saindo de uma base de apenas 6,7 milhões de visitantes em 1990, a África Subsariana atraiu 33,8 milhões de visitantes em 2012, sendo que as receitas do turismo nesse mesmo ano aumentaram mais 36 bilhões de dólares e contribuiu diretamente com 2,8% para o PIB da África, que passou a ter uma contribuição total de 7,3 % do PIB mundial) (Conselho Mundial de Viagens e Turismo, 2013, citado por Christie et al., 2013).

O quadro 5 abaixo indicado, mostra o nível de desenvolvimento do turismo dos países da África Subsariana, bem como o respetivo ranking de receitas do Banco Mundial, onde verifica-se que o progresso turístico dos países com níveis de desempenho turístico mais baixos de neste setor não dependente apenas do seu nível de receita. Vê-se que o nível “pré-emergente” corresponde aos países que ainda não desenvolveram o setor do turismo, demonstram pouco interesse no turismo, e manifestam fracas perspectivas de crescimento deste setor, a curto e médio prazo. São países que além de apresentar uma renda baixa, têm

falhado quase integralmente no mercado, assim como a demonstram pouca gestão e segurança (Christie et al., 2013).

A posição “potencial” do turismo diz respeito aos países que já mostraram algum interesse e iniciaram o desenvolvimento do turismo, mas que carecem de uma gestão adequada deste setor. São destinos com alguma infraestrutura básica de apoio ao turismo, mas que ainda assim, enfrentam falhas de mercado, tais como o regulamento, recursos e instituições que também afetam a macroeconomia, como é o caso de São Tomé e Príncipe (idem).

Quadro 5: Nível de desenvolvimento do turismo e o ranking de receita do Banco Mundial nos países da África Subsariana

Nível de desenvolvimento do turismo	Receita baixa	Receita média-baixa	Receita média-alta
Pré – emergente	República Centro-Africana, Chade, Comores, República Democrática do Congo, Eritreia, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Níger, Somália e Togo.	República do Congo, Guiné Equatorial e Sudão.	-
Potencial	Benim, Burundi, Etiópia, Madagáscar, Mali, Mauritânia, São Tomé e Príncipe e Serra Leoa.	Angola, Camarões, Costa do Marfim, Lesoto, Nigéria e Suazilândia.	Gabão.
Emergente	Burkina Faso, Gâmbia, Malawi, Moçambique, Ruanda, Senegal, Uganda, Zâmbia e Zimbabwe.	-	Seychelles.
Consolidação	Quênia e Tanzânia.	Cabo Verde e Gana.	Botswana, Ilhas Maurícias, Namíbia e África do Sul.

Fonte: Christie et al., 2013, citado por World Bank Country Income Classifications (2009); World Bank (2010)

O nível de desenvolvimento “emergente” associa-se aos países que se limitam apenas ao turismo, onde as instituições sólidas, priorizam o setor e o promovem razoavelmente bem em termos de qualidade e competitividade. As falhas de mercado estão sobretudo relacionadas com as falhas do mercado de governo, embora a pequena escala do turismo, contribui para os custos de acesso elevados, como por exemplo, os altos custos de acesso ao destino, financiamento e os custos de construção do hotel, juntamente com dificuldades contínuas no acesso ao solo (idem). E por último tem-se o nível de “consolidação”, que corresponde aos países que procuram explorar e sustentar o progresso do Turismo. Nestes países, o setor turístico é relativamente maduro, de maneira que o compromisso com este, reflete-se nos melhores desempenhos económicos e no turismo da África Subsariana, assim como a qualidade da gestão e capacidade do setor privado que traduzem-se nos elogios aos hotéis escolhidos (idem).

Portanto, visionando estas diferentes situações, cabe aos destinos turísticos da África Subsariana manter a competitividade através da qualidade de seus ativos de turismo; altas

categorias de alojamento para visitante; eficiência e segurança no transporte, para e dentro do país; adequação de uma variedade de componentes de infraestruturas; recetividade das populações locais para os turistas; capacitação de leque de funcionários e empregados que entram em contacto com os turistas; oferecimento da proteção e segurança dos destinos aos visitantes Isto porque, o mercado turístico encontra-se globalizado, todos os produtos deste setor competem com todos os outros em relação ao preço (*idem*). Embora o visitante individual seja o principal decisor do destino da sua viagem, o fluxo de turistas desse mesmo destino é determinado pela indústria de turismo mundial, que é por sua vez representada por operadores turísticos, agentes de viagens e serviços de transporte nos países de origem dos turistas. Como tal, os destinos podem influenciar esses gerentes do setor externo, realizando campanhas promocionais e de marketing contínuas e eficazes, sendo esta última dependente da venda de um produto de alta qualidade e competitivo em termos de valor e não apenas no preço (*idem*).

2.8 Questões de turismo relacionadas com a reabilitação urbana

Uma vez que o desenvolvimento turístico requer o apoio de uma estrutura sólida, existem questões à considerar e tratar para o bom funcionamento do turismo. E sendo este setor transversal, estas questões só se resolvem mediante a articulação entre os organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo e organismos públicos nacionais ligados ao turismo e à atividade turística.

Tal como o quadro 6 indica, a reabilitação urbana é útil para o turismo na medida em que reforça os recursos turísticos existentes, motiva a comunidade na colaboração com as atividades turísticas, estimula a ajuda financeira internacional para projetos de reabilitação de áreas urbanas com potencial turístico e cria um ambiente propício de segurança e de confiança, capaz de atrair investidores privados para o mercado turístico.

Quadro 6: Questões de turismo ao alcance da reabilitação urbana baseadas em modelos de desenvolvimento turístico

	Caraterísticas	Variáveis à considerar	Recomendações	Repercussão
Tipo de recurso existente nas cidades	<ul style="list-style-type: none"> - Elementos naturais, culturais e histórico-patrimoniais; - Sua utilidade para o produto que se pretende desenvolver. 	<ul style="list-style-type: none"> - Recursos existentes nas cidades. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inventariação de recursos existentes (as condições). 2. Reconhecimento do património construído urbano como recurso turístico. 3. Identificação de clusters. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permite identificar o produto à desenvolver; - Facilita a clarificação do produto turístico à oferecer.
Elementos de apoio ao turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Tangíveis e intangíveis ao alcance de uma reabilitação urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> - Atrações (naturais e culturais); - Facilidades e serviços; - Transportes; - Infraestruturas (água, energia, estradas, rede de esgotos, serviços de saúde e telecomunicações); - Imagem das cidades (ideias, crenças ou sensações sobre o produto). 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Reconhecimento de elementos de apoio que carecem de uma requalificação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reforça os recursos turísticos existentes; - Melhora a qualidade da oferta turística; - Melhora a imagem do produto e do destino; - Motivação da comunidade em colaborar com as atividades turísticas.
Áreas urbanas com potencial turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Áreas menos densificadas turisticamente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Áreas urbanas degradadas com potencial turístico; - Áreas urbanas pouco atrativas para a atividade turística. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Delimitação de áreas urbanas com potencial turístico 6. Candidatura do património construído urbano ao património mundial da UNESCO. 7. Criação de projetos de adaptação do património construído urbano. 8. Pedido de assistência internacional (ajuda externa) 9. Recorrer aos fundos comunitários. 	<ul style="list-style-type: none"> - Certificação mundial dos patrimónios locais; - Áreas classificadas internacionalmente pelo seu valor cultural, histórico e natural; - Apoios de fundos comunitários para salvaguardar o património construído urbano; - Ajuda financeira para projetos de reabilitação urbana.
Planeamento do turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Planos e Programas nacionais de desenvolvimento turístico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plano Nacional do Turismo; - Políticas e estratégias do turismo; - Impactes gerados pelo turismo. 	<ol style="list-style-type: none"> 10. Definição de políticas e estratégias do turismo baseadas na reabilitação urbana. 11. Inclusão do património construído urbano na agenda do Estado (nos programas/planos nacionais do turismo). 12. Mecanismos para o controle de impactes do turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Integração da reabilitação urbana na política do turismo; - Desenvolvimento sustentável do turismo - Linhas orientadoras do turismo focadas na reabilitação urbana.
Redes de organizações públicas e privadas	<ul style="list-style-type: none"> - Organismos públicos de ordenamento do território e do urbanismo; - Organismos públicos ligados ao turismo e à atividade turística; - Organizações não-governamentais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estruturas organizacionais com interesse no turismo; - Incentivo dos agentes que atuam no território. 	<ol style="list-style-type: none"> 13. Criação de um ambiente propício/ base sólida de segurança e de confiança para atrair investidores privados. 14. Identificação de organizações públicas e privadas com interesse no turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecimento de parcerias para reabilitação urbana; - Novos investimentos no setor turismo.

CAPÍTULO 3 - REABILITAÇÃO DE CONJUNTOS URBANOS PARA FINS TURÍSTICOS

Neste capítulo, pretende-se conjugar os fundamentos teóricos e os conceitos abordados nos capítulos 1 e 2, através de abordagens que relacionam a reabilitação urbana com o turismo. Partindo de diferentes contextos da cidade onde a reabilitação urbana pode constituir um pilar de desenvolvimento turístico, mencionamos inicialmente, qual poderá ser o contributo desta ferramenta para o setor e as questões que poderão surgir no processo de adaptação dos espaços para o turismo, em cada contexto em particular. Posteriormente, reforçamos a lógica da reabilitação urbana poder ser uma oportunidade para o desenvolvimento turístico, tendo como base na análise de alguns exemplos de boas práticas de reabilitação de conjuntos urbanos para fins turísticos, desenvolvidas no Brasil, Alemanha e em Portugal. Por último, apresentamos um quadro relativo às dificuldades que surgem ao longo dos processos de adaptação da cidade ao turismo, bem como as questões que devem ser consideradas na elaboração de políticas de reabilitação urbana no âmbito do turismo.

3.1 Contextos de reabilitação urbana orientados para o turismo

A reabilitação urbana é uma ferramenta que pode ser utilizada em diversos contextos de cidade. Porém, quando é destinada a fins turísticos, deixa de ser útil apenas para as comunidades locais e passa a ser vista como um motor de preservação do património construído urbano e de desenvolvimento económico através do turismo. Neste sentido, foram considerados os diferentes tipos de turismo que podem ser desenvolvidos nas cidades.

No ponto de vista de Pinheiro e Santos (2012), o facto do mercado de consumo turístico se ter expandido, leva a que os espaços passem por um processo de turistificação, fazendo desse mesmo mercado um agente importante de todo o processo. Para as mesmas autoras, a turistificação surge da necessidade de serem criados novos espaços para o uso turístico, uma vez que o turismo desempenha *“um papel fundamental na inserção e/ou reaquecimento de economias em declínio”* (idem, p. 277). Com esse argumento se pode afirmar, enquanto impulsionador de surgimento de novos espaços turísticos, o turismo exige da reabilitação urbana, a sustentação e valorização de áreas urbanas com potencial turístico, nas quais poderão ser personalizados lugares e disponibilizados signos e valores impressos às comunidades locais para trocas e consumo serviços tanto pelos turistas como pelas comunidades anfitriãs (idem).

Por outro lado, é importante referir que enquanto objeto de consumo turístico, o espaço é reorganizado no sentido de criar condições para que as atividades do setor se desenvolvam. Esta ideia é reforçada por Knafo (1996, p. 68), com o argumento de que o turismo “*resulta da iniciativa de operadores de turismo que colocam um produto no mercado; um produto certamente localizado, tendo alguma relação como território*”. Isto para dizer que, um produto por si só, não é suficiente para produzir um território turístico, pois existe uma série de elementos espaciais que devem servir de complemento à oferta turística e tornar o território mais atrativo e apropriado para o turismo.

Quando os diversos espaços das cidades são adaptáveis à prática da atividade turística, a reabilitação urbana pode ter efeitos relevantes para o setor do turismo quando a sua intervenção se dá nos centros históricos, orlas marítimas, e nos *brownfields*. Isto porque, são contextos com algum valor patrimonial, que podem despertar algum interesse aos turistas e atrair investimentos não só no turismo como em outros domínios.

Centros históricos

A iniciativa de salvaguardar e reabilitar os centros históricos é cada vez mais adotada; surge como oportunidade para a preservação da identidade cultural e valorização dos espaços centrais das cidades, para que no final, o consumo cultural, o lazer e o turismo se adaptem aos mesmos (Lima, 2009). No entanto, Tavares (2008, p. 17) considera que o centro histórico não se trata de uma unidade suficientemente independente do resto da cidade, mas sim, de “*um organismo vivo indissociável do resto da estrutura urbana pela qual se prolonga*” física e socialmente no território, que traduz-se na clara expressão social e construtiva de polos nucleares de atividades e de funções urbanas.

No ponto de vista de Pinheiro e Santos (2012, p. 276), o processo de adaptação dos centros históricos para o turismo resulta de “*uma série de valores e imagens concretizadas no imaginário dos viajantes*” que se repercutem na motivação da sociedade em adquirir novos conhecimentos e experiências em relação à aquilo que lhes é novo. As políticas de reabilitação urbana dos centros históricos são desenvolvidas no sentido de readaptar e revalorizar o “*património cultural dos espaços centrais urbanos das cidades de forma a proporcionar o consumo globalizado de espaços eleitos pelas suas singularidades*”, e atender a procura social (idem, p. 276). Além disso, “*os actuais centros das cidades guardam um conjunto apreciável de edifícios antigos que devem ser reabilitados para o desempenho de novas funções*” (Ferreira, 2003, p. 180).

Quando se trata da valorização das áreas centrais¹⁶ o processo de adaptação “*passa pela participação efetiva da comunidade local na elaboração de propostas de uso do patrimônio*” para o mesmo passe a fazer parte da vida quotidiana da comunidade em causa (Leandro, 2006, p. 100).

A inserção do uso habitacional nas áreas centrais é outra política que também se enquadra neste contexto da cidade. Uma política que é defendida com o argumento de que “*somente a presença física constante de moradores pode garantir a vitalidade*” dessas áreas e consequentemente a preservação e conservação do centro histórico (Guedes, Clemente, Scocuglia & Silveira, 2011, p. 6). E dentro dessa lógica, os mesmos autores referem que a dinâmica económica e manutenção dos centros históricos não são suficientes para os enobrecer, pois carecem do incentivo ao uso habitacional como instrumento de conservação e promoção da sua vitalidade, assim como exigem uma “*política de articulação entre preservação do património histórico e provisão da habitação*” (Guedes et al., 2011, p. 6). Tal como afirma Tavares (2008, p. 21), “*as políticas urbanas de salvaguarda e reabilitação dos centros históricos [devem] funcionar como instrumentos de reanimação social das áreas com interesse cultural, que representam património comum das comunidades que as habitam, que nelas trabalham, ou simplesmente percorrem*”.

No ponto de vista de Guedes et al. (2011, p. 6) é fundamental que as atividades de planeamento urbano neste contexto de cidade “*se dêem através da fusão entre ambiente, terreno e atmosfera sócio-cultural, [mediante a] diversidade de usos*”, de maneira a expressarem a função histórica e simbólica do local, “*como ponto de partida o respeito pelo passado*”. Contudo, importa realçar que a adaptação dos espaços centrais ao turismo é um processo que também estimula profundas transformações funcionais e sociais, mas que por sua vez origina grandes conflitos entre os usos novos (turísticos) e usos já existentes. Deste modo, dão azo à fortes discussões a nível governamental, científico e comunitário relativas aos “*problemas urbanos e a sua relação com o desenvolvimento do turismo nas áreas centrais e a valorização social, económica e cultural de espaços urbanos reabilitados*” (Pinheiro & Santos, 2012, p. 281).

¹⁶ Locais onde estão concentradas e misturadas as grandes funções da cidade.

Brownfields

“As estruturas industriais abandonadas, pela sua dimensão e simbolismo, representam testemunhos arquitectónicos fundamentais do passado industrial da região. Simultaneamente, são referências geográficas importantes na paisagem e na estrutura urbana das cidades” (Faria, 2004, p. 12). Melo (2012) afirma que, quando as *brownfields* são reconvertidas em zonas verdes, garantem uma melhoria do ambiente natural, tratamento da contaminação da área abandonada, e ainda, uma cooperação na transformação de zonas flageladas da cidade em ambientes humanos mais saudáveis. Esta reconversão proporciona entretanto mais espaços de recreio, passeio ou outras atividades físicas, ou seja, antigas zonas de indústria podem converter-se muitas vezes em parques e oferecer várias zonas de lazer.

De acordo com o Melo (2012, p. 79), *“a ideia de revitalização de um brownfield é normalmente alimentada pela promessa de oportunidades de habitação e ganhos económicos, associados a reutilizações de espaços industriais ou comerciais”*. Como tal, faz-se necessária a preservação simultânea do *“equilíbrio ambiental, a identidade local e a qualidade de vida dos habitantes, ou garanti[a] de outros factores como a possibilidade de desfrutar do recreio e do turismo, que são condições importantes para a sustentação das economias locais e regionais”* (idem, pp. 41-43).

Orlas marítimas e Frentes ribeirinhas

As atividades portuárias e marítimas foram durante muito tempo o coração da atividade dos portos. Mas tendo em conta o declínio económico que atingiu muitas cidades portuárias, essas atividades foram progressivamente abandonadas. Entretanto, com o passar do tempo, a água foi ganhando importância na qualificação dos espaços urbanos pela acessibilidade física e visual que proporciona, tornando-se assim, um elemento recorrente nos espaços de recreio e lazer (Oliveira, 2009). Diante desta valorização, surgem os projetos de requalificação das frentes de água na perspectiva de qualificar turisticamente as cidades, para que estas se mantenham atrativas, enquanto destinos turísticos, e na perspectiva de *“qualificar a procura através da qualificação da oferta, atendendo a novas motivações e a maiores exigências dos turistas”* (idem, p. 19). Esses projetos visam o *“desenvolvimento urbano e relançamento económico, baseados numa linha de favorecimento e de redescoberta dos valores associados às frentes de água”* (idem, p. 17).

No contexto das orlas marítimas, a primeira fase do processo de reestruturação turística de uma cidade é essencialmente a da promoção da sua imagem. Isto porque, a readequação da materialidade e a imagem da cidade são aspetos que geram competitividade interurbana, sendo que este último faz do marketing turístico um dos instrumentos do poder público para a renovação da imagem da cidade (Leandro, 2006). Por outro lado, há que referir a importância das legislações que restringem ocupações territoriais que colocam em risco o meio ambiente e do processo de institucionalização da imagem turística das cidades, que *“ocorre quando o poder público adota procedimentos de planeamento e gestão da imagem”* (idem, p. 15). Trata-se de um procedimento que é considerado crucial para a legitimação de ações de campanhas promocionais e de marketing que privilegiam espaços e geram investimentos na cidade (idem).

Na segunda fase, a adaptação das orlas marítimas ao turismo dá-se de forma mais concreta, passando essencialmente pelo processo de litoralização. Um processo caracterizado *“por profundas contradições decorrentes da modernização”*, por conta de ocupações geradas *“pelo aumento na intensidade das relações económicas e sócio-culturais das sociedades humanas com o litoral e o mar”* (idem, p. 103). Das ocupações geradas destacam-se, a intensa urbanização no litoral, a industrialização e o desenvolvimento dos serviços (inclusive os turísticos), que levam a desorganização e degradação do ambiente (idem).

3.2 Boas práticas de reabilitação de conjuntos urbanos com fins turísticos

Para os três contextos acima mencionados existem situações práticas de reabilitação urbana com fins turísticos. Neste ponto da dissertação analisamos quatro exemplos, sendo dois deles no Brasil (Aracaju e João Pessoa), um na Alemanha (Duisburg), e um em Portugal (Lisboa), onde o valor histórico, a relação ao passado industrial, a localização próxima as frentes de água, e o propósito de recuperação destas cidades estiveram na origem da escolha destes exemplos práticos. São projetos que já foram implementados e que agora têm repercussões no desenvolvimento turístico nas suas respectivas cidades. Foram feitos numa base integrada onde se enquadram vários projetos estruturantes.

Dentro dos exemplos de boas práticas são identificados os problemas à escala de cada uma das cidades, ou seja, as razões da intervenção urbana; os objetivos específicos da reabilitação urbana; as áreas de intervenção; as políticas de reabilitação urbana e do turismo desenvolvidas; os instrumentos e recursos utilizados, bem como as dificuldades surgidas ao longo do processo de reabilitação dessas mesmas cidades (ver quadro 7).

