

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**PERCURSOS, TERRITÓRIO E PATRIMÓNIO:
O CASO DE VILA NOVA DE GAIA**

Fábio Daniel Almeida Ferreira

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Turismo

Orientador: Prof. Doutor Luís Paulo Martins

Setembro, 2011

RESUMO

O turismo assume, actualmente, um importante papel no desenvolvimento de estratégias concertadas do território, mas também concentra grandes influências na promoção e consolidação dos valores patrimoniais e culturais.

Por um lado, os percursos pedestres, devidamente sinalizados e marcados, constituem um instrumento de potenciação dos valores patrimoniais e culturais, mas sobretudo compreende as relações entre o meio e o ordenamento do território. Por outro lado, um conjunto diferenciado de autarquias, entre as quais Vila Nova de Gaia, procura dinamizar infra-estruturas públicas que permitam o desenvolvimento de percursos pedestres, criando roteiros através de duas áreas de referência (centro histórico e o espaço litoral-balnear), reorientadas segundo o processo de requalificação.

Para além da utilização dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG) como ferramenta que permite atingir ganhos em termos de tempo, de eficiência, de acesso à informação e de proximidade ao território, também permite aos pedestrianistas, através da utilização do GPS, estar em contacto permanente com dados georeferenciados do percurso a realizar.

O turismo constitui um vector de animação de muitos territórios, nomeadamente dos territórios urbanos. As propostas de requalificação urbana promovem transformações no espaço funcional e organizacional dos centros urbanos, criando novas áreas de lazer e de turismo, como se verificou em Vila Nova de Gaia. Ademais, a faixa litoral constitui um espaço com um carácter dominante na organização do território nacional e com claras potencialidades de desenvolvimento balnear. As recentes transformações verificadas no litoral de Vila Nova de Gaia permitiram a criação de um novo espaço de lazer.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo, Percursos Pedestres, Património, Sistemas de Informação Geográfica, Ordenamento do Território

ABSTRACT

Nowadays tourism takes an important role in the development of concerted strategies of the territory, but also concentrates big influences in promoting and consolidating patrimonial and cultural values.

On the one hand, the walking trails properly marked and pointed out constitute an instrument of patrimonial and cultural values empowerment, but they also understand the relations between the surroundings and the territorial planning. On the other hand, a diverse set of town councils, including Vila Nova de Gaia, seeks to boost public infrastructures, which allows the development of walking trails, creating itineraries using two reference areas (the historic center and the beach-coast area), re-oriented to the process of revitalization

In addition to the use of Geographic Information Systems (GIS) as a tool to achieve profits in terms of time, efficiency, information access and proximity to the territory, it also allows pedestrians, through the use of GPS, to be in permanent contact with the future route through geolocated data.

Tourism is a way of animation for many territories, including urban ones. The urban regeneration proposals promote changes in functional and organizational space of urban centers, creating new areas for recreation and tourism, as seen in Vila Nova de Gaia. Besides, the coastline is a space with a dominant character in the organization of the national territory and with clear potential for balneal developing. The recent changes on the coast of Vila Nova de Gaia allowed the creation of a new space of leisure.

KEYWORDS: Tourism, Walking trails, Heritage, Geographic Information Systems, Territorial planning

RÉSUMÉ

Le tourisme assume, actuellement, un rôle important dans le développement de stratégies convenues du territoire, mais il concentre aussi de grandes influences en ce qui concerne la promotion et la consolidation des valeurs patrimoniales et culturelles.

D'une part, les parcours pédestres, dûment signalisés et marqués, constituent un instrument privilégié des valeurs patrimoniales et culturelles, mais ils comportent surtout les relations entre le milieu et l'aménagement du territoire. Un ensemble différencié de municipalités, parmi celles de Vila Nova de Gaia, essaye de dynamiser des infrastructures publiques qui permettent le développement de parcours pédestres, en créant des réseaux de chemins anciens et/ou des itinéraires.

Au-delà de l'utilisation des Systèmes d'Information Géographique (SIG) comme instrument qui permet atteindre des gains en termes de temps, d'efficacité, d'accès à l'information et de proximité au territoire, il permet aussi aux marcheurs, grâce à l'utilisation du GPS, d'être en contact permanent avec des données géo-référencées du parcours à réaliser.

Le tourisme constitue un véhicule d'animation de beaucoup de territoires, notamment des territoires urbains. Les propositions de requalification urbaine promeuvent des transformations dans l'espace fonctionnel et organisationnel des centres urbains, en créant de nouveaux espaces de loisir et de tourisme, comme on a pu vérifier à Vila Nova de Gaia. Ailleurs, la côte maritime constitue un espace avec un caractère dominant dans l'organisation du territoire national et de potentialités évidentes du développement balnéaire. Les récentes transformations vérifiées dans le littoral de Vila Nova de Gaia ont permis la création d'un nouvel espace de loisir.

MOTS-CLÉS : Tourisme, Parcours Pédestres, Patrimoine, Systèmes d'Information Géographique, Aménagement du territoire.

AGRADECIMENTOS

Para a elaboração deste trabalho foram imprescindíveis os contributos de diversas pessoas e instituições. Como tal, aqui deixo o meu reconhecimento e gratidão a todos eles. O desenvolvimento de uma investigação pressupõe várias etapas e os seus apoios constituíram-se elementares para a sua conclusão.

Em primeiro lugar, agradeço ao Professor Doutor Luís Paulo Martins pela disponibilidade demonstrada e pelo seu apoio para a realização desta investigação.

Um agradecimento especial também ao Professor Doutor António Alberto Gomes, à Professora Doutora Laura Soares e ao Mestre Carlos Delgado, pela enorme disponibilidade demonstrada para aconselhar e incentivar, bem como pela compreensão, paciência e sugestões cirúrgicas.

À equipa da divisão do Turismo da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, que me acolheu para a realização do estágio curricular, pelo companheirismo e por todo o apoio e material disponibilizado, que se revelou imprescindível para a realização da pesquisa.

Aos colegas e amigos mais próximos, Hélder Oliveira, Mafalda Rodrigues e Pedro Calvão, deixo um particular apreço de estima e consideração. Um agradecimento especial aos amigos do MSIGOT, Hélder Pereira, Hugo Teixeira e Inês Marafuz, e do MRCOT, Ana Mirra e João Lucas, pelos seus imprescindíveis contributos cartográficos. As manifestações de companheirismo, amizade e entreaajuda nos dias passados na Mapoteca foram indispensáveis para a motivação necessária ao desenvolvimento do trabalho.

À Diana e ao Jorge, expreso o meu forte apreço e gratidão pela incansável ajuda prestada.

À Cristiana, pelos incontornáveis conselhos e ajudas, que se manifestaram imprescindíveis para a realização do trabalho.

Aos meus pais, pela ajuda e por acreditaram sempre no meu trabalho e no meu percurso académico.

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| Resumo | iii |
| Abstract..... | v |
| Résumé | vii |
| Agradecimentos | ix |
| Índice | xi |
| Índice de figuras e de quadros | xiii |
| Lista de siglas e de acrónimos | xv |
| I. Introdução | 1 |
| 1.1 – Enquadramento do tema..... | 1 |
| 1.2 – Objectivos | 8 |
| 1.3 – Metodologia | 10 |
| II. Enquadramento teórico - conceptual e integração do tema | 13 |
| 2.1 – Estado da arte | 13 |
| 2.2 – Percursos pedestres e conceitos envolventes | 18 |
| 2.3 – Classificação | 22 |
| 2.4 – Legislação e entidades envolventes | 28 |
| 2.5 – O pedestrianismo enquanto valorização cultural, histórica, ambiental, geomorfológica e geológica: do turismo cultural ao turismo de natureza..... | 37 |
| 2.6 – Novas tecnologias, internet e os sistemas de informação geográfica na valorização dos percursos pedestres | 44 |
| III. Espaços de turismo, ordenamento do território e o concelho de Vila Nova de Gaia..... | 47 |
| 3.1 – Turismo e o ordenamento do território | 47 |
| 3.2 – As áreas urbanas: o acordar dos centros históricos para o turismo..... | 50 |
| 3.3 – Porto: os programas de requalificação e o interesse pelo turismo | 53 |
| 3.4 – O espaço urbano e as políticas de turismo | 56 |
| 3.5 – O espaço litoral - balnear | 69 |
| IV. Percursos no concelho de Vila Nova de Gaia..... | 75 |
| 4.1 – Levantamento e análise dos percursos pedestres | 75 |
| V. Conclusões | 85 |

| | |
|---|-----------|
| Bibliografia..... | 89 |
| Monografias | 89 |
| Artigos e publicações em monografias | 91 |
| Documentos legislativos | 94 |
| Sites oficiais | 95 |
| Anexos..... | 97 |
| Anexo I. Classificação e descrição de percursos existentes no concelho de Vila Nova de Gaia | 99 |
| Anexo II. Representação cartográfica e monitorização de percursos | 111 |

ÍNDICE DE FIGURAS E DE QUADROS

Figuras

| | |
|---|-----|
| Figura 1. Rede Nacional de Áreas Protegidas em Portugal Continental, em 2011 | 6 |
| Figura 2. Relação entre percursos pedestres e turismo | 19 |
| Figura 3. Esquema exemplificativo do percurso linear | 22 |
| Figura 4. Esquema exemplificativo do percurso circular | 23 |
| Figura 5. Esquema Exemplificativo do Percurso em Forma de Oito | 23 |
| Figura 6. Esquema exemplificativo do percurso em anéis contíguos | 24 |
| Figura 7. Esquema exemplificativo do percurso em anéis satélites | 24 |
| Figura 8. Esquema exemplificativo do percurso em labirinto..... | 25 |
| Figura 9. Entidades promotoras de percursos pedestres, até 2002..... | 33 |
| Figura 10. Enquadramento Territorial de Vila Nova de Gaia, em 2011 | 56 |
| Figura 11. Carta da Ocupação do Solo do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia, 2007 | 57 |
| Figura 12. Gabinete de recuperação urbana do centro histórico de Vila Nova de Gaia, em 1997 | 58 |
| Figura 13. Planta do Masterplan do centro histórico de Vila Nova de Gaia, em 2005 . | 60 |
| Figura 14. Matriz do novo mapa turístico do centro histórico de Vila Nova de Gaia... | 63 |
| Figura 15. Enquadramento das ciclovias e dos passadiços em Vila Nova de Gaia, em 2011 | 67 |
| Figura 16. Enquadramento Hipsométrico de Vila Nova de Gaia, em 2011 | 80 |
| Figura 17. Perfil topográfico do percurso pedestre “Gaia e os seus encantos” | 81 |
| Figura 18. Perfil topográfico do percurso pedestre “Rio-Mar” | 82 |
| Figura 19. Percurso Ambiental..... | 113 |
| Figura 20. Percurso Rio-Mar..... | 115 |
| Figura 21. Percurso Solar dos Condes de Resende | 117 |
| Figura 22. Percurso Gaia e os seus Encantos | 119 |

Quadros

| | |
|---|----|
| Quadro 1. Classificação dos Percursos das diversas entidades europeias..... | 27 |
| Quadro 2. Actividades e serviços para o turismo de natureza em áreas protegidas, em 2005 | 35 |
| Quadro 3. Caracterização dos percursos oficiais do concelho de Vila Nova de Gaia, a partir dos regulamentos da FPCM, em 2010 | 76 |

LISTA DE SIGLAS E DE ACRÓNIMOS

ACP - Automóvel Clube de Portugal

ACRRU - Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística

AMP - Área Metropolitana do Porto

AP - Áreas Protegidas

BOAT - Byways Open to all Traffic

BTT - Bicicleta de todo o terreno

C.E.A.R – Centro de Educação Ambiental das Ribeiras de Gaia

CP - Comboios de Portugal

CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo

E.L.A - Estação Litoral da Aguda.

ERA - European Ramblers' Association

ETAR - Estação de Tratamento de Águas Residuais

FCMP - Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

FEDME - Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada

FERP - Fédération Européene de la Randonée Pédestre

GPS - Global Positioning System

GR - Grande Rota

GRUCH - Gabinete de Recuperação Urbana do Centro Histórico

ICNB – Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade

IGESPAR - Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

J.A.E. - Junta Autónoma das Estradas

LEADER - Ligações entre Acções de Desenvolvimento da Economia Rural

MDT - Modelo Digital de Terreno

MICE - Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions

PDA - Personal Digital Assistant

PDM - Plano Director Municipal

PENT - Plano Estratégico Nacional do Turismo

PIB - Produto Interno Bruto

PMOT - Plano Municipal de Ordenamento do Território

PNPG - Parque Nacional Peneda Gerês

PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

PNT - Plano Nacional do Turismo

PNTN – Plano Nacional de Turismo e Natureza
POLIS – Programa de Requalificação Urbana e de Valorização Ambiental das Cidades
POOC - Plano de Ordenamento da Orla Costeira
PP - Passeio Pedestre
PR - Pequena Rota
PROT - Plano Regional de Ordenamento de Território
ONG - Organização Não Governamental
SAP - Serviços Aéreos Portugueses
SIG - Sistemas de Informação Geográfica
SPN - Secretariado de Propaganda Nacional
SL - Senderos Locais
STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto
SU - Senderos Urbanos
TER - Turismo em Espaço Rural
TIC - Tecnologias de Informação e Comunicação

I. INTRODUÇÃO

1.1 – ENQUADRAMENTO DO TEMA

Considera-se que o turismo detém uma significativa capacidade de transformar e imprimir novas dinâmicas ao território, com impulsos que resultam tanto da deslocação de turistas, como também do crescimento de actividades com efeitos multiplicadores na economia. As motivações, o ordenamento do território e dos espaços de turismo, o sistema de transportes e as infra-estruturas associadas ou os equipamentos de apoio ao turismo, participam e beneficiam de toda esta dinâmica que lhe é associável. As deslocações turísticas e as actividades de turismo influenciam ainda de modo muito significativo a organização dos destinos turísticos, na medida em que a tendência para a massificação dos destinos e das suas actividades de turismo poderão romper com as motivações dominantes, já que “*o território com potencialidades específicas para o turismo é limitado*” (MARTINS, 1994, p.34).

Os espaços de turismo no território nacional desenvolveram-se segundo um processo de periferização, sobretudo em dois momentos essenciais: numa primeira fase em que desenvolvem as principais cidades, nomeadamente através da evolução dos transportes e fundamentalmente através da implementação dos caminhos-de-ferro; numa outra fase na procura por novas áreas de turismo num espaço peri-urbano dos principais centros urbanos (MARTINS, 1994, p.78). Neste sentido, as políticas de ordenamento do território quando dirigidas às áreas de turismo constituem elementos fundamentais na organização e estruturação do espaço, contemplando medidas que suportem os impactes massivos do turismo e dando lugar à criação de novos espaços. O ordenamento dos espaços turísticos contempla ainda implicações na revitalização, qualificação e desenvolvimento de novas áreas de lazer num processo especialmente focalizado nas áreas centrais mais degradadas de algumas cidades. Estas áreas urbanas degradadas compreendem muitas vezes, para além das áreas centrais dos grandes centros urbanos contendo uma carga histórica muito relevante, frentes ribeirinhas e marítimas ou antigas áreas industriais. Assim sendo, têm sido objecto de numerosos estudos e programas de intervenção, promovidos por distintos agentes públicos e privados.

As transformações assinaláveis no espaço litoral-balnear ou no espaço de montanha, ente as mais merecedoras de destaque muito por força da ocupação que se tem verificado nas últimas décadas, traduziram-se na criação de espaços extremamente

sensíveis. A importância das intervenções dos agentes públicos e privados no ordenamento do território, desde organismos centrais a locais, constitui um elemento fundamental no que diz respeito à organização espacial destas áreas.

O turismo assume um importante papel no desenvolvimento de estratégias concertadas do território, quer a nível nacional, visto que é enquadrado perfeitamente no programa de ordenamento do território (PNPOT) e nos planos de ordenamento do território (PROT, entre outros), quer a nível local, através da implementação dos PDM's e PMOT's. Dada a intervenção à escala municipal que se tem verificado nas últimas décadas no território e com reflexos directos no turismo, GONÇALVES (2005, p.6) indica que “ *quase todos os municípios criam, ou tentam criar a sua marca promocional, 96% contempla o turismo nas suas estratégias de desenvolvimento, 83% considera ter fortes potencialidades turísticas e 58% vê o turismo como eixo prioritário de desenvolvimento. Mais de 60% considera necessário criar infra-estruturas, mas apenas 15% refere a vantagem de se integrar numa estratégia regional.*” Com efeito, as autarquias locais, na sua maioria, consideram o turismo como actividade de desenvolvimento do território, e tendem a desenvolver estratégias concertadas com vista a criação de equipamentos e infra-estruturas, considerando-as fundamentais para a construção de motivações turísticas. A marca promocional constitui um factor determinante na captação de procura. Num passado muito recente a estratégia definida pelo Secretariado de Propaganda Nacional (SPN) compreendeu um conjunto de imagens que estão sempre associadas ao turismo português, como é exemplo: o “Galo de Barcelos”; a “Aldeia mais portuguesa de Portugal” ou ainda a “Estação de Caminhos-de-Ferro mais florida de Portugal”. Numa outra dimensão do turismo português, nos anos oitenta, os planos implementados pelo poder central, entre os quais avulta o PNT (Plano Nacional do Turismo 1986-1989), constituíram decisões especialmente relevantes na definição de políticas de turismo, tanto territoriais como promocionais (MARTINS, 1994, p.85).

As motivações turísticas de natureza cultural adquirem uma crescente importância nos grandes centros urbanos, nomeadamente em torno do património cultural e monumental. A vertente cultural e monumental do património compreende as relações entre a ocupação humana e o território, considerando-se, assim, uma componente fundamental do turismo, na medida em que assume grande importância nas questões ligadas à herança e aos antepassados e constitui uma forma de projectar o futuro, em articulação com os elementos de preservação, conservação e salvaguarda.

MARQUES e MARTINS (1998, p. 123-129) referem que “*a preservação da herança comum na esfera do cultural ou do natural, por via da conservação das sequências de passado, é anacronicamente definida, porque conceptualizada no presente.*” As culturas locais compreendem marcos constituídos no passado, e que representam um símbolo de uma região ou município, na qual a sua conservação deverá ser integrada nas estratégias, na medida em que poderá ser um incremento para o desenvolvimento local.

A definição de novas áreas de turismo compreendeu as relações entre o homem e a natureza, conquistando-se assim um espaço afastado das áreas massificadas do litoral e dos grandes centros urbanos. O contacto com a natureza e o crescente interesse pelos espaços rurais e pelos espaços de montanha torna-se, de facto, um excelente motivo para o desenvolvimento turístico, tendo como “sala de visitas” o contacto com os elementos da paisagem. A existência de um conjunto de adversidades nestes espaços correspondeu à emergência do turismo como alternativa a outros modelos de desenvolvimento. A classificação do património natural constituiu um elemento fundamental para a conservação, salvaguarda e regulamentação dos espaços naturais. O processo de criação das Áreas Protegidas (AP), que previu a sua classificação com diferentes tipologias, como podemos observar na figura 1, motivou distintos incrementos na procura por estes espaços, permitindo a criação de diversos tipos de percursos, em que a ligação entre o património natural, o território e os “consumidores” constitui um elemento estratégico, como é exemplo os percursos existentes no PNPG (Parque Nacional Peneda Gerês).

Outros dos espaços com incontornável relevância nas motivações turísticas do território nacional centram-se nos espaços termais, nomeadamente ligados à saúde e ao bem-estar, constituindo uma solução de “combate” à sazonalidade. A conquista de novas faixas etárias para a ocupação das termas e dos alojamentos associados constitui um elemento a ambicionar, na medida em que o nível etário associado às termas representa um problema para esta actividade. A criação de elementos de animação e aposta na inovação relacionado com o alojamento em torno das termas poderá suscitar um conjunto de interesses para outras faixas etárias. Numa outra dimensão dos espaços ligados à saúde, surge o espaço litoral-balnear como desencadeador do uso dos banhos e da higiene, ganhando importância no espaço mediterrânico, mas também no território nacional.

Os movimentos pedonais, enquanto perspectiva essencial neste trabalho, constituem uma actividade em simultâneo muito presente pelo significado histórico associado e pela capacidade de permitir uma muito estreita articulação com todas as áreas de turismo antes evocadas. Um dos exemplos a sublinhar passa pelos «caminhos de Santiago» e pelas peregrinações focalizadas em Santiago Compostela corporizaram uma actividade que desde cedo se associou às viagens e ao turismo, na medida em que os trajectos realizados entre o território emissor e Santiago de Compostela contemplavam um conjunto de aglomerados com uma diversidade cultural, natural e histórica que o trajecto rapidamente foi transformado em algo tão importante quanto as motivações religiosas, antes incontornáveis. Neste sentido, actualmente os percursos pedestres foram-se desenvolvendo em torno dos elementos referidos com regulamentos e normas específicas, geridas por entidades que podem congrega para além do turismo, diversas outras componentes no envolvimento do caminheiro.

O turismo constitui um fenómeno marcadamente estratégico para o desenvolvimento de países periféricos, como é o caso de Portugal, na medida em que se divide entre a criação de riqueza e emprego e o papel desempenhado na promoção e consolidação dos valores culturais e patrimoniais. As actividades ligadas ao turismo e os volumes de negócios adjacentes compreendiam 11% do PIB em 2004 e representam um dos principais motores da economia portuguesa (PENT, 2006-2015 p.5).

O arranque do Turismo em Portugal deveu-se, em grande medida, à projecção internacional levada a cabo em primeira instância pela mudança proporcionada pela 1ª República e, em seguida, pelas políticas motivadas pelo Estado Novo, nomeadamente pelo Secretariado de Propaganda Nacional (SPN), liderado por António Ferro.

As referências a António Ferro tornam-se uma descrição de importância inegável. Neste âmbito, as iniciativas decorrentes da implantação e consolidação da República no domínio do Turismo permitiram a realização do IV Congresso Internacional de Turismo, resultando na adopção da hora de Greenwich; na aceitação entre os países signatários das cartas de condução passadas pelo ACP; e na promulgação de legislação que previa facilidades à construção de hotéis.

As políticas projectadas pelo Estado Novo compreenderam um conjunto de iniciativas indispensáveis para a afirmação do turismo nacional, centradas essencialmente na publicação legislação sobre o jogo e na criação de “zonas” de jogo; na constituição da Junta Autónoma das Estradas (JAE); na criação dos Serviços Aéreos

Portugueses (SAP); na publicação de legislação sobre as termas e na publicação de legislação sobre a hotelaria.

A institucionalização do turismo nacional permitiu e justificou a criação de infra-estruturas e equipamentos, escolas de hotelaria e turismo, que se traduziu num crescimento acentuado de visitantes, bem como no número de receitas verificadas no final da década de 60.

O crescimento diferenciado motivou a consolidação de duas áreas muito relevantes para o turismo nacional: o Estoril e a Madeira, dando espaço a uma franca expansão do Algarve, corporizando o tripé turístico nacional (MARTINS, 1994, p.73).

Neste período, o turismo em Portugal caracterizava-se, sobretudo, pelas dinâmicas impressas quer pelo turismo interno fruto da imagem projectada pelo regime, quer pelo turismo externo através da projecção internacional que era realizada.



Legenda:

Áreas Protegidas

- Área Protegida Privada
- Parque Nacional
- Monumento Natural
- Parque Natural

- Paisagem Protegida Regional
- Paisagem Protegida
- Sítio Classificado
- Reserva Natural Local
- Reserva Natural

- Espanha
- Portugal Continental

FIGURA 1. REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS EM PORTUGAL CONTINENTAL, EM 2011

As diversas mudanças que se constituíram nos finais do séc. XX predominaram também neste início de década do novo século, na medida em que, se por um lado existe uma clara aposta no turismo como elemento de desenvolvimento, por outro lado as distintas conjunturas económicas internacionais e nacionais provocam incertezas na definição dos mercados e das clientelas turísticas. A diversidade de potencialidades turísticas, de clientelas, de movimentos, de transportes e de políticas de turismo constituem uma forma de concorrência entre os espaços de turismo.

Na sociedade contemporânea, o turismo é encarado como um instrumento de desenvolvimento e de promoção dos territórios, sendo considerado um elemento dinamizador da estrutura económica, na medida em que compreende um efeito multiplicador na economia. Neste sentido, e decorrente da conjuntura internacional, os destinos turísticos têm vindo a sofrer uma crescente e competitiva concorrência que decorre não só da oferta de uma vasta panóplia de produtos, alguns muito idênticos, como também do facto de que os mercados emissores possuem diversas motivações, bem como diversas e actuais informações (Internet, Agências de Viagem, Mass Media, entre outros). As conjunturas motivadas pelas companhias de “*Low Cost*” (companhias aéreas; hotéis e hostles; entre outros), não só projectaram novas acessibilidades entre destinos, como praticamente extinguiram as distâncias entre os mercados. Estas realidades, para além de redimensionaram a “indústria do turismo”, também contribuíram para o acentuado processo de globalização dos mercados, provocando um incremento da concorrência entre as Nações e povos (CARVALHO, 2007, p. 1).

Neste sentido, existe uma clara necessidade de desenvolver novos “produtos turísticos”, de novas formas de promoção e de valorização, satisfazendo as clientelas cada vez mais exigentes e os mercados emissores, numa conjuntura que qualifica cada vez mais a competição entre mercados. MARTINS (1994, p.88) classifica “*a manutenção e o alargamento dos mercados e das clientelas, cada vez mais exigentes, ou a segmentação da oferta turística, exigem esforços apreciáveis e renovados para que a qualidade oferecida possa atingir uma boa relação preço - qualidade*”.

O município de Vila Nova de Gaia constitui um exemplo de um conjunto de autarquias que mais têm investido no desenvolvimento de infra-estruturas, equipamentos e actividades de apoio ao turismo. Apesar de não contemplar a projecção nacional e internacional do Algarve, Lisboa, Madeira e até mesmo do Porto, Vila Nova

de Gaia tem beneficiado com a proximidade ao Porto e ao Património Mundial da Unesco. A “sala de visitas” por excelência, que é o Vinho do Porto, compreende um conjunto muito significativo de motivações.

As transformações enunciadas nas últimas décadas, quer no litoral de Vila Nova de Gaia, quer no centro histórico, pressupôs uma reorganização do território, projectando-se o “Cais de Gaia”, constituindo um espaço de lazer muito apreciado com a imagem de fundo o Património Mundial da Unesco; desenvolvendo-se um conjunto de transformações na frente ribeirinha com a implementação do “Teleférico de Gaia” e ainda projectou-se um espaço de lazer em torno do espaço litoral-balnear, com a pulverização de novas e modernas estancias balneares, ciclovias e passadiços.

No âmbito dos percursos pedestres em Vila Nova de Gaia, podemos determinar que existe uma especial atenção para o desenvolvimento desta actividade que liga o território ao lazer.

1.2 – OBJECTIVOS

Este estudo tem como principal finalidade contribuir para o conhecimento técnico e regulamentar dos percursos e as suas potencialidades turísticas para o desenvolvimento dos territórios e dos espaços de lazer, com particular incidência no concelho de Vila Nova de Gaia. Neste sentido, os grandes objectivos compreendem:

- desenvolver um estado da arte, realizando uma revisão bibliográfica com a identificação das teses de doutoramento; dissertações de mestrados; artigos científicos e outras obras que contribuam para o conhecimento dos percursos pedestres a nível europeu e internacional;

- estabelecer um quadro teórico de abordagem aos conceitos ligados aos percursos pedestres e às questões técnicas e legislativas dos percursos pedestres a nível europeu e nacional;

- salientar a importância dos percursos pedestres enquanto actividade de valorização pelos valores culturais, históricos, ambientais, geológicos e geomorfológicos;

- equacionar a relação entre as novas tecnologias, a internet e os SIG no ordenamento do território, no turismo e na criação de percursos pedestres;

- abordar a problemática do ordenamento do território na organização dos espaços de turismo, com especial atenção no desenvolvimento dos espaços urbanos, nomeadamente dos centros históricos e no espaço litoral-balnear;

- articular as políticas urbanas de ordenamento do turismo na criação de novos espaços de lazer e de turismo, com particular incidência no Porto e em Vila Nova de Gaia;

- identificar e caracterizar as propostas de percursos pedestres oficiais no concelho de Vila Nova de Gaia;

- analisar o impacto dos critérios técnicos e legislativos dos percursos pedestres na organização e estruturação das propostas evidenciadas pelo concelho de Vila Nova de Gaia.

De acordo com os objectivos enunciados, e considerando que os percursos pedestres poderão assumir-se como uma actividade importante na defesa e protecção pelos valores culturais, históricos, naturais, geológicos e geomorfológicos, coloca-se a questão de saber quais as realidades dos municípios, nomeadamente do município de

Vila Nova de Gaia, na promoção e divulgação dos percursos enquanto potenciais actividades de desenvolvimento de um território.

1.3 – METODOLOGIA

Apresentamos, de seguida, a metodologia utilizada para validar os desígnios apresentados e os objectivos a concretizar. Deste modo, a escolha do tema surgiu na sequência de um estágio curricular realizado na Câmara Municipal de Gaia, concretamente na divisão de Turismo. A elaboração de cartografia temática que corresponde à produção do mapa turístico de Vila Nova de Gaia, projectou o interesse pelas questões relacionadas com os percursos pedestres, quer na sua forma de organização e estruturação, como na de implementação e divulgação. Neste sentido, o cruzamento de conhecimento com o pensamento de autores cujas investigações e reflexões se encontravam relacionadas com a temática constituiu um importante ponto de partida para a elaboração do nosso quadro teórico.

Deste modo, procedemos a uma análise documental de fontes bibliográficas, documentos legislativos e dados estatísticos disponíveis sobre a temática em pesquisa, nomeadamente dissertações de mestrado e cadernos técnicos sobre o tema, no sentido de explorar conhecimentos sobre o tema, extraindo o máximo de informação possível acerca de conceitos e de critérios técnicos e legislativos, visando, fundamentalmente, a estruturação do enquadramento teórico-conceptual do objecto de estudo. Salientámos as obras de Áurea Rodrigues, Teófilo Braga e Emanuel Oliveira, disponíveis na Biblioteca Nacional de Lisboa e na Biblioteca da Universidade de Aveiro.

Numa fase posterior, a pesquisa bibliográfica centrou-se, sobretudo, na recolha de bibliografia online, através das revistas científicas nacionais disponibilizadas pela Biblioteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, nomeadamente as revistas do Departamento de Geografia. Outra das nossas fontes bibliográficas deu-se a partir das revistas online facultadas pela Associação Portuguesa de Geógrafos, através da *Inforgeo* e do X Colóquio Ibérico de Geografia.

