

CRUZEIROS TURÍSTICOS E ACESSO A CIUDADES HISTÓRICAS: A REINVENÇÃO DE LISBOA COMO PORTO DE ENTRADA E LUGAR TURÍSTICO

José da Cunha Barros,¹

RESUMO

Lisboa é uma cidade histórica, costeira, no caso um dos destinos turísticos mais procurados a nível mundial, que ocupava em 2015, segundo o “Euromonitor”, o 62º lugar no ranking das cidades mais visitadas a nível mundial. As suas zonas históricas, património cultural, tradições, população local, têm contribuído de forma significativa para a atratividade. A entrada de turistas residentes no estrangeiro, dominantes no turismo de Lisboa, faz-se, sobretudo, pela via aérea e terrestre. No entanto, os cruzeiros turísticos, com relevância crescente, têm privilegiado Lisboa como Porto de escala, pelo interesse na visita à cidade e pelas condições naturais do Porto. O artigo analisa a procura de bens culturais pelos “cruzeiristas” na visita a Lisboa. Procurou-se concretizar uma análise comparativa entre as motivações e práticas dos “cruzeiristas” e dos turistas residentes no estrangeiro que se hospedam na cidade. Foi realizada uma análise interpretativa e comparativa dos resultados dos inquéritos elaborados por entidades credíveis. Confirmou-se a similitude dos perfis dos universos em análise, a predominância da procura de bens culturais e, no caso dos viajantes de cruzeiros, a predominância da visita a locais de proximidade. Predomina a visita a alguns locais históricos da zona ribeirinha, cuja intensidade pode, a prazo, suscitar problemas ambientais, naturais e culturais, afetando o prazer da visita turística e a qualidade de vida da população local.

Cruise tourism and access to historic cities: the reinvention of Lisbon as port of call and tourist place

ABSTRACT

Lisbon is a historic city, one of the most demanded coastal tourist destinations in the world. According to the "Euromonitor, the Portuguese Capital, held in 2015 the 62nd place in the ranking of the most visited cities in the world. Its historical areas, cultural heritage, traditions, local population, have contributed significantly to the attractiveness. The entry of tourists residing abroad, that are the customers most numerous in the city, take place mainly by air and land. However, the tourist cruises, with increasing relevance, have privileged Lisbon as port of call, because of the attractiveness of the interest in visiting the city and the natural conditions of the port. The article analyzes the demand of cultural goods by "cruise travelers" on visit to Lisbon. Sought to achieve a comparative analysis between the motivations and practices of "cruise travelers and tourists residing abroad who stay in the city. In the research is carried an interpretative and comparative analysis of the results of the surveys prepared by credible entities. It was confirmed the similarity of the profiles of the universes, the predominance of demand of cultural goods and, in the case of cruise travelers, the predominance of the visit to places of proximity. Priority is given to the visit to some

¹ cbarros@iscsp.ulisboa.pt

historical sites with riparian zones, whose intensity can ultimately give rise to environmental problems, natural and cultural, affecting the pleasure of sightseeing and the quality of life of the local population.

Palavras-Chave: cidades históricas; turismo de cruzeiro; património cultural; zonas ribeirinhas; visitas turísticas; impactos socio culturais; cidades criativas

Keywords: historic cities; cruise tourism; cultural heritage; riparian zones; sightseeing; social and cultural impacts; creative cities

CRUZEIROS TURÍSTICOS E ACESSO A CIDADES HISTÓRICAS: A REINVENÇÃO DE LISBOA COMO PORTO DE ENTRADA E LUGAR TURÍSTICO

INTRODUÇÃO

As viagens turísticas têm vindo a registar um crescimento muito significativo em época recente. A Europa continua a ser o primeiro mercado em termos internacionais. No turismo, as viagens de cruzeiro assumem uma relevância acrescida e, por esse facto, devem ser tidas em atenção sobretudo na análise e avaliação dos setores e atores que contribuem para a atividade turística. No que respeita à procura de cruzeiros, segundo a “CLIA Europe” como referência a 2014, a Europa ocupava o segundo lugar no mercado a nível mundial, estando colocada logo a seguir ao mercado da América do Norte, o qual, no entanto, tem vindo a perder a sua quota de mercado. O mercado da América do Norte passou de uma quota de 66,9%, em 2004, para 55,2%, em 2014 (CLIA Europe, 2015: 11).

Na atualidade, os cruzeiros marítimos representam, no âmbito do turismo, a nível mundial, um dos segmentos com crescimento mais significativo e, também, um dos que apresentam maior resiliência face a situações de crise. Tais características têm sido identificadas por diversos autores, como Cristina Salsinha que destacou as referidas características, numa comunicação apresentada no “Cruise Day Lisbon”, evento que teve lugar em Lisboa no ano de 2014.

A nível europeu, a cidade de Lisboa constitui um importante destino turístico e, no que respeita às viagens de cruzeiro, beneficia de um porto com tradição no transporte de passageiros e, também, nas viagens de cruzeiro. A atratividade da cidade e a qualidade do Porto de Lisboa têm sido reconhecidos por entidades internacionais, como é o caso do “World Travel Award” que, sobretudo no que respeita às cidades e Portos marítimos da Europa, tem vindo a distinguir os mesmos. No caso, têm vindo a ser distinguidos como melhor porto de cruzeiro e melhor cidade de destino (“city break”).

Pode dizer-se que Lisboa, para além da sua atratividade como cidade histórica, apresenta, pelas características do seu porto, situado em pleno estuário do rio Tejo, com infraestruturas portuárias significativas, características singulares que têm facilitado o acesso o acesso à cidade de turistas, pela via marítima. Daí o número crescente de turistas que acedem à cidade pela via marítima, causando impactos ambientais e socioculturais que importa avaliar.