Quadro 7: Boas práticas de reabilitação de conjuntos urbanos com fins turísticos no Brasil, Alemanha e Portugal

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Contexto	Centro histórico	Centro histórico & Orla marítima	<i>Brownfield</i>	
Razões da intervenção urbana	<p>– Aracaju é capital do Estado de Sergipe, e viu suas áreas centrais serem transformadas no início dos anos 70, em espaços degradados, marginalizados e subutilizados pelo “<i>período urbano de crescimento acelerado</i>” (Lima, 2009, p.6);</p> <p>– A falta de investimentos públicos e privados originou fortes mudanças na configuração social e económica do centro urbano. No entanto, a ausência de ações do Estado transpareceu na “<i>degradação física de ruas, praças e terminais de transporte coletivo, [repercutindo-se assim] na deterioração de sua paisagem urbana e na descaracterização de conjuntos arquitetónicos relevantes à história da cidade</i>” (idem, 2009, p.7);</p> <p>– Dadas as circunstâncias, Aracaju passou por um “<i>processo de descentralização com a crescente desvalorização de seu centro urbano enquanto espaço de lazer e moradia</i>”, atraindo o comércio informal, e passando por uma situação de esvaziamento, subutilização e de perda face à sua atratividade para o lazer, habitação e comércio de luxo (Pinheiro & Santos, 2012, p.284);</p> <p>– O centro da cidade encontrava-se num estado degradante e consolidado em termos de equipamentos urbanos, atraindo “<i>cada vez mais um maior número de barracas, lojas populares e o comércio informal</i>” (idem, p.284);</p>	<p>– João Pessoa é capital do Estado da Paraíba, onde o espaço urbano passou por um processo descontínuo de urbanização entre as décadas de 60 e 80, devido a urbanização turística que não se resumia apenas na “<i>funcionalização de acessos ou [na] valorização turística de áreas da cidade</i>” (Leandro, 2006, p.13);</p> <p>– O <i>processo</i> de descontinuidade da cidade impôs-se através “<i>de um modelo de desenvolvimento turístico que [emergiu e exigiu] a concentração espacial de equipamentos e serviços turísticos em grandes estruturas e a perspectiva de segregação do turista em relação à população residente</i>” (idem, p.13);</p> <p>– A expansão urbana levou a migração da grande parte da população do centro urbano para “<i>a área litorânea (setor leste) e para os setores sul e sudeste</i>”, inclusive para áreas que atraíam a população com melhores condições financeiras (Guedes et al., 2011, p.6);</p> <p>– A “<i>constante saída de moradores para outros bairros</i>” foi uma das causas da redução do valor imobiliário da área e da restrição de pequenos núcleos, que de forma conjunta tornaram o centro da cidade um lugar exclusivo para trocas comerciais, e um espaço vivo durante o dia e decadente durante a noite (Shionara & Melo, 2010, p.1). Nestas circunstâncias o Centro Histórico de João Pessoa viu-se num estado de abandono, “<i>ao passo que o núcleo central da cidade começ[ou] a se desligar das suas funções de moradia, cedendo espaço para o comércio</i>”, dando assim, os primeiros sinais da deterioração do seu património, conduzido por inúmeras perdas advindas das reformas de algumas edificações (Guedes et al., 2011, p.9).</p>	<p>– Duisburg é a cidade alemã da Região Vale do Ruhr, que abriga o maior parque industrial da Europa, o Emscher Park. Uma região que passou por um processo de industrialização, que “<i>influenciou não só o meio urbano, mas especialmente o desenvolvimento do meio rural, produzindo uma paisagem maioritariamente artificial</i>” (Melo, 2012, p.87);</p> <p>– Nas décadas de 50 e 60, a economia da Alemanha e do resto da Europa era motorizada por siderúrgicas que “<i>sustentaram a máquina militar industrial durante as duas guerras mundiais</i>”, e juntamente com os avanços tecnológicos, trouxe consigo instalações fabris maiores e mais minas, com graves consequências para o ambiente (idem, p.87);</p> <p>– Como resultado da mineração intensiva, a zona passou por uma fase de afundamento, de maneira que as autoridades locais “<i>ao invés de instalar esgotos subterrâneos que ficariam em risco de serem quebrados (...), criaram um esgoto a céu aberto para transportar os resíduos industriais e humanos</i>” (idem, p.87). Nestas circunstâncias, houve uma paragem do crescimento económico, mudanças nos mercados internacionais nos anos 70 e uma menor competição das indústrias na zona norte da região, que levaram ao encerramento de suas minas e silenciamento de fábricas, que “<i>operavam dia e noite (...), deixando para trás áreas abandonadas à espera de restauro</i>” (idem, p.87);</p> <p>– Menos de metade da população ativa encontrava-se empregada devido o funcionamento débil e encerramento definitivo de indústrias, sendo que “<i>a receita fiscal por agregado familiar [era] muito inferior da média alemã. As cidades, para além de comportarem os custos financeiros e sociais do desemprego, [foram] penalizadas pela consequente reduzida colecta de impostos, sendo praticamente incapazes de investir</i>” (Faria, 2004, p.10);</p> <p>– Além do decréscimo económico, a zona norte deparou-se com a questão da forte densidade populacional, a quebra da paisagem e o enorme abandono da área industrial, que em conjunto, reduziram a qualidade urbana da região, inclusive de Duisburg (Melo, 2012).</p>	<p>Capital portuguesa. Vocação portuária condicionou e dificultou a ligação dos habitantes com a frente ribeirinha. Recentemente ocorreu transferência de atividades portuárias para outros portos (Salgado, 2012).</p>

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Objetivos específicos	<p>– Na década de 90, o Governo Federal começou a pensar na reestruturação da cidade para fazer crescer o seu fluxo turístico, mediante a qualificação dos seus diversos espaços emblemáticos. Expectou que estes espaços atenderiam a nova função turística desempenhada pela cidade e resgatariam a relação histórica entre o centro e o rio Sergipe, uma vez que a cidade situa-se na margem deste rio (Pinheiro & Santos, 2012).</p>	<p>– Em 1980 o poder público começou a pensar na reestruturação de João Pessoa, tendo como foco principal, a produção de uma nova imagem para a cidade que, associada à imagem turística fosse capaz de articular discursos e promover ações que “<i>valoriz[em] parcelas específicas do espaço local em detrimento do conjunto da cidade</i>” (Leandro, 2006, p.14);</p> <p>– A ideia de associar a imagem da cidade ao turismo surgiu com o propósito da mesma poder adaptar-se de forma simbólica às eventuais transformações territoriais da produção turística, estimulada pelos processos seletivos, funcionais, de especialização e de “<i>mudanças no uso do solo em áreas específicas do espaço local</i>” (idem, p.13).</p>	<p>– De modo a desenvolver a vertente ecológica, social e económica da região do rio Emscher, em 1988 o Governo de North Rhine Westfalia criou um programa denominado IBA Emscher Park – International Building Exhibition, Programa esse, que procura combinar o desenvolvimento urbano e a paisagem, mediante o ajustamento do investimento privado e a qualidade arquitetónica, assim como tenta “<i>incorporar e desenvolver os espaços abertos já existentes de forma a criar um sistema regional de parques, que incluiria a ligação de sete corredores verdes, que se estendem ao longo da região</i>” (Melo, 2012, p.89).</p>	<p>– Na perspetiva de criar uma nova visão para a cidade e para a sua frente ribeirinha como espaço cultural e de lazer, e de adaptação à realidade de uma área metropolitana, pretende-se estabelecer uma relação entre a cidade e seus habitantes com o rio Tejo e a zona ribeirinha, assim como recuperar a centralidade dessa mesma cidade, em função dos novos usos que lhe vão ser dados e das infraestruturas a implantar (Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2008). Portanto, a reconquista, valorização e revitalização da frente ribeirinha de Lisboa, assim como o reforço da relação cidade-rio-porto foram motivos para que o Governo estabelecesse uma série de medidas no quadro de operações de requalificação e reabilitação de áreas urbanas, que permitiram definir “<i>usos e vocações dos espaços urbanos ribeirinhos e a sua delimitação precisa, fundamentais para o desenho de uma estratégia de planeamento</i>” (idem, p.4);</p> <p>– Criar um percurso pedonal e ciclável contínuo ao longo da frente de rio da Baixa Pombalina, e dotar a Baixa Pombalina de redes de infraestruturas subterrâneas (saneamento, drenagem, abastecimento de água, eletricidade, gás, telecomunicações, rega), modernas, compatíveis com as demais infraestruturas urbanas existentes ou projetadas, e funcionais, como de para responder às exigências atuais e futuras (Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2008).</p>

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Áreas de intervenção	<p>– Para fortalecer as atividades comerciais tradicionais na cidade, realizaram-se obras de reabilitação do patrimônio arquitetônico e histórico, seguindo a lógica do turismo cultural, com forte destaque sobre o patrimônio edificado (Pinheiro & Santos, 2012);</p> <p>– Para enobrecer e recuperar o centro de Aracaju, o Governo Federal selecionou o centro histórico como objeto de reabilitação urbana, de forma a transformar a área central num “local apto (...) para a prática comercial [e] para novas formas de ocupação do espaço e prestação de serviços” (Lima, 2007, p.56).</p>	<p>– Entre 1989 e 2002 foram executadas obras de recuperação de praças e monumentos históricos, (Leandro, 2006);</p> <p>– Dados os recursos financeiros disponibilizados, realizaram-se várias intervenções isoladas na área central em termos de edificado. Sendo que, desde o final da década de 80 até os dias atuais, “foram restaurados alguns edifícios importantes para memória da cidade e edificações religiosas”, que pelas perspectivas de cultura e revitalização do centro, visam a transformação de “pequenos pedaços de um todo urbano em mercadoria pronta para o consumo, [e consequentemente a] valorização artificial do espaço urbano” (Shionara & Melo, 2010, p.5);</p> <p>– Diante do esvaziamento populacional e degradação do tecido urbano, pretendia-se intervir nas “edificações, quadras, ruas e praças”, de modo a possibilitar “a reabilitação de um parque imobiliário edificado com foco para a habitação”, que de alguma forma pudesse facilitar a implantação de usos mistos do solo, nomeadamente os da habitação/comércio, habitação/serviço, ou habitação/comércio/serviço (idem, p.6).</p>	<p>– O programa criado pelo Governo engloba cerca de 800 km² do território. Após a II Grande Guerra, a memória da paisagem industrial encontrava-se esquecida, não havia ligação entre as áreas isoladas da aglomeração e limites das zonas de parques, nem tão pouco, manutenção e gestão de espaços. Contudo, estas questões foram identificadas pelo programa e transformadas em linhas de ação de todo o processo de intervenção do Emscher Park (Melo, 2012).</p> <p>– O Governo procurou intervir sobre uma das suas sete linhas de intervenção (Emscher Landschaftspark), à luz da “necessidade urgente de dar solução à pesada herança industrial, tanto em termos de infra-estruturas e equipamentos como da contaminação generalizada dos solos e da água”, para que assim houvesse melhoria na qualidade de vida dos habitantes da região (Faria, 2004, p.10);</p> <p>– A região procurava resolver estes prolemas com grande precisão, tanto que em 1991 foi criado o Projeto Landschaftspark Duisburg-Nord de 180 hectares, na sequência do concurso lançado pelo IBA Emscher Park e liderado pelo arquiteto Peter Latz e Partners. Projeto esse, que tencionava “curar a zona e dar a conhecer o passado industrial, ao invés de o rejeitar, afastando-se das tendências predominantes” (Melo, p.95).</p>	<p>– O projeto tem como área de intervenção, o corredor ribeirinho que compreende o “Cais do Sodré e Santa Apolónia, (...) delimitado a sul pelo Rio Tejo e a norte pelos tecidos edificados e consolidados da zona central de Lisboa” (Salgado, p.8-9);</p> <p>– A área de intervenção inclui o espaço público da Praça do Comércio (como espaço monumental), Campo das Cebolas, Cais do Sodré (relação malha urbana consolidada/Tejo) e Ribeira das Naus (para criação de um novo jardim com múltiplas valências e funções), bem como a criação de novas condições de mobilidade rodoviária, definição de percursos pedonais e cicláveis, assim como se prevê a intervenção na Doca da Marinha e no edificado da Praça do Comércio (Salgado, 2012 & Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2008);</p> <p>– Tem-se também a intervenção no espaço público da área compreendida entre o Terreiro do Trigo e Santa Apolónia, baseada na “articulação dos diferentes espaços públicos existentes através da sua requalificação, do reforço da sua relação com Alfama e do novo desenho de áreas de circulação pedonal e viária” (Salgado, 2012, p.11);</p> <p>– Particularmente, tem-se a proposta para o Terminal de Cruzeiros de Lisboa que resultou do Concurso Público de Conceção para a Elaboração do Projeto do Terminal de Cruzeiros De Lisboa lançado em 2010 pela Câmara Municipal de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa, S.A., devido ao crescimento da atividade de cruzeiros em Lisboa e a evolução da capacidade dos navios (idem).</p>

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Agentes envolvidos	<p>- Na tentativa de transformar os espaços para a realização de atividades turísticas e de lazer, foram criados na década de 90 dois projetos distintos, frutos de dois critérios básicos: a qualidade arquitetônica dos edifícios e a utilidade conjunta que os mercados centrais desempenham social e economicamente para a cidade (Lima, 2009). Assim sendo, o primeiro projeto foi desenvolvido sob a responsabilidade da gestão do Governo Central, tendo como foco a transformação completa dos antigos mercados, Mercado Antônio Franco e Mercado Thales Ferraz (Pinheiro & Santos, 2012);</p> <p>- O segundo projeto visa “a revitalização do núcleo urbano original da cidade (ruas e praças)”, estando a cargo da Câmara Municipal (idem, p.285).</p>	<p>- Tendo como propósito o reordenamento da paisagem urbana de João Pessoa, os órgãos oficiais do turismo, nomeadamente, a Secretaria Municipal de Turismo (SETUR) e a Empresa Paraibana de Turismo S/A (PBTUR) recorreram ao processo de promoção da imagem da cidade (Leandro, 2006);</p> <p>- Como agentes interventivos da construção da imagem da cidade os órgãos oficiais de turismo (SETUR e PBTUR) tiveram um papel crucial no processo de promoção de áreas urbanas específicas à serem consideradas turísticas. Pois em termos de institucionalização da imagem do turismo de João Pessoa, recorreram aos serviços das agências de campanha e marketing da cidade, nomeadamente, as agências Mix, Antares, Real e Oficina, no sentido de serem criadas campanhas promocionais, e desenvolvidos novos produtos em ambas áreas com potencial turístico (idem).</p> <p>- Na década de 80 as intervenções realizaram-se graças aos recursos públicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP), do Ministério da Cultura, e do Governo de Paraíba e Espanha, que através de um Termo de Cooperação Técnica, visava a recuperação dos traços culturais comuns, preservação e recuperação do patrimônio construído, e a formação da mão-de-obra qualificada à restauração do centro histórico (Shionara e Melo, 2010).</p> <p>- A partir da década de 90, o projeto contou com o apoio da iniciativa do governo Federal e Estadual e do poder público municipal que integrou-se de forma efetiva como agente de intervenção (Leandro, 2006). Foi “desenvolvido e executado pela Comissão de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa (...) e pelo (...) IPHAEP”, com o propósito de resgatar a vida cultural e incentivar atividades económicas no centro da cidade (Sousa, 2011, p.79).</p>		<p>- “Assistiu-se a um reforço da cooperação institucional entre Câmara Municipal de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa, S.A., que se traduziu na identificação de áreas prioritárias de intervenção”, onde se enquadra o projeto para a Área Histórica Ribeirinha da Baixa Pombalina (Salgado, p.1).</p>
Financiamento/Orçamento	<p>- Sendo uma das cinco regiões do Nordeste do Brasil, onde a grande parte da população vive abaixo do limiar da pobreza, o Centro Histórico da cidade de Aracaju foi incluído no Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE). Programa esse, financiado com recursos externos e internos, pelo Banco do Nordeste do Brasil e Banco Interamericano do Desenvolvimento, e que apoia Aracaju nas obras de recuperação do seu patrimônio histórico, bem como na melhoria e ampliação do Aeroporto Santa Maria em Sergipe, ambos pertencentes a um dos três eixos principais do PRODETUR I (primeira fase do programa) (Pinheiro & Santos, 2012). Neste âmbito, “foram destinados mais de R\$ 53 milhões em projetos de reestruturação urbana para o turismo”, não só para a revitalização do Centro Histórico de Aracaju, como também para a melhoria do aeroporto e da oferta de meios de alojamento (idem, p.283);</p> <p>- No caso do centro histórico, o programa “financiou o montante de R\$ 3.948.628,00 milhões, ficando o restante a cargo do governo do Estado” (Lima, 2009, p.8).</p>	<p>- A concretização do projeto se dá mediante os recursos investidos entre os anos de 1987 e 1995, dos quais, 77,80% eram da responsabilidade do Governo da Espanha, 4,17% do Governo Federal, 11,32% do Governo Estadual e os 6,7% da Prefeitura Municipal de João Pessoa (Leandro, 2006).</p>		<p>- A exceção da Ribeira das Naus desenvolvido pela Global Arquitetura Paisagista, Lda. e pela PROAP- Estudos e Projetos de Arquitetura Paisagista, Lda., todos os projetos estruturantes criados por arquitetos, que em termos orçamentais fazem o projeto da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina custaram cerca de 56 milhões de euros (Salgado, 2012).</p>

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Instrumentos legais e de execução	<p>- Como instrumento estratégico da Política de Desenvolvimento Urbano, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju instituído pela Lei Complementar nº 042/2000, estabeleceu as diretrizes do programa de ação, de onde foram definidas regularmente e implementadas as intervenções para recuperação e valorização do Centro Histórico de Aracaju (PDDUA, 2010);</p> <p>- As obras de restauração do Mercado Antônio Franco tiveram início em 1998 e foram acompanhadas de perto por “arquitetos e engenheiros da Companhia de Habitação e Obras Públicas do Estado - CEHOP” (Lima, 2009, p.8);</p> <p>- A promoção turística dos restantes projetos desenvolvidos ou em andamento para o turismo tem sido feita mediante parcerias com o setor privado ou através de programas nacionais ou internacionais (Pinheiro & Santos, 2012).</p>	<p>- Tendo o marketing turístico como instrumento de renovação da imagem da cidade, o poder público teve a iniciativa de organizar “<i>slogans, frases e posicionamentos</i>”, e realizar intervenções diretas na paisagem local durante as campanhas (Leandro, 2006, p.15). E para valorizar turisticamente a paisagem local através da orla marítima, a campanha procurava essencialmente reproduzir os “<i>discursos que enfatiza[sem] o papel da legislação que restringe a verticalização nas primeiras avenidas da praia</i>” para haver uma ocupação mais ordenada na mesma (idem, p.15);</p> <p>- As ações do Projeto de Revitalização do Centro Histórico desenvolveram-se mediante o acordo entre Brasil e Espanha realizado em 1987, sendo que a partir da década de 90, o projeto passou a adotar parcerias público-privadas para a realização das obras (idem).</p>	-	<p>- Como fruto desta cooperação institucional, a Câmara apresentou em 2008 o Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, que veio facultar a análise urbana e estruturação de conceitos estratégicos de intervenção para a integração e operacionalização coerente dos projetos e ideias para a frente ribeirinha de Lisboa (Salgado, 2012). Como instrumento orientador, o plano define a estratégia de intervenção baseada no “<i>desenho de uma imagem global do espaço ribeirinho, respeitando a sua unidade funcional e paisagística, contrariando o seu isolamento em relação à cidade e recuperando a sua centralidade enquanto espaço público de cultura, lazer e recreio</i>” (idem, p.4);</p> <p>- Tem-se por outro lado o documento estratégico Frente Tejo aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 78/2008, de 15 de maio, onde constam as principais linhas de atuação para o projeto de requalificação e reabilitação da frente ribeirinha da Baixa Pombalina (Salgado, 2012).</p>

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Práticas	<p>– Para tornar ambos os mercados numa nova centralidade simbólica, o Governo de Sergipe optou por construir em uma área vizinha aos outros dois, um novo equipamento (Mercado Albano Franco), para abrigar “<i>todo o comércio hortifrutigranjeiro e de confeitarias</i>”, e desafogar as estruturas superlotadas dos outros mercados (Lima, 2009, p. 9);</p> <p>– Procedeu-se à transferência urbana de comerciantes e vendedores para o novo mercado, sendo que os antigos passaram a concentrar essencialmente a venda de artesanatos e produtos tipicamente regionais (idem).</p>	<p>– O processo de promoção da imagem da cidade passou pela implantação de campanhas turísticas com o objetivo de divulgar a importância do turismo para o progresso da cidade e a relevância da utilidade de determinadas paisagens urbanas para a atividade deste setor. Isto, mediante as características intrínsecas à realidade dos lugares (Leandro, 2006);</p> <p>– No desenrolar das campanhas do poder público, foram articulados discursos turísticos, com o propósito de apresentar a cidade como pólo turístico do Estado e roteiro regional (idem);</p> <p>– Tipificaram-se “<i>áreas valorizadas pela produção turística</i>” da cidade, nomeadamente, as do centro histórico e as da orla marítima, das quais considerou-se pertinente a criação do Projeto de Revitalização do Centro Histórico de João Pessoa (idem, p.14);</p> <p>– Realizaram-se intervenções na orla marítima da cidade para valorização turística da paisagem local (idem);</p> <p>– Estrategicamente realizaram-se intervenções na Praça Antenor Navarro e no Largo de São Frei Pedro Gonçalves de maneira a valorizar o turismo e imobiliário do Varadouro, tirando partido da proximidade das estações ferroviária e rodoviária e do terminal de autocarros urbanos para ligar a Cidade Alta e a Cidade Baixa, garantindo assim um maior fluxo de turistas e de residentes, durante os eventos realizados na área (idem).</p> <p>– De modo a garantir a “<i>preservação do valor paisagístico da área para as atividades de lazer e de turismo</i>” transformou-se a área de mangue num parque ecológico (idem, p.83);</p> <p>– Com o esvaziamento populacional e degradação do tecido urbano, surgiu em 2002 a preocupação em incentivar a reinserção do uso habitacional na área central da cidade, cujos projetos resultaram da “<i>implantação do Programa de Reabilitação de Sítios Históricos (...) desenvolvido pela Caixa Econômica, juntamente com a Prefeitura Municipal de João Pessoa (...) e o Governo Federal</i>” (Shionara e Melo, 2010, p.6);</p> <p>– No âmbito da reinserção do uso habitacional, em 2007 foi integrado no projeto de revitalização do centro histórico, o projeto habitacional de relocação das “<i>três favelas que compõem a área do Porto do Capim</i>”, sendo esta, parte integrante do património histórico, e vital em termos de práticas e convívios sociais (idem, p.7). Um projeto que propõe o afastamento daquilo que “<i>oferece vitalidade e possibilidade de acabar com os vazios urbanos</i>”, através da transferência dessas favelas para uma área próxima da zona histórica, para que no porto, fosse construído um pólo turístico e náutico, e assim, criar “<i>uma praça de eventos, bares, restaurantes, delegacia do turista, mirante e [restauradas as] edificações de valor histórico</i>” (idem, p. 7).</p>	<p>– Destacam-se ainda, intervenções em termos da regeneração do porto, “<i>onde os edifícios foram substituídos ou remodelados para servirem outras funções</i>” (Melo 2012, p. 99);</p> <p>– Criação de “<i>espaços para uma série de jardins mais privados e transformaram os antigos tanques de gás em piscinas para mergulhadores</i>” (idem, p. 95);</p> <p>– Inicialmente analisaram-se as condições existentes do parque e criaram-se fronteiras que, acabaram por definir as suas diferentes áreas, assim como através das antigas linhas ferroviárias e do sistema de esgotos, foram colocados cursos de água e trilhos para a divisão e ligação entre as áreas (idem).</p>	-

	Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
Dificuldades no processo de adaptação	<p>–Perante o cenário de inúmeras mudanças sociais causadas pela transferência urbana, foram gerados imensos transtornos à administração pública e, principalmente, aos comerciantes do local, onde em muitos momentos foram deparadas cenas de violência e revolta social (Lima, 2009). O Centro Histórico de Aracaju desenvolveu-se “a partir da expansão econômica do estado de Sergipe como cenário das inúmeras reestruturações arquitetônicas acompanhando as transformações na vida social e cultural dos sergipanos” (Pinheiro e Santos, 2012, p.275)</p> <p>–O odor causado pelo armazenamento de produtos comercializados, sobretudo, dos pescados e carnes do comércio informal durante as ações de transformações dos mercados municipais foi um obstáculo à criação da nova identidade (Pinheiro & Santos, 2012);</p> <p>–Combater os problemas sociais de marginalidade, a poluição sonora gerada pela prostituição (característica do Mercado Antônio Franco) e o comércio informal que ocupava as ruas e logradouros próximos ao mercado (idem).</p>	<p>–O uso habitacional “tem grandes dificuldades em se relacionar com os usos existentes anteriormente já que, de certa forma, não se compatibiliza com os anteriores” (Shionara & Melo, 2010, p. 6). Isto porque, a noção que atualmente se tem do patrimônio histórico na área central tende a funcionar como restrição e/ou muitas vezes, como impossibilidade de haver qualquer uso do edificado, ao ponto da sua preservação ser “posta acima do uso, [transformaram-se num] elemento estático como uma escultura ou cenário”, onde prioriza-se a preservação da edificação ao invés do seu uso (idem, p.6);</p> <p>–Outra dificuldade encontrada no processo tem a ver com a adaptação do Porto do Capim como pólo turístico do centro histórico. Constatou-se que, o que adveio dessa tentativa do poder público foi a negação dos moradores em aceitarem ser desocupados dos seus imóveis e transferidos para uma outra área. Ou seja, a população desta comunidade tem manifestado o seu interesse em habitar nas edificações e “construir uma relação de vizinhança no local”, por meio de invasões, que por sua vez resumem-se na impossibilidade de haver vazios urbanos no Porto do Capim, e conseqüentemente o avanço do projeto habitacional (idem, p.7);</p> <p>–O processo de revitalização das praças e monumentos não foi totalmente bem-sucedido, devido a algumas intervenções que eram da responsabilidade do próprio poder público, levando assim a danificação do patrimônio construído urbano. E na sequência dos eventos realizados após as intervenções, os comerciantes passaram a reclamar da sujidade, do mau cheiro e interdição das ruas (Leandro, 2006).</p>		
Resultados obtidos	<p>–Após o processo de adaptação, o centro histórico começou a ser oferecido como um dos atrativos culturais para a realização de roteiros turísticos dentro da cidade - city tours (Pinheiro & Santos, 2012);</p> <p>–O processo de turistificação de espaços no centro histórico deu azo a “uma série de implicações decorrentes do choque entre os novos e antigos usos dados a esses espaços”, e um novo perfil paisagístico do centro histórico (idem, p.283). Contudo os embates destas intervenções “não conseguiram impor uma ‘nova’ identidade” ao centro, devido a não eliminação dos anteriores usos e atividades que sempre constituíram o ponto identitário para a área, estando de alguma forma consolidados no espaço central (idem, p.286).</p>	<p>–O interesse em posicionar a cidade foi de certa forma debatido, que a partir de 1992 o Centro Histórico de João Pessoa passou a estar integrado no Plano Diretor de João Pessoa, como sendo a “Zona de Restrição Adicional (...) e como Zona Especial de Preservação” (Leandro, 2006, p.71);</p> <p>–A partir da década de 80, a atividade turística da cidade teve um crescimento notável e o principal agente impulsionador foi o poder público. Após as ações de restituição, o centro histórico e a orla marítima passaram a vincular a imagem urbana de João Pessoa (idem).Três anos após o programa de preservação, o centro histórico foi reduzido à Praça Antenor Navarro, ao Largo de São Frei Pedro Gonçalves e houve outras intervenções pontuais de restauração, ainda que grande parcela da área central ainda possua elementos para que possa ser tratada política e socialmente como centro histórico (Shionara e Melo, 2010);</p>	<p>–A reabilitação do parque industrial gerou “uma imagem mais verde, criou uma comunidade mais coesa e conservou a identidade da região”, de maneira que é possível identificar alguns pequenos parques características únicas que se tornam em lugares inesquecíveis para visitantes, como é o caso do SinterPark (Melo, 2012, p.87);</p> <p>– As paredes de betão são usadas para fazer escalada, a zona central da antiga fábrica de aço foi transformada numa praça enorme e multifuncional, a Piazza Metallica passou a ser um espaço de acolhimento de principais eventos e para reunião, e o Blast Furnace Park atualmente dispõe de plataformas de observação elevadas (idem);</p>	<p>–Graças ao projeto, a Praça do Comércio é hoje “um espaço de uso predominantemente pedonal, com uma vivência potenciada pela diversificação de usos instalados nas alas nascente e poente da praça” (Salgado, 2012, p.9).</p>