Para a base da cartografia temática foi utilizado um conjunto de softwares SIG, nomeadamente o ArcGis 9.3.1 e o Autocad 2010, utilizado na elaboração de cartografia temática (classificação das áreas protegidas; enquadramento territorial de Vila Nova de Gaia; ocupação do solo; altimetria; cartografia turística de Vila Nova de Gaia e do centro histórico) e na monitorização de percursos pedestres no concelho de Vila Nova de Gaia. Outro software utilizado compreendeu o desenho assistido por computador, o OCAD 9, fundamentalmente utilizado na elaboração de esquemas interpretativos e na criação de esquemas relativamente à forma de desenvolvimento de percursos pedestres.

Foi igualmente utilizado o Microsoft Excel 2007 na construção de uma base de dados, com informação específica e na construção de um quadro metodológico para identificar os percursos existentes em Vila Nova de Gaia.

Através do software ArcGis 9.3.1 elaboramos perfis topográficos de percursos pedestres, sendo que utilizamos um instrumento indispensável no traçado do perfil topográfico – as curvas de níveis, conseguida através da carta da altimetria. Este processo permitiu-nos identificar as variações do relevo. Outro dos instrumentos que serviram de base para a realização do perfil topográfico foi a rede viária de Vila Nova de Gaia, na medida em que foi preponderante para o cálculo das distâncias entre os pontos de interesse do percurso. Após o desenho do percurso, através do Interpolate Line e da rede viária, e com auxílio ao Google Maps, construámos um gráfico com as distâncias dos pontos e com variações no relevo. De seguida, o gráfico foi trabalhado em OCAD 9, no sentido de editar o perfil topográfico.

Para a realização desta componente metodológica foi necessária a disponibilização de informação geográfica (concelhos, freguesias, entre outros) da Gaiurb (empresa municipal de urbanismo da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia), que nos facilitou ainda informação referente aos eixos de via, troços ferroviários e informação turística do concelho. Foi também utilizado informação geográfica do Instituto Geográfico Português, que diz respeito à COS 90 (folha 122, 123, 133, 134, 143, 144 da carta da ocupação do solo); ainda a informação geográfica do Instituto Geográfico do Exército, que diz respeito às cartas militares 1/25000; e finalmente, informação referente à classificação das áreas protegidas do Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade.

II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO - CONCEPTUAL E INTEGRAÇÃO DO TEMA

2.1 – ESTADO DA ARTE

Neste subcapítulo pretende-se realizar um levantamento dos estudos e dos autores que têm vindo a desenvolver os trabalhos mais importantes para a compreensão e evolução do fenómeno do pedestrianismo. Esta revisão da literatura permite-nos compreender as ideias principais dos diversos autores que se interessam por esta temática e as suas publicações. Apesar de constituir um fenómeno relativamente recente, enquanto fenómeno organizado e regulamentado, existem desde há muito tempo movimentos pedestrianistas, quer pela salvaguarda do património natural, quer simplesmente pelo prazer de caminhar livremente.

Um dos primeiros passos para a organização dos trilhos pedestres foi a criação, em 1969, da *European Ramblers' Association (ERA)*, organização europeia de trilhos pedestres, que juntou as federações e associações europeias com o objectivo de desenvolver legislação, normas e regulamentos, colocando as federações europeias num patamar semelhante. Outro dos marcos importantes da criação da ERA consiste no desenvolvimento de uma consciência de cidadania europeia, facto que advém dos princípios originados pela União Europeia.

A *Ramblers' Association*, criada em 1935 depois de vasta confluência de diferentes federações regionais, desenvolveu uma série de documentos estratégicos do ponto de vista da inovação, visto que projectou, entre diversas outras iniciativas, um guia para os pedestrianistas com alojamento incluído, carta de acesso às montanhas e livre acesso aos parques naturais e ao espaço rural.

Desde a passagem de *Comité National de Grande Randonée* para *Fédération Française de Randonée Pédestre*, em 1978, que se desenvolveu uma série de publicações, contemplando regras e normas de sinalização e de manutenção dos trilhos pedestres.

Neste sentido, não poderíamos deixar de salientar publicações de incontornável importância para a compreensão das normas e dos regulamentos do fenómeno do pedestrianismo, como é exemplo "*La Charte Officielle du Balisage*" publicada em 1995, no "*Coloque à l'Unesco Paris – Les Actés du Coloque: Sauvons le patrimoine dès chemins et sentiers de France*" em 1997, e "*Le Livre Blanc des chemins et sentiers de France*", publicado em 1999. Ambas as publicações foram produzidas e editadas

pela Fédération Française de la Randonnée Pédestre, contribuindo para o conhecimento técnico da regulamentação do pedestrianismo, mas também para a protecção e salvaguarda dos trilhos pedestres. Estes documentos constituíram textos basilares na uniformização da divulgação, na criação de guias, na numeração e na classificação dos percursos pedestres.

No que diz respeito ao estudo do caso português, apenas em 1945 foi criada a Federação Portuguesa de Campismo, que passou a tutelar o montanhismo a partir de 1991, passando a denominar-se Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP). Mais recentemente, desenvolveu regras de uniformização, de marcação e de divulgação dos percursos, implementando um manual com as normas e as regras designado de “*Percursos Pedestres – Normas de Implementação*”, que surgiu em 2000. Foi posteriormente reestruturado, tendo sido editada uma nova publicação em 2006.

Outro dos documentos com inegável importância é o LEADER II – “*Valorização do Turismo de Passeio Pedestre nos Territórios Rurais*”, implementado em 2000, e que constitui importantes abordagens de conceitos, compreendendo as componentes indispensáveis para a elaboração de um passeio pedestre, de acordo com as motivações, as infra-estruturas adjacentes, os itinerários, a promoção, a divulgação e a comercialização dos percursos pedestres.

Em 2002, Emanuel Oliveira desenvolve o “*Plano de Desenvolvimento Integrado de Percursos Pedestres*”, sob jurisdição da Federação Portuguesa de Montanhismo e Escalada, tendo como objectivo o ordenamento dos percursos pedestres desenvolvidos a nível nacional. No mesmo seguimento, Joaquim Gonçalves, em 2002, desenvolve um guia designado “*Passo-a-Passo - Percursos Pedestres de Portugal*”, coordenado pela Federação Portuguesa de Campismo, e que compila todos os percursos pedestres homologados até à data da sua publicação. Ainda em 2002, Xerardo Pereiro, através da sua publicação intitulada “*Itinerários Turísticos – Culturais: Análise de uma experiência na cidade de Chaves*”, apresenta uma reflexão sobre o turismo cultural na cidade de Chaves e estuda a realização de uma panóplia de possíveis itinerários culturais urbanos, possibilitando a recuperação das potencialidades pedestrianistas da cidade.

Em 2003 surgiu uma dissertação de mestrado desenvolvida por Alexandra Lopes, intitulada “*Percursos Pedestres no Parque Natural do Vale do Guadiana: Contribuição para a sua implementação no âmbito do Turismo de Natureza*”, promovendo os percursos numa tentativa de valorização, salvaguarda e

consciencialização pelos recursos naturais, com o objectivo de contribuir para o desenvolvimento turístico, tendo como “pano de fundo” a área protegida do Parque Natural do Vale do Guadiana.

A declaração de Bachyne, implementada em 2004, conduziu à delegação de competências nas Federações Nacionais para a implantação e homologação de percursos pedestres. Neste sentido, em 2004 a Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME) desenvolveu um “*Manual de Senderos*”, que compreende as definições de pedestrianismo, a regulamentação e a homologação dos percursos pedestres, bem como os equipamentos e as infra-estruturas articuladas ao desenvolvimento do pedestrianismo.

Neste período, António Vieira e Lúcio Cunha desenvolvem um artigo designado “*Geomorfologia, Património e Actividades de Lazer em Espaços de Montanha: Exemplos no Portugal Central*”, na qual pretendem, com a ajuda dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG), implementar um modelo de gestão das actividades de lazer e de turismo em Espaços de Montanha, potenciando a inventariação dos recursos naturais, nomeadamente do património geomorfológico e ambiental; as ofertas a nível de infra-estruturas das actividades de turismo e de lazer; e ainda promover uma série de itinerários conjugando as diferentes actividades de lazer e de turismo e o património local. No mesmo segmento, António Vieira projecta, em 2004, um artigo intitulado “*Avaliação das Potencialidades Naturais e Paisagística da Serra de Montemuro*”, no qual tenta promover a implantação de percursos turísticos (pedestres, equestres, entre outros) com o objectivo de empreender a valorização e a revitalização dos Espaços de Montanha. A utilização dos SIG constituiu uma técnica cartográfica para a identificação e inventariação do património natural e paisagístico, nomeadamente do património geomorfológico, contribuindo para a exploração dos percursos turísticos na área de estudo.

Em 2005, Áurea Rodrigues projectou uma Dissertação de Mestrado denominada “*Trilhos Pedestres e Turismo: uma análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal*”, na qual evidenciou uma conjuntura internacional, nomeadamente no que diz respeito ao arranque do pedestrianismo nas diversas federações europeias, bem como a legislação que proporcionou o arranque em Portugal. Neste seu trabalho desenvolve ainda uma caracterização do perfil dos pedestrianistas, da procura e da oferta dos trilhos pedestres e todas as suas componentes associadas, e das motivações dos pedestrianistas.

No ano de 2006, Sérgio Salvador Salvati desenvolve um artigo designado “*Trilhas – Conceitos, Técnicas de Implantação e Impactos*”, que compreende os diferentes conceitos associados aos percursos pedestres e às diferentes áreas de estudo que se envolvem nas questões dos percursos, bem como os impactos negativos e positivos da promoção de percursos num dado território. Ainda em 2006, Pedro Carvalho corporiza uma dissertação de mestrado no âmbito dos percursos pedestres numa área específica intitulada “*O Papel do Pedestrianismo no Desenvolvimento Sustentável de um Destino Turístico: A sua Aplicabilidade ao Vale do Sousa*”, englobando as questões do turismo sustentável e as suas influências para a compreensão do fenómeno do pedestrianismo. Num outro domínio dos percursos pedestres, tenta identificar uma série de factores articulados com a criação de percursos turísticos, para que possam contribuir para o desenvolvimento a vários níveis da região estudada. A obra “*Pedestrianismo e Percursos Pedestres: Manual de Formação*”, fomentada em 2006 pelos Amigos dos Açores, constitui um trabalho importante no que diz respeito à compilação dos diferentes conceitos de pedestrianismo, a sua classificação, a sua sinalização, a sua legislação quer em Portugal Continental, quer na Região Autónoma dos Açores, e a sua importância na preservação e valorização das Áreas Protegidas.

Em 2007, Teófilo Braga, em articulação com a Associação Ecológica “Amigos dos Açores”, desenvolve uma obra intitulada “*Pedestrianismo e Percursos Pedestres*”, na qual contempla os diferentes conceitos associados ao pedestrianismo e aos percursos pedestres, a sua marcação e sinalização, a sua classificação, os seus impactos de implementação dos percursos e a sua legislação. Nesse mesmo ano, Emanuel Oliveira elabora um “*Caderno Técnico de Percursos Pedestres*”, organizando um conjunto de ideias referentes ao processo histórico europeu e nacional de implementação dos percursos, evocando alguns problemas de ordenamento e implementação. Outra das ideias que nos transmite a obra consiste nas referências à legislação e aos pressupostos legais dos percursos.

Já no ano de 2008, Francisco Silva produz uma dissertação de mestrado designada “*Sistemas de Informação Geográfica na Internet aplicados ao Turismo na Natureza nos Açores: Projecto ZoomAzores*”, que assenta essencialmente nas componentes técnicas de elaboração de cartografia temática voltada para as questões do turismo de natureza e dos percursos na Região Autónoma dos Açores. Os SIG constituíram uma ferramenta técnica fundamental para o desenvolvimento de

cartografia temática e de mapas dinâmicos, relacionando a natureza, o turismo e o pedestrianismo.

Em 2009, Lúcia Aguiar *et al* desenvolvem um artigo denominado “*Circuito Turístico – Cultural – Porto Almadino: Contributos para a criação de um Negócio em Turismo*”, organizando um conjunto de conceitos relacionados com o turismo urbano e as suas motivações, os circuitos culturais e os seus impactos, e por fim apresentam o caso de estudo centrado na cidade do Porto e na proposta do “Circuito Almadino”, que envolve as questões do edificado e do urbanismo. No mesmo segmento, Mário Reis elabora nesse mesmo ano um relatório final de curso intitulado “*Instalação de um Centro Interpretativo no Centro Histórico de Vila Nova de Gaia, alicerçado num Percurso Pedestre Local*”, desenvolvendo uma série de ideias centralizadas no poder local, no turismo em Vila Nova de Gaia e na promoção de um Centro de Interpretação, bem como na criação de um percurso pedestre. A obra apresentada permitiu-nos compreender considerações relacionadas com as motivações turísticas, com a oferta e com a procura, bem como com as carências técnicas utilizadas na criação de percursos pedestres no Centro Histórico de Vila Nova de Gaia.

2.2 – PERCURSOS PEDESTRES E CONCEITOS ENVOLVENTES

Parece-nos de todo relevante estabelecer uma relação com os pontos de convergência e as diferenças entre os conceitos de percurso pedestre, circuitos turísticos e itinerários. Assim sendo, os percursos representam caminhos, devidamente sinalizados e marcados com diferentes objectivos de implementação, na qual aproxima os utilizadores ao território (BRAGA, 2007 p. 9). No que diz respeito ao conceito de circuitos, podemos salientar que consiste na organização de uma viagem, na qual está envolvida a oferta de um conjunto de serviços, como é exemplo os circuitos turísticos de autocarro/eléctrico/barco que predominam no Porto, em que percorrer um conjunto de pontos de interesse representa o objectivo basilar (GOMEZ *et al* 1982 in REIS, 2009 p.52). Segundo REIS (2009, p.9) *“Itinerário é definido como um caminho ou rota em que são especificados os lugares de passagem e onde são propostas um conjunto de actividades e serviços durante a sua realização, que poderá englobar circuito, rota ou visita”*.

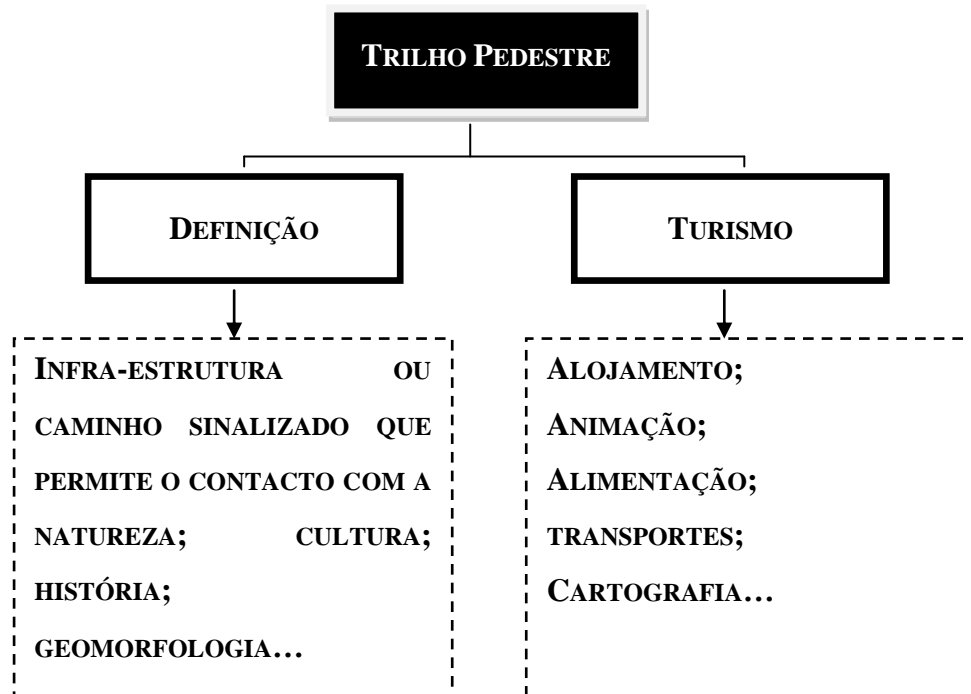
Os movimentos pedonais constituem uma forma de andar a pé, sendo considerada uma actividade ancestral, ou seja, desde sempre se realizaram estas actividades. Existem actualmente algumas formas de lazer que têm por base fazer caminhadas. As caminhadas tanto se podem desenvolver ao nível dos movimentos pendulares, deslocando-nos durante a nossa vida quotidiana, como também se podem desenvolver como forma de lazer e de turismo.

Existem dois exemplos de cidades quanto à forma de organização do território que influenciam as formas de deslocação: as cidades compactas e as cidades dispersas. As cidades compactas apresentam uma disposição do território que permite a deslocação pedonal das suas populações, pois a organização da cidade envolve-se em torno de um espaço reduzido, na qual existe uma concentração de actividades económicas; de actividades de lazer; serviços; transportes e uma maior proximidade entre trabalho e residência. Este modelo de cidade traduz benefícios económicos, mas sobretudo ambientais, na medida em que o uso do automóvel e a utilização dos transportes públicos se torna dispensável, apresentando-se as deslocações pedonais como uma excelente alternativa (MADUREIRA, 2005 p. 6). Por outro lado, o impulso de um conjunto de transformações económicas, sociais e políticas repercutiram influências estruturais na organização do espaço urbano, dando origem ao arranque das cidades dispersas. O processo de expansão urbana para as periferias e o

desenvolvimento dos transportes produziram implicações directas no ordenamento do território, na medida em que existiu uma descentralização das actividades económicas; das actividades de lazer; dos serviços e do aumento das distâncias entre área de residência e do trabalho, tornando a população muito dependente do uso do transporte individual e criando obstáculos ao incremento das deslocações pedonais. (BARBOSA, 2005 p. 2)

Os percursos pedestres apresentam-se como uma forma de actividade ao ar livre, aparecendo associado ao montanhismo devidamente marcado e sinalizado, desenvolvendo-se tanto em cotas altas como em cotas baixas, junto de vales fluviais e zonas costeiras. A marcação e sinalização dos percursos pedestres arrancou em França na década de 50, tendo constituído um exemplo para as restantes comunidades europeias, incluindo Portugal, que adoptou sinalização semelhante.

Os percursos pedestres sinalizados e marcados numa determinada área constituem uma forma de interpretação do meio, e simultaneamente do ordenamento do território, na medida em que os visitantes são canalizados para territórios com diferentes realidades, como podemos verificar na figura 2.



[Adaptado de KASTENHOLZ *et al* 2006 in CARVALHO 2006, p. 10]

FIGURA 2. RELAÇÃO ENTRE PERCURSOS PEDESTRES E TURISMO

Os percursos pedestres têm-se desenvolvido essencialmente no meio natural e têm acompanhado a crescente procura pela exaltação da natureza, quer no âmbito tradicional, quer no âmbito turístico. A procura por percursos pedestres em ambientes urbanos e naturais têm vindo a ganhar alguma expressão, na medida em que estão associados, de forma não totalmente explícita, aos “produtos turísticos” manifestados no Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT: 2006-2015) designados de Turismo de Natureza, Touring Cultural e Paisagístico e City Breaks funcionando como preservador do património histórico, cultural e natural. Segundo o PENT (2006, p. 64-67), o crescimento do *Touring Cultural e Paisagístico* deverá constituir motivos significativos para a aposta na promoção de circuitos, entre os quais se destaca os percursos pedestres, de forma a potenciar o património histórico, cultural, paisagístico e natural.

A criação de rotas temáticas em torno de um conjunto de produtos, nomeadamente em torno do património mundial da Unesco; dos monumentos e sítios históricos classificados; do património religioso através do eixo Batalha /Tomar/Fátima, pode representar uma importante “fatia” de percursos culturais e religiosos, suscitando interesse no território nacional. No que diz respeito ao *City Breaks*, que apresenta um índice considerável de baixa densidade, podemos salientar que seria benéfico para Lisboa e Porto uma contínua aposta na melhoria das acessibilidades e dos transportes, nomeadamente na captação de companhias aéreas de low cost e na sua articulação com os transportes públicos; na qualificação das infra-estruturas hoteleiras e na calendarização consolidada de eventos e de animação cultural. Os *City Breaks* correspondem a uma percentagem considerável de motivações turísticas abrangendo os 7,2% em 2006, e poderá constituir uma área de desenvolvimento e criação de percursos turísticos.

O Turismo de Natureza compreende um conjunto de componentes que poderão constituir elementos basilares para o desenvolvimento de percursos. A ligação do território com a natureza poderá estabelecer uma das potencialidades para o desenvolvimento dos percursos, já que a presença de valores naturais, de sítios, monumentos históricos e geomorfológicos, significam contributos muito atractivos para o crescimento das motivações turísticas em Portugal. A criação das AP e as actividades turísticas que estão a ser projectadas prometem um aceleração do turismo de natureza nestas áreas. A legislação decorrente dos diversos decretos-lei que estabelecem e regulamentam as actividades turísticas nas AP e os défices infra-estruturais constitui um

obstáculo ao desenvolvimento do Turismo de Natureza e dos percursos pedestres em Portugal (PENT, 2006, p.67).

No que diz respeito aos movimentos pedonais religiosos, podemos salientar que os “Caminhos de Santiago” representam um dos caminhos mais antigos da Europa, constituindo uma importante rota cultural/religiosa, na qual engloba diversos países europeus. Os movimentos pedonais em torno de Santiago de Compostela assumiram-se como uma importante rota de peregrinação, sendo parte de aspirações de um conjunto muito diversificado de crentes, lançados para essa aventura (MARTINS, 1994, p.43). Os “Caminhos de Santiago” estabeleceram uma influência para a constituição de outras rotas em torno das crenças religiosas e do património religioso, entre as quais se destacam as peregrinações ao Santuário de Nossa Senhora de Lurdes, em França, e as peregrinações ao Santuário de Nossa Senhora de Fátima, em Portugal.

Com efeito, podemos salientar que existem diversas formas de movimentos pedonais, quer sejam através de deslocações pendulares, quer sejam através de deslocações de lazer. Inseridas nas deslocações de lazer, surgem os percursos pedestres, que podem ser associados a motivações culturais, de natureza, históricas e religiosas.

2.3 – CLASSIFICAÇÃO

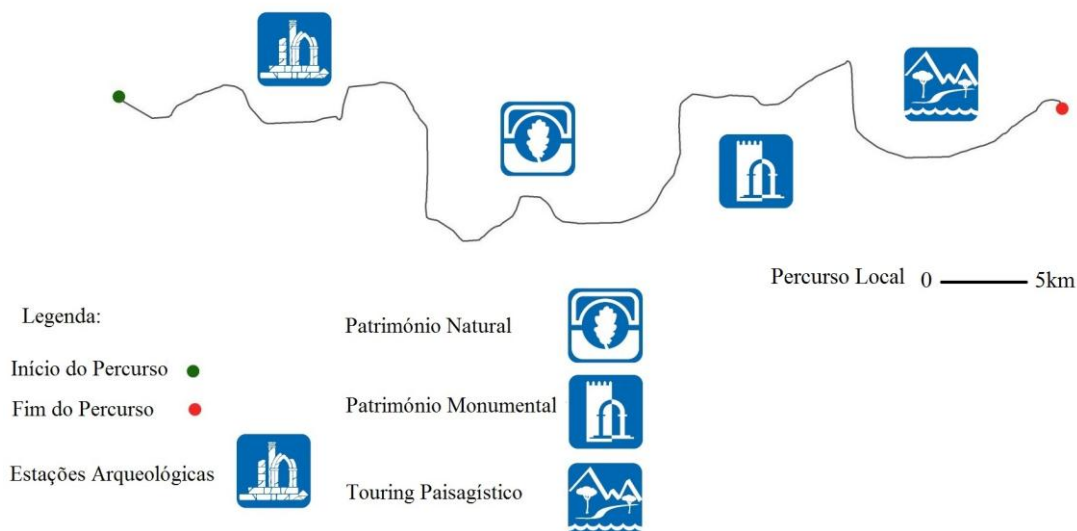
Os percursos pedestres podem ser classificados quanto à sua forma, quanto à sua função, quanto ao seu grau de dificuldade e quanto à sua extensão (BRAGA, 2007 p.24).

No que diz respeito à função dos percursos, podemos dizer que existem dois motivos dominantes: o de lazer, que consiste essencialmente na realização do percurso por motivo lúdico e de realização pessoal, e o de carácter educativo, que tem como finalidade a interpretação da paisagem e do território (ANDRADE 2006 *in* BRAGA 2007, p.24).

Quanto à forma dos percursos pedestres, e como veremos em seguida, estes podem-se desenvolver segundo diversas formas: linear, circular, em forma de oito, em anéis contíguos, em anéis satélites e em labirinto (BRAGA, 2007 p.24).

a) Linear

A linear é a forma mais tradicional para a realização de percursos de longa distância, na qual os pedestrianistas se propõem ligar dois ou mais pontos, havendo a possibilidade de interpretação e observação de uma série de lugares. Com efeito, com a realização de percursos pedestres de forma linear existe a conexão de três espaços: o ponto de partida, os pontos de interesse e o ponto de chegada.

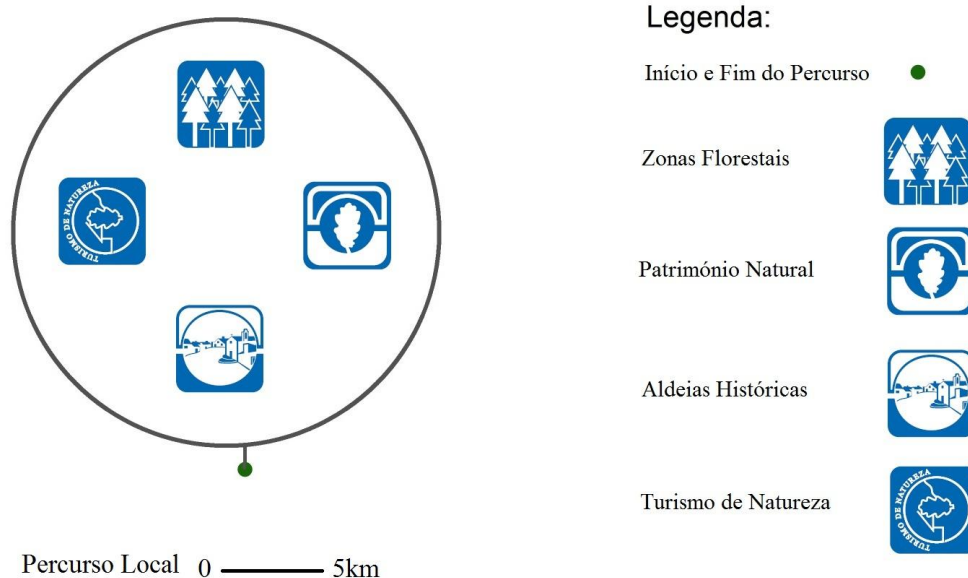


Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p. 9; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 3. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO LINEAR

b) Circular

A circular é a forma que proporciona aos pedestrianistas voltar ao ponto de partida sem percorrer o mesmo trajecto que iniciou o seu percurso.

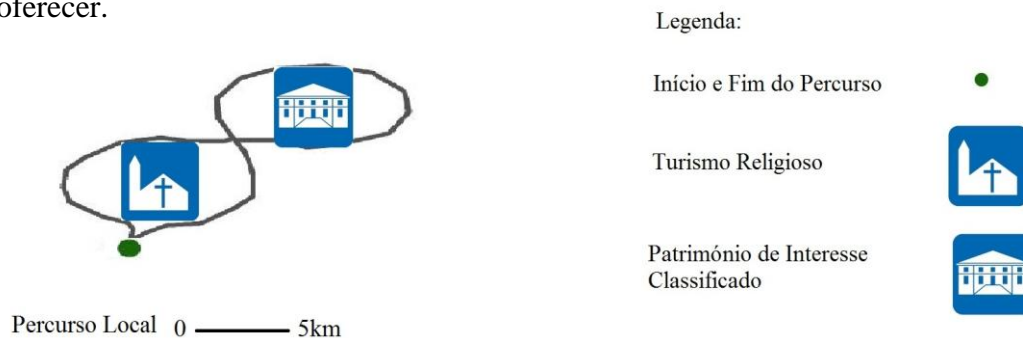


Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p.9; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 4. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO CIRCULAR

c) Em forma de oito

A forma em oito (8) é utilizada em territórios de dimensão reduzida, pois aumenta a possibilidade de utilização mais intensa da área visitável, aumentando a oportunidade de observação de diversos pontos de interesse que cada território pode oferecer.

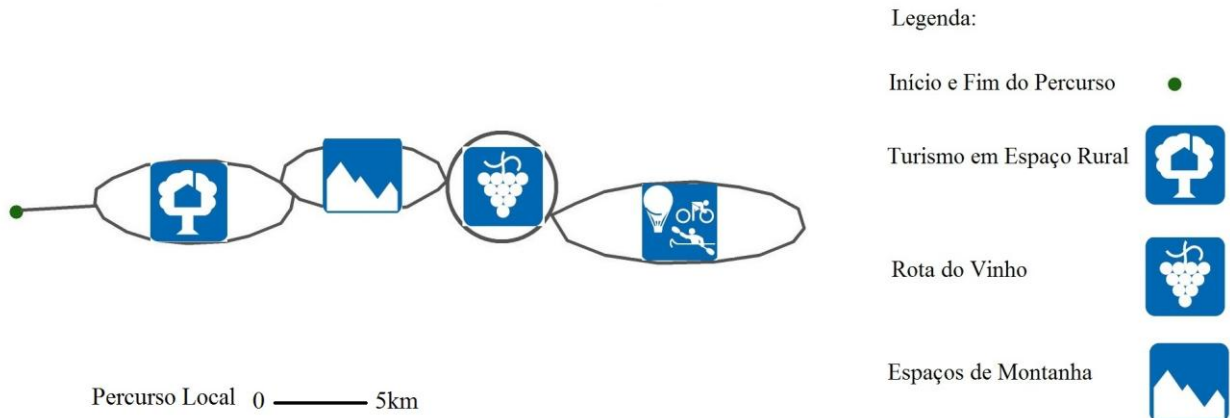


Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p.10; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 5. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO EM FORMA DE OITO

d) *Em anéis contíguos*

A forma em anéis contíguos tem a possibilidade de oferecer aos pedestrianistas diversas alternativas à realização do percurso, de acordo com as suas capacidades físicas e/ou motivações.

