

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS DO TRABALHO E DA EMPRESA**



**TURISMO DE CRUZEIROS EM LISBOA:  
UMA ABORDAGEM ANTROPOLÓGICA**

Alexandra Duarte Baixinho

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de  
Mestre em Antropologia Urbana

Orientador:

Prof. Doutor Pedro Miguel Pinto Prista Monteiro, ISCTE

Agosto, 2008

## SUMÁRIO

O turismo de cruzeiros contemporâneo é caracterizado como um fenómeno social global que, em cada cidade, mobiliza um conjunto alargado de actores sociais, representações e estratégias identitárias, inserindo-se nos processos de *turistização* e competição crescente das cidades portuárias.

Neste trabalho, contextualizam-se historicamente as transformações no transporte marítimo de passageiros que conduziram à actual indústria do turismo de cruzeiros, tanto a nível internacional, como no que respeita ao porto de Lisboa.

No caso de Lisboa, a aproximação etnográfica permite identificar os principais intervenientes no turismo de cruzeiros, as principais representações e interacções sociais, e alguns aspectos da “cultura material turística” associados a esta actividade. Em paralelo, procura-se compreender em que medida é que, em Lisboa, o turismo de cruzeiros contribui para “fazer cidade” e para dinamizar a relação cidade-porto (nomeadamente através de projectos, como o do novo terminal de cruzeiros).

**Palavras-chave:** Antropologia, Etnografia, Turismo Urbano, Lisboa, Zona portuária, Cruzeiros marítimos, Actores sociais, Globalização.

## ABSTRACT

As competition among cities and *touristification* processes broaden, the global social phenomenon of cruise ship industry is becoming part of a new set of representations and identity strategies in port cities around the world. In this work, contemporary cruise ship industry is contextualized historically (internationally and in the Lisbon port area), through the main transformations on maritime passengers' transportation.

In Lisbon, the ethnographic approach allows the identification of the main local cruise ship actors and tourism's mediators, the main interactions between them, as well as some of the "touristic material culture" in this activity. Furthermore, we try to understand how city-port relationship is being catalysed by cruise ships and how the industry may contribute to the future transformation of Lisbon's waterfront and "touristic landscape", specially with projects like the new planned cruise ship terminal.

**Key-words:** Anthropology, Ethnography, Urban Tourism, Lisbon, Port Area, Maritime Cruise Ships, Social Actors, Globalization

# ÍNDICE GERAL

|  | Pág. |
|--|------|
| <i>Sumário</i> .....   | ii   |
| <i>Abstract</i> .....  | iii  |
| <i>Índice Geral</i> .....  | iv   |
| <i>Índice de Figuras</i> .....   | vii  |
| <i>Índice de Quadros</i> .....   | ix   |
| <i>Lista de abreviaturas</i> .....   | x    |
| <i>Agradecimentos</i> .....  | xi   |
| <br>   |      |
| 1. INTRODUÇÃO .....  | 1    |
| 1.1. Motivações e interrogações iniciais .....   | 2    |
| 1.2. Enquadramento teórico .....   | 5    |
| 1.2.1. <i>Importância de uma contextualização histórica</i> .....  | 5    |
| 1.2.2. <i>Clarificação de conceitos</i> .....  | 6    |
| 1.2.3. <i>Sobre a abordagem antropológica ao turismo</i> .....   | 7    |
| 1.2.4. <i>Contributos multidisciplinares</i> .....   | 10   |
| 1.3. Considerações metodológicas .....   | 11   |
| 1.4. Estrutura da dissertação .....  | 14   |
| <br>   |      |
| 2. SINGULARIDADE E EVOLUÇÃO DAS CIDADES PORTUÁRIAS   |      |
| .....  | 15   |
| 2.1. Patrimónios e identidades das cidades portuárias .....  | 15   |
| 2.2. A revolução da contentorização e a reestruturação das frentes de água .....   | 17   |
| 2.3. O turismo como potenciador de novas relações cidade-porto? .....  | 22   |
| 2.4. Qual o papel do turismo de cruzeiros neste contexto relacional? .....   | 23   |
| <br>   |      |
| 3. A CIDADE, O RIO E O PORTO DE LISBOA: UM HISTORIAL DE MÚLTIPLAS RELAÇÕES   |      |
| .....  | 26   |
| 3.1. Da Lisboa <i>anfíbia</i> à margem consolidada .....   | 26   |
| 3.1.1. <i>Período antigo-medieval: a estreita interdependência espacial e funcional entre a cidade e o porto primitivo</i> ..... | 26   |
| 3.1.2. <i>Do final do século XIX ao início do século XX: a expansão portuária e a linearização da orla litoral</i> .....         | 32   |
| 3.2. A contentorização e a reestruturação das frentes de água em Lisboa .....  | 40   |
| <br>   |      |
| 4. A EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA .....  | 44   |
| 4.1. Das linhas regulares de passageiros aos cruzeiros turísticos .....  | 44   |
| 4.1.1. <i>A distinção social a bordo: Da «classe do lazer» ao “inferno da 3.ª classe”</i> .....                                  | 46   |