Cidade de Aracaju	Cidade João Pessoa	Duisburg	Lisboa
<p>–O projeto de transformação do Mercado Antônio Franco foi “<i>mais do que uma intervenção arquitetônica, uma vez que este espaço se transformou em um espaço de consumo simbólico e econômico direcionado a atividade turística</i>”, onde deu-se um forte aumento do fluxo turístico (Pinheiro & Santos, 2012, p. 288). Após a conclusão deste projeto, Aracaju tem vindo a desenvolver-se nas últimas décadas, com projetos de revitalização de vários “<i>prédios e monumentos arquitetônicos, bem como de espaços destinados ao lazer e turismo, [nomeadamente], praças e pontos turísticos</i>” no seu centro (idem, p. 289). Dentre os projetos destacam-se a restauração e transformação do Palácio Olímpio Campos em Palácio Museu, a revitalização do antigo prédio do colégio Atheneuzinho, a restauração do prédio antigo do Centro de Turismo, e a construção de um Centro Cultural (idem).</p>	<p>–As intervenções turísticas na cidade passaram pela implantação de equipamentos hoteleiros como também pelo planeamento das paisagens, “<i>investimentos em acessibilidade, reurbanizações, equipamentos turísticos e revitalização de áreas de valor histórico e cultural</i>” (Leandro, 2006, p.59);</p> <p>–A reestruturação da cidade deu acesso às funções que atendem as necessidades do Pólo Turístico Cabo Branco que se encontra em formação. Pois, em 1980, as primeiras avenidas da orla foram articuladas ao Pólo, com a implantação da Avenida Litorânea, que levou a “<i>concentração de equipamentos e serviços turísticos nas primeiras avenidas da praia</i>” (idem, p.13);</p> <p>–Na década de 90 deu-se a “<i>expansão e diversificação dos equipamentos hoteleiros com o surgimento de novas modalidades como apart-hotel, pousadas e flat’s</i>” (idem, p.132). Assim os dados divulgados pela Secretaria Municipal de Turismo em 2009, apontam que “<i>dos 70 meios de hospedagem que a cidade (...) possui, 59 encontram-se localizados em bairros da orla marítima da cidade, ou seja, 84% do total</i>” (Leandro, 2006, p.13; Sousa, 2011);</p> <p>–As praças do centro histórico foram revitalizadas e passaram a desempenhar particularmente, uma nova função na cidade, nomeadamente, a do espaço para o acolhimento de eventos e uso diário, pólo de lazer, cultura e diversão noturna. E o museu passou a acolher os eventos culturais que atraíram públicos de diversos segmentos sociais, sobretudo durante as festas de São João e Carnaval, de maneira que “a distribuição espacial dos eventos no centro histórico revela como o poder público e a iniciativa privada incentivam a ativação cultural da área (Leandro, 2006);</p> <p>–A revitalização da Praça Antenor Navarro e do Largo de São Frei Pedro Gonçalves fez com que a cidade atraísse classes médias com idade que rodam os 33 anos e com uma renda média mensal de R\$ 1.543, sendo que 20,2% eram estudantes, 13,1% professores, 16,2% profissionais liberais, 13,1% técnicos administrativos, 12% artistas e 7,1% funcionários públicos, tornado destas mesmas áreas ‘ilhas de prosperidade’ perante o cenário de deterioração do Bairro de Varadouro (idem);</p> <p>–O Casarão dos Azulejos é um dos monumentos históricos revitalizados que passou a ser palco de exposições e de lançamentos de livros, sendo assim reconhecido como a Casa da Cultura Paraibana, assim como o exemplo da recuperação de um dos prédios do Largo de São Frei Pedro Gonçalves que atualmente funciona como Museu da Arquitetura Paraibana (idem);</p> <p>–A orla marítima tornou-se a principal área turística da cidade em virtude do atrativo “praia e sol”, representando atualmente a principal área turística da cidade. Nela, permanece o Hotel Tambaú que <i>outrora “represent[ava] um marco na sua valorização turística da orla nos anos 1970/80”</i>, que acentuando-se ainda mais com a construção da Avenida Litorânea e das primeiras avenidas da orla, nas quais tenderam a concentrar equipamentos e serviços turísticos (idem, p. 13);</p> <p>–Em relação às intervenções na orla marítima, Leandro (2006, p. 102) considera que a exploração das áreas que fazem parte da fronteira do litoral foi motivada pela implantação de espaços portuários, tendo em que conta existe proximidade das áreas minerais, e que a “<i>beleza cénica das paisagens, [encontravam-se] voltadas para o uso turístico</i>”. Porém, apesar da carência de infraestruturas básicas no local, o processo de valorização da orla marítima teve o seu início em Tambaú e em Cabo Branco que são considerados os primeiros núcleos de ocupação da praia (idem).</p>	<p>–Na área portuária “<i>actualmente encontramos espaços culturais (como o Grothe Museum, da autoria dos arquitectos Herzog & de Meuron), áreas de recreio, habitação ou escritórios</i>” (idem, p.99);</p> <p>–Segundo Melo (2012, p.95), o parque paisagístico do norte de Duisburg é um “exemplo notável de como a paisagem pode ser moldada pela indústria”. Sendo o “<i>coração do parque uma antiga fábrica de carvão e aço, abandonada em 1985, que assume o papel de relíquia arquitetónica e de recurso para diferentes atividades de lazer</i>”, os visitantes poderão explorar e admirar-se, inevitavelmente com a força e destreza que na altura era exigida aos operários que lá trabalhavam (Melo, p.95). No entanto, com a colaboração do arquiteto Latz e Partners no Landschaftspark Duisburg-Nord, foi possível transformar “<i>os vestígios industriais (...) para atender a novos usos recreativos e preservar a rica história da região</i>” (Melo, 2012, p.85).</p>	

Duisburg é uma cidade de grande dimensão, e os *brownfields* resultaram dos destroços de grandes indústrias. Contudo, quando se trata de contextos de menor dimensão, as políticas de *brownfields* aplicadas neste caso poderão sofrer algum tipo de alteração.

3.3 Quadro de referência de reabilitação urbana orientada para o turismo

Após a análise daquilo que realmente ocorre ao longo dos processos de adaptação dos espaços para o turismo, considerou-se pertinente a elaboração de um quadro de referência (quadro 8, abaixo indicado). Nele constam as questões que deverão ser consideradas pelos planeadores do território, aquando da definição de políticas de reabilitação urbana para o turismo, atendendo os contextos de cidade anteriormente analisados. O quadro apresenta de forma resumida, as conclusões que se tiram daquilo que é a teoria de reabilitação urbana em prol do turismo, e aquilo que na realidade é adaptado em diferentes espaços da cidade. Por outro lado, são mencionadas as questões que surgem durante o processo de adaptação dos espaços nos três contextos da cidade acima, tanto que, de uma forma generalizada são apresentadas algumas considerações para cada um dos contextos.

Quadro 8: Contextos de reabilitação urbana orientados para o turismo

	Objetivos	Ações/Políticas de reabilitação urbana	Atividades executáveis	Dificuldades/Limitações	Considerações finais
Contexto de cidade					
Centros históricos	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizar o património histórico; - Preservar a identidade cultural da cidade; - Enobrecer a cidade; - Valorizar os espaços centrais; - Criar dinâmicas sociais nos espaços; - Implantar usos mistos do solo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação de praças e monumentos históricos; - Patrimonialização; - Reinserção do uso habitacional, através de reabilitação de parque imobiliário edificado com foco para a habitação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eventos culturais; - Polos de lazer, cultura e diversão. - Venda de artesanatos e produtos tipicamente regionais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geram conflitos entre usos existentes e novos (turísticos); - A permanência de problemas sociais de marginalidade, tais como a venda ambulante, comércio informal e a prostituição, causam poluição sonora; - Reabilitação urbana muito centrada nos edifícios; - Segue a lógica do Turismo Cultural; - Danificação do património construído urbano aquando das intervenções realizadas pelo poder público (em alguns casos). 	<ul style="list-style-type: none"> - Exigem um olhar mais atento do governo e das autarquias locais face às questões sociais, durante na elaboração de projetos; - Carecem de instrumentos para solucionar problemas sociais; - A participação da comunidade local é fundamental na elaboração de propostas.

	Objetivos	Ações/Políticas de reabilitação urbana	Atividades executáveis	Dificuldades/Limitações	Considerações finais	
Contexto de cidade	Brownfields	<ul style="list-style-type: none"> -Dar a conhecer o passado industrial; -Conservar a identidade local; -Transformar vestígios industriais para atender a novos usos recreativos; -Preservar a história local. 	<ul style="list-style-type: none"> -Promoção de uma imagem mais verde no local; -Intervenção no património industrial, e sobretudo nas reconversões que promovem novos espaços verdes; -Divisão e criação de ligações entre áreas, mediante colocação de cursos de água e trilhos. 	<ul style="list-style-type: none"> -Criação de pequenos parques com características peculiares; -Dinamização da prática desportiva através: da transformação de antigos tanques de gás em piscinas para mergulhadores, do uso de paredes de betão para escaladas, e do uso de bicicletas em volta da paisagem verde; -Criação de praças multifuncionais para acolher eventos culturais, reunião, ou outras atividades de lazer. 	<ul style="list-style-type: none"> -A perceção do turista acerca do espaço, pode não coincidir com as suas expectativas. 	<ul style="list-style-type: none"> -Colmatar as vertentes sociais e económicas e ecológicas no local. -Dotar a área com características ligadas às grandes indústrias e praças de carácter modernista.
		Orlas marítimas	<ul style="list-style-type: none"> -Reordenamento da paisagem urbana; -Institucionalização da imagem turística da cidade. 	<ul style="list-style-type: none"> -Implantação de espaços portuários -Construção de centros comerciais; -Instalação de equipamentos; hoteleiros -Ciclovias. 	<ul style="list-style-type: none"> -Desorganização e degradação do ambiente, gerados ao longo do processo de litoralização 	<ul style="list-style-type: none"> -Importância do processo de institucionalização da imagem turística da cidade -Importância das leis de restrição da verticalização à orla marítima; -Estado como agente interventivo nos espaços litorais.
Frentes ribeirinhas	<ul style="list-style-type: none"> -Reforçar a relação cidade-río-porto¹⁷ -Recuperar o centro urbano enquanto espaço público de cultura, lazer e recreio. 	<ul style="list-style-type: none"> -Requalificação de praças; -Criação de novas condições de mobilidade rodoviária; -Definição de percursos pedonais e cicláveis; -Intervenção no edificado; -Definição de áreas verdes; -Adaptação do porto às necessidades locais; -Dotar a área de redes de infraestruturas subterrâneas. 	<ul style="list-style-type: none"> -Surgimento de espaços de uso predominantemente pedonal, com uma vivência potenciada pela diversificação de usos instalados nas alas nascente e poente de praças; -Áreas verdes com funções de estadia de contacto direto com o rio. 			

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Lima (2009); Pinheiro & Santos (2012); Leandro (2006); Shionara & Melo (2012); Melo (2012); Faria (2004); Salgado (2012)

¹⁷ A relação com o porto surge no caso da cidade ser portuária.

Relativamente aos **centros históricos**, importa frisar que o processo de transformação do território para fins turísticos exige das autoridades públicas locais, a tarefa de intervir nos conflitos gerados pelos choques entre antigos e novos usos do território. Isto porque, quando iniciam-se as intervenções nos seus espaços surgem discussões de interesse do Estado em salvaguardar o património histórico local, e da população residente em manter os seus hábitos. A ausência de consenso entre ambas as partes faz com que o novo padrão de vida chegue ao ponto de constituir um obstáculo à própria comunidade, assim como os “*sistemas de objetos constituídos, criados por sistemas de ações histórica e socialmente estabelecidos*”, podem representar barreiras ao progresso da atividade turística (Cruz, 2002, citado por Pinheiro & Santos, 2012, p. 277).

O caso da Cidade de João Pessoa é um grande exemplo dessa disputa de interesses e da falta de consenso entre comunidades e o Estado. Dele ressalta o desapego do poder público pelas comunidades mais desfavorecidas do Porto de Capim, que seguindo a ordem de despejo, tenciona afastá-las do local a fim de construir o pólo turístico no local. Esta é sem dúvida uma ação do Estado, que contradiz com o seu interesse inicial de promover habitação formal, pois ao mesmo tempo que incentiva a habitação para as camadas de classe média baixa, atrai a habitação informal, quando tenta “*afastar as camadas mais desprivilegiadas*” (Shionara & Melo, 2010, p. 7).

Tem-se por outro lado, a situação em que as intervenções nos centros históricos não significaram a exclusão total dos atores sociais marginalizados. Isto porque, os mesmos tendem a migrar-se para outras localidades da área central, originando por exemplo, as “*feiras noturnas improvisadas*” (Lima, 2009, p. 12). Dito isto, se pode afirmar que a reabilitação dos centros históricos passa unicamente pela criação de “*políticas de Enobrecimento Urbano e patrimonialização*”, onde a maior parte não pondera as demarcações socio-espaciais causadas pelo processo (idem, p. 12). Portanto, diante deste cenário, é crucial que se criem mecanismos e haja instrumentos adequados à solucionar os problemas sociais.

No que diz respeito aos **brownfields**, importa referir, primeiramente, que as vertentes sociais, ecológicas e económicas devem ser consideradas e vistas como um todo, ao longo de todo o processo de adaptação de espaços industriais para o turismo. Partindo do pressuposto que a área tenha passado por um período de decadência económica, é expectável que os seus efeitos tenham tido grandes repercussões em toda a comunidade. Por outro lado, torna-se interessante criar ou aproveitar as linhas de água e toda a estrutura

verde que se gerou ao longo do tempo. Mas, embora sejam “*construídas novas estações de tratamento e redesenhados novos sistemas de colectores de águas residuais domésticas e de águas pluviais, os municípios são forçados a continuar a reforçar medidas concretas para evitar a poluição dos rios sendo qualquer*” (Faria, 2004, p. 12). Dito isto, os projetos destinados às antigas zonas de indústria devem de alguma forma, trazer benefícios económicos tanto para o turismo como para a população local, e devem tirar partido da estrutura ecológica existente.

A segunda questão surge da necessidade das características do destino serem consideradas na elaboração de qualquer projeto a nível do turismo, tal como é defendido na estrutura conceptual do turismo de Mathieson e Wall (1982). Isto porque, o turista é incentivado à visitar um determinado local, com base no tipo de produto que o destino está disposto a oferecer, sendo que muitas vezes a perceção que têm do local pode não coincidir com as suas expectativas. Portanto, quando se trata de uma área com vestígios industriais é fundamental favorecê-la com características ligadas às grandes indústrias e praças de carácter modernista, pois, desta forma será possível que “*everyone who uses the park has a diferente park. Someone is coming to study old blast furnaces, and someone is coming to plant a small garden. Totally different*” (Lubow, 2004, citado por Melo, 2012, p.97).

Em relação às **orlas marítimas** e às **frentes ribeirinhas** é importante salientar a importância que o poder público atribui à imagem turística, para institucionalização da imagem da cidade (Leandro, 2006). Neste tipo de contexto, o Estado tem o papel de criar atrações nos locais e ampliar o nível de impacto sobre o litoral de forma a gerar um processo modernizador, sendo um agente que intervém nos espaços litorais (idem).

Uma vez que o processo de reabilitação urbana nas orlas marítimas exige de alguma forma a litoralização e conseqüentemente a desorganização e degradação do ambiente pelo desenvolvimento de produtos turísticos, tornam-se indispensáveis, as normas que defendam o meio ambiente. Dito isto, é fundamental que as leis de restrição referente à verticalização nas primeiras avenidas, e à altura das edificações sejam objeto de regulamentação específica nos códigos de zonamento e de edificações, para que haja assim, uma ocupação ordenada e redução dos impactos do uso e ocupação orla marítima.

PARTE II - CASO DE ESTUDO

CAPÍTULO 4 - INSTRUMENTOS PARA A REABILITAÇÃO URBANA E PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

São Tomé e Príncipe é a área de estudo desta dissertação. Um arquipélago localizado na linha do Equador mais precisamente no Golfo da Guiné, situando-se entre as latitudes de 1° 44' Norte e 0° 1' Sul, e entre as longitudes de 7° 28' Este e 6° 28' Este. As ilhas de São Tomé e Príncipe constituem uma sub-região da África Central, com uma distância de 160 km de uma em relação a outra, e da costa africana em 360 km e 270 km respetivamente (AIP/CCI- Associação Industrial Portuguesa - Câmara de Comércio e Indústria, 2004).

Como se pode observar na figura 1, o país está composto por sete diferentes distritos, onde estão distribuídos os 187.356 habitantes, numa área que abrange 1001 km². (INE, 2012)

Figura 1: Divisão demográfica e geográfica de São Tomé e Príncipe, 2012



Fonte: Elaboração própria, adaptado de INE (2012); www.24point0.com

Segundo o Instituto Nacional de Estatística-INE e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD (2010), entre 2000 e 2010 houve um aumento populacional de 28,4%, devido principalmente ao crescimento das famílias em mais de 30% nos distritos de Mé-Zóchi, de Lobata, de Caué e de Cantagal, sendo que em 2010, 58,3% da população do país encontrava-se empregada. Já o Recenseamento Geral da População e Habitação (IV

RGPH) realizado em 2012 indica um crescimento da população nacional em 36,2%, face ao último recenseamento realizado em 2001 (INE-Instituto Nacional de Estatística, 2012).

A figura 1 acima apresentada ilustra que grande parte da população está concentrada naquele que é o distrito mais pequeno e populoso do país, Água-Grande, onde se integra a cidade capital (São Tomé). Segundo o Center of Intelligence Agency (2012), em 2011 a população urbana e rural representava respetivamente, 63% e 37% da população total, onde a variação anual em relação à 2010 era de 3,01%.

Dado o constante crescimento da população e a sua grande concentração nas áreas urbanas, é crucial que haja condições e estruturas capazes de proporcionar uma vida condigna à população que nelas habita. Dito isto, o presente capítulo basear-se-á na análise das intervenções de reabilitação urbana desenvolvidas pelos organismos públicos de ordenamento do território e do urbanismo de São Tomé e Príncipe, bem como os objetos de intervenção, agentes envolvidos, financiamentos e instrumentos associados aos projetos/iniciativas públicas e privadas de reabilitação urbana. Por outro lado, é descrita a situação turística do país, desde as suas potencialidades e debilidades, até as políticas e estratégias do setor turístico aplicadas no país.

4.1 Estado atual das cidades de São Tomé e Príncipe

Os principais núcleos urbanos do país são nomeadamente, São Tomé e Santo António, correspondentes às cidades mais antigas, “*associadas à sedimentação da evolução da evolução da estrutura fundiária de produção agrária (...) do café e do cacau*” (Morais & Malheiro, 2013, p. 6). As restantes cidades foram surgindo conforme o crescimento e as necessidades da população, tendo assim, vestígios históricos pouco relevantes.

Relativamente ao **património construído urbano** das cidades, pode-se dizer que a maior parte associa-se à matriz arquitetónica. São Tomé e Santo António contêm uma grande riqueza histórica e cultural, cuja origem remonta às primeiras ocupações, na sequência dos descobrimentos, e da primeira fase da ocupação portuguesa nos séculos XVI a XVIII, erigidas nas duas cidades costeiras e seus arredores (Castaño, 2012). Porém uma grande parte do património histórico-cultural encontra-se num estado de abandono e degradação, nomeadamente as obras de natureza religiosa e militar (e.g. São Tomé ficou totalmente em ruínas em 1601 após os ataques internos de 1599 causados pela armada holandesa que quando abandonaram a ilha, queimaram e destruíram edifícios nobres da cidade; e Santo

António que viu as suas edificações religiosas e fortalezas serem destruídas nos anos 70 do século XVIII (Morais & Malheiro, 2013).

Enquanto património agroindustrial, as antigas casas coloniais (roças) situadas em áreas periféricas encontram-se num estado de conservação precário. O levantamento feito em 2011 das características e estado de conservação do património arquitetónico bem como da sua relação com o meio socioeconómico indica que a função habitacional é bastante predominante nas roças, apesar do seu estado de degradação. Por outro lado, o uso produtivo e de apoio à educação, saúde e de saneamento é praticamente inexistente, devido ao estado de ruína e degradação em que as roças se encontram (Fernandes, Sá & Póvoas, 2012). Por exemplo, *“as linhas ferroviárias da época colonial, que asseguravam o escoamento das produções de roças para o porto marítimo de S. Tomé, já não existem”* (CGD 2014, p. 7).

Em relação ao património habitacional, o INE e PNUD (2010) estimam que muito poucas habitações são construídas com paredes, tetos e pisos feitos de materiais duráveis (respetivamente em 22,6%, 14,8% e 28,9%). Consideram ainda que pela desobediência das características geralmente aceites como sendo os materiais duráveis para a habitação, as mesmas não satisfazem o número e as exigências dos agregados, nos distritos mais populosos (Água-Grande e Mé-Zóchi). Segundo o INE e PNUD (2010) em nenhum distrito a taxa de satisfação das famílias em relação aos serviços prestados aos seus alojamentos ultrapassa os 30%. Isto porque o índice de satisfação face ao sistema de acesso à água potável é de 21,3%, de evacuação de lixo doméstico (9,0%), drenagem das águas da chuva (10,3%) e do fornecimento da corrente elétrica (16,8%) (idem).

A nível de **espaço público urbano** é notável a falta de ordenamento das praças, ruas e bairros, acompanhadas de carências qualitativas e quantitativas de infraestruturas, equipamentos e de espaços verdes. Entretanto, a estrutura funcional dos espaços públicos das cidades, vai sendo influenciada pela falta de combinação de diversos elementos que estimulem a vivência nas cidades e promovam encontros sociais.

Sobre os factos acima referidos tem-se o exemplo da cidade de São Tomé que se encontram num estado caótico, com excessivo comércio informal e grande fluxo de

motorizadas e táxis convencionais¹⁸; estradas danificadas ou em mau estado; vias e passeios esburacados; e com forte ausência de saneamento básico.

Em relação às infraestruturas contata-se pelo quadro 9 que a grande parte das famílias “vive numa situação de comodidades mínimas (...) em termos de acesso à eletricidade, água potável e um moderno sistema de saneamento” (INE & PNUD, 2010, p. 66).