As motivações dos passageiros de navios de cruzeiro são múltiplas e complexas. De qualquer forma, está comprovado que as viagens de cruzeiro não se esgotam no prazer da viagem e nas atividades proporcionadas a bordo. Os portos de escala, em particular, assumem uma importância acrescida. No caso, é salientado por Mickael Uguen que se observa um declínio da viagem de cruzeiro como uma forma de lazer puro, interessando-se a clientela, cada vez mais, pelos produtos oferecidos nas regiões visitadas no decurso das escalas (Uguen, 2000: 3). No mesmo sentido se pronunciam Wild e Dearing, ao destacarem a importância atribuída pelos passageiros de navios de cruzeiro na utilização, do seu tempo de lazer, na visita de diferentes destinos de uma determinada rota (Wild & Dearing, 2000: 319-320).

O presente artigo visa apresentar um estudo de caso sobre a cidade de Lisboa, tendo como principal objetivo analisar os impactos dos turistas e dos visitantes por um dia, integrando nestes os “cruzeiristas”, sobre os bens culturais da cidade e região de Lisboa. Os residentes no estrangeiro, segmento dominante no turismo de Lisboa, será privilegiado na análise. Pretende-se comparar as motivações e práticas dos “cruzeiristas” quando visitam Lisboa com as que se referem aos turistas residentes no estrangeiro hospedados nas unidades hoteleiras da capital.

No caso, levanta-se a hipótese de se tratar de dois “universos” com perfis semelhantes, com motivações e práticas idênticas, cuja visita é feita predominantemente na mesma época, salvo a diferenciação quanto ao tempo de permanência. No entanto, considera-se que dado o crescimento significativo da atividade turística com escala em Lisboa, e a confirmar-se a tendência para a antecipação e o retardamento da época de cruzeiro, tal contribuirá para atenuar a sazonalidade existente.

2. REVISÃO DA LITERATURA

O turismo de cruzeiro tem suscitado um interesse crescente por parte de entidades ligadas ao setor, dos responsáveis pela gestão das cidades portuárias e, também, da academia. Neste âmbito, o turismo de cruzeiro como objeto de estudo tem suscitado um interesse crescente como tema de dissertação de mestrado e tese de doutoramento.

As revistas científicas, com destaque para as que privilegiam as temáticas de turismo, têm vindo a publicar, com maior frequência, trabalhos sobre o turismo de cruzeiro com destaque para a dimensão económica. No entanto, a questão dos impactos suscitados pelos “cruzeiristas” nas cidades portuárias, tem suscitado interesse crescente. No caso, o cruzeiro marítimo implica a viagem, a sociabilidade a bordo dos navios e, no decurso das escalas, uma sedentarização temporária.

A sustentabilidade do turismo, sobretudo quando se trata de cidades históricas, constitui questão fundamental que deve ser considerada como transversal às diversas áreas de estudo. Com referência particular ao caso português, Careto e Lima, considerando o crescimento acelerado no turismo, têm analisado e publicado trabalhos sobre a sustentabilidade do turismo e, em particular, sobre a relação necessária entre turismo e desenvolvimento sustentável (Careto & Lima, 2007).

A questão das atrações dos recursos locais constitui outra dimensão importante dos estudos relativos aos ambientes urbanos, como no caso do turismo cultural, que tem sido tratada por autores como Sigala e Leslie (2005). Em particular, a qualidade da experiência turística, tanto na ótica do turista como dos residentes, tem sido analisada por múltiplos

autores, merecendo destaque um trabalho promovido por Jennings e Nickerson, enquanto editores de uma obra sobre a qualidade da experiência turística (Jennings & Nickerson, 2005).

A gestão de recursos, seja de caráter social, cultural, físico, e ambiental, constituiu um dos temas centrais tratados numa publicação promovida por Buhalis e Costa (Buhalis & Costa, 2006). No que respeita à teoria e prática do turismo sustentável dever-se-á destacar os contributos de Weaver (2006). Outros trabalhos de referência têm sido publicados como no caso de Murphy que considera o ambiente como questão central a equacionar no planeamento turístico (Murphy, 1985).

A importância dos excursionistas como fator relevante a ter em conta na avaliação dos impactos na atividade turística em ambiente urbano assume uma relevância crescente. Entre outros, merece destaque um estudo sobre a cidade de Lisboa promovido pela Associação de Turismo de Lisboa e realizado pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. Foi o mesmo realizado pela preocupação crescente dos agentes turísticos quanto às questões ambientais na cidade de Lisboa. Uma das conclusões diz respeito aos impactos socio-culturais das atividades turísticas na cidade e região de Lisboa, tendo sido considerado como relevante integrar nas análises os visitantes por um dia, ou seja, os excursionistas (Partidário & Pimenta, 2005). Por razões óbvias, os passageiros de navios de cruzeiro, devem ser considerados como excursionistas no decurso das vistas que efetuam às cidades portuárias que são objeto de escalas.

3. METODOLOGIA

O presente artigo constitui um estudo de caso sobre a cidade de Lisboa. Pretende-se considerar a cidade na ótica do turismo cultural, analisando em particular os impactos socio-culturais resultantes das atividades turísticas realizadas por turistas e excursionistas.

Tratando-se de uma abordagem onde são analisados os impactos, ter-se-á em atenção as questões ambientais, sabendo-se que constitui uma dimensão importante a ter em conta sobretudo quando se observa, no ambiente urbano, um crescimento significativo da atividade turística.

Na avaliação das questões ambientais, teve-se em conta a caracterização apresentada por Middleton e Hawkins (Middleton & Hawkins, 1998) para o turismo sustentável, quando sustentam que se deve conseguir combinar os números e tipos adequados de turismo com as atividades realizadas no destino, atividades essas que devem ser realizadas com preservação da qualidade dos recursos culturais e do ambiente.

A pesquisa assentou basicamente na análise e interpretação de múltiplos dados integrantes de algumas fontes documentais consideradas como credíveis. Procurou-se integrar e cruzar essa informação, processo esse facilitado por ter sido possível compatibilizar os dados fornecidos por diversas fontes. Foram também realizadas entrevistas semi-estruturadas a agentes envolvidos na atividade turística e, em particular, com responsabilidades nas atividades de cruzeiro marítimo.

