

TURISMO URBANO, IMPACTOS DOS ITINERÁRIOS NOS DESTINOS TURÍSTICOS

—

ITINERÁRIO TURÍSTICO CULTURAL NO PORTO ALMADINO

Lídia Aguiar – CIIC | Centro de Investigação Interdisciplinar e de Intervenção Comunitária, ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

Jorge Ricardo Pinto – ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

Luís Ferreira – CIIC | Centro de Investigação Interdisciplinar e de Intervenção Comunitária, ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

RESUMO

Este artigo aborda os conceitos centrais associados aos circuitos culturais, bem como os impactos do seu desenvolvimento nos destinos turísticos. Identifica o tipo de público-alvo e seu comportamento. É dada especial ênfase à forma como proceder para a elaboração de um circuito, assim como a importância do desenvolvimento de um circuito cultural para a cidade do Porto. Pretende-se ainda caracterizar o turista que mais procura esta Cidade. O caso de estudo reflecte a obra de desenvolvimento urbanístico e de arquitectura realizada por João de Almada e Francisco de Almada. Neste trabalho, é ainda caracterizado o edificado, assim como a evolução urbanística para a elaboração do denominado Circuito Almadino.

PALAVRAS- CHAVE:

Porto; turismo cultural; circuitos; estudos urbanos; século XVIII.

ABSTRACT

This paper discusses the main concepts of tourism and cultural itineraries and their impact on destinations. It identifies the target market and its behaviour. Particular emphasis is given to the elaboration of a circuit and the importance of developing a cultural itinerary in the city of Oporto. It also aims to characterize the tourist who visits this city. This case study reflects the work of urban development and architecture held by João de Almada and Francisco de Almada. This paper also characterizes the buildings and the urban development, important to the elaboration of the so-called Almadino itinerary.

KEYWORDS:

Porto; cultural tourism; circuits; urban studies; 18th century.

1 – INTRODUÇÃO

O presente artigo aborda o Turismo Urbano e a importância da renovação urbana das cidades no desenvolvimento do turismo. Refere-se a importância que o Turismo Cultural tem vindo a ganhar na última década, reflectindo-se sobre a importância dos circuitos culturais inseridos em ambiente urbano e as suas vantagens económicas para os destinos.

Contextualiza-se o perfil do turista, que segundo dados da OMT, procura fortemente o Turismo Cultural, denominado por Turista de Interesse Especial.

Apresenta-se um Caso de Estudo, que tem por base a análise do desenvolvimento urbano da cidade do Porto na segunda metade do século XVIII, onde se realiza um breve enquadramento no espaço e no tempo, reflectindo-se sobre todas as obras levadas a cabo, desde o desenvolvimento urbanístico, passando por uma leve introdução à nova tipologia de casas, terminando com uma abordagem à introdução do neoclássico na cidade do Porto.

Finaliza-se com a apresentação do Itinerário Turístico Cultural “Porto Almadino”

2 – ENQUADRAMENTO

2.1 – TURISMO URBANO E MOTIVAÇÕES CULTURAIS

O turismo está implicitamente no centro de numerosos projectos contemporâneos das cidades. Na verdade, foi assim ao longo dos tempos, onde estas tantas vezes tiveram como ambição “seduzir” o estrangeiro, fosse ele um simples negociante, peregrino ou um turista (Lamand, 2010).

Com efeito, o turismo em grandes cidades históricas não é uma nova tendência. Paris, Londres, Roma ou Nova York sempre viveram com a indústria do turismo. As cidades Europeias dominam este sector que foi, porém, negligenciado até à década de 90. A partir de então, o turismo toma um papel importante na economia das cidades. Nos nossos dias, numerosas políticas urbanas visam dar ao visitante provas de dinamismo da cidade e da sua qualidade de vida (Shaw e Williams, 1994); (Lamand, 2010).

Novos investidores chegaram à cidade. Investimentos feitos para eventos pontuais ajudaram a requalificar áreas anteriormente degradadas da cidade, como é exemplo o caso da Expo 98 que recuperou uma grande área de Lisboa. De uma forma geral, todas as cidades têm feito um esforço para se renovarem e criarem planos de recuperação e restauro em edifícios singulares, bairros, monumentos e conjuntos de interesse patrimonial. Principalmente as áreas de lazer, que sempre existiram nas cidades, reencontraram-se, tendo agora as populações o prazer de as desfrutar e, ao mesmo tempo, de as reanimar, tornando-as um local de mistura social ao longo do dia e também ao longo da noite (Gomez, 1992); (Lamand, 2010).

No mundo pós-industrial em que vivemos, as cidades devem adaptar-se à concorrência desenvolvendo actividades terciárias mais valorizadas; isto modifica profundamente a afectação dos espaços na arquitectura das cidades. O urbanismo torna-se na arte de embelezar as cidades e de fazer com que os visitantes voltem a sentir “o sentido de lugar” em espaços há muito desvalorizados (Larroche e Hermet, 2010).