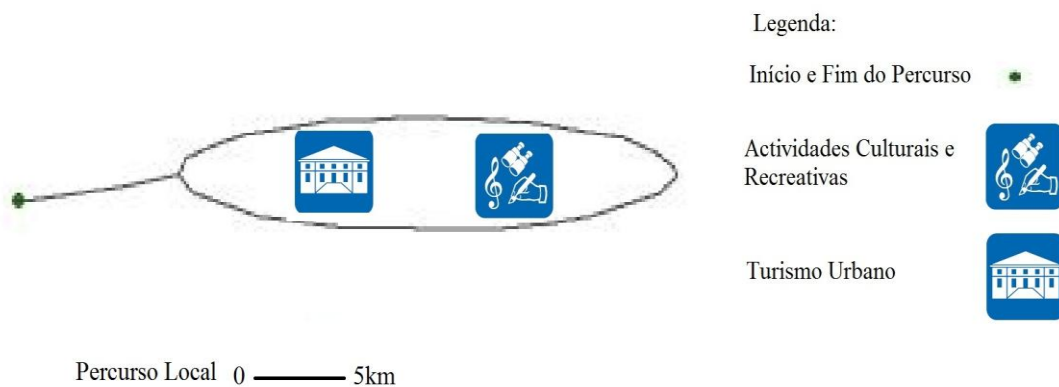


Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p.10; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 6. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO EM ANÉIS CONTÍGUOS

e) *Em anéis satélites*

A forma em anéis satélites, tal como a forma anterior, aumenta o número de alternativas para a realização do percurso.

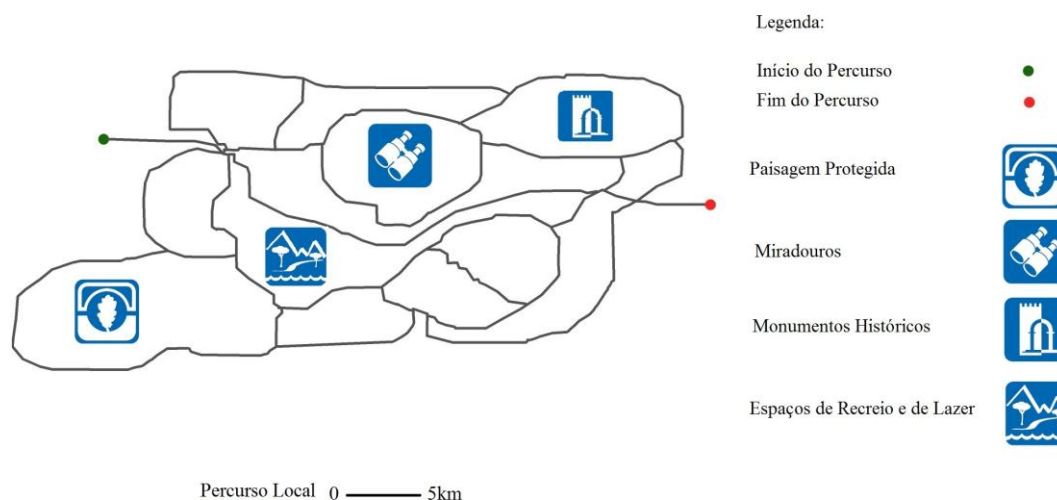


Fonte: Adaptado de BRAGA 2006; p. 11; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 7. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO EM ANÉIS SATÉLITES

f) *Labirinto*

A forma em labirinto aumenta a diversidade de alternativas para a realização do percurso, mais do que as formas referidas anteriormente, permitindo assim explorar intensivamente um dado território. Para que as alternativas proporcionem maiores proveitos para os potenciais utilizadores, o percurso deverá ser bem sinalizado.



Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p.11; Turismo de Portugal 1999

FIGURA 8. ESQUEMA EXEMPLIFICATIVO DO PERCURSO EM LABIRINTO

De uma forma geral, no que diz respeito ao grau de dificuldade dos percursos, existe uma classificação simplificada com três categorias: o fácil, o médio e o difícil. Contudo, a definição do grau de dificuldade diverge de acordo com as capacidades físicas e psicológicas de cada pedestrianista. Não são apenas os factores antrópicos que fazem variar o grau de dificuldade dos percursos, na medida em que existem uma série de factores, tais como a extensão do percurso; o tipo de paisagem, na qual podemos inserir o relevo acidentado; a altitude e o tipo de clima que podem alterar a dificuldade do percurso.

Cada organismo que regulariza e homologa os percursos, quer a nível internacional, quer a nível europeu, apresenta diversas propostas em relação à classificação do grau de dificuldade, como podemos verificar no quadro 1.

Com efeito, a FEDME classifica os percursos pedestres como tendo três níveis de dificuldade: Fácil, Médio e Alto. Já a Fédération Européene de la Randonée Pédestre

apresenta uma classificação com quatro níveis de dificuldade dos percursos: Muito Fácil, Fácil, Médio e Difícil.

A diferença da classificação da dificuldade dos percursos apresentada por estes dois organismos corresponde à utilização de quatro níveis pela Fédération Européene de la Randonnée Pédestre, na qual inclui o grau de Muito Fácil e que corresponde à realização do percurso em duas horas, em territórios pouco acidentados e em trilhos bem definidos e à utilização do grau de dificuldade Alto empregue pela FEDME.

No que diz respeito à restante classificação do grau de dificuldade de ambos os organismos, não são apresentadas diferenças muito relevantes, sendo que o grau Fácil manifesta algumas passagens menos fáceis, num trilho bem definido e marcado que em termos de extensão e de acidentação não ostentam grandes dificuldades para os pedestrianistas; o grau Médio requer uma capacidade física aceitável manifestando-se em áreas com terrenos pouco acidentados; o grau Difícil ou Alto, em que ambos apresentam a mesma definição, requerendo por parte dos pedestrianistas experiência em actividades de pedestrianismo e montanhismo, ostentam dificuldades nomeadamente na extensão do percurso e na acidentação do relevo.

Existem diversos organismos que regularizam e homologam os percursos, no que concerne à respectiva classificação quanto à extensão.

Assim sendo, a Federação Espanhola de Desportos de Montanha e Escalada refere que existem as GR – Grande Rotas; PR – Pequenas Rotas; Trilhos Locais (SL – Senderos Locais) e Trilhos Urbanos (SU - Senderos Urbanos).

Os percursos Grande Rota são os que correspondem aos percursos de grande extensão, que podem ligar várias localidades ou até mesmo outros países, constituídos por diversos tipos de paisagem e inclusive com variações de clima. Os percursos Pequena Rota são os que apresentam rotas com menor extensão, não ultrapassando os 30km. Os Percursos Locais não oferecem mais de 10km aos seus utilizadores e têm maior expressão em áreas rurais, integrando assim uma componente essencial do turismo de natureza. Os Percursos Urbanos são percursos integrados em áreas urbanas (incluídas no turismo urbano).

Por outro lado, a FCMP adopta a mesma classificação utilizada pela FEDME no que diz respeito à Grande Rota e Pequena Rota. Contudo, difere na classificação de Percurso Urbano e Percurso Local, já que engloba os percursos urbanos no Percurso Local, compreendendo assim todos os percursos de curta/média dimensão, quer sejam percursos urbanos quer sejam percursos em áreas rurais, na mesma classificação.

Em relação a percursos que integrem a Grande Rota, a FEDME considera as rotas que liguem três ou mais países constituem Percursos Continentais, enquanto a FCMP classifica de Grande Rota Transeuropeia.

O pedestrianismo efectuado em trilhos devidamente sinalizados, com normas nacionais e internacionais, apresenta alguma tradição em alguns países europeus como veremos posteriormente através dos conteúdos identificados pela FEDME e pela FERP. Em Portugal, contudo, só em 1997 é que o primeiro trilho pedestre foi homologado com as normas pré-estabelecidas por um organismo oficial. Desde então tem suscitado o interesse a toda uma série de entidades públicas e privadas que pretendem desenvolver e implantar este tipo de infra-estrutura.

Fonte: Adaptado de BRAGA 2006, p.13

| CLASSIFICAÇÃO DOS PERCURSOS | <i>FCPM</i> | <i>FEDME</i> | <i>FERP</i> | <i>FAM</i> |
|---|---------------------------|------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Grau de dificuldade dos Percursos | - | - | Muito Fácil, Fácil, Médio e Difícil | Fácil, Médio e Alto |
| Classificação dos percursos quanto à extensão | GR; PR; Percorso Local, | GR; PR; SL;SU - | - | - |
| Classificação da Grande Rota | Grande Rota Transeuropeia | Percursos Continentais | - | - |

QUADRO 1. CLASSIFICAÇÃO DOS PERCURSOS DAS DIVERSAS ENTIDADES EUROPEIAS

2.4 – LEGISLAÇÃO E ENTIDADES ENVOLVENTES

A Federação Europeia do Trilho Pedestre, criada em 1969, tem como principal objectivo associar federações e associações europeias que possuam competências e conhecimentos ao nível de percursos pedestres, na tentativa de trabalharem em conjunto para que partilhem informações, rotas, regulamentação, entre outras. Com efeito, segundo RODRIGUES (2005, p.95) as competências da ERA desenvolvem-se, essencialmente, ao nível:

- da criação e manutenção de trilhos de âmbito continental (rota E), símbolo da unidade entre nações europeias;
- do desenvolvimento, entre os membros, da consciência de uma verdadeira cidadania europeia, desejando um maior reconhecimento por parte das instituições e das autoridades, tanto nacionais como europeias;
- da divulgação da actividade do pedestrianismo e do património cultural existente ao longo do trilho pedestre, fundamentalmente nas rotas europeias;
- da chamada de atenção para a acessibilidade dos trilhos, dada a legislação diferenciada que se verifica nos diversos países europeus;
- da divulgação de informações e aquisições de apoios da sociedade, na tentativa de estabelecer regulamentos que regem a utilização dos caminhos.

Com base nos princípios gerais de marcação de percursos pedestres adoptados na Declaração de Bachyne, aprovada na Assembleia Geral da Federação Europeia de Pedestrianismo (European Ramblers Association, ERA), realizada no dia 24 de Outubro de 2004 em Brilon, na Alemanha, é da competência da Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal a implantação de percursos pedestres e a sua homologação, nos termos manifestados do regulamento referido anteriormente.

Em 1945 é nomeada a Comissão Administrativa que elabora os Estatutos da Federação Portuguesa de Campismo (FPC), originando o movimento associativo campista. No ano de 2003 é aprovada em Assembleia Geral uma nova nomenclatura e passa a ser denominada de Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal. Neste sentido, a FCMP (2006), estabelece a definição de pedestrianismo associando ao desporto de andar a pé, quer em percursos naturais através do contacto com a natureza, quer em percursos urbanos através do contacto com as cidades e com as realidades urbanas, praticando-se em caminhos tradicionais e antigos, que merecem ser preservados, por serem um meio privilegiado de contacto com a natureza e de

interpretação do meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável e a conservação da natureza. Com efeito, a FPCM disponibiliza no seu site da internet o Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres, no qual descreve o quadro legislativo em que se insere o pedestrianismo em Portugal, anuncia os organismos públicos que estão envolvidos no processo de regulamentação, implementação e certificação e define, ainda, o conceito de pedestrianismo abordando o processo histórico, quer internacional, quer nacional. Neste sentido, e de acordo com a Federação Portuguesa de Campismo e Montanhismo (2006), tem como principais competências:

- regulamentar, disciplinar, promover e divulgar a sua prática;
- promover e regulamentar a implementação de infra-estruturas a ela destinadas;
- promover a continuação dos percursos pedestres transeuropeus que terminam ou passam por Portugal, definir-lhe o itinerário e estabelecer pontos de ligação de entrada em território nacional;
- acordar com as Federações vizinhas o estabelecimento de percursos pedestres transfronteiriços;
- fazer o registo de todos os percursos pedestres, atribuir-lhe uma numeração e homologá-los de acordo com os requisitos pré-estabelecidos;
- representar os pedestrianistas e os percursos pedestres nos fóruns internacionais pelo que é federada na Fédération Européenne de la Randonée Pedestre (RODRIGUES 2005, p. 108).

Assim sendo, diz respeito ao Registo Nacional de Percursos Pedestres a implantação e a homologação, com a devida autorização para a manutenção das normas e das regras expressos no regulamento da FPCM. Segundo RODRIGUES (2005, p.107-108), este organismo criado pela FPCM tem como principais finalidades:

- registar os percursos pedestres de todas entidades;
- atribuir-lhe numeração;
- fazer a sua homologação de acordo com os pré-requisitos estabelecidos;
- fazer a sua divulgação a nível nacional e internacional.

Actualmente, qualquer entidade pública ou privada, tais como Associações, Organizações Não Governamentais (ONG's), Autarquias Locais, Turismo de Portugal, Entidades de Turismo Regional, ICNB, pode promover e divulgar percursos pedestres. Contudo, a entidade que homologa e certifica os percursos, segundo critérios definidos a nível nacional, é a FPCM, através do Registo Nacional de Percursos Pedestres.

De acordo com a legislação portuguesa, e segundo a Portaria nº 1465 referente a 17 de Dezembro de 2004, a definição de pedestrianismo consiste numa “*actividade de percorrer distâncias a pé, na natureza, em que intervêm aspectos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se normalmente por caminhos bem definidos, sinalizados com marcas e códigos internacionalmente aceites*”. A legislação portuguesa conota o pedestrianismo, em grande medida, com contacto com a natureza aproximando a população ao meio ambiente. Contudo, o conceito de pedestrianismo abrange toda uma série de componentes e conceitos que envolvem o meio rural e o meio urbano. Por este motivo, as diversas áreas do conhecimento começam-se a interessar por esta forma de estar em contacto com o território e com a população.

Embora o pedestrianismo possa não obedecer a qualquer legislação específica, pois apenas é exigido alguns conhecimentos técnicos e interacção com outros recursos ou outros sectores, a FPCM procura regular a actividade conforme as regras e as normas internacionais.

Segundo a Fédération Européene de la Randonée Pédestre (2009), o conceito de pedestrianismo associa-se ao desenvolvimento do acto de andar a pé e proporciona o contacto com o meio ambiente, tendo em conta a preservação e/ou a protecção do ambiente. É uma forma de participação na protecção e valorização do património cultural, quer em áreas rurais, quer em áreas urbanas. O seu principal papel passa pela protecção, manutenção dos caminhos e salvaguarda do património natural. A política da FERP desenvolve-se segundo duas grandes linhas, tais como:

- protecção e salvaguarda do património dos caminhos e das rotas em França;
- desenvolvimento da prática do trilho pedestre como actividade de desporto e de lazer em plena natureza.

De acordo com Áurea Rodrigues (2005, p.101-102), o principal objectivo da FERP assenta essencialmente no desenvolvimento do trilho pedestre em França, quer pela prática desportiva, quer pela vertente da descoberta, da salvaguarda do meio ambiente, do turismo, do lazer e para os seguintes efeitos:

- suscitar a criação, sinalização, animação e promoção de Itinerários Pedestres de Grande Rota (GR), de Pequena Rota (PR), de caminhos turísticos e de equipamentos complementares;
- estudar todas as questões relativas aos caminhos pedestres;
- Intervir no domínio da protecção dos itinerários, por todos os meios legais;

- representar e defender todos os direitos dos pedestrianistas e das suas associações a nível das entidades públicas e de todos organismos internacionais;
- organizar todas as manifestações de lazer ou de competição e estabelecer todas as relações a nível local, nacional e internacional;
- descentralizar e difundir todos os seus membros a documentação necessária ao exercício das suas actividades de acordo com o objectivo da associação;
- colocar à disposição os meios técnicos e de assistência para a organização das suas actividades, o seu funcionamento administrativo ou as suas relações com os poderes públicos. Assim, como para a formação de animadores de trilhos pedestres e a deliberação dos respectivos “*brevets*”;
- deliberar uma licença aos pedestrianistas filiados;
- associar-se consoante o seu desejo às iniciativas ligadas ao acolhimento e alojamento de pedestrianistas;
- em suma, tomar iniciativa em todas as acções de intervenção que tenham como objectivo o trilho pedestre em todos os seus aspectos.

De acordo com a Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME), os trilhos pedestres homologados são infra-estruturas desportivas que permitem o contacto com diversidade dos espaços naturais, com o património cultural e histórico e com o mundo rural e as suas formas de vida. As redes dos trilhos pedestres estão conectadas com os trilhos pedestres dos países vizinhos e com o resto da Europa, para que exista uma plataforma de trilhos pedestres interligada entre si e que permita aos pedestrianistas explorar toda uma panóplia de paisagens, na qual predominam espaços naturais diversificados e tipos de clima distintos.

Em relação à organização do trilho pedestre no Reino Unido, esta desenvolve-se, sobretudo, à volta das associações que asseguram a salvaguarda pelo direito de caminhar livremente e que suscitam um papel activo na defesa dos direitos dos pedestrianistas. A Ramblers Association, criada em 1935, envolve-se, essencialmente, na vertente legislativa, constituindo a carta de acesso às montanhas, mas também na vertente da defesa dos interesses dos pedestrianistas. No Reino Unido existe uma grande diversidade de caminhos protegidos, que variam entre as grandes rotas e pequenas rotas, promovidas e desenvolvidas por diferentes organismos, que podem ser agências governamentais centrais, autoridades locais e até individuais. Sendo assim, qualquer pessoa ou entidade pode promover e desenvolver uma rota, criar um roteiro e sinalizá-lo de acordo com lei de livre circulação vigente.

Com efeito, existe uma lei designada de “public rights of way” que determina quatro tipos de acesso pedestre:

- Footpaths – que só permitem o acesso a pé;
- Bridleways – permitem o acesso a pedestrianistas, pessoas a cavalo e ciclistas;
- Restricted byways – permitem a passagem de utilizadores que se desloquem de formas não motorizadas, nomeadamente, pedestrianistas, ciclistas, pessoas a cavalo e carruagens de cavalos;

- BOATs (Byways Open to all Traffic) constitui um programa que indica que nestes caminhos existe o direito de passagem de pedestrianistas, ciclistas, pessoas a cavalo e veículos motorizados.

Estes caminhos estão, na sua maioria, marcados com os seguintes símbolos:

- uma seta amarela indica que é um Footpaths;
- uma seta azul indica que é um caminho aberto a caminhantes, pessoas a cavalo e ciclistas;
- uma seta vermelha indica que é um caminho que está aberto a todo tipo de trânsito, podendo-se encontrar veículos motorizados.

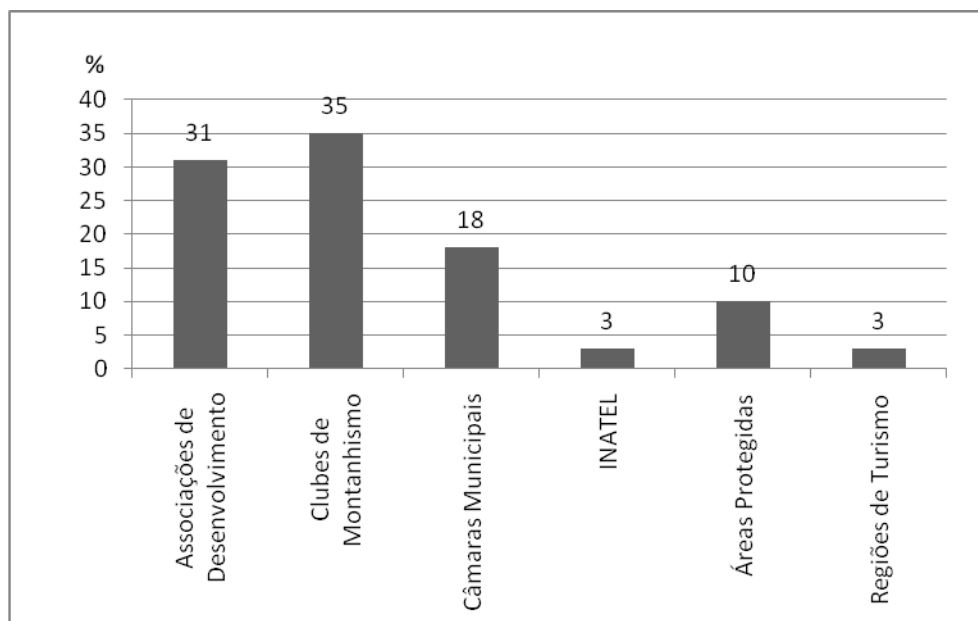
À imagem dos procedimentos levados a cabo no Reino Unido relativamente ao direito de passagem, em alguns espaços rurais portugueses o direito de passagem aos pedestrianistas é condicionado por proprietários privados.

São vários os exemplos de autarquias a nível nacional que constantemente desenvolvem, promovem e valorizam actividades associadas aos percursos pedestres, na tentativa de valorização do seu património histórico, cultural e sensibilização dos espaços naturais e ambientais, mas também a atracção de turistas para promoção do seu território e desenvolvimento local.

Apesar da componente essencial ser a valorização do território de cada concelho, existe uma clara aposta numa educação desportista na tentativa de fomentar o desporto e a prática de exercício alicerçado ao turismo de natureza, mas também ao turismo urbano.

As autarquias são das principais entidades que assumem a responsabilidade de fiscalização e regulação das actividades de pedestrianismo na sua área de competência. Assim sendo, algumas autarquias procuram dinamizar infra-estruturas públicas que permitam o desenvolvimento de percursos pedestres, criando redes de caminhos antigos que podem ser recuperados para que sejam criadas condições para a prática do

pedestrianismo. As Associações de desenvolvimento constituem entidades que tentam promover e desenvolver os percursos a nível local, como podemos verificar na figura 9.



Fonte: Adaptado de RODRIGUES 2002, p. 109

FIGURA 9. ENTIDADES PROMOTORAS DE PERCURSOS PEDESTRES, ATÉ 2002

Actualmente, existe uma crescente procura pelos valores naturais e paisagísticos, mas também ambientais e culturais que constituem as AP e que cada vez mais oferecem actividades de lazer e de recreio, proporcionando o contacto com a natureza e com as culturas locais, com especificidades muito próprias inerentes as estas áreas, constituindo assim novos destinos turísticos. Assim sendo, os percursos que se realizem em áreas protegidas deverão adoptar as normas e os regulamentos estabelecidos no processo de classificação da área, na qual se insere o Plano de Ordenamento das Áreas Protegidas (POAP). Segundo o processo de criação do POAP, regulado pelo Decreto-Lei nº 142/2008 de 24 de Julho, a classificação das AP constitui um instrumento que estabelece a política de salvaguarda e de conservação, pretendendo regulamentar e instituir os diferentes usos do solo, entre os quais se encontram os percursos.

No Decreto Regulamentar n.º18/99 de 27 de Agosto, que regulamenta o Programa Desporto de Natureza e de Áreas Protegidas, consta que são consideradas actividades e serviços de desporto de natureza as iniciativas ou projectos que integrem:

- a) o pedestrianismo;
- b) o montanhismo;
- c) a orientação;

- d) a escalada;
- e) o *rapel*;
- f) a espeleologia;
- g) o balonismo;
- h) o pára-pente;
- i) a asa delta sem motor;
- j) a bicicleta de todo o terreno (BTT);
- l) o hipismo;
- m) a canoagem;
- n) o remo;
- o) a vela;
- p) o *surf*;
- q) o *Windsurf*;
- r) o mergulho;
- s) o *rafting*;
- t) o *hidrospeed*;
- u) outros desportos e actividades de lazer cuja prática não se mostre nociva para a conservação da natureza.

Através do artigo 4º, que se refere aos Requisitos Gerais, a prática das actividades, bem como as iniciativas e os projectos de animação ambiental referidos no artigo anterior, devem obedecer aos seguintes requisitos gerais:

- a) contribuir para a descoberta e fruição dos valores naturais e culturais das AP;
- b) contribuir para a revitalização e divulgação dos produtos artesanais tradicionais, em particular os produtos de qualidade legalmente reconhecida e das manifestações socioculturais características das AP, bem como do seu meio rural envolvente;
- c) contribuir para a realização de tarefas ligadas às actividades económicas tradicionais ou à conservação da natureza;
- d) contribuir para a promoção do recreio e lazer;
- e) contribuir para a atracção de turistas e visitantes, nacionais e estrangeiros, ou constituir um meio para a ocupação dos seus tempos livres ou para a satisfação das necessidades ou expectativas decorrentes da sua permanência na AP;
- f) respeitar as áreas condicionadas ou interditas de acordo com os instrumentos de gestão territorial em vigor e com os diplomas de criação e de reclassificação das AP;

g) respeitar as zonas sensíveis ao ruído e à invasão dos seus territórios, bem como as zonas vulneráveis à erosão;

h) respeitar as regras e recomendações constantes do código de conduta;

i) não estarem próximos de estruturas urbanas ou ambientais degradadas, com excepção das já existentes ou a construir quando se enquadrem num processo de requalificação urbana ou ambiental;

j) possuir projecto aprovado pelas entidades competentes para o efeito, quando exigível;

l) estar aberto ao público em geral.

O PNTN (Programa Nacional de Turismo de Natureza), definido na Resolução de Conselho de Ministros nº112/98, resultou de uma parceria pioneira em Portugal entre as Secretarias de Estado do Ambiente e do Turismo e apresenta uma série de orientações políticas internacionais muito direccionadas para as componentes associadas ao desenvolvimento sustentável, mas também viradas para as questões do turismo que permitiu visar a recuperação e conservação do património natural e cultural apoiado em quatro pontos essenciais: conservação da natureza, desenvolvimento local, qualificação da oferta turística e diversificação da actividade turística. De acordo com o novo enquadramento estratégico, o conceito de Turismo de Natureza foi redefinido e actualmente abrange também os empreendimentos turísticos e as actividades de animação turística, como podemos verificar no quadro 2.

| ACTIVIDADES | SERVIÇOS | INSTALAÇÕES |
|---|------------------------|------------------------------------|
| - Pedestrianismo | | - Percursos |
| - Montanhismo | - Promotores | - Cais de atracamento |
| - Escalada | - Agentes | - Pistas de descolagem |
| - Orientação | - Guias e Monitores | - Pistas em Terra Batida |
| - BTT | - Guardas e Vigilantes | - Abrigos de Montanha |
| - Hipismo | - Monitorização | - Refúgios |
| - Espeleologia | - Transportes | - Outras infra-estruturas de apoio |
| - Desportos do Ar | | |
| - Desportos Aquáticos | | |
| - Outros Desportos de carácter não nocivo para a natureza | | |

[Adaptado de VICENTINA – Associação para Associação para o Desenvolvimento do Sudoeste, 2005, p.98]

QUADRO 2. ACTIVIDADES E SERVIÇOS PARA O TURISMO DE NATUREZA EM ÁREAS PROTEGIDAS, EM 2005

Assim sendo, considera-se turismo de natureza a actividade turística que decorra em áreas classificadas ou que contemple os valores naturais e que seja reconhecida pelo Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB).

O ICNB assume-se como sendo uma entidade pública de referência ao nível de fiscalização e regulação das actividades de pedestrianismo nas áreas da sua competência, nomeadamente nas Áreas Protegidas.

Com efeito, o ICNB possui uma panóplia de percursos, na maioria dos quais são de Pequena Rota, dispersos pelas AP, devidamente marcados e sinalizados, de carácter ambiental, cultural e paisagístico. Estes percursos são constantemente acompanhados por centros interpretativos que apoiam os pedestrianistas com folhetos informativos e informação geográfica, facilitando a realização do percurso, pois em alguns destes percursos poderão haver problemas de sinalização, sendo os incêndios florestais uma das principais causas de danificação da sinalização.

Como entidades envolvidas na dinamização, difusão e venda de percursos pedestres, podemos salientar o Operador Club Marco Pólo que se constitui como agente de vendas de percursos pedestres em áreas insulares como é exemplo a Madeira e a venda de percursos pedestres em grandes centros urbanos como Barcelona e Madrid. Segundo CARVALHO (2006, p.13) o Operador Club Marco Pólo e algumas empresas de animação turística, que estão vocacionadas para a dinamização, difusão e valorização dos percursos pedestres como actividade turística, possuem cada vez mais praticantes.

2.5 – O PEDESTRIANISMO ENQUANTO VALORIZAÇÃO CULTURAL, HISTÓRICA, AMBIENTAL, GEOMORFOLÓGICA E GEOLÓGICA: DO TURISMO CULTURAL AO TURISMO DE NATUREZA

As grandes transformações da economia e da sociedade criaram condições para o desenvolvimento turístico em meio urbano. No plano sociocultural, o crescente interesse pelo património e pelas actividades culturais, levado a cabo pelo desenvolvimento de novos padrões de consumo e de gostos, conduziu a um fenómeno de valorização e dinamização do turismo em espaço urbano. O conceito de património compreende as ligações ao valor patrimonial dos bens e ao que devemos transmitir aos nossos descendentes e possui características singulares, justificando, por isso, medidas de protecção especiais (GRANDGIRARD 1997 *in* PEREIRA *et al* 2006, p.13). Com efeito, existe a necessidade de se proceder à identificação, preservação e divulgação do património, como nos monumentos edificados e nos centros históricos na tentativa de minimizar os riscos suscitados pela massificação do turismo internacional. (PEREIRA, 2006 p.15) RAMALHETE (2006, p. IV) refere que “*o património é, sem dúvida, um dos aspectos do ordenamento do território que mais reflecte no espaço, a história e a cultura das comunidades e o seu estudo constitui um dos passos essenciais para a elaboração de políticas e práticas de desenvolvimento regional.*” Por outro lado, o património corresponde a um conjunto de expectativas de desenvolvimento local e regional, como referem MARQUES e MARTINS (1998, p. 123-129): “*o património é agora também entendido pela maioria dos territórios excêntricos aos principais pólos urbanos, quer se trate dos espaços serranos ou de outras áreas em perda demográfica e económica, como um dos eixos fundamentais na promoção de desenvolvimento e de melhoria da qualidade de vida das populações locais*”.

