

Universidade do Algarve
Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo
Curso Superior de Turismo
4º Ano

Gestão do Património Turístico

Formas de animação do Património
Caso prático – Estação ferroviária de Conceição de Tavira

Docente:
Dr.^a Paula Martins

Discentes:
Dannys Fernandes
Susana Jesus
Gualter Guerreiro
Vera Guerreiro

Faro, Janeiro de 2001

Versão e Divulgação online: www.comboio.em.pt – Julho de 2004

Índice

Introdução	5
Capítulo I - Enquadramento Teórico	
I.1 - Referir o papel central do turismo na política urbana – consequências positivas e negativas para a cidade.	8
I.2 - Turismo e Património, qual a relação entre estas duas dinâmicas.	9
I.2.1 - Património	9
I.2.2 - Importância do Património para a prática do turismo	10
I.3 - Património Arquitectónico Ferroviário	11
I.3.1 – As estações ferroviárias	13
I.4 – Organismos e a sua relação com o turismo.	14
I.4.1– Organização Mundial do Turismo (OMT)	15
I.4.2 – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO)	15
I.4.3 – União Europeia (EU)	17
I.4.4 – Instituto Português do Património Arqueológico e Arquitectónico (IPPAR)	18
I.4.5 – Direcção Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN)	19
I.4.6 – Investimento, Comércio e Turismo de Portugal (ICEP)	19
I.4.7 – Região de Turismo do Algarve (RTA)	20
I.4.8 – REFER	20
Capítulo II - Enquadramento Espacial	
II.1 – Localização	23
II.1.1 – Acessibilidades	23
II.2 – Breve resenha histórica da cidade	23
II.2.1 – Principais núcleos do concelho de Tavira	24
II.3 – Recursos Turísticos	25
II.3.1 – Recursos culturais	25
II.3.1.1 – Gastronomia	26
II.3.1.2 – Outras Atracções	26
II.3.1.3 – Actividades desportivas	27
II.3.1.4 – Eventos	27
II.3.2 – Recursos naturais	28
II.3.3 – Alojamento	29
II.4 – O Plano Director Municipal (PDM)	29
II.4 – Turismo na Cidade	30

II.4.1- Projectos futuros: _____	31
----------------------------------	----

Capítulo III – Apresentação do Caso Prático

III. 1 - Estações Ferroviárias _____	28
III.2 – Apresentação do Local _____	35
III.3 – Públicos Alvo _____	35
III.4 – Descrição da Proposta _____	35
III.5 – Financiamento do projecto _____	37
III.6 –Promoção _____	37
Conclusão _____	39
Bibliografia _____	41
Anexos _____	42

Introdução

Segundo o Decreto – Lei n.º 13/85, podemos considerar Património como «todos os bens materiais e imateriais que, pelo seu reconhecido valor próprio, devam ser considerados como de interesse relevante para a permanência e identidade da cultura portuguesa através do tempo». Embora se apresentem definições como esta (muito generalista e pouco específica), por vezes torna-se necessário apresentar uma definição que esclarece de uma forma mais elucidativa o que realmente pertence ou não Património. “(...) dá-se o nome de património nacional ao conjunto de bens materiais, morais e de ordem cultural que constituem a riqueza de uma nação.(...)” (Dicionário Enciclopédico Verbo:145). Contudo, se o fizéssemos poder-se-ia deixar de incluir algo verdadeiramente significativo.

Posto isto, verifica-se uma certa dificuldade em apresentar uma definição de Património que contemple os mais diversos aspectos que compõem esse mesmo Património.

A crescente importância que o Património tem vindo a adquirir deve-se ao facto de este se ter tornado num recurso passível de exploração quer a nível cultural, ao nível político e mesmo ao nível económico. A sua importância passa também pelo seu significado crescente para a identidade de um país, pois resume quase todas as suas características e valores, sendo cada vez mais procurado pelos turistas em geral que desejam conhecer o país numa perspectiva histórica.

Porém, no que concerne aos monumentos/edifícios históricos estes estão a enfrentar uma fase delicada uma vez que estão expostos aos agentes corrosivos, à abertura de fronteiras económicas, sociais e políticas, e até ao desinteresse do público e de diversas entidades. Acarretando todo isto uma dissolução na especificidade cultural de cada povo. Daí que seja necessário a sua preservação e manutenção de modo a se conseguir um verdadeiro equilíbrio entre a qualidade ofertada e a exigência da procura, que tende a ser cada vez mais rigorosa.

A par deste rol de interesses encontram-se associados outros factores que contribuem para o aumento do desenvolvimento cultural, tais como o

aumento do tempo de lazer, da criação de infra-estruturas de apoio, sobretudo ao nível cultural.

Foi dentro de toda esta dinâmica que este trabalho foi desenvolvido. Pretendemos desta forma transmitir a importância da preservação do espólio imobiliário, particularmente das estações ferroviárias que em Portugal se encontram na sua maioria encerradas, estando algumas delas votadas ao abandono. Consequentemente, consideramos que as estações pertencem ao património nacional, uma vez que podem ser consideradas um marco de cultura temporal da nossa história.

Foi dentro deste contexto que procedemos ao desenvolvimento deste trabalho. Os objectivos que pretendemos atingir são: mostrar a importância que este tipo de imóveis representa para a história e cultura portuguesa e apresentar uma possível recuperação para o nosso caso prático – estação de Conceição de Tavira – para uma futura utilização turística.

O procedimento metodológico escolhido para a elaboração deste trabalho passou por uma pesquisa bibliográfica, com a qual pretendíamos alargar os conhecimentos acerca do património arquitectónico ferroviário, ter uma ideia mais presente do papel das diversas entidades relacionadas com o património, ver quais os recursos turísticos do concelho. Consultamos dados estatísticos no INE em Faro e entrevistamos o Dr. Jorge Carrega, que trabalha na área do património da Região de Turismo do Algarve.

Este trabalho encontra-se dividido em três capítulos; no primeiro estabelecemos a relação entre a importância do urbanismo, e do património perante a indústria turística em crescimento, assim como também fazemos uma breve alusão aos organismos que considerámos mais pertinentes para o nosso caso de estudo. No segundo capítulo apresentamos o concelho, tentando destacar os seus recursos turísticos. No terceiro e último capítulo fazemos a introdução ao nosso caso prático e apresentamos a proposta de animação da estação ferroviária da Conceição de Tavira.

Como condicionalismos podemos sublinhar a inexistência de conteúdo bibliográfico sobre a temática ferroviária, dados estatísticos sobre o concelho, a não concretização da entrevista que nos iria fornecer indicações mais precisas sobre sinalética turística e futuros projectos para a cidade de Tavira e

informação pertinente que a entidade REFER não nos enviou até à data de entrega do respectivo trabalho.

Capítulo I - Enquadramento Teórico

I.1 - Referir o papel central do turismo na política urbana – consequências positivas e negativas para a cidade.

O significado da actividade turística na sociedade portuguesa tem vindo a acentuar-se cada vez mais desde o século XIX e ainda mais com o “boom” dos anos ‘60. Apresentando-se como um dos principais factores económicos que tem vindo a desempenhar um papel relevante na posição geográfica e económica do nosso país.

Tendo em conta que o turismo, “(...)”, representa um conjunto de actividades e práticas sociais que encontra alguma unidade como forma particular de produção dos lazeres associada à «viagem», à mobilidade espacial.” (Casanova, 1991:33), esta mobilidade espacial e actividade tem como matéria prima básica o espaço, ou seja, o local deve reunir as condições necessárias (qualificado) para a prática do mesmo.

Esta qualificação do espaço deve estar caracterizada na correcta utilização dos solos e da sua envolvente. No entanto, o desenvolvimento que a região algarvia teve nos últimos anos deveu-se, fundamentalmente, ao crescimento do sector do turismo, que se afirmou sobretudo na zona litoral e levou à concentração das actividades económicas ao longo da costa.

Relativamente ao anteriormente exposto, existem aspectos negativos resultantes deste desenvolvimento da faixa litoral em detrimento do interior. Observando-se, assim, aspectos da incorrecta utilização do espaço como a expansão urbanística desordenada resultante da construção de infra-estruturas para a acomodação turística.

A influência do turismo é por vezes negativa quando falamos da introdução destas concepções urbanísticas, aspectos estes que podem acarretar alterações desde as culturas arquitectónicas locais à arquitectura tradicional, apresentando-se assim o fenómeno de aculturação.