|  |     |
|--|-----|
| 4.1.2. <i>O luxo dos primeiros cruzeiros</i> .....   | 47  |
| 4.1.3. <i>O aparecimento das linhas aéreas e declínio irreversível do transporte marítimo de passageiros</i> ..... | 51  |
| 4.1.4. <i>A transição para a “nova era” do turismo de cruzeiros</i> .....  | 52  |
| 5. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS NO PORTO DE LISBOA .....   | 58  |
| 5.1. Síntese geral do transporte marítimo de passageiros no porto de Lisboa .....                                  | 58  |
| 5.1.1. <i>As companhias de navegação nacionais</i> .....   | 66  |
| 5.2. «Ciceronia» e dispositivos de recepção aos passageiros marítimos .....  | 74  |
| 5.2.1. <i>Segunda metade do século XIX: o Lazareto e a defesa sanitária do porto</i> .....                         | 74  |
| 5.2.2. <i>Das primeiras instituições turísticas à ideologização do turismo no Estado Novo</i> ..                   | 79  |
| 5.2.3. <i>O papel das estações marítimas</i> .....   | 86  |
| 6. O TURISMO DE CRUZEIROS COMO FENÓMENO SOCIAL GLOBAL .....  | 92  |
| 6.1. Breve panorama actual da indústria .....  | 92  |
| 6.1.1. <i>Concentração</i> .....   | 93  |
| 6.1.2. <i>Comercialização e canais de distribuição</i> .....   | 93  |
| 6.1.3. <i>Segmentação</i> .....  | 94  |
| 6.1.4. <i>Distribuição geográfica mundial</i> .....  | 96  |
| 6.1.5. <i>Bandeiras de conveniência</i> .....  | 96  |
| 6.2. O navio como destino em si .....  | 97  |
| 6.3. Entrevendo os bastidores: o outro lado do “sonho” .....   | 101 |
| 6.4. Importância das cidades portuárias .....  | 103 |
| 6.4.1. <i>Ramificações do turismo de cruzeiros em terra</i> .....  | 104 |
| 6.4.2. <i>Impactos nos locais visitados</i> .....  | 105 |
| 7. APROXIMAÇÃO ETNOGRÁFICA AO TURISMO DE CRUZEIROS EM LISBOA .....   | 106 |
| 7.1. Primeiros passos: estranha num terreno estranho .....   | 107 |
| 7.1.2. <i>O processo de integração: romper o silêncio, encontrar o (meu) «lugar»</i> .....                         | 112 |
| 7.2. Caracterização geral do turismo de cruzeiros no porto de Lisboa .....   | 115 |
| 7.2.1. <i>Principais itinerários em que a cidade se insere</i> .....   | 116 |
| 7.2.2. <i>Posicionamento do porto de Lisboa</i> .....  | 118 |
| 7.2.3. <i>Sazonalidade da actividade</i> .....   | 120 |
| 7.2.4. <i>Distribuição de cruzeiros em Portugal</i> .....  | 121 |
| 8. O FUNCIONAMENTO DA ACTIVIDADE EM LISBOA .....   | 125 |
| 8.1. Os actuais terminais de cruzeiros: espaços de transição e fronteira .....                                     | 125 |
| 8.1.1. <i>Medidas de controlo e segurança</i> .....  | 128 |