As fontes consultadas constituíram elementos importantes para se determinar quais os principais motivos da visita turística à cidade de Lisboa, assim como para avaliar quais os impactos suscitados pela atividade turística, com incidência maior em períodos temporais muito restritos, dada a marcada sazonalidade.

Foi possível confirmar que um conjunto de entidades públicas e privadas, com competência e interesse nas atividades turísticas em Lisboa, tem produzido, ao longo dos anos, um conjunto significativo de informações pertinentes que permitem o aprofundamento da análise do turismo e da evolução registada.

4. RESULTADOS

A atividade turística em particular no caso das cidades históricas deve ser encarada de uma forma integrada. No caso de Lisboa, importa assinalar que a cidade faz parte integrante de uma Área Metropolitana na qual é o principal polo de desenvolvimento.

No que respeita às questões demográficas, tem ocorrido um movimento migratório pela saída de um segmento da população da cidade de Lisboa para áreas periféricas da Área Metropolitana. Por seu turno, analisando a distribuição geográfica da população local encontram-se marcadas assimetrias. No caso regista-se o despovoamento de algumas zonas históricas ribeirinha, áreas essas que, em contrapartida, têm suscitado um interesse crescente por parte dos turistas. Aliás, observa-se em Lisboa uma procura turística significativa, donde resulta o aumento do número de hóspedes e da permanência nas unidades hoteleiras da cidade (com destaque para os hotéis). As questões demográficas associadas às vistas turísticas são importantes para este tipo de análise.

A cidade de Lisboa como parte integrante de uma área metropolitana (a Área Metropolitana de Lisboa) tem-se vindo a afirmar, no âmbito do turismo, como núcleo polarizador de uma oferta integrada e de qualidade. A cidade de Lisboa perfila-se como âncora da região. Considerando a oferta turística da região e cidade de Lisboa, os objetivos estratégicos estabelecidos, as autoridades locais direta e indiretamente ligadas ao turismo, os agentes económicos, a academia, a população local, têm vindo a concretizar ações de cooperação, o que tem contribuído para o estabelecimento de uma oferta integrada e, também, cada vez mais diversificada.

As visitas turísticas à cidade de Lisboa, manifestam-se de forma diversificada, tendo a procura de bens culturais uma importância muito significativa, com destaque para os visitantes que permanecem, na cidade e região, mais de 24 horas, ou seja, os turistas, tendo em conta as dormidas observadas.

A procura de bens culturais por parte dos turistas e visitantes

As viagens de cruzeiro marítimo têm suscitado um interesse crescente por parte de muitos estudiosos quer estejam ligados à academia ou, até agentes ligados direta e indiretamente à atividade de cruzeiro. No que respeita ao incremento da viagens de cruzeiro George Azouze, então Presidente-Director Geral da “Costa Cruzeiros” (França), numa entrevista concedida em 2003, destacava algumas das tendências então observadas, assinalando o aumento da capacidade de acolhimento por parte dos navios de cruzeiro, o incremento e diversificação das atividades de lazer oferecidas aos turistas e, também, a tendência para a democratização.

O referido processo ganha expressão com a segmentação do mercado, donde resultou que, a par da emergência de navios destinados a clientelas mais abastadas e com capacidade de acolhimento de um número mais significativo de pessoas, têm surgido outros, com menor dimensão, que se destinam a clientelas de menor capacidade económica. No entanto, Azouze

distinguiu então a viagem de cruzeiro, associada por ele à beleza dos navios e à prestação de serviços de grande qualidade, de outro tipo de oferta, como no caso dos “easycruises (Azouze, 2003, p. 43). Entre as limitações da referida atividade refere a utilização de uma tripulação muito restrita tal como os serviços prestados a bordo.

Os contributos e os impactes das viagens de cruzeiro têm sido analisados por entidades ligadas a esta atividade, como por múltiplos autores, pela publicação de estudos, monografias e artigos de revista com destaque para a dimensão económica. Nesse âmbito, o relatório anual da CLIA Europa merece destaque (CLIA Europe: Relatório, 2014). No que respeita às revistas científicas importa referenciar o trabalho produzido por Aguiar Quintana e Veja Cruz (2014).

Lisboa como cidade ribeirinha e núcleo polarizador da região

Lisboa é uma cidade histórica, capital do país, com a particularidade de ser uma cidade portuária e ribeirinha. Aliás, o porto de Lisboa, considerado frequentemente como “porta de entrada” da cidade, dado ter sido utilizado com frequência, desde longa data, por navios de passageiros, com a emergência e incremento das viagens de cruzeiro, transformou-se num dos portos europeus mais procurados pelos principais operadores turísticos a nível mundial. Como foi sublinhado pelos passageiros inquiridos (Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro, 2014d) a visita a Lisboa constitui um dos motivos determinantes da rota escolhida pela maior parte dos “cruzeiristas que participam em viagens com escala em Lisboa e, também, pelos que decidem embarcar e desembarcar nesta cidade (viagens em “turnaround”).

A cidade de Lisboa faz parte integrante da Área Metropolitana de Lisboa (AML). Esta entidade é uma pessoa coletiva pública de natureza associativa e de âmbito territorial que visa a satisfação dos interesses comuns dos municípios que a integram.

Não obstante a separação física entre as comunidades situadas na margem direita e esquerda do rio Tejo, tem a referida descontinuidade sido atenuada através de estratégias consideradas como mais adequadas que têm sido aplicadas ao longo do tempo. Na estratégia regional definida em 2007 pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, considerada ainda hoje como mantendo validade como referencial geral, é referido que “com as novas acessibilidades construídas em finais do século passado (século XIX) tende a reforçar-se a integração e a coesão entre as margens Norte e Sul do Tejo, entre a grande Lisboa e a Península de Setúbal” (“Lisboa 2020 – uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa”, CCDRLVT, 2007: 34).

A AML possui uma Costa Atlântica com cerca de 150 Km e uma frente ribeirinha de cerca de 200 Km. Possui dois grandes estuários, dos rios Tejo e Sado, e cinco áreas protegidas, integradas na Rede Natura 2000, o que a torna um território particularmente sensível à ocupação humana.