Quadro 9: Indicadores de infraestruturas de São Tomé e Príncipe

Infraestruturas	Nível de satisfação/utilização por distrito	Observações
Eletricidade	52,7% (30% em Caué, Cantagalo e Lembá e mais de 40% para os restantes distritos).	Como a principal fonte de iluminação da habitação das famílias.
Água potável	79% (mínimo de 66% para Mé-Zóchi e 67% para o Príncipe).	Mediante um sistema de canalização (seja dentro ou fora do domicílio).
Sistema de saneamento	36,6% dos lares têm acesso fácil a um sistema de esgoto moderno (tanque de esgoto, fossa séptica).	Mecanismo encontrado principalmente nos distritos de Água Grande (49,2%) e Príncipe (47,6%), enquanto que em outros distritos, este indicador varia entre 19% e 34%.
	Eliminação de resíduos (apenas 9,6% das famílias utilizam as lixeiras públicas para colocar o seu lixo).	Mecanismo mais extensivo e mais usado em Água-Grande e no Príncipe.

Fonte: Elaboração própria, adaptado de INE & PNUD (2010)

Em relação à estrutura viária o arquipélago tem cerca de 250 km de estradas asfaltadas, a maior parte no litoral, algumas em mau estado, sendo que em S. Tomé existem 138 km de rede primária, distribuídos por três estradas nacionais e outra de acesso ao aeroporto, a par de 100 km de estradas secundárias, e no Príncipe 18 km de vias (CGD - Caixa Geral de Depósitos, 2014). Por outro lado, vê-se um território desprovido de transportes terrestres públicos, que são praticamente inexistentes, o que leva as pessoas a deslocarem-se a pé, de motorizadas ou de automóvel particular (idem, 2014, p. 7).

Quando se fala de equipamentos, principalmente os da saúde pública, a situação torna-se ainda mais constrangedora, até porque o “82,1% dos serviços de saúde são prestados por estruturas que podem ser do sector público (hospital, centro médico, centro de saúde)” (INE & PNUD, 2010, p. 27). A falta do pessoal médico qualificado e de matérias de saúde nas principais unidades hospitalares são alguns aspetos que indicam as más condições das estruturas de saúde do país.

Por último os espaços verdes, que apesar da densa vegetação do país, a urbanidade é tanto que desordenada e o verde das cidades chega a ser descontínuo ou inexistente. Os

¹⁸ São utilizados em detrimento de veículos de transporte coletivo de passageiros, o que aumenta ainda mais o nível de poluição do ar.

pequenos rios e riachos que fazem parte da estrutura ecológica das cidades, encontram-se geralmente contaminados, servindo muitas vezes de lavanderia à população, devido a falta de acesso à água corrente nas habitações.

A Agência Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo-AECID (2008) constata a enorme deficiência e pobreza do urbanismo, o uso da arquitetura tradicional limitado e diferenciado, os inúmeros edifícios locais em mau estado de conservação, principalmente os das roças afetam a imagem externa do turismo. Ou seja, as cidades apresentam um conjunto de características que podem pôr em causa o desenvolvimento do turismo no país. Os anexos 6.1 e 6.2 retratam, respetivamente, exemplos de dois centros urbanos do país, as cidades de São Tomé e Trindade.

4.2 Políticas de Ordenamento do Território e Urbanismo de São Tomé e Príncipe

De acordo com o Programa do XV Governo Constitucional, as políticas **Ordenamento do Território** do Governo passam pela elaboração do Plano Nacional de Ordenamento do Território; capacitação de quadros dos Serviços Geográficos e Cadastrais; atualização da cartografia nacional, no âmbito do projeto ESPERG/IPAD; criação do Sistema de Informação Geográfica (SIG); e atualização de plantas topográficas das cidades para implantação de infraestruturas socioeconómicas (MFAP, 2013b). Propôs realizar *“levantamentos topográficos em áreas de expansão e Plano Integrado para relacionar actividades de uso e ocupação do solo, como áreas de serviços, de residência, lazer, parques nacionais, escolas, hospitais, espaços comerciais, etc; actualiza[zar] Plantas Topográficas das Cidades para implantação de infra-estruturas sociais de apoio às autarquias locais”* (MFAP, 2013a, p. 17). No entanto, pretendia estabelecer medidas e políticas que garantissem a afirmação da identidade cultural e a preservação do património histórico-cultural de São Tomé e Príncipe, propondo ações como, promoção, inventariação, divulgação e preservação do património físico e imaterial; promoção da investigação orientada para a divulgação e valorização do património histórico-cultural de São Tomé e Príncipe; reforço da identidade cultural, como fator indispensável à coesão social e ao desenvolvimento; incentivo e promoção do hábito de leitura; e *“mediante a criação de mecanismos legislativos que possam regular e classificar os patrimónios culturais naturais, materiais e imateriais, salvaguardando o acervo histórico nacional.* (MFAP, 2013a, p. 20, 2013b).

No domínio das obras públicas e **urbanismo** o Governo pretendia resolver as carências habitacionais com políticas habitacionais centradas na elaboração e adoção do Regulamento Geral de Construções e Habitações Urbanas de São Tomé e Príncipe; construção de blocos de apartamentos de baixa renda nos diferentes distritos do país e na Região Autónoma do Príncipe; bem como a reabilitação do património construído urbano antigo e histórico (MFAP, 2013a). Também tinha como foco, melhorar o nível de infraestruturas, quer em termos da gestão de infraestruturas rodoviárias¹⁹ e aeroportuárias, como no crescimento do setor da construção civil, cadastro e ordenamento do território (MFAP, 2013b).

Já o XVI Governo Constitucional tem como políticas, a promoção de mecanismos que visem uma ocupação mais racional do território nacional (para fins económicos, urbanísticos, de construção habitacional, ou para áreas verdes e espaços de lazer); elaboração de um plano de ordenamento integral do território para melhorar as dinâmicas e os problemas ambientais relacionados com as áreas protegidas, as zonas periféricas dos parques naturais e as zonas com mais concentração da pressão humana sobre os recursos naturais; garantia da recolha, transporte e tratamento adequado dos resíduos sólidos urbanos e hospitalares, pelas entidades competentes; construção em parceria com as Câmaras Distritais de aterros sanitários e incineradoras; criação das condições junto dos poderes locais e regional com vista a intensificar o processo de recolha do lixo urbano, quer seja através de contrato com o setor privado, quer seja através de empresas locais e regionais vocacionadas; alargamento e enriquecimento do atual jardim botânico e herbário, de modo a melhorar as suas estruturas básicas para acomodação e tratamento das espécies existentes e, em especial, as endémicas e ameaçadas (MFAP, 2015, p. 15).

4.3 Políticas de reabilitação urbana para São Tomé e Príncipe

Atendendo as carências quantitativas e qualitativas das infraestruturas, dos equipamentos, dos espaços verdes, e o estado do património construído em áreas urbanas e periféricas com potencial turístico, tornam-se necessárias políticas de intervenção na cidade mais integradas, onde estejam patentes a reabilitação do património construído urbano e de toda a sua envolvente, e sobretudo a adaptação destas mesmas políticas à realidade do país e de

¹⁹ Ligada ao reforço do papel do Instituto Nacional de Estradas, através da disponibilização de meios humanos, técnicos e materiais; reforço do papel do Grupo de Interesse e Manutenção de Estradas para a garantia da limpeza e manutenção das estradas; construção e reabilitação de troços de estradas devidamente identificados, nos diferentes distritos do país e na Região Autónoma do Príncipe; e ao início das obras de proteção da orla costeira (MFAP, 2013b).

cada contexto das cidades. Ou seja, um conjunto de ações que resultem da junção da segunda e terceira geração de políticas de intervenção na cidade, nomeadamente, o foco nas questões da pobreza das áreas carentes das cidades e renovação de cidades, de maneira a tornarem-se mais atrativas. Além disso, as políticas de reabilitação urbana para São Tomé e Príncipe podem ser seguidas por planos de urbanização capazes de identificar e recuperar áreas degradadas, diagnosticar e satisfazer as necessidades locais, e gerar um processo da descentralização de funções e serviços na capital.

Reabilitação de património histórico-cultural

O processo de reabilitação do património histórico-cultural poderá partir do reconhecimento destes como potencial turístico, ou seja, definidos como uma das prioridades nacionais. Posteriormente, o Estado santomense poderá criar forma de atrair e estimular o investimento para as áreas urbanas e periféricas onde estão integrados o património histórico-cultural. Assim, a iniciativa pública/privada para a reabilitação desses patrimónios e o seu respetivo financiamento surgiriam do interesse em recuperar potencialidades turísticas reconhecidas e classificadas nacional e internacionalmente.

Reabilitação de património habitacional

Segundo a análise das necessidades e de satisfação das famílias realizadas pelo INE e PNUD, verifica-se que no contexto das ações prioritárias esperadas pela política governativa, a preocupação em construir habitações deve ser de apenas 9%, sendo que a reabilitação das mesmas seria a forma de reabilitar o património mais próximo da comunidade (INE & PNUD, 2010). O INE e PNUD (2010, p. 67) não só reconhecem a necessidade de construir habitações para as famílias, como também consideram que as atuais habitações “*sejam mais modernas, integrando comodidades mínimas (sistema de drenagem das águas pluviais, lixo doméstico, de água potável e eletricidade)*”.

Para evitar o desperdício e abandono das edificações existentes e construções de novas em outras áreas, há que utilizar instrumentos da fiscalidade, para que os promotores e os utilizadores vejam a reabilitação como uma alternativa vantajosa em relação à edificação nova. Carvalho (2012) descreve a importância de fazer com que os imóveis inutilizados sejam crescentemente colocados no mercado (de venda ou de aluguer), mediante o valor significativo do respetivo Imposto Municipal Sobre Imóveis - IMI²⁰. Considera que um

²⁰ Em São Tomé e Príncipe o imposto sobre transmissões onerosas de direitos reais sobre bens imóveis é designado por SISA.

aumento de oferta que pode diminuir os preços desses mesmos imóveis. Este autor sugere ainda, a eliminação do Imposto Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imóveis, que dificulta o funcionamento do mercado; diferenciação da fiscalidade incidente sobre empresas de construção civil, conforme façam reabilitação ou obra nova, beneficiando a primeira; e a diferenciação da *“fiscalidade suportada pelos proprietários e/ou pelos utilizadores dos edifícios (IMI e/ou IRS), beneficiando as situações de edifícios reabilitados e as localizações em áreas assumidas como de reabilitação ou colmatação prioritária”* (idem, p. 6).

Reabilitação de património agroindustrial para estancar o êxodo rural

A política de requalificação património agroindustrial (antigas roças coloniais) pode ser desenvolvida à luz do prestígio das áreas urbanas como locais de interesse turístico, semelhante à política aplica nas políticas de *brownfields*- Considerando as antigas funções do património das áreas rurais, seria uma mais-valia para o país regenerar as antigas roças coloniais para produção agrária ou de equipamentos (e.g. hospitais, escolas, empreendimento turístico) para conjugar com o verde natural das paisagens locais. Havendo esta continuidade de atrações turísticas, os turistas podem despertar algum interesse em criar circuitos pedonais e cicláveis para conhecer outros pontos do país, sobretudo os locais marcados pelo seu passado colonial.

É importante referir, que a possibilidade de recuperar e explorar os recursos agroindustriais para fins turísticos requer uma avaliação mais aprofundada do seu estado de conservação. Isto porque, se trata da criação de um segmento muito especializado do turismo que requer grandes investimentos, tanto a nível financeiro, como social (AECID, 2008). E uma vez que existem vários destinos mais competitivos a nível de sol e mar, com menores problemas de ligações aéreas e de carências de infraestruturas, o investimento na recuperação do património agroindustrial seria uma oportunidade para que o país se posicione e possa competir no mercado internacional (idem).

Reabilitação de espaços públicos envolventes

Esta reabilitação pressupõe a criação e qualificação de infraestruturas, a requalificação de equipamentos e espaços verdes existentes, bem como a revitalização da estrutura funcional capazes de estimular a prática da atividade turística nas áreas urbanas.

- *Consolidação do sistema de infraestruturas básicas:* sistema de esgotos e de eliminação de resíduos, água potável e eletricidade.

- *Recuperação e criação de equipamentos*: Estruturas de saúde eficazes; postos de atendimento médico; centros educativos, desportivos e de lazer; capelas e igrejas.
- *Melhoria da estrutura viária*: Associada à criação de ligações mais diretas entre diferentes núcleos urbanos, ou seja, da rede viária principal, secundária e local.
- *Criação de um plano de mobilidade para as cidades*: Tendo em conta que as cidades são mal servidas de transportes públicos, grande parte da população utiliza veículos particulares nas suas deslocações e a outra desloca-se à pé. Por essa razão, há que estabelecer uma rede de transportes públicos, e criar um sistema de mobilidade capaz de responder à dificuldade económica da população, melhorar o sistema pedonal das ruas, praças e bairros, reduzir o comércio informal, e sobretudo incentivar o uso de transportes públicos, (e.g. redução do seu preço). Isto é, o transporte público deverá ser pensado como um bem público (para comunidades locais e turistas).
- *Manutenção e criação de espaços verdes*: Reabilitação associada à ideia do contínuo verde para tirar partido das lindas paisagens e das linhas de água existentes nas cidades, de modo a patentear a estrutura ecológica urbana. No caso da cidade de São Tomé, ordenar toda a Baía de Ana Chaves, potencializando o rio de Água-Grande e criar percursos pedonais e cicláveis contínuos ao longo das frentes de água.
- *Gestão dos resíduos sólidos urbanos*: Sensibilizar a população local para a necessidade de preservar o meio ambiente e do uso de recursos mais ecológicos.

4.4 Projetos /Iniciativas públicas e privadas de reabilitação urbana

Antes de mencionar alguns dos projetos/iniciativas criados no contexto da reabilitação urbana, importa frisar que as intervenções de reabilitação urbana dos governos de São Tomé e Príncipe têm sido pontuais (e.g. reabilitação de estradas, passeios, habitação e chafarizes, recolha de resíduos etc.). Tratando-se de um país como de São Tomé e Príncipe, onde as necessidades básicas da população ainda não foram satisfeitas, a reabilitação urbana integrada é provavelmente o nível de reabilitação mais urgente.

Projeto de Requalificação da Marginal de São Tomé: Este é um projeto conduzido pela empresa Parque EXPO em parceria com o Ministério das Obras Públicas e Recursos Naturais de São Tomé e Príncipe e que resulta da “*primeira ação de um programa mais vasto de cooperação entre o Governo Português e o Governo Santomense em matéria de reabilitação urbana e de ordenamento do território*” (Parque Expo, s. d.). Assinado em 2011 com um prazo de três anos para a sua conclusão, este projeto está orçado em 7,6

milhões de euros para uma área com cerca de 3.250 metros de extensão. Pretende-se requalificar a frente marítima da cidade de São Tomé, nomeadamente a marginal da Baía de Ana Chaves, para a) reforçar a identidade dos diversos setores da frente marginal através da recuperação e revitalização das ambiências e das atividades ali existentes; b) dinamizar o espaço público compatível com a salvaguarda da memória e carácter singular dos vários lugares; c) recuperar integralmente as áreas de passeio e das vias automóveis existente; d) ampliar passeios e redução do perfil da via automóvel privilegiando a circulação de pessoas; e) implantar passadeiras em lomba sobre o eixo viário, a fim de assegurar a circulação pedonal em segurança; f) recuperar o sistema de drenagem pluvial e do sistema de iluminação pública; g) implantar equipamento ligeiro (quiosques alimentares) com apoio de esplanada e zonas de sentar, com vista à dinamização lúdica da marginal; e i) colocar mais árvores de sombra (Parque Expo, s. d.).

Porém, a execução deste projeto foi cancelada, devido a extinção da empresa Parque Expo pelo Governo português em 2013 (ver anexo 1.1) (Parque Expo, 2014).

Projeto CACAU - Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias: É um exemplo de reabilitação do património edificado que funciona como um espaço informativo e de animação turística, no centro da cidade de São Tomé. O património que outrora era o edifício das Antigas Oficinas das Obras Públicas da época colonial foi reconstruído em 2008 e inaugurado em 2010 para sediar a CACAU que *“ambiciona funcionar como pólo central de dinamização da cultura nacional, em todas as suas vertentes”* (CACAU-Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias, 2010a). A sua missão é *“promover mudanças culturais e de mentalidades (...) individual e comunitária, fundamentais ao desenvolvimento do país; reforçar a identidade cultural dos jovens santomenses; [e] incentivar soluções criativas, adequadas aos problemas individuais e comunitários, [para] valorizar capacidades e competências”* (CACAU, 2010b).

O projeto partiu de uma iniciativa privada e conta com o apoio de parcerias entidades públicas e privadas para a realização de atividades (escola de arte, oficina de sabores, lojas de produtos locais, galeria de arte, biblioteca e livraria, incubadora de negócios, empresas solidárias, cineclube, rádio e edições), relacionadas com a educação cidadania ativa e cultura (ver anexo 1.2) (idem).

Projeto da HBD São Tomé e Príncipe na Ilha do Príncipe: O grupo sul-africano HBD-Vida Boa tem como missão potencializar a agricultura, e alimentar o turismo cultural e

ecológico da RDSTP e neste momento atua na Ilha do Príncipe em várias vertentes, tendo como principais apostas, a Praia Macaco, Praia Boi e o Ilhéu Bombom (Guedes, 2014). A promoção desta missão é feita por “*organismos internacionais com a UNESCO, o Banco Mundial, as Nações Unidas, governos vários, entre outros, [para] atrair interesse de outros investidores, colaboradores, ou mecenas, que queiram desenvolver um trabalho sistémico na Região*” (Portugal em Destaque, 2015). Este é um grande exemplo de intervenção focada na responsabilidade ambiental, pois além da Região Autónoma do Príncipe ter sido classificada pela UNESCO como Reserva Mundial da Biosfera em 2012, o projeto ambiciona transformá-la num destino turístico de eleição com base na conservação da natureza (GUEDES, 2014).

Graças a coordenação da estrutura de gestão da HBD em Portugal com a HBD São Tomé e Príncipe e a sua localização geográfica, a equipa portuguesa tem feito a comunicação e divulgação internacional deste projeto junto à imprensa (Portugal em Destaque, 2015).

Como um dos mais importantes motores de crescimento da região, a empresa é a principal empregadora da ilha, tendo já contratado 480 pessoas, criado infraestruturas na ilha do Príncipe, nomeadamente, uma nova pista do aeroporto regional, para melhorar as ligações internas e internacionais; e desenvolvido iniciativas sociais (e.g. projeto Water & Recycle que visa reduzir o número de garrafas de plástico abandonadas nas florestas da ilha do Príncipe, em parceria com a UNESCO, o Ministério Espanhol do Ambiente, a Reserva da Biosfera e o Governo Regional do Príncipe). As iniciativas desta empresa privada contribuem assim para a “*criação de uma noção de sustentabilidade à volta de um destino que, por si, já apresenta condições ímpares a nível mundial*” (idem, 2015).

4.5 Situação do turismo em São Tomé e Príncipe

A atividade turística é certamente uma fonte de crescimento económico, pois envolve uma série de características que contribuem para redução da pobreza. Atividade essa, com grande capacidade de distribuir gastos e gerar receitas imediatas, não só com o consumo de bens e serviços ligados diretamente ao turismo, como de bens e serviços que complementam o setor (quando esse é bem planeado) (AECID, 2008). Enquanto motor da economia, o setor encontra-se ainda deficiente, pois apesar das potencialidades naturais e da grande diversidade cultural do país, representa apenas 4% do PIB e emprega um número muito baixo da população ativa (MPD-Ministério do Plano e Desenvolvimento, 2012).

De acordo com os dados da Direção Geral de Turismo e Hotelaria de São Tomé e Príncipe, o país conseguiu atingir em 2005 um pico de 15746 entradas de turistas, porém, a partir de 2006 averiguou-se um ligeiro decréscimo, pois o número de turistas que visitaram o país em 2010 foi de apenas 7936 (Lima, 2011; MPD, 2012). Este facto se deve as condições prévias que não estão reunidas para o progresso do setor, nomeadamente, a valorização do produto turístico, redução dos custos de transportes aéreos, energia, telecomunicações e a melhoria da qualidade de saneamento e boa prestação de serviços de saúde (MPD, 2012).

Os segmentos turísticos praticados nas ilhas são essencialmente o turismo de negócio, turismo de natureza, turismo desportivo (pesca e mergulho) e turismo balnear, sendo que os turistas sentem-se atraídos pelo país, devido à natureza, às praias e à hospitalidade da população, com proporções correspondentes a 43%, 30 % e 30 %, respetivamente (Lima, 2011).

4.6 Potencialidades de São Tomé e Príncipe para o turismo

São Tomé e Príncipe foi durante 500 anos uma colónia portuguesa, funcionando durante muito tempo como uma economia de escravatura, e produzindo inicialmente açúcar e depois cacau “cultivado em pequenas *parcelas de poucos hectares distribuídas pelas vastas propriedades das antigas fazendas portuguesas*” (UC, 2008, p. 6). Portanto, passou por um longo processo de colonização, que fez com que as cidades sejam atualmente privilegiadas por possuírem áreas com potencial turístico devido a grande herança patrimonial, estando maioritariamente em estado de degradação e abandono. Além disso, o país tem uma imagem turística associada ao turismo de sol e mar pela localização geográfica que concede um clima do tipo equatorial, quente e muito húmido, com temperaturas médias anuais na ordem dos 27°C e amplitudes térmicas anuais da ordem dos 5°C, e pela natureza exuberante (AIP/CCI, 2004).

Património Natural

Em termos naturais o país é rico em espécies da fauna e da flora, permitindo assim, a observação de cetáceos, aves terrestres e marinhas, várias espécies da fauna nativa, paisagens florestais de diversos ecossistemas, paisagens montanhosas e paisagens vulcânicas muito acentuadas, possibilitando assim a realização de atividades mais desportivas como o mergulho, montanhismo, passeios pedestres e etc. (AECID, 2008). Em relação à vegetação, a qual interfere significativamente no clima, as ilhas constituem-se essencialmente por florestas húmidas, com três zonas mais importantes: floresta húmida de

baixa altitude (árvores de coqueiros); floresta de montanha (árvores de grande porte como o ocá, utilizado para a construção de pequenas embarcações e palmeiras) e floresta de nevoeiro (árvores de pequeno porte, onde o acesso é muito difícil) (Lemos & Cardoso, 2005: 256-257, citado por Lima, 2011). O Parque Obô constitui uma das maiores atrações do turismo de natureza e um grande exemplo da prática de ecoturismo no arquipélago, uma área florestal onde se concentram diversas espécies de fauna e de flora, designada por ‘*laboratório vivo*’ (Brito, 2004).

Património histórico-cultural

De acordo com Brito (2004), a cultura santomense tem sido “*fortemente marcada pela tradição oral, perpetuada através dos contos, fábulas e relatos, da transmissão de geração para geração, sem que, na maioria dos casos, existam referências escritas e documentais*”. Por outro lado, vê-se um país rico em termos de arquitetura colonial, desde os marcos históricos ligados aos descobrimentos das ilhas, até as primeiras edificações construídas para as primeiras ocupações adaptadas às necessidades. As edificações de carácter religioso estão associadas às igrejas que eram edifícios determinantes nos primeiros períodos de assentamento urbano de São Tomé, mas que foram convertidos pela presença e influência do clero (Morais & Malheiro, 2013). No caso do Príncipe, parte do património histórico edificado encontram-se no centro histórico da cidade de Santo António.

No entanto, se pode afirmar que em relação ao património cultural, as atrações são em grande parte intangíveis, sendo visíveis os sinais da arquitetura das roças, o folclore, a produção das culturas locais, bem como a história colonial e da escravidão. Contudo, quando se tratam das roças, depara-se com um cenário bastante problemático onde a fragilidade da estrutura social das populações, o isolamento e a pobreza não as consegue manter em bom estado de conservação desde a independência, nem tampouco, disponibilizá-las para o uso turístico, o que dificulta ainda mais a preservação e a promoção do património cultural do país (AECID, 2008).