|   |     |
|---|-----|
| 8.1.2. <i>A chegada do navio e a “livre prática”</i> .....                          | 129 |
| 8.2. Principais intervenientes nas relações navio-porto .....                       | 130 |
| 8.2.1. <i>Caracterização dos passageiros e tripulantes que vêm a Lisboa</i> .....   | 135 |
| 8.3. Escalas, embarques e desembarques .....  | 139 |
| 8.3.1. <i>Operações de trânsito</i> .....   | 139 |
| 8.3.2. <i>Operações de turnaround</i> .....   | 140 |
| 8.4. A transição para a cidade e arredores: outros actores sociais envolvidos ..... | 142 |
| 8.4.1. <i>Serviços das empresas que organizam excursões</i> .....                   | 143 |
| 8.4.2. <i>Taxistas</i> .....  | 149 |
| 8.4.3. <i>Outros mediadores</i> .....   | 151 |
| 8.5. A arte da transformação: extensíveis, desmontáveis, e camaleónicos .....       | 151 |
| 8.6. A situação actual: alguns problemas identificados pelos actores sociais .....  | 155 |
| 8.6.1. <i>Pontos críticos nos terminais de cruzeiro</i> .....                       | 155 |
| 8.6.2. <i>Pontos críticos na cidade de Lisboa</i> .....                             | 158 |
| 8.7. O projecto do novo terminal de cruzeiros .....                                 | 159 |
| 8.7.1. <i>Opiniões e preocupações dos intervenientes na actividade</i> .....        | 164 |
| 9. REFLEXÕES FINAIS .....   | 170 |
| 10. BIBLIOGRAFIA .....  | 178 |
| 10.1. Teses .....   | 192 |
| 10.2. Comunicações em conferências, seminários, workshops (não publicadas) .....    | 192 |
| 10.3. Filmografia .....   | 193 |
| ANEXOS  |     |
| Anexo I - Distribuição Geográfica Mundial dos Cruzeiros                             |     |
| Anexo II - Agentes de navegação e operadores que representam (2006)                 |     |
| Anexo III - Excursões na cidade de Lisboa e arredores: alguns exemplos              |     |
| Anexo IV - <i>Curriculum vitae</i>  |     |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|   | Pág. |
|---|------|
| Fig. 1: <i>Outdoor</i> colocado na zona da Praça de Espanha .....   | 3    |
| Fig. 2: Notícia extraída da revista <i>Lisboa Step by Step</i> .....  | 4    |
| Fig. 3: <i>Queen Mary 2</i> em Lisboa, Terminal de Alcântara .....  | 23   |
| Fig. 4: Vista panorâmica de Lisboa no século XVI .....  | 28   |
| Fig. 5: Contornos de Lisboa, desde Alcântara a Sta. Apolónia, com a indicação de diversos cais e a ponte de Alcântara representada (anterior a 1755) .....  | 30   |
| Figs. 6 (A e B): A -Cortejo régio passando em frente da Igreja de Santos-o-Velho, junto à praia de Santos (1855); B - Entrada da «Rua de Vinte e Quatro de Julho», junto da Igreja de Santos-o-Velho (1863) ..... | 33   |
| Fig. 7: Orla marginal da cidade de Lisboa - cópia parcial da planta de 1856, executada sob a direcção do general Filipe Folque, com a sobreposição das obras portuárias efectuadas até 1960 .....                 | 36   |
| Fig. 8: Varina a vender peixe (1922) .....  | 38   |
| Fig. 9: Descarga de carvão de um navio no Cais do Sodré (1907) .....  | 39   |
| Fig. 10: Comodidades a bordo do <i>Queen Mary II</i> .....  | 56   |
| Fig. 11: Anúncios de Companhias de Navegação publicados em 1905.....  | 59   |
| Fig. 12: Emigrantes russos com destino ao Brasil .....  | 60   |
| Fig. 13: Exemplo de dados relativos ao movimento de passageiros marítimos no porto de Lisboa, compilados pelo Eng.º Adolpho Loureiro (1907) .....   | 61   |
| Fig. 14: Gráfico com a evolução dos passageiros de navegação marítima (1917-2006) .....   | 65   |
| Fig. 15: Partida de tropas para África (1916) .....   | 68   |
| Fig. 16: Anúncio da Companhia Nacional de Navegação .....   | 70   |
| Fig. 17: Embarque do Chefe de Estado, Almirante Américo Tomás, para Moçambique, no navio Príncipe Perfeito - Cais de Alcântara, 1966 .....  | 71   |
| Fig. 18: A febre amarela, os doentes do navio <i>Lanfranc</i> no lazareto de Lisboa (Junho de 1909) ....  | 74   |
| Fig. 19: <i>O velho Lazareto de Lisboa</i> (1905) .....   | 76   |
| Fig. 20: Primeiro cartaz turístico português (Sociedade Propaganda de Portugal, 1907) .....   | 81   |
| Fig. 21: Cais e estações de Lisboa, em 1928 .....   | 87   |
| Fig. 22: Anteprojecto de estação marítima e ferroviária na zona do Cais do Sodré (1928) .....   | 88   |
| Fig. 23: Estação Marítima de Alcântara, vista do Tejo (1949) .....  | 90   |
| Fig. 24: Estação Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, vista do Tejo .....  | 90   |
| Fig. 25: Aspectos de interiores dos navios <i>Millenium</i> e <i>Independence of the Seas</i> .....   | 99   |
| Fig. 26: A <i>Royal Promenade</i> – uma “avenida” no interior do <i>Independence of the Seas</i> .....  | 100  |
| Fig. 27: Pausa com vista para o Tejo .....  | 101  |
| Fig. 28: Mergulhos no Tejo, com o <i>Oriana</i> em fundo .....  | 108  |
| Fig. 29: Exemplo de instrumento inicial de pesquisa .....   | 110  |