As zonas costeiras são sempre áreas muito sensíveis sobretudo no que se refere a questões ambientais. O Instituto Nacional de Estatística já assumiu a distinção entre as regiões costeira e de interior ao distinguir pela primeira vez as dormidas dos turistas observadas nas duas regiões (Estatísticas do Turismo de 2014).

A AML possui dois grandes portos, Lisboa e Setúbal, cuja importância decorre da sua posição de charneira entre o norte da Europa, Mediterrâneo e África, como também, do

elevado valor histórico e paisagístico das respetivas áreas envolventes. A região possui também alguns portos com carácter secundário.

A cidade de Lisboa possui o núcleo populacional mais significativo da AML, cujo volume tem diminuído em resultado da saída de residentes, os quais se têm transferido para as zonas mais periféricas da região. Não obstante a referida perda de população, a cidade de Lisboa detém, na AML, a carga mais significativa sobre o meio ambiente, com uma densidade populacional muito acima da observada nos outros municípios da região, o que, para além das questões ambientais, se vai refletindo nas vertentes sociais e culturais. A tabela 1 apresenta dados que comprovam não só a perda de população registada na cidade de Lisboa como a elevada densidade populacional.

Tabela 1: População Residencial 2011 e 2014 – Municípios

Municípios	Superfície Km ²	População (N ^o)		Densidade Populacional (Hab/Km ²)		Subregião
		2011	2014	2011	2014	
Alcôchete	128,50	17.569	18.534	137	144	Península Setúbal
Almada	70,20	74.030	70.448	1.059	1.008	Península Setúbal
Barcelos	33,81	8.764	6.994	259	207	Península Setúbal
Lisboa	83,84	47.631	13.064	569	156	Grande Lisboa
Moirim	55,08	6.029	5.361	109	96	Península Setúbal
Montijo	348,09	1.222	4.270	3	12	Península Setúbal

Fonte: INE/PORDATA/Área Metropolitana de Lisboa. Elaboração própria

Em concordância com a estratégia regional definida em 2007, pode afirmar-se ainda que a região de Lisboa “...não constitui um espaço homogéneo em termos naturais, culturais e económicos” (“Lisboa 2020 – uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa”, CCDRLVT, 2007, p. 32).

A oferta cultural e a procura turística em Lisboa

A oferta cultural da cidade de Lisboa não tem um carácter autónomo. Insere-se numa oferta cultural articulada de nível nacional, regional e local. No que respeita aos bens culturais, considerados a nível nacional, o País possui um número muito significativo e diversificado de bens culturais, sejam museus, monumentos, palácios, entre outros. No caso, a Direção Geral do Património Cultural (DGPC) tem a seu cargo a gestão direta de 23 museus, dos quais quinze estão classificados como nacionais e, também, de monumentos, dos quais cinco estão inscritos na Lista do Património Mundial da UNESCO. Quanto aos bens culturais existentes na cidade de Lisboa, a DGPC é também a principal entidade gestora pública.

Considerando a distribuição geográfica dos bens culturais da cidade de Lisboa, como museus, palácios, e monumentos, constata-se que uma parte significativa dos mesmos está localizada na zona ribeirinha da cidade e, em particular, nas suas principais zonas históricas.

Entre os referidos bens culturais situados na zona ribeirinha, geridos pela DGPC, podemos destacar os Museu Nacional de Arte Antiga, o Museu Nacional de Arte Contemporânea – Museu da Cidade, O Museu Nacional do Azulejo, o Museu Nacional dos Coches (transferido recentemente para instalações modernas e de muita qualidade), o Palácio Nacional da Ajuda, o Mosteiro dos Jerónimos, e a Torre de Belém.

Os referidos bens culturais são alguns dos principais elementos patrimoniais de referência da cidade de Lisboa. Na Figura 1 são apresentados os referidos monumentos e museus. O gráfico representado permite analisar a frequência dos referidos bens patrimoniais, na ótica da procura turística, por meses do ano, com referência a 2014.

A informação apresentada na Figura 1 permite comprovar que a procura dos bens culturais, como era suposto, replica a sazonalidade observada quanto à “visita” turística à cidade de Lisboa. A evolução das curvas referentes aos bens identificados não difere do que se observa quanto à permanência dos turistas internacionais na cidade de Lisboa, situação representada na Figura 2 (permanência nas unidades hoteleiras).

Constata-se, portanto, que é nos períodos em que Lisboa é “frequentada” por um número mais significativos de turistas que se regista uma procura mais intensa de bens culturais, com destaque para monumentos e museus. A zona ribeirinha da cidade, como foi sublinhado, é a que suscita uma procura mais intensa, tanto mais que um parte significativa dos Palácios, Museus e Monumentos com uma procura mais intensa, se localizam nessa área.

Na Figura 2 é apresentado um gráfico que comprova o crescimento de Hóspedes residente no estrangeiro na hotelaria de Lisboa. Confirma-se que se regista um crescimento que se tem acentuado nos últimos anos. Este indicador é reforçado caso se considere na análise as dormidas. É de notar que nas duas regiões do País com uma procura turística mais intensa, ou seja o Algarve e Lisboa, se observa a predominância de dormidas por parte de cidadãos estrangeiros.

Não obstante o período de estadia de turistas na cidade de Lisboa não ser muito prolongado, predominando ao longo do ano as estadias “city/short-breaks”, tal sugere tornar-se possível “influenciar” os turistas residentes no estrangeiro, tendo em vista incrementar as visitas turísticas na época baixa. No entanto, considerando que as viagens em “city break” contemplam predominantemente segmentos com idades compreendidas entre os 35 e os 54 anos, com domínio das famílias, portanto, pessoas em idade ativa, tal poderá constituir um fator condicionante tendo em conta a questão da disponibilidade dos turistas para a saída em gozo de férias e em lazer (períodos de férias e interrupção de aulas).