Um bom relacionamento entre o turismo e o urbanismo poderá levar a alcançar níveis de realização arquitectónica mais ricos, que permitirá a perfeita coabitação entre turistas e residentes e que dará resposta ao maior desejo do turista urbano moderno. A imagem de uma cidade, onde os seus habitantes têm orgulho de viver pode ser benéfica. Por isso, as cidades devem ter o objectivo de manter um projecto, onde o encontro entre os seus residentes e os turistas seja um prazer, de que o S. João no Porto é exemplo (Larroche e Hermet, 2010); (Ribeiro, 2008).

Na realidade, as cidades concentram geograficamente uma variedade de facilidades e atracções focalizadas

para atender tanto os turistas como os residentes. Com efeito, o turismo urbano assenta em quatro pontos básicos: (1) cultura; (2) lazer; (3) negócios; (4) congressos (Page, 1995).

O Turismo Cultural assenta na motivação principal do turista, que é alargar os seus horizontes e procurar novos conhecimentos e emoções, através da descoberta de um património e do seu território. Por consequência, o Turismo Cultural concentra-se sobre a cultura, mas também sobre o meio ambiente (o que inclui as paisagens do destino), os valores e o estilo de vida e todas as tradições da sociedade que o acolhe. Ele inclui a participação em eventos culturais, visitas a monumentos e museus. Não deve ser considerado somente uma actividade económica, mas sim, uma experiência vivida pelos visitantes a um destino fora do seu universo (Cluzeau, 1998).

No caso concreto do Porto, destaca-se obviamente o seu centro histórico, património mundial da Unesco. O centro histórico do Porto, como o de tantas outras cidades, é um território complexo, onde muitas épocas se sobrepõem e cuja principal virtude é a sua vertente pedagógica, fruto da mistura arquitectónica e urbanística. A oportunidade do turismo urbano e a tendência da sociedade pós-moderna deveriam ser aproveitadas para devolver ao Porto a cidade dita tradicional. Se pensarmos numa gestão urbanística correcta dos espaços a reutilizar, muito há ainda por fazer para que essa cidade possa regressar rentabilizada, respeitando o seu espírito de lugar (Pinto, 2009).

2.2 – ITINERÁRIOS TURÍSTICOS E SEUS IMPACTOS NOS DESTINOS

A procura de viagens turísticas em busca de património cultural e de cultura está cada vez mais generalizada. Em consequência deste incremento da procura, tem-se verificado o aparecimento de um crescente número de itinerários culturais. Importa, pois, encontrar uma definição para itinerário cultural,

“...um circuito marcado por sítios e etapas relacionados com um tema. Este tema deverá ser representativo de uma identidade regional própria, para favorecer um sentimento de pertença, de reconhecimento ancorado na memória colectiva. O conjunto organizado formado pelos sítios e etapas tem um valor emblemático e simbólico para a população local e para o conjunto de pessoas externas, denominadas visitantes. O tema designado pode dar-se a conhecer à volta de diferentes valores culturais: o vínculo histórico, o vínculo etnográfico, o vínculo social, uma corrente artística, uma identidade geográfica, uma identidade arquitectónica, actividades tradicionais,” (Associação CISTE, tirado de www.ciste.org); (Pereiro, 2002).

Os itinerários contribuem para a estruturação da oferta turística do destino. Neste contexto, os turista podem usufruir de uma ferramenta inovadora (não é mais uma oferta descritiva) assente em temáticas variadas, com a capacidade de satisfazer diversas motivações turísticas. Em conjunto com o itinerário, deve-se ainda adicionar outros produtos, como o apoio especializado a museus, monumentos, locais históricos, a promoção de workshops, actividades artísticas ou culturais, ou ainda outros eventos com significado cultural ou histórico para o destino, satisfazendo as exigências do turista de interesse especial. Estes itinerários devem ainda ser complementados com respostas a necessidades concretas dos turistas, como por exemplo, dando a indicação de bares, restaurantes, lojas ou outras actividades ligadas à actividade cultural, criando benefícios económicos a toda a comunidade (Ferreira, 2009).

O comportamento do turista é, no entanto, nos dias de hoje, muito variável. Assim, os itinerários devem poder adaptar-se a cada estilo de visitante: ao tempo de que vai dispor ou à atenção que quer dar a cada promenor. Deve ser o “olhar do turista” a decidir o tipo de itinerário que quer utilizar. Os *Self-Guided-Tours* têm desempenhado bem esta função, permitindo ao turista gerir o seu próprio horário (Ferreira, 2009).

Todo o turista antes da sua partida imagina a viagem (através de imagens, relatos de familiares ou amigos, ou

de diferentes endereços na web), mas o certo é que ninguém parte rumo a um total desconhecido. Podemos pois afirmar, que todos os turistas quando partem para um destino definem expectativas sobre os pontos turísticos e atracções que pretendem visitar. Estas expectativas variam com o tipo de motivação do visitante. Uns vão querer conhecer profundamente a cidade, enquanto outros vão limitar-se a um pequeno percurso elucidativo do lugar (Amirou, 2007); (Dias, 2009); (Shaw e Williams, 1994).