|  |     |
|--|-----|
| Fig. 30: Curiosos junto à vedação que delimita a zona portuária do Terminal de Santa Apolónia ..   | 111 |
| Fig. 31: Exemplos de itinerários em que Lisboa se inclui .....   | 117 |
| Fig. 32: Gráfico com evolução dos passageiros de cruzeiro (1992-2006) .....  | 118 |
| Fig. 33: Gráficos com a distribuição mensal de escalas e de passageiros em 2006 .....  | 121 |
| Fig. 34: Localização dos actuais terminais de cruzeiros de Lisboa .....  | 125 |
| Fig. 35: Lojas no interior do terminal da Rocha e “pontos de vendas desmontáveis” no terminal de Alcântara .....   | 127 |
| Fig. 36: Painel de boas-vindas e disponibilização de mapas da cidade de Lisboa, aos passageiros que saem do navio e entram no terminal de cruzeiros da Rocha do Conde d’Óbidos .....             | 128 |
| Fig. 37: Placa informativa colocada no cais, junto ao acesso a bordo, onde é bem visível a proibição da entrada de visitantes .....  | 129 |
| Fig. 38: Auto-promoção do porto de Lisboa, convidando os passageiros dos navios de cruzeiro a regressar .....  | 131 |
| Fig. 39: Operações de abastecimento ao <i>Island Escape</i> .....  | 134 |
| Fig. 40: Gráfico com a distribuição etária dos passageiros em 2007 .....   | 137 |
| Fig. 41: Ementa do <i>Manila Karaoke Bar</i> , afixada à entrada do Centro Comercial Lusíadas; e, folha publicitária distribuída aos tripulantes, junto aos terminais de cruzeiro .....          | 139 |
| Fig. 42: Operações de manutenção dos navios durante as escalas .....   | 140 |
| Fig. 43: Exemplo de decoração colocada no cais, à entrada de um navio, numa operação de embarque .....   | 141 |
| Fig. 44: Concentração de autocarros de excursão junto ao terminal, durante a escala de um navio de cruzeiro .....  | 142 |
| Fig. 45: Exemplos de identificadores colocados nos autocarros de excursão ou <i>shuttle</i> .....  | 146 |
| Fig. 46: Taxistas a angariar passageiros, à saída dos terminais de cruzeiros .....   | 150 |
| Fig. 47: Fotógrafos do navio, registam o momento pré-embarque de um passageiro, sobre um cenário que montaram no cais .....  | 152 |
| Fig. 48: Balcões de embarque e painel de boas-vindas desmontáveis, com a imagem da companhia de cruzeiros ( <i>Crystal Cruises</i> ), colocados no átrio do Terminal de Cruzeiros da Rocha ..... | 153 |
| Fig. 49: Balcões de <i>check-in</i> no piso superior do Terminal da Rocha e painel de boas-vindas colocado no cais, durante as operações de embarque no <i>Island Escape</i> .....               | 154 |
| Fig. 50: Congestionamento de passageiros num regresso ao navio .....   | 156 |
| Fig. 51: Perspectiva sobre o terminal de contentores de Alcântara a partir do <i>Independence of the Seas</i> .....  | 160 |
| Fig. 52: Imagem virtual do novo terminal de cruzeiros .....  | 162 |
| Fig. 53: Localização prevista para o novo terminal de cruzeiros de Lisboa, entre Sta. Apolónia e o Jardim do Tabaco .....  | 162 |
| Fig. 54: Notícia sobre o novo terminal de cruzeiros .....  | 163 |
| Fig. 55: <i>Voyager of the Seas</i> à partida do terminal de Santa Apolónia .....  | 173 |
| Fig. 56: Excertos de jornal de bordo do navio <i>Galaxy (Celebrity Cruises)</i> .....  | 177 |