Uma parte significativa dos bens culturais integrantes da oferta cultural da cidade, estão localizados em alguns bairros históricos da cidade, concentrando-se no entanto em áreas próximas dos três terminais de cruzeiros do Porto de Lisboa, especialmente do terminal de Santa Apolónia, o único dedicado em exclusivo às viagens de cruzeiro, o que facilita a visita a esses bens culturais, em alguns casos sem necessidade de recorrer a transportes.

A referida localização facilita a visita turística sobretudo dos que viajam em navios de cruzeiro. Apesar do interesse dos bairros históricos, as suas ruas estreitas suscitam a realização de percurso pedestres mas, caso se observe um afluxo muito intenso de visitantes, podem ocasionar uma intensa pressão turística. Caracterizando os bairros antigos das cidades

patrimoniais da Europa, Garcia Hernandez quanto à mobilidade turística dos bairros históricos considera que “...lo enrevesado del plano y la dificultad para apreender la estrutura básica del calejero, hacen que los flujos de visitantes se canalicen por um número reducido de calles, los ejes estructurantes de la trama urbana, concentrándose la presión turística sobre una porción limitada del espacio urbano” (Garcia Hernandez, 2003: 113).

Os bens integrantes da oferta cultural da cidade de Lisboa não se esgotam naqueles que são geridos pela DGPC. Uma parte do património cultural de Lisboa, como no caso do Castelo de S. Jorge, o Museu da Marioneta, o Museu do Fado, o Padrão dos Descobrimentos, são objeto de uma gestão municipal. No caso, é a Empresa Municipal da Cidade de Lisboa (EGEAC), tutelada pela Câmara Municipal de Lisboa, que assegura a gestão dos referidos equipamentos culturais, entre outros.

Também neste caso, um número significativo de equipamentos culturais se situam nos bairros históricos de Lisboa, na proximidade da zona ribeirinha do rio Tejo e, ainda, integrantes do eixo Alfama – Baixa Chiado – Bairro Alto, zona essa onde se verifica uma intensa atividade cultural não só de carácter erudito como popular. Os referidos equipamentos também estão na proximidade dos terminais de cruzeiro do Porto de Lisboa o que facilita a visita por parte dos “cruzeiristas” em trânsito e, portanto, dispondo de tempo restrito para a visita à cidade e aos seus equipamentos culturais.

A procura turística de Lisboa caracteriza-se por uma sazonalidade muito significativa e, também por estadas médias por períodos bastante limitados. Em 2014, a permanência média foi de 2.33 noites (Área Metropolitana), permanência essa inferior à observada para o país, com 2.82 e, até, ao continente, com 2.61.

Tabela 2 - Estada média em 2014, segundo o tipo de estabelecimento por regiões (NUTS II)

Unidade: Nº de noites

NUTS II	Total Alojamentos Turísticos	Total Hoteleria	Hotéis					part. turist.
			total	★★★★★	★★★★	★★★	★/★	
Portugal	2.82	2.90	.49	4.28	.68	.22	.87	.03
Continente	2.61	2.69	.29	1.25	.42	.16	.84	.01
Norte	1.79	1.79	.78	6.18	.85	.75	.66	.84
Centro	1.80	1.81	.77	3.23	.67	.83	.71	.33
Lisboa	2.33	2.33	.28	2.30	.26	.38	.16	.44
Alentejo	1.81	1.78	.60	0.18	.67	.50	.56	.99
A	4.5	4		3.4	4		2	

lgarve	2	,58	.99	9	.50	.08	.24	.18
R	3.1	3		...	3			
.A Açores	2	.08	.04		.21	.82		
R	5.4	5		...	5			
.A. Madeira	6	.58	.32		.43	.20		

Fonte: INE – Estatística de Turismo 2014 - Inquérito à Permanência de Hóspedes na Hotelaria

NOTA: Açores – Alojamento local: Informação não compatível com a estrutura de divulgação da presente publicação

O incremento da atividade de cruzeiro marítimo em Lisboa

Uma cidade costeira e portuária como Lisboa tem uma relação intensa com o mar e com o seu Porto, características essas que se têm manifestado ao longo da história

O Porto de Lisboa constitui o principal terminal de transporte marítimo em Portugal. É um porto natural, situado no estuário do Rio Tejo, com a particularidade de ter capacidade para receber navios de qualquer porte. Tem sido gerido desde longa data pela mesma entidade a quem estão cometidas as atribuições inerentes à autoridade portuária, como é o caso do movimento de navios e de mercadoria. No entanto, a entidade com responsabilidades na administração e gestão portuária, a Administração do Porto de Lisboa (APL), teve diversos estatutos jurídicos, sendo atualmente uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos.

A atividade de cruzeiro tem vindo a crescer de forma significativa. Os Relatórios de Atividade da Administração do Porto de Lisboa comprovam o referido crescimento. Tal verifica-se não só em termos das escalas de navios de cruzeiro, mas também quanto ao número de passageiros.

Para além da atratividade da cidade de Lisboa, o seu Porto marítimo tem condições muito favoráveis para os navios de cruzeiro. Possui três terminais de cruzeiros que são o da Rocha Conde de Óbidos, Alcântara, e Santa Apolónia, local onde atraca a maioria de navios de cruzeiro, e que vai ser dotados de um novo terminal de cruzeiros, já em construção. O terminal de Santa Apolónia é o único que se destina quase exclusivamente a receber navios de cruzeiro.

O porto de Lisboa assume particular importância no que se refere às escalas por parte de navios de cruzeiro, que privilegiam o porto e a cidade de Lisboa como local de passagem e de visita. As viagens de cruzeiro não se esgotam nas escalas de navios. No caso de Lisboa, importa também referir o caso dos navios em “turnaround”, ou seja, aqueles cuja viagem implica o embarque e desembarque no porto de Lisboa. Deve referir-se também o segmento dos navios em “interporting”, ou seja, cruzeiros cujas viagens contemplam o embarque ou desembarque de passageiros em vários portos situados ao longo do respetivo percurso. O porto de Lisboa é também “visitado” por navios em “reposicionamento”. No caso, trata-se do movimento de reposicionamento de navios de cruzeiro, entre o Mediterrâneo e o Báltico, movimento esse com o objetivo de movimentar os navios, de acordo com a época do ano,

para uma das referidas regiões, tendo em vista a sua utilização logo no início da época de cruzeiros. Nessas viagens também são transportados turistas, a preços mais baixos.