Um outro aspecto que podemos salientar é o factor - Sazonalidade. Estando esta reflectida no emprego, sobretudo no Algarve, visto que esta é uma região extremamente dependente da actividade turística e onde o emprego varia em função das épocas determinadas por esta actividade.

Um outro aspecto a ter em consideração é a qualidade do ambiente, o qual constitui um requisito fundamental às condições de vida da população, sendo também um elemento estratégico de competitividade económica para o turismo.

No entanto, esta actividade também constitui um factor positivo, quando falamos em termos de desenvolvimento e dinamização da vida local e da sociedade portuguesa. Para que este desenvolvimento seja mais positivo temos de ter em conta o ordenamento do território, a defesa do ambiente e do património, isto com a finalidade de conseguir uma melhor qualidade de vida e um espaço mais atractivo para o turismo.

I.2 - Turismo e Património, qual a relação entre estas duas dinâmicas.

A prática do turismo é uma actividade muito generalizada, contudo, pode ser direccionada para determinadas actividades que originam consequentemente diversos tipos de turismo. Temos, como exemplo, o Turismo sol e praia, cujo objectivo principal dos seus turistas é desfrutar do sol e da praia de determinado país, o Turismo de aventura no qual os turistas procuram actividades que estejam envolvidas com o meio ambiente e que estas lhes apresentem desafios. Desafios estes que os seus praticantes procuram ultrapassar a todo o custo. Estas actividades são mais ou menos radicais consoante o gosto e o espírito aventureiro do turista, temos também o Turismo de negócios, o Ecoturismo , entre muitas outras.

Respectivamente ao Turismo Cultural, este tem como principal objectivo, entre outros, a descoberta de monumentos e lugares de interesse cultural, aspectos social referentes à cultura que o turista procurou conhecer na sua viagem.

Turismo Cultural está intimamente relacionado com o património, que por sua vez funciona como um elemento de consolidação e de afirmação da cultura local. Adaptado (Guerreiro,1998)

I.2.1 - Património

Património, pode-nos parecer um conceito restrito, contudo este revela-se num conceito multifacetado. Este termo comporta todo o conjunto de obras e/ou monumentos de valor histórico, cultural, religioso, etc. de um país, de uma região ou localidade.

No entanto, o património é muito mais que um conjunto de monumentos ou de objectos, este representa o testemunho da história de uma civilização. Desta forma, temos também que ter em conta toda a vertente imaterial que envolve os monumentos, as obras, ou seja, saberes que permaneceram de gerações em gerações, a língua, o seu próprio dialecto, a gastronomia, os hábitos quotidianos, e até mesmo as lendas e/ou contos que envolvem estas mesmas civilizações, entre outros aspectos. Temos então, que reunir todos os elementos que retractem de forma mais ou menos real a civilização que se pretende estudar.

Ao conseguirmos obter esta amálgama podemos ter uma noção mais real da cultura de determinado povo e conseqüentemente compreender a sua forma de vida. A consciencialização dos aspectos inerentes à cultura de um povo ou de um região é muito importante uma vez que a cultura é todo o conjunto de sentimentos, crenças, valores, costumes e instituições que constitui a herança social de uma comunidade. “(...) o património é, herança difícil de enquadrar no nosso quotidiano. Testemunha momentos de alegria ou de desespero vividos a sós ou na solidariedade colectiva e chega-nos como eco disso.(...)” (Almeida,1998:13)

I.2.2 - Importância do Património para a prática do turismo

O património tem um grande peso para a prática do Turismo sobretudo para o Turismo Cultural, isto porque, dentro do rol de motivos e critérios de selecção que levam os turista a preferirem determinado país em detrimento de outro encontra-se o desejo de conhecer a cultura do povo em questão. E para que isto seja possível é necessário o contributo do património que vai permitir a prática deste tipo de turismo.

Um factor que é também de grande importância para a preservação do património a nível turístico são as características do turista cultural.

O turista cultural é em regra geral alguém com uma cultura muito vasta, detendo por vezes um ou mais graus académicos, são politicamente tolerantes e apreciadores da diversidade cultural. Dispõem de uma mente arguta, e uma energia cheia de humanismo que lhes permite um contacto gratificante com outros povos.

Todos estes factores vão permitir que estes tenham uma consciência mais real e vasta dos seus direitos como turista e consumidores de um produto. Logo vão ser mais exigentes e “críticos” em relação aos locais que irão visitar.

Esta situação acarreta uma necessidade de manter o património cultural com uma apresentação e com um conteúdo cujos índices de qualidade sejam bastante satisfatórios para que este tipo de turismo consiga crescer e atender às necessidades dos seus praticantes

“(…)Perante a ausência de um património podemos dizer que teríamos um perfume sem fragrância desprovido de qualquer essência.(…)” (Guerreiro, 1998:10).

I.3 - Património Arquitectónico Ferroviário

No âmbito do património ferroviário muitos temas poderiam ser abordados, desde o prazer que é andar de comboio para os seus amantes, passando pelas locomotivas que já têm um passado considerável, até à beleza das estações e apeadeiros que em tempos eram o orgulho de pequenas vilas.

Dentro deste amplo leque de temas, o que se encontra menos explorado é a vertente do património arquitectónico ferroviário. Ao passo que o património circulante já está, de certo modo, mais acarinhado (*vide anexo 1 e 2*) apesar de ainda se encontrarem casos flagrantes de desinteresse como é o caso da locomotiva histórica BA 101, em tempos uma das melhores locomotivas da CP¹, que está a degradar-se em Vilar Formoso desde 1987.

As estações e apeadeiros espalhados por Portugal surgiram ligadas ao aparecimento e desenvolvimento do transporte ferroviário e tiveram um papel de destaque quando o comboio no início do século significava uma forma moderna de transporte e de comunicação. “Havia um tempo em que os

¹ Caminhos de Ferro Portugueses

comboios eram o único meio de viajar em Portugal. Pelo menos o mais rápido, o mais utilizado e o mais moderno de todos.” (Viegas,1998:1).

Como o transporte ferroviário já não é tão procurado como anteriormente, muitas são as estações e apeadeiros que encerram, apesar de ainda encontrarmos muitas ao serviço do actual operador ferroviário – CP. (vidé Anexo 3)“(…) as viagens mais baratas fazem-se de autocarro; as viagens mais rápidas fazem-se de avião. O comboio fica, no conjunto de meios de transporte à disposição do viajante, numa posição intermediária. É a posição da tranquilidade, por um lado. É a posição sentimental, por outro.(…)” (Viegas,1998:7)

Consequentemente, existem estações que devido ao abandono a que foram votadas, encontram-se em elevados estados de degradação, o que se revela numa perda considerável na riqueza do património cultural português. Isto porque, a defesa do património cultural passa “(…), não só pela defesa e conservação daquilo que, de uma forma ou outra, marca a nossa memória dos tempos, mas pela sua divulgação enquanto coisas vivas, sob o risco de vivermos em permanente conforto com uma espécie de arqueologia do que deixou de nos interessar um dia (como é o caso dos comboios portugueses)(…). O comboio português é parte desse património cultural(…)” (Viegas,1998:8).

No caso particular das estações ferroviárias, o seu abandono deve-se à sua não rentabilidade, e segundo Eng. António Guilhermino Rodrigues, o que está em causa é a racionalidade numa situação em que os serviços regionais proporcionam uma receita de 25 mil contos para uma despesa de 350 mil. Posto isto, para que o património ferroviário possa ser reconhecido como tal, é necessário que se reconheça a sua importância pelos demais organismos. “(…) A passagem do funcional ao decorativo testemunhal é um percurso inevitável porque todo o património exerceu uma função no momento da sua criação e com o devir do tempo tornou-se, [...], num testemunho a que só a nossa leitura dá algum sentido. Precisamente o sentido que nós lhe damos... (…)” (Almeida, 1998:14, 15).

Apesar de existirem algumas estações cujo destino é a degradação, há ainda algumas iniciativas que vale a pena referenciar, como é o caso da Estação Ferroviária de Santiago do Cacém (Inaugurada no dia 21 de Junho de

1934), que é um exemplar interessante da arquitectura tradicional portuguesa e é um dos edifícios notáveis desta cidade. Os 14 painéis de azulejaria de autoria de Gilberto Renda (*vidé anexo 4*), constituem o seu elemento decorativo, sendo igualmente um registro documental dos valores etnográficos e patrimoniais da nossa região. A estação está actualmente transformada num bar bastante frequentado pelas gentes da terra.