## ÍNDICE DE QUADROS

|  | Pág. |
|--|------|
| Quadro I - Do transporte regular de passageiros aos cruzeiros turísticos: síntese evolutiva .....                      | 55   |
| Quadro II - Evolução dos passageiros de navegação marítima no porto de Lisboa .....                                    | 63   |
| Quadro III - Segmentação da indústria do turismo de cruzeiros .....  | 95   |
| Quadro IV - Evolução do tráfego de cruzeiros em Lisboa .....   | 118  |
| Quadro V - Posicionamento dos portos nacionais com escalas de cruzeiros (2006) .....                                   | 119  |
| Quadro VI - Posicionamento dos 10 principais portos da Península Ibérica .....   | 120  |
| Quadro VII - Posicionamento dos 10 principais portos da Cruise Europe .....  | 120  |
| Quadro VIII - Nacionalidade dos passageiros (2006) .....   | 136  |
| Quadro IX - Empresas que organizam excursões identificadas e companhias de cruzeiros com<br>que trabalham (2006) ..... | 144  |

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

**AGPL** - Administração-Geral do Porto de Lisboa  
**AGEPOR** - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal  
**AML** - Área Metropolitana de Lisboa  
**AML-AF<sup>1</sup>** - Arquivo Municipal de Lisboa – Arquivo Fotográfico  
**APL** - Administração do Porto de Lisboa  
**ATL** - Associação Turismo de Lisboa – Visitors & Convention Bureau  
**CLIA** - Cruise Lines Internacional Association  
**EPL** - Exploração do Porto de Lisboa  
**EUA** - Estados Unidos da América  
**ICCL** - International Council of Cruise Lines  
**ICEP** - Instituto para o Comércio Externo Português<sup>2</sup>  
**IFTO** - International Federation of Tour Operators  
**IMO** - International Maritime Organization  
**IH&RA** - International Hotel & Restaurant Association  
**IPPAR** - Instituto Português do Património Arquitectónico  
**ISEMAR** - Institut Supérieur D'Économie Maritime (Nantes – Saint Nazaire)  
**ISPS** - International Ship and Port Facility Security  
**ITF** - International Transport Workers' Federation<sup>3</sup>  
**JML** - Junta Metropolitana de Lisboa  
**MEPAT** - Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território  
**MOPTC** - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações  
**PPC** - Programa de Promoção Conjunta  
**SEF** - Serviço de Estrangeiros e Fronteiras  
**SNI** - Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo  
**SPN** - Secretariado da Propaganda Nacional  
**URBAN** - Arquivo Virtual de Cartografia Urbana Portuguesa  
**WTO** - World Tourism Organization  
**WTTC** - World Travel & Tourism Council

**Nota:** Nas referências bibliográficas utiliza-se a seguinte notação: n/p - não publicado; s/a - sem autor ; s/d - sem data .

---

<sup>1</sup> <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/>

<sup>2</sup> Actualmente com a designação AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal.