O perfil dos turistas em viagem de cruzeiro com escala em Lisboa tem vindo a alterar-se. Com base no “Inquérito a Passageiros internacionais de Cruzeiro” foram determinadas algumas mudanças observadas ao longo do tempo. A média de idades em 2014 era de 47,3 anos. O referido indicador vindo a diminuir, pelo menos desde 2006. Em 2012 e 2013 registou-se uma média de idades de 51 e 50 anos, respetivamente. Do mesmo modo, foi apurado também que o número de passageiros com mais de 65 anos tem vindo a diminuir (48,4% do total em 2006 e 21,2% em 2014). O nível habilitacional, por seu turno, é elevado sendo maioritário o número de viajantes que têm como habilitações pelo menos uma licenciatura (cerca de 60%). O referido nível elevado quanto a habilitações já se manifesta pelo menos desde 2006. O principal mercado emissor é o europeu com 85,2%. Os passageiros ingleses constituem o segmento dominante, representando 47% do total. Constatou-se também que uma parte significativa dos “cruzeiristas” já tinham visitado anteriormente a cidade e a região de Lisboa.

A tabela seguinte (Tabela3), baseada no “Relatório de Atividades da APL” (2014) permite observar a evolução das visitas a Lisboa por parte de viajantes de cruzeiro, sendo o peso do segmento trânsito de 67% em 2014. No ano de 2014, foram também registadas 41 escalas em “interporting”.

Tabela 3 - Evolução das escalas

Tipo Escalas	Anos				
	010	011	012	013	014
Trânsito	11	32	44	42	15
Turnaround	5	5	4	4	3
Interporting	3	3	6	7	1
Total	99	30	14	53	19

Fonte: Administração do Porto de Lisboa, Relatórios de Atividade

O gráfico apresentado na Figura 3, baseado também no referido relatório da APL, torna mais evidente a evolução e o crescimento observado no movimento de viagens de cruzeiro no período compreendido entre 2010 e 2014. No entanto, a referida evolução teve, em 2014, uma variação negativa. Como é comprovado pelo Relatório da APL relativo ao ano em referência, tal deveu-se a razões exógenas ao Porto de Lisboa. Foi salientado que tal se deveu a condições atmosféricas adversas, designadamente no Golfo da Biscaia, obrigando ao cancelamento de algumas escalas (APL, 2014:8).

O referido gráfico é não só demonstrativo do crescimento da atividade portuária pelo número crescente de navios que fazem escala em Lisboa mas, também, da importância que tal

representa para a cidade de Lisboa, pelo número crescente de “cruzeiristas” a visitar Lisboa. No caso, o incremento do tráfego marítimo de cruzeiro tem beneficiado das condições existentes e disponibilizadas pelos três terminais de cruzeiro, o que já tem permitido a chegada simultânea a Lisboa de vários navios de cruzeiro, como tem sido o caso de Santa Apolónia, onde é frequente acolher três navios em simultâneo.

A atividade de cruzeiro no Porto de Lisboa tem registado um carácter sazonal. Em 2014, registou-se um número mais significativo das escalas de navios nos meses de Março, Setembro, com extensão ao mês de Outubro. A referida predominância corresponde a um número mais significativo de passageiros. No entanto, considerando a evolução a mais longo prazo da chegada a Lisboa de navios de cruzeiro há indicadores que sugerem que a referida sazonalidade tenderá a atenuar-se.

Os dados apresentados pela APL permitem comprovar que se tem vindo a registar uma tendência para a antecipação da época para o primeiro trimestre do ano e, também, para o prolongamento da época no decurso do último trimestre do ano. A confirmar-se a referida tendência tal contribuirá para atenuar a marcada assimetria das visitas turísticas à cidade de Lisboa.

A importância dos cruzeiros marítimos para o Turismo em Lisboa

Como é salientado no Plano Estratégico para o Turismo na Região de Lisboa 2015-2019, o turismo tem tido um contributo muito relevante para a Região de Lisboa. Importa acrescentar que, na AML, a cidade de Lisboa tem um papel determinante pela atratividade que suscita no âmbito do turismo. Tanto a nível nacional, como em particular para Lisboa, dada a importância do seu Porto, os cruzeiros marítimos configuram-se como de importância estratégica. No “Cruise Day Lisbon”, evento realizado em 26 de Abril de 2014, foi sublinhado por Cristina Salsinha que “os cruzeiros marítimos são um segmento de aposta no plano estratégico nacional de turismo: gerador de riqueza; criação de emprego; contributo para a diversificação do leque de produtos de uma cidade/região; contribuição para a distribuição sazonal de processo; valorização das áreas envolventes aos portos; divulgação dos portos/destinos junto dos consumidores; colaboração com os portos na participação externa; valorização e requalificação da zona envolvente ao novo terminal de cruzeiros de Lisboa (...); articulação com as autoridades locais na melhoria das condições de acolhimento e visitação”.

A complexidade associada à atividade ligada à viagens de cruzeiro fez com que a APL tivesse suscitado em 2012 a criação do “Lisbon Cruise Club”. Este projeto apresenta como principal objetivo valorizar o turismo de cruzeiro, promovendo Lisboa como um destino de cruzeiros de elevada qualidade, e tem suscitado o envolvimento dos principais agentes económicos e das autoridades ligadas, direta e indiretamente à referida atividade.

O incremento da atividade turística no Porto de Lisboa e as mudanças observadas nas atividades turístico-portuária determinaram a concretização de outras importantes medidas. No que respeita à gestão das zonas ribeirinhas, foram concretizadas alterações relativas às competências atribuídas à Administração do Porto de Lisboa e, também, à Câmara Municipal de Lisboa. Esta última entidade passou a assumir a gestão das zonas portuárias de deixaram de ter relevâncias para as atividades marítimo-portuárias.