Roças como São João que se encontra em operação turística completa, e outras como Sundy (Príncipe) ou Agostinho Neto, onde os edifícios coloniais já estão requalificados para fins turísticos, são algumas exceções de deterioração e abandono, onde os esforços têm sido feitos no ponto de vista da recuperação, valoração, visibilidade, gestão, identificação e reconhecimento como património, (idem). Neste contexto, a AECID (2008), considera que a recuperação do património cultural torna-se uma tarefa bastante

complexa, devido a fragilidade das estruturas sociais de cada um dos grupos étnicos que compõem o território. No entanto, o património cultural converter-se-ia em produto turístico, tendo um processo de recuperação que passaria inicialmente pela capacitação da sociedade para recuperar a sua autoestima e identidade cultural, de modo a evitar um impacto muito mais negativo do que positivo do turismo. Não se tratando de uma reinterpretação da história, a lógica de recuperação deste tipo de património permitiria que o passado associado aos elementos da escravidão e aos eventos coloniais se tornasse num elemento de atração turística e reafirmasse a identidade cultural do país (idem).

Património agroindustrial

A herança agroindustrial do país relaciona-se com o *“patrimonio enormemente rico en las roças; pero se encuentra en general en muy mal estado, tanto el ferroviario como el ligado a las máquinas de transformación agrícola, plantas de generación eléctrica”*, e tem a ver os antigos sistemas de produção (AECID, 2008).

O estado atual das roças, deve-se ao facto da economia no século XIV ter funcionado baseada em mão-de-obra escrava, e das condições de formação que não foram criadas no século XIX pelos proprietários e gestores portugueses das roças, no sentido dos africanos virem a assumir responsabilidades das roças. Na altura, ambas as ilhas, à exceção das principais cidades estavam divididas em 60 roças detidas por entidades privadas portuguesas (UC, 2008). Porém, após a independência e a adoção de um modelo socialista, as antigas roças foram nacionalizadas e reorganizadas em 15 grandes empresas agrícolas do Estado, sendo que *“a grande parte da terra foi repartida em pequenas parcelas por aqueles que a trabalhavam”*, passando o Estado a controlar e gerir a maior parte da economia nacional no final dos anos 80 (UC, 2008, p. 10). Atualmente, as roças *“constituem a materialização de uma extensa memória, que abarca não só o projecto colonizador, mas principalmente todos os meios e relações mobilizados na sua concretização e na sua subsequente apropriação e readaptação”* (Fernandes, Sá & Póvoas, 2012, p. 161).

4.7 Debilidades de São Tomé e Príncipe para o turismo

De acordo com o MPD (2012) os constrangimentos e problemas do turismo correspondem à a) legislação inadequada ou obsoleta; b) falta de uma escola profissional na área do turismo e hotelaria para formação e capacitação de recursos humanos existentes no país; c) falta de incentivos que estimulem o investimento no setor turístico; d) necessidade da

criação de infraestruturas básicas (estrada, água e energia elétrica e telecomunicações) nas zonas de construção de unidades hoteleiras e não só; e) fraca animação/diversão turística; f) taxa elevada praticada pelas empresas ENASA-Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea e INAC-Instituto Nacional de Aviação Civil que influenciam no preço dos bilhetes praticados pelas companhias aéreas; e à g) pouca ligação aérea e marítima com o exterior (nível regional, continental), e com a Europa e outros continentes.

De acordo com a AECID (2008) o facto de o destino ser praticamente desconhecido e a grande debilidade da própria imagem turística também se tornam num obstáculo pois colocam em causa o progresso turístico de São Tomé e Príncipe e dificultam assim o interesse dos operadores turísticos. A debilidade em termos de estrutura turística e de receção de visitantes que também são bastante visíveis quando se pretende capturar um tipo de turismo internacional e especializado (e.g. alojamentos de turismo rural que fazem parte da procura dos turistas, mas tornam-se pouco atrativos devido a fraca estrutura hoteleira, de alojamento e restauração) (idem). Além disso, a sinalização turística e infraestruturas de apoio aos visitantes são elementos que servem de orientação ao visitante, porém o país carece de sinais informativos e interpretativos; passarelas, miradouros, áreas de descanso; abrigos; e de espaços recreativos de uso público e do turismo em geral (AECID, 2008).

4.8 Áreas urbanas com potencial turístico

Tratando-se de um arquipélago rico em termos de patrimoniais (histórico, cultural, agroindustrial e natural), os espaços urbanos são atualmente locais de prestígio para se tornarem verdadeiras áreas de lazer, mas infelizmente encontram-se degredos, desaproveitados e pouco explorados. A Baía de Ana Chaves, o Bairro 3 de Fevereiro, as frentes do Rio Água-Grande em São Tomé, assim como o centro histórico e à Baía de Santo António na cidade de Santo António, são algumas das áreas do país que podem ser conjugadas com o património urbano edificado. No caso da cidade de São Tomé, Morais e Malheiro (2013, p. 8) afirmam que *“um simples percurso pela marginal evidencia a estrutura urbana de uma cidade ribeirinha, em que a beleza da baía de Ana Chaves, que continua a prometer eternamente maior funcionalidade portuária, é pautada pela qualidade da arquitectura do edificado adjacente, surpreendente pela morfologia e pelo discurso de factos urbanos de um passado ainda presente”*.

4.9 Políticas e Estratégias do turismo em São Tomé e Príncipe

A notoriedade de um destino não consiste apenas na sua difusão e conhecimento em termos do turismo, como também depende do nível das condições de vida da população em geral. E o seu posicionamento varia consoante a imagem e qualidade que estão automaticamente associadas à ele (AECID, 2008). À luz dessas duas vertentes o Plano Diretor de Turismo para São Tomé e Príncipe (PDSTP) procura **posicionar o país** dada a sua riqueza em biodiversidade; a localização privilegiada; o bom nível de segurança; e a riqueza histórica, cultural e antropológica, tanto que reconhece o muito que ainda deverá ser feito (recuperação, identificação, valorização, interpretação, visibilidade e gestão) para converter o património num produto turístico (idem).

Uma das diretrizes do Programa do XV Governo Constitucional (2012-2014) ligada ao turismo visava o **desenvolvimento de um turismo de qualidade, alicerçado no desenvolvimento agropecuário, cultural e infraestrutural**, mediante a implementação do Fundo do Turismo e de um quadro legal orientador e impulsionador das atividades turísticas; regulamentação normas tendentes a minimizar os efeitos eventualmente negativos de um tal desenvolvimento (MFAP, 2013a). Além disto, o Governo tencionava **melhorar o ambiente** para atrair investimentos no setor do turismo; **promover formação** de técnicos e operadores turísticos; **definir zonas de desenvolvimento turístico**; **promover animação turística e requalificar os sítios de interesse turístico**; e **participar em feiras internacionais de promoção turística** (MFAP, 2013b).

Já o XVI Governo Constitucional (2014-presente) pretende criar um Instituto Nacional do Turismo e fomentar, a prazo, o surgimento de uma escola de hotelaria e turismo; desenvolver o turismo rural (das roças), mediante concessão e/ou alienação de patrimónios à favor de empreendedores vocacionados e habilitados; apostar na promoção turística seletiva e direcionada; **transformar os sítios de interesse turístico** em verdadeiros polos de criação de emprego e obtenção de rendimentos; promover o cacau e o café como verdadeiras marcas de referência de São Tomé e Príncipe; e melhorar o serviço de informação turística no exterior (MFAP, 2015).

Por fim, o Governo Regional que define estratégias do Turismo focadas num turismo sustentável para um desenvolvimento baseado na conservação da natureza (Guedes, 2014).

CAPÍTULO 5 - POSSIBILIDADES DE ARTICULAÇÃO DA REABILITAÇÃO URBANA COM O TURISMO

5.1 Indicadores da reabilitação urbana, do património urbano e do desenvolvimento turístico da área de estudo

Recorreu-se à metodologia de inquérito por entrevistas e questionários, recolhendo opiniões de seis grupos distintos (ver quadro 11). Porém o método dos questionários foi adotado devido a disponibilidade de alguns inquiridos.

Foram inquiridas vinte e cinco pessoas, de entre as quais, oito faziam parte de um organismo ligado ao Ordenamento do Território e do Urbanismo; uma era diretora de um organismo público nacional ligado ao Turismo e à atividade turística, duas no grupo de organização não-governamental e individualidades, quatro eram colaboradores de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo, oito moradores das comunidades locais, e dois turistas. Mas como se pode verificar no anexo 2, inicialmente, esperava-se inquirir um representante de todas as autarquias locais, responsáveis dos projetos e iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo, e um responsável pela Direção Regional de Turismo (Príncipe), mas não se obteve respostas aos questionários.

Importa frisar que os dirigentes dos organismos públicos, inquiridos, faziam parte da estrutura do XV Governo Constitucional de São Tomé e Príncipe (2012-2014).

Quadro 10: Grupo de inquiridos em São Tomé e Príncipe

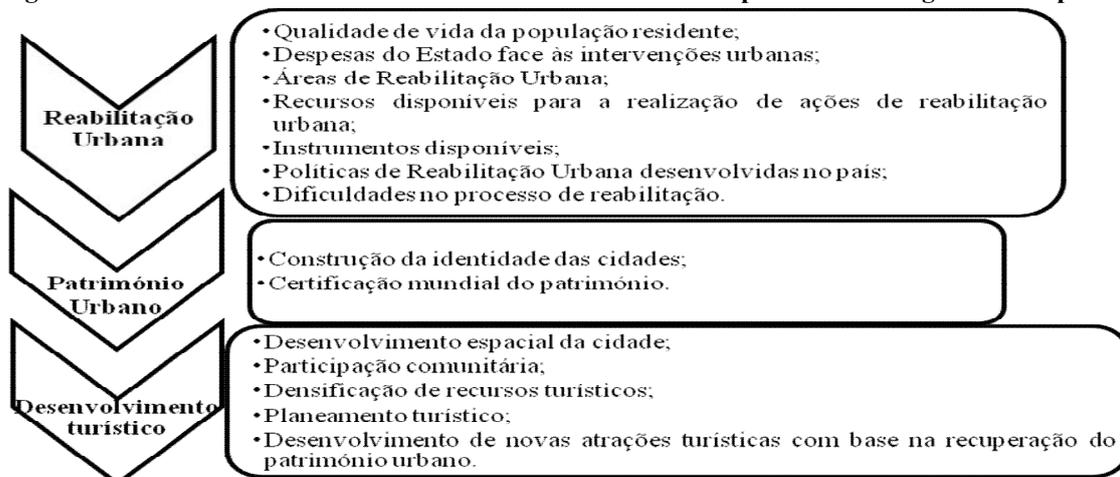
<p>GRUPO 1: Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ <i>Diretor de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano:</i> Repartição do Ministério das Obras Públicas, Infraestruturas, Transporte e Comunicações, que começou a funcionar oficialmente em 2013;▪ <i>Diretor de Obras Públicas e Urbanismo:</i> Está sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, Infraestruturas, Transporte e Comunicações, que atualmente funciona apenas como obras públicas, cujo principal objetivo é a fiscalização obras públicas;▪ <i>Câmaras Distritais:</i> Ao todo existem seis câmaras distritais no país, dentre as quais foram apenas foram entrevistados o presidente da Câmara de Caué e o presidente interino da Câmara de Lembá. Por outro lado, obteve-se resposta ao questionário feito ao presidente da Câmara de Mé-Zóchi;▪ <i>Secretaria Regional para Meio Ambiente, Recursos Naturais, Infraestruturas e Ordenamento do Território:</i> Uma repartição pública do Governo Regional do Príncipe, onde realizou-se um inquérito por questionário;▪ <i>Direção de Transporte e Comunicações:</i> É parte integrante do Ministério das Obras Públicas, Infraestruturas, Transporte e Comunicações, do qual entrevistou-se o diretor de transporte e comunicações e o inspetor/técnico/examinador da direção de transporte e comunicações.
--	---

<p>GRUPO 2: Organismos públicos nacionais ligados ao Turismo e à atividade turística</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Diretor Geral de Turismo e Hotelaria:</i> Uma repartição do Ministério do Comércio, Indústria e Turismo.
<p>GRUPO 3: Organizações não-governamentais e Individualidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Organização não-governamentais Galo Cantá (ONG GC):</i> Trata-se de uma “organização civil sem fins lucrativos de [São Tomé e Príncipe], que trabalha na promoção do país, promoção e protecção da cultura e conservação do património histórico e artístico, preservação do meio ambiente, promoção da ética, da paz, da cidadania, educação, direitos humanos, democracia e outros valores universais” (GALO CANTA, s.d.); ▪ <i>Carlos Neves:</i> É um historiador santomense.
<p>GRUPO 4: Colaboradores de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Colaboradores da Casa das Artes, Criação, Ambiente e Utopias</i>
<p>GRUPO 5: Comunidades Locais</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Comunidades residentes nas cidades de São Tomé e da Trindade</i>
<p>GRUPO 6: Turistas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Pontos estratégicos (hotéis e aeroportos)</i>

Fonte: Elaboração própria

A grelha de hipóteses (anexo 2) foi criada tendo como base três conceitos-chave desta dissertação, a Reabilitação Urbana, Património Urbano e Desenvolvimento turístico, dos quais foram identificados os indicadores (figura 2) que consideramos importantes analisar e as suas respetivas variáveis.

Figura 2: Indicadores criados e analisados em São Tomé e Príncipe com base na grelha de hipótese



Quadro 11: Análise dos indicadores de São Tomé e Príncipe

	VARIÁVEIS	GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4	GRUPO 5	GRUPO 6
Reabilitação Urbana	Condições de infraestruturas de saneamento, redes de água e energia	-	-	-	-	Reclamam da falta dessas infraestruturas em suas casas e da incapacidade de pagar faturas mensalmente.	-
	Condições de Habitação	-	-	-	Realizam obras na sua habitação com o salário que recebem	Habitacões sem comodidade, e/ou infraestruturas básicas.	-
	Acesso à Educação	-	-	-	Foram instruídas para desempenhar funções no âmbito cultural.	Muitos fazem grandes deslocacões para poder continuar os estudos.	-
	Condições das infraestruturas e sistema de transportes	Existe um fluxo de motorizadas (moto-táxis) e de táxis convencionais na cidade, havendo assim, carência de transportes públicos.		-	-	-	-
	Mobilidade urbana	DTC tem atuando a nível de sinalização e de restrição de alguns sentidos de circulação.		-	-	-	Manifestaram o desejo de usar modos suaves em São Tomé e Príncipe .
	Nível de Rendimento	-	-	-	Referiram à melhoria do seu nível de rendimento e qualidade de vida.	Baixo e insuficiente para manter uma vida estável.	-
	Acesso aos produtos de primeira necessidade	-	-	-	-	Implica grandes deslocacões.	-
	Qualidade do espaço público urbano	-	-	-	-	Sentem necessidade de conviver mais com os demais moradores.	-
	Incentivo à permanência nas cidades	-	-	-	-	Preferem permanecer na cidade devido a qualidade de vida.	-
	Programas de apoio à reabilitação urbana	Até a presente data não existem. Todavia, a DTC criou uma ação educativa sobre a segurança rodoviária para crianças.		-	-	-	-
Financiamento para reabilitação de recursos materiais e físicos	Advém do OGE ou de parceiros externos (e.g. União Europeia). Porém a DTC lamentou que a verba do OGE do Estado não é suficiente para suportar (a longo-prazo) os custos que esta ação de cunho social acarreta, nem tampouco para dar resposta “à todas as demandas que o setor rodoviário requer” (Entrevistado 3 e 4, comunicação pessoal, 23 ago 2013).		-	-	-	-	

Reconhecimento de áreas com necessidade de reabilitação	Não existem documentos oficiais com este tipo de reconhecimento.	-	-	-	-	-
Identificação de recursos materiais e físicos necessários à reabilitação	DOPU encarrega-se pelo levantamento e orçamento dos custos para recuperação de edifícios.	Como não é uma das prioridades do turismo, estes organismos não têm feito nenhum tipo de identificação.	-	-	-	-
Recursos materiais	Surgem muitas vezes dos acordos de geminação com câmaras portuguesas.	-	-	-	-	-
Recursos financeiros	São escassos. Porém o Governo tem criado parcerias com o parceiro fiel (União Europeia) para construção de estradas.	-	-	-	-	-
Recursos humanos	Faltam quadros nacionais formados em muitas áreas que servem de base à planificação da reabilitação urbana, nos distritos mais pobres. Entretanto as câmaras vão estabelecendo parcerias público-privadas para intervenções a nível de saneamento e contratação de arquitetos e engenheiros civis.	-	-	-	-	-
Tipo de intervenção nas cidades	São geralmente pontuais, não seguindo a estrutura de um plano pormenor de reabilitação urbana.	-	-	-	-	-
Adaptação aos novos usos	DTC questionou a falta de aplicação das medidas de segurança pública para garantir o cumprimento das novas regras de circulação viária.	-	-	-	Mostraram-se bastante recetivas à atividade turística.	-
Rede de transporte	-	-	-	-	-	Lamentaram a carência e disponibilidade de transportes.
Comportamento do turista	-	-	-	-	-	-
Atitude de órgãos de tomada de decisão	DTC reconheceu a falta de comunicação com a DGT relativamente à criação de placas orientadoras das localidades.	DGTH pretendia construir infraestruturas de apoio ao turismo balnear e incentivar a produção de artesanato.	-	-	-	-
Atitude da comunidade local (nível de aceitação do turismo)	-	-	-	-	Acham-se no dever de deixar o turista à vontade e divulgar a cultura local.	-
Disponibilidade para participar/Atitude colaborativa	-	-	-	Tencionam continuar a colaborar.	Mostram interesse em acolher e encaminhar os turistas no país.	-
Disponibilidade para formação	-	-	-	Têm devido a contribuição do projeto para sua aprendizagem.	-	-
Atrações e atividades turísticas	-	-	-	-	-	Viajaram em busca da história e do sossego.
Alojamento	-	-	-	-	-	Preferem os modestos e

							com qualidade.
Transportes e acessibilidade para e dentro da cidade	-	DGTH alega que contacta com as instituições diretamente ligadas às questões infraestruturais, sobretudo o INAE, para que em conjunto possam reabilitar e lutar pela preservação das mesmas.	-	-	-	-	População local e turistas deslocam-se geralmente à pé, de táxis convencionais, de moto-táxis ou de automóvel particular. Com a falta de rede de transportes públicos, os custos de deslocações são mais elevados.
Elementos institucionais	-	DGC classifica o património e a DGTH faz a sua divulgação.	-	-	-	-	-
Outras facilidades e serviços turísticos	-	DGTH produz mapas e guias turísticos. Porém, considera difícil a sua luta para colocar sinais.	-	-	-	-	Questionaram a falta de informação turística e disponibilidade de transportes.
Outras infraestruturas	-	-	-	-	-	-	Estado crítico do aeroporto.
Definição de estratégias de promoção e proteção do património construído urbano	-	A DGTH não apresentou nenhuma estratégia definida.	-	-	-	-	-
Definição de novas áreas de lazer e recreio associadas ao património construído urbano	-	DGTH admitiu não ter feito nada nesse sentido, mas que em contrapartida a Câmara Distrital de Água-Grande envolveu-se no Projeto de Requalificação da Marginal da capital.	-	-	-	-	-
Identificação de atrações turísticas ligadas ao património construído urbano	-	O património existe, mas não está potencializado para tornar-se numa atração.	-	-	-	-	-
Memória social	-	-	-	-	-	-	Consideram que a capital não está preparada para habitantes e visitantes.
Políticas e Prioridades nacionais		DOTDU tinha como prioridade, a materialização do plano de reabilitação urbana para São Tomé proposto em 2010, apresentação de instrumentos jurídicos em favor do ordenamento do território, criação da nova divisão política administrativa do país, definição da habitação como necessidade, e expansão urbana das capitais distritais; DOPU priorizava a fiscalização de obras.					
Salvaguarda do património construído urbano		Embora faça parte da agenda do Estado, ainda não é uma das principais prioridades das câmaras.	DGTH pretendia junto às câmaras distritais, trabalhar para recuperar património histórico.	ONG.GC vê intervenção patrimonial como algo que remeterá às ocorrências do passado do povo.	-	-	-
Reconhecimento do património construído urbano como recurso turístico	-	DGTH ambicionava aproveitar monumentos históricos e tornar edifícios religiosos em atrativos, dando exemplo do Museu de Café (no meio rural) criado num antigo armazém de escolha de café.		Acha necessária a declaração nacional de património urbano (que por sua vez já passou por um processo de levantamento arquitetónico), como incentivo à projetos internacionais de recuperação de patrimónios.	-	-	Lamentam que o património histórico-cultural esteja a degradar-se, referindo à necessidade da intervenção do Estado sobre o mesmo.

Enobrecimento de diversos contextos de cidade	DOTDU reconheceu a existência de zonas costeiras, mas questiona sobre a existência de zonas históricas no país. Em desacordo, DOPU citou algumas zonas históricas e garante não haver projetos para as mesmas.	-	Considera que os contextos devem ser recuperados e depois potencializados em função do seu uso e que as roças podem ser vistas como tradição económica. Sugere combinação de património construído com belezas para criação de um produto turístico.	-	-	-
Obstáculos	Falta de financiamento e a própria vontade dos decisores políticos; Carência extrema de quadros nos domínios da arquitetura, engenharia civil e turismo, nos distritos mais pobres (e.g. Caué e Lembá); Barreira que o Governo central impõe sobre as autarquias relativamente ao registo do património; Constrangimentos na fiscalização de obras privadas.	-	Considera que a inexistência de um plano de desenvolvimento nacional (onde a recuperação das infraestruturas estivesse inserida) e a mudança constante do governo são motivos pelos quais o país não tem conseguido reabilitar o património urbano.	-	-	-

- A falta de comunicação, sintonia e coordenação entre alguns órgãos públicos ainda é bastante visível. Tem-se o exemplo do entrevistado 3 que é da opinião de que a DGTH deve reunir com a DTC que tem a responsabilidade pela rede rodoviária, no sentido de serem criadas placas de indicadores de localidades, algo que até a data não tinha sido feito.
- Outro exemplo, é do entrevistado 2 que afirma que as câmaras santomenses adotaram os modelos portugueses sem os adaptar à realidade do país, gerando muitas vezes, um choque com a DOPU pelo facto de ambas instituições não se coadunam e executam obras públicas. Por outro lado o entrevistado 1 garante que há uma predisposição de algumas câmaras em solicitar ajuda da DOTDU para solucionar alguns problemas, enquanto que outras recorrem à ajuda externa de técnicos, que acabam por não os solucionar devido desconhecimento da realidade do país.

5.2 Ferramentas ao dispor de São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana

Com a recolha de informação qualitativa e quantitativa no local foi possível criar uma opinião crítica acerca da reabilitação urbana e do turismo em São Tomé e Príncipe e averiguar quais as ferramentas que estão ao dispor de São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana.