<sup>3</sup> [www.itf.org.uk](http://www.itf.org.uk)

## **Agradecimentos**

*Um agradecimento especial ao Professor Pedro Prista, pela inspiração, pelo entusiasmo e dedicação com que sempre acompanhou este trabalho.*

*Pelo acesso à informação e pela amabilidade com que me receberam, agradeço também:*

*À Administração do Porto de Lisboa, nomeadamente: à Dra. Manuela Patrício (Direcção de Cruzeiros); à Dra. Leonarda Galhanas (Serviço de Documentação e Arquivo); ao Sr. Comandante Carlos Daniel F. Soares (Negócio Portuário – Carga); e, ao Sr. Comandante Miguel Ângelo Taveira Rodrigues (Centro de Coodenação e Controlo de Tráfego Marítimo e Segurança).*

*À Capitania do Porto de Lisboa e ao Sr. Comandante Pedro Beltrão Loureiro.*

*Ao Instituto Geográfico Português (pela cedência de cartografia antiga sobre Lisboa, ao abrigo do programa FIGIEE), em particular ao Sr. Presidente Dr. Arménio dos Santos Castanheira, ao Dr. Paulo Estrela, ao Dr. João Carvalho e à Dra. Vanda Gaspar.*

*À Biblioteca do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), particularmente à Dra. Manuela Gomes.*

*Ao pessoal do Gabinete de Estudos Orlisiponenses (GEO), nomeadamente à Dra. Eunice Gradil.*

*Ao pessoal do Centro de Documentação e Informação da Comissão do Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT).*

*Gostaria também de agradecer toda a simpatia e cooperação dos seguintes profissionais, que tornaram possível a realização deste trabalho,: Sr. Fernando Completo, Sr. Nascimento, Mestre Júlio Gomes, Sr. António, Sr. Nuno Ramos, Sra. Ana Maria Costa, Sr. José Nogueira, Sr. José Caetano, Sr. Germano (APL); .Sr. João Pereira, ao Sr. Octávio Pereira, Sr. Gil, Sr. Luís (Grupo 8); Dr. Jeremela Palos, Sr. Inspector Paulo Ramos, Sr. Inspector Paulo Robalo; Sr. Inspector Adjunto Victor Caramelo, Sra. Inspectora Fátima Grilo (SEF); Sra. Filomena Sá Pinto (Alfândega); Sr. José Araújo (Sanidade Internacional); Dra. Paula Colaço e Dra. Ana (Shoretours); Dra. Maria Leite (Ibercruises); Dra. Maribel Feio (HotelBeds); Dra. Marina Rickens (Blandy); Sr. Inácio Pedro (Cotandre); Sr. José Carlos Rei (Orey); Sr. João Galamas (Pinto Basto); Sr. Jales (Barwil Knudsen); Dra. Catarina Rawes (James Rawes); Dra. Margarida Santos (MacAndrews); Dra. Odete Mota, Dr. Francisco Teixeira e Dr. Fernando Borges (Melair); à Dona Salete, ao Sr. Artur, ao Sr. Pedro Barata, à Dona Esmeralda e ao Sr. Azevedo (lojas dos terminais); a Daniel Carneiro, Pedro Baptista, Christiane e Jean,Marie Casiez.*

*Finalmente, agradeço ao Bruno, à minha família e aos meus amigos, todo o apoio durante este percurso.*

*(...)Os paquetes que entram de manhã na barra  
Trazem aos meus olhos consigo  
O mistério alegre e triste de quem chega e parte.  
Trazem memórias de cais afastados e doutros momentos  
Doutro modo da mesma humanidade noutros portos. (...)*

*Ah, e as viagens, as viagens de recreio, e as outras,  
As viagens por mar, onde todos somos companheiros dos outros  
Duma maneira especial, como se um mistério marítimo  
Nos aproximasse as almas e nos tornasse um momento  
Patriotas transitórios duma mesma pátria incerta,  
Eternamente deslocando-se sobre a imensidade das águas!  
Grandes hotéis do Infinito, oh transatlânticos meus!  
Com o cosmopolitismo perfeito e total de nunca pararem num ponto  
E conterem todas as espécies de trajes, de caras, de raças! (...)*

Fernando Pessoa [Eng.º Álvaro de Campos]  
*Ode Marítima* (2004)[1915]

## 1. INTRODUÇÃO

“O etnógrafo (...) quando «faz» terreno, põe-se na posição de descobrir no interior desses lugares urbanos pré-conhecidos, espaços e terrenos que antes lhe eram imperceptíveis quando por eles passava. O espaço metropolitano, por excelência um espaço público, esconde-se não na distância mas nas dobras. A sua lonjura é a sua complexidade.” (Sarró; Lima, 2006:178;179).