O turismo cultural tem-se desenvolvido, quer como complemento do turismo balnear, quer sobretudo como tipo de turismo vocacionado para os centros urbanos, para a cultura e para a história. FERREIRA (1997, p. 41) acrescenta que “*o património cultural tornou-se indissociável das políticas de turismo*”, enquanto factores como “*o fraccionamento das férias; o aumento das estadias de curta duração; o crescente interesse pela natureza, pelos monumentos, pelo passado e pelo património*” compreenderam implicações significativas nas motivações turísticas. A promoção turística é um elemento estratégico basilar, pois existe cada vez mais a necessidade de competir com outras formas de turismo e/ou com outras áreas de turismo. HENRIQUES

(1994, p. 55-70) refere que “*Procura-se, desta forma, ampliar e diversificar o emprego e as receitas provenientes do consumo (hotelaria, restauração, lazes e cultura, comércio, ...), contribuindo para a reanimação da economia urbana, a promoção turística participa ainda na formação de um ambiente urbano globalmente mais atractivo (renovação de áreas degradadas, reabilitação de centros históricos, animação cultural, acções de marketing, ...), aumentando assim a capacidade competitiva das cidades e as suas possibilidades de retenção/captação de mão-de-obra e capital – elementos com grande mobilidade no presente contexto económico*”. Assim sendo, o turismo urbano pode assumir um papel estratégico em crescente expansão com importância na revitalização e promoção do desenvolvimento económico nas cidades.

Algumas áreas de referência de turismo “sol e praia”, afectadas pelo fenómeno da sazonalidade, procuram revitalizar e reestruturar as suas áreas urbanas e os seus centros históricos, na tentativa de desenvolverem o turismo urbano para que este constitua uma alternativa à forma de turismo de referência daquelas áreas.

O aumento do turismo urbano, em grande medida, requer recuperação de áreas urbanas degradadas, para que se constituam novas áreas de lazer e de recreio, mas também a criação de novas áreas residenciais, para que as populações locais usufruam de uma maior qualidade de vida, contribuindo assim para que a imagem do seu território seja uma das motivações turísticas. O encurtamento do período de férias e o aumento dos MICE (Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions) proporcionaram o desenvolvimento do “City Breaks” e do “Touring Cultural e Paisagístico”. MARTINS (1993, p. 68-69) afirma que “*em espaço urbano, as actividades de lazer no seu conjunto, representam também uma das componentes do bem-estar da população, pelo que permitem que a cidade se torne para os seus habitantes um melhor espaço para viver e para aqueles que residem fora dela um espaço mais atractivo, ao reunir e desenvolver um número crescente e mais diversificado de actividades que poderão mesmo funcionar como imagem de marca da cidade e factor de afirmação regional, nacional e mesmo internacional*”.

O turismo cultural, nos últimos anos, sofreu algumas alterações, muito por consequência do processo de globalização que alterou os hábitos de consumo e provocou facilidades de deslocações através das viagens “low cost”. Com efeito, e citando PÉREZ (2009, p. 108), “*face ao turismo convencional e de massas, o turismo cultural apresenta-se como uma alternativa ao turismo de sol e praia*”, levando as

motivações culturais a ser uma das principais causas de deslocações turísticas segundo dados da Organização Mundial de Turismo.

O contacto com o território e as suas paisagens, com as “zonas históricas” e o seu património histórico e cultural poderão ser considerados as principais motivações turísticas. Contudo, como nas diversas formas de fazer turismo, existe a necessidade por parte do turista de perseguir uma experiência em várias áreas, como a social, que integra as relações com a população local e a sua hospitalidade, o bem-estar e a segurança; a cultural, que compreende os três A’s, correspondendo à Animação através dos espaços culturais como monumentos históricos, eventos e festivais ligados ao cinema, à música, à cultura, ao teatro e outras actividades turísticas, ao Alojamento e à Alimentação; as económicas, relacionadas com a relação qualidade - preço, custo - benefício, infra-estruturas de desenvolvimento como acessibilidades, vias de comunicação e sistemas de transporte. Segundo AGUIAR *et al* (2009, p.5), “*o turismo cultural pode definir-se como sendo a principal motivação do turista ao procurar novas formas de conhecimento e novas emoções através do contacto com o território e do seu património histórico e cultural*”.

Os circuitos pedestres associados ao turismo cultural em ambientes urbanos têm vindo a ganhar alguma importância, possuindo vantagens que proporcionam consequências muito favoráveis para os destinos no que diz respeito à preservação do património cultural urbano. Estes constituem instrumentos de desenvolvimento local para além da preservação do património histórico e cultural, com a sua exploração poderão estabelecer formas de dinamização social, económica mas também cultural aos centros urbanos.

Um dos pontos essenciais que poderá consolidar os centros urbanos como desencadeadores de circuitos pedestres assenta na cooperação e interacção entre turistas, população local e comércio local, proporcionando o desenvolvimento da economia local. Para combater com a sazonalidade destes destinos e deste segmento de mercado, as autarquias, universidades e empresas privadas criadoras e promotoras de circuitos turísticos, tenderão a cooperar para que exista reconhecimento e valorização do património local, alargando assim à população local o conceito de pedestrianismo.

Apesar dos territórios rurais possuírem uma relação directa com os espaços naturais possuindo grande apetência para a promoção e preservação dos espaços ambientais e patrimoniais, ainda carecem de infra-estruturas de desenvolvimento e de apoio e sobretudo ao nível da formação profissional e do fraco índice de

desenvolvimento humano, constituindo indicadores menos favoráveis para a afirmação de uma área de turismo consistente e atractiva. De facto, o território nacional é composto por todo uma série de áreas protegidas que abrangem as componentes tradicionais, mas também invocam uma componente de inovação associada ao turismo e ao lazer.

O espaço natural, gerador de diversidade ambiental e paisagística, constitui um dos componentes expressos no PENT, desenvolvido pelo Ministério da Economia, e que refere que *“o Turismo de Natureza representa em Portugal 6% das motivações primárias dos turistas que nos visita”* e *“no que diz respeito à percepção dos turistas face a Espanha, os pontos fortes de Portugal são a simpatia e animação, face a uma menor qualidade das infra-estruturas hoteleiras e das actividades relacionadas com o Turismo de Natureza”*. Em relação aos obstáculos do desenvolvimento do turismo de natureza em Portugal, o PENT menciona que *“apesar de 21% do território nacional ser considerado área protegida, o Turismo de Natureza em Portugal apresenta claros défices infra-estruturais, de serviços, de experiência e know-how e de capacidade competitiva das empresas que operam neste domínio”*. E que o desafio passa por desenvolver uma oferta que integre o respeito pelo ambiente natural, tendo ainda como objectivo *“tornar o produto vendável turisticamente, mas sempre preservando as áreas protegidas”* (2006-2015, p. 67).

Actualmente, a geodiversidade compreende mais-valias para a definição de percursos pedestres e constitui repercussões directas na actividade humana e no meio natural (GEOTIC, 2010, p.1).

Com efeito, como já foi referido anteriormente, o território nacional possui carências técnicas e profissionais, nomeadamente ao nível das infra-estruturas e dos equipamentos que constituem obstáculos à afirmação do Turismo de Natureza em Portugal, além da concorrência com outros países da Europa, nomeadamente a Espanha e a França. A proposta anunciada pelo PENT para a meta 2006-2015 está ainda longe da realidade nacional no que diz respeito às iniciativas relacionadas com o Turismo de Natureza. A concorrência com outros países com peso histórico, nomeadamente à relação que possuem com os espaços de natureza, torna o processo de desenvolvimento e consolidação condicionado para o território nacional.

Como podemos observar após a análise do documento intitulado *“Turismo de Natureza”*, inserido nos *“10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento de Portugal”* realizado pelo Turismo de Portugal, o território nacional é composto por

diversos tipos de paisagem, sendo as áreas rurais as mais predominantes, projectando assim actividades como o Turismo de Natureza como forma de desenvolvimento económico e social destas áreas em acentuada perda populacional. Neste documento, podemos salientar ainda que, ao contrário do Plano Estratégico Nacional do Turismo que ambiciona abranger o turismo a todo território nacional, o “*Turismo de Natureza*” reconhece as fragilidades no desenvolvimento do ordenamento do território, assim como, a escassez de infra-estruturas e equipamentos, pretendendo desenvolver e estruturar estas componentes.

As prioridades de desenvolvimento e consolidação do Turismo de Natureza por regiões estão essencialmente centradas no Porto e Região Norte, Centro, Açores e Madeira, enquanto o Alentejo e Lisboa passam para um segundo plano da estratégia de desenvolvimento do Turismo de Natureza.

O pedestrianismo é uma actividade de Desporto de Natureza com influência na preservação ambiental e paisagístico de um dado território, pois promove o contacto dos pedestrianistas com o meio natural e, mais importante, é uma actividade essencial para a consciencialização dos pedestrianistas para a preservação e conservação da natureza.

O património geomorfológico assume uma importância vital na identificação de paisagens com ocorrências geomorfológicas. Assim, e de acordo com Cunha *et al* (2004, p.7) existem “*dois tipos de ocorrências geomorfológicas como elementos do património geomorfológico: as formas de relevo e depósitos correlativos*”, que podem integrar “*formas e depósitos, grandes ou pequenas, isolados ou formando conjuntos sistémicos*”. Com efeito, as diversas formas que constituem o património geomorfológico assumem uma importância fulcral para a definição do conceito de paisagem e para o ordenamento do território, na medida em que a classificação dos elementos geomorfológicos é essencial para o “*desenvolvimento de estratégias concertadas de recuperação, conservação e protecção da paisagem*” (CUNHA *et al* 2004, p. 10).

Às características geomorfológicas associam-se os valores naturais, nomeadamente os relacionados com a biodiversidade, e os valores culturais, ligados às actividades tradicionais, projectando os espaços de montanha em territórios de procura e de consumo, constituindo novas áreas de lazer e de recreio, nas quais seja proporcionado a realização de práticas desportivas através do contacto com os valores naturais e ambientais. Nas diversas actividades desportivas que compreendem a componente do lazer e do recreio, podemos salientar os percursos pedestres, sendo este

o nosso principal objecto de estudo. As iniciativas desportivas, e neste caso específicos os percursos pedestres, conjugados com o Turismo de Natureza, estabelecem formas de valorização e promoção destes territórios.

Os percursos pedestres, enquanto forma de valorização e promoção do património geomorfológico e geológico, não assumem um papel de relevância na escolha dos percursos, pois em muito dos casos seria necessário um guia para interpretação da paisagem e da geomorfologia do território e das formas geológicas. Contudo, a associação às formas naturais e às formas geomorfológicas e geológicas poderia constituir um factor de atractividade e um instrumento de ordenamento do território. A inventariação e a pressuposta classificação do património geomorfológico e geológico poderiam igualmente ser factores de atractividade pelos percursos pedestres com interesses geomorfológicos e/ou geológicos.

A importância dos percursos pedestres e de outras actividades desportivas não compreendem a revitalização económica, social e demográfica de uma determinada área, quer seja urbana ou rural, pois sem um planeamento sustentado do território, nomeadamente através da promoção dos valores naturais, ambientais e paisagísticos, e sem o desenvolvimento de infra-estruturas de desenvolvimento e equipamentos sociais e a integração de actividades turísticas no território constitui um planeamento sustentado do território. De acordo com Vieira (2004) “ *Assim, e apesar de sabermos que as actividades de turismo e de lazer, por si só, são incapazes de induzir uma revitalização económica, social e cultural destas áreas, mas conscientes da sua importância quando integradas em políticas de desenvolvimento mais amplas*” através de um “ *planeamento estruturado e sustentado da utilização do património geomorfológico e da paisagem como recurso para desporto, lazer, contemplação e diversão, capaz de atrair visitantes e de dinamizar novas actividades turísticas e, consequentemente, a magra economia destes territórios*”.

A criação de percursos pedestres, com a respectiva marcação no terreno e contemplando os sítios geomorfológicos, constitui para os pedestrianistas uma forma de explorar e estabelecer contacto com os espaços naturais e culturais, promovendo as dinâmicas turísticas e as dinâmicas territoriais.

No caso de Vila Nova de Gaia existe um conjunto de áreas com interesse no património geológico e geomorfológico que se prolonga desde o Cabedelo, até á praia de Lavadores; o restante litoral de Gaia e a Escarpa da Serra do Pilar. GOMES *et al* (2002, p. 1-6) refere que “ *O sector costeiro de Vila Nova de Gaia que vai desde o*

Cabedelo até á praia de lavadores, constitui um dos elementos mais interessantes do litoral de Vila Nova de Gaia. A sua riqueza revela-se na diversidade de aspectos geológicos e geomorfológicos, não só sob o ponto de vista didáctico, mas também científico”. A identificação e a inventariação do património geológico e geomorfológico nestas áreas estabelecem um passo fundamental para a preservação e valorização deste território, dada a sua fragilidade. Para este efeito, existe um conjunto de organismos que devem estabelecer uma estratégia de concertação territorial, na qual envolva as questões do ordenamento do território com as componentes da preservação e valorização do património. Assim sendo, a criação de circuitos pedestres para a interpretação do território, devidamente marcados e sinalizados, pode constituir uma forma de promover as potencialidades destas áreas e uma forma de elaboração das problemáticas de ordenamento do território. A necessidade de criação de percursos pedestres não se centra apenas na preservação do património geomorfológico e geológico, mas também na sua divulgação (GOMES *et al* 2002, p.1-6).

2.6 – NOVAS TECNOLOGIAS, INTERNET E OS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA NA VALORIZAÇÃO DOS PERCURSOS PEDESTRES

As novas tecnologias de informação e de comunicação, nas quais se integra a internet, são cada vez mais um veículo de partilha de informação e uma ferramenta de desenvolvimento da actividade turística. A este nível, a internet compreendeu diversas mutações no que diz respeito à oferta turística, à promoção e divulgação das actividades de turismo, sendo que o rápido acesso à informação e a rapidez da comunicação são factores fundamentais para a escolha dos destinos turísticos, minimização dos custos para os utilizadores, pois não existem intermediários na compra do “pacote de viagens”, o que permite estabelecer uma ligação directa entre os clientes e os serviços, e para a exploração de novos segmentos de mercado. Sendo assim, a internet constitui-se cada vez mais como um meio dinâmico de acesso à informação, possuindo valores de divulgação, expansão e desenvolvimento da actividade turística. As Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) são hoje um instrumento poderoso e essencial, na tomada de decisões, tornando-se cada vez mais numa área fundamental nas sociedades contemporâneas.

A utilização dos SIG constitui uma ferramenta de representação cartográfica e de leitura de informação geográfica, podendo também integrar cartografia temática. Neste caso, salientamos a cartografia turística, imagens e ortofotomapas (fotografias aéreas), MDT's (modelos digitais de terreno) e ainda modelos tridimensionais (3D). SILVA (2008, p. 30) refere que *“Os serviços de mapas dinâmicos com diferentes tipos de representação cartográfica estimulam os utilizadores a serem participantes activos no processo de comunicação geográfica e permitem que estes percepcionem melhor os fenómenos e as características da realidade”*.

Os SIG assumem cada vez mais uma importância significativa para o desenvolvimento de trabalhos de cartografia, na medida em que é indispensável a utilização de técnicas cartográficas e dos SIG. Estes constituem ferramentas basilares, quer na sistematização e georeferenciação, no tratamento e análise da informação recolhida, quer no que diz respeito às suas potencialidades ao nível da divulgação. A divulgação de informação através da internet, com recurso a mapas dinâmicos, compreende um modelo expansionista, na medida em que apresenta potencialidades de utilização para o turismo de natureza, mas também para o turismo urbano e para o turismo cultural. Os SIG aplicados ao turismo têm vindo a crescer de forma

significativa, na medida em que compreendem ferramentas para a elaboração e distribuição com recurso à internet, nomeadamente através da utilização de mapas dinâmicos. Os SIG constituem ferramentas que permitem ganhos em termos de celeridade, de eficiência, de acesso à informação e de proximidade ao território. Autarquias e entidades públicas, como é o caso do Turismo de Portugal e do Instituto de Conservação da Natureza, recorrem frequentemente aos SIG para a georeferenciação de informação turística e geográfica e representação espacial, envolvendo aplicação dos mapas dinâmicos através da Internet. SILVA (2008, p. 44) destaca os mapas dinâmicos como sendo “ *bastante adequados e úteis para a disponibilização da informação turística*” mas também, “*são excelentes canais de promoção e de ligação entre os consumidores e as empresas que prestam os serviços turísticos*”. Os SIG, para além de constituírem um meio de produção dinâmica de informação georreferenciada, são um excelente indicador de modernização do trabalho técnico. A disponibilização da informação é também caracterizada como sendo uma forma que possibilita o mapeamento de informação geoespacial. Assim, os SIG compreendem a disponibilização de conteúdos de carácter territorial no âmbito do Urbanismo, Reabilitação Urbana, Habitação Social, e mais recente do Turismo e as suas componentes, inovando nos conteúdos e ferramentas de divulgação.

No que diz respeito aplicação dos SIG à criação de percursos pedestres, praticamente todas autarquias possuem no seu site rotas temáticas com informações sobre o tipo de percurso, a forma, a extensão, a duração, os pontos de interesse, entre outras informações que sustentam a escolha de um determinado percurso num determinado município. Segundo JESUS (2003, p. 150), as novas tecnologias, nas quais se inclui o GPS, são actualmente uma ferramenta de navegação autónoma e global que possui aplicações no espaço aéreo, aquático e terrestre, destacando-se o posicionamento e a georeferênciação. A cartografia, a detecção remota, a fotogrametria, os SIG, a Geologia, a Geomorfologia, a Oceanografia, a Arqueologia, a Meteorologia, a Geofísica, o Ambiente e nestes últimos anos o Turismo são algumas das áreas do conhecimento em que é possível aplicar o GPS para obtenção dos dados.

É sobretudo na área do turismo, e nomeadamente na componente dos percursos, que a utilização do GPS se tem desenvolvido nestes últimos anos. A utilização do GPS permitiu aos pedestrianistas estar em contacto permanente com dados georeferenciados do percurso no terreno. Com efeito, estando no terreno, os pedestrianistas poderão efectuar descarregamentos dos dados referentes ao percurso a realizar para o seu GPS

ou PDA, para que possam ter visualização e navegação dinâmica, ter diferentes escalas de visualização, efectuar cálculo das distâncias, identificar e ter acesso à consulta de informação associada aos dados, pesquisa de informação, hiperligação para outros serviços e outras páginas de “Internet”, entre outros.

A disponibilização de informações do percurso para GPS ou PDA requer constante actualização dos dados no “site”, para que não existam dados que não correspondam à realidade do terreno. As áreas florestais ardidas fazem variar as informações disponibilizadas pelo GPS do site, pois, em alguns dos casos, a sinalização e marcação dos percursos no terreno encontra-se danificada e no GPS não existe referência a esse respeito, o que faz com que as informações possam não estar actualizadas. Actualmente, existem propostas de percursos que assentam na identificação dos percursos através de cartas topográficas/militares e com recurso a GPS, contribuindo para o reconhecimento do percurso no terreno, seguido de um tratamento gráfico, na qual apresenta o traçado do percurso; a variação da altitude e extensão (GEOTIC, 2010, p.3).

III. ESPAÇOS DE TURISMO, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E O CONCELHO DE VILA NOVA DE GAIA

3.1 – TURISMO E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A Geografia do Turismo, ao debruçar-se sob fenómeno do turismo, procura compreender as relações estabelecidas entre as actividades de turismo e o espaço geográfico, desencadeando as suas implicações no território através dos fenómenos sociais, ambientais e económicos (OLIVEIRA, 2004, p. 1). Neste sentido, podemos dizer que o espaço geográfico e o território possuem implicações directas no processo de desenvolvimento das suas potencialidades turísticas.

As características do território determinam as potencialidades dos espaços de turismo na sua capacidade de atracção, mas também estabelecem a qualidade e a diversidade da oferta. Neste sentido, os grandes espaços de turismo a nível mundial são o espaço litoral-balnear no período de Verão, o espaço de montanha e o espaço urbano na época de Inverno, sendo que os motivos turísticos dominantes variam entre a praia, a neve, a cultura, o património e as compras, respectivamente (MARTINS, 1993 p.61). Na esfera turística nacional, os espaços dominantes variam entre o espaço urbano e o espaço litoral-balnear, com predominância de áreas consolidadas como o Algarve, Lisboa e a Madeira, correspondendo a 65% da oferta hoteleira e 75% da procura (MARTINS, 2007 p.101). Noutra dimensão do turismo nacional, apresentam-se um conjunto de outros espaços com diferentes motivações turísticas, mas com expectativas de desenvolvimento semelhantes, como é exemplo os Açores, Porto e Norte de Portugal, Alqueva, Oeste, Litoral Alentejano, Serra da Estrela e Porto Santo (PENT, 2006, p.6). Os comportamentos dos turistas, articulando-se com as motivações, originam as suas escolhas e permitem as comparações entre o turismo exclusivo e o turismo de massas, sendo estas consideradas as duas grandes tipologias do turismo (CUNHA, 1997 *in* OLIVEIRA, 2004, p.2).

A ideia de que todos os territórios constituem territórios de turismo torna-se uma ideia um pouco diferente da realidade turística nacional, na medida em que há todo um conjunto de componentes consideradas basilares na diversificação e diferenciação dos espaços de turismo, articulando-se com a projecção do tipo de oferta. Esta ideia converge com as estratégias definidas no PENT, que tenta projectar outras áreas de turismo com ou sem preponderância de “raízes turísticas”. As expectativas dos

territórios, face à capacidade do turismo em funcionar como vector de desenvolvimento e de reanimação da economia local/regional/nacional, compreendem, de facto, motivações de primeira instância. GONÇALVES (2005, p.2) indica que “*A maioria das regiões encara o turismo como um meio privilegiado de desenvolvimento, sendo muitas vezes considerado como única alternativa para as actividades económicas em declínio*”. Com efeito, os territórios conotam as actividades de turismo como um instrumento de desenvolvimento e de ordenamento do território, procurando criar condições para um “*equilíbrio sustentável do território*”, na qual compreende benefícios económicos, sociais e ambientais.

Neste sentido, o turismo e o ordenamento constituem uma relação de proximidade, na medida em que o processo de ordenamento do território está presente nos espaços de turismo, no qual se integra os espaços urbanos, os espaços litorais e os espaços rurais. A definição de políticas de ordenamento do território, a nível nacional com o Programa Nacional de Ordenamento do Território (PNPOT) e a nível municipal com o Plano Municipal de Ordenamento do Território (PMOT), projectou o país para um crescente reconhecimento na importância de organizar e estruturar o território e as actividades de turismo, prendendo-se na requalificação e revitalização dos centros históricos e no ordenamento do espaço litoral, através das acções do Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades (Polis) e do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC). MARTINS (2007, p.102) considera que neste período “*o país atravessa uma fase de grande produção legislativa, conseqüente na elaboração de instrumentos fundamentais de ordenamento do território*” enquanto “*os interesses instalados foram produzindo vectores convergentes que contribuíram para firmar uma indissociável articulação entre o ordenamento do território, o turismo e o processo de urbanização*”. A necessidade de produzir estes documentos legislativos corresponde, em grande medida, a um conjunto de crescentes preocupações que emergem junto dos espaços de turismo.

Num país com acentuadas assimetrias regionais entre o espaço rural e o espaço urbano concentrado no litoral e com escassez de estratégias adequadas para redimensionar novas soluções de organização do território, o turismo constitui uma actividade que compreende efeitos multiplicadores na economia, através da criação de infra-estruturas e acessibilidades, do desenvolvimento dos transportes, do desenvolvimento de actividades relacionadas com a alimentação, a animação e ao alojamento, e da preservação e recuperação património natural e cultural, podendo

contribuir para a redução dos desequilíbrios. As iniciativas de redução de assimetrias, nomeadamente entre este espaço urbano e o espaço rural, não produziram grandes alterações no processo de concentração do litoral e não desencadearam ganhos significativos na pulverização de novos espaços de turismo, com das potencialidades ao nível da oferta centradas na dinamização do Turismo em Espaço Rural (TER) e no Turismo de Natureza.

3.2 – AS ÁREAS URBANAS: O ACORDAR DOS CENTROS HISTÓRICOS PARA O TURISMO

O turismo constitui um vector de animação de muitos territórios, nomeadamente dos territórios urbanos, que compreendem graves problemas ao nível da perda de vitalidade demográfica, mas também económica e social. Os territórios urbanos deparam-se em profunda perda demográfica, assumindo-se assim as periferias como área de grande atractividade, proporcionando uma maior qualidade de vida aos seus residentes, deixando assim os centros com défice populacional e com problemas no que diz respeito à degradação de habitações e de espaços públicos. MARTINS (2006, p.284) refere que *“A partir dos anos 80 foi levado a cabo um variados conjunto de intervenções em muitas cidades, por norma para requalificação de áreas centrais em perda [...]”*. Com efeito, com o aparecimento deste fenómeno, seguiu-se um outro conjunto de programas de recuperação e de requalificação das áreas degradadas e de criação de novas áreas de lazer, constituindo veículos estratégicos de requalificação dos centros urbanos. As expectativas criadas com o desenvolvimento das actividades de lazer e de turismo em áreas urbanas são elevadas, sendo o turismo considerado um impulso para a revitalização económica e social destas áreas. MARTINS (1993, p. 68) indica que *“A cidade é por excelência, o local de mais forte concentração das actividades de lazer”[...] “O motivo turístico dominante centra-se na carga histórica dos aglomerados, na capacidade para funcionar como centro de actividades ligadas ao comércio de hierarquia elevada – as compras – e do conjunto de equipamentos e estabelecimentos vocacionados à comercialização de serviços ligados com o lazer”*. Nesta medida, as actividades de lazer em áreas urbanas parecem ter consequências muito positivas para estruturação e organização do espaço, mas também constituem uma componente muito forte na revalorização e revitalização destas áreas. MARQUES *et al* (1998, p.123-129) indicam que *“a revitalização das áreas centrais dos pequenos aglomerados urbanos, pela preservação do edificado, pela animação cultural e pela diversificação das formas de lazer fazem não só parte do imaginário dos poderes locais, como constituem componente de acção”*.

Considera-se a cidade um espaço de excelência no que diz respeito à concentração das actividades de lazer e de turismo, constituindo um destino turístico de relevância no panorama nacional e internacional. A cidade engloba uma série de componentes, nas quais estão englobadas as componentes do alojamento, da animação e da alimentação, consideradas fundamentais para atracção de turistas e para a criação

expectativas de consolidação de oferta turística, mas também para a compreensão e para a organização do território. Para além da animação, alimentação e do alojamento, a consolidação dos centros urbanos como destino turístico destacado prende-se pela sua capacidade organizacional e funcional. Assim sendo, existem alguns elementos básicos que qualificam, com maior ou menor impacto, um destino turístico: a qualidade dos equipamentos, das infra-estruturas e das acessibilidades, uma eficaz rede de transportes públicos e a imagem proporcionada pelo conjunto das suas atracções. FALCÃO (1999-2000, p. 64) refere que “*O investimento no turismo urbano é muito complexo na medida em que envolve o desenvolvimento de infra-estruturas, precauções ambientais, melhoramento da imagem, ou adesão da comunidade*”.

A dinamização das actividades de lazer associadas à componente da animação corresponde a uma parte integrante do papel dos centros urbanos na definição da capacidade de atracção de visitantes através dos espaços culturais, dos espaços desportivos, dos espaços sociais, dos espaços nocturnos de lazer e dos espaços de comércio e de compras.

O peso do centro histórico e do património histórico e cultural compreende motivações muito significativas na procura do destino turístico e na consolidação das áreas receptoras de turismo. A classificação do centro histórico e do património, quer a nível de constituição de monumento nacional, quer a nível de património mundial da humanidade, possui um carácter muito próprio e reflecte na decisão do turista em termos de procura dos destinos turísticos. FERREIRA (1997, p.) refere que “*O conceito de património histórico e edificado e as operações de conservação e de valorização dependem de um contexto mais vasto – a evolução dos territórios, em virtude de determinados processos e transformações socioeconómicos e políticos*”. A salvaguarda, a protecção, a conservação, a requalificação, a reabilitação, a manutenção e a revitalização do espaço histórico e do património enquanto construtores e organizadores da paisagem, constituem elementos fundamentais na forma de potenciar a oferta dos destinos turísticos.

Uma das principais componentes que compreende a relação da importância do património cultural e histórico com o território verifica-se ao nível da projecção de circuitos turísticos culturais com repercussões de desenvolvimento a vários níveis. PINTO *et al* (2009, p.8) referem que “*Os circuitos culturais podem constituir um instrumento para o desenvolvimento local, dinamizando social, económica e culturalmente uma cidade*”. De facto, se existir uma organização coesa do poder

político na compreensão das motivações turísticas e da capacidade do território em projectar as suas atracções de forma a conquistar públicos, poderá usufruir de uma maior dinamização social e cultural, o que poderá promover o desenvolvimento local através da emergência de actividades de lazer não só ligadas à restauração, mas também ligadas ao comércio, às compras e à animação. Contudo, o poder das empresas privadas ultrapassa as questões públicas e este tipo de manobras que possam desenvolver as potencialidades turísticas dos territórios ficam à margem das expectativas criadas. Assim, o poder privado concentra-se na capacidade de expandir o seu capital, em detrimento da cooperação local e do seu desenvolvimento.

3.3 – PORTO: OS PROGRAMAS DE REQUALIFICAÇÃO E O INTERESSE PELO TURISMO

Ainda durante o Estado Novo foram realizadas algumas iniciativas que desencadearam a aventura do Porto no domínio do lazer e do turismo, dando-se a abertura da Escola da Hotelaria e Turismo e a construção do aeroporto de Pedras Rubras (MARTINS, 1993 p. 111). Neste sentido, a cidade do Porto tenta desenvolver as suas potencialidades turísticas, pulverizando uma dinâmica de animação cultural e social com alguma relevância.

A cidade do Porto, ao longo tempo, implementou uma série de projectos de reabilitação e requalificação funcional em áreas com significativos índices de degradação. Entre os projectos de Requalificação Urbana, destaca-se a CRUARB (Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo), que projectou a cidade nacional e internacionalmente, explorando novas áreas de turismo e de lazer com alterações funcionais do espaço, transformando antigos armazéns e habitações em estabelecimentos de comércio, animação e restauração, impulsionando novos níveis de procura e de afluência turística (FALCÃO, 1997 p. 73). O centro histórico do Porto, associado ao “Vinho do Porto”, constitui, de facto, um espaço de excelência na dinâmica turística da cidade do Porto e da região Norte.

O tipo de turismo explorado na cidade do Porto aponta para o “Touring Cultural” e para o “City Short Breaks”, como está expresso no PENT, isto é, um tipo de turismo preferencialmente urbano de carácter cultural, histórico e monumental, já que, em 1996, o centro histórico da cidade do Porto foi classificado como Património Mundial da Unesco e, em 2001, foi consagrada Capital Europeia da Cultura. Estes dois títulos permitiram ao Porto ganhar entusiasmos para que se projectasse para uma nova dimensão do turismo e para o reconhecimento das suas potencialidades, enquanto território de turismo.