Na opinião de Amirou podemos ver no turismo a metáfora de uma cultura de colecção. Para ele os circuitos turísticos pré-formatados são disso uma ilustração perfeita. Uma vez que demonstram que, para alguns turistas, a rápida passagem num lugar é suficiente. Para estes, pouco importa o que fez ou o que viu, o importante foi ter lá estado (Amirou, 2007).

O pacote turístico ao controlar e delimitar a acção do turista está a ignorar a identidade do lugar, a sua história, a sua cultura e modo de vida pois corta o conhecimento, orientando o olhar do turista para locais pré-concebidos. De cada cidade leva-se uma imagem vendida pela publicidade (Yáziqi, Carlos, e Cruz, 1999). Citando Lefevre (Dias, 2009:22) refere que *”enquanto labirinto ou rizoma, a cidade é um campo de restrições estruturado sob a forma de rede, que coloca obstáculos à voracidade do turista que o pretende dominar.”*

A ausência de marcações, principalmente nas primeiras deambulações, pode conduzir o turista a perder-se em locais não desejados. Este risco deve ser minimizado através da utilização de roteiros ou guias que não contrariem o seu estilo de caminhante. Utilizar um roteiro pedestre aprimora a sua representação do tecido urbano, tendo assim a possibilidade de se situar face a si próprio diante de um espaço a desvendar (Dias, 2009). Chegado à cidade, este tipo de turista, poderá optar por vários itinerários e meios de locomoção, desde a bicicleta ao *segway*, seguindo percursos devidamente sinalizados que lhe permitem visitar a cidade e vivê-la ao seu ritmo, tentando encontrar ele próprio “o sentido de lugar” vulgo *“genius loci”*.

2.4 – TURISTAS DE INTERESSE ESPECIAL

O aumento do tempo livre conduziu ao aumento do tempo gasto em lazer, que nos nossos dias foi, em grande escala, aplicado no turismo. Desta forma, surgiram duas tipologias de turistas: (1) aquele que visita lugares históricos, parques temáticos, mas prefere um lazer mais passivo; (2) aquele que aproveita o tempo livre para aumentar os seus conhecimentos, atingindo graus de elevada especialização (Shaw e Williams, 1994).

A este segundo grupo convencionou chamar-se “Turistas de Interesse Especial”. Os turistas de interesse especial mostrarão tendência para limitarem as suas acções a actividades relacionadas com a razão especial da visita, ao passo que o turista generalista tenderá a viajar de forma mais vasta, sem qualquer padrão claramente evidente (Mckercher e Lew, 2004); (Chang e Huang, 2004).

Para Stebbins (1997), alguns turistas culturais são como verdadeiros profissionais. São motivados pela perseverança, chegando a atingir elevados níveis de conhecimentos especializados. Stebbins (1997) chama-lhe o lazer a sério, só explicado pelos benefícios de uma auto-actualização, auto-enriquecimento, gratificação pessoal e favorecimento da sua própria imagem (Chang e Huang, 2004); (Ribeiro, 2008).

Segundo Urry (1990), esta procura turística tem fortes implicações para as cidades através da noção do «olhar atento dos turistas». Para ele, o consumo turístico deixa de ser um simples acto de compra material de bens, para passar a ser um consumo “visual do lugar” visto como produto ou objecto. Page (1995) verifica um aumento da procura turística de interesses especiais em dois grandes sectores: (1) o turismo de peregrinação e (2) o turismo artístico. Ashworth e Tunbridge (1990) reconhecem o emergir deste tipo de turismo, sobretudo na cidade histórica turística com um interesse crescente na herança cultural, nas artes, em visitas a museus, na nostalgia e estilo de vida (Chang e Huang, 2004).

Este tipo de turista caracteriza-se por pertencer a uma classe média alta, com um capital escolar e cultural elevado. Gosta de na sua viagem valorizar, em primeiro lugar, os aspectos educativos em detrimento dos lúdicos. Viajam com grande frequência, sendo dos turistas que mais dinheiro despendem nos destinos. Permanecem mais tempo e disponibilizam-se a participar em mais actividades. A OMT (2003) define o Turismo de Interesse Especial como sendo nichos lucrativos de mercado em segmentos especiais, como o ecoturismo, o turismo aventura, o turismo cultural, o turismo rural, o turismo de saúde e o turismo nova era (Ribeiro, 2008).

3- CASO DE ESTUDO

No presente Caso de estudo refere-se o desenvolvimento urbano verificado na cidade do Porto na segunda metade do século XVIII. Abordou-se o presente tema, pela importância deste período para a cidade do Porto, que sofre definitivamente alterações na sua paisagem urbana, quer ao nível da sua evolução urbanística, quer pela introdução de uma nova arquitectura. Abordar-se-á, igualmente, a nova tipologia de fachadas, que irão perdurar, com alguma evolução, até finais do século XIX. Toda a obra efectuada, preparou a cidade para o apogeu económico e cultural, que viria a viver no século que se lhe seguiu.