5.2.1 Instrumentos de ordenamento do território

Instrumentos de referencial normativo e orientadores

- *Lei do Património Histórico-Cultural Nacional*: A Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003 é um instrumento legal nacional que visa salvaguardar e proteger os bens culturais que constituem o património histórico-cultural, contra a destruição, a transformação, a manipulação, a devastação, a alienação, a exportação e importação ilícitas (Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003).
- *Regulamento Geral de Construção e Habitação Urbana de São Tomé e Príncipe* elaborado pelo LNEC-Laboratório Nacional de Engenharia Civil em Lisboa em 1997.
- *Lei de Bases do Ambiente*: A Lei nº 10/99, de 15 de abril tem utilidade em matéria de conservação de zonas protegidas, resíduos sólidos urbanos, extração de inertes, avaliação dos impactos ambientais, durante o processo de reabilitação de zonas costeiras (PNUD, 2013). E tal como é indicado no PNADD-Plano Nacional de Ambiente para o Desenvolvimento Durável, pretende-se elaborar o Plano Integrado de Ordenamento do Espaço que inclua a gestão das áreas costeiras (GA, 1999a).
- *Plano e Agenda de Desenvolvimento Sustentável da ilha do Príncipe*: Um instrumento orientador que poderá apoiar à reabilitação urbana, por indicar grandes opções e proposta de intervenção de requalificação do património histórico-cultural, em que as diretrizes do ordenamento do território visam um “*plano de urbanização para a cidade e Arredores [que] deverá contemplar os aspectos urbanos da expansão, da reabilitação, da reestruturação, do saneamento e do paisagismo*” (Essentia, 2012).
- *Termos de referência para a elaboração de um Plano de Mobilidade para São Tomé*: Foram criados para a elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Ilha de São Tomé (documento estratégico e operacional) que servirá de base de desenvolvimento do Plano Diretor de Transportes que implementará um sistema integrado de transportes e respetivas infraestruturas de apoio (Killefit Consult, 2011).

Instrumentos de Fiscalidade e Financiamento

Tal como é referido no artigo 26.º da Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003, “*os trabalhos de conservação, reparação e consolidação dos imóveis classificados como monumentos históricos podem beneficiar de subsídios do Estado, incentivos fiscais e facilidade de crédito, segundo modalidade a definir por Lei*”.

▪ *Fiscalidade*: No caso da reabilitação do património habitacional é fundamental a redução do Imposto de SISA por parte das câmaras distritais, como forma de colocar os imóveis inutilizados no mercado para venda ou aluguer. Desse modo, os proprietários desses imóveis serão incentivados à reabilitar o seu património habitacional, na sequência do comportamento/dinâmica do mercado fundiário gerado, tanto do lado de promotores como de proprietários, evitando assim, a ocupação dispersa e que as famílias tenham menos propensão em manter nas cidades.

▪ *Financiamento*: Pode partir do investimento público (orçamento geral do Estado), investimento privado (e.g. HBD), de fundos comunitários, de fundos de investimento imobiliário, e de fundos de apoio ao desenvolvimento (e.g. Fundo Africano de Desenvolvimento).

O Fundo do Património Mundial da UNESCO é “*especialmente criado para apoiar a recuperação e conservação do Património Mundial Classificado, em 1972, detém verbas dos orçamentos normais da UNESCO obtidas através da contribuição obrigatória dos estados membros que subscreveram, como Portugal, a Convenção do Património Mundial, assim como fundos provenientes de eventuais doações*” (Sistelo, 2003, citado por Tavares, 2008, p. 36). O Estado santomense pode submeter uma solicitação de Assistência Internacional, candidatando-se ao Património Mundial da UNESCO, de modo a beneficiar da ajuda de emergência, conservação e gestão e da assistência preparatória, para a proteção do seu património cultural e natural (UNESCO, s.d).

No que concerne o espaço público urbano, São Tomé e Príncipe poderá recorrer ao Fundo Africano de Desenvolvimento para financia obras de reabilitação para redução da pobreza. O fundo “*contribui para a redução da pobreza e o desenvolvimento económico e social dos países africanos menos desenvolvidos, fornecendo financiamento concessional a projectos e programas, bem como a assistência técnica para estudos e atividades de capacitação*”. (ADBG - African Development Bank Group, 2015).

Instrumentos de controlo e execução de operações de reabilitação urbana

- *Direção de Obras Públicas e Urbanismo (DOPU)*: Pode fiscalizar e vistoriar obras públicas ou privadas de reabilitação urbana, emitir os alvarás para a construção (se necessário for), avaliar e aprovar projetos de reabilitação urbana e responsabilizar pela demolição de obras de construção irregulares e irreparáveis (Entrevistado 2, comunicação pessoal, 5 set 2013).
- *Serviços Geográficos e Cadastrais (SGC)*: Fazem o levantamento topográfico e delimitam terrenos, podendo assim delimitar áreas de reabilitação urbana.
- *Direção Geral da Cultura (DGC)*: Compete autorizar e fiscalizar as intervenções de restauro e de modificação dos bens classificados (Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003).

5.2.2 Entidades públicas ligadas ao ordenamento do território e ao Turismo

- *Direção de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DOTDU)*: Podem elaborar um plano de urbanização para as cidades tendo como foco a reabilitação urbana.
- *Câmaras Distritais*: Cabe as autarquias locais a tarefa de desenvolver a economia local, conservar o ambiente e recursos naturais; melhorar o saneamento básico e saúde pública; criar vias e transportes rodoviários; atuar nos domínios de urbanismo e habitação, educação, formação profissional e cultura, desporto, tempos livres e animação social, proteção civil e do cooperativismo e o associativismo (GA, 1999b). Conforme o artigo 6.º da Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003, as autarquias locais têm a obrigação de “*preservar, defender e valorizar o património histórico-cultural santomense que se encontra na respectiva área de jurisdição e nos termos da legislação competente*”. Por outro lado, compete às câmaras distritais e as autoridades administrativas realizar ou aprovar os regulamentos específicos ou supletivos relativos às ações de recuperação de casas degradadas e antigas (inclusive obras de consolidação e reparação), desde que cumpra os com padrões eventualmente sub-regulamentares estabelecidos nos respetivos regulamentos nacionais ou distritais (MEPAT & LNEC, 1997).
- *Unidade de Planificação e Seguimento de Transportes (UPST)*: Deve encarregar-se pela elaboração e de um Plano Diretor de Transportes que encontre “*soluções sustentadas de transporte que viabilizem a adopção de políticas de gestão da mobilidade e da acessibilidade em toda a área de São Tomé e Príncipe*”, ou seja, mediante um plano de mobilidade (Killefit Consult, 2011, p. 3).

- *Ministério da Administração Interna, da Administração Territorial e da Proteção Civil*: deve encarregar-se pela segurança pública. Pois os fluxos turísticos estão dependentes da segurança de bens e pessoas.
- *Direção Geral do Ambiente (DGA)*: Pode pronunciar-se relativamente ao impacto ambiental de projetos de reabilitação urbana.
- *Instituto Nacional de Estradas (INAE)*: Manutenção permanente das condições de infraestruturas e conservação e salvaguarda do estado da estrada; planeamento e programação das intervenções nas infraestruturas do património rodoviário; e garantia do seguimento administrativo e técnico dos contratos com as empresas privadas (para estudos, obras e fiscalização) são algumas ações que a entidade pode desenvolver no domínio da reabilitação de estradas (GIME-Grupos de Interesse e Manutenção de Estradas, s.d).
- *Direção de Transporte e Comunicações*: Deve encarregar-se pela sinalização e melhoria da circulação do trânsito.
- *Direção Geral do Turismo e Hotelaria (DGTH)*: O organismo nacional que poderá encarregar-se pela elaboração de um plano de desenvolvimento turístico baseado na vertente da reabilitação urbana.
- *Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana, I. P.*: Instituto público português de regime especial, instrumento de política e de intervenção financeira do Governo português, que atua nas áreas da gestão patrimonial, da habitação, do arrendamento e da reabilitação urbana. Poderá apoiar o Governo santomense na preparação de um plano estratégico para uma política social de habitação e de investimentos no setor da habitação e da reabilitação urbana; na definição e avaliação da execução das políticas de habitação, de arrendamento e de reabilitação urbana; e na elaboração de projetos legislativos e regulamentares nos domínios da habitação, da reabilitação urbana, do arrendamento e da gestão do património habitacional (IHRU-Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I.P., s.d).

5.2.3 Entidades privadas

- *Grupos de Interesse e Manutenção de Estradas (GIME)*: Uma entidade em que o trabalho incide essencialmente nas margens das estradas e faixas de rodagem: limpeza do capim, construção e reparação dos sistemas de drenagem, intervindo em pequenas pontes e aplicando técnicas para a contenção da erosão (GIME, s.d).
- *Grupo HBD em São Tomé e Príncipe*: Sendo a entidade que mais investimento tem feito no Príncipe a nível do turismo e a principal empresa empregadora da ilha, poderá criar parcerias com o Governo no âmbito do turismo (Portugal em Destaque, 2015).

CAPÍTULO 6 - REABILITAÇÃO URBANA COMO OPORTUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

A reabilitação urbana é a terceira via entre a renovação e a expansão; implica custos menores do que a expansão da cidade periférica; impede e inverte o processo de obsolescência, física, funcional, de imagem e de localização. Uma ferramenta que facilitará a valorização dos edifícios; responderá aos problemas da deterioração dos tecidos urbanos; fará a ponte entre o passado e o futuro; proporciona eficácia financeira apesar dos custos inerentes à sua realização e manutenção; facilitará a revitalização para a utilização ativa da área; concorrerá para a manutenção de elementos do estilo de vida local (densidade elevada, contactos interpessoal e utilização mista do solo); melhora o ambiente urbano e cria uma imagem positiva atraente para investidores, residentes e visitantes, facultando assim, a rentabilização económica do espaço e edifícios em São Tomé e Príncipe (Ferreira, 2003; Cravid, 2008).

Contudo, diante a análise dos inquéritos realizados e dos documentos oficiais, concluímos que o desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe com base na reabilitação urbana é uma tarefa dependente das atitudes dos organismos públicos nacionais ligados ao turismo, e dos organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo, tanto que as hipóteses 3 e 4 não se confirmaram.

1ª Hipótese: O desenvolvimento turístico baseado na reabilitação urbana contribui para o desenvolvimento local: Percecionamos que o estado deficiente de conservação das infraestruturas e dos equipamentos são alguns problemas que a população santomense enfrenta. Isto porque, as opiniões das comunidades locais comprovam as carências quantitativas e qualitativas relativamente à **qualidade de vida da população residente**, quando se fala de infraestruturas de saneamento, redes de água e energia, nível de saúde; habitação; educação, infraestruturas e sistema de transportes, mobilidade urbana, emprego, rendimento, acesso aos produtos de primeira necessidade, espaço público urbano, e o incentivo à permanência nas cidades.

Constatamos que há necessidade de **reduzir as despesas do Estado face às intervenções urbanas**, pois verificamos que dentro do OGE de 2013 realmente existem verbas destinadas às ações de reabilitação, mas pelo estado crítico das cidades apercebemo-nos que grande parte desse orçamento não é cumprida por muitos gestores públicos ou é insuficiente para executar as respetivas intervenções, passando os gestores a despende

verbas em outro tipo de ação (MFAP, 2013c). Por exemplo, a Direção de Transporte e Comunicações criou uma ação educativa sobre a segurança rodoviária, emitido pela rádio, que visa sensibilizar as crianças face ao modo de circulação nas vias.

Dadas as características de **desenvolvimento das cidades**, concluímos que São Tomé e Príncipe encontra-se na fase 2 de desenvolvimento turístico. Uma fase em que o surgimento de novas ofertas turísticas tem exigido o crescimento de rede de transporte e maiores ligações entre diferentes pontos turísticos, e começa-se a perceber áreas e roteiros turísticos e a necessidade de criação de infraestrutura (Miossec, 1976). O entrevistado 1 acredita que, se a DOTDU conseguir elaborar os planos para as cidades e se as entidades competentes conseguirem realizar as obras decorrentes dos planos, será “*uma boa forma de conseguir... dar um certo alar à atividade turística*” (Entrevistado 1, comunicação pessoal, 30 ago 2013). Portanto, antes de se pensar no turismo enquanto atividade, há que considerar que o turista e a comunidade em geral necessitam de uma série de infraestruturas e equipamentos públicos capazes de cobrir os serviços e satisfazer as suas necessidades diárias, ou seja, de um plano de desenvolvimento turístico que contenha os elementos da superestrutura proposta por Leiper (1991), visando o desenvolvimento turístico e consequentemente à melhoria das condições das cidades e da população. Assim, diante destes factos remetemo-nos à confirmação desta hipótese.

2ª Hipótese: A preservação do património construído urbano constitui parte integrante da agenda do Estado santomense: Esta hipótese também se confirma na medida em que a preservação do património enquadra-se nas políticas de Ordenamento do Território e do Turismo, mas tal como o entrevistado 1 assegura, as prioridades nacionais ligadas à preservação do património construído urbano estão comprometidas pela falta de sensibilidade dos decisores políticos. Verificamos que as estratégias ligadas à proteção do património não têm sido seguidas, de maneira que os projetos de desenvolvimento das cidades não incluem a reabilitação do património construído urbano e que os projetos de reabilitação urbana não resultam de um plano de ordenamento do território e urbanismo, planos de salvaguarda do património nacional, nem tampouco do Plano Diretor de Turismo para São Tomé e Príncipe ou do Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo de São Tomé e Príncipe.

Em relação à **construção da identidade das cidades** podemos dizer que, enquanto ator que define as políticas para o país, o Governo ainda não se apercebeu da necessidade da

classificação do património construído urbano e de um programa e de um plano nacional de salvaguarda da memória das cidades. O artigo 49.º da Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003 refere que “*qualquer bem cultural móvel ou imóvel que tome lugar num processo de classificação passa a ser considerado bem cultural a proteger, a salvaguardar e a conservar*”, mas poucos esforços têm sido feitos no sentido de criar um plano de salvaguarda do património nacional. Tanto que podemos mencionar a barreira que o governo central impõe sobre as autarquias no que concerne ao registo dos patrimónios (Entrevistado 6, comunicação pessoal, 3 set 2013). Entretanto, o país vai perdendo oportunidades de adquirir financiamentos para reabilitar o seu património construído urbano.

Por outro lado constatamos que as estratégias de reabilitação definidas no Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em São Tomé e Príncipe associam-se apenas à reabilitação de estradas nacionais com ligação ao meio rural, a renovação de antigos estabelecimentos de hospedagem (inclusive as roças) e não à requalificação do património físico das cidades (PNUD-Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento & OMT-Organização Mundial do Turismo, 2001).

3ª Hipótese: Os organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo desenvolvem esforços para definir políticas de reabilitação urbana direcionadas ao turismo: Esta hipótese é rejeitada pelos motivos que passamos agora citar. Não havendo um regime jurídico da reabilitação urbana no país, as **áreas de reabilitação urbana** ainda não são delimitadas e como já foi referido no capítulo 4, as áreas urbanas e periféricas de São Tomé e Príncipe carecem de políticas de reabilitação urbana integradas. Verificamos que os objetos de intervenção das autarquias locais estão fortemente desassociados a um projeto de reabilitação urbana abrangente, sendo nesse caso, intervenções pontuais. E quanto aos **recursos disponíveis para a realização de ações de reabilitação urbana**, destacamos a forte carência de quadros formados nas áreas de arquitetura, engenharia civil e turismo nos distritos maior dificuldade económica. Portanto, cabe as câmaras investir nesses tipos de formação (como fez a Câmara Distrital de Caué)²¹, e ao Governo, efetuar a transferência das competências concentradas na capital para os respetivos distritos. Além disso, os representantes das autarquias locais assumem

²¹ Câmara Distrital de Caué enviou vinte e três estudantes para formação na área do Turismo (Entrevistado 6, comunicação pessoal, 3 set 2013).

que diante dos acordos de geminação criados com câmaras portuguesas, apenas conseguem receber apoios em termos de materiais a nível de reabilitação urbana, de maneira que as intervenções ficam limitadas ao financiamento do Estado.

Em termos de **instrumentos** consideramos inadiável a criação de instrumentos de referencial normativo e orientadores, onde a vertente da reabilitação urbana possa ser referenciada como ferramenta-chave para o desenvolvimento do Turismo como do país, pois, este último não dispõe de um programa nacional da política de ordenamento do território, e nem de um regime jurídico da reabilitação urbana. Entretanto, não havendo esses referenciais, os organismos de ordenamento do território vão definindo objetivos e desenvolvendo ações com base nas prioridades dos sucessivos governos, o que faz gerar uma expansão desordenada das áreas urbanas. Surgem sim projetos e iniciativas que partem de iniciativas de diferentes governos, havendo assim uma descontinuidade de objetivos traçados por parte dos governos sucessores. O entrevistado 6 considera necessário *“que os governantes centrais (...) criem um espaço de diálogo, de abertura, de sensibilidade para realmente compreenderem bem as mensagens das câmaras distritais, colaboram mais com as câmaras distritais, porque (...) as realizações das câmaras distritais (...) é um bastião de vitória também para o Governo Central e para a sociedade santomense”* (Entrevistado 6, comunicação pessoal, 3 set 2013).

Apercebemo-nos também da pouca dinâmica para criação de parcerias e incentivos fiscais para a reabilitação urbana, e também da inexistência de um instrumento legal que restringe intervenções de reabilitação em zonas históricas, tal como existe para as zonas costeiras. Sendo os recursos financeiros escassos e a União Europeia um parceiro fiel ao Governo apenas no que concerne à construção de estradas, verificamos que faltam criar dinâmicas para obtenção de parcerias para a reabilitação urbana (inclusive manutenção de infraestruturas rodoviárias).

As **políticas de reabilitação urbana desenvolvidas** centram-se apenas nas necessidades básicas da população e não na recuperação de áreas com potencial turístico. No entanto, quando a reabilitação urbana é mencionada como ação, as intervenções (isoladas) passam pela requalificação de estradas, passeios chafarizes, habitação recolha de resíduos, e etc., exceto no projeto de requalificação da marginal de São Tomé (referido no ponto 4.4) e no projeto para a requalificação da principal praça da cidade de São João dos Angolares que a Câmara Distrital tinha em carteira em 2013 de Caué para tornar o distrito mais atraente.

Projeto esse, que não chegou a ser executado devido a substituição do XV Governo constitucional.

Outra crítica que fazemos relaciona-se com a iniciativa do Governo em criar o sistema de transportes coletivos para redução dos custos de transporte e reduzir o custo de vida da população mais desfavorecida. Segundo o entrevistado 3, dada a má gestão do poder público, os autocarros não perduraram por muito tempo, e encontram-se numa situação precária. O mesmo considera que o congestionamento nos centros das cidades se deve a ausência da lei punidor-pagador que discipline os automobilistas, sendo esta uma tarefa da polícia nacional e das câmaras distritais. Para AECID (2008, p. 21), o país “*necesita efectuar una planificación exhaustiva de los usos y vocaciones del territorio con urgencia para orienas inversiones*”, de forma a evitar o crescimento descontrolado da sua atividade hoteleira e turística que prejudica o desenvolvimento económico equilibrado e a imagem do Turismo do país. O plano refere ainda a ausência de uma regulamentação que indique o envolvimento da população no turismo de negócios. E dadas as condições básicas do país, os recursos naturais e culturais não têm sido na maioria das vezes, opções de desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe, pois nem sempre estão disponíveis aos visitantes, valorados e planeados no ponto de vista turístico, por serem recursos que “*en torno a los que no se cuenta con el suficiente personal cualificado ni estructura productiva para presentarlos a la demanda turística, salvo casos muy concretos y de reducido alcance*” (idem, 2008).

Deparamo-nos com uma **comunidade** que demonstra atitudes pouco colaborativas, quer em termos da recuperação do património edificado como na preservação do meio ambiente, que se deve a “*falta de sensibilidad da população sobre a problemática dos resíduos [o que] constitui um dos constrangimentos fundamentais para a boa gestão dos mesmos no país*” (Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento-PEID, 2009, p. 18).

Em termos de **densificação de recursos turísticos** vemos um país em que a oferta turística está muito desassociada ao património construído urbano e mais ligada ao turismo no meio natural (sol e mar). Acreditamos que havendo uma inventariação de recursos existentes, reconhecimento do património construído urbano como recurso turístico e identificação de clusters, mais facilmente um produto turístico será desenvolvido e identificado no país para consumo turístico.

4ª Hipótese: As entidades públicas responsáveis pela atividade turística reconhecem os potenciais recursos turísticos das cidades, e criam mecanismos para a valorização do património construído urbano: A 4ª hipótese parece assim ser de rejeitar pelo facto de não ter havido mecanismos para valorização do património construído urbano. Isto, quer a nível do **planeamento turístico** como do **desenvolvimento de novas atrações turísticas com base na recuperação do património construído urbano**. Segundo o artigo 6.º da Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003, “*constituem obrigações do Estado preservar, defender e valorizar o património histórico-cultural do povo santomense, incumbindo-lhe criar promover as condições necessárias para o efeito*”. Contudo, embora tenha a preservação do património como umas das suas políticas, as entidades públicas responsáveis pela atividade turística, nada têm feito para reconhecer os potenciais recursos turísticos das cidades, nem tampouco criam mecanismos para valorizar o património construído urbano. Havendo já um levantamento arquitetónico do património construído urbano de São Tomé e Príncipe, cabe também a estas entidades criar dinâmicas a nível do turismo, de forma a incentivar à projetos internacionais para recuperação desse património. Existe uma falha da parte da DGTH em não conceber um Plano Nacional do Turismo mais focado na reabilitação do património construído urbano como pilar do desenvolvimento do setor do Turismo, tendo a vertente da reabilitação urbana como pano de fundo, isto é, abordada em grandes diplomas ligados ao Turismo. Constatamos que a DGTH tinha realmente pretendia aproveitar o património histórico do país, mas após a análise do entrevistado 5, não foram citadas estratégias nem tampouco planos que tem em carteira para que isso acontecesse.

PARTE III - CONCLUSÕES

Como já tinha sido anteriormente referido, o desenvolvimento turístico de São Tomé e Príncipe focado na reabilitação urbana dependerá essencialmente do tipo de política de reabilitação urbana para fins turísticos, criadas pelo Governo; das áreas de intervenção da reabilitação urbana delimitadas; da escala territorial; da coordenação entre agentes envolvidos no processo; e do tipo de parcerias criadas para a reabilitação urbana. Portanto existe uma série de recomendações que os dirigentes dos organismos públicos do país deverão considerar para construir uma base sólida para o turismo e reconhecer questões de turismo que estão ao alcance da reabilitação urbana.

Após a elaboração desta dissertação sugerimos que o turismo seja um motor de desenvolvimento económico, capaz de auxiliar na obtenção de resultados relevantes no que concerne à preservação da memória e identidade através da apresentação da essência e significados do património local. Como tal, a reabilitação urbana vem representar a estratégia alternativa à destruição do património arquitetónico urbano de São Tomé e Príncipe (Ferreira, 2003; Cravid, 2008).

Concluimos que o desenvolvimento turístico deste país passa por ações tanto a nível do urbanismo como de consciencialização. No âmbito do urbanismo, existe uma série de instrumentos que precisam ser criados a nível de reabilitação urbana e em termos de consciencialização nos referimos à sensibilidade dos decisores políticos e da comunidade em geral face a recuperação do património construído urbano. Pois, cabe ao Estado, às Autarquias Locais e às outras pessoas coletivas de direito público sensibilizar, fazer o levantamento e o estudo, proteger, revitalizar, valorizar e a divulgar do património histórico-cultural, criando programas e planos nesse sentido de salvaguardar do património urbano (Artigo 8.º da Lei n.º 4/2003, 2 de junho de 2003).

Outra questão que também merece uma atenção especial é da coordenação dos organismos públicos. A instabilidade política do país e as sucessivas quedas de governo têm levado os novos governos a afastarem-se das linhas de orientação definidas por governos cessantes, sendo este um dos grandes motivos para que se crie um conjunto de instrumentos legais e normativos de ordenamento território onde as principais políticas tenham como pano de fundo a reabilitação urbana e estejam direcionadas para o turismo. Ao longo da dissertação vimos que o turismo é um setor que depende de um grande conjunto de estruturas urbanas

para ser bem-sucedido. Portanto, há que criar diretrizes não só a nível do ordenamento do território e do urbanismo, como também em termos de turismo.

Relativamente às políticas dos governos, achamos que estas se complementam e originariam um grande plano de desenvolvimento turístico. Embora o XVI Governo tenha mais políticas ligadas às infraestruturas de apoio ao Turismo, o XV estava mais focado na conservação do património, sendo que ambas podem ajudar a desenvolver o turismo.