A projecção do Porto enquanto território de turismo não se deu nos finais do séc. XX, nem nos inícios do séc. XXI, quando a cidade poderia ocupar um lugar de maior destaque nas exigências do turismo internacional, impulsionado pelo crescimento do turismo urbano, quer através da integração do centro histórico do Porto no “Património Mundial da Unesco”, pela adjudicação de “Capital Europeia da Cultura”, pela construção do “Metro do Porto”, pela inauguração da “Casa da Música”, pela realização do “Euro 2004” e pela realização eventos políticos, económicos, sociais, desportivos e gastronómicos. Tal não permitiu que a cidade do Porto integrasse a rota do turismo

urbano internacional. Contudo, nesta última década, as políticas autárquicas permitiram impulsionar o “regresso ao centro”, na medida em que baixa do Porto passou a ser um espaço de lazer nocturno, recuperando e revitalizando esta área em franca perda de vitalidade (MARTINS, 2006 p. 294). A este fenómeno podemos conciliar o desenvolvimento de infra-estruturas, projectos de animação cultural e uma calendarização de eventos constante, que eclodiu com a realização do “Red Bull Air Race” que se realizou em 2008 e 2009. O evento bateu o recorde de assistências entre as cidades que o acolheram, e que por razões de natureza de políticas centrais e organizacionais, retiraram os municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia da rota do evento no ano seguinte. A realização do evento desportivo “Circuito da Boavista”, que começou a ser projectado em 2005, constitui também uma das políticas autárquicas de âmbito nacional e internacional, na medida em que promove o Porto, o turismo e o desporto automóvel.

Podemos salientar que as principais motivações turísticas da cidade do Porto se baseiam, essencialmente, na relação que a cidade possui com a cultura, com a história e com os espaços públicos. Os circuitos turísticos representam uma referência muito significativa na esfera turística, quer através da oferta de circuitos turísticos de barco, de autocarro e de eléctrico, quer através das ligações pedonais entre as cotas altas da cidade, nas quais proliferam os espaços de lazer: compras, restauração e comércio, e as cotas baixas, onde se destaca a frente ribeirinha, na qual se encontra uma parte importante do centro histórico, do património cultural e religioso. As movimentações ao longo da marginal em direcção à Foz representam uma referência nas ligações entre o centro histórico do Porto e o espaço balnear da Foz, enquanto a ligação entre a frente ribeirinha do Porto e o centro histórico de Vila Nova de Gaia realizada através da Ponte D. Luís I confere a associação entre o património do Vinho do Porto e o espaço de lazer de referência, designado de “Cais de Vila Nova de Gaia”.

É neste sentido que a oferta de circuitos turísticos está concentrada na venda de pacotes turísticos, previamente definidos, através de empresas privadas, que fazem a ligação entre os vários pontos de interesse da cidade e com os municípios vizinhos, como é exemplo Matosinhos e Vila Nova de Gaia. Já em relação aos percursos pedestres organizados pelo poder autárquico, existe um conjunto de visitas guiadas projectadas pelo Turismo da Câmara do Porto, no qual são focados diversos elementos e diferentes tipos de actividades de lazer, como é exemplo o património histórico, cultural e religioso, que integra os “Mistérios da Alfandega Nova do Porto”, o “Porto

Desaparecido”, as “ Visitas em Torno da Casa Museu Guerra Junqueiro”, e as “Visitas em Torno do Museu Romântico”; o comércio e as compras, com “Itinerários do Comércio e das Lojas no Porto” e, por fim, a gastronomia, com o “Circuito Gastronómico da Francesinha”. Apesar dos circuitos pedestres possuírem diferentes componentes, como é exemplo o conhecimento da história e da cultura da cidade, não focam as perspectivas da nova realidade portuense que se verificam ao nível das ligações aos municípios vizinhos e o contacto com o território entre a frente ribeirinha e a costa atlântica. “*Dar informações de ligações a outras cidades, com locais a visitar durante a viagem*”, é de facto um factor relevante para a projecção dos circuitos e o poder político nem sempre se preocupa com estas questões (TABATA 2007 *in* AGUIAR *et al* 2009, p. 7).

Os circuitos culturais devem ser apresentados com as diferentes perspectivas e com as diferentes atracções que o território pode oferecer ao turista, na medida em que abrangem um conjunto muito diferenciado de motivações turísticas. Nesse sentido, a condução do circuito deve abranger os espaços públicos abertos e não somente os espaços fechados. Para se usufruir destes espaços seria necessária a existência de uma compensação financeira. Outra das perspectivas é a realização individual dos circuitos turísticos, em que os potenciais utilizadores realizem percursos consoante as suas motivações, tendo por base o mapa turístico do território a visitar.

Com efeito, a qualidade do serviço prestado pelo organismo que fornece este tipo de informações deverá adaptar-se ao tipo de motivação de cada turista, pois a qualidade do serviço prestado poderá influenciar as futuras escolhas de destino turístico ou de percurso a realizar.

3.4 – O ESPAÇO URBANO E AS POLÍTICAS DE TURISMO

A evolução do turismo em Vila Nova de Gaia deveu-se a um conjunto de factores, entre os quais se destacam o desenvolvimento dos transportes e acessibilidades, de infra-estruturas, de equipamentos e de políticas urbanas que conduziram a um crescimento populacional, económico e social verificado nos finais do séc. XX e nos inícios do séc. XXI.

O desenvolvimento dos transportes, com interface intermodal entre o Metro do Porto, a rede de autocarros da STCP e a rede de comboios da CP, permitiu que o concelho expandisse os seus limites fronteiriços, quer para Norte quer para Sul, como podemos verificar na figura 10, imprimindo uma dinâmica territorial e populacional muito forte com os municípios vizinhos. No que diz respeito ao desenvolvimento de acessibilidades, prende-se com a implementação de ligações, nomeadamente do centro histórico ao Porto e à restante Área Metropolitana do Porto (AMP), através de ligações já existentes e de ligações que estão a ser projectadas. As acessibilidades polarizaram o desenvolvimento de novas infra-estruturas, expandindo empreendimentos comerciais que diversificaram novas formas de lazer e de consumo, reproduzindo novas dinâmicas territoriais e espaciais.

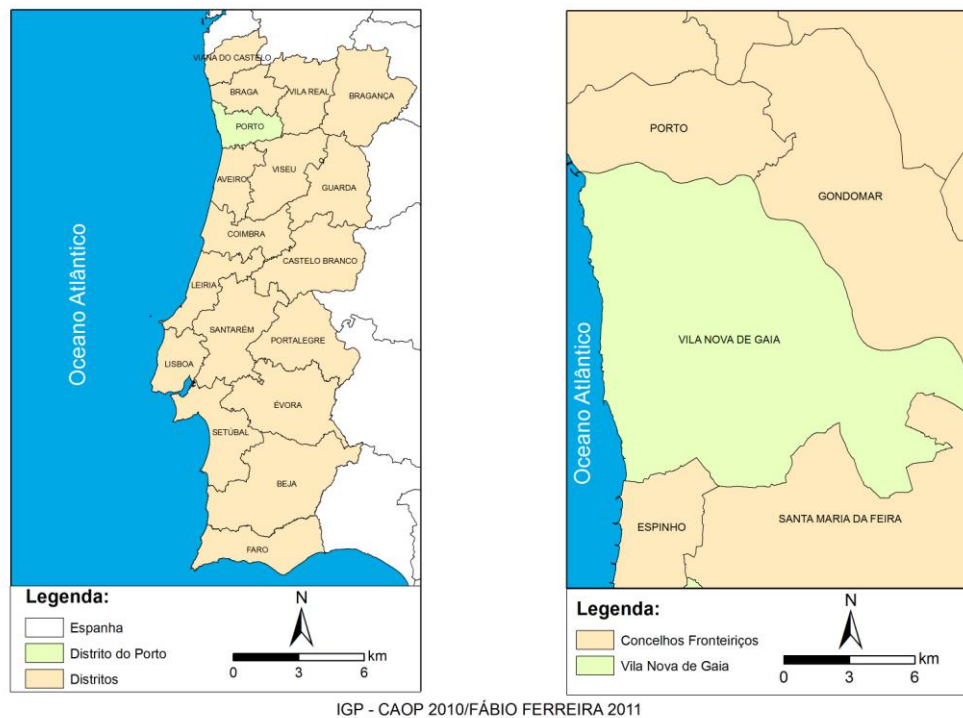


FIGURA 10. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DE VILA NOVA DE GAIA, EM 2011

A nível de políticas urbanas de requalificação do centro histórico, as diferentes fases e os diferentes programas culminaram na realização de investimentos públicos e privadas e na criação de um espaço de lazer bastante atractivo designado de “Cais de Vila Nova de Gaia”. A necessidade de intervenção políticas urbanas no centro histórico, deve-se, em grande medida, à grande concentração de tecido urbano existente, como podemos verificar na figura 11.

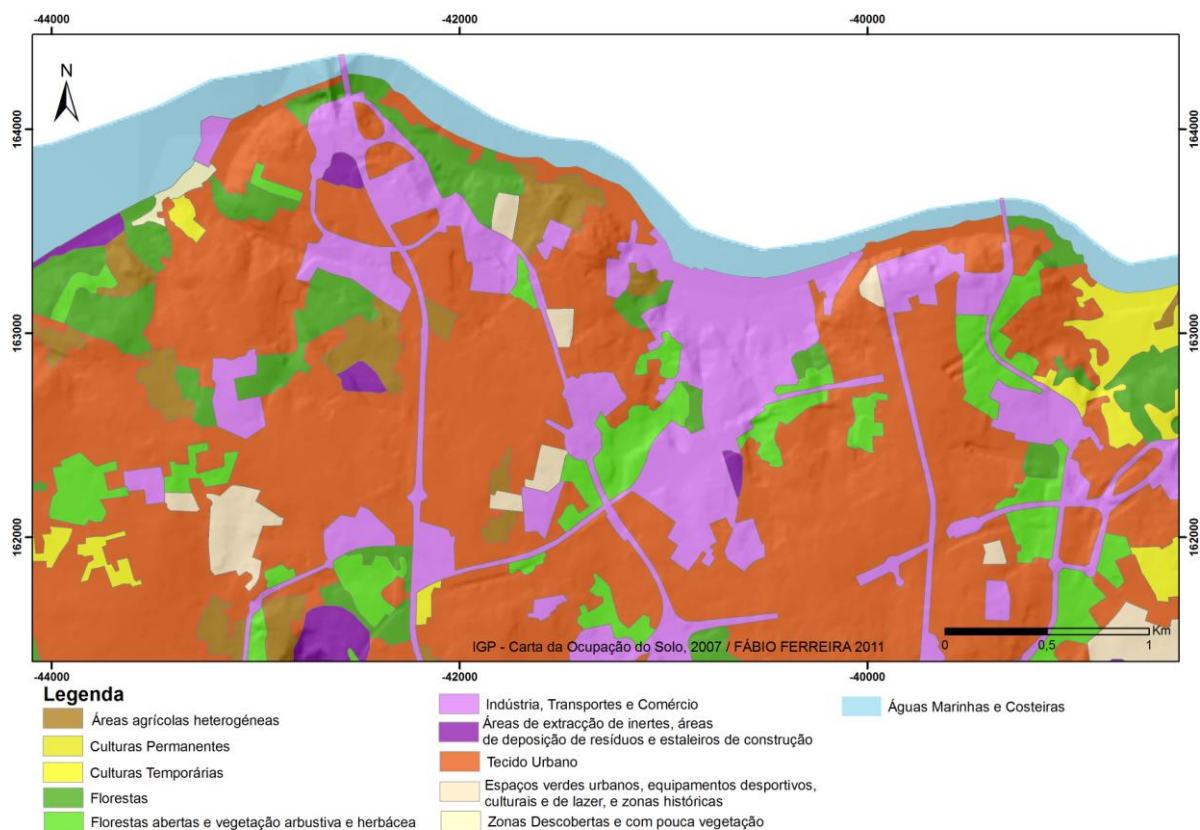
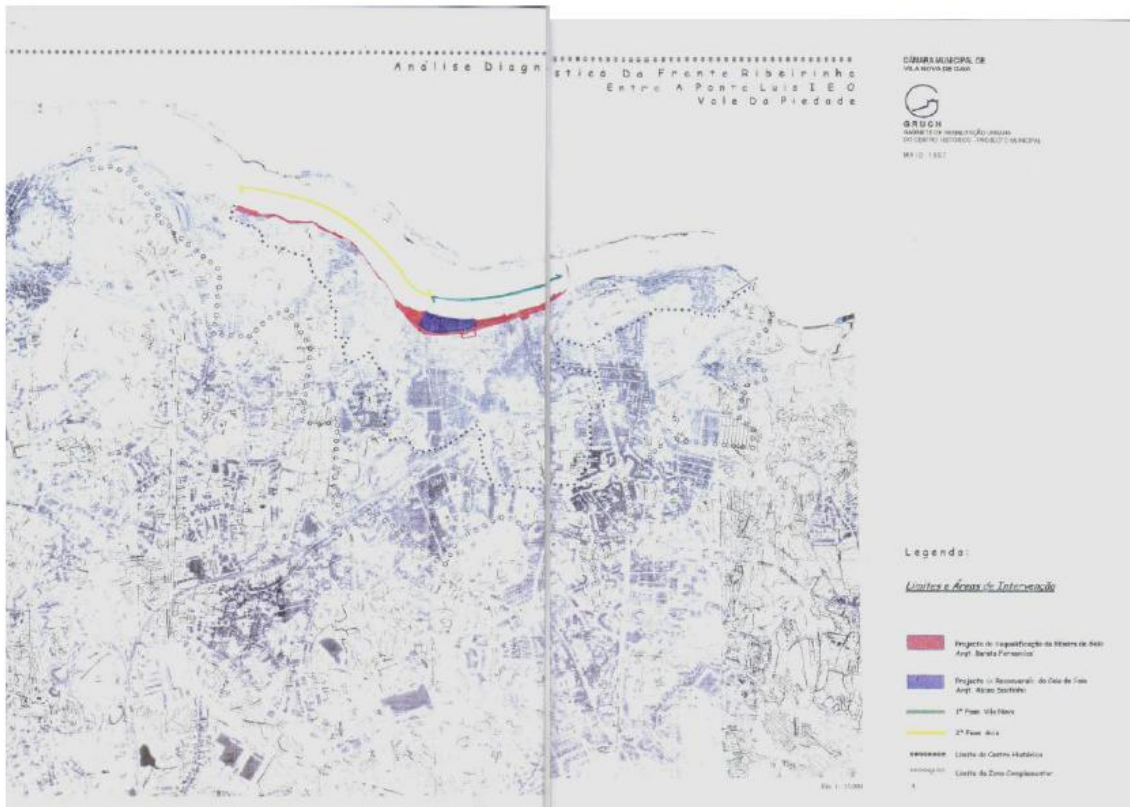


FIGURA 11. CARTA DA OCUPAÇÃO DO SOLO DO CENTRO HISTÓRICO DE VILA NOVA DE GAIA, 2007

O centro histórico de Vila Nova de Gaia foi alvo de diversas tentativas de recuperação urbanística e de revitalização a diferentes níveis. A criação do Gabinete de Recuperação Urbana do Centro Histórico (GRUCH) constituiu a rampa de projecção de programas de requalificação urbana no centro histórico de Vila Nova de Gaia, implementando regras e medidas para a recuperação e revitalização desta área em crise urbanística. Através da planta apresentada na figura 12, podemos observar que estava prevista a requalificação de duas áreas críticas em duas fases distintas.



Fonte: Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia – GRUCH (Estudo para a Intervenção do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia, 1997)

FIGURA 12. GABINETE DE RECUPERAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE VILA NOVA DE GAIA, EM 1997

O projecto URBAN consistiu na requalificação de uma área específica, demarcada pelo centro histórico de Vila Nova de Gaia, e tem por base a concentração das Caves de Vinho do Porto como localização central da Área Metropolitana do Porto. Os problemas sócio-urbanísticos motivados pela degradação ambiental e paisagística do edificado, os problemas sócio-demográficos causados pelo decréscimo populacional no centro histórico, o conseqüente envelhecimento da população potenciado pela exclusão social e pelo baixo nível de instrução e qualificação, e o facto de Vila Nova de Gaia ser considerada como arredor semi-urbano da cidade do Porto constituíram algumas das dificuldades de implementação do projecto.

O projecto URBAN constituiu um arranque para a concepção de Estudos Prévios do Plano Director Municipal que foi implementado em 1984, coincidindo com aprovação da delimitação do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia. As motivações urbanísticas, em torno da requalificação e da recuperação urbanas, tornaram-se

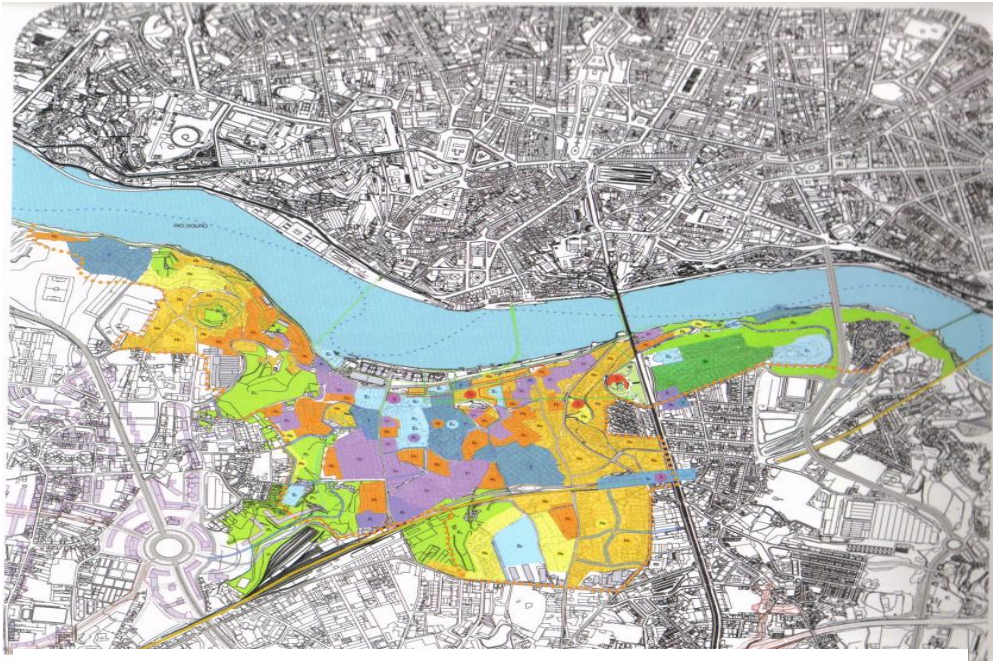
fundamentais para que a candidatura do município ao Programa de Reabilitação Urbana em 1985 constituísse um processo inevitável.

O Centro Histórico constitui um elemento de referência nos planos de recuperação urbana, devido a características já enunciados anteriormente, e em 31 de Julho de 1986 foi publicada em Diário da República a Declaração de Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU). Com efeito, através do arranque destes projectos de requalificação do centro histórico, existiu uma série de outros programas implementados na tentativa de reabilitação e salvaguarda do centro histórico. O Plano de Recuperação e Reconversão Urbanística do Centro histórico de Vila Nova de Gaia incidiu, sobretudo, em duas áreas de intervenção: a área envolvente do Castelo de Vila Nova de Gaia, contemplando um plano de salvaguarda através de directrizes do actual Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), e a Escarpa da Serra do Pilar, sendo esta vista como uma área crítica (FERREIRA, 1997 p. 120).

O centro histórico de Vila Nova de Gaia assistiu a diversas tentativas, por parte de empresas privadas, de reconversão e recuperação urbanística, na medida em que desenvolveram uma maior preocupação com as novas dinâmicas territoriais e urbanísticas. Neste sentido, foi projectado o programa “Masterplan” concebido pela empresa Parque Expo em 2006, compreendendo uma linha estratégica voltada para a organização e reestruturação da Área Crítica de Vila Nova de Gaia, passando pela definição de cinco elementos estratégicos: Organização dos Fluxos; Espaço Público e Estrutura Verde; Edificado e Usos; Equipamentos e Património.

A área de intervenção impulsionada pelo programa “Masterplan”, como podemos observar na figura 13, corresponde à “zona” do Cais de Vila Nova de Gaia e à sua área envolvente ocupada pelas Caves de Vinho do Porto.

A estratégia compreende um complexo processo de reabilitação e requalificação urbana, mas também prende-se com elementos de revitalização a vários níveis, criando novas funcionalidades, nomeadamente na área do turismo e do lazer, e na fixação populacional.



[Fonte: Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia – Gabinete Social e de Recuperação Urbana (Planta de Síntese de Intervenções)]

FIGURA 13. PLANTA DO MASTERPLAN DO CENTRO HISTÓRICO DE VILA NOVA DE GAIA, EM 2005

Entre os diversos projectos que serviram de base para a consolidação do processo de requalificação e reabilitação da frente ribeirinha de Vila Nova de Gaia e a frente marítima, destacam-se o Programa Polis, enquadrado numa intervenção integrada de requalificação urbana e valorização ambiental, visando o planeamento reestruturado das margens do Douro e da faixa litoral da cidade, tendo como objectivos: a criação e requalificação do espaço público, a valorização e criação de parques urbanos, a beneficiação de extensão da frente ribeirinha e da frente marítima, a criação de percursos pedonais e ciclovias e a construção de uma área edificada caracterizada pelo desenvolvimento de equipamentos e infra-estruturas.

A requalificação dos estabelecimentos e das habitações reconverteram esta área num outro importante espaço de lazer associado a uma área de diversão nocturna, que aponta para uma estrutura social muito segmentado, tornando-se uma alternativa de qualidade à baixa e à “Zona Industrial do Porto”. O projecto designado de “Cais de Gaia”, levado a cabo pelo programa Polis de Vila Nova de Gaia, integra-se nos objectivos de renovação e valorização do centro histórico, relacionando a frente ribeirinha com as oportunidades de dinamização de um espaço de animação e de lazer e

potenciando o desenvolvimento do turismo e do lazer através da proliferação de equipamentos associados à animação e à alimentação.

Além dos diversos programas de reabilitação e de requalificação urbana do centro histórico que se tem projectado a nível nacional, o município de Vila Nova de Gaia possui uma rede complexa de planos municipais, entre os quais se destacam o Plano de Director Municipal (PDM) e o Plano Municipal de Ordenamento do Território (PMOT) que se preocupam com as questões do uso do solo, nomeadamente no seu ordenamento e planeamento. Com base no PDM de Vila Nova de Gaia referente ao ano de 2009, através do artigo 2º referente ao título Interesses Públicos Estratégicos, as principais linhas estratégicas são:

- a) afirmação do concelho de Vila Nova de Gaia como território qualificado e de primeira importância no contexto metropolitano;
- b) revitalização do centro histórico em torno das vertentes lúdica, turística e habitacional;
- c) reforço e captação de novas actividades empresariais e logísticas do concelho;
- d) compactação da plataforma cidade;
- e) consagração e estruturação do modelo de baixa densidade na faixa litoral;
- f) organização de uma segunda centralidade urbana em torno do centro geográfico do concelho;
- g) integração de um modelo territorial que integre a actividade turística nas áreas de solo rural;
- h) reforço de uma componente residencial de alta qualidade;
- i) qualificação do uso na Estrutura Ecológica em solo urbano;
- j) qualificação ambiental e paisagística do território.

Com efeito, a componente turística e o centro histórico constituem elementos de referência para a elaboração do PDM de Vila Nova de Gaia, prevendo que as actividades turísticas sediadas no centro histórico, nomeadamente as actividades associadas à componente do alojamento, da animação e da alimentação com a proliferação de estabelecimentos de restauração, cafés e bares, constituam uma forma de potenciar o centro histórico de Vila Nova de Gaia como área de turismo a consolidar. Ainda com base no PDM de Vila Nova de Gaia (2009), referente à Subsecção do Centro Histórico artigo 45º, podemos conciliar diversas componentes no que diz respeito aos usos dominantes, entre os quais se destacam:

1. Nas áreas do centro histórico pretende-se a potenciação da vertente lúdica e turística ancorada na natureza singular na presença do património, o reforço da componente habitacional e a instalação de equipamentos de escala local, municipal e metropolitana;

2. São usos dominantes nas áreas do Centro Histórico, a habitação, o comércio, os serviços e os equipamentos;

3. São usos complementares os pré-existentes e ainda os estabelecimentos hoteleiros, os estabelecimentos de restauração ou de bebidas, os armazéns, desde que contrariem o disposto no artigo 12º e contribuam para potenciar os objectivos gerais estabelecidos para o centro histórico.

Através da identificação dos usos dominantes e das actividades turísticas que pretendem explorar e potenciar, podemos concluir que não existe qualquer referência aos usos dominados pelas Caves de Vinho do Porto sem definição das potencialidades turísticas do centro histórico de Vila Nova de Gaia.

O centro histórico constitui uma área especializada na consolidação de entreposto do armazenamento do Vinho do Porto, sendo considerado o “prato principal” das motivações turísticas do centro histórico de Vila Nova de Gaia, relegando para um outro plano o património histórico, cultural e monumental do concelho, como podemos ver pelo destaque evidenciado na disponibilização da nova matriz do mapa turístico de Vila Nova de Gaia, como podemos verificar na figura 14.

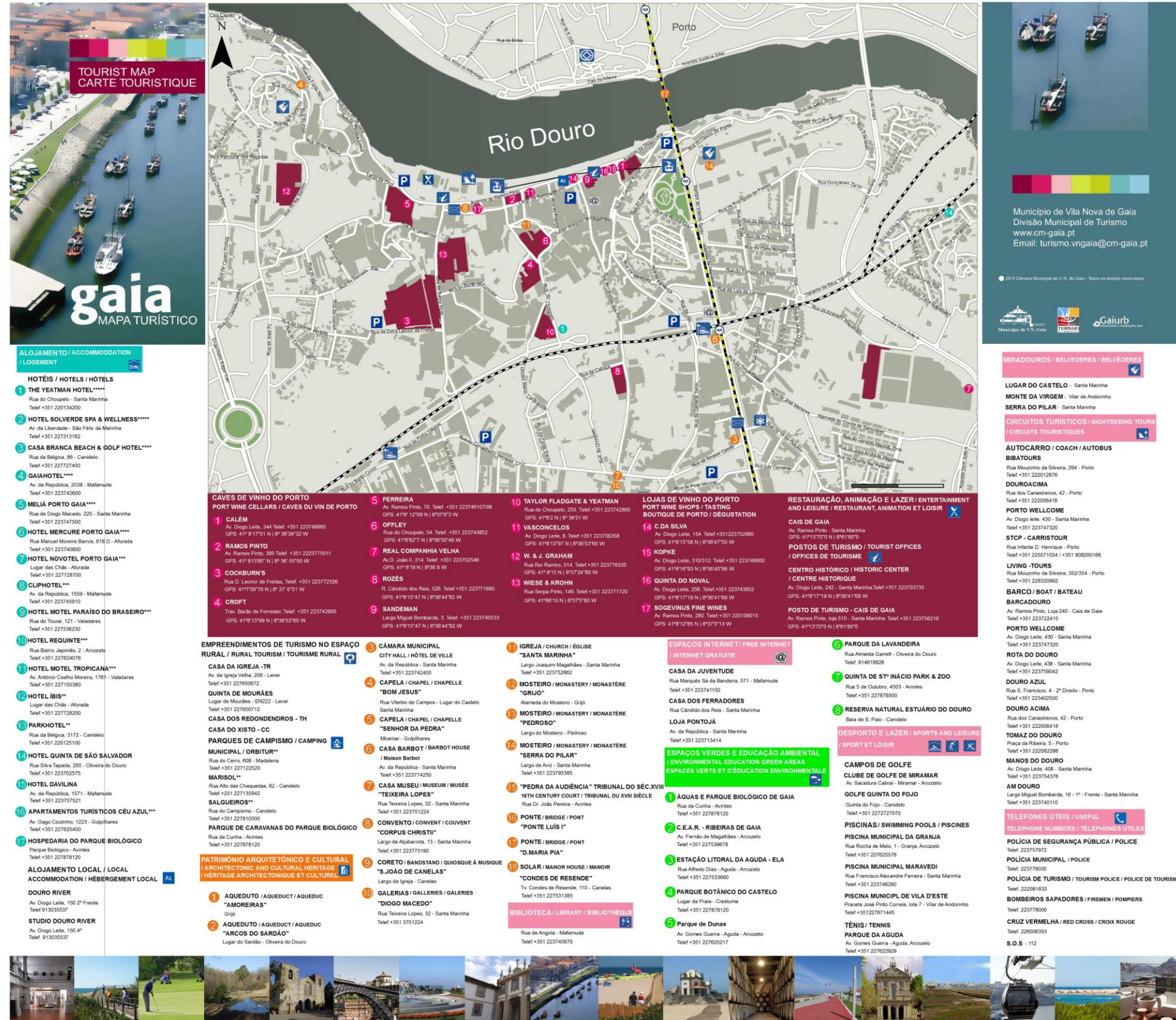


FIGURA 14. MATRIZ DO NOVO MAPA TURÍSTICO DO CENTRO HISTÓRICO DE VILA NOVA DE GAIA

É neste sentido que o armazenamento e a exportação de Vinho do Porto compreendem as componentes base da estrutura económica das freguesias que constituem o centro histórico. Contudo, têm apresentado alguma ineficácia no que diz respeito à organização da estrutura urbana e territorial, devido em grande parte à localização periférica em relação ao Porto e à incapacidade de absorver mão-de-obra local, considerada imprescindível para a contribuição do desenvolvimento e cooperação local entre estas empresas de Vinho do Porto e a autarquia de Vila Nova de Gaia.

Assim sendo, existe uma clara oportunidade de potencializar um produto designado de Vinho do Porto e todas as suas actividades envolventes. No entanto, ainda persiste alguns elementos que contrariam o desenvolvimento das Caves e do turismo em Vila Nova de Gaia no âmbito nacional e internacional. Não podemos esquecer a influência do Porto como Património Mundial da Unesco, que é considerado um elemento fundamental na dinamização e divulgação de uma imagem a potenciar, arrastando o centro histórico de Vila Nova de Gaia e associando-a a esta imagem e ao Porto.