3.1 – ENQUADRAMENTO NO ESPAÇO E NO TEMPO

A cidade prosperava economicamente, através do seu variado comércio, de onde se destacava claramente o Vinho do Porto. Para obter um vinho a melhor preço, alargaram-se as zonas de cultivo e na cidade, as tabernas fizeram misturas de várias castas. A qualidade do vinho baixou, logo baixando a suas exportações (Monteiro, 2006).

Para repor a qualidade do Vinho do Porto, foi criada a Companhia da Agricultura e das Vinhas do Alto Douro, que tinha como principal missão demarcar a zona de produção do mesmo, controlar as exportações e tabelar os preços. Finalmente, deveria proceder ao encerramento de cerca de metade das tabernas. Não aceitando a criação da Companhia, insurge-se a população do Porto e verificar-se-ão dois motins. (Silva, 1990).

Na sequência dos acontecimentos e porque a cidade vai sofrer uma verdadeira ocupação militar, é nomeado como Governador de Armas do Porto, João de Almada e Melo, que teria chegado à cidade a 15 de Março 1757, integrado na comitiva da Alçada, nomeada para pôr fim aos tumultos (Silva, 1990).

João de Almada cumpriu zelosamente as suas funções, pelo que continuaria no cargo mesmo após os ânimos terem serenado. Em 17 de Dezembro de 1764, é nomeado Governador das Justiças da Relação e casa do Porto. Juntava assim os dois mais altos cargos da cidade, sendo que já era então presidente da Junta das Obras Públicas (Alves, 1998).

3.2 – DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO

Com João de Almada na presidência da Junta das Obras Públicas, o Porto vai assistir, a partir de 1763, a uma intervenção urbanística de vulto. Esta intervenção vai não só corrigir um crescimento considerado desordenado, como dotar a cidade de novas vias que a abrem definitivamente ao exterior. Com efeito, a prosperidade económica que se verifica no Porto neste período e o aumento de população, não só vinda do interior, bem como de negociantes estrangeiros que se instalam na cidade, tornavam imperiosa esta revolução urbana (Nonell, 2002); (Mandroux-França, 1984).

O primeiro plano dirigia-se a Norte e foi denominado Bairro dos Laranjais. O ponto de partida era a antiga Rua do Anjo das Hortas, onde iria nascer uma nova via, a Rua do Almada que se prolongaria até à Praça de Santo Ovídio (hoje Praça da República), na direcção da Igreja da Lapa, na época uma simples capela. Compreendia toda a área entre a actual Rua Mártires da Liberdade e a Rua do Bonjardim, ordenando também o actual terreno da Praça da Trindade (Mandroux-França, 1984).

O segundo plano consistia na ligação da cidade velha à zona portuária. Foram previstas obras de reconstrução da Praça da Ribeira e abriu-se a Rua de S. João, que arrancando desta praça se dirigia ao Largo de S. Domingos, onde se articulava com a Rua da Flores, artéria mais comercial do Porto na época, de onde deveria ser aberto um arruamento fazendo a ligação ao Largo de Santo Eloi (hoje Largo dos Lóios). Paralelamente, em 1774, tinha-se dado início às obras de um novo eixo de saída da cidade. A Rua Santa Catarina, embora já projectada até à Agua Ardente (hoje Marquês de Pombal), só foi construída até à Capela da Almas. Em 1778 dá-se início às obras da Rua Direita de Santo Ildefonso e finalmente em 1782 abre-se o último eixo de saída da cidade com a abertura da Rua de Cedofeita (Mandrourx-França, 1984).

Temos assim os eixos de saída da cidade todos definidos: saída para Barcelos através da Rua de Cedofeita, saída para Braga pela Rua do Almada, saída para Guimarães pela Rua do Bonjardim e finalmente saída para Penafiel pela Rua Direita de Santo Ildefonso (Nonell, 2002).

A partir de então impunha-se dotar a cidade de uma concepção unitária, ligando transversalmente as ruas entre si para que as novas centralidades pudessem comunicar. É neste intuito que é aberta a Rua da Boavista, ao ligar o Campo de Santo Ovídio (Praça da República) com a Rua de Cedofeita. Também importante foi a ligação do largo da Igreja de Santo Ildefonso com a Igreja dos Clérigos, feita através da abertura da Rua de Santo António (31 de Janeiro) e do alargamento da Calçada da Natividade, conseqüente abertura da Rua dos Clérigos, ambas confluindo para a Praça Nova (Praça da Liberdade) (Mandrourx-França, 1984).

3.3 – TIPOLOGIA DOS EDIFÍCIOS

A cidade do Porto foi-se sobrepovoando dentro das suas muralhas ao longo dos séculos. Com algumas intervenções pontuais, foi crescendo numa relação com as vias existentes e de uma forma desordenada (Ferrão, 1997).