As dificuldades encontradas durante a dissertação assentaram-se na recolha de dados na área de estudo. Foi uma luta constante conseguir convencer os inqueridos à colaborar com o trabalho, tanto que alguns responsáveis dos organismos públicos não mostraram interesse em colaborar com entrevistas ou questionários. Por outro lado, a falta de informações e a agregação de dados por distritos, muitos indicadores urbanísticos foram analisados com base nos distritos.

Este trabalho é sem dúvida uma ferramenta útil para todos aqueles que pretendam desenvolver cientificamente, trabalhos nesta matéria. É por outro lado, um contributo para redução da escassez de investigação e produção de literatura científica sobre a reabilitação urbana e turismo em São Tomé e Príncipe.

As entidades públicas e privadas do país podem ter este trabalho como ferramenta de base de consulta ou de apoio à elaboração de planos nacionais de turismo e de urbanização do país. E também pode ser usado como objeto orientador de investigadores interessados no tema.

Existem questões tratadas neste estudo que deveriam ser mais aprofundadas, nomeadamente, as ferramentas ao dispor de São Tomé e Príncipe para desenvolver o turismo relacionado com a reabilitação urbana, que acabaram por ser pouco exploradas por falta de informações, resultantes das dificuldades acima referidas. Também teria sido interessante fazer uma análise comparativa do impacto económico gerado por intervenções de reabilitação urbana para fins turísticos, nos países com características semelhantes à São Tomé e Príncipe.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADBG - African Development Bank Group. (2015). *About the ADF*. Acedido em 24 de Março de 2015, em <http://www.afdb.org/en/about-us/african-development-fund-adf/about-the-adf/>
- AECID - Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (2008). *Plan Diretor de Turismo para Santo Tomé y Príncipe*.
- AFRICA RENEWAL (2012). *For sustainable cities, Africa needs planning: Interview with UN-Habitat's Joan Clos*. Acedido em 20 de Julho de 2015, em <http://www.un.org/en/africarenewal/vol26no1/joan-clos-interview.html>
- AIP/CCI - Associação Industrial Portuguesa - Câmara de Comércio e Indústria (2004). *Estudo do Mercado de S. Tomé e Príncipe*.
- BAPTISTA, M. (1990). *O Turismo na Economia: uma abordagem técnica, económica, social e cultural*. Lisboa: Instituto Nacional de Formação Turística.
- BETTENCOURT, A. (2011). *Qualificação e reabilitação de áreas urbanas críticas: Os musseques de Luanda*. Tese de Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa- Faculdade de Arquitetura, Lisboa.
- BRITO, Brígida Rocha. (2004), “*Turismo Ecológico: Uma via para o desenvolvimento sustentável em São Tomé e Príncipe*”. Tese de Doutoramento em Estudos Africanos Interdisciplinares em Ciências Sociais, ISCTE. Lisboa.
- CACAU-Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias. (2010a). *CACAU – Casa das Artes Criação Ambiente Utopias*. Acedido em 10 de Outubro de 2014, em <http://www.buala.org/pt/vou-la-visitar/cacau-casa-das-artes-criacao-ambiente-utopias>
- CACAU-Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias. (2010b). *CACAU: Missão*. Acedido em 11 de Outubro de 2014, em <http://cacaucultural.com>
- CARMON, N. (1999). *Three generations of urban renewal policies: analysis and policy implications*. *Geoforum* 30, 145-158. Elsevier Science.
- CARTA, M. (2012). *Waterfront Manifesto: from urban regeneration to “fluid city” planning*. Artigo apresentado na 13e Conférence Mondiale des Villes e Ports, Association Internationale Villes et Ports, Nantes Saint-Nazaire.
- CARVALHO, J. (2004). *Ordenar a Cidade*. Tese de Doutoramento. Universidade de Aveiro, Aveiro.

- CARVALHO, J. (2012). Ordenamento do Território e Política de Habitação, que caminhos para Portugal? *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, n.º 32, pp. 79-83.
- CARVALHO, M. (2007). *Os desportos de Inverno e o reposicionamento da oferta na Região de Turismo da Serra da Estrela*. Tese de Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa - Instituto Superior Técnico, Lisboa.
- CASTAÑO, I. (2012). *São Tomé e Príncipe: Cultura (s) /Património (s) /Museu (s)*. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- CGD-Caixa Geral de Depósitos. (2014). São Tomé e Príncipe: Oportunidades e Potencial de desenvolvimento. Internacionalização das economias. Lisboa.
- CHRISTIE, L.; FERNANDES, E.; MESSERLI, H. & TWINING-WARD, L. (2013). *Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods*. The World Bank, Washington DC.
- CIA - Center of Intelligence Agency. (2012). The World Factbook: Sao Tome and Principe <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2212.html#tp>
- City Vision University. (s.d).Urban renewal. Acedido em 29 de Agosto de 2015, em <http://www.cityvision.edu/wiki/node/15706>
- COMOANE, A. (2005). *Impacto da Política de Desenvolvimento em Turismo: O caso dos PMAs, em Especial Moçambique: Contingências e Estratégias*. Tese de Mestrado, Universidade Eduardo Mondlane - Faculdade de Direito, Maputo.
- COSTA, C. (2001). *O papel e a posição do sector privado na construção de uma nova política para o Turismo em Portugal*. Artigo apresentado no Seminário Novas Estratégias para o Turismo, Associação Empresarial de Portugal, Porto, pp. 65-87.
- COSTA, C. (2005). *Turismo e cultura: Avaliação das Teorias e Práticas Culturais que o sector do Turismo (1990-2000)*. *Análise Social*, vol. XL (175), 279-295.
- COSTA, C. (2013). Gestão Estratégica do Turismo: Evolução Epistemológica dos Modelos e Paradigmas, e Tendências para o Turismo. In. C. Costa, F. Brandão, R. Costa & Z. Breda (Eds.), *Turismo nos países lusófonos: Conhecimento, estratégia e territórios* (pp. 19-40). Lisboa: Escolar Editora.
- COUCH, C., SYKES, O. & BORSTINGHAUS, W. (2011). Thirty years of urban regeneration in Britain, Germany and France: The importance of context and path dependency. *Progress in Planning*, 75, 1-52.

- CRAVID, M. (2008). *Turismo e Património Cultural, Planeamento e Preservação*. Artigo apresentado no Seminário Internacional Educação, Ambiente e Desenvolvimento Comunitário, São Tomé, pp. 60-61.
- DECRETO-LEI n.º 380/99 de 22 de setembro. Diário da República n.º 222/99 - I Série. Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Lisboa
- DECRETO-LEI n.º 307/09 de 23 de outubro. Diário da República n.º 206/09 - I Série. Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa.
- ESSENTIA. (2012). *Plano e Agenda de Desenvolvimento Sustentável da Ilha do Príncipe*.
- ESTEVENS, A. (2009). *A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial*. Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.
- EUROPEAN COMMISSION. (2000). *Towards quality urban tourism: Integrated quality management (IQM) of urban tourist destinations*. Enterprise Directorate-General, Tourism Unit, Brussels.
- EUSÉBIO, M. C. A. (2006). *Avaliação dos impactes económicos do turismo a nível regional: o caso da Região Centro de Portugal*. Tese de Doutoramento, Universidade de Aveiro, Aveiro.
- FARIA, L. (2004). Emscher Park IBA. Corrigir o passado, prevenir o futuro. *Revista de Arquitectura e Urbanismo: A Obra Nasce*. Porto, 1, 8-16.
- FAZENDA, N., SILVA, F. & COSTA, C. (2008). Política e planeamento turístico à escala regional - O caso da Agenda Regional de Turismo para o Norte de Portugal. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 18, 77-100.
- FERNANDES, A.S., SÁ, M.F., PÓVOAS, R.F. (2012). *Regeneração das Roças de São Tomé e Príncipe: herança e apropriação, desafios e potencial para o desenvolvimento*. Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Actas do Colóquio Internacional São Tomé e Príncipe numa perspectiva interdisciplinar, diacrónica e sincrónica, 157-176.
- FERREIRA, A. (2003). *O turismo como propiciador da regeneração dos centros históricos. O caso de Faro*. Tese de Doutoramento, Universidade de Aveiro, Aveiro.
- FERREIRA, L. (2009). *Planeamento Estratégico de Destinos Turísticos*. Artigo apresentado no 1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde, 2º

- Congresso Lusófono de Ciência Regional, 3º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza, Universidade Jean Piaget de Cabo Verde. Acedido em 10 de fevereiro de 2014, em <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%2015/178A.pdf>
- GA - Gabinete do Ambiente (1999b). Plano Distrital do Ambiente Para o Desenvolvimento Durável - Água Grande.
- GA- Gabinete do Ambiente. (1999a). *Plano Nacional do Ambiente – Volume II – PNADD - Plano Nacional de Ambiente para o Desenvolvimento Durável.*
- GALO CANTA. (s.d). *Quem Somos.* Acedido em 22 de Maio de 2015, em <http://galocanta.org/quem-somos.html>.
- GIME - Grupos de Interesse e Manutenção de Estradas. (s.d). *GIME - S. Tomé e Príncipe.* Acedido em 20 de Março de 2015, em <http://gimestp.over-blog.com/pages/os-gime-grupos-de-interesse-de-manutencao-estradas-2894500.html>
- GUEDES, R. (2014). *Salvar o paraíso e mudar o mundo.* Acedido em 11 de Outubro de 2014, em <http://visao.sapo.pt/salvar-o-paraíso-e-mudar-o-mundo=f779624>
- GUEDES, R., CLEMENTE, J., SCOCUGLIA, J. & SILVEIRA, J. (2011, 27-27 maio). *A Dinâmica habitacional no Centro de João Pessoa: Causas e Efeitos na Cidade Alta.* Artigo apresentado no XIV Encontro Nacional da ANPUR, Rio de Janeiro.
- HAHN, J. (2012). *Commissioner for Regional Policy: Harnessing urban potential - working together for a smart, sustainable, and inclusive Europe.* Brussels.
- HANDSZUH, H. (2011). *Industrial Heritage in the European National Tourism Policies.* Artigo apresentado no seminário “Industrial Heritage in Tourism Policies for Sustainable Development”, Ministry of Sport and Tourism of the Republic of Poland, UNWTO, Zabrze, Polónia.
- HENRIQUES, C. (2003). *Turismo, Cidade e Cultura: Planeamento e Gestão Sustentável.* Edições Sílabo, Lisboa.
- ICOMOS- International Council on Monuments and Sites. (2011). *The Athens Charter for the Restoration of Historic Monuments - 1931.* Acedido em 12 de novembro de 2013, em <http://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/167-the-athens-charter-for-the-restoration-of-historic-monuments>
- IGNARRA, L. R. (1998). *Fundamentos do Turismo*, 1ª Edição, Ed.Pioneira. São Paulo.

- IHRU- Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, I.P. (s.d). *Quem somos*. Acedido em 22 de Março de 2015, em https://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/_Quem_somos.html
- INE - Instituto Nacional de Estatística & PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (2010). *Inquérito aos Orçamentos Familiares 2010: Perfil da Pobreza em São Tomé e Príncipe*.
- INE - Instituto Nacional de Estatística. (2012). *IV Recenseamento Geral da População e Habitação*.
- INE-Instituto Nacional de Estatística, I.P. & LNEC-Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P - LNEC. (2013). *O Parque Habitacional e a sua Reabilitação Análise e Evolução 2001-2011*. Lisboa.
- INSKEEP, E. (1991). *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- JOKILEHTO, J. (2005). *Definition of Cultural Heritage: References to Documents in History*. Roma. ICCROM. Acedido em 13 de novembro de 2013, em http://cif.icomos.org/pdf_docs/Documents%20on%20line/Heritage%20definitions.pdf
- JÚNIOR, G. (2008). O Museu e o ocaso do valor moral da arte. Artigo apresentado no 32º Encontro Anual da ANPOCS - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, Caxambu-Minas Gerais, pp. 1-15.
- KILLEFIT CONSULT. (2011). *Termos de Referência para a elaboração de um Plano de Mobilidade para São Tomé*. Acedido em 28 de Março de 2015, em <https://killefitconsult.files.wordpress.com/2011/08/lot2-170-sao-tomc3a9-01-tor.pdf>
- KNAFOU, R. (1996). Turismo e Território: por uma abordagem científica do turismo. IN: RODRIGUES, Adyr A.B. *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: Ed. HUCITEC, pp. 62-74.
- KOUTOULAS, D. (2004). UNDERSTANDING THE TOURIST PRODUCT. Acedido em 10 de novembro de 2014, em http://www.academia.edu/1861406/Understanding_the_Tourism_Product
- LAW, C. (1994). *Urban tourism: attracting visitors to large cities*. Londres: Mansell.
- LEANDRO, A. (2006). *O turismo em João Pessoa e a construção da imagem da cidade*. Tese de Mestrado, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- LEI n.º 4/2003 de 2 de junho de 2003. Diário da República.

- LIMA, E. (2007). “*Velhos Centros, Novas Centralidades: políticas de enobrecimento urbano e usos do espaço público*”. Scientia Plena, v. 3, 5. Disponível em: www.scientiaplena.org.br
- LIMA, E. (2009). *Etnografias do Cotidiano: “revitalização” e (re) invenção do Centro Histórico de Aracaju*. Artigo apresentado no XIV Congresso Brasileiro de Sociologia, Rio de Janeiro.
- LIMA, M. (2011). *O Setor Privado em São Tomé e Príncipe: A Qualificação da Mão-de-obra e as Condições de Trabalho no Setor do Turismo*. Tese de Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- LISBOA. Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada. 1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana. Lisboa, 21 a 27 de outubro de 1995.
- MANN, R. B. (1988). *Ten trends in the continuing renaissance of urban waterfronts*. Landscape and urban Planning. 16:1/2, 177-199.
- MATHIENSON, A. & WALL, G. (1982): *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*, Longman, London.
- MELO, D. (2012). *Tur'n to green: Revitalização e Reconversão de Áreas Industriais Obsoletas*. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- MENEGUELLO, C. (2008). *Da Ruína ao Edifício: Neogótico, reinterpretação e preservação do passado na Inglaterra vitoriana*. São Paulo: Annablume Editora.
- MEPAT- Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território & LNEC- Laboratório Nacional de Engenharia Civil. (1997). *Proposta de Regulamento Geral de Construção e Habitação Urbana de São Tomé e Príncipe*. Lisboa.
- MESSENTIER, L. (2003). *Patrimônio urbano, construção da memória social e da cidadania*. IPHAN.
- MFAP - Ministério das Finanças e Administração Pública. (2013b). *Proposta: Grandes Opções do Plano 2013*. Acedido em 14 de Março de 2015, em <http://www.min-financas.st/index.php/pt/pub-min/gop/file/792-gop>
- MFAP - Ministério das Finanças e Administração Pública. (2013c). *Programa de Investimentos Públicos*. Acedido em 22 de Março de 2015, em <http://www.min-financas.st/index.php/pt/oge/file/843-oge>

- MFAP - Ministério das Finanças e Administração Pública. (2015). *Programa do XVI Governo Constitucional*. <http://www.min-financas.st/index.php/pt/pub-min/programas/file/1110-programa-do-xvi-governo-Constitucional>
- MFAP-Ministério das Finanças e Administração Pública. (2013a). *Programa do XV Governo Constitucional*. Acedido em 14 de Março de 2015, em <http://www.min-financas.st/index.php/pt/pub-min/programas/file/669-programa-xv-governo>
- MIOSSEC, J. (1976). Un modele de space touristique. *L'Espace Geographique*, 6 (1), 41-48.
- MONIZ, M. (2010). *Arte Pública: divulgação do Património Cultural da Cidade do Porto*. Tese de Mestrado. Instituto Superior de Engenharia do Porto, Porto.
- MORAIS, J. & MALHEIRO, J. (2013). *São Tomé e Príncipe: As Cidades Património Arquitectónico* (1ª ed. Vol.1). Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- MPD-Ministério do Plano e Desenvolvimento (2012). Segunda Estratégia Nacional de Redução da Pobreza 2012-2016.
- NETO, D. (2011). Turismo Comunitário como Factor de Desenvolvimento Local em S. Tomé e Príncipe: O Caso do Projecto “Voador Panhá”. Tese de Mestrado, ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa.
- OLIVEIRA, M. (2009). *Projecto Urbano: Revitalização da Marginal do Mindelo S. Vicente Cabo Verde*. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra Departamento de Arquitectura, Coimbra.
- OMT - Organização Mundial do Turismo. (1999). *Conta Satélite do Turismo: quadro conceptual*, Madrid: OMT.
- OMT - Organização Mundial do Turismo. (2013). *Destaques de Turismo*. Madrid: OMT.
- OTGAAR, A., BERG, L., BERGER, C., & FENG, R. (2008). Industrial tourism: Opportunities for city and enterprise (No. 2008-3). Rotterdam: European Institute for Comparative Urban Research (Euricur).
- PARQUE EXPO. (2014). Relatório de contas 2013.
- PARQUE EXPO. (s.d). Projetos Internacionais. Acedido em 15 de agosto de 2014, em http://www.parqueexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projeto&lang=pt&id_object=1417&name=SAO-TOME-E-PRINCIPE%2c-Sao-Tome

- PDDUA - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju (2000): *Lei Complementar n° 042/2000 de 06 de outubro de 2000. Diário Oficial [do] Município de Aracaju, Aracaju, n° 996, ano X, 06 out. 2000.*
- PEDRO, J., VILHENA, A. & PAIVA, J. (2011). Método de avaliação das necessidades de reabilitação: Desenvolvimento e aplicação experimental. *Revista Engenharia Civil*, 39 (1), 5-21.
- PEID - Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento. (2009). *Relatório Nacional de Avaliação da Estratégia de Implementação das Maurícias.*
- PEREIRA, L. (2013). Reabilitação Urbana: Questões Gerais e Metodologia de Planeamento. Volume 1. Acedido em 4 de fevereiro de 2014, http://www.academia.edu/2915732/REABILITAR_O_URBANO-VOLUME_1_-_QUESTOES_GERAIS_E_METODOLOGIA_DE_PLANEAMENTO
- PÉREZ, X. (2009). *Turismo Cultural: Uma visão antropológica* (2ªed.). Tenerife: Asociación Canaria de Antropología.
- PINHEIRO, R. & SANTOS, C. (2012). Revitalização urbana e turismo: o caso do Centro Histórico de Aracaju (Sergipe, Brasil). *Turismo & Sociedade*, 5, 275-294.
- PINHO, A. (2009). *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana: Análise da experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais*. Tese de Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- PNUD-Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento & OMT-Organização Mundial do Turismo. (2001). *Plan stratégique pour le développement du tourisme: République Démocratique de São Tomé e Príncipe (STP/01/004)*. Vol. 1, 2, 3-Madrid.
- PNUD-Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. (2013). *Preparação à Terceira Conferência Internacional sobre o Desenvolvimento Sustentável dos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento*. Ápia, Samoa.
- PORTO VIVO, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana. (s.d). *Frente Ribeirinha*. Acedido em 11 de março de 2014, em http://www.portovivosru.pt/sub_menu_3_3_13.php
- PORTUGAL EM DESTAQUE. (2015). *Grupo HBD em São Tomé e Príncipe: Ecoturismo de alto nível*. Acedido em 14 de Abril de 2015, em <http://www.portugalemdestaque.pt/grupo-hbd-em-sao-tome-e-principe-ecoturismo-de-alto-nivel>

- QUEIRÓS, M. (2004). *Da Teoria à Prática na Intervenção em Brownfield: A Regeneração da CUF/QUIMIGAL no Barreiro*. Artigo apresentado no V Congresso da Geografia Portuguesa.
- RAMOS, F. & MARUJO, M. (2011). Reflexões Sócio-Antropológicas sobre o Turismo. *Revista Turismo e Desenvolvimento*, 16, 25-33.
- RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 78/2008. Diário da República n.º94/08 - I Série A. Presidência do Conselho de Ministros. Lisboa.
- RIBEIRO, R. (2005). *Instrumentos fiscais e reabilitação urbana*. Tese de Mestrado. Faculdade de Engenharia. Universidade do Porto, Faculdade de Arquitectura. Universidade do Porto, Porto.
- RIBEIRO, R. (2011). *Cadeia de Abastecimento Turística: O Caso da Serra do Caramulo*. Tese de Mestrado, Universidade de Aveiro, Aveiro.
- RICHARDS, G. (1996). *Cultural Tourism in Europe*. CABI, Wallingford.
- ROGERS, R. (2005). *Towards a Strong Urban Renaissance: An independent report by members of the Urban Task Force*. London: Urban Task Force.
- SALGADO, M. (2012). Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa. *PORTUSplus* 3.
- SCARPINO, M. (2010). *Tourism systems: an analysis of the literature for improved subnational development*. Acedido em 10 de fevereiro de 2014, em http://www.tourgune.org/uploads/tinyMCE/filemanager/ConferenciaTourismSystems_SuBntLDevpmt_Shelly072010.pdf
- SHIONARA, A. & MELO, T. (2010). *Centro Histórico de João Pessoa: tombamento, restauração, “revitalização” e reinserção do uso habitacional*. Artigo apresentado nos Anais do XVI Encontro de Geógrafos Brasileiros - Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças: Espaço de Diálogos e Práticas, Porto Alegre.
- SILVA, J. (2012). Financiamento e Incentivos à Regeneração Urbana. Confederação Empresarial de Portugal.
- SKYSCRAPERCITY. (2012). *São Tomé: Nova Frente Marítima*. Acedido em 15 de Janeiro de 2015, em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1485332>
- SMITH, S. (1994). The Tourism Product. *Annals of Tourism Research*, 21(3), 582-595.
- SOUSA, P. (2011). *Turismo, Território e Políticas Públicas: Uma análise do destino João Pessoa/PB*. Tese de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

- TAVARES, A. (2008). *Reabilitação Urbana: O Caso dos Pequenos Centros Históricos*. Tese de Mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- TORRES, M. (2004). Los visionarios de la gestión de la memoria artística. *Revista da Faculdade de Letras*. Ciências e Técnicas do Património, 3, 271-291.
- UC - Universidade de Columbia. (2008). *Guia do Investidor para S. Tomé e Príncipe*. Nova Iorque: Universidade de Columbia. Acedido em 5 de março de 2013, em <http://www.vcc.columbia.edu/pubs/documents/SaoTome-sept11portu.pdf>
- UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (2013). *New Life for Historic Cities: The historic urban landscape approach explained*. Paris.
- UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (s.d): *Illicit Trafficking of Cultural Property*. Acedido em 4 de fevereiro de 2014, em <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/illicit-trafficking-of-cultural-property/unesco-database-of-national-cultural-heritage-laws/frequently-asked-questions/definition-of-the-cultural-heritage/>
- UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (s.d). *International Assistance*. Acedido em 24 de Março de 2015, em <http://whc.unesco.org/en/intassistance/action=help#introduction>.
- UNITED NATIONS. (2006). *World Urbanization Prospects: the 2005 Revision*. United Nations. Population Division, Department of Economic and Social Affairs Population Division United Nations, New York.
- <http://www.24point0.com/ppt-shop/media/catalog/product/n/a/national-district-capitals-sao-tome-principe-map-ppt-slides.jpg>

ANEXOS

ANEXO 1 - FOTOGRAFIAS DE INICIATIVAS DE RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO URBANO PARA O TURISMO	114
Anexo 1.1 Projeto de Requalificação da Marginal de São Tomé.....	114
Anexo 1.2 Projeto CACAU - Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias	115
ANEXO 2 - GRELHA DE HIPÓTESES	116
ANEXO 3 - GUIÃO DE ENTREVISTA	121
ANEXO 4 - TRANSCRIÇÃO INTEGRAL DAS ENTREVISTAS	129
ANEXO 5 - QUESTIONÁRIOS	130
ANEXO 6 - FOTOGRAFIAS DO CENÁRIO ATUAL DAS CIDADES.....	135
Anexo 6.1 Cenário atual da Cidade de São Tomé.....	135
Anexo 6.2 Cenário atual da Cidade da Trindade.....	137
ANEXO 7 - FOTOGRAFIAS DE ÁREAS URBANAS COM POTENCIAL TURÍSTICO	138
Anexo 7.1 Cidade da São Tomé	138
Anexo 7.2 Cidade de Santo António	139