Actualmente, o centro histórico de Vila Nova de Gaia é considerado uma área consolidada no que diz respeito ao armazenamento e comércio do Vinho do Porto, funcionando como uma espécie de “cluster” de armazenamento e comércio. Este facto impulsionou uma reconversão e modernização dos armazéns e das lojas de Vinho do Porto com apoio municipal com a inauguração de museus das diversas caves de Vinho do Porto, proporcionando a acentuação do Vinho do Porto como principal motivação turística.

A recente classificação e interesse do poder político do município no património cultural, histórico e monumental contribuíram para a sua defesa e salvaguarda, implementando planos e medidas de reabilitação e requalificação de património, como é exemplo a Igreja e Claustro do Mosteiro da Serra do Pilar, a Ponte D. Maria Pia, a Ponte D. Luís I e o convento Corpus Christi. Contudo, como já referimos anteriormente, o peso do património não influencia nas motivações turísticas de forma significativa, visto que o monumento que porventura pudesse suscitar um maior interesse, o Mosteiro da Serra do Pilar, não se encontra aberto ao público.

Este conjunto de factores projectou o centro histórico de Vila Nova de Gaia para uma nova dimensão do turismo e do lazer. As imagens criadas pelo “Cais de Gaia” constituem um excelente motivo para a deslocação ao centro histórico, nomeadamente através da fruição das vistas sobre o Porto e o Património Mundial da Unesco, enquanto

as dinâmicas impressas pela capacidade atractiva das caves de Vinho do Porto estabelecem uma série de fluxos turísticos imprescindíveis para a dinamização do centro histórico de Vila Nova de Gaia.

Este fluxo turístico promoveu a criação de percursos pedonais de forma a constituir uma ligação entre o centro histórico e o espaço litoral – balnear. Este fluxo permitiu e justificou o desenvolvimento de um conjunto de acessos, de passadiços e de ciclovias, preponderantes para o desenvolvimento de percursos, como podemos na figura 15.

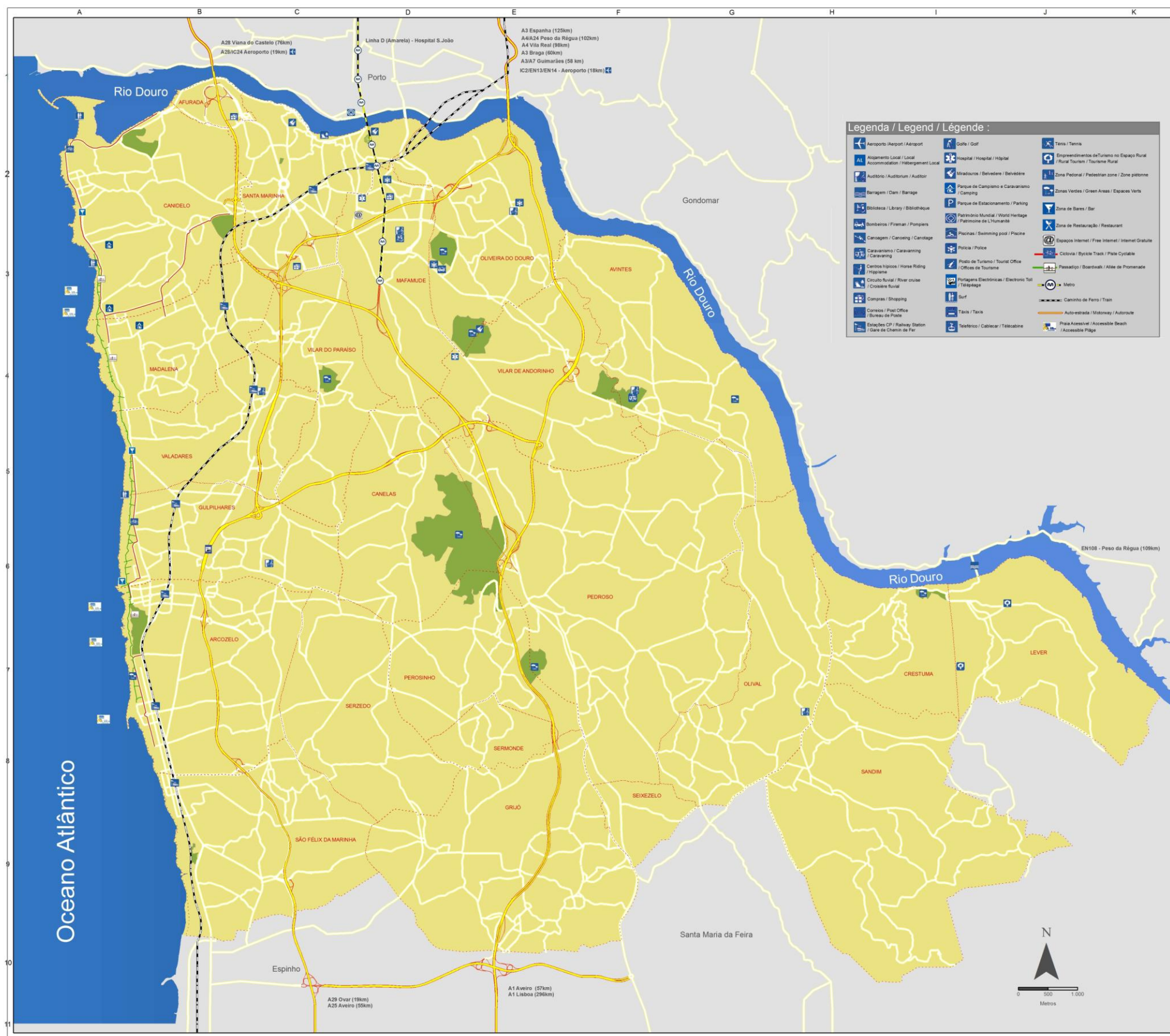


FIGURA 15. ENQUADRAMENTO DAS CICLOVIAS E DOS PASSADIÇOS EM VILA NOVA DE GAIA, EM 2011

3.5 – O ESPAÇO LITORAL - BALNEAR

A faixa litoral constitui um espaço com um carácter dominante na organização do território nacional e com claras potencialidades de desenvolvimento balnear. O arranque dos espaços balneares no Noroeste de Portugal prende-se com os finais do séc. XIX e, essencialmente, através de duas áreas distintas na periferia portuense. Enquanto na Foz predomina um carácter mais cosmopolita e espontâneo, envolvendo as diversas camadas sociais, na Granja impera um símbolo de aristocracia, com características de luxo e elitismo.

Com efeito, a Foz começa a ganhar importância no cenário portuense como espaço balnear e área de lazer, através da melhoria substancial das vias de comunicação e dos transportes rodoviários, com um claro destaque para a introdução do “*char-à-bancs*”, que proporcionou melhorias nas deslocações e um acréscimo considerável de banhistas. Esta relevância da Foz começa a surtir efeito na sociedade portuense ao ponto de se processar um crescimento da ocupação da fachada atlântica com vista ao desenvolvimento da vida social, e durante a época balnear, a promoção do banho.

Já numa época posterior, o desenvolvimento do Americano, como meio de transporte que efectua a ligação entre o centro do Porto e a Foz, traduz um efeito imediato no crescimento de banhistas e na vulgarização do banho, enquanto o início das obras de construção do Porto de Leixões enfraquecem a dinamização do espaço balnear de Matosinhos e da Foz (MARTINS, p.113-129).

Num cenário semelhante, mas com processos diferentes, surgiu a Granja como espaço litoral-balnear e como área de lazer e de ócio, desencadeado pela melhoria das vias de comunicação e dos transportes rodoviários, e mais tarde pelo desenvolvimento dos transportes ferroviários. O desenvolvimento do troço da linha do Norte, que desencadeou o arranque da Granja, compreendeu uma série de interesses políticos e económicos, que permitiram a instalação da estação da “Quinta da Granja” e a passagem do comboio pelo litoral, preterindo assim o interior.

Neste período assistiu-se ao arranque de algumas áreas de lazer, ócio e turismo no litoral de Vila Nova de Gaia, como Lavadores, Aguda e Granja, impulsionadas pela inauguração do troço da Linha do Norte e pelas movimentações elitistas, projectando estas áreas como novos espaços de cultura e lazer, na qual a promoção dos banhos e os passeios pela praia eram de facto componentes muito fortes, não só como uma forma de lazer, mas também uma forma de promoção da higiene. A Granja, neste período,

adquire um estatuto com importância crescente na sociedade portuense, marcada pelo afastamento da cidade e das grandes concentrações de população, possuindo características de uma área de luxo frequentada pela classe alta, transformando-a numa estância balnear de excelência, incluída em guias da época, sendo tema de algumas obras de referência, nomeadamente de Ramalho Ortigão. Esta consolidação permitiu o impulsionamento de construções de infra-estruturas primárias e de desenvolvimento e de equipamentos ligados ao ócio e ao lazer, como é exemplo do Hotel da Granja.

Os desenvolvimentos implementados na Granja, ainda que escassos, surgiram através da Sociedade da Assembleia da Granja. A praia de Lavadores era reconhecida quer pelas ordens religiosas sediadas em Vila Nova de Gaia, mais concretamente a ordem sediada no Mosteiro da Serra do Pilar, quer pela colónia inglesa que impõe um prestígio social com grande dinâmica. A praia era frequentada sobretudo uma forma de lazer, associada aos jogos de “cricket” e ao bem-estar que o isolamento da praia proporcionava. Surgindo mais tarde, a praia da Aguda, contemplava em primeira instância com características de porto de abrigo aos pescadores da Afurada e de Espinho. E era, ainda, local de trocas comerciais, passando depois a lugar efectivo de fixação de pescadores, dada a riqueza da sua costa.

Com efeito, a praia da Aguda, ao contrário da praia da Granja que transmite uma ideia de luxo e de elitismo, oferece um cenário de simplicidade e com características arquitectónicas distintas. De acordo com MARTINS (1993, p. 64) “*A praia constitui o motivo de lazer dominante no espaço litoral - balnear pelo que se manifestam características marcantes na ocupação do território impulsionadas pela clara potencialidades balneares da faixa litoral*”.

O entusiasmo e o interesse pelo litoral-balnear e pela praia da Granja perduraram até aos inícios do séc. XX, com a instalação de famílias pertencentes à burguesia portuense que prestavam uma forte dinâmica social, cujo interesse recaía sobre os passeios pela praia, o gosto pelos banhos e pelos fins terapêuticos das águas. Contudo, factores políticos e militares despoletaram algumas mudanças que interferiram directamente na organização política e económica da Granja, como área de ócio, lazer e turismo. A massificação, quer em termos de crescimento da pressão urbana, decréscimo da problema de qualidade de vida e de falta de acesso as infra-estruturas primárias, como é exemplo a canalização da água e a rede de saneamento básico, quer em termos de interesse de lazer e ócio, e a concorrência das estâncias termais constituem factores que contribuíram para a degradação da Granja, enquanto área de lazer.

Durante o séc. XX surgiram profundas transformações no litoral de Vila Nova de Gaia, provocando um aumento descontrolado e desequilibrado de construções clandestinas, uma ocupação do cordão dunar e um forte crescimento urbano desordenado e contínuo, o que despoletou graves problemas de ordenamento do território e de degradação ambiental. De acordo com MARTINS (1993, p.) “*O processo evolutivo de ocupação da fachada atlântica do Noroeste de Portugal começou a ser marcado, ainda nas últimas décadas do séc. XIX, pelo domínio dos solos frágeis e instáveis devido às características geomorfológicas do território, muito embora no início dos anos 90 se tenha assistido ao arranque do processo de recuperação de áreas degradadas, justificadas pelas componentes ambientais e, essencialmente pelas componentes económicas*”. O fenómeno de ocupação da faixa litoral de Vila Nova de Gaia, provocado pelo crescimento urbano e pelo aumento da residência secundária, estimulou a procura desta área como forma de lazer e de turismo.

Os espaços litorais apresentam uma inegável capacidade e interesse para o turismo. Contudo, não podemos deixar de parte algumas considerações em relação à fragilidade que afecta estas áreas. Com efeito, uma das mais importantes fragilidades da faixa litoral é a densidade de construções, desencadeadas pelo processo de urbanização e pelo crescimento do turismo. As medidas de contenção do crescimento urbano, levadas a cabo pelos planos de ordenamento do território, surgiram como reconhecimento da importância do ordenamento do território e do turismo.

É neste sentido que se assiste a um período de grande instabilidade do litoral de Vila Nova de Gaia e da maior parte do litoral do território nacional, que surge o Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), dirigido pelo Ministério do Ambiente e Recursos Naturais. O POOC tem como principal objectivo a implementação de medidas de requalificação e de reordenamento destas áreas. Com base no Decreto-Lei nº25/99, o POOC é um plano sectorial que define os condicionamentos, vocações e usos dominantes e a localização de infra-estruturas de apoio a esses usos. Orienta, ainda, o desenvolvimento das actividades conexas, tendo por objectivos:

- o ordenamento dos diferentes usos e actividades específicas da orla costeira;
- a classificação das praias e regulamentação do uso balnear;
- a valorização e qualificação das praias consideradas estratégicas por motivos ambientais ou turísticos;
- a orientação do desenvolvimento de actividades específicas da orla costeira;
- a defesa e conservação da Natureza.

Com base na Resolução de Ministros nº25/99, podemos referir que o POOC de Caminha - Espinho veio permitir a definição rigorosa de um conjunto de princípios particularmente relevantes: contenção da expansão urbana, em particular nas zonas de risco e de maior sensibilidade ecológica; valorização da diversidade biológica e paisagística; ordenamento dos usos dos areais e das frentes mar; conciliação dos valores ecológicos, valores patrimoniais e das oportunidades turísticas e de recreio e, por fim, potenciação do desenvolvimento sustentável da faixa litoral.

A actuação do POOC de Caminha – Espinho, em articulação com políticas autárquicas de requalificação e reordenamento da orla costeira de Vila Nova de Gaia, com o Instituto Nacional da Água e ainda com o Instituto Nacional da Habitação, desencadeou uma série de medidas que projectaram o litoral de Vila Nova de Gaia para uma nova dimensão no que diz respeito ao ambiente, ao ordenamento do território e ao turismo. Estas medidas incidiram, sobretudo, em quatro áreas: o litoral de Salgueiros, o litoral da Madalena, núcleo antigo da Aguda e o aglomerado a norte de Espinho.

Os objectivos e os planos continham algumas diferenças nas diversas áreas de actuação enquanto os propósitos de promoção e de requalificação das áreas acima referidas tinham como objectivos: assegurar a urbanização e o reordenamento da área edificada através da identificação das construções a demolir nas zonas de risco ou de forte degradação paisagística; requalificar e reabilitar a faixa costeira e dunar através da demolição das construções implantadas no cordão dunar; reestruturar o ordenamento dos espaços verdes e criar equipamento de praia, de uso público e de ordenamento da frente mar; entre outros.

Em articulação com o POOC, surgiu o Programa Polis, criado na Resolução de Ministros nº26/2000, dirigido pelo Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território. Este tem como objectivo os domínios da requalificação urbana e a valorização ambiental das cidades portuguesas. Assim sendo, e segundo o Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território na resolução de Ministros, o programa Polis tem como objectivos específicos: desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental; desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovam a multifuncionalidade desses centros; apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes, tais como frentes de rio ou de costa;

apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos; entre outros.

A actuação do Programa Polis em Vila Nova de Gaia, em parceria com a autarquia local, constituiu uma extensa operação de requalificação urbana e ambiental, essencialmente na frente ribeirinha e na orla marítima, com vista a melhoria da qualidade do município e da população. Esta actuação incidu sobretudo em quatro componentes: a requalificação da frente Ribeirinha; reestruturação urbana da Afurada; criação de novos espaços verdes e o Ordenamento Territorial de Áreas de Crescimento.

A par da actuação do Plano de Ordenamento da Orla Costeira e do Programa Polis, o município de Vila Nova de Gaia implementou um conjunto de medidas na orla costeira que envolvem diversas áreas de actuação, tais como: a demolição das construções clandestinas (habitações, bares e esplanadas, entre outros); a conservação e protecção dos sistemas dunares; limpeza dos areais, criação de passadiços com 15km de extensão e o desenvolvimento de ciclovias que ligam a orla marítima à frente ribeirinha; limpeza das ribeiras e as respectivas margens; alargamento do saneamento básico; instalação da ETAR Vila Nova de Gaia Litoral para o tratamento das águas residuais; requalificação de habitações, reestruturação de espaços verdes e a criação de novas áreas de lazer. MARTINS (1993,p. 68) referindo-se aos espaços de lazer desencadeados no litoral, acrescenta *“Independentemente da maior ou menor eficácia dos mecanismos de protecção e regulação do espaço litoral, tanto institucionais como informais, na perspectiva do lazer perspectiva-se um conjunto de potencialidades em constante regeneração que apesar de não evitarem o atirar para as áreas mais afastadas a frequência das populações de maior estatuto socioeconómico, continuam a conferir aquelas com um processo de evolução mais antigo, renovadas potencialidades, inclusivamente com possibilidades de implementação, sobretudo na medida em que é cada vez mais ampla a base social com acesso aos espaços de lazer e turismo”*.

Actualmente, o litoral de Vila Nova de Gaia encontra-se ainda numa fase de exploração de novas actividades de lazer e de turismo, no qual a implementação do POOC, Polis e políticas autárquicas constituíram uma referência basilar na organização e reordenamento do espaço litoral-balnear. A requalificação da orla marítima de Vila Nova de Gaia compreendeu, sobretudo, a criação de infra-estruturas de apoio, desenvolvendo essencialmente três espaços de lazer: o espaço de lazer nocturno com a proliferação de bares e esplanadas ao longo da orla marítima, devidamente delimitado como está previsto no POOC; o espaço de lazer associado ao desenvolvimento dos

passadiços, das ciclovias e dos “corredores verdes” e o espaço de lazer balnear, definindo claramente como uma linha de estratégia para o desenvolvimento do turismo balnear no litoral de Vila Nova de Gaia.

Os espaços de lazer associados ao desenvolvimento de passadiços, ciclovias e “corredores verdes” foram implementados na sequência de uma intervenção do programa Polis, em articulação com o Plano de Ordenamento da Orla Costeira. Estes dois programas reabilitaram e reestruturaram os designados passadiços e ciclovias, desenvolvendo mais de 15km de acessos pedonais, transformando num importante espaço de lazer, que tem por base não apenas as caminhadas, mas também constitui um importante espaço de realização de circuitos pedestres, em que a componente ambiental é um elemento de forte atractividade.

Existe uma clara definição de uma estratégia por parte do município de Vila Nova de Gaia no desenvolvimento de percursos pedestres, em que relaciona as estruturas ambientais que estão concentradas no litoral de concelho com as actividades de educação ambiental, como são exemplo a Reserva Natural do Estuário do Douro, as CEAR - Ribeiras de Vila Nova de Gaia; Parque de dunas da Aguda e ELA – Estação Litoral da Aguda.

IV. PERCURSOS NO CONCELHO DE VILA NOVA DE GAIA

4.1 – LEVANTAMENTO E ANÁLISE DOS PERCURSOS PEDESTRES

As autarquias são das principais entidades que procuram desenvolver e promover percursos, reunindo os elementos de fiscalização e de regulação das actividades de pedestrianismo entre as respectivas competências. Assim sendo, um conjunto diferenciado de autarquias procura dinamizar as infra-estruturas públicas de forma a permitir o desenvolvimento de percursos pedestres, criando redes de caminhos antigos que podem ser recuperados para que sejam criadas condições ao fomento dos percursos pedestres e à revitalização de áreas em perda ou menos conhecidas do município. O interesse em desenvolver percursos que possam promover e valorizar os “produtos turísticos” de cada município constitui um tema que merece uma análise minuciosa.

Com efeito, recolhemos informações sobre os percursos oficiais existentes no concelho de Vila Nova de Gaia. Assim, apresentamos no quadro 3 um levantamento de critérios que dizem respeito à caracterização do percurso, caracterização geográfica e motivações turísticas. Assim, com base nos regulamentos da FCMP, classificámos os diversos percursos quanto à forma; à função; ao grau de dificuldade; à extensão; à localização; ao espaço geofísico; às áreas de lazer; à cultura e património; ao património natural e ao espaço balnear.

Ademais, o Anexo I contempla informação acerca da classificação (percurso, duração, distância, dificuldade e piso) e descrição (etapas, trajecto, distância, alojamento, restauração, transportes e outros motivos de interesse) de quatro percursos, devido à ausência de dados relativamente aos restantes percursos.

Da elaboração do quadro com referências às componentes acima mencionadas, resultou um conjunto de considerações, que a nosso ver constituem um factor determinante para a nossa análise, compreendendo os pontos negativos e os pontos positivos das propostas aferidas pela Divisão de Turismo da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

QUADRO 3. CARACTERIZAÇÃO DOS PERCURSOS OFICIAIS DO CONCELHO DE VILA NOVA DE GAIA, A PARTIR DOS REGULAMENTOS DA FPCM, EM 2010

| DIMENSÕES | CRITÉRIOS | PERCURSOS | | | | | |
|----------------------------|------------------------------|---|---|-----------------------------------|---|--|--|
| | | PERCURSO AMBIENTAL | PERCURSO: SOLAR DOS CONDE DE RESENDE | PERCURSO: RIO - MAR | PERCURSO: GAIA E OS SEUS ENCANTOS | CIRCUITO: PATRIMÓNIO NATURAL DE GAIA | PERCURSO LIVRE: SUGESTÃO PARA 3 DIAS |
| Caracterização do Percurso | - <i>Forma</i> | - | - | - | - | - | - |
| | - <i>Função</i> | Lazer ou Lúdico | Lazer ou realização pessoal | Lazer ou Lúdico/Educativo | Educativo | Educativo/Lazer ou Lúdico | Educativo/Lazer ou Lúdico |
| | - <i>Grau de Dificuldade</i> | Média | Média | Média | Média | Média | Média |
| | - <i>Extensão</i> | - | - | - | - | - | - |
| Caracterização Geográfica | - <i>Localização</i> | Frente Ribeirinha e Interior Este do concelho | Frente Ribeirinha/Cais de Gaia e Interior Sul do concelho | Frente Ribeirinha e Orla Marítima | Centro Histórico e Frente Ribeirinha/Cais de Gaia | Frente Ribeirinha; Orla Marítima e Interior Este do Concelho | Centro Histórico; Frente Ribeirinha; Orla Marítima; Interior Sul e Este do concelho |
| | - <i>Espaço Geofísico</i> | Plano com relevo pouco acidentado | Relevo aplanado no início do percurso e à medida que nos direccionamos para o interior sul do concelho, o relevo torna-se mais acidentado | Relevos aplanados | À medida que avançamos para Este do Concelho o relevo tende a ficar mais acidentado | Relevos pouco acidentados exceptuando as áreas mais a Este do Interior do concelho | Cotas baixas com predominância de relevos pouco acidentados e cotas altas constituindo relevos predominantemente acidentados |

| | | | | | | | |
|-------------------|--|--|---|--|---|--|--|
| Motivações | - <i>Áreas de Lazer</i> | Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro; Parque Biológico; Zoo & Park Santo Inácio | Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro | Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro | Miradouro da Serra do Pilar; Jardim do Morro; Cais de Gaia | Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro; Parque Biológico; Zoo & Park Santo Inácio | Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro; Parque Biológico; Zoo & Park Santo Inácio |
| | - <i>Cultura e Património</i> | Centro Histórico de Gaia | Centro Histórico de Gaia; Igreja de Santa Marinha; Convento Corpus Christi; Coreto de Canelas; Solar dos Condes de Resende. | Centro Histórico de Gaia; Igreja de Santa Marinha; Convento Corpus Christi; Capela do Senhor da Pedra; Estação Ferroviária da Granja; Mosteiro de Grijó. | Mosteiro da Serra do Pilar; Casa Barbot; Câmara Municipal de Gaia; Casa Teixeira Lopes; Galerias Diogo Macedo; Igreja de Santa Marinha; Convento de Corpus Christi; Ponte Luís I. | Centro Histórico; Capela do Senhor da Pedra; Mosteiro de Grijó. | Centro Histórico; Mosteiro da Serra do Pilar; Ponte Luís I; Convento de Corpus Christi; Capela do Bom Jesus; Capela do Senhor da Pedra; Mosteiro de Grijó. |
| | - <i>Património Natural e Espaço Balnear</i> | | | Baía de S. Paio; Orla Marítima de Gaia; Ribeiras de Gaia; E.L.A. | | Baía de S. Paio; Orla Marítima de Gaia; Parque de Dunas da Aguda; E.L.A. | Baía de S. Paio; Cabedelo; Orla Marítima de Gaia; Ribeiras de Gaia; Parque de Dunas da Aguda; E.L.A. |

Fonte: Adaptado de Turismo de Vila Nova de Gaia, em 2011

Da análise às propostas de percursos disponibilizadas pela Divisão de Turismo da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, concluímos que as propostas são desenvolvidas, essencialmente, em torno das áreas e/ou elementos julgados de maior interesse para a promoção turística do município de Vila Nova de Gaia, destacando-se a frente ribeirinha e o centro histórico, o espaço litoral-balnear e os espaços ligados às actividades de educação ambiental.

A implementação de percursos pedestres compreende um conjunto de processos que definem e orientam a estruturação e organização segundo os regulamentos modulados pela ERA e pela FPCM, respectivamente.

Através do levantamento realizado, assinalou-se um conjunto de parâmetros negativos das propostas produzidas, salientando-se em primeira instância que em todos os percursos que são disponibilizados se nota a ausência de representação cartográfica dos percursos. Isto é, a cartografia poderia constituir um instrumento de apoio à compreensão e à realização dos percursos propostos. Para além da representação cartográfica do percurso, poderia de igual modo incluir cartografia temática, nomeadamente a altimetria para que os pedestrianistas tenham um maior conhecimento do território.

Num âmbito mais técnico e de legislação, podemos referir que os percursos não respeitam a classificação proposta pelos regulamentos da ERA e da FPCM, no que diz respeito à forma, à função, ao grau de dificuldade, à extensão, à marcação e à sinalização.

A classificação dos percursos quanto à função, quanto à extensão, quanto à forma e quanto ao grau de dificuldade não apresenta qualquer tipo de referência, na medida em que não existe classificação referente à forma e à extensão, enquanto a classificação quanto ao grau de dificuldade representa realidades distorcidas.

Outro dos aspectos com maior preponderância na classificação dos percursos envolve as questões da marcação e da sinalização. Neste caso não existem considerações, exceptuando a marcação dos 15km de acessos pedonais que ligam a orla marítima de Gaia. Considera-se, ainda, que as propostas envolvem todo um conjunto de componentes com temáticas e motivações distintas, como é exemplo o “Percurso Ambiental” e o “Circuito em torno do Património Natural de Gaia”.

Na mesma linha de estratégia, considera-se o “Percurso Rio-Mar”, que apresenta temáticas específicas através da integração dos elementos frente ribeirinha e orla

marítima no percurso. Contudo, existe uma ligação interior do concelho que representa, assim, uma proposta desarticulada com a temática do percurso.

Para concluir, de entre os parâmetros menos positivos do conjunto de percursos apresentados, sublinha-se que existe uma série de percursos que necessitam de transporte privado ou de transporte público para realizar o percurso, sendo que não existe a disponibilização de informação sobre a rede de transportes do município e dos concelhos limítrofes, nem sobre a distribuição de horários. Apenas é dado destaque à rede de estradas que são necessárias utilizar para a realização do percurso em transporte privado. Neste sentido, a disponibilização de coordenadas geográficas do percurso para PDA ou GPS poderia constituir uma mais-valia para os pedestrianistas.

Podemos ainda determinar um conjunto de parâmetros positivos das propostas produzidas, nas quais se evidencia a existência de uma concentração de percursos, essencialmente em três áreas de lazer, nomeadamente nas áreas que encerram maiores potencialidades de desenvolvimento turístico (centro histórico; frente ribeirinha/ “Cais de Gaia” e orla marítima).

Outra das incontornáveis características positivas das propostas apresentadas enquadra-se na realização de percursos em articulação com as áreas de lazer que o município possui, na medida em que parece constituir uma das formas de potenciar o desenvolvimento local, através de toda uma série de elementos estratégicos de promoção e valorização, tais como: o património histórico e cultural (Mosteiro da Serra do Pilar; Convento Corpus Christi; Igreja Matriz de Santa Marinha; Mosteiro de Grijó; entre outros); o património natural e os espaços de educação ambiental (Baía de S. Paio; Reserva Natural Estuário do Douro; C.E.A.R – Ribeiras de Gaia; Parque de Dunas da Aguda; E.L.A – Estação Litoral da Aguda; entre outros) e as áreas de lazer (Cais de Gaia; Caves de Vinho do Porto; Cruzeiros do Douro; Parque Biológico de Gaia; Zoo & Park Santo Inácio; entre outros). Todos estes elementos beneficiam directamente da sua integração nos percursos propostos, contribuindo assim para o desenvolvimento local.

Considera-se, ainda, que a função desempenhada pela proposta dos percursos tende a compreender praticamente os dois motivos dominantes, na medida em que se por um lado possuem um carácter educativo no qual as actividades de educação ambiental representam uma “fatia” muito relevante no desenvolvimento dos percursos, por outro existe um carácter de lazer em que afirmam as motivações associadas ao recreio e à realização pessoal, com a predominância da componente cultural.

Destacámos, ainda, que o espaço geofísico não representa condicionamentos para a realização dos percursos propostos, na medida em que a morfologia da paisagem (nomeadamente através das componentes relevo e altitude) não apresenta obstáculos significativos para o aumento da dificuldade dos percursos, como podemos verificar na figura 16.

O interesse pelo património natural e pelas actividades de lazer adjacentes constituem uma das principais componentes da oferta de percursos em Vila Nova de Gaia, como se pode verificar através do número de percursos existentes.