Contudo, a recuperação deste tipo de património parece ter encontrado uma luz no fundo do túnel, pois a REFER reconheceu o potencial turístico nas instalações que a empresa-mãe, a CP, deixou degradar. Segundo Mário Frasquilho, numa declaração à Lusa: "a empresa está a pensar nas diversas alternativas possíveis para utilizar ao máximo o património, nomeadamente através do turismo". Para já, encomendou um estudo à Spidouro - Sociedade de Promoção do Investimento no Douro, extensivo ao troço desactivado da Linha do Douro e às linhas do Sabor, Corgo, Tua e Tâmega, com o sugestivo nome de "Relançamento dos Patrimónios Ferroviários". Segundo Frasquilho, "nestas linhas há instalações com dimensão para poderem ser transformadas em centros turísticos e as próprias vias férreas podem encaixar-se em projectos turísticos diversos". "O que não é aceitável", acrescentou, "é continuar a permitir que o património fique ao abandono e a degradar-se, quando há soluções exequíveis que beneficiam as populações das zonas por onde outrora passou o comboio". (Garcia, 2000).

I.3.1 – As estações ferroviárias

Como já foi referido anteriormente, as estações ferroviárias constituem uma fatia no nosso património cultural, quer devido ao cunho histórico que lhes está incutido, quer pela forma arquitectónica como foram construídas. Para além destes dois aspectos, uma outra componente de interesse é a riqueza decorativa de muitas destas estações, referimo-nos particularmente à azulejaria, esta representa muitos episódios da História de Portugal e actividades desempenhadas pelos autóctones das respectivas regiões. "(...)Os turistas que entram em Portugal por Vilar Formoso podem desde apreciar logo 50 painéis que mostram desde o Domus Municipalis de Bragança, sem esquecer sequer a açoriana «ilha verde» de São Miguel. No meio dos azulejos

que representam os Jerónimos ou Alcobaça surgem o alentejano ou a gandraesa, o campino ribatejano ou o pastor na serra.(...)ou a transumância do gado, no Pinhal Novo. Apresentam ilustrações da História. D. Afonso IV na batalha do Salado, como Jorge Colaço pintou em Évora. Até servem de cartaz turístico. As imagens da Sé Velha de Coimbra ou da Torre de Belém colocadas em granja.(...)”(Mandaíl, 2000)

A classificação das estações ferroviárias de acordo com a CP pautam-se em categorias (1ª categoria estações como o Barreiro, Évora, Beja, Setúbal, Casa Branca, Funcheira, entre outras; 2ª categoria são geralmente estações de centros urbanos importantes como Silves ou Messines). Os desenhos de arquitectura das estações de 2ª e 3ª categoria eram relativamente uniformizados, para poupar recursos.

Tipicamente uma estação de 3ª categoria (como é o caso da Conceição de Tavira), deveria, ter uma linha de resguardo, pelo menos, para permitir o cruzamento de comboios. E também uma linha de saco, para servir o cais coberto, isto é, um barracão de madeira para resguardar as mercadorias “em detalhe”, porque essas estações expediam e recebiam vagões. Havia um movimento de adubos, fardos de palha, materiais de construção, encomendas diversas, entre outras actividades. No interior do edifício de passageiros havia despacho de encomendas de pequena e grande “velocidade”, venda de bilhetes e em tempos mais recuados, era possível depositar directamente correspondência para seguir nos comboios-correio com destino ao Barreiro.

A desproporção destas estações e apeadeiros resultou no abandono de todas estas valências, e desaparecimento do cais coberto. Muitas vezes, levantaram-se as linhas de resguardo, que permitiam os cruzamentos e ficou apenas a plena via de passagem.

Desta forma, podemos esboçar a degradação do apeadeiro de Conceição de Tavira, isto através de uma analogia ao que aconteceu à maioria das estações de 3ª categoria, uma vez que o nosso caso de estudo é efectivamente uma estação de 3ª categoria.

I.4 – Organismos e a sua relação com o turismo.

A matéria-prima de que a indústria turística se socorre são os recursos construídos e recursos não construídos pelo Homem, pertencendo estes ao património comum da humanidade. Assim, devido ao peso cada vez maior que o património cultural, artístico e arqueológico tem na indústria turística torna-se necessário desenvolver políticas que visem a sua protecção, reabilitação e uso de modo a ser protegido e transmitido às gerações futuras.

Estas políticas são desenvolvidas por organizações quer governamentais quer não governamentais, internacionais e nacionais.

I.4.1– Organização Mundial do Turismo (OMT)

A OMT é a única organização internacional intergovernamental (sediada em Madrid), está ao serviço da humanidade como um fórum global de políticas e resultados turísticos. A sua missão é promover e desenvolver o turismo como um ponto importante para a compreensão internacional, para o desenvolvimento económico e para o trade internacional. Esta organização tem 138 membros e mais de 350 membros afiliados de sectores públicos e privados.

A OMT é a única organização que representa os interesses turísticos governamentais. É a voz oficial do turismo nas Nações Unidas. Esta organização procura de uma forma geral promover e desenvolver o turismo e presta um atenção específica aos interesses dos países desenvolvidos. Para esta finalidade, a OMT recolhe informações sobre assuntos como, as tendências mundiais do turismo, estudos de mercado e protecção dos recursos naturais e culturais. Programas de treino e formação são desenvolvidos e o trabalho é levado a cabo de forma a facilitar o desenvolvimento do turismo internacional, através, por exemplo, da redução de requerimentos de passaportes e vistos e pela standardização dos símbolos turísticos. (Rodrigues, 1998:123).

I.4.2 – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO)

A UNESCO é uma instituição internacional das Nações Unidas, cujo objectivo principal “(...) é contribuir para a paz e segurança no mundo, através da colaboração entre nações para a Educação, ciência, cultura e comunicação de modo a que haja um maior respeito pela justiça, pelas leis, pelos direitos humanos e pela liberdade (...) individual, sem distinção de raças, sexo, idioma ou religião.”(www.unesco.org)

Com sede em Paris, foi criada em 1946. Presentemente conta com 188 estados membros.

A UNESCO promove valores como a solidariedade e a partilha, multiplicando e reforçando as relações educativas, científicas e culturais. Isto porque a cultura não deve estar desassociada do desenvolvimento. “Fazer avançar conhecimentos, divulgá-los para que sejam partilhados representa a maior tarefa da UNESCO. Assim, a Organização anima, coordena, por vezes gere redes, regionais ou mundiais, que têm uma vocação tripla: a investigação, o intercâmbio dos seus resultados e a formação.” (www.unesco.org). Esta organização pretende apenas fazer convergir trabalhos que, de outra forma, seriam dispersos, tornando-se, deste modo, menos frutíferos. A UNESCO é como que uma escola invisível que pretende a protecção e valorização dos bens culturais.

Em 1968, numa conferência, foi posto em causa o comportamento dominante do Homem para com a natureza e a exigência de uma utilização racional e de uma conservação dos recursos naturais foi falada pela primeira vez. Em 1972, na Convenção para a Protecção do Património Mundial Cultural e Natural foi determinado, pela primeira vez, que o conjunto da humanidade possui um património comum e deve, por isso, assumir a sua salvaguarda, definindo as suas missões e os seus modos de intervenção no domínio da protecção e valorização dos bens culturais.

Com esta preocupação surge a classificação dos bens culturais em Património Mundial de acordo com a sua natureza e de acordo com o seu valor, isto é, o que representam para a comunidade, para o país e mesmo para toda a humanidade.

Esta instituição das Nações Unidas nada trata do turismo, porém ele é considerado como um factor importante para a salvaguarda do património por este fazer mover muitos fluxos para determinados destinos.

À UNESCO estão associadas diversas Organizações Não Governamentais, tais como o Conselho Internacional dos Monumentos e Locais (ICOMOS) e o Conselho Internacional dos Museus (ICCOM).

O ICOMOS trata do património mundial em mais de 50 países. Este conselho reconhece o papel importante que o turismo tem no património. Por conseguinte, apoia as acções de valorização de património que respeitem a autenticidade dos monumentos e locais e suporta as acções de reabilitação que favorecem o papel social do património, local privilegiado de trocas culturais.

