

Gestão de Fluxos Turísticos em Centros Históricos

O Caso de Faro

Ana Maria Ferreira*

Doutorada em Turismo pela Universidade de Aveiro

Resumo

O turismo cultural é apontado por muitos autores como uma das formas de facilitar a regeneração dos centros históricos. Para atingir esse objectivo, há que assegurar uma gestão sustentável dos fluxos de visitantes, a qual só pode ter sucesso se for integrada em formas holísticas de actuação, apoiadas em parcerias que envolvam todos os interessados (sector público, sector privado e associações que representem a comunidade local). O caso de Faro pode esclarecer os contornos locais desta nova tendência.

Palavras-chave

Turismo cultural, regeneração dos centros históricos, parcerias, gestão sustentável dos fluxos turísticos.

Abstract

Cultural tourism is considered, by a large number of researchers, as a way of contributing to the regeneration of the historic city centres. To reach this goal a sustainable management of the tourism flows has to be assured. Partnerships that include all the interest groups (public and private sector and community representatives) are the only way to ensure the success of the actions that should be taken. The case of Faro may help to clarify the local features of the new approach.

Keywords

Cultural tourism, regeneration of the historic city centres, partnerships, sustainable management of the tourism flows.

* Docente da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve
E-mail: amferrei@ualg.pt

1 Gestão dos fluxos turísticos em centros históricos

O turismo tem vindo a ser apontado como uma das actividades que pode facilitar a regeneração dos centros históricos. Na Grã-Bretanha, nas décadas de 80 e de 90, foram criados programas de incentivo, denominados "Tourist Development Action Programs", com o objectivo de desenvolver o turismo nos centros históricos das cidades industriais britânicas, em processo de regeneração. A acção piloto teve início em Bristol, em 1984, seguida de outras em diversas cidades britânicas, como Londres, Manchester, Birmingham, Leeds e Leicester (Long, 1997: 235). As autoridades reconheciam, por esse meio, a importância do apoio a conceder à criação de bairros culturais em centros históricos, revelando uma visão integradora das artes plásticas, das artes do espectáculo, das indústrias culturais e do turismo. As cidades dos *resorts* foram as mais abrangidas pelos "TDAP's", sobretudo as do sudoeste da Grã-Bretanha (Agarwal, 1997; Agarwal, 1999; Cooper, 1997; Davidson e Mainteland, 1997; Shaw e Williams, 1997). As estâncias balneares situadas no sul da Europa ou no Norte conheciam grandes problemas nesse período. Porém, nem era possível encontrar novas actividades para esses locais, nem era viável aceitar passivamente o declínio, tanto do ponto de vista económico, como social, ou mesmo político (Argwal, 1994 in Argwal, 1999: 513; Augustyn e Knowles, 2000: 343). Na sua essência, a abordagem dos "TDAP's" caracterizava-se pelo seu holísmo, ao conceder apoio ao desenvolvimento das actividades culturais e a protecção e valorização do património, como forma de complementar a oferta balnear.

Contudo, não foi apenas na Grã-Bretanha que essas coligações foram criadas. A Organização Mundial de Turismo, em 1996, referia numerosos exemplos de parcerias de Penang a Amsterdão, passando pela "Partnership Austrália", a "Polish Tourist Authority", a "Canadian Tourist Commission", pelas fórmulas de privatização do turismo americano e pelo projecto da "Maison de France" (WTO, 1996, in Heeley, 2001: 275). Em Portugal, ainda são praticamente desconhecidas, embora, de acordo com os resultados da investigação empírica, exista vontade, por parte dos actores locais, de criar alianças para o desenvolvimento do turismo nos centros históricos.

Um dos aspectos em que deve incidir essa aliança é na abordagem coordenada e integrada da gestão dos visitantes. Os visitantes possuem "orçamentos temporais" ("*tourists' time budgets*") relativamente limitados para visitar a cidade, pelo que tendem a concentrar-se no núcleo histórico mais restrito, propensão que gera problemas que devem ser evitados.

Para manter o equilíbrio nas relações entre turistas e residentes, têm sido adoptadas políticas de gestão dos visitantes em meios urbanos, que se socorrem do conceito de mudança aceitável, para efeitos de cálculo de capacidade de absorção dos visitantes e, por consequência, para melhor aplicar a gestão de impactos dos visitantes de acordo com as características específicas do local (físicas, sociais e culturais). A definição do conceito de mudança aceitável não implica limites numéricos, como propõem alguns dos autores (Canestrelli e Costa, 1991: 296; Cazes, 1998: 141 Mathieson e Wall, 1982; Williams e Gill, 1991 in Glasson et al., 1995: 52), mas antes a delimitação de zonas de utilização de solos, espaços onde devem ser mantidas um conjunto de condições de modo a evitar os impactos sociais, ecológicos, físicos e económicos.