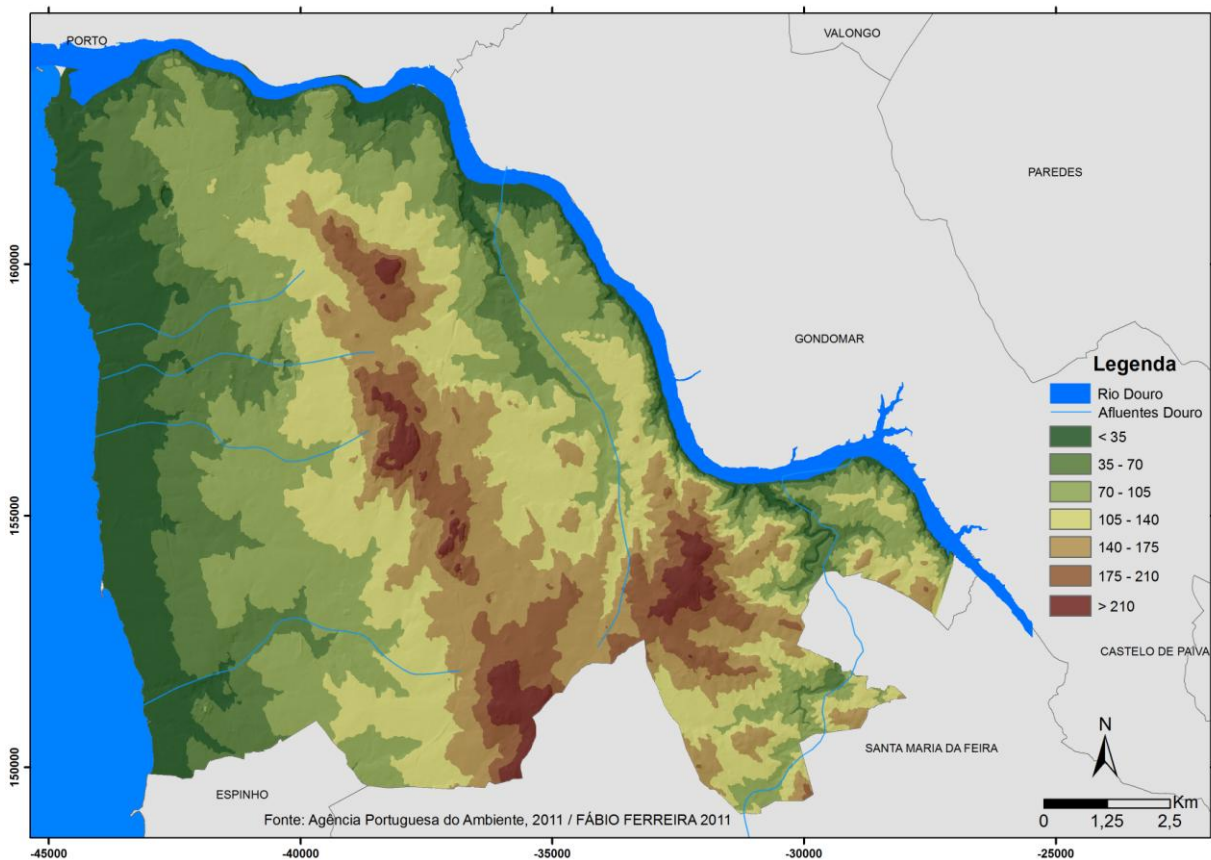


FIGURA 16. ENQUADRAMENTO HIPSOMÉTRICO DE VILA NOVA DE GAIA, EM 2011

Numa fase posterior, através do software ArcGis 9.3.1, elaborámos um perfil topográfico dos percursos pedestres, “Gaia e os seus encantos”, visto que seria o percurso ajustado para os pedestrianistas. A escolha do percurso “Gaia e os seus encantos” para a elaboração do perfil topográfico baseou-se, essencialmente, na extensão e na variação da altitude, dado que os restantes percursos apresentam

propostas de grande extensão. Ainda assim, elaboramos também um perfil do percurso pedestre “Rio-Mar”.

Na elaboração dos perfis topográficos utilizamos um instrumento indispensável no seu traçado, as curvas de níveis, conseguida através da carta da altimetria, sendo que permitiu-nos identificar o acidentado do relevo.

Outro dos instrumentos que serviu de base para a realização dos perfis topográficos foi a rede viária de Vila Nova de Gaia, na medida em que foi preponderante para o cálculo das distâncias entre os pontos de interesse do percurso. Após, o desenho do percurso através do Interpolate Line através da rede viária e com auxílio ao Google Maps construímos um gráfico com as distâncias dos pontos e com variações no relevo. De seguida, o gráfico foi trabalhado em OCAD 9, no sentido de editar o perfil topográfico.

No que diz respeito ao traçado do perfil topográfico que corresponde à figura 17, podemos concluir que as variações do relevo e as variações da distância percorrida não impõem obstáculos significativos para a realização do percurso. Ainda assim, destacamos a variação de atitude existente entre a “Casa Teixeira Lopes” e o “Cais de Gaia”, enquanto a distância percorrida não ultrapassa os 4km de extensão.

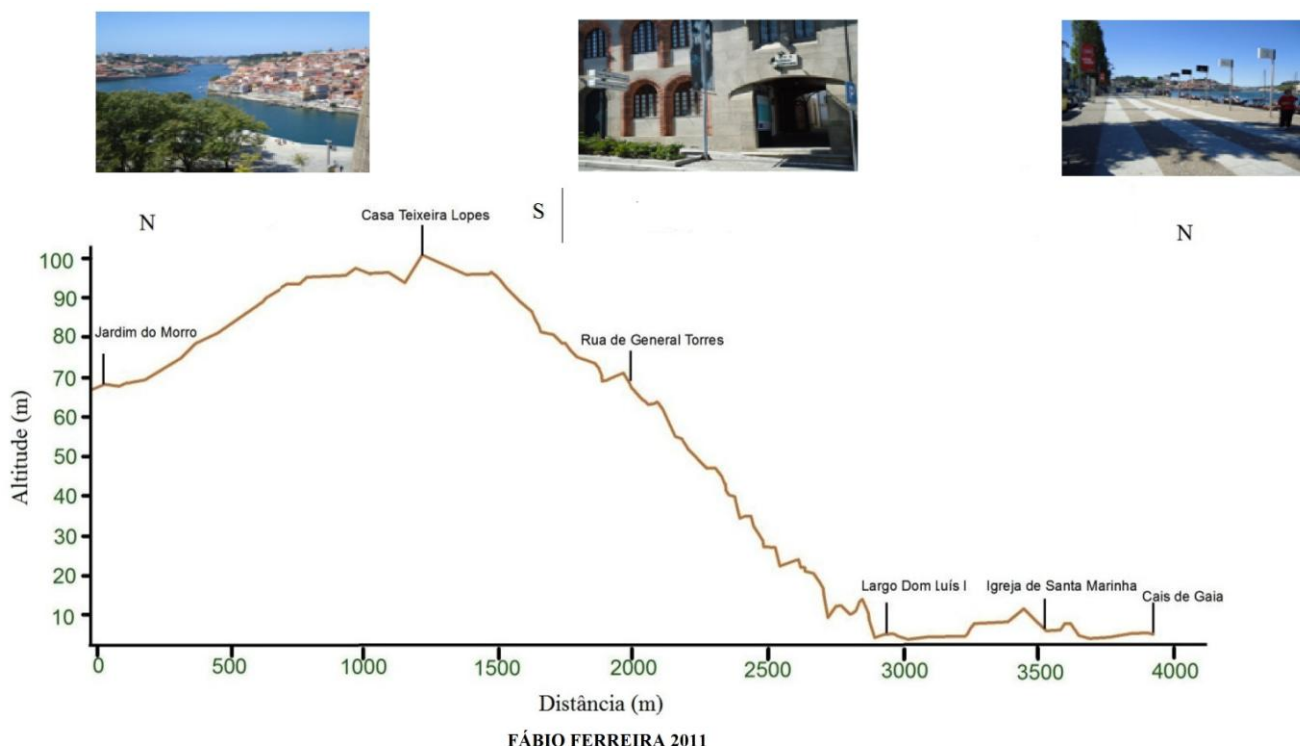


FIGURA 17. PERFIL TOPOGRÁFICO DO PERCURSO PEDESTRE “GAIA E OS SEUS ENCANTOS”

Enquanto o traçado do perfil topográfico que corresponde à figura 18 remete para variações mínimas do relevo existentes ao longo da orla marítima de Gaia, sendo os quase 20km o principal obstáculo para a realização do percurso proposto.



FIGURA 18. PERFIL TOPOGRÁFICO DO PERCURSO PEDESTRE “RIO-MAR”

A cartografia constitui um elemento indispensável na representação e divulgação de percursos. Assim, pareceu-nos fundamental representar cartograficamente os percursos propostos, através dos SIG, com a finalidade de monitorizar os trajectos a realizar e identificar os pontos de interesse (áreas de lazer; cultura e património; património natural e espaço balnear) que estão inseridos nos percursos. Com efeito, para a identificação e monitorização dos percursos baseamo-nos na rede viária do concelho e na informação geográfica disponibilizada pela Gaiurb.

Os SIG constituem uma ferramenta indispensável para criação de percursos pedestres, por isso pareceu-nos relevante realizar um levantamento das rotas existentes, contemplando informações sobre o tipo de percurso, a forma, a extensão, a duração, os pontos de interesse, entre outras informações que sustentam a escolha de um determinado percurso para os pedestrianista.

Com efeito, no Anexo II apresentamos a representação cartográfica, com a respectiva monitorização, dos quatro percursos (“Percurso Ambiental”, “Percurso Rio –

Mar”, “Percurso Solar dos Condes de Resende” e “Percurso Gaia e os seus encantos”), identificados a partir dos dados disponibilizados pelo município de Vila Nova de Gaia.

Por fim, apresentámos um conjunto de propostas que poderão ser enquadradas constituindo um acrescento aos percursos existentes, a saber:

- elaboração de cartografia de apoio à realização dos percursos propostos, no sentido de melhorar a compreensão e a leitura;
- elaboração de cartografia temática; nomeadamente a altimetria para servir de apoio aos pedestrianistas para um melhor conhecimento do território;
- criação de percursos temáticos, isto é, percursos fomentados apenas para uma área de lazer (espaço litoral-balnear ou o centro histórico, entre outros);
- estruturação e organização os percursos com base nos princípios desenvolvidos pelos regulamentos da FPCM e pelas entidades associadas;
- definição rigorosa da classificação dos percursos (forma; função; grau de dificuldade; extensão), com base nos regulamentos evidenciados pela FPCM;
- disponibilização informação articulada com mapas referentes à distribuição da rede de transportes do município para os percursos em que é necessária a utilização de transportes para a sua realização;
- existência de outras áreas de lazer na definição do percurso podendo, assim, acarretar outro tipo de benefícios para o utilizador, mas também para a população dessas áreas e para o seu desenvolvimento.

A concentração de percursos nas áreas de lazer, já com alguma expressão, deixa para um segundo plano outras áreas, nomeadamente as do interior de Gaia, sem qualquer tipo de referência, mas com motivações de desenvolvimento semelhantes. Por conseguinte, a proposta avançada desenvolve-se em torno da criação de um conjunto de percursos temáticos, envolvendo outras áreas do município de Vila Nova de Gaia.

Em suma, os percursos pedestres correspondem às actividades que justificam e estimulam o andar a pé. Contudo, existem diversos tipos de percursos que compreendem outro tipo de formas de realização, sendo que o interesse paisagístico, natural, cultural e/ou histórico é considerado entre as grandes motivações para a realização dos percursos.

Embora os percursos devam ser realizados em caminhos bem definidos, sinalizados e marcados através de códigos e regulamentos internacionalmente aceites (homologação dos percursos), em muitas das áreas do país a utilização de percursos

pedestres corresponde a caminhos sem sinalização e que não seguem os códigos e os regulamentos, quer da ERA, quer da FPCM.

Neste sentido, ainda, existe muito trabalho a fazer como é o caso do município de Vila Nova de Gaia que necessita de reorientações, no que diz respeito à estruturação e organização dos percursos que pretende promover e desenvolver.

V. CONCLUSÕES

A diversidade de actividades, de origens, de clientelas, de transportes ou de infra-estruturas propiciou a intensificação da utilização das áreas receptoras de turismo, motivando o desenvolvimento e a criação de elementos diferenciadores da oferta turística, comercializando novos produtos de turismo e implementando, com frequência, novos elementos de inovação.

A consolidação do turismo e das áreas de turismo, em Portugal, tem evoluído de forma constante desde a segunda metade do séc. XX, elevando as expectativas de desenvolvimento das diversas áreas de turismo, apesar de uma conjuntura internacional desfavorável. O turismo apresenta indicadores incontornáveis de valorização do território e das componentes patrimoniais.

A conjuntura nacional e internacional, bem como um conjunto de legislação favorável, permitiram e justificaram a criação de infra-estruturas de apoio ao desenvolvimento dos percursos pedestres. Neste sentido, podemos afirmar que os municípios adoptaram uma série de medidas com a finalidade de implementar percursos. Contudo, em muitos dos casos, os percursos que são implementados não respeitam os princípios definidos pelos regulamentos das entidades responsáveis, e em alguns, existe mesmo um elevado número de percursos registados sem ultrapassarem o processo de homologação. CARVALHO (2006, p. 35) refere que “*o elevado número de percursos pedestres registados face ao baixo número dos homologados levantam uma preocupação*”, na medida em que se as entidades responsáveis não permitirem a homologação do percurso, não existirá garantias de uma qualidade elevada nessa oferta de percursos.

Apesar de existirem percursos bastante diferenciados e um pouco diversificados por todo o território nacional, a maior concentração de percursos regista-se em áreas naturais e no espaço rural. Em espaço urbano ainda são verificadas algumas dificuldades de implementação, estruturação e organização de percursos pedestres, apesar das suas claras potencialidades de desenvolvimento justificáveis, nomeadamente, através dos percursos focados na cultura ou no património.

A evolução do conhecimento técnico e científico aplicado aos SIG e às novas tecnologias (GPS) proporcionou novos desenvolvimentos na área da cartografia turística, mas também na área dos percursos pedestres. Os SIG e as novas tecnologias permitiram o desenvolvimento de propostas de percursos, que assentam na identificação

dos percursos através de cartas topográficas/militares com recurso aos SIG, e posteriormente ao GPS, contribuindo, assim, para o reconhecimento do percurso no terreno, com constantes actualizações sobre a variação da altitude e extensão do percurso.

A partir dos finais do séc. XX, o turismo passou a funcionar como um elemento de valorização do território, enquanto as expectativas das áreas receptoras estão orientadas para o desenvolvimento, melhoria da qualidade de vida e principalmente funcionam como um instrumento de protecção e valorização do património cultural e natural.

O espaço de montanha e de natureza constitui, em primeira instância, um espaço de abrigo, conquista e desafio: passou a território marginal, compreendeu um forte declínio económico e demográfico, representando, assim, um potencial de preservação e valorização ambiental, cultural e económica a nível local e regional com excelentes perspectivas de atracção de visitantes.

O espaço litoral-balnear, depois de um período de conquista e de apogeu nos inícios do séc. XIX verificado através do arranque dos espaços balneares no Noroeste de Portugal, passou por um período de grande instabilidade, que suscitou o desenvolvimento de um conjunto de medidas relacionadas com o ordenamento do território.

O espaço urbano constitui, de facto, uma área de grande concentração de actividades de lazer e de turismo, gerando contributos inegáveis para a organização espacial e funcional das áreas urbanas. O processo de requalificação e de reabilitação dos centros históricos, decorrentes da valorização e da defesa do património cultural e histórico, impulsionou o aparecimento de novos espaços de lazer e de turismo e alterou o perfil funcional dos centros urbanos, na medida em que as áreas degradadas foram transformadas em áreas de comércio, de restauração e de animação.

Em Vila Nova de Gaia, a implementação de um conjunto de planos de requalificação urbana e da orla marítima (Polis, POOC, entre outros) permitiu o desenvolvimento de novas áreas de lazer, em torno do centro histórico, das caves de Vinho do Porto, do “Cais de Gaia”, da faixa balnear, das ciclovias e dos passadiços. Por um lado, a organização e estruturação do espaço urbano possibilitou o arranque dos circuitos turísticos que imprimiram uma dinâmica ao centro histórico de Gaia. Por outro lado, as transformações ocorridas no espaço litoral-balnear permitiram o

desenvolvimento de ciclovias e de passadiços, que promoveram a realização de percursos, quer sejam realizados de bicicleta, quer sejam realizados a pé.

A análise aos percursos propostos revela, ainda, algumas carências, no que diz respeito à forma de implementação, organização e estruturação dos percursos pedestres de Vila Nova de Gaia. Recorrer aos SIG para demonstrar o traçado do perfil dos percursos e as influências das variações da altitude na realização dos percursos propostos deveria constituir um passo de extrema importância para as entidades que desenvolvem e promovem percursos turísticos, quer seja pedestre, quer seja com base na utilização de um qualquer meio de transporte. De qualquer forma, e para concluir, os percursos pedestres, essencialmente, constituem ferramentas imprescindíveis, hoje e no futuro, à organização do turismo e à valorização e promoção do território.

BIBLIOGRAFIA

Monografias

BRAGA, Teófilo (2006) – “*Pedestrianismo e Percursos Pedestres – Manual de Formação*”, Açores: Amigos dos Açores – Associação Ecológica, versão 1.0.

BRAGA, Teófilo (2007) – “*Pedestrianismo e Percursos Pedestres*”, Açores: Amigos dos Açores – Associação Ecológica.

CARVALHO, Pedro Domingos Costa (2006) – “*O Papel do Pedestrianismo no Desenvolvimento Sustentável de um Destino Turístico – A sua Aplicabilidade ao Vale do Sousa*”, Dissertação de Mestrado, Universidade Fernando Pessoa.

CASQUEIRA, Natália Azevedo (2007) – “*Políticas Culturais, Turismo e Desenvolvimento Local na Área Metropolitana do Porto - Um estudo de caso*”; Porto, Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (2005) - Comité Estatal de Senderismo de la (F.E.D.M.E.); 2ª edición

FPCM (2006) – *Percursos Pedestres – Normas para Implantação e Marcação*; Federação Portuguesa de Campismo e Montanhismo.

FERREIRA, Eduarda Iago (1997) – “*Lazer e Património Urbano Edificado: O Centro Histórico de Vila Nova de Vila Nova de Gaia*”, Porto: Dissertação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

JESUS, Maria Eduarda Rodrigues Vieira de (2003) – “*Morfodinâmica do Cabedelo da Foz do Rio Douro: Perspectiva Histórica e Monitorização por GPS para o conhecimento da sua Evolução Actual. Aplicabilidade Pedagógica numa vertente CTSA*”, Porto: Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências da Universidade do Porto.

LEADER II (2001) – “*A valorização do turismo de passeio pedestre nos territórios rurais Guia pedagógico sobre a elaboração e execução de um projecto de passeio pedestre*”, Observatório Europeu LEADER: Guia pedagógico sobre a elaboração e execução de um projecto de um passeio pedestre, cadernos nº12.

MARTINS, Luís Paulo Saldanha (1993) – “*Lazer, Férias e Turismo na organização do Espaço no Noroeste de Portugal*”; Porto: Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

OLIVEIRA, Emanuel (2007) – “*Caderno Técnico de Percursos Pedestres*”, Escola de Desportos de Escalada.

PINTO, Jorge Ricardo (2007) – “*O Porto Oriental no final do século XIX*”, Porto: Edições Afrontamento

RAMALHETE, Ana Filipa Ribeiro (2006) – “*Centros Históricos e Ordenamento do território em Áreas Metropolitanas*”; Lisboa: Dissertação de Doutoramento apresentada na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

RODRIGUES, Áurea Oliveira (2005) – “*Trilhos Pedestres e Turismo: uma análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal*”; Aveiro: Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Aveiro.

SILVA, Francisco António dos Santos (2008) - “*Sistemas de Informação Geográfica na Internet Aplicadas ao Turismo de Natureza nos Açores: Projecto ZoomAzores*”, Lisboa, Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa.

Turismo de Portugal (2006) – “*10 Produtos Estratégicos para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Turismo de Natureza*”; Lisboa: Turismo de Portugal.

Artigos e publicações em monografias

ALENCOÃO, Ana *et al* (2010) – “*A Geodiversidade e os percursos pedestres na promoção da saúde: o exemplo das Arribas do Douro Internacional*”; GEOTIC (Sociedade Geológica de Portugal): VIII Congresso Nacional de Geologia, Revista Electrónica de Ciências da Terra: Vol.18 °-25.

ARAÚJO, Assunção; FERREIRA, Jorge; GOMES, Alberto (2002) – “*A riqueza Geomorfológica e Geológica da Praia de Lavadores (Vila Nova de Gaia) – Um Património a Divulgar e a Preservar*”, Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Geografia, p.1-6.

AGUIAR, Lúdia; FERREIRA, Luís; PINTO, Jorge Ricardo (2009) – “*Circuito Turístico – Cultural – Porto Almadino: Contributos para a criação de um Negócio em Turismo*”, Porto: Revista do Instituto Superior de Ciências Sociais e Turismo, p. 1-23.

BARBOSA, Cristina (2005) – “*Segunda Residência e Cidade Difusa*”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio Ibérico de Geografia subordinado ao tema “*A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*”.

CARVALHO, Paulo (2008) - “*Património cultural, ordenamento e desenvolvimento: uma nova visão e valorização do território*”; Coimbra: Instituto de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Cadernos de Geografia nº 24/25 2005/2006, p. 209-226.

CUNHA, Lúcio; VIEIRA, António (2004) – “*Património Geomorfológico – Tentativa de Sistematização*”, México: Actas do III Seminário Latino-Americano de Geografia Física.

FALCÃO, Mário (1999-2000) – “*O Porto, os planos municipais e o turismo*”, Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Geografia I serie, vol. XV/XVI, p. 63 – 78.

FONTES, Vítor José de Oliveira (2005) - “*A frente Marítima de Vila Nova de Vila Nova de Gaia (AMP): Processos de Transformação do Lazer Urbano e do Turismo Balnear*”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio de Geografia subordinada ao tema “*A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*”.

GONÇALVES, Carlos (2005) – “*Portugal Territórios e Turismo*”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio de Geografia subordinada ao tema “*A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*”.

HENRIQUES, (1994) – “*Do Turismo Urbano: Lisboa no contexto do espaço turístico português*”, Lisboa: Inforgeo - Associação Portuguesa de Geógrafos, Publicação nº VI.

MADUREIRA, Helena (2005) – “*Paisagem Urbana e Desenvolvimento Sustentável: Apontamentos sobre uma estreita relação entre Geografia, Desenvolvimento Sustentável e Forma Urbana*”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio de Geografia subordinada ao tema “*A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*”.

MARTINS, Luís Paulo Saldanha (1989) – “*Banhistas de mar no século XIX*”, Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Geografia, I Série, Vol. V, pp. 45-59.

MARTINS, Luís Paulo Saldanha (1992) – “*As praias portuenses: génese, apogeu e declínio de um espaço de lazer*”, Porto: VI Colóquio Ibérico de Geografia: Texto de Apoio às Saídas de Estudo – Área Metropolitana do Porto.

MARTINS; Luís (1994) – “*Relatório sobre o programa, os conteúdos e os métodos*”; Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto; Geografia do Turismo do 5º grupo – Geografia.

MARQUES, Hélder; MARTINS, Luís (1998) – “*Memória, Herança, Património e Paisagem*”; Coimbra: Cadernos de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra; nº17; pp.123-129

MARTINS, Luís Paulo Saldanha (2006) – “*Um Velho Porto para os Novos Turistas: apontamentos de debate sobre turismo urbano*”, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Desenvolvimento e Território; Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares de Turismo e Lazer – Homenagem à Professora Doutora Carminda Cavaco, p. 282-296.

OLIVEIRA, Eduardo Henrique (2004) – “*Estratégias para a Dinamização do Turismo Rural e Ambiental no concelho da Póvoa de Lanhoso*”, Universidade do Minho: Seminário em Geografia do Turismo apresentado ao Departamento de Geografia e Planeamento da Universidade do Minho.

PEREIRA, Paulo; PEREIRA, Diamantino; ALVES, Isabel Caetano (2006) – “*Património Geomorfológico: Da Actualidade Internacional do Tema ao Caso Português*”, Universidade do Minho: Centro de Ciências da Terra da Universidade do Minho.

PEREIRO, Xerardo (2002) – “*Itinerários Turístico-culturais: Análise de uma experiência na cidade de Chave*”; Bragança: Actas do III Congresso de Trás-os-Montes.

PÉREZ, Xerardo Pereiro (2009) – “*Turismo Cultural: uma visão antropológica*”, EL Sauzal: III Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural IV Serie.

PINTO, Jorge Ricardo (2010) – “*O espaço público e o Turismo: Identidade e Cenário em duas praças públicas do Porto*”, ISCET: Revista Científica do ISCET – Percursos & Ideias nº 1-2ª Serie 2009.

REIS, Mário (2009) – “*Instalação de um Centro Interpretativo no Centro Histórico de Vila Nova de Vila Nova de Gaia, alicerçado num Percurso Pedestre Local*”, Licenciatura em Turismo, Instituto Superior Politécnico de Gaya.

VALE, Mário; QUEIRÓS, Margarida (2005) – “*Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa Polis*”, Évora: Associação Portuguesa de Geógrafos – X Colóquio de Geografia subordinada ao tema “*A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*”.

VIEIRA, António (2004) – “*Avaliação das Potencialidades Naturais e Paisagística da Serra de Montemuro*”, Guimarães: Núcleo de Investigação em Geografia e Planeamento, Departamento de Geografia – Universidade do Minho.

SCHENNACH, Ana e RODRIGUES, Áurea (2006) – “*Caracterização da procura turística no Centro Histórico de Vila Nova de Vila Nova de Gaia*”; Vila Nova de Gaia: Edição do Ispgaya, Revista Politécnica, nº 12, pp. 5-10.

Documentos legislativos

DECRETO-LEI n.º 144/93, de 26 de Abril. DR. Série I-A [Em linha]. 178 (26 Abr. 1993). [Consult. 11 de Março de 2011]. Disponível em <http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/doc107.pdf> Estabelece o regime jurídico das federações desportivas e as condições de atribuição do estatuto de utilidade pública desportiva.

RESOLUÇÃO do Conselho de Ministros n.º 25/99, de 7 de Abril. D.R. Série I-B [Em linha]. 81 (7 Abr. 1999) 1867-1889. [Consult. 21 de Abr. de 2011]. Disponível em <http://dre.pt/pdf1sdip/1999/04/081B00/18671889.pdf> Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) de Caminha-Espinho

RESOLUÇÃO do Conselho de Ministros n.º 112/98, de 25 de Agosto. D.R. Série I-B [Em linha]. 195 (25 Ago. 1998) 4348-4350. [Consult. 21 Abr. 2011]. Disponível em <http://dre.pt/pdf1sdip/1998/08/195B00/43484350.PDF> Implementa o Programa Nacional de Turismo de Natureza

DECRETO-LEI n.º 30/04 de 21 de Julho. DR. Série I-A [Em linha]. [Consult. 11 de Março de 2011]. Disponível em http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/doc05_031.pdf Define a Lei de Bases do Desporto

DECRETO REGULAMENTAR n.º 18/99, de 27 de Agosto. D.R. Série I-B [Em linha]. 200 (27 Ago. 1999) 5932-5937. [Consult. 21 Abr. 2011]. Disponível em <http://dre.pt/pdf1sdip/1999/08/200B00/59325937.pdf> Regulamenta o Programa de Desporto de Natureza em Áreas Protegidas

RESOLUÇÃO DO CONCELHO DE MINISTROS n.º26/00, de 15 de Maio de 2000. DR. Série I-B [Em Linha]. 112 (15 Maio 2000). [Consult. 8 Jun. 2011]. Disponível em http://www.polis.maotdr.gov.pt/Legislacao_pdf/RCM26_2000.pdf Empreende uma nova visão estratégica do ambiente e do ordenamento do território, adoptando medidas de requalificação urbana e valorização ambiental nas cidades portuguesas.

DECRETO REGULAMENTAR n.º 1432/09, de 12 de Agosto de 2009. DR. Série II [Em Linha]. 155 (12 de Agosto de 2009). [Consult. 11 de Jul. 2011]. Disponível em http://www.gaiurb.pt/revpdm/Aviso_14327_2009_12_08_PDM.pdf Aprova a proposta final de revisão do Plano Director Municipal de Vila Nova de Vila Nova de Gaia.

RESOLUÇÃO DE CONCELHO DE MINISTROS n.º11-A/2011 de 4 de Fevereiro. DR. Série I [Em Linha]. 25. (4 de Fev. 2011). [Consult. 20 Maio 2011.]. Disponível em <http://dre.pt/pdf1sdip/2011/02/02501/0000200030.pdf> Regulamenta o Plano de Ordenamento das Áreas Protegidas da Peneda - Gerês.

Sites oficiais

Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) – <http://portal.icnb.pt>

Gabinete Coordenador do Programa Polis - <http://www.polis.maotdr.gov.pt/>

Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre (FERP) – <http://www.era-ewv-ferp.com>

Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME) – <http://www.fedme.es/>

European Ramblers Association (ERA) – <http://www.era-ewv-ferp.com>

Rambler's Association - <http://www.ramblers.org.uk>

Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP) – <http://www.fcmpportugal.com>

Organização Mundial do Turismo (OMT) - <http://unwto.org>

Instituto Nacional da Água (INAG) - <http://www.inag.pt>

Turismo de Portugal - <http://www.turismodeportugal.pt>

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia - <http://www.cm-gaia.pt>

Turismo de Vila Nova de Gaia - <http://www.gaiaglobal.pt>

Empresa Municipal de Urbanismo e de Habitação de Vila Nova de Gaia (Gaiurb) -
<http://www.gaiurb.pt>

ANEXOS

**ANEXO I. CLASSIFICAÇÃO E
DESCRIÇÃO DE PERCURSOS
EXISTENTES NO CONCELHO DE
VILA NOVA DE GAIA**

1) Percurso Ambiental

| | | |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| CLASSIFICAÇÃO | <i>Percurso</i> | Livre |
| | <i>Duração</i> | 5 / 6 horas |
| | <i>Distância</i> | 12 Km. |
| | <i>Dificuldade</i> | Média |
| | <i>Piso</i> | Alcatrão e Empedrado |

DESCRIÇÃO

1ª Etapa - Beira-Rio

Trajecto (Beira-rio - Parque Biológico)

Siga pelo centro da cidade e depois vá para o interior do concelho. *Via/s*: Rua Cândido dos Reis; Rua Álvares Cabral; Av. Vasco da Gama (à esquerda junto ao Hotel Holiday Inn); Rua dos Pinhais Bastos; Rua Adriano Correia de Oliveira)

Distância: 9 km; *Tempo*: 20 minutos; *Dificuldade*: Média; *Tipo de piso*: Algum empedrado no início e depois alcatrão.

Alojamento: Hotel Holiday Inn; Albergaria Cervantes; Residencial Davilina (Todos a aproximadamente 5/10 minutos da Beira-rio)

Outros Motivos de Interesse: Caves de Vinho do Porto Cruzeiros Fluviais Vista panorâmica Rua Cândido dos Reis pelo tipicismo.