O ICCOM tem por objectivo apoiar a cooperação entre museus, a formação e deontologia profissional e a luta contra o tráfico de obras de arte.

Dos seus vários comités o ITERCOM é aquele que trata do turismo.

Para o ICCOM um museu é um espaço de educação que participa no desenvolvimento económico e social desde que não conduza a excessos de utilização ou de comercialização.

I.4.3 – União Europeia (EU)

O papel da UE é ao nível das orientações económicas e políticas gerais, dando apoio financeiro aos diversos projectos de valorização patrimonial apresentados. Apoia a realização de circuitos e redes europeias com valor religioso, artístico ou técnico, iniciativas cujos objectivos passam pelo melhoramento da formação especializada em turismo cultural, redes de distribuição ou mesmo projectos como a transformação de um convento em pousada.

A UE, através do Conselho da Europa, oferece assistência aos técnicos quer do sector privado quer do sector público e assegura a coerência e a circulação de informação.

O financiamento pode ser total ou parcial, a fundo perdido ou não. Pode, ainda, surgir como fundo comunitário ou como programas específicos.

Ao nível dos fundos de natureza estrutural encontra-se o FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional), o FEOGA (Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola) e o FSE (Fundo Social Europeu). Ainda, ao nível urbano, Preservação dos Centros Históricos e Geminação de Cidades.

Ao nível da informação, comunicação, cultural e sector audiovisual, encontra-se o programa Património Cultural – Programa Rafael, FILOXERA (destina-se a apoiar acções a nível de recuperação, protecção e valorização do património).

Existem ainda outras iniciativas comunitárias: Interreg III, Leader +, URBAN (apoio à reestruturação urbana, PRODIATEC (Programa de infra-estruturas turísticas e equipamentos culturais), PROCOM (Programa de Modernização do Comércio); Programas Multi-Eixos e Fundi«os de Coesão.

I.4.4 – Instituto Português do Património Arqueológico e Architectónico (IPPAR)

Ao Instituto Português do Património Architectónico cabe a missão de conservar, preservar, salvaguardar e valorizar o património architectónico português incluindo-se neste universo o conjunto de bens imóveis de especial valor histórico, architectónico, artístico, científico, social ou técnico subsistentes em território nacional. Isto através da emissão de pareceres vinculativos ou consultivos que incidam sobre monumentos ou sítios classificados, ou em vias de classificação.

Também faz parte das actividades do IPPAR a realização de obras de conservação, reabilitação e restauro em imóveis e sítios classificados propriedade do estado, a classificação de imóveis e sítios arqueológicos e a gestão dos principais monumentos nacionais, constituídos em “serviços dependentes”.

De todas estas tarefas, a emissão de pareceres é das que consome mais meios humanos e das que exige maior atenção por parte dos técnicos.

Uma das principais vocações do IPPAR são as obras de conservação, restauro e valorização dos bens imóveis propriedade do estado. Para tal esta instituição possui um corpo técnico especializado que avalia as circunstâncias em que se encontram os imóveis afectos ao IPPAR e conforme a urgência, as prioridades no âmbito de uma política integrada e consoante os meios disponíveis, assim, propõe a actuação considerada necessária.

I.4.5 – Direcção Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN)

A DGEMN tem como atribuições a concepção, o planeamento e a coordenação das actividades que conduzam à construção, remodelação e conservação dos edifícios do sector público do Estado, à salvaguarda e valorização do património arquitectónico à sua guarda avaliação e promoção da qualidade da construção.

Considerando a especificidade das necessidades funcionais e a qualidade construtiva de que se devem revestir os edifícios do sector público do Estado, compete à DGEMN a pesquisa e classificação das necessidades de execução de obras, o planeamento, concepção do projecto e execução das obras de construção, remodelação e/ou conservação, a salvaguarda da documentação técnica respeitante a este património edificado, a divulgação da informação relativa aos edifícios do sector público do Estado, o desenvolvimento de acções de registo e divulgação de métodos de recuperação e conservação de imóveis.

I.4.6 – Investimento, Comércio e Turismo de Portugal (ICEP)

O ICEP foi criado pelo Decreto-Lei n.º 402/86 de 3 de Dezembro. É um organismo com personalidade jurídica, sendo dotado de autonomia administrativa e financeira.

Este organismo tem por funções nomeadamente:

- ❖ a promoção do turismo nacional através da prestação de serviços nos seguintes domínios:
 - ✓ Promoção da oferta turística nacional e dos produtos turísticos, bem como dos seus mercados potenciais;
 - ✓ Recolha, tratamento e divulgação das oportunidades de negócio para os operadores turísticos nacionais e dos destinos turísticos nacionais e dos destinos turísticos concorrentes de Portugal;
 - ✓ Promoção e apoio de acções de informação nas diversas áreas do turismo.

- ❖ a colaboração com entidades locais e regionais na realização de acções promocionais de turismo desenvolvidas por estas;
- ❖ e a realização de quaisquer outras acções que caibam no seu objecto, designadamente campanhas de publicidade e relações públicas, estudos de projectos e assistência técnica (Rodrigues, 1998: 130).

As funções do ICEP são de âmbito nacional, visando a promoção de Portugal como destino turístico no estrangeiro.

I.4.7 – Região de Turismo do Algarve (RTA)

Data de 1920 a existência dos primeiros órgãos regionais de turismo, as Comissões de Iniciativa e Turismo, que foram substituídas pelas Comissões Municipais e Juntas de Turismo pelo Decreto-Lei n.º 27424/36 de 31 de Dezembro. Passados dez anos foi aprovada uma nova legislação sobre regionalização turística. Esta visava estabelecer uma melhor operacionalidade das regiões e uma melhor cooperação com a Administração Central. Surgem, desta forma, as Regiões de Turismo.

A estas regiões de turismo incumbe a valorização turística da respectiva região, isto é, a valorização turística das potencialidades do património histórico, cultural, etnográfico e natural da área a que se restringe, no quadro das orientações e directivas da política de turismo definida pelo Governo e nos planos anuais e plurianuais do Estado e do Município. A RTA atinge estes objectivos através de algumas funções (Rodrigues, 1998):

- ❖ elaboração dos planos de acção turística ;
- ❖ realização de estudos de caracterização turística da respectiva área geográfica e identificação dos recursos turísticos existentes;
- ❖ definição dos produtos turísticos regionais, tendo em conta a desejável cooperação e complementaridade com as outras regiões; promoção da oferta turística no mercado interno e colaborar com os órgãos centrais de turismo para promoção no mercado externo;
- ❖ fomentação do artesanato e da animação turística regional.

I.4.8 – REFER

A REFER, empresa pública responsável pelas infra-estruturas ferroviárias, de acordo com o Decreto – Lei nº104/97, 29 Abril de 1997.

A Directiva Comunitária 440/91 e a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres estabeleceram as linhas de orientação da indispensável e urgente reestruturação do sistema ferroviário nacional, nomeadamente a necessidade de separar a gestão das infra-estruturas ferroviárias da produção de transportes. Assim, o Governo definiu as linhas gerais desta reorganização assente num modelo baseado em três entidades:

Entidade reguladora do sector ferroviário, que tem como objectivo principal regular a actividade entre os operadores ferroviários e o gestor das infra-estruturas, fomentando a segurança, a qualidade e a preservação do ambiente sendo, conseqüentemente, um órgão da Administração Central do Estado;

Entidade gestora da Infra-estrutura, a REFER, com a incumbência de garantir a instalação, desenvolvimento e manutenção das infra-estruturas ferroviárias, bem como "gerir os sistemas de comando e controlo da circulação. A transição para esta entidade, de responsabilidades até então cometidas à CP e aos Gabinetes e dos Ferroviários de Lisboa e Porto, tem-se vindo a processar de forma gradual;

A REFER:

- Constrói, instala e renova infra-estruturas ferroviárias, elabora também o respectivo estudo, planeamento e desenvolvimento do mesmo,
- Controla a circulação ferroviária,

Em suma, a REFER é a resposta que os Caminhos de Ferro Portugueses apresentaram à procura de um Mercado Único, para que desta forma fosse possível fomentar e garantir o aumento da eficiência. Isto passa pela gerência independente das empresas transportadoras, separação entre operadores ferroviários e infra-estruturas de transporte, e reconstituição da estrutura financeira das empresas ferroviárias.

Operador de Transporte - a CP, cabendo-lhe os serviços de passageiros e mercadorias, devendo promover a sua reorganização de modo a tornar-se numa empresa virada para o mercado, com uma cultura de cliente.