A Antropologia contemporânea não se limita à investigação em terrenos “exóticos” (lugares distantes, culturas «estranhas»), debruçando-se (já desde meados do século XX) sobre os contextos urbanos e metropolitanos em que a maioria dos seres humanos vive – contextos complexos e heterogêneos, em que a proximidade não é, necessariamente, sinónimo de familiaridade. Porque “nem só o que está longe é remoto”, o antropólogo pode encontrar múltiplos motivos de «estranhamento» e problematização «perto de casa» (Sarró; Lima, 2006:24; 32).

O ideal “da compreensão «holística», totalizadora, da coerência oculta dos fenómenos sociais e culturais” pressupõe, hoje, uma atenção às diversas escalas que configuram os terrenos metropolitanos: “a macro-escala da «sociedade global» faz parte das micro-realidades, territoriais ou outras”, e “constrói ela também a micro-escala”. A abordagem antropológica quer-se, portanto, «multi-escalar», procurando, desde logo, cruzar “a perspectiva *emic* do real vivido”, com “uma perspectiva mais *etic* e distanciada” (Cordeiro, 1997b:444).

Dada a complexidade da investigação em áreas urbanas, tem-se intensificado o intercâmbio de conceitos, técnicas e métodos entre as várias disciplinas das ciências sociais<sup>4</sup>. Daí que, embora a matriz teórico-metodológica deste estudo seja a da Antropologia e da Etnografia (especialmente nos subdomínios da Antropologia Urbana e da Antropologia do Turismo), se convoquem outras áreas disciplinares - da Sociologia à História, passando pela Geografia.

Aliás, no âmbito da Antropologia Urbana, o intercâmbio científico, especialmente com a Sociologia, tem já um extenso historial, que remonta aos anos 20 e à Escola de Chicago (Burgess, 1997:16-17). É neste cruzamento fértil que se pretende situar este

---

<sup>4</sup> O próprio método etnográfico não é um exclusivo dos antropólogos, sendo cada vez mais utilizado por outros cientistas sociais.

estudo, que alia a complexidade de um contexto urbano com a transversalidade, multidisciplinar por excelência, do turismo.

### **1.1. Motivações e interrogações iniciais**

A escolha do tema desta dissertação remonta a 2004, quando várias “conjugações de acasos” despertaram a minha atenção para o fenómeno do turismo de cruzeiros em Lisboa.

Nesse Verão, Lisboa vivia a euforia do Campeonato Europeu de Futebol (o *Euro 2004*) e o período final da Presidência da Câmara Municipal por Pedro Santana Lopes<sup>5</sup>, pródigo em propaganda positiva sobre a cidade. Foi o período dos *mega-outdoors*, com *slogans* como: “Lisboa, capital do turismo: número recorde de cruzeiros”; “Lisboa está em todas<sup>6</sup>”; “Bem-vindo a Lisboa. Capital do rock e do futebol”; “Linda para se ver. Assim é Lisboa”; etc., alguns dos quais cumpriam, paralelamente, o papel de esconder o caos das obras intermináveis.

Por outro lado, a frequência da disciplina de “Espaço e Turismo”<sup>7</sup>, na parte escolar do Mestrado em Antropologia Urbana, despertou a minha atenção para a escassez de estudos antropológicos sobre turismo no nosso país, tornando ainda mais apetecível, para mim, o desafio de desenvolver investigação nesta área.

A minha intenção em sediar em Lisboa uma pesquisa em Antropologia Urbana, prendeu-se, essencialmente, com questões de proximidade, que facilitariam a realização do trabalho de campo. O magnetismo do Tejo e a importância estética, funcional e simbólica da zona ribeirinha da capital – também uma área ainda pouco contemplada nas nossas ciências sociais – reforçaram a minha escolha, numa altura em que a notoriedade do turismo de cruzeiros em Lisboa se tornou incontornável.

---

<sup>5</sup> Que decorreu entre Janeiro de 2002 e Julho de 2004, antes da sua ida para o governo em substituição do Dr. Durão Barroso.

<sup>6</sup> Com os subtítulos: “Euro 2004; Rock in Rio Lisboa; Final Taça Uefa 2005; Sede da Agência Marítima Europeia; Recorde de cruzeiros turísticos; 9 em 10 turistas querem voltar a Lisboa; 5.ª cidade do mundo com mais congressos; Fado