Na abertura de novos arruamentos ou melhoramento dos já existentes, os projectos passam a ser acompanhados de desenhos de alçados de conjunto. É um avanço qualitativo no modo de fazer a cidade (Fernandes F. B., 1999). O burguês do Porto foi sempre muito orgulhoso da sua classe. Tendo sido, esta classe, que maioritariamente veio habitar estes novos arruamentos, exigiu a tradicional habitação unifamiliar com independência de acessos e privacidade. Permitindo a permanência do modelo unifamiliar desejado pela família burguesa portuense, a Junta de Obras Públicas concebeu conjuntos edificadas que criam uma leitura ilusória de conjunto, fundada na ideia de palácio urbano (Fernandes F. B., 1999).

O piso térreo na sua maioria é dominado pelo comércio, pela oficina, ou pelo armazém ou arrumos complementares à casa. Nota-se uma progressão do público para o privado, na medida em que a residência ascende ao primeiro andar, sendo a cozinha a ocupar o último piso. As casas têm entre 4 a 5 pisos e são feitas de pedra e cal. Os portais, janelas e balcões são de cantaria fina e bem lavrada e as janelas são amplas para permitir uma boa iluminação. Os parapeitos e sacadas dos balcões são enfeitados com ferro lavrado (Fernandes F. B., 1999).

3.4 – ARQUITECTURA CIVIL VERSUS ARQUITECTURA RELIGIOSA

A Junta de Obras Públicas, para além da criação da nova malha urbana, tratou também de mandar edificar um conjunto de importantes equipamentos. Na construção destes edifícios, onde as igrejas tendem a rarear, nota-se uma transição do italianismo barroco para um neopalladiano de influência inglesa, que mais tarde evoluirá para um desenho assumidamente neoclássico (Ferrão, 1997).

Chegava João de Almada ao Porto, quando se iniciava a construção da Igreja e Torre dos Clérigos e havia um ano que se trabalhava na Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Em 1756, vai ainda iniciar-se a construção da Igreja de Nossa Senhora do Terço, atribuída a Nasoni, toda ela decorada em ornatos ao estilo rococó (Alves, 1998).

Deve-se compreender que todas estas obras se arrastaram por longos anos, pelo que a cidade sabiamente teve de conviver entre o conservadorismo estilístico da Igreja e a introdução do novo estilo que levou a arquitectura portuense para o neoclássico (Alves, 1998).

O novo estilo vai infiltrar-se nas reconstruções religiosas. São bom exemplo, as Igrejas de S. Nicolau e de S. Bento da Vitória, através da introdução de superfícies lisas, de pórticos e frontões clássicos. São claramente, dois exemplos de igrejas híbridas do Porto Almadino.

Em 1765 inicia-se a reconstrução da Cadeia e Tribunal da Relação, obra que se vai prolongar por mais de 30 anos. Situada muito próximo da Porta do Olival, constitui o primeiro dos equipamentos da chamada cidade nova. Logo de seguida é lançada a obra do novo hospital, que se inicia em 1770, segundo o projecto do inglês Jonh Carr. É importante referir que o neopalladismo inglês usado nesta obra irá influenciar definitivamente os arquitectos da Junta das Obras Públicas e que passará a ser a principal referência no Porto até meados do século XIX (Ferrão, 1997).

De profunda influência inglesa, não podemos deixar de referir a Feitoria Inglesa, iniciada em 1785 sob o risco do próprio cônsul inglês. Terminada em 1789, pelas relações comerciais do Porto com Inglaterra, não deixa de ser um edifício de referência na cidade (Alves, 1998).

No quadro dos últimos projectos almadinos constroem-se na Batalha dois importantes equipamentos: a Casa Pia e o Teatro de S. João.

Ainda no âmbito de beneficiar a cidade de bons equipamentos públicos é escolhido o Campo de Santo Ovídio para a construção de um novo quartel (Ferrão, 1997).

A nobreza portuense também dá os primeiros sinais de gosto pela nova arquitectura, como demonstra o Palácio das Carrancas na antiga estrada para a Foz (Rua D. Manuel II) (Alves, 1998).

4 – ITINERÁRIO TURÍSTICO CULTURAL: PORTO ALMADINO

O Itinerário Almadino, foi desenhado como um itinerário turístico cultural, compondo-se na sua essência, pelos dois estilos arquitectónicos que vão imperar na cidade do Porto, na segunda metade do século XVIII; vai ainda levar o turista a visitar bairros tradicionais da cidade, abordar aspectos lúdicos, como visitas a museus, referenciar as belas paisagens portuenses. Não será esquecido a orientação do visitante para bares, restaurantes pontos comerciais, tentando assim criar um benefício económico na área que se insere.

Figura 4.1 – Itinerário Pedestre



Fonte: do autor

4.1 – DESCRIÇÃO DO ITINERÁRIO

O Itinerário está previsto para ter uma duração aproximada de 4 horas.

O itinerário inicia-se pelas 12.30h, na Rua das Galerias Paris, nº17, com um almoço buffet. Após o almoço, aconselha-se uma visita à loja “A Vida Portuguesa” sita na esquina com a Rua das Carmelitas, que oferece uma variedade de produtos tipicamente portugueses.