2ª Etapa – Parque Biológico

Trajecto (Parque Biológico)

Siga pela Vila de Avintes até à Pedra da Audiência que se situa junto dos Bombeiros Voluntários.

Via/s: Rua Adriano Correia de Oliveira; Rua 5 de Outubro; *Distância*: 3 km; *Tempo*: 6 minutos; *Dificuldade*: Mínima; *Tipo de Piso*: Alcatrão; *Duração*: 2 horas;

Alojamento: Hospedaria do Parque Biológico;

Transportes: Bus;

Outros Motivos de Interesse: Arcos do Sardão.

3ª Etapa

Para terminar o dia em beleza, regresse ao centro da cidade, onde poderá desfrutar de um vasto conjunto de atracções.

Duração: 2 horas mais 30 minutos se visitar a Casa Van Zeller

Restauração: Restaurante da Quinta de Santo Inácio

Transportes: Bus

2) Percurso em torno do solar dos Condes de Resende

| | | |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| CLASSIFICAÇÃO | <i>Percurso</i> | Livre |
| | <i>Duração</i> | 2 Horas |
| | <i>Distância</i> | 14 Km |
| | <i>Dificuldade</i> | Média |
| | <i>Piso</i> | Alcatrão e Empedrado |

DESCRIÇÃO

1ª Etapa - Cais de Gaia

Trajecto (Cais - Coreto)

Via/s: Comece na Beira-Rio e vá em direcção à Av. da República no centro de Gaia; Rotunda de Santo Ovídio; IC2 (para sul) saída para Canelas; A29 - depois saída Canelas/Vilar do Paraíso; Rotunda - direcção Canelas.

Rua das Lajes e depois siga as placas - Solar Condes de Resende - até à Av. Joaquim Francisco Pinto;

Distância: 12 km; *Tempo:* 5 minutos; *Dificuldade:* Mínima

Alojamento: Albergaria Cervantes; Residencial Davilina e Holliday Inn (Todos a aproximadamente. 10 minutos);

Restauração: Vários estabelecimentos com gastronomia regional, nacional e internacional.

Transportes: Bus e Táxi;

Outros Motivos de Interesse: Convento Corpus Christi; Igreja de Santa Marinha; Caves do Vinho do Porto; Vista Panorâmica; Cruzeiros Fluviais; Acesso à Internet sem fios.

2ª Etapa - Coreto de Canelas

Trajecto (Coreto - Solar)

Via/s: Avenida Joaquim Francisco Pinto; Rua Nuno Brito e Cunha

Distância: 1 km *Tempo*: 2 minutos; *Dificuldade*: Média; *Tipo de Piso*: Alcatrão e algum empedrado.

Restauração: "Locanda" (a 1km);

Transportes: Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Igreja Paroquial de São João Baptista; Solar Condes de Resende

Para terminar o dia em beleza, regresse ao centro da cidade, onde poderá desfrutar de um vasto conjunto de atracções.

Transportes: Bus e Táxi

3) Percurso Rio-Mar

| | | |
|----------------------|--------------------|----------------------|
| CLASSIFICAÇÃO | <i>Percurso</i> | Livre |
| | <i>Duração</i> | 7 Horas |
| | <i>Distância</i> | 44 Km |
| | <i>Dificuldade</i> | Média |
| | <i>Piso</i> | Alcatrão e Empedrado |

DESCRIÇÃO

1ª Etapa – Cais de Gaia

Trajecto (Cais - Afurada)

Comece na Beira-Rio e vá em direcção à Afurada seguindo a orla fluvial.

Via/s: Marginal; *Distância*: 3 km; *Tempo*: 5 minutos; *Dificuldade*: Mínima; *Tipo de piso*: Alcatrão

Alojamento: Albergaria Cervantes; Residencial Davilina e Holliday Inn (Todos a aproximadamente 10 minutos);

Restauração: Vários estabelecimentos com gastronomia regional, nacional e internacional

Transportes: Bus e Táxi; *Espaços de Lazer:* Parque Infantil;

Outros Motivos de Interesse: Convento Corpus Christi; Igreja de Santa Marinha; Caves do Vinho do Porto; Vista Panorâmica; Cruzeiros Fluviais; Acesso à Internet sem fios.

2ª Etapa - Centro Piscatório da Afurada

Trajecto (Afurada - Cabedelo)

Continue pela orla em direcção ao Cabedelo.

Via/s: Marginal; *Distância:* 2 Km; *Tempo:* 3 minutos; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de piso:* Alcatrão.

Alojamento: Hotel Íbis; Novotel e Hotel Mercure (Todos a aprox. 10 minutos).

Restauração: "A Margem" *Transportes:* Bus e Táxi.

Outros Motivos de Interesse: Tipicismo; Embarcações; Pesca Tradicional; Mercado de peixe; Casario; Vista panorâmica; Via pedonal; Travessia de Barco para o Porto.

3ª Etapa - Cabedelo

Trajecto (Cabedelo - Praias)

Via/s: Marginal (Restrita a veículos com mais de 3.500 kg)

Distância: 1 km; *Tempo:* 1 minuto; *Dificuldade:* Média; *Tipo de Piso:* Alcatrão

Outros Motivos de Interesse: Vista panorâmica; Flora e Fauna; Baía de São Paio

4ª Etapa - Orla Marítima de Gaia

Trajecto (Praias - Senhor da Pedra)

Até chegar ao Senhor da Pedra percorra uma parte dos 15 km de praias de Vila Nova de Gaia.

Via/s: Orla Marítima; *Distância:* 7 km; *Tempo:* 15 minutos; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de Piso:* Alcatrão; Passadiço de Madeira.

Alojamento: Hotel Casabranca; Parque de Campismo de Salgueiros;

Restauração: Restaurante Casabranca

Transportes: Bus e Táxi;

Outros Motivos de Interesse: Bares de Praia; Ciclovía; Passadiço Voleibol de praia e Surf

5ª Etapa - Capela do Senhor da Pedra

Trajecto (Senhor da Pedra - Ribeiras)

Relativamente próximo da Capela localiza-se o Centro de Educação Ambiental Ribeiras de Gaia.

Via/s: Rua Álvares Cabral; *Distância*: 1 km; *Tempo*: 2 minutos; *Dificuldade*: Mínima;

Tipo de Piso: Alcatrão (em mau estado)

Alojamento: Parque de Campismo Madalena, Parque de Campismo Maresol e Apartamentos Turísticos; Céu Azul;

Restauração: Restaurante D. Marisco e Restaurante Areal

Transportes: Bus e Táxi;

Outros Motivos de Interesse: Circuito Pedonal Capela do Senhor da Pedra Parque Infantil Parque de Merendas

6ª Etapa - Ribeiras

Trajecto (Ribeiras - ELA)

Siga em direcção à Estação Litoral da Aguda (ELA)

Via/s: Av. Sacadura Cabral; Avenida Gomes Guerra e Rua dos Pescadores; *Distância*: 3 km; *Tempo*: 5 minutos; *Dificuldade*: Mínima; *Tipo de Piso*: Alcatrão

Restauração: Areal;

Transportes: Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Circuito Pedonal Campo de Golfe de Miramar

7ª Etapa - Estação Litoral da Aguda (ELA)

Trajecto (ELA - Granja)

Via/s: Avenida Sacadura Cabral

Distância: 2 km; *Tempo*: 3 minutos; *Dificuldade*: Mínima; *Tipo de piso*: Alcatroado.

Restauração: Dulcemar, Zizi, Restaurante Parque da Aguda,

Transportes: Comboio (Apeadeiro da Aguda)

Outros Motivos de Interesse: Tipicismo Embarcações de Pesca Artesanal Parque da Aguda (espaço de lazer com vários equipamentos desportivos)

8ª Etapa - Granja

Trajecto (Granja - Mosteiro de Grijó)

O roteiro prossegue para o interior do concelho.

Via/s: Rua da Estação (EN109); Rua Padre João Moreira; Rua dos Mourões; Rua Póvoa de Cima; Av. do Mosteiro; *Distância:* 8 km; *Tempo:* 15 minutos; *Dificuldade:* Elevada (percurso sinuoso) *Tipo de piso:* Empedrado e alcatroado.

Alojamento: Hotel "Solverde" (a 2km);

Transportes: Comboio (Apeadeiro da Granja); Bus e Táxi.

Outros Motivos de Interesse: Estância balnear com grande importância no séc. XIX, frequentada pela aristocracia e realeza nacional. Tipicismo Moradias / Casario Piscinas de Água Salgada da Granja

Fim Roteiro - Mosteiro de Grijó

Para terminar o dia em beleza regresse ao centro da cidade, onde poderá desfrutar de um vasto conjunto de atracções.

Restauração: Quinta do Pinheiro

Transportes: Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Aqueduto das Amoreiras (a 1km)

4) Percurso Gaia e os seus encantos

| | | |
|----------------------|--------------------|-----------|
| CLASSIFICAÇÃO | <i>Percurso</i> | Livre |
| | <i>Duração</i> | Meio-dia |
| | <i>Distância</i> | 2,5 Km |
| | <i>Dificuldade</i> | Média |
| | <i>Piso</i> | Granítico |

DESCRIÇÃO

1ª Etapa – Mosteiro da Serra do Pilar (Património Mundial)

Trajecto (Mosteiro - Jardim do Morro)

Para chegar do Mosteiro ao Jardim do Morro precisa descer uma pequena rua de acesso ao Mosteiro.

Tempo: 8 a 10 minutos; *Distância:* 300m; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de piso:* Passeio granítico plano, em muito bom estado

Alojamento: Albergaria Cervantes; Residencial Davilina e Holliday Inn (Todos a aproximadamente 5/10 minutos)

Outros Motivos de Interesse: Miradouro do Centro Histórico de Gaia, Porto e Rio Douro.

2ª Etapa - JARDIM DO MORRO

Trajecto (Jardim do Morro - Casa Barbot)

Siga do Jardim do Morro até à Casa Barbot.

Tempo: 10 a 12 minutos; *Distância:* 400m; *Dificuldade:* Média; *Tipo de piso:* Passeio granítico, em muito bom estado.

Restauração: Perto do Jardim encontra o Regional Camões (Zé da Serra) entre outros. ;

Transportes: Metro; Bus e Táxi

Espaços de Lazer: Parque Infantil; *Outros Motivos de Interesse:* Miradouro do Centro Histórico de Gaia, Porto e Rio Douro.

3ª Etapa - CASA BARBOT

Trajecto (Jardim do Morro - Casa Barbot)

Suba a Avenida da República até à Câmara Municipal de Gaia

Tempo: 10 minutos; *Distância:* 300m; *Dificuldade:* Média; *Tipo de Piso:* Granítico e alcatroado em bom estado.

Restauração: Pizza Hut entre outros;

Transportes: Comboio (Apeadeiro General Torres); Metro; Bus e Táxi

Espaços de Lazer: Parque Infantil

4ª Etapa – Câmara Municipal de Gaia

Trajecto (Câmara - Casa Museu)

Percorra a Rua Álvares Cabral até à Casa Museu

Tempo: 10 minutos; *Distância:* 300m; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de Piso:* Granítico em bom estado.

Restauração: Assador Típico;

Transportes: Metro; Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Comércio Tradicional Galerias Gaivota e Palmeira

5ª Etapa – Casa Teixeira Lopes/Galerias Diogo Macedo

Trajecto (Rua General Torres)

Para chegar da Casa Museu à Rua General Torres deve usar primeiro a Rua Cândido dos Reis e depois as Escadas do Monte.

Tempo: 20 minutos; *Distância:* 500m; *Dificuldade:* Elevada; *Tipo de Piso:* Granítico em bom estado.

Restauração: MonAmie e Belo Ponto;

Transportes: Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Quinta da Boeira (Espaço Verde com restaurante e bar)

6ª Etapa - Rua de General Torres

Trajecto (Rua General Torres - Largo da Ponte)

Desça a Rua General Torres até ao Largo da Ponte.

Tempo: 5 minutos; *Distância:* 300m; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de Piso:* Passeio granítico em muito bom estado.

Transportes: Bus e Táxi

Outros Motivos de Interesse: Miradouro sobre o Centro Histórico de Gaia, Porto e Rio Douro

7ª Etapa – Largo da Ponte

Trajecto (Largo da Ponte - Largo Miguel Bombarda)

Siga pela marginal ribeirinha até ao Largo Miguel Bombarda.

Tempo: 6 a 8 minutos; *Distância:* 300m; *Dificuldade:* Mínima; *Tipo de piso:* Passeio granítico plano, em muito bom estado

Restauração: Dom Tonho (a 100m)

Transportes: Bus

Outros Motivos de Interesse: Ponte Luís I Casa Calem (a 100m) Capela Nossa Sr^a da Piedade (a 150m)

8ª Etapa – Largo Miguel Bombarda

Trajecto (Largo Miguel Bombarda - Igreja)

Percorra a Rua Guilherme Gomes Fernandes até próximo da Igreja.

Tempo: 10 minutos; *Distância:* 350m; *Dificuldade:* mínima; *Tipo de piso:* Empedrado antigo plano, mas algo irregular.

Restauração: "Presuntaria I" (a 100m); "Arco-Íris" (a 50m);

Transportes: Bus e Táxi;

Espaços de Lazer: Passeio Ribeirinho;

Outros Motivos de Interesse: Caves do Vinho do Porto; Casa Sandeman; Rua Cândido dos Reis; Rua Guilherme Gomes Fernandes

9ª Etapa – Igreja de Santa Marinha

Trajecto (Igreja - Convento)

Da Igreja de Santa Marinha ao Largo Aljubarrota

Tempo: 10 minutos; *Distância:* 250m; *Dificuldade:* mínima; *Tipo de Piso:* Empedrado antigo plano, mas algo irregular

Restauração: "Ar de Rio"; "Tromba Rija"; "Presuntaria II" e "Bacalhoeiro" (todos a cerca de 100m)

Outros Motivos de Interesse: Mercado da Beira-rio (a 100m); Casa dos Almadás (a 50m) Casa Ramos Pinto (a 50m) Parque Infantil (a 150m)

10ª Etapa – Convento Corpus Christi

Trajecto (Convento - Cais)

Para chegar do Largo Aljubarrota ao Cais de Gaia atravessa o Largo e a Avenida Ramos Pinto.

Tempo: 2 minutos; *Distância:* 400m; *Dificuldade:* mínima; *Tipo de Piso:* Passeio granítico plano, em muito bom estado.

Restauração: "Dom Luís" e o indiano "Sitar" (a 50m)

Transportes: Bus

Outros Motivos de Interesse: Casa Ferreira.

Fim do Roteiro – Cais de Gaia

Cais de embarque para os diferentes cruzeiros efectuados no Rio Douro

Restauração: Vários estabelecimentos com gastronomia regional, nacional e internacional

Transportes: Bus e Táxis;

Espaços de Lazer: Parque Infantil;

Outros Motivos de Interesse: Vista Panorâmica; Cruzeiros Fluviais; Acesso à Internet sem fios

**ANEXO II. REPRESENTAÇÃO
CARTOGRÁFICA E MONITORIZAÇÃO
DE PERCURSOS**

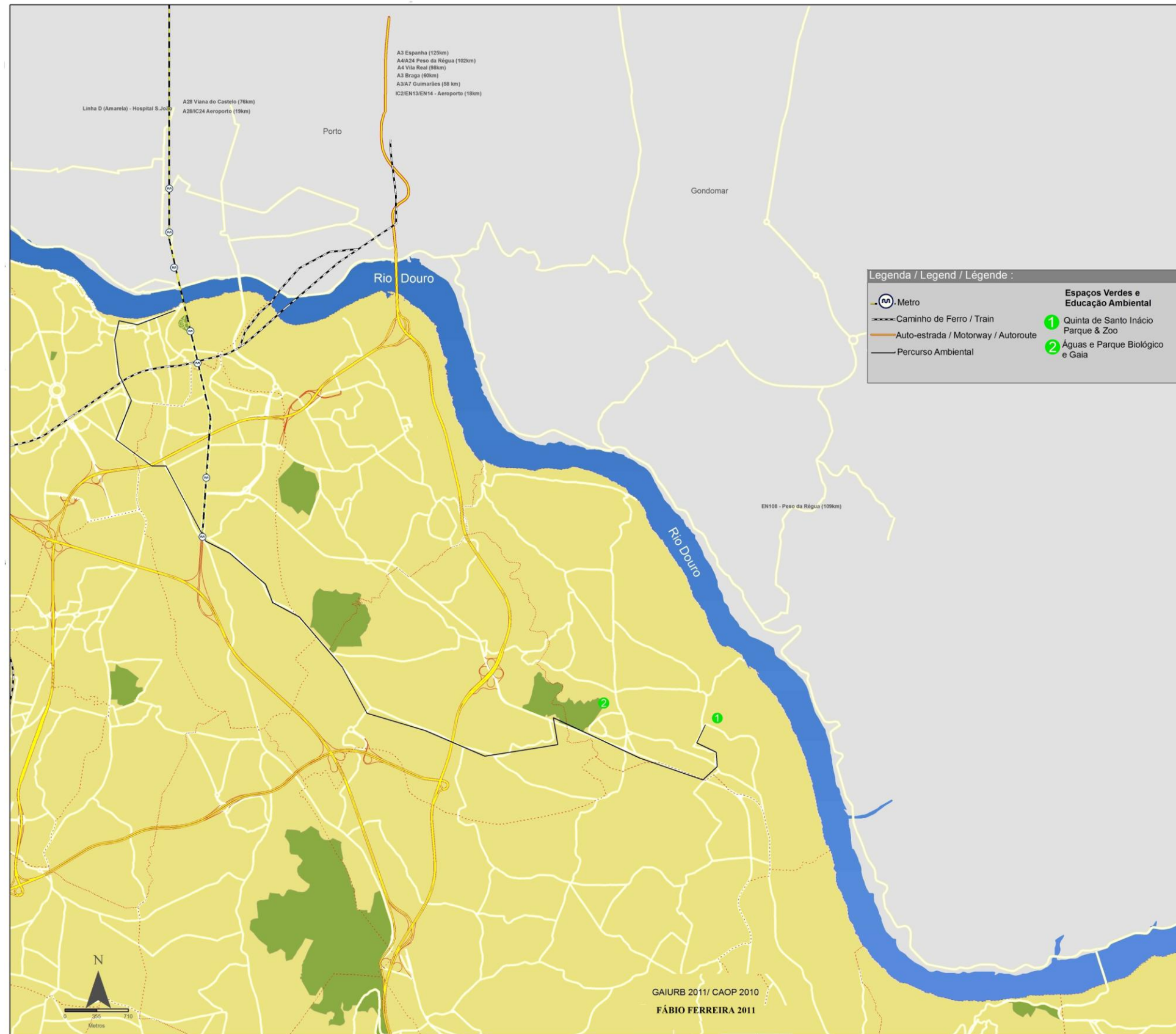


FIGURA 19. PERCURSO AMBIENTAL

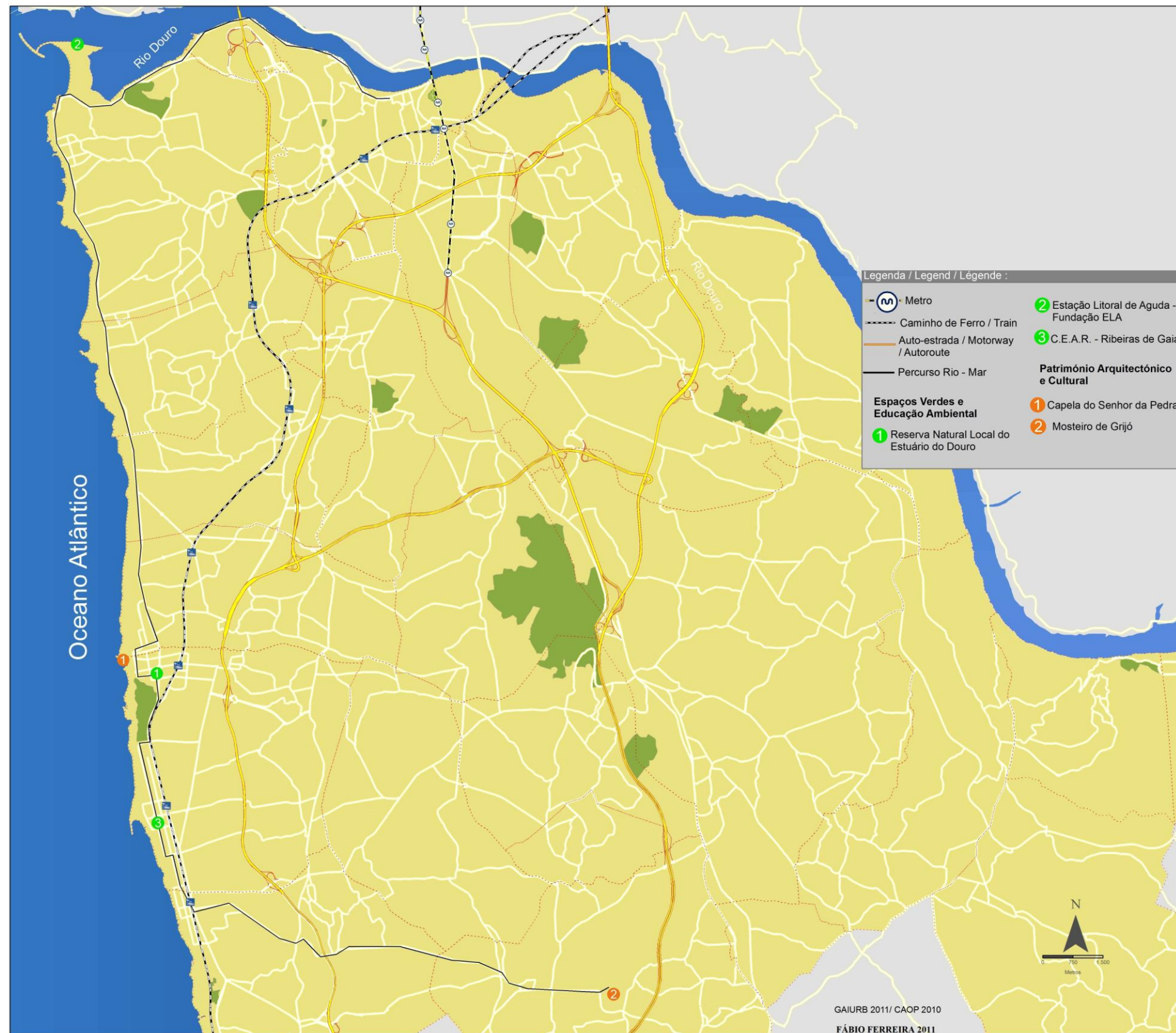


FIGURA 20. PERCURSO RIO-MAR

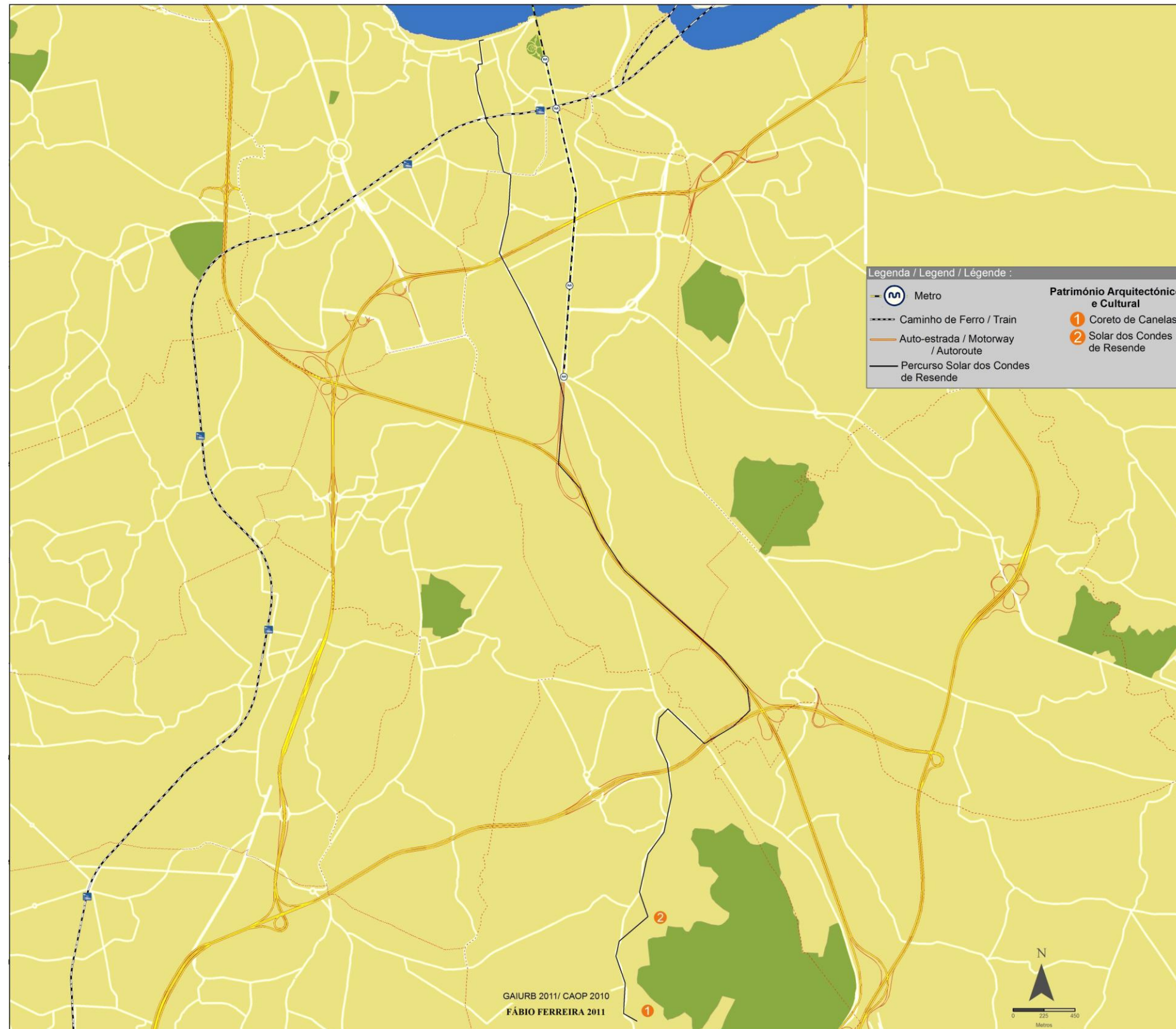


FIGURA 21. PERCURSO SOLAR DOS CONDES DE RESENDE

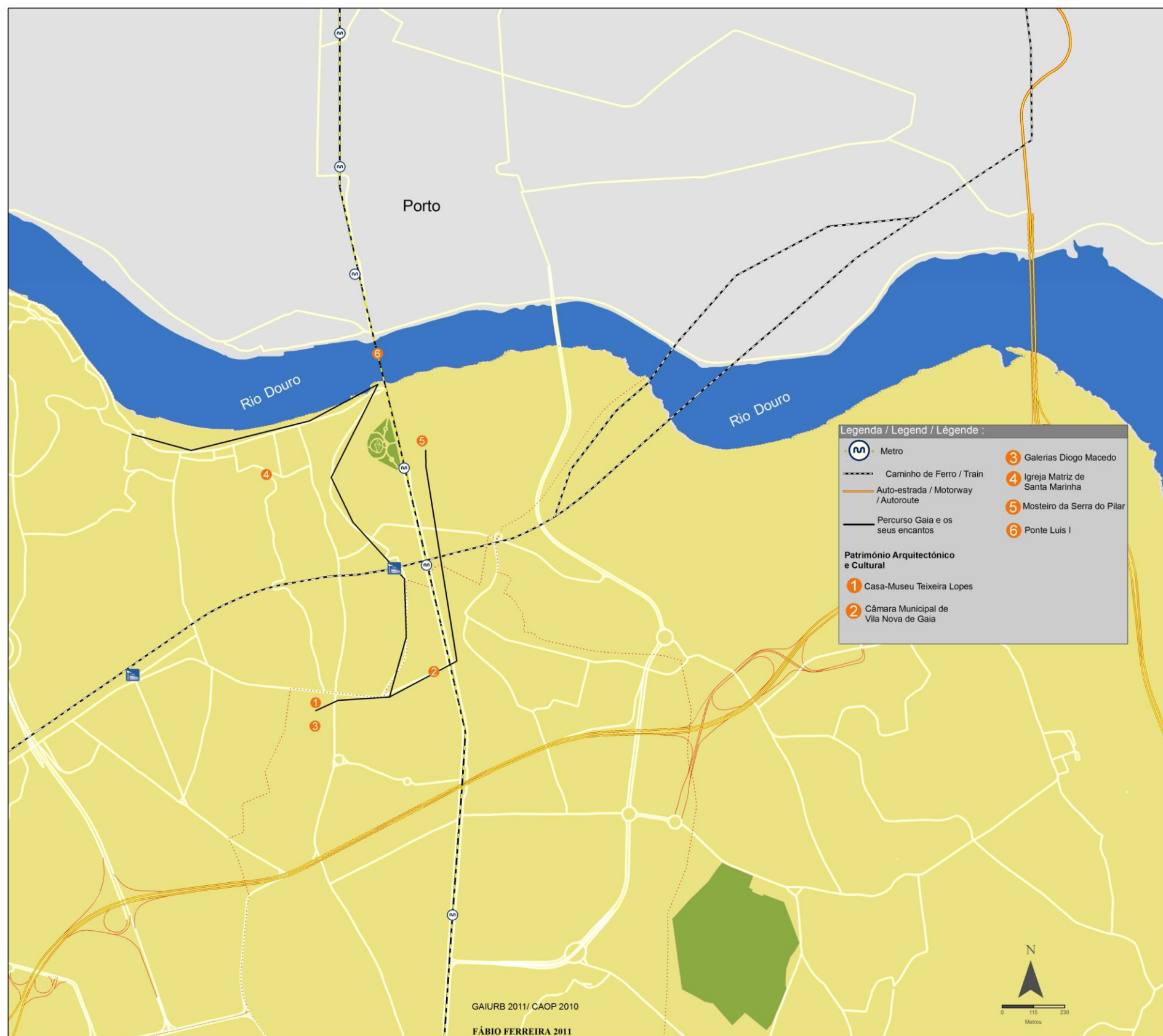


FIGURA 22. PERCURSO GAIA E OS SEUS ENCANTOS