Arup (1993) identificou uma série de indicadores, que se apresentam no quadro 1, para avaliar a forma como são respeitadas as qualidades dos centros históricos (físicas, sociais e culturais), de modo a impedir o surgimento de consequências indesejáveis. No entanto, num estudo realizado por Glasson, em 1995, sobre a gestão dos visitantes em 100 cidades médias da União Europeia, o autor concluiu serem ainda poucas as que têm vindo a desenvolver estratégias coerentes no domínio da gestão dos fluxos turísticos. Apesar das regras de desenvolvimento sustentável indicarem a utilização de políticas estratégicas para lidar com os impactos provocados pelos visitantes, sobretudo nos centros históricos, áreas particularmente frágeis, as políticas ainda não ultrapassaram, em muitos casos, a fase da elaboração de planos de promoção do turismo urbano (Glasson et al., 1995: 167).

Quadro 1 – Impactos Turísticos no Centro Histórico e seus Indicadores

Impactos do turismo no centro histórico	Indicadores
<p>Desgaste, devido ao uso. Nível de congestionamento das ruas, devido aos peões. Tipos de lojas. Problemas de estacionamento.</p> <p>Novas utilizações para edifícios antigos.</p> <p>Criação de riqueza.</p>	<p>Número de visitantes. Número de lojas para turistas. Intensidade da frustração dos residentes.</p> <p>Percentagem de lugares nos parques de estacionamento do centro da cidade. Nível de congestionamento de tráfego.</p> <p>Número de edifícios históricos para uso turístico.</p> <p>Número de empregos atribuídos ao turismo.</p>
<p><u>Conflitos entre peões e veículos</u></p> <p>Congestão. Intimidação. Atrasos. Ruído.</p>	<p>Número de acidentes. Quantidade de peões. Grau de conforto dos peões. Níveis de ruído.</p>
<p><u>Mudança da utilização do solo</u></p> <p>Pressão para o aumento do número de escritórios. Pressão para a construção de hotéis. Declínio da população residente. Perda de lojas de conveniência. Ausência de vida à noite.</p> <p>Perda de zonas ajardinadas. Pisos superiores vagos.</p>	<p>Número de residentes. Número de escritórios desocupados. Número de licenças para construção. Intensidade do congestionamento, devido ao tráfego. Percentagem do aumento do preço das rendas. Número de pessoas assaltadas à noite.</p> <p>Número de edifícios desclassificados. Número de edifícios em risco. Percentagem do aumento do preço das rendas.</p>
<p><u>Danos nos edifícios classificados</u></p> <p>Emissões provindas do tráfego de veículos automóveis. Vibração. Pressão turística. Pressão provinda de conversões não apropriadas. Falta de manutenção.</p>	<p>Volume de tráfego. Grau de eficácia da regulação dos fluxos turísticos. Quantidade de "graffiti".</p>
<p><u>Perda de carácter e de cenário da cidade</u></p> <p>Crescimento recente dos subúrbios. Ocupação dos espaços verdes. Obstrução da linha do horizonte.</p> <p>Mau tratamento da cidade.</p>	<p>Distância do centro às zonas rurais. Densidade de área construída compacta. Percentagem de espaço aberto por área construída. Aumento da perda da visibilidade da linha do horizonte. Intensidade da satisfação dos residentes. Percentagem de novas construções.</p>
<p><u>Impacto na cintura verde</u></p> <p>Cidade abarrotada. Distorção do mercado de habitação.</p>	<p>Aumento da perda de espaço dentro da cidade. Nível dos preços dos terrenos para novas construções. Aumento do preço das habitações. Percentagem de nova construção.</p>

Fonte: Arup, 1993, in Glasson et. al, 1995: 167

Quadro 2 – Gestão dos Fluxos Turísticos em Centros Históricos

Gestão de fluxos turísticos em centros históricos	
Intervenções ao nível do volume	Intervenções ao nível dos impactos
<p>Métodos de “linha dura”</p> <p>Interditar e, por vezes, replicar (Grutas de Lascaux).</p> <p>Limitar a frequência com a utilização de estratégias como o acesso pago, a selecção ou a restrição do número de visitantes, condicionamento das visitas, controlo estrito de promoção).</p> <p>Reduzir a acessibilidade aos parques de estacionamento através da diminuição do número de lugares disponíveis.</p>	<p>Regular a frequência – <i>concentrar</i> (exemplo, Bruges e Amesterdão) ou <i>desconcentrar</i> os visitantes no tempo e no espaço com o recurso a itinerários alternativos, percursos com paragens que incluam alternância entre zonas construídas e espaços verdes, estratégias de interpretação (exemplo, Florença e Oxford).</p> <p>Aumentar a resistência do local – aumentar a capacidade das infra-estruturas e serviços, utilizar materiais mais resistentes.</p> <p>Estudar os “clusters” de visita, ou seja, os mapas de comportamento dos visitantes</p> <p>Modificar a natureza da frequência – informar, sensibilizar, educar, encorajar práticas menos lesivas (códigos de visitante).</p> <p>Escolher os segmentos alvo apostando na captação de turistas em vez de excursionistas, porque os primeiros gastam mais e geram menos impactos.</p> <p>Realizar abordagens coordenadas e simultâneas de tráfego e peões, para facilitar a melhoria do congestionamento (trânsito e estacionamento) nas zonas históricas. As respostas de gestão têm vindo a incluir a criação de transportes que fazem a ligação entre os terminais rodoviários e ferroviários e a zona central e a pedonalização dos centros históricos. Neste sentido, a gestão dos fluxos de trânsito provocados pelo turismo insere-se numa política mais vasta para o centro histórico.</p>
<p>Métodos de “linha leve”</p> <p>Fazer uma avaliação provisional da procura para determinar a capacidade de acolhimento (exemplo, museu do Louvre).</p> <p>Gerir as tarifas de acordo com a hora de maior ou menor frequência (exemplo, museus do Louvre e d’Orsey).</p> <p>Reservar as visitas com antecedência é outro instrumento que se inclui neste método.</p> <p>Melhorar o marketing, o planeamento e a coordenação são os métodos de linha leve preferidos pelos profissionais do sector turístico. As disposições podem incluir uma melhor sinalização e um <i>marketing</i> mais adequado que prolongue a época turística, evitando a sazonalidade.</p> <p>Intervir, em simultâneo, na oferta (itinerários alternativos, compensações aos residentes) e na procura (reservas prévias, cartão da cidade, limitações à circulação).</p>	