Capítulo II - Enquadramento Espacial

II.1 – Localização

Tavira, é uma cidade localizada no sotavento algarvio, a cerca de 30 Km do aeroporto internacional de Faro e a aproximadamente a 27 km da cidade de Faro, com uma superfície de 268 Km² e com uma população de cerca de 7002 habitantes, tendo o seu concelho uma população de 24 857 habitantes², tendo este concelho uma superfície de 589 Km².



Fig. II.1 – Destaque do concelho de Tavira

II.1.1 – Acessibilidades

No que diz respeito às acessibilidades, este concelho dispõe de diversas opções. Pode-se optar pela EN 125, pelos acessos que vêm de São Brás de Alportel e de Vila Real de Santo António, ou pela Via do Infante. A via férrea pode igualmente ser utilizada para se aceder a esta cidade.

II.2 – Breve resenha histórica da cidade

Embora persistam dúvidas quanto à fundação da cidade (pelos Cartagineses ou Fenícios), não há dúvidas de que foram os Romanos os que deixaram a marca da sua estrada. Tavira foi também ocupada pelos Árabes que a tornaram numa importante povoação, sendo esta conquistada por Paio Peres Correia. Contudo, Tavira só veio a tornar-se no principal centro populacional do Algarve quando foi reconstruída e quando D. João III lhe concedeu o Foral.

Tavira só foi elevada a cidade em 1520 por D. Manuel I. Esta cidade desempenhou um papel muito importante durante a época dos Descobrimentos,

² INE (1998)

sendo o seu porto um dos mais movimentados de toda a costa sul. Adaptado de (Seleções Reader's Digest, 1988: 674) .

A epidemia de peste de 1645/46, o progressivo assoreamento da ligação com o mar, impedindo a entrada de navios, os estragos do terramoto de 1755 são alguns dos factores que contribuíram para que nos finais do século XVIII Tavira ter perdido grande parte da sua importância económica.

A pesca do atum – de que Tavira foi o principal centro algarvio – e a indústria de conservas deram nova vida à cidade nas últimas décadas do século XIX até meados do século XX. Hoje, Tavira é uma cidade em crescimento, que tem na pesca e no turismo dois vectores importantes do seu dinamismo. (RTA³, Brochura: 1999).

II.2.1 – Principais núcleos do concelho de Tavira

Tavira apresenta como núcleos principais:

Luz – aldeia pitoresca onde as suas casas ainda são decoradas com motivos geométricos ou vegetais patenteando, em alguns casos, influências da Arte Nova do princípio do século nas chaminés rendilhadas que caracterizam os telhados.

Estiramantens – esta é uma típica aldeia algarvia localizada a alguns quilómetros da Luz de Tavira, onde poderemos encontrar a casa – museu do Monte da Guerreira. Esta está situada no interior de uma quinta tipicamente algarvia, é um local onde podemos encontrar exposições de arte religiosa e de artes decorativas dos séculos XVII e XVIII, incluindo imagens, loiças, cristais, pratas, mobiliário.

Conceição – esta é uma povoação de agricultores e pescadores da Ria, em cujos recantos podemos encontrar casa antigas e vastos horizontes de praia e mar.

Santa Catarina da Fonte do Bispo – também esta é uma típica povoação da zona rural do Algarve, nesta podemos ver vastos pomares de laranjeiras e amendoeiras, cultura característica do Algarve.

³ Região de Turismo do Algarve

II.3 – Recursos Turísticos

Entende-se por recurso turístico “(...) todo o elemento natural, actividade humana ou seu produto, capaz de motivar a deslocação de pessoas, de ocupar os seus tempos livres ou de satisfazer as necessidades decorrentes da sua permanência.”(DGT, 2000). Ou seja, é algo existente do qual nos podemos recorrer para uso posterior, neste caso, os recursos turísticos são tudo aquilo que pode ser usado na actividade turística.

Tavira foi, em tempos, um importante centro de indústria conserveira (embora pratique ainda a pesca do atum) e, com o colapso desta actividade, o concelho da Tavira tem sido compensado pelo crescimento da actividade turística que tem utilizado os seus recursos turísticos, assumindo esta actividade um peso cada vez mais significativo na economia local.

Posto isto, neste concelho, os recursos turísticos pertencem sobretudo ao seu património cultural e natural (Centro Histórico da cidade e Ria Formosa). As praias são muito importantes para o produto sol e praia, sendo o porto de recreio uma infra-estrutura complementar, que permite, simultaneamente, a prática desportiva.

II.3.1 – Recursos culturais

Os recursos culturais deste concelho são, na sua maioria, legado do seu passado histórico, na medida em que podemos encontrar com grande facilidade e em grande número igrejas, conventos e ermidas que datam de séculos passados. Podemos ainda referir que o grande chavão turístico deste concelho é, sem dúvida, o centro histórico da cidade de Tavira, devido ao seu grande número de monumentos.

Monumentos de cariz religioso	Monumentos e edifícios de interesse
--------------------------------------	--

	histórico, arqueológico e arquitectónico
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Capela de S. Sebastião ▶ Ermida da Nossa Senhora das Angústias ▶ Igreja da Misericórdia de Tavira ▶ Igreja de Santa Ana ▶ Igreja de Santa Maria do Castelo, Paroquial 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Castelo e muralhas de Tavira ▶ Forte da Conceição ou de São João da Barra ▶ Forte do Rato ▶ Ponte romana sobre o rio Gilão ▶ Edifício setecentista na Praça Dr. Padinha ▶ Estação arqueológica da Luz

Quadro II.1 – Alguns dos muitos monumentos do concelho de Tavira.

Fonte: www.dgturismo.pt

II.3.1.1 – Gastronomia

Podemos encontrar uma gastronomia que é verdadeiramente característica da região algarvia. Assim, encontramos uma grande variedade de pratos: estupeta de atum, sardinha assada, arroz de lingueirão, arroz de polvo, carapau alimado, arroz de marisco, papas de milho, sardinhas em tomate.

Na doçaria podemos destacar delícias típicas do concelho: folhados de Tavira, doce de figo, folares, queijos de figo, beijinhos esquecidos de Tavira, empanadilhas, colchão de noiva.

Para acompanhar temos um vinho licoroso típico da região.

II.3.1.2 – Outras Atracções

Este concelho dispõe ainda de bibliotecas, museus, galerias de arte, centro cultura/casa da cultura, sala de espectáculos públicos, cinema, imprensa periódica, grandes e pequenos campos de jogos, salas de desporto e gimnodesportivos, quatro centros de actividades de tempos livres, e piscinas (inauguradas a 15 de Dezembro de 1999).

Podemos ainda encontrar um complexo desportivo com um pavilhão multifuncional de 4000 lugares sentados, piscinas cobertas, pistas de ciclismo, campos de ténis e de futebol, parque de lazer, que pode ser utilizado para competição, estágio ou manutenção e está especialmente vocacionado para a náutica de recreio.

II.3.1.3 – Actividades desportivas

- Desportos náuticos: vela, pesca grossa
- Caça
- Polidesportivo e pista de ciclismo
- Ralí dos carros antigos
- Sociedade de Tiro de Tavira
- Equitação

II.3.1.4 – Eventos

No concelho de Tavira, podemos encontrar vários mercados, festas e romarias que, para além de envolverem a população local é uma atracção quer para os turistas estrangeiros como para os nacionais. Posto isto, muitas destas actividades podem ser encaradas como recursos turísticos, na medida em que toda esta a azáfama inerente a este tipo de eventos traduz muito da tipicidade portuguesa.

▶ Eventos anuais :

▶ Junho

- Festas dos Santos Populares (13, 24 e 29);
- Festa da Cidade, sendo 24 de Junho um feriado Municipal,

▶ Agosto

- Festa em homenagem a Santa Luzia (14);
- Feira Anual da Boa Morte (1ª semana):
- Festa/feira em honra da Nossa Senhora das Dores (no 2º Domingo);

▶ Setembro

- Festa em honra de Santo Estêvão (2º Domingo), que se volta a repetir a 26 de Dezembro, juntamente com a feira do gado

▶ Eventos Mensais :

Este Concelho, à semelhança de tantos outros, mensalmente é palco de mercados e feiras de velharias.