A requalificação da zona ribeirinha de Lisboa tem vindo a ser requalificada, processo esse que decorre consonância com o que se verifica noutras cidades portuárias da Europa.

Num relatório apresentado pelo Instituto de investigação em Estratégia Industrial e Territorial (IRIT) foi apresentada uma análise comparativa entre algumas cidades portuárias previamente selecionadas. Confirmou o referido trabalho que os projetos âncora de reconversão urbano-portuárias que foram observados assentaram em elementos estratégicos diversos. No entanto, tal como tem acontecido com a reconversão operada em Lisboa, constatou-se que os elementos que mereceram foram os equipamentos culturais. Como resulta do relatório, foi entendido no caso que “les loisirs et la culture ont (...) une place prépondérante dans les les projets fer de lance des opérations de reconversion (IRSIT, 2004: 96),

Os navios de cruzeiro que contemplam Lisboa como porto de escala têm aumentado em número, registando-se, no período compreendido entre 2010 e 2014, um crescimento de 7%. A Tabela 4 é elucidativa do crescimento observado tanto no número de navios como dos passageiros. Permite também confirmar que os passageiros em trânsito constituem a grande maioria, cerca de 90%, dos turistas em viagem de cruzeiro que visitam Lisboa.

Tabela 4 - Tráfego de navios de cruzeiro por Lisboa
Anos de referência. 2010; 2011; 2012; 2013

anos	Nº de navios	Nº de passageiros		
		Totais	Em Turnaround	Em Trânsito
2010	299	47236	52605	394631
2011	330	02632	49356	447270
2012	314	22483	43921	478562
2013	353	58039	50833	577206
2014	319	00757	41348	459409

Fonte: Barómetro do Turismo de Lisboa, Associação de Turismo de Lisboa; dados estatísticos da Administração do Porto de Lisboa. Elaboração própria.

Considerando o ano de 2014, com base nos inquéritos realizados pelo Observatório do Turismo, procurou-se comparar a frequência das visitas turística por meses do ano, entre os turistas que se hospedaram nas unidades hoteleiras de Lisboa e os viajante internacionais de cruzeiros. O resultado dessa análise comparativa é apresentado na Figura 4.

O gráfico em análise (Figura 4) comprova que as curvas de frequência, por meses da cidade de Lisboa, que exprime a estadia e, a visita por um dia, por parte dos turistas residentes no estrangeiro (hóspedes) e dos “cruzeiristas”, apresentam idênticas configurações. No entanto, a curva que representa a frequência de turistas residentes no estrangeiro (hóspedes) apresenta variações mais significativas com destaque para os meses de Maio e Agosto que corresponde a uma maior procura. Estes indicador assumem maior importância dados se trata de um destino turístico que tem enfrentado a sazonalidade.

.As questões da sazonalidade, associada, no caso de Lisboa, à concentração espacial do turistas tem levado as entidades com responsabilidades no planeamento da cidade a criar novas micro centralidades nos bairros históricos de Lisboa. No entanto, considera-se que a eficiência da estratégia tendente à diversificação do motivos de procura turística, passa em grande medida, não só pela requalificação de zonas degradadas, pela continuidade da recuperação e musealização de muito vestígios históricos e arqueológicos existentes nos bairros históricos e, apesar da sua importância, registam ainda visitas turísticas incipiente. É exemplo disso, o caso dos vestígios do Teatro Romano, que já faz parte integrante de um percurso museológico e que já suscitou a criação de um Museu.

CONCLUSÃO

O presente trabalho permitiu confirmar que Lisboa como cidade costeira histórica possui uma imagem exterior muito forte, detém uma multiplicidade de recursos, com destaque para a singularidade da cidade com as suas histórica, à memória e tradição do povo, e do património material e imaterial existente. Daí que se verifique um incremento da procura turística por parte de residentes no estrangeiro que atribuem uma importância muito significativa ao património cultural como pretexto para a visita turística.

Embora a permanência dos turistas seja limitada dado serem predominantes as modalidades de “short breaks”, o que se manifesta nas dormidas na cidade, regista-se uma marcada sazonalidade na atividade turística. Considerando a permanência de turistas que privilegiam a visita à cidade e à região de Lisboa verificou-se que aqueles, na sua maioria, privilegiam, em qualquer caso, as dormidas na cidade de Lisboa (98,2% no caso da cidade e 83,5% no caso da região).

A análise dos “cruzeiristas que visitam a cidade de Lisboa permitiu confirmar que os mesmos, com ressalva do tempo restrito de permanência na cidade (cerca de 8 horas em média), apresentam, em termos de procura turística, motivações idênticas às dos turistas que se hospedam em unidades hoteleiras na cidade e região de Lisboa. No caso, a visita a monumentos, museus, entre outros bens culturais assume um carácter predominante. Acresce ainda que, em qualquer caso, a visita à cidade de Lisboa é concretizada de forma diferenciada. No caso, há zonas urbanas que suscitam maior interesse para a visita, as de micro centralidade, como são o caso da “Baixa” e de “Belém”, suscitando também interesse particular a zona do “Parque das Nações”, zona essa que foi objeto de profundo processo de reabilitação quando da realização da “Expo 92”. As regiões da periferia urbana, designadamente; Sontra e Cascais, apresentam-se como de “macro centralidade”, suscitando menos interesse do que a visita à cidade. A região da serra da Arrábida constitui também motivo de interesse.

A zonas históricas, nas quais se situam uma parte significativa dos museus e monumentos da cidade, estão a ser objetivo de análise pelas entidades com responsabilidades na área do turismo, no que se refere à criação de novas micro centralidades. No entanto, esse processo deve ser complementado por ações de informação que leve os turistas, designadamente aqueles que efetuam viagens de cruzeiro, a saber que, para além do património mais conhecido e divulgado, Lisboa possui outros bens patrimoniais menos conhecidos, e em alguns caso não menos importantes.