Fonte: Elaboração própria a partir de Costa e Borg, 2000: 15; Deprest, 1997: 55; Glasson et als, 1995: 154-156; Jansen Verbeke, 1994: 357.

As várias opções, quanto à gestão de fluxos de visitantes, implicam uma intervenção simultânea ao nível do volume e dos impactos (ver quadro 2).

No que concerne ao número de visitantes, as medidas que implicam a utilização de métodos de “linha dura” são, possivelmente, as mais fáceis de aplicar e as mais efectivas no controle dos excursionistas. Interditar visitas e replicar edifícios,

conjuntos ou locais de património, são atitudes extremas, mas utilizadas em locais tão conhecidos como as grutas de Lascaux.

A gestão das tarifas pode ter um impacto muito significativo, quer como método “duro” de gestão, quer como “suave”. Em alguns casos, quando se deseja uma efectiva redução do número de visitantes, basta aumentar consideravelmente as

tarifas pagas. Um procedimento mais moderado, que pode conduzir a resultados positivos, com utilização de redução de tarifas, consiste em diminuir o seu valor em horas de menor frequência (Patin, 1997: 91-93).

Uma outra forma de restringir a frequência consiste em limitar a acessibilidade aos parques de estacionamento, através da diminuição do número de lugares disponíveis.

As medidas "suaves" incluem a avaliação provisional da procura, a gestão das tarifas na sua versão "suave", o *marketing*, o planeamento e a coordenação, e são as preferidas dos profissionais do sector turístico. As disposições podem incluir uma melhor sinalização, um *marketing* mais adequado que prolongue a época turística, evitando a sazonalidade. A reserva adiantada dos serviços é outro instrumento que se insere neste grupo de medidas. A criação de contingentes baseia-se na limitação do número de visitantes, método utilizado nos museus americanos que abandonaram o sistema de reserva. Incluem-se ainda neste grupo as medidas de intervenção simultânea sobre a oferta e a procura (Costa e Borg, 2000: 15).

Agir sobre a oferta implica informar os turistas acerca dos itinerários alternativos, das horas de visita com menor afluência e da melhor forma de tirar partido de meios de transporte alternativos, enquanto que actuar sobre a procura exige uma diversificação dos meios de acesso, de acordo com o tipo de visitantes, uma racionalização da utilização da cidade (limitações de circulação de veículos no centro histórico) e/ou uma aquisição de *packages* de serviços ou de cartões de crédito urbanos. É ainda possível tentar gerir os fluxos turísticos através de uma estratégia que ajude a minimizar os inconvenientes suportados pela comunidade local, com recurso a compensações que transfiram para os turistas o ónus dos custos do turismo (tarifas diferenciadas para turistas e residentes, impostos sobre os serviços turísticos).

A avaliação do número de visitantes que podem ser acolhidos, simultaneamente, num determinado local (avaliação provisional da procura) admite a previsão, de forma relativamente fiável, da dimensão da procura e da sua evolução. Esta indicação é preciosa para se definir a capacidade de acolhimento em termos de superfície, volume, duração da visita e horário de funcionamento, com o objectivo de incrementar a qualidade da experiência vivida.

A gestão de fluxos turísticos implica não apenas formas de intervenção sobre a dimensão da

procura, mas também operações para evitar os impactos negativos resultantes da presença dos visitantes. A definição do modo de orientar os visitantes, para evitar as consequências indesejadas, implica a opção por uma de duas estratégias - concentração ou dispersão no tempo e no espaço.