II.3.2 – Recursos naturais

Os recursos naturais deste concelho constituem um recurso turístico de grande potencialidade, devido à preocupação crescente com a preservação e conservação dos espaços naturais, permitindo a sua continuação enquanto um espaço de férias calmo e acolhedor.

Alguns dos recursos naturais do concelho:

- ▶ Praia da Ilha de Tavira
- ▶ Praia de Santa Luzia
- ▶ Praia de Cabanas
- ▶ Praia da Terra Estreita - Conceição
- ▶ Praia do Barril
- ▶ Parque Natural da Ria Formosa
- ▶ Rio Gilão e envolvente
- ▶ Ribeira da Asseca
- ▶ Pego do Inferno
- ▶ Serra do Caldeirão

II.3.3 – Alojamento

De acordo com a definição de Recurso Turístico apresentado pela DGT, o alojamento é também considerado um recurso turístico. Assim, no concelho de Tavira pode-se encontrar:

Aldeamentos turísticos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pedras d'El Rei ➤ Pedras da Rainha ➤ Quinta das Oliveiras
Apartamentos turísticos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Club Golden Ria ➤ Nora Velha
Hotéis / Apartamentos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Eurotel ➤ Golden Duna
Pensões	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bela Fria ➤ D. Rodrigues ➤ Horizonte Mar ➤ Lagoas ➤ Marés ➤ Princesa do Gilão ➤ Almargem ➤ Pensão do Castelo
Parques de campismo	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipal da Ilha de Tavira ➤ dos Serviços Sociais da PSP

Quadro II.2 – Alojamento Turístico.

Fonte: www.dgturismo.pt

II.4 – O Plano Director Municipal (PDM)

Este documento contempla a existência de infra-estruturas ferroviárias e perspectivam de acordo com o Plano de Modernização e Reversão dos Caminhos de Ferro (1988-1994), que futuramente poderá

Esta estação já foi alvo de algumas iniciativas, nomeadamente, exposições de pintura, que devido ao seu insucesso não continuaram a ser realizadas. Ficando esta estação ,mais uma vez ao abandono.

Segundo o PDM de Tavira, existe um reconhecimento do despertar dos promotores turísticos que vêem nesta área um local de futuro turístico.

II.5 – Turismo na Cidade

2000	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembr o	Outubro	Novembr o	Dezembr o
Total de estrangeiros	4.245	2.998	2850	6.532	9.244	5.199	2.974	1.549	1.366
Total portugueses	451	222	240	835	1.374	537	108	99	175
Total geral	4.696	3.220	3.090	7.367	10.618	5.736	3.082	1.648	1.541

Quadro: II. 3 – Número de turistas/visitantes que procuraram o Posto de Turismo de Tavira

Fonte: Posto Turismo de Tavira

Verifica-se que há uma maior procura ao posto de turismo nos meses de Julho, Agosto e Setembro, sendo esta preconizada pelos turistas estrangeiros. A maior procura feita pelos portugueses tem uma maior relevância somente no mês de Agosto. (*vidé quadro II.3*)

1998	Estabelecimentos	Quartos	Capacidade de alojamento
Total Geral	14	1.108	3.286

Quadro: II.4 - Estabelecimentos, quartos e capacidade de alojamento em 31/07/1998

In: INE (1999:83)

Na totalidade em 1998, o concelho de Tavira apresentava um total de 14 estabelecimentos, que ofereciam um total de 1.108 quartos. (*vidé quadro II.4*).

1998	Dormidas	Hóspedes
Total Geral	460.465	73.909

Quadro: II.5 - Dormidas e hospedes nos estabelecimentos hoteleiros em 1998

In: INE (1999:85)

No que diz respeito às dormidas e hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros em 1998, pode-se verificar que as dormidas foram bastante superiores ao número de hóspedes. (*vidé quadro II.5*)

	Portugal	Alemanha	Espanha	França	Itália	Países baixos	U.K.	E.U.A
Totais	38.415	11.147	4.969	2.791	312	4.316	8.485	343
Total Geral	73.909							

Quadro: II.6 - Hospedes em estabelecimentos hoteleiros segundo o pais de residência habitual em 1998
In: INE (1999:87)

Podemos verificar que num total de 73.909 hospedes, o pais que mais contribuiu mais para este resultado foi Portugal com 38.415. Ao passo que a Itália foi o pais que apresentou um menor numero de hóspedes, 312. (*vidé quadro II.6*)

	Portugal	Alemanha	Espanha	França	Itália	Países baixos	U.K.	E.U. ^a
Totais	191.710	97.304	12.883	18.279	1.152	46.831	71.639	1.462
Total Geral	460.465							

Quadro: II.7 – Dormidas em estabelecimentos hoteleiros segundo o pais de residência habitual em 1998
In: INE (1999:86)

Por último, no que concerne às dormidas, estas ultrapassaram largamente a quantidade de hóspedes no mesmo ano. Estas foram de 460.465, sendo Portugal mais uma vez o país com o maior número de dormidas em Tavira.

II.4.1- Projectos futuros:

Alguns dos projectos que Tavira pretende levar a cabo conjuntamente com a RTA são a sinalização turística, restauração de pinturas e a publicação de livros e brochuras.

De acordo com a entrevista realizada no dia 15 de Janeiro de 2001 com o coordenador do Gabinete Técnico Local da Câmara Municipal de Tavira, Tavira segue um “projecto de gerações, há um passar de testemunho”, cujo trabalho começa no presente.

Há todo um trabalho quotidiano que suporta as actividades actuais e as futuras. Este trabalho passa pelo cuidado constante de uma cidade limpa, licenciamento de obras para privados e uma boa gestão do parque automóvel.

No que respeita aos projectos futuros, estando alguns deles em curso, pode-se salientar a adaptação do Palácio da Galeria em Centro Cultural que terá um museu, uma livraria, um centro de exposições e um centro de informações; Conservação e restauro das Igrejas e a requalificação dos espaços públicos. No que concerne a este último aspecto, existe uma consciencialização da importância dos centros históricos enquanto “zona naturais de fruição” quer para residentes quer para turistas. Daí que estas zonas tenham de estar devidamente equipadas, nomeadamente ao nível da sinalética. Um exemplo a este nível é a futura colocação de placas em pedra em cada monumento, estas terão um texto sintético (seis a sete linhas) e bilingue. Esta iniciativa visa a possibilidade de criar diferentes itinerários temáticos, uma vez que o GTL de Tavira está em cooperação com um programa promovido pelo Ministério da Economia que envolve vários municípios. Futuramente também está equacionado a criação de uma rede de museus, estando um deles já aberto, em Cachopo.

Projectos especiais GTL:

☑ Equipamentos

- ▬ Reorganização Especial do Convento do Carmo (em obra)
- ▬ Recuperação e Adaptação do Mercado Municipal (conclusão de obra)
- ▬ Adaptação do Palácio da Galeria a Centro Comercial (em obra)
- ▬ Biblioteca Municipal (projecto de execução)
- ▬ Arquivo Municipal (em obra)
- ▬ Pousada do Convento da Graça (projecto de arquitectura)

☑ Reabilitação e Restauro de Igrejas

- ▬ São Sebastião (projecto de arquitectura)
- ▬ Sant'Ana (para empreitada)
- ▬ São Roque (para empreitada)
- ▬ São Francisco / Cemitério (projecto de arquitectura)

☑ Requalificação do espaço público

- ▬ Infra-estruturas, Pedonação, Iluminação e mobiliário urbano na área de intervenção do PROCOM (para empreitada)
- ▬ Projecto Integrado de Desenvolvimento Turístico da Muralhas (projecto de especialidades e caderno de encargos)

☑ Infra-estruturas

- ▬ Tornar subterrâneas as infra-estruturas de comunicações e electricidade no interior da “Vila a Dentro” (estudo)

☑ Museus

- ▬ Museu da cidade
 - ✘ Pólos:
 - Abastecimento de água a Tavira (para empreitada)
 - Islâmico (para empreitada)
 - Fenício (projecto de execução)
 - Outros
- ▬ Outros

☑ Serviços

- ▬ Casa André Pilarte
- ▬ Casa Irene Rolo (projecto de execução)
- ▬ Edifício da Corredoura (projecto de arquitectura)
 - ▬ Antigo Edifício da Guarda Fiscal (obra concluída) (Ponto a ser

complementado com os dados obtidos na entrevista a realizar no dia 15 de Janeiro de 2001 com o responsável pelo Gabinete Técnico Local da Câmara Municipal de Tavira)

Capítulo III – Apresentação do Caso Prático

III.1 - Estações Ferroviárias

A história dos comboios em Portugal começou por volta de 1840. A primeira linha foi inaugurada em 1856, e ia de Lisboa ao Carregado. Em 1990, Portugal já contava com 2.353 km de linha férrea. Vivia-se uma época de grande desenvolvimento para os caminhos de ferro em Portugal.