Ponto nº1 Igreja e Torre dos Clérigos



Figura: 4.2 – Torre dos Clérigos | Fonte: do autor

A Igreja e Torre dos Clérigos, são hoje o símbolo do barroco português. A vista que se alcança sobre a cidade e o rio Douro; vale bem o esforço de subir à sua torre com 6 andares, 75 metros de altura e 225 degraus. Aconselha-se a visita ao interior da Igreja, todo decorado em talha dourada.

Contorne este conjunto arquitectónico, atravesse o Campo Mártires da Pátria^{B+C} e alcança o ponto nº2

Ponto nº2 Cadeia da Relação



Figura: 4.3 – Cadeia da Relação | Fonte: do autor

Este edifício, foi a primeira grande obra levada a cabo por João de Almada, já como Presidente da Junta de Obras Publicas. Nota-se uma clara influência do estilo pombalino. Hoje alberga o Centro Português de fotografia.

Ponto nº3 Hospital de Santo António



Será o primeiro grande edifício com uma nítida influencia neopalladiana, pela sua pureza de linha clássicas, da autoria do arquitecto inglês John Carr, a ser construído na cidade do Porto. Rapidamente se transformou na obra de referência na cidade, influenciando definitivamente as obras públicas da cidade, até meados do século XIX.

Figura: 4.4 Hospital de Santo António | Fonte: do autor

Inicie a descida pela Rua da Restauração^D, vire à esquerda pela Rua Azevedo de Albuquerque^E, e caminhe alguns metros em direcção à Calçada das Virtudes^F. Acabou de entrar na área demarcada como Património Mundial da UNESCO. À sua direita poderá apreciar um conjunto de edificado do final do século XVIII. À sua esquerda encontra-se um belo miradouro sobre o rio Douro



Figura: 4.5 Casa do final do século XVIII | Fonte: do autor

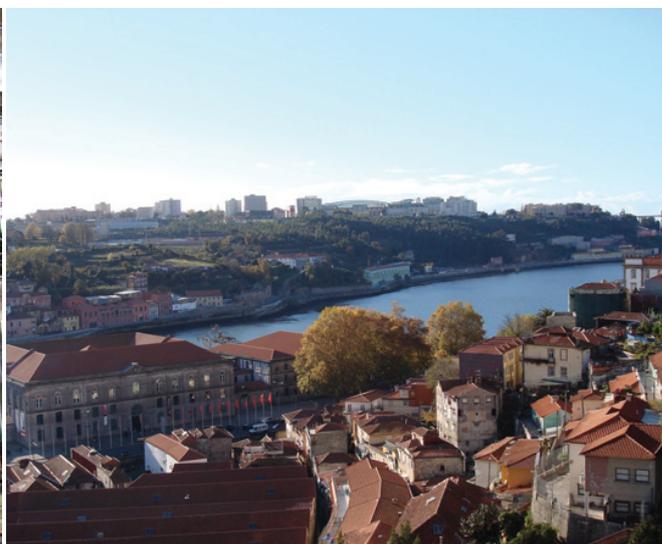


Figura: 4.6 Miradouro | Fonte: do autor

Continuando o itinerário através das ruas assinaladas no mapa, desfrute-se de um dos bairros mais antigos e mais característicos da cidade, com vários exemplares de casas de tipologia almadina. Na Rua de S. Miguel^I, não deixe de apreciar a casa revestida de azulejos setecentistas, que representam cenas do quotidiano e paisagens. Estes painéis são provenientes da Sala do Capítulo do Mosteiro de S. Bento da Vitória. Frente à Rua S. Miguel, encontra-se a Igreja de Nossa Senhora da Vitória. Esta Igreja, toda em talha dourada,

possui uma fachada, que alia elementos do neoclássico com elementos tipicamente barrocos. É um belo exemplo de uma igreja híbrida do Porto Almadino.



Figura: 4.7 Casa revestida a azulejos setecentistas |
Fonte: do autor



Figura: 4.8 Igreja Nossa Senhora da Vitória | Fonte: do autor

Tome agora a direcção da Rua da Vitória^l e vire em direcção às escadas da velha judiaria do Porto^K e deixe-se recuar no tempo.



Figura: 4.9 Escadas da Judiaria | Fonte: do autor

Terminada a descida, contorne à sua esquerda e siga pela Rua de Belmonte^L, estando prestes a chegar ao Largo de S. Domingos^M. Aqui, porque o percurso já vai longo, e o Porto ainda reserva muitos e belos monumentos, se recomenda um sumo fresco, na Confeitaria S. Domingos, nº17.

Retemperadas as forças, aprecie o recuperado Mosteiro de S. Domingos, hoje designado por Fábrica de Talentos, todo ele voltado para a cultura. Recomenda-se uma visita a loja de produtos de artesanato a “Lobo Taste”.