ANEXO 1 - FOTOGRAFIAS DE INICIATIVAS DE RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO URBANO PARA O TURISMO

Anexo 1.1 Projeto de Requalificação da Marginal de São Tomé



Fonte: SkyscraperCity (2012)

Anexo 1.2 Projeto CACAU - Casa das Artes Criação Ambiente e Utopias



Fonte: CACAU (s.d)

ANEXO 2 - GRELHA DE HIPÓTESES

Hipóteses	Conceitos	Dimensão de análise (Indicadores)	Variáveis	Fonte de Recolha	Metodologia	
1- O desenvolvimento turístico baseado na reabilitação urbana contribui para o desenvolvimento local.	<i>Reabilitação Urbana</i>	Melhorar a qualidade de vida da população residente	Condições de infraestruturas de saneamento, redes de água e energia	Comunidades locais	Entrevista	
			Nível de Saúde			
			Condições de Habitação			
			Acesso à Educação			
			Condições das infraestruturas e sistema de transportes	Responsáveis de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo		
			Mobilidade urbana			
			Nível de Emprego			
			Nível de Rendimento	Colaboradores de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo		
			Acesso aos produtos de primeira necessidade	Documentos		Análise de documentos oficiais
			Qualidade do espaço público urbano			
	Participação comunitária no processo de tomada de decisão					
	Incentivo à permanência nas cidades					
	Reduzir as despesas do Estado face às intervenções urbanas	Programas de apoio à reabilitação urbana	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	Entrevista		
					Financiamento para reabilitação de recursos materiais e físicos	
					Orçamento Geral do Estado mais centrado em ações de reabilitação e não em novas construções	Documentos
	<i>Desenvolvimento Turístico</i>	Desenvolvimento espacial da cidade	Resorts ²²	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	Entrevista	
Rede de transporte			Organismos públicos nacionais ligados ao turismo e a atividade turística			
Comportamento do turista						
Atitude de órgãos de tomada de decisão			Comunidades locais			
Atitude da comunidade local (nível de aceitação do turismo)			Turistas em trânsito	Análise de documentos oficiais		
Documentos						

²² Conceito associado aos centros turísticos, de acordo com o Modelo de Desenvolvimento Turístico (Miossec, 1976)

Hipóteses	Conceitos	Dimensão de análise (Indicadores)	Variáveis	Fonte de Recolha	Metodologia	
2- A preservação do património urbano construído constitui parte integrante da agenda do Estado santomense.	<i>Património Urbano</i>	Construir a identidade das cidades	Memória social	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do Urbanismo	Entrevista	
			Políticas e Prioridades nacionais			
			Inclusão do património urbano na agenda do Estado			
			Instrumento legal	Organismos públicos nacionais ligados ao turismo e a atividade turística		
			Salvaguarda do património urbano			
			Reconhecimento do património urbano como recurso turístico			
			Enobrecimento de diversos contextos de cidade			
			Obstáculos	ONG's e Individualidades		
				Turistas em trânsito		
Documentos	Análise de documentos oficiais					
3- Os organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo desenvolvem esforços para definir políticas de reabilitação urbana direcionadas ao turismo.	<i>Reabilitação Urbana</i>	Áreas de Reabilitação Urbana	Reconhecimento de áreas com necessidade de reabilitação	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	Entrevista	
			Identificação de recursos materiais e físicos necessários à reabilitação			
			Delimitação			
			Tipo de Operações	Responsáveis de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo		
			Entidade Gestora	Documentos		Análise de documentos oficiais
			Modelo de Execução			
		Recursos disponíveis para a realização de ações de reabilitação urbana	Recursos materiais	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	Entrevista	
			Recursos financeiros	Responsáveis de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo		
			Recursos humanos	Documentos		Análise de documentos oficiais
		Instrumentos disponíveis	Instrumentos legais (quadro legal, regulador e orientador; e Planos de Ordenamento)	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	Entrevista	
			Instrumentos de Fiscalidade e Financiamento			

3- Os organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo desenvolvem esforços para definir políticas de reabilitação urbana direcionadas ao turismo.	<i>Reabilitação Urbana</i>	Instrumentos disponíveis	Instrumentos de execução (inclusive de promoção pública de parcerias)	Responsáveis de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo	Análise de documentos oficiais
				Documentos	
		Políticas de Reabilitação Urbana desenvolvidas no país	Tipo de intervenção nas cidades	Organismos públicos nacionais de ordenamento do território e do urbanismo	
			Prevalhecimento de traços originais		
			Problemas sociais		
		Dificuldades no processo de reabilitação	Adaptação aos novos usos	Responsáveis de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo	
	Questões financeiras				
	<i>Desenvolvimento Turístico</i>	Reabilitação do património urbano	Reconhecimento da necessidade de preservação do património urbano	Organismos públicos nacionais ligados ao turismo e a atividade turística	Entrevista
		Participação comunitária	Disponibilidade para participar/Atitude colaborativa	Comunidades locais	
			Disponibilidade para formação		Colaboradores de iniciativas de recuperação do património construído urbano para o turismo
		Densificação de recursos turísticos	Atrações e atividades turísticas	Turistas em trânsito	
			Alojamento		
			Transportes e acessibilidade para e dentro da região		
Elementos institucionais					
Outras facilidades e serviços turísticos					
	Outras infraestruturas				

Hipóteses	Conceitos	Dimensão de análise (Indicadores)	Variáveis	Fonte de Recolha	Metodologia
4- As entidades públicas e responsáveis pela atividade turística reconhecem os potenciais recursos turísticos das cidades e criam mecanismos para a valorização do património urbano.	<i>Património Urbano</i>	Certificação mundial do património	Reconhecimento internacional do património urbano	Documentos	Análise de documentos
	<i>Desenvolvimento Turístico</i>	Planeamento turístico	Definição de estratégias de promoção e proteção do património urbano	Organismos públicos nacionais ligados ao turismo e a atividade turística	Entrevista
			Definição de novas áreas de lazer e recreio associadas ao património urbano		
			Identificação de atrações turísticas ligadas ao património urbano		
		Tipologia e quantidade de serviços de apoio ao turista	Documentos	Análise de documentos	
		Desenvolvimento de novas atrações turísticas com base na recuperação do património urbano	Atração de um maior número de turistas para a cidade		
			Política de captação de turistas		
	Sistemas de incentivos financeiros				

ANEXO 3 - GUIÃO DE ENTREVISTA

GRUPO 1: ORGANISMOS PÚBLICOS NACIONAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO URBANISMO

➤ DIREÇÃO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO

↳ **Nome e cargo/função**

Reabilitação Urbana

1- Além dos planos de reabilitação urbana referidos para a cidade capital, tem em vista algum para as outras cidades?

Património Urbano

2- Quais as prioridades desta instituição?

3- A direção tem em vista desenvolver algum tipo de esforço para salvaguardar a memória das cidades?

4- Em relação às quatro prioridades que referiu, o património urbano é enquadrado em alguma delas?

5- Apesar desta falta de sensibilidade da população, vê algum outro tipo de obstáculo no que toca a preservação do património urbano?

6- Tem em carteira, o enobrecimento de diversos contextos da cidade? (*zonas históricas, orlas marítimas e antigas zonas de indústria*)

Desenvolvimento Turístico

7- Até que ponto esta direção desenvolve ações que em prol do desenvolvimento turístico das cidades?

➤ DIREÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS E URBANISMO

↳ **Nome e cargo/função**

Reabilitação Urbana

1- Que recursos materiais, disponibiliza para a execução de ações de reabilitação urbana?

Património Urbano

2- Quais as prioridades da direção?

3- O que tem sido feito em termos de fiscalização, para salvaguardar o património das cidades?

- 4- Durante o processo de fiscalização, vê algum tipo de obstáculo no que toca a preservação do património das cidades?
- 5- Tem surgido algum tipo de projeto da parte do Estado para o enobrecimento de diversos contextos de cidade? (*zonas históricas, orlas marítimas e antigas zonas de indústria*)

Desenvolvimento Turístico

- 6- Até que ponto a direção desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?

➤ DIREÇÃO DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÕES

☞ Nome e cargo/função

Reabilitação Urbana

- 1- Quais as políticas e prioridades desta instituição?
- 2- Que programas de apoio à reabilitação urbana foram criados?
- 3- Quais as redes de transportes criadas, que facilitam a deslocação da população dentro das cidades?
- 4- Que mecanismos usa para reduzir os custos dos transportes?
- 5- Tem algum tipo de estratégia para reduzir o congestionamento no centro das cidades? (*dependência excessiva de automóveis e motorizadas no centro das cidades*)
- 6- Existe algum tipo de parceria com a equipa de mobilidade?
- 7- Como é feito o planeamento e a gestão e das infra-estruturas de transporte?

Desenvolvimento Turístico

- 8- Até que ponto desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?

➤ CÂMARAS DISTRITAIS

☞ Nome e cargo/função

Reabilitação Urbana

- 1- Que tipo de intervenções são realizadas por esta instituição na cidade²³?
- 2- De onde provêm a verba para o investimento das novas construções?
- 3- Que tipo de ações de reabilitação urbana a instituição realiza na cidade?
- 4- Que apoios internos ou externos costuma receber para executar as obras de reabilitação urbana? (*recursos humanos, físicos e financeiros*).

²³ Cidade pertencente ao distrito em questão.

- 5- Que mecanismos são criados por esta instituição com vista à dinamizar parcerias para a reabilitação urbana?
- 6- Que tipo de parcerias são geralmente estabelecidas para a concretização de projetos de reabilitação urbana? (*parcerias públicas ou privadas*).

Património Urbano

- 7- Que esforços são desenvolvidos por esta instituição para salvaguardar a memória da cidade?
- 8- O que tem sido feito para a recuperação do património urbano? (*património físico*)
- 9- Vê algum tipo de obstáculo, quando se trata de preservar o património da cidade?
- 10- Tem em carteira, o enobrecimento de diversos contextos da cidade? (*zonas históricas, orlas marítimas e antigas zonas de indústria*)
- 11- Tendo em conta que a cidade é semi-industrial, já pensaram em enobrecê-la para fins turísticos?²⁴

Desenvolvimento Turístico

- 12- Até que ponto desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?
- 13- Que tipo de ações pretende desenvolver na cidade, para que a mesma desenvolva a nível turístico?
- 14- Em relação ao Projeto de Requalificação da Frente Marítima da cidade de São Tomé, que se encontra em atraso, qual poderá ser a sua repercussão a nível do turismo? ²⁵

➤ GOVERNO REGIONAL DO PRÍNCIPE

Nome e cargo/função

Reabilitação Urbana

- 1- De onde provêm a verba para o investimento das novas construções?
- 2- Que tipo de ações de reabilitação urbana, são realizadas na cidade?
- 3- Que apoios internos ou externos costuma receber para executar as obras de reabilitação urbana? (*recursos humanos, físicos e financeiros*)
- 4- Que programas de apoio à reabilitação urbana foram criados pelo governo?
- 5- Que mecanismos são criados com vista à dinamizar parcerias para a reabilitação urbana?

²⁴ Questão particular da Câmara Distrital de Lembá.

²⁵ Questão particular da Câmara Distrital de Água Grande.

6- Que tipo de parcerias são geralmente estabelecidas para a concretização de projetos de reabilitação urbana?

Património Urbano

7- Que políticas e prioridades estão ligadas à preservação do património urbano?
(*património físico*)

8- Que esforços são desenvolvidos para a salvaguarda da memória da cidade?

9- O que tem sido feito pelo governo para a recuperação do património urbano?

10- Quando desenvolve planos para a cidade, integra o património urbano em alguma linha de ação?

11- Faz parte da agenda do governo, o enobrecimento de diversos contextos da cidade?
(*zonas históricas, orlas marítimas, antigas zonas de indústria e bairros de lata*)

12- Vê algum tipo de obstáculo quando se trata de preservar o património da cidade?

Desenvolvimento Turístico

13- Que redes de transporte foram criadas para facilitar a deslocação da população dentro da cidade?

14- Até que ponto desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?

15- Que tipo de ações pretende desenvolver na cidade para que a mesma desenvolva a nível turístico?

GRUPO 2: ORGANISMOS PÚBLICOS NACIONAIS LIGADOS AO TURISMO E À ATIVIDADE TURÍSTICA

➤ DIREÇÃO GERAL DE TURISMO E HOTELARIA

📄 **Nome e cargo/função**

Reabilitação Urbana

1- Que esforços a direção desenvolve para que os turistas possam deslocar-se dentro das cidades?

Património Urbano

2- Quais as prioridades da direção?

3- Além dos edifícios religiosos, a outra parte do património urbano também é vista como oferta turística?

- 4- Tem em vista o reconhecimento de mais algum património urbano, como oferta turística?

Desenvolvimento Turístico

- 5- Que tipo de serviços e facilidades de apoio ao turismo, a instituição disponibiliza aos turistas, dentro das cidades?
- 6- Que tipo de ações a direção desenvolve nas cidades? Essas ações desenvolvem-nas de alguma forma?
- 7- Em termos de planos e estratégias, a direção define o património urbano em alguma linha de ação ou para a promoção turística?
- 8- Como é feita a identificação do património urbano como sendo atração turística?
- 9- A direção já pensou em transformar as áreas envolventes ao património urbano, em áreas de lazer e recreio?
- 10- Em que se baseiam as novas áreas de lazer e recreio?

GRUPO 3: ONG' S E INDIVIDUALIDADES

➤ ONG GALO CANTÁ

↳ Nome e função

Património Urbano

- 1- Que balanço faz do atual estado do património urbano das cidades de SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE? (*património físico*)
- 2- Na sua opinião quais são os motivos que têm impedido SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE de reabilitar o património urbano?
- 3- Que esforços deveriam ser desenvolvidos pelo Estado santomense para preservar o património das cidades e consequentemente, salvaguardar a memória social?
- 4- Acha que uma eventual intervenção no património urbano poderá destruir a sua memória, de alguma forma?
- 5- Na sua opinião, o património das cidades poderia ser reconhecido como recurso turístico?
- 6- Acha que os diversos contextos da cidade (zonas históricas, orlas marítimas, antigas zonas industriais e bairros de lata) deveriam ser enobrecidos pelas suas características e singularidades?

- 7- Que tipo de ações a associação tem desenvolvido para salvaguardar o património das cidades? ²⁶

Desenvolvimento Turístico

- 8- Considera que o património das cidades poderá vir a ser uma das bases de sustentação do turismo de São Tomé e Príncipe?

GRUPO 4: COLABORADORES DE INICIATIVAS DE RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO URBANO PARA O TURISMO

☞ **Nome, idade, cargo/função, localidade, e iniciativa**

Reabilitação Urbana

- 1- Há quanto tempo trabalha neste projeto?
- 2- O seu rendimento aumentou desde que começou a trabalhar neste projeto? (*duplicou, triplicou*)
- 3- Esse rendimento contribui de alguma forma para a melhorar a sua condição de vida?
- 4- Acha que o projeto mudou de alguma forma a sua vida dentro da comunidade?

Desenvolvimento Turístico

- 5- O que acha do projeto?
- 6- O que o(a) incentivou a participar no projeto?
- 7- Recebeu algum tipo de formação para desempenhar esta função?
- 8- Tenciona continuar a trabalhar no projeto?

GRUPO 5: COMUNIDADE LOCAL

☞ **Nome, sexo, idade, profissão e comunidade**

Reabilitação Urbana

- 1- Como consegue ter acesso à água potável?
- 2- Tem acesso à energia elétrica?
- 3- Tem possibilidade de pagar mensalmente as suas faturas de energia?
- 4- Para onde costuma deslocar-se, quando tem algum problema de saúde?
- 5- Consegue aceder e comprar medicamentos?
- 6- Vive numa habitação com quantos elementos?
- 7- A habitação tem capacidade e condições para acolher todos os elementos?

²⁶ Questão particular da ONG Galo-Cantá.

- 8- A habitação encontra-se em bom estado de conservação?
- 9- Tem facilidade em continuar os seus estudos/a trabalhar nesta cidade?
- 10- Tem necessidade de manter ou criar relações de convivência com os restantes moradores?
- 11- O que o(a) leva a permanecer nesta cidade?
- 12- Como costuma deslocar-se normalmente para comprar produtos de primeira necessidade?
- 13- Como consegue deslocar-se para o trabalho/escola?

Desenvolvimento Turístico

- 14- Estaria preparado(a) para acolher pessoas vindas de outros cantos do mundo?
- 15- Estaria disposto(a) à ajudar a divulgar um pouco da cultura do país à outros povos?
- 16- Sentiria que essas pessoas estariam a invadir o seu espaço?
- 17- Qual poderia ser o seu contributo para o bem-estar dessas pessoas?

GRUPO 6: TURISTAS EM TRÂNSITO

 **Nome, sexo, grau de instrução, idade e nacionalidade**

Património Urbano

- 1- Qual é a imagem que tem das cidades do país?

Tem alguma ideia formada acerca do património das cidades?

Desenvolvimento Turístico

- 2- Quantas vezes visitou o país?
- 3- O que geralmente procura?
- 4- Que tipo de transporte utiliza para deslocar-se dentro da cidade?
- 5- Que tipo de alojamento prefere?
- 6- Que serviços e facilidades de apoio ao turista tem utilizado?
- 7- Tratando-se de um país marcado por um forte processo de colonização, sentiu a necessidade de conhecer um pouco mais da cultura do povo santomense?

ANEXO 4 - TRANSCRIÇÃO INTEGRAL DAS ENTREVISTAS

ANEXO 5 - QUESTIONÁRIOS

GRUPO 1: ORGANISMOS PÚBLICOS NACIONAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO URBANISMO

➤ SECRETARIA REGIONAL PARA MEIO AMBIENTE, RECURSOS NATURAIS, INFRA-ESTRUTURAS E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

☞ **Nome e cargo/função**

Reabilitação Urbana

- 1- Quais os programas criados que possam apoiar à reabilitação urbana?

Património Urbano

- 2- Quais as prioridades desta instituição?
- 3- Quais as prioridades desta instituição ligadas à preservação do património urbano?
- 4- Que esforços desenvolve para a salvaguarda da memória da cidade?
- 5- O que tem sido feito pela instituição para a recuperação do património urbano?
- 6- Quando desenvolve planos para a cidade, integra o património urbano em alguma linha de acção?
- 7- Vê algum tipo de obstáculo, quando se trata de preservar o património da cidade?
- 8- Tem em carteira, o enobrecimento de diversos contextos da cidade? (*zonas históricas, orlas marítimas e antigas zonas de indústria*)

Desenvolvimento Turístico

- 9- Até que ponto desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?
- 10- Que tipo de ações pretende desenvolver na cidade, para que a mesma desenvolva a nível turístico?

➤ CÂMARA DISTRITAL DE MÉ-ZÓCHI

☞ **Nome e cargo/função**

Reabilitação Urbana

1. Que tipo de intervenções são realizadas por esta instituição na cidade da Trindade?
2. De onde provêm a verba para o investimento das novas construções?
3. Que tipo de ações de reabilitação urbana a instituição realiza na cidade?
4. Que apoios internos ou externos costuma receber para executar as obras de reabilitação urbana? (*recursos humanos, físicos e financeiros*).

5. Que mecanismos são criados por esta instituição com vista à dinamizar parcerias para a reabilitação urbana?
6. Que tipo de parcerias são geralmente estabelecidas para a concretização de projetos de reabilitação urbana? (*parcerias públicas ou privadas*).

Património Urbano

7. Que esforços são desenvolvidos por esta instituição para salvaguardar a memória da cidade?
8. O que tem sido feito para a recuperação do património urbano? (*património físico*)
9. Vê algum tipo de obstáculo, quando se trata de preservar o património da cidade da Trindade?
10. Tem em carteira, o enobrecimento de diversos contextos da cidade? (*zonas históricas, orlas marítimas e antigas zonas de indústria*)

Desenvolvimento Turístico

11. Até que ponto desenvolve ações em prol do desenvolvimento turístico?
12. Que tipo de ações pretende desenvolver na cidade, para que a mesma desenvolva a nível turístico?

GRUPO 2: ORGANISMOS PÚBLICOS NACIONAIS LIGADOS AO TURISMO E À ATIVIDADE TURÍSTICA

➤ DIREÇÃO REGIONAL DE TURISMO

Reabilitação Urbana

- 1- Que esforços a direção desenvolve para que os turistas possam deslocar-se dentro da cidade de Santo António?

Património Urbano

- 2- Quais as prioridades da direção?
- 3- Tem em vista o reconhecimento do património urbano como recurso turístico?

Desenvolvimento Turístico

- 4- Que tipo de serviços e facilidades de apoio ao turismo, a instituição disponibiliza aos turistas, dentro da cidade?
- 5- O património urbano é parte integrante da oferta turística?

- 6- Que tipo de ações a direção desenvolve na cidade? Essas ações desenvolvem-na de alguma forma?
- 7- Em termos de planos e estratégias de desenvolvimento turístico, a direção define o património urbano em alguma linha de ação ou para a promoção turística?
- 8- Como é feita a identificação do património urbano como sendo atração turística?
- 9- A direção já pensou em transformar as áreas envolventes ao património urbano, em áreas de lazer e recreio?
- 10- Em que se baseiam as novas áreas de lazer e recreio?

GRUPO 4: RESPONSÁVEIS DE INICIATIVAS DE RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO URBANO PARA O TURISMO

➤ **JOÃO CARLOS SILVA**

📄 **Nome, cargo/função, e iniciativa.**

Reabilitação Urbana

- 1- O que lhe motivou a criar este projeto?
- 2- Que tipo de operações foram realizadas no espaço?
- 3- Existem marcas ou vestígios originais deste património?
- 4- Quais os recursos materiais e financeiros utilizados no processo de reabilitação?
- 5- Tem estabelecido algum tipo de parceria para o andamento do projeto? E como a mesma é estabelecida?
- 6- Além do espaço propriamente dito, o visitante tem acesso à algum outro tipo de produto?
- 7- A comunidade local teve ou tem algum papel no andamento do projeto?
- 8- Quantas pessoas da cidade²⁷ foram contratadas e estão envolvidas nas atividades do projeto?
- 9- Acha que o projeto contribuiu de alguma forma para o acesso à educação da comunidade local?
- 10- Deparou-se com alguma situação de conflito com a comunidade local?

²⁷ Cidade de São Tomé/Cidade de São João dos Angolares

11- Identificou algum tipo de problema gerado pelo projeto, que pode dificultar a comunidade em participar no progresso do mesmo?

Património Urbano

12- O projeto baseou-se exclusivamente na criação de mais um espaço de lazer e recreio, ou na recuperação da memória antiga do espaço?

Desenvolvimento Turístico

13- Tem tido algum apoio do Estado no que toca a divulgação do projeto?

14- Fornece algum tipo de formação aos colaboradores?

15- Acha que os potenciais interessados conseguem saber da existência do projeto?

16- Que tipo de medidas tem tomado para reduzir os impactos negativos que a actividade turística exerce sobre a comunidade local?

ANEXO 6 - FOTOGRAFIAS DO CENÁRIO ATUAL DAS CIDADES

Anexo 6.1 Cenário atual da Cidade de São Tomé





Anexo 6.2 Cenário atual da Cidade da Trindade



ANEXO 7 - FOTOGRAFIAS DE ÁREAS URBANAS COM POTENCIAL TURÍSTICO

Anexo 7.1 Cidade da São Tomé



Anexo 7.2 Cidade de Santo António



Fonte: Tela Non (2013)