BIBLIOGRAFIA

- Administração do Porto de Lisboa. (2014). *Porto de Lisboa. Relatório de Atividade. Tráfego de Cruzeiro*. Lisboa: APL
- Administração do Porto de Lisboa. (2010). *Porto de Lisboa. Relatório de Atividade. Tráfego de Cruzeiro*. Lisboa: APL
- Administração do Porto de Lisboa. (2006). *Porto de Lisboa. Relatório de Atividade. Tráfego de Cruzeiro*. Lisboa: APL
- Azouze G.(2003). La croisière se démocratise. L'exemple de Costa Croisière. *Cahier Espaces* 79: 41–43
- Barros J.C. (2004). *A Projecção do Quotidiano no Turismo e no Lazer*, Lisboa: ISCSP Lisboa
- Berque A., Bonnin P.H., & Gorra-Gobin C. 2006. *La Ville Insoutenable*. Paris: Belin
- Buhalis D. (2000). Marketing the competitive destination of the future, *Tourism Management* 21: 97–116
- Buhalis D., & Costa C. (2006). *Tourism management dynamics. Trends, management and tools*, Oxford: Elsevier
- Calle Vaquero M. (2002). *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel Turismo
- Careto H., & Lima S. (2006). *Turismo e Desenvolvimento Sustentável 1*. Lisboa: GEOTA
- CLIA Europe. (2015). The Cruise Industry. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe. *CLIA Edition*: 1-28
- Cooper C. et al. (2001). *Turismo princípios e prática*. 2ª ed. Bookman: São Paulo
- Costa C. (2005). Turismo e Cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000). *Análise Social*. Vol. XL (175): 279–295
- Curtis S. (1998). Visitor Management in Small Historic Cities, *Travel & Tourism Analyst* nº 3. 1988. 75–89
- Espelt N.G., Benito J.A. 2005). The social construction of the image of Girona: a methodological approach, *Tourism Management* 26: 777–785
- Garcia Hernández M. (2003). *Turismo Y conjuntos monumentales*, Valência: Tirant lo Blanch
- Gibson P. (2006). Cruise Operations Management. *Hospitality Perspectives*. Oxford: Elsevier
- Grenier A. (2008). Le tourisme de croisière. *Téoros* 27-2: 36–48
- Hung K., & Petrick J. (2011). Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and constructing a cruising motivation scale. *Tourism Management*. Elsevier 32: 386–393
- INE (2014) *Estatística do Turismo 2014*: Lisboa
- Inskip E.(2002). La valorization de L'Apport Économique du Tourisme y compris pour les communautés locales. Rapport de Base. *Organisation Mondiale du Tourisme*: 1-116

- Institut de Recherche en Stratégie industrielle et territorial (2004). *Les Villes Portuaires en Europe Analysis Comparative*, Rapport final Septembre 2004, Céline Rosenblat (Coord), Montpellier: CNRS Maison de la Géopgrphie
- Jennings G., & Nickerson N.P. (2005). Editors. *Quality Tourism Experiences*. Oxford: Elsevier
- Lisboa 2020. *Uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa. CCDRLVT 2007*
- Lockwood A., & Medlick S.(Eds.) (2001). *Tourism and Hospitality in the 21st Century*, Oxford: Butterworth Heinemann
- Middleton V.T. & Hawkins, R. (1998). *Sustainable Tourism A Marketing Approach*. Oxford: Butterworth Heinemann
- Moital M., Peres R., & Costa C. (2005). Lisbon as a City Break Destination: Competitive Analysis as Perceived by London Travel Agentes, *Revista Turismo & Desenvolvimento*, Vol. II (1): 67–80
- Murphy P.E. (1985). *Tourism. A Community Approach*. Methuen: New York
- OMT (2003). *Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável*. Porto Alegre: OMT
- Partidário M.R., & Pimenta R. (2005). Desenvolvimento Sustentável do Turismo em Lisboa – Quadro de Acção Estratégica. *Revista Turismo & Desenvolvimento* Vol. II (1): 9–91
- Observatório de Turismo de Lisboa (2014a). *Inquérito às Atividades dos Turistas e Informação 2014*. Região de Lisboa. Relatório. Lisboa: ATL
- Observatório de Turismo de Lisboa (2014b). *Inquérito Motivacional 2014. Cidade de Lisboa*. Lisboa: ATL
- Observatório de Turismo de Lisboa (2014c). *Inquérito Motivacional 2014. Região de Lisboa*. Lisboa: ATL
- Observatório de Turismo de Lisboa (2014d). *Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro 2014. Porto de Lisboa*. Lisboa: ATL&APL
- Observatório de Turismo de Lisboa (2014e). *Inquérito de Satisfação e Imagem 2014*. Região de Lisboa. Relatório. Lisboa: ATL
- Rudancic-Lugaric A. (2004). Integrated Quality of a Tourist Destination – The Key Factor in a Achieving a Competitive Advantage. Faculdade de Economia Osijek, Croácia. *Journal Interdisciplinary Management Research*, vol. 10: 312–331
- Salsinha C. (2014). Cruzeiros: um segmento de Turismo. Cruise Portugal. in *Cruise Day Lisbon*, 26 Abril 2014, Ministério da Economia
- Tuohino, A., & Honkanen A. (2015). On the Way to Sustainable (Well-Being) Tourism Destination ? The case of Savonlina Town in Finland. *Tourism Analysis*, Vol. 20: 355–367
- Turismo de Portugal (2014). Os resultados do Turismo 2014. Análise Conjuntural do Turismo. Lisboa: TP
- Ugen M. (2000). Développer l'Acueil des Croisieres dans les Ports Europeens. *Syntèse* n° 26, ISEMAR: 128-3910
- Weaver D. (2006). *Sustainable tourism. Theory and Practice*, 2006: Oxford: Elsevier

Wild P, Dearing J. (2000). Development of and Prospects for Cruising in Europe. *Maritime Policy and Management*. 27 (4): 315–333