Mais tarde, já no século XX e durante o estado novo o caminho de ferro e as estações viveram tempos gloriosos onde a movimentação de gentes e mercadorias eram uma constante. Inclusivamente, eram criados diversos concursos para distinguir a estação mais bonita, a mais florida, a mais linda e por ai em diante. Senso a riqueza arquitectónica das estações e apeadeiros portugueses é tão rica e variada quanto a sua quantidade.

Nesses tempos áureos do caminho de ferro em Portugal, havia mesmo uma comissão da CP que corria a pais analisando todas as estações, atribuindo prémios e menções honrosas aos responsáveis pelas estações. Alguns Chefes de Estação eram até muito exigentes com o pessoal braçal por vista a que tudo estivesse sempre muito asseado. Ainda hoje, em algumas estações do norte há chefes que zelam cuidadosamente pela suas estações. mas não há prémios para ninguém.

O abandono do interior pelas populações e a constante melhoria das acessibilidades e transportes ferroviários, fez com que a importância dos comboios se fosse perdendo com o passar dos tempos.

Posteriormente a incapacidade económica e financeira da CP levou a que esta desactivasse grande parte das estações e fechasse a maior parte dos apiadeiros. Assim sendo, este património ficou entregue em alguns dos casos às autarquias e á REFER, organismo responsável pela gestão do património imobiliário que anteriormente era da responsabilidade da CP.

No entanto devido ao seu elevado número e à falta de soluções para o reaproveitamento destes espaços leva a que estas se degradem com o passar dos anos, sofrendo por vezes actos de vandalismo e usos menos apropriados.

Assim sendo, vamos propor a recuperação da estação de Conceição de Tavira, na tentativa de preservar e desenvolver este espaço numa forma

ordenada, mantendo a sua beleza original e tornando este espaço dinâmico e merecedor da visita de todos aqueles que por ali passarem.

III.2 – Apresentação do Local

A Estação de Conceição (apeadeiro Km 376,900–localização ferroviária), fica localizada a cerca de 9 Km da cidade de Tavira, em direcção a Vila Real de Stº António pela EN 125.

Esta estação situa-se junto a uma zona turística, onde existem diversas unidades hoteleiras, entre as quais se destacam os seguintes aldeamentos turísticos: Pedras da Rainha, Golden Club e Almargem. Existe também uma pequena e pitoresca vila chamada Conceição de Tavira junto da estação.

No que respeita à acessibilidade, qualquer destes locais apresentados situam-se numa área bastante próxima da estação, não necessitando, o visitante, mais de 10 minutos a pé para lá chegar (*vide anexo n.º 6*).

III.3 – Públicos Alvo

Esta iniciativa apresenta como público alvo, todos os turistas que passam férias na zona turística de cabanas e os residentes locais.

III.4 – Descrição da Proposta

O intuito desta proposta é fazer da estação de Conceição de Tavira uma estação-museu com espaço para exposições temáticas que estejam ou não ligadas à temática ferroviária portuguesa, de forma a torná-la polivalente. A estação manterá também as suas funções normais, constituindo um ponto de partida para o conhecer do Algarve através do comboio.

Esta ideia proveio do facto de as estações ferroviárias do nosso país constituírem, na nossa opinião, um importante marco histórico.

- Recuperação do imóvel histórico;

Com o apoio da Câmara Municipal, organismo responsável pelo imóvel, proceder-se-á, à fase de obras. Podemos também, procurar apoio junto de algumas entidades privadas com o fim de financiar este projecto (v.g. Associação dos Amigos dos Caminhos-de-Ferro Portugueses).

Para além do apoio da Câmara Municipal, solicitaremos também o apoio do DGEMN, cujas funções e objectivos estão apresentados no ponto 1.4.5.

- **Reaproveitamento da estação para divulgação turística;**

Após a recuperação do imóvel, este estaria em condições para funcionar como um ponto de informação turística, fornecendo brochuras sobre as diversas cidades do Algarve e suas atracções, sendo este material fornecido gratuitamente pelas respectivas câmaras Municipais e pela Região de Turismo do Algarve.

A venda de bilhetes ferroviários será também um ponto a considerar.

- **Exposição permanente sobre a temática ferroviária, estações e locomotivas;**

A decoração tanto exterior como interior, será toda ela relacionada com a temática ferroviária. O exterior permanecerá inalterado ficando com os traços originais, de acordo com a planta (*vidé anexo 5*), enquanto que o seu interior será decorado com fotografias, quadros, algumas maquetas e azulejaria relacionados com a história dos Caminhos de Ferro Portugueses.

- **Promoção do transporte ferroviário como forma de descoberta do Algarve;**

Em paralelo com a divulgação turística, promover-se-á o transporte ferroviário para que os turistas da estação de Conceição de Tavira partam à descoberta de um outro Algarve longe da confusão da EN 125 e que possam, desta forma, ter contacto com uma outra realidade portuguesa.

- **Criação de um espaço para exposições temporárias;**

Dentro da estação iremos ter também um espaço cultural dedicado a exposições temporárias como forma de dinamizar o espaço e atrair novos visitantes. Fotografia, pintura e actividades tradicionais do concelho, tais como a cestaria e doces regionais, serão os níveis das exposições temporárias neste recinto.

- **Recursos Humanos**

Através de programas tais como o AGIR (Instituto da Juventude), estágios profissionais do IEFP (Instituto de Emprego e Formação Profissional) e programas de estágios universitários pretendemos dispor de jovens para trabalhar na estação da Conceição/Tavira, prestando informação sobre a região do Algarve em geral, sobre o transporte ferroviário e a sua história. Poderão ainda dar informações sobre exposições temporárias de pintura, azulejaria e escultura.

III.5 – Financiamento do projecto

Para que este projecto possa vir a ser concretizável, deveremos envolver todos os interessados, ou seja, são aqueles para quem o local tem valor e possam vir a tirar proveito no futuro. Os interessados poderão ser autarcas, responsáveis pelo desenvolvimento turístico quer do sector público quer do privado.

Neste caso particular identificámos os interessados como sendo:

- Câmara Municipal de Tavira/Junta de Freguesia da Conceição de Tavira;
- Região de Turismo do Algarve (RTA);
- Investimento, Comércio e Turismo de Portugal (ICEP)
- Unidades Hoteleiras de Cabanas de Tavira;
- Associação dos Amigos dos Caminhos de Ferro Portugueses (a criação de um fundo que seria divulgado através dos sites, onde todos os interessados poderiam participar monetariamente para a realização deste projecto)

III.6 –Promoção

Relativamente à promoção do projecto, esta será feita junto das unidades hoteleiras, onde se encontra o nosso público alvo, nos Postos de Informação Turísticos espalhados pela região algarvia. A divulgação será feita através de brochuras, painéis de informação, nas agendas mensais do município e na imprensa local.

Todos o material informativo e promocional será da responsabilidade da RTA e da Câmara Municipal de Tavira.

Conclusão

O concelho de Tavira é dono de um grande espólio não só cultural como também natural. Estes dois têm sido os factores que muito contribuíram para o crescimento considerável a nível turístico que tem vindo a conhecer nos últimos anos. O inventário dos recursos turísticos do concelho apresentado no Capítulo II é indício desse mesmo crescimento.

Podemos sublinhar a dinâmica existente ente o Património e o Turismo. Estes são dois pólos de interdependência, na medida em que o Património é a matéria-prima do Turismo Cultural ao mesmo tempo que percebe no Turismo uma fonte de receitas que possibilitará a sua sustentabilidade, recuperação e valorização.

Dentro desta linha de importância têm surgido diversos organismos internacionais e nacionais, cujo objectivo é a preservação, recuperação, salvaguarda e valorização do património. A par de tudo isto tem-se verificado também a preocupação crescente para fomentar a consciencialização, quer ao nível das instituições privadas quer ao nível das instituições públicas, da importância do património para o turista e para o residente.