Ponto nº 4 Igreja da Misericórdia

Aprecie a magnífica decoração desta fachada, obra barroca, de Nicolau Nasoni, onde se nota claramente a sua formação em pintura e decoração, sendo aqui bem representada toda a sua arte transportada para o granito, pedra dura e difícil de trabalhar. É um dos mais belos exemplares de barroco decorativo que a cidade possui.

Figura: 4.10– Igreja da Misericórdia | Fonte: do autor

Siga pela Rua das Flores^N até à Rua da Ponte Nova^O e atravesse na direcção da Rua da Banharia^P. Nesta rua, poderá usufruir de mais uma loja de artesanato variado a “Cerca-Cerâmica” no nº17. Encontra-se agora num dos bairros mais antigos e populares da cidade. Continuando a subir, contorne na direcção da Rua de Santana^Q, encontrando mesmo ao cimo a Igreja dos Grilos (Ponto nº5) onde poderá, mediante marcação prévia, visitar um Museu de Arte Sacra e de Arqueologia.

Ponto nº 6 – Sé do Porto

Pelas escadas laterais a esta Igreja, chegará ao Largo da Sé Catedral. A Sé é um edifício de estrutura romano gótica datada do século XII. As primeiras grandes alterações verificam-se no período barroco, iniciando-se no século XVII, mas com grande incidência no século XVIII, de onde se destaca, largamente, a Galilé lateral (1736) obra de Nasoni, construída toda ela voltada para a cidade.



Figura: 4.11 – Sé do Porto | Fonte: do autor



Figura: 4.12 – Galilé da Sé do Porto | Fonte: do autor

Igualmente atribuído a Nasoni, o magnífico Paço Episcopal. Com pedido atempado, o Bispo permite a visita de algumas salas deste grandioso palácio. A não perder, pois trata-se do que de melhor se possui de pintura e decoração de interiores em barroco no Porto



Figura: 4.13 – Palácio Episcopal | Fonte: do autor

Ponto nº7 Casa Pia

Desça a Calçada de Vandoma^R, atravesse para a Rua Saraiva de Carvalho^S, virando à esquerda para a Rua Augusto Rosa^T. Encontra-se diante da Casa Pia, de estilo neoclássico, construída para recolhimento de crianças pobres e abandonadas, nunca foi porém usada para o efeito.



Figura: 4.14 – Casa Pia | Fonte: do autor

Ponto nº 8 Teatro de São João

Continuando em direcção à Praça da Batalha^U, aprecie o actual Teatro de São João, já que o original, obra levada a cabo pelo filho de João de Almada, ficou destruído num incêndio, na primeira metade do século XX. Na Praça da Batalha^U deve aproveitar para fazer uma pausa. Recomenda-se o Café Java.

Ponto nº 9 Igreja de Santo Ildefonso

Da escadaria desta Igreja aconselha-se o visitante a olhar directamente sobre a Torre dos Clérigos. Observa-se um enquadramento urbanístico de rara beleza, com a Rua 31 de Janeiro em perfeita simetria com a Rua dos Clérigos. Trata-se de um enquadramento barroco setecentista, construído em pleno período neoclássico. Com efeito, esta solução, tornava-se comum, pois o neoclássico não apresentava grandes soluções urbanísticas.

Descendo calmamente a Rua 31 de Janeiro^V, uma rua com grandes tradições na cidade, usufrua do seu comércio tradicional, pois bem no fim da rua mais duas pérolas portuenses o aguardam.

Ponto nº 10 Estação de São Bento

Inaugurada em 1916, foi construída no local do Convento de São Bento de Ave - Maria. Destaca-se por ostentar na entrada um conjunto de painéis, constituídos por 20.000 azulejos pintados à mão pelo pintor Jorge Colaço.



Figura: 4.15 – Azulejos da Est. de São Bento | Fonte: do autor



Figura: 4.16 – Azulejos da Est. de São Bento | Fonte: do autor

Os azulejos representam várias cenas da história nacional. São também representadas, cenas da vida campestre e o típico transporte do Vinho do Porto, através dos Barcos Rabelos. No cimo da parede, um friso multicolor, evoca a história da viação nacional, até à chegada do primeiro comboio a Braga.



Figura nº4.17 – Igreja dos Congregados | Fonte: do autor

Ponto nº 11 Igreja dos Congregados

Esta Igreja, veio substituir, no século XVII uma capela dedicada a Santo António. A sua construção de origem barroca, encontra-se muito adulterada, em resultado do local onde se situa ter sofrido grandes intervenções urbanísticas. Os azulejos que podemos contemplar, na sua fachada, são do pintor Jorge Colaço.

Atravesse a Praça da Liberdade^x, suba a Rua dos Clérigos, e detenha-se frente à Rua do Almada^z. Aqui termina o itinerário. Foi neste ponto que toda a revolução urbanística que levou à introdução do estilo neoclássico no Porto começou. O grande responsável por esta obra foi João de Almada.

5 – CONCLUSÃO

Conclui-se que o turismo e as suas motivações culturais influíram, principalmente na última década do século XX, na transformação urbana das cidades. De uma forma geral, todas se têm vindo a transformar tornando-se mais atractivas ao turista.