As razões que conduzem à concentração prendem-se, sobretudo, com as restrições dos orçamentos temporais dos visitantes. As ocasiões livres para viajar apresentam uma relativa rigidez (férias de verão, fins-de-semana), embora com uma tendência crescente para se tornarem mais flexíveis. A grande concentração temporal é ainda acentuada pelas mudanças climáticas (sol e neve) e pelo tempo disponível para visitar a cidade, motivo pelo qual os turistas concentram a sua atenção nas principais atracções.

Alguns destinos têm vindo a adoptar uma política deliberada de concentração das actividades turísticas, no espaço e no tempo. Bruges perfilhou uma solução de aglomeração, acreditando que, dessa forma, o número de residentes incomodados era menor. A autarquia acreditava ainda que os habitantes da zona incluída nos circuitos turísticos conheciam as suas desvantagens. Além disso, na época baixa, podiam fruir a cidade mais à vontade, enquanto que os outros grupos, que não desejam contactos com os turistas tinham a oportunidade de evitar residir nesses locais.

A dispersão dos turistas, defendida pelos responsáveis de outras cidades, como Florença ou Oxford, tem por base o argumento da injustiça a que são sujeitos apenas alguns residentes ao sofrerem, na época alta, as consequências espaciais e sociais dos fluxos turísticos. A dispersão proporciona lucros, provenientes do turismo, a um maior número de empresas e favorece uma melhor distribuição do número de turistas ao longo do ano, evitando assim, as consequências da concentração.

A forma de organizar os circuitos também facilita a dispersão, seja num edifício, seja numa zona da cidade. A duração média de visita a um local cultural é de uma hora e meia a duas horas, variando o tempo em função da riqueza da colecção, dos objectos, da arquitectura, da decoração que se deseja apresentar. A partir dessa duração global podem ser calculados os tempos de visita a uma sala ou a uma parte definida do local da cidade, o que permite organizar os espaços de maneira a evitar a saturação muito

rápida da atenção. As colecções também podem ser repartidas de modo a criar um circuito central, para o público em geral e circuitos complementares, destinados aos apreciadores.

A terceira tática de regulação dos fluxos turísticos prende-se com a escolha dos segmentos alvo. Muitas cidades têm apostado na captação de turistas em vez de excursionistas, porque os primeiros gastam mais e geram menos impactos. Quando se faz uma escolha estratégica desta natureza devem ser implementadas outras políticas de gestão que a completem, como possuir um conjunto de propostas que abranjam animação nocturna que seduza os turistas. (Glasson et al, 1995: 152).

O aumento da resistência do local, através do incremento da qualidade dos materiais e da sua capacidade de suportar o desgaste provocado por um uso muito intenso, ou a ampliação da capacidade de acolhimento das infra-estruturas e dos serviços formam outro conjunto de opções de gestão dos impactos. Actualmente, aconselha-se um investimento na informação, na sensibilização e na educação dos turistas de modo a encorajar práticas turísticas menos lesivas.

A gestão dos impactos dos visitantes exige também medidas que incluam abordagens coordenadas e simultâneas de tráfego e peões (Glasson et al, 1995: pp. 154-156). A gestão dos fluxos de trânsito é um tema central para a evolução do turismo nos centros históricos. Na verdade, dela depende o agravamento ou a melhoria do congestionamento (trânsito e estacionamento) nas zonas históricas. As respostas de gestão têm vindo a incluir a criação de transportes que fazem a ligação entre os terminais rodoviários e ferroviários e a zona central e a pedonalização dos centros históricos (Glasson et al, 1995: 154). Neste sentido, a gestão dos fluxos de trânsito provocados pelo turismo insere-se numa política mais vasta para a cidade antiga.

A gestão dos peões é outra tarefa que não pode ser negligenciada. O estudo europeu, realizado por Glasson et. al., permite concluir que os espaços públicos e as "facilities" cheias de pessoas afectam as relações entre visitantes e visitados, gerando situações de tensão e, por vezes, de conflito. Uma boa informação no centro histórico pode facilitar a resolução deste problema, ao aconselhar os turistas sobre as várias opções de visita da cidade. A distribuição de mapas de cidade, que permitam ao visitante elaborar um mapa mental do local, um sistema de interpretação pessoal e não pessoal

de qualidade e um bom *design* urbano enriquece a experiência do visitante. Além disso, incentiva à descoberta da cidade, evitando o seu "consumo rápido" (Glasson et. al, 1995: 154).

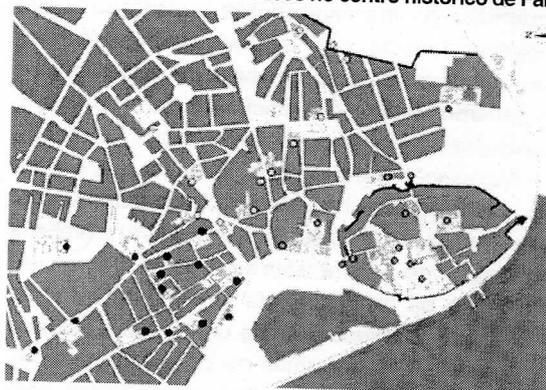
A gestão dos fluxos de visitantes, ao ajudar controlar um crescimento indiscriminado da procura, impede a deterioração das características dos centros históricos regenerados, sobretudo dos que são objecto de intervenção em função da cultura e do turismo, porque ajuda a preservar as características distintas.

2 O Caso de Faro

O Centro Histórico de Faro abrange uma parte da cidade tradicional, cujo limite era marcado pela cerca seiscentista, embora não envolva toda a antiga área abrangida por essa muralha, ocupando apenas 39,3 ha. Possui três núcleos – Mouraria, Bairro Ribeirinho e Vila Adentro ou Intramuros, nos quais habitavam, em 2002, 3 020 habitantes, em 1 273 fogos, dos quais 153 se encontravam devolutos (Silva, 2002).

O arquitecto Cabeça Padrão foi o primeiro estudioso da cidade antiga, tendo elaborado, em 1970, o "Estudo de Prospecção, Preservação e Recuperação Urbana de Faro". O autor da investigação, que desempenhava o cargo de técnico dos Serviços de Planeamento Urbanístico, dividiu a área histórica em 3 zonas: de qualificação monumental, que correspondia à Vila Adentro; de qualidade, que se estendia de S. Francisco ao Carmo e Pé da Cruz, e ainda, uma de respeito, para proteger as duas anteriores, sustentando que a Vila Adentro era "uma das mais belas que alguma cidade de Portugal se podia orgulhar" (Jornal do Algarve, 1971).

Figura 1 – Percursos turísticos no centro histórico de Faro



Percursos Turísticos:
 Percurso 1 ● Percurso 2 ○ Percurso 3 ●

Fonte: Câmara Municipal de Faro,
http://www.cmfaro.pt/concelho/concelho_caract.php?expnad=3-1

No centro histórico da capital do Algarve estão inventariados, actualmente, 40 edifícios classificados ou em vias de classificação (18 classificados, 2 monumentos nacionais, 1 de interesse municipal e 22 em vias de classificação). Estes imóveis desempenham um papel fundamental na criação de uma oferta de turismo cultural (IPPAR, 2002) que complemente e diversifique a oferta de turismo balnear, ou possa mesmo vir a apresentar um carácter alternativo.

3 Metodologia

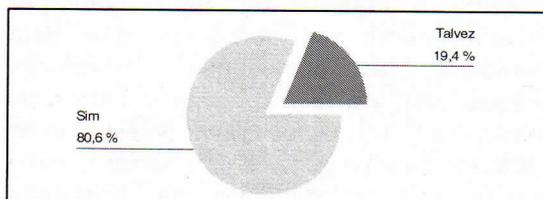
Este estudo teve como objectivo avaliar a predisposição dos gestores farenses para formar uma parceria com o objectivo de desenvolver o turismo na zona histórica da cidade. Uma das questões que a nova aliança teria de definir seria a melhor forma de gerir os fluxos turísticos nos núcleos antigos da cidade. A população-alvo abrangeu o universo dos dirigentes das instituições, empresas e associações com interesse na regeneração do centro histórico de Faro, grupos que representavam os interesses na reabilitação urbana, na revitalização económica e na regeneração cultural da comunidade local e do turismo, num total de 70. As respostas obtidas

ascenderam a 42, o que representa 60% do universo de inquiridos.

4 Síntese dos dados e resultados

O desejo de participar numa iniciativa para a construção de uma oferta turística para o centro histórico de Faro recolheu um elevado consenso (ver gráfico 1). Na verdade, 80,6% dos inquiridos manifestaram a vontade de tomar parte na aliança, não se registando respostas negativas, mas apenas algumas que se refugiavam num prudente talvez, embora constituíssem um grupo claramente minoritário.

Gráfico 1 - Desejo de participação numa iniciativa para o desenvolvimento do turismo no centro histórico



O turismo, na opinião dos inquiridos, pode concorrer para a regeneração do centro histórico de Faro e apoiar uma produção cultural que sirva

Quadro 3 – Relação entre regeneração do centro histórico e turismo
Escala de 1 a 5, sendo 1 “discordo inteiramente” e 5 “concordo inteiramente”

	Frequência absoluta	Média	Desvio padrão
A reabilitação do centro histórico contribui para a requalificação do produto sol e praia	41	3,46	1,29
A reabilitação permite que o turismo cultural constitua uma alternativa ao sol e praia	41	3,63	1,11
A reabilitação contribui para que o turismo constitua um complemento ao sol e praia	39	3,54	1,14
O turismo contribui para a reutilização dos edifícios do centro histórico	41	4,20	0,46
O turismo ajuda a rentabilizar edifícios e equipamentos culturais	41	4,27	0,50
O turismo no centro histórico de Faro contribui para divulgar os produtos culturais regionais e locais	41	4,27	0,59
O turismo no centro histórico pode evitar o seu colapso social e económico	41	3,98	0,91
O turismo deve respeitar a escala e o carácter do local	41	4,59	0,50
O turismo contribui para um elevado grau de manutenção do centro	40	4,03	0,48
A função residencial é incompatível com a turística	38	1,92	0,97
As vantagens do turismo no centro histórico superam as desvantagens	41	4,05	0,63
O volume de emprego criado é relevante	35	2,89	0,90
A qualidade do emprego é relevante	34	3,18	0,87
O turismo contribui para a manutenção do comércio tradicional	40	3,93	0,86
O turismo não contribui para a valorização da imagem do centro	38	1,87	1,17

os interesses de residentes e turistas (ver quadro 1). Para atingir tal fim, o turismo deve, antes de tudo, respeitar a escala e o carácter do local (média=4,59). Os respondentes reconheciam a contribuição do turismo para a rentabilização de equipamentos e edifícios com função cultural relevante (média=4,27), para a divulgação dos produtos regionais e locais (média=4,27) e para a reutilização de imóveis com o fim de os adequar a novas actividades económicas, como restauração, alojamento, culturais e de lazer (média=4,20). Por esses motivos, consideravam que as vantagens económicas, sociais e culturais do turismo ultrapassam as desvantagens (média=4,05).

Os gestores consultados admitiam, ainda, que a presença dos turistas ajudava a assegurar a manutenção dos núcleos históricos (média=4,03), a evitar o colapso da zona, quer por envelhecimento dos moradores, quer pelo abandono das actividades económicas (média=3,98), e a reter o comércio tradicional (média=3,93). Não acreditavam, porém, que os postos de trabalho gerados pelo sector turístico provocassem o aumento da qualidade (média=3,18) ou o volume (média=2,89) do emprego no centro histórico de Faro. A relação entre a reabilitação do centro histórico e a requalificação do turismo era encarada de forma

cautelosa (média=3,46), aceitando os entrevistados com maior facilidade que essa oferta cultural constituía mais uma alternativa (média=3,63) do que um complemento (média=3,54) ao sol e praia.

Esta opinião afastava a massa crítica de Faro das manifestadas noutros países europeus, por estes grupos, os quais têm vindo a revelar uma tendência clara para apreciar os impactos positivos do turismo, em termos de emprego criado, como um suporte da regeneração urbana. Por último, falta referir que não consideravam o turismo incompatível com a função residencial (média=1,83), nem aceitavam que não influenciasse, de modo positivo, a imagem (média=1,82) da cidade.

A gestão do tráfego, nesta zona de Faro (ver quadro 2), proposta pelos gestores das organizações consultadas, recolhida através de uma pergunta de resposta múltipla, indicava soluções idênticas às que foram usadas noutros países europeus e permitem desenvolver políticas de gestão sustentável dos fluxos turísticos. As ditas resoluções incentivavam os transportes alternativos, a pedonalização e as restrições a uma mobilidade baseada no transporte automóvel pessoal, alternativas que apoiam um desenvolvimento sustentável do turismo.

Quadro 4 – Gestão do tráfego no centro histórico de Faro

	Sim		Não		Frequência absoluta
	n	%	N	%	
Uso automóvel no CH	1	2,4	39	97,6	40
Uso automóvel pelos residentes	30	75,0	10	25,0	40
Transportes alternativos	37	94,9	2	5,1	39
Imposto sobre uso do automóvel	5	13,2	33	86,8	38
Menos estacionamento	21	52,5	19	47,5	40
Tempo de permanência	32	82,1	7	17,9	39
Ruas para peões e bicicletas	38	97,4	1	2,6	39

Pergunta de resposta múltipla

As respostas obtidas são favoráveis à adaptação das ruas a peões e bicicletas (97,4%), à utilização de transportes alternativos (94,9%) e à redução do tempo de permanência dos veículos (82,1%), aceitando mesmo os inquiridos que o uso da viatura própria fosse restringido aos residentes (75,0%). Esta nova atitude foi confirmada pelo elevado número de respostas que não aprovavam

a utilização, generalizada, do transporte próprio (97,6%), embora quase metade considerasse que nem a redução da oferta de estacionamento (47,5%) nem a criação de impostos sobre a utilização do veículo automóvel próprio (86,8%) resolvessem os problemas de acessibilidade.

Em ligação com a questão anterior, foram apresentadas pelos inquiridos algumas sugestões

que reforçam as respostas dadas às perguntas fechadas, pois aconselham a edificação de novos parques de estacionamento e a atribuição de prioridade aos peões sobre todos os meios de

idêntica, confirmaram uma visão que privilegiava o crescimento da procura, posição retratada nos itens com cotação mais elevada e idêntica, referentes ao aumento do número de visitantes e

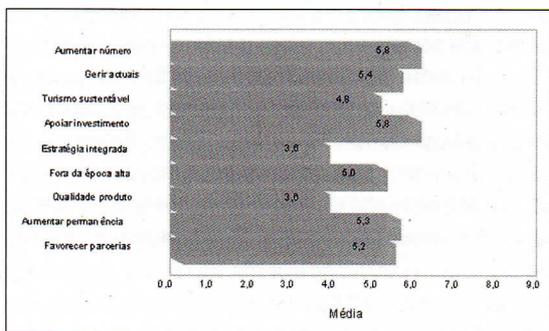
Quadro 5 – Sugestões para a gestão do tráfego no centro histórico de Faro

Sugestão	Ocorrências
Desenvolver transportes alternativos gratuitos ou a preço reduzido	2
Introduzir transporte em mini bus eléctrico	1
Definir horários para cargas e descargas	1
Definir horários para circulação no centro histórico	2
Criar estacionamento nas zonas limítrofes	4
Dar prioridade aos peões	3
Permitir a utilização de transporte próprio aos proprietários de estabelecimentos comerciais	1
Reservar lugares às viaturas de serviços públicos	1

transporte, outras tantas estratégias que favorecem um desenvolvimento sustentável do turismo (ver quadro 3).

Os itens que contribuíram para a definição de uma política de turismo para a capital do Algarve, apresentavam, em alguns casos, um nível de não respostas, que ultrapassa os 20% do total da amostra recolhida (ver gráfico 2).

Gráfico 2 – Objectivos da política de gestão do turismo para o centro histórico



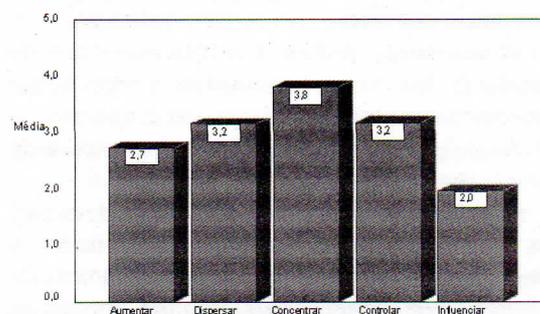
Escala de 1 a 5, sendo 1 "discordo inteiramente" e 5 "concordo inteiramente"

A atitude positiva quanto à contribuição da presença dos turistas, reflectia-se nas escolhas dos itens a contemplar numa política de turismo para os centros históricos (ver gráfico 2).

Os representantes das organizações interessadas na regeneração do centro histórico de Faro e no turismo indicaram, por ordem de preferência, as opções que se passam a mencionar. A primeira e a segunda, com média

ao apoio ao investimento no sector e no emprego turístico (média=5,82). A selecção de uma melhor gestão dos visitantes actuais (média=5,38), do acréscimo do tempo de permanência na cidade (média=5,32), do favorecimento da criação de parcerias (média=5,21) e do incentivo à visita fora da época alta (média=5,0) continuavam a demonstrar a nítida predilecção por elementos que auxiliam a retenção e o incremento da procura, embora sujeita à adopção dos princípios do turismo sustentável (média =4,85). A minimização da qualidade da experiência proporcionada aos turistas (média=3,59) e ao desenvolvimento de uma estratégia integrada (média=3,59) completa o quadro das preferências dos participantes na pesquisa quanto à política de turismo a adoptar. A escolha efectuada salienta o desejo de intensificar a procura, embora respeitando os princípios do desenvolvimento sustentável.

Gráfico 3 – Estratégias de gestão dos fluxos turísticos no centro histórico



As táticas de gestão de fluxos turísticos, no centro histórico de Faro, (ver gráfico 4) que os dirigentes mais privilegiavam incluíam a concentração temporal e espacial (média=3,8). A selecção efectuada confirmava uma política de incremento da procura, opção que já tinha sido salientada na questão anterior. Por esse motivo, não enfatizavam tanto a necessidade de desconcentrar os turistas (média=3,15), disposição adoptada em outras cidades europeias, embora constitua uma atitude generalizada, como se pode verificar pela consulta do ponto 3.7. As preferências dos inquiridos justificavam, do mesmo modo, que não vissem grande necessidade em controlar a frequência (média=3,17), aumentar a capacidade das infra-estruturas ou a resistência dos materiais utilizados (média=2,74), e fundamentaram a atitude neutra que tomaram em relação a estas hipóteses. Os inquiridos não concordavam com a tentativa de influenciar o comportamento através da informação, sensibilização ou mesmo da educação dos turistas (média=1,97). A atitude indicava tanto a percepção do desejo do crescimento, como uma descrença na possibilidade de atingir resultados positivos com esta medida.

5 Conclusões e recomendações

O turismo cultural é considerado um importante contributo para a regeneração dos centros históricos. As parcerias para o desenvolvimento do turismo nos bairros tradicionais, criadas um pouco por todo o mundo, demonstram esta percepção por parte de instituições, empresas e associações. Os grupos interessados na criação de uma coligação deste tipo, em Faro, acreditam também que a actividade turística pode desempenhar um papel importante nas zonas históricas da capital do Algarve e desejam criar uma aliança que favoreça esse desígnio.

Os inquiridos revelaram preferências por modos de gestão do tráfego que facilitam a gestão dos fluxos de turismo nos centros históricos.

A sua opção por políticas de turismo e de gestão de fluxos que incrementem a procura e o investimento no emprego acompanha a preocupação com a adopção de princípios de desenvolvimento sustentável.

A política de incremento da procura deve ser, na opinião dos respondentes, acompanhada de um estratégia de concentração dos visitantes. Os gestores consultados revelam uma atitude de

indiferença quanto à tentativa de controlar a frequência, melhorar a qualidade dos materiais utilizados ou de incrementar a capacidade das infra-estruturas. Não escondem ainda a sua oposição à tentativa de influenciar a procura através da informação, da sensibilização e da educação.

Estes resultados demonstram que, apesar de exigirem a manutenção da escala e do carácter do local, como condição essencial para um desenvolvimento de uma relação harmónica entre turismo e regeneração urbana, a sua aposta numa política de crescimento, assegurando a aplicação de princípios de desenvolvimento sustentável à gestão dos fluxos turísticos, pode auxiliar a preservação do património e das características específicas da zona antiga da capital do Algarve.

Os resultados obtidos incitam-nos a fazer as seguintes recomendações:

- A autarquia devia iniciar o processo para a formação da parceria entre todos os interessados, favorecer a cooperação e assegurar a coordenação entre sector público, sector privado e associações de carácter voluntário;
- Os participantes deviam comprometer-se a manter uma relação durável que lhes facilitasse a adopção, implementação e monitorização de estratégias integradas, apoiadas em princípios de desenvolvimento sustentável que incluem a gestão dos fluxos turísticos;
- Os parceiros deviam procurar integrar redes internacionais de boas práticas para o sector do turismo (Agenda 21 para as Viagens e Turismo, *Tour Operator's Initiative*,) de modo a superar rapidamente alguma falta de *know-how*, aferir e comparar os resultados das práticas implementadas.

Bibliografia

- Agarwal, S., 1994, The resort life cycle revisited: Implications for resorts, in Cooper, C., e Lockwood, A., *Progress in Tourism Recreation and Hospitality Management*, Wiley, Chichester, Vol. 5, pp. 194-207
- Agarwal, S., 1997, The resort cycle and seaside tourism, in *Tourism Management*, 18, (2), 65-74
- Agarwal, S., 1999, Restructuring and local economic development: implications for seaside resort regeneration in the Southwest Britain, in *Tourism Management*, 20, pp. 511-522
- Augustyn, M., e Knowles, T., 2000, Performance of tourism partnerships: a focus on York, in *Tourism Management*, 21, pp. 341-351
- Canestrelli, E., Costa, P., 1991, Tourism carrying capacity: a fuzzy approach, in *Annals of Tourism Research*, 18, p.p. 295-311
- Cazes, G., 1998, Le Renouveau du Tourisme Urbain. Problématiques de recherche, in Cazes, G., e Potier, F., (eds), *Le Tourisme et la ville: expériences européennes*, L'Harmattan, Paris, pp. 18-24
- Cooper, C., 1997, Decline in the rise and fall of British seaside resorts, in G. Shaw e A. Williams, *The rise and fall of British coastal resorts, cultural and economic perspectives*, Mansell, London.
- Davison, R. e Maitland, R., 1997, *Tourism Destinations*, Hodder and Stoughton, London.
- Deprest, F., 1997, *Enquête sur le tourisme de masse. L'écologie face au territoire*, Éditions Berlin, Paris.
- Glasson, J., Godfrey, K., Goodey, B., Absalom, H., e Van der Borg, J., 1995, *Towards Visitor Impact Management*, Ashgate, Aldershot
- Heeley, J., 2001, Public-private partnerships in tourism, in Lockwood A., e Medilik, S., *Tourism and Hospitality in the 21st century*, Butterworth Heinemann, Oxford
- Jansen-Verbeke, M., 1994, The synergy between shopping and tourism: the Japanese experience, in Theobald, W., (ed.) *Global Tourism: The next decade*, Butterworth Heinemann, Oxford.
- Long, P., 1997, Researching Partnership Organizations: From practice to theory to Methodology, in P Murphy, (ed) *Quality Management in Urban Tourism*, Wiley, Chicester, pp. 235-250.
- Mathieson, A., e Wall, G., 1982, *Tourism: economic, physical and social impacts*, Longman, Essex.
- Patin, V., 1997, *Tourisme et Patrimoine en France et en Europe*, La documentation Française, Paris.
- Shaw, G., e Williams, A., 1997, The private sector: tourism entrepreneurship – a constraint or resource, in Williams, A., e Shaw, G., *The rise and fall of British coastal resorts, cultural and economic perspective*, Mansell, London, pp. 123-124
- Silva, A., 2002, Informação concedida à autora desta pesquisa, GGPF, Faro

Endereços Informáticos

Câmara Municipal de Faro, 2002, *Mapa do Concelho de Faro*: http://www.cm-faro.pt/guialocal_lv_pt.php?expand=3-1-18 de Outubro de 2002

Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), 2002, *Património, Pesquisas Georeferenciadas*, http://www.ippar.pt/patrimonio/patrim_georeferenciado. 10 de Outubro de 2002