Podemos verificar que este concelho apresenta consideráveis recursos turísticos que podem ser potenciados ao nível cultural, não descurando a importância actual dos recursos naturais. Estes recursos apresentam um considerável conjunto de infra-estruturas que os projectam para uma procura maior, tentando também oferecer uma melhor qualidade.

Relativamente aos dados estatísticos, podemos assinalar que os turistas estrangeiros sentem uma maior necessidade em procurar um apoio turístico para visitar o concelho, ao contrário dos portugueses. No entanto, são os portugueses os que fazem crescer o numero de dormida e de hóspedes no concelho de Tavira. Posto isto, estes contribuem mais para o aumento do crescimento económico de Tavira.

Da existência dos inúmeros organismos que apoiam iniciativas de âmbito cultura nem todos são indicados para o desenvolvimento do nosso projecto, uma vez que trata-se de um edifício que inicialmente pertencia à CP, passando para a REFER e, por fim, está, neste momento, sob a

responsabilidade da Câmara Municipal do concelho. Toda esta situação confere a este edifício uma certa instabilidade para se projectarem programas de animação mais arrojados para esta estação.

No entanto, a nossa proposta tem por objectivo tentar a valorização do edifício, que passa pela sua recuperação e utilização turística e cultural. Para além disto, esta estação seria um pólo de possível dinamização das linhas ferroviárias da região e projecção de um outro Algarve que não o litoral.

Apesar dos condicionalismos com que nos deparámos, conseguimos atingir os objectivos inicialmente por nós propostos, na medida em que nos consciencializámos da realidade vivida entre património cultural e edifícios de interesse. Por falta de iniciativas mais ambiciosas e pela indecisão de alguns organismos, apercebemo-nos de que muitos edifícios de real interesse – património arquitectónico ferroviário – estão esquecidos.

Relativamente à utilidade dos resultados obtidos, estes poderão ser encarados como uma rampa de lançamento de projectos futuros com iniciativas similares ao nosso, onde se “acarinhe” o património arquitectónico ferroviário que faz parte da história e cultura do nosso país.

A sensibilização quer da população quer de entidades públicas e privadas para a importância cultural e histórica das estações ferroviárias e a inventariação das estações existentes com todo o seu conteúdo seriam as questões que nós lançávamos para futuros estudos.

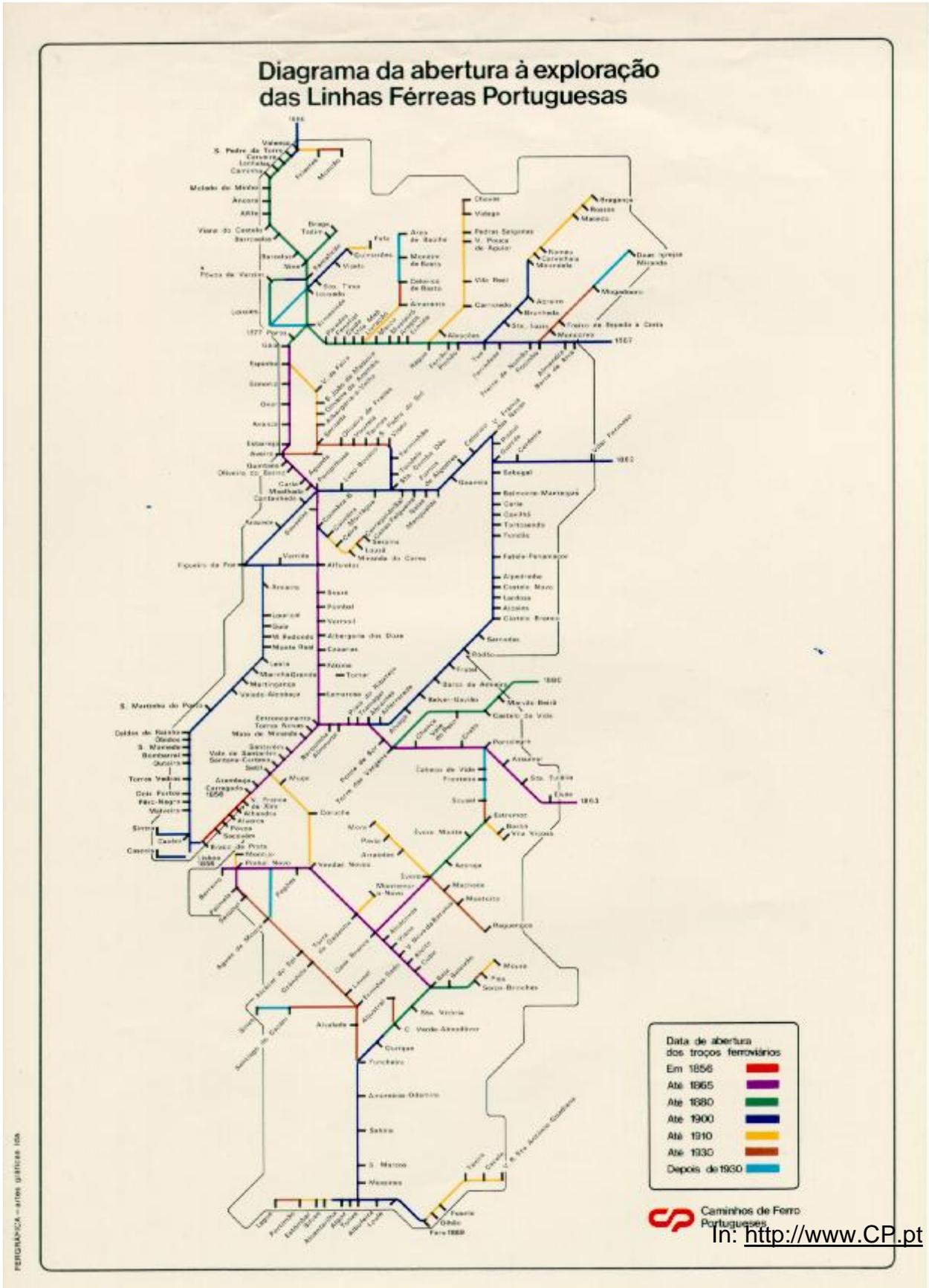
Bibliografia

- ▶ Almeida, A.A e outros, (1998), O Património Local e Regional – subsídios para um trabalho transdisciplinar, Ministério da Educação, Departamento de Ensino Secundário.
- ▶ Caldeira, Fátima; Susana Jesus e Vera Guerreiro (1999/2000), Trabalho Universitário – Geografia do Turismo – Os Recursos Turísticos de Tavira, Universidade do Algarve.
- ▶ Câmara Municipal de Tavira (1992), Plano Director Municipal, Estudos Económicos, Volume III, pág. 50
- ▶ Câmara Municipal de Tavira (1992), Plano Director Municipal, Infra-estruturas, Volume V, pág. 36,37.
- ▶ Casanova, José Luís (1991), Sociedade território, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, Ano 5, Al Garve
- ▶ DGT -» www.dgturismo.pt
- ▶ Garcia, Pedro (2000), Património Ferroviário ao Abandono - Inúmeras estações e apeadeiros a cair aos bocados na linha do Douro e seus ramais, Público, edição de 23 de Janeiro.
- ▶ Grande Dicionário Enciclopédico Verbo(1997), Volume I, página 145
- ▶ Guerreiro, Vera (1998), Trabalho Universitário – História D'Arte, Caso Prático: O Castelo de Silves, Universidade do Algarve.
- ▶ Mandaíl, Fernando (2000), Diário de Notícias, Reportagem – Viagem pelos comboios de Portugal (IV), Azulejos das estações fixam velha paisagem,
 - ▶ <http://museu.CP.pt/museus1.htm>
 - ▶ <http://www.cm-tavira.pt>
- ▶ Rodrigues, Alexandra (1998), Sebenta de Princípios Gerais do Turismo, Universidade do Algarve, pág. 123 e 124.
- ▶ Região de Turismo do Algarve (1999), Brochura – Algarve, concelho de Tavira
- ▶ Selecções do Readers's Digest (1988), Enciclopédia Geográfica – Um guia ilustrado dos países e cidades do mundo e das maravilhas da Natureza e do Homem.

Anexos

Diagrama de abertura à exploração das Linhas Férreas Portuguesas

Anexo 1



Exemplar de um dos 14 painéis de azulejaria



In: <http://www.CP.pt>

Divulgação online: www.comboio.em.pt – Julho de 2004