Na realidade, as cidades concentram uma variedade de facilidades e atracções focalizadas para atender o turista. Reflectiu-se, neste artigo, sobre uma das mais importantes atracções da cidade, o Turismo Cultural, e a forma como os itinerários turísticos podem beneficiar estes destinos, incorporando uma série de actividades ou serviços permitindo, assim, contribuir para a estruturação da oferta turística e respondendo mais eficazmente às motivações dos visitantes.

Abordou-se um novo segmento de mercado, os Turistas de Interesse Especial, um público-alvo do Turismo Cultural. A finalizar o artigo, apresentou-se um Caso de Estudo focando o desenvolvimento urbanístico do século XVIII, de onde se conclui que neste século o Porto deixou de ser uma cidade medieval amuralhada, para se tornar uma cidade moderna preparada para o comércio internacional, sua principal fonte económica. Com base no Caso de Estudo elaborou-se o Itinerário, que se denominou de “Porto Almadino”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, J. J. (1998). *O Porto na época dos Almadas Vol I*. Porto: Litografia A.C.
- AMIROU, R. (2007). *Imaginário Turístico e sociabilidades de viagem*. (trad. port. de «Imaginaire Touristique et sociabilité de voyages» ed original da Presses Universitaires de France) Porto: Estratégias Criativas.
- CHANG, T. C., e HUANG, S. (2004). *Turismo Urbano: Entre o Global e o Local cit in Compêndio de Turismo*, Lew, A., Hall, M., e Williams (trad. port. de «A Companion to tourism», ed. original em 2004) Lisboa: Instituto Piaget.
- CLUZEAU, C. O. (1998). *Le Tourisme Culturel* 2ª Edição Paris: PUF.
- DIAS, F. (2009). *O espaço no imaginário turístico cit in O Futuro do Turismo: Território, Património, Planeamento*. Porto: Estratégias Criativas
- FERNANDES, F. B. (1999). *Transformação e Permanência na Habitação Portuense. As formas da casa na forma da cidade*. Porto: Publicações FAUP.
- FERRÃO, J. B. (1997). *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas, 1758/1813. Uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*. Porto: Publicações FAUP..
- FERREIRA, L. (2009). *Impactos do Turismo nos Destinos Turísticos*. Porto: Percursos & Ideias Revista Científica do ISCET http://www.iscet.pt/site/percursos_ideias_N1/TUR/Revista105-116.pdf.
- GOMEZ, J. P. (1992). *Rutas e itinerários turísticos en España*. Síntesis.
- LAMAND, T. (2010). *Ville, urbanisme & tourisme*. Paris: Editions Touristiques Européennes.
- LARROCHE, C., e HERMET, P. (2010). *De la prise en compte du tourisme dans le succès d'un projet de ville cit in Ville, urbanisme et tourisme*. Paris: Editions Touristiques Européennes.
- MANDROUX-FRANÇA, M.-T. (1984). *Quatro Fases da Urbanização do Porto no século XVIII*. Porto: Separata do Boletim da Câmara Municipal do Porto.
- MCKERCHER, B., e LEW, A. A. (2004). *Correntes turísticas e Distribuição Espacial de Turistas cit in Compêndio de Turismo*. (trad. port. de «A Companion to tourism», ed. original em 2004) Lisboa: Instituto Piaget.
- MONTEIRO, N. G. (2006). *D. José*. Lisboa: Círculo dos Leitores.
- NONELL, A. G. (2002). *Porto, 1763/1852 a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*. Porto: Publicações FAUP.
- PAGE, S. (1995). *Urban Tourism*. London: Routledge.
- PEREIRO, X. (2002). *Itinerários Turístico-culturais: Análise de uma experiência na cidade de Chaves*. Bragança: Actas do III Congresso de Trás-os-Montes.

- PINTO, J. R. (2009). O Espaço Público e o Turismo. *Percursos & Ideias Revista Científica do ISCET*. http://www.iscet.pt/sites/default/files/PercursosIdeias/N_1/Revista2009; pdf; pp145.
- RIBEIRO, S. (2008). *A Festa de São João no Porto, Uma Proposta de Desenvolvimento do Evento*. Faculdade de Ciências Sociais, Centro Regional de Braga, Universidade Católica Portuguesa. Dissertação de Mestrado.
- SHAW, G., e Williams, A. M. (1994). *Critical Issues in Tourism A Geographical Perspective*. Oxford: Blackwell.
- SILVA, F. R. (1990). *Absolutismo Esclarecido e Intervenção Popular*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.
- STEBBINS, R. A.(1979). *Amateurs: On the Margin Between Work and Leisure*. Beverley Hills: Sage Publications.
- URRY, J. (1990). *The Tourist Gaze*. London: SAGE Publications Ltd.
- YÁZIGI, E., CARLOS, A. F., e CRUZ, R. d. (1999). *TURISMO: Espaço, Paisagem e Cultura*. S. Paulo: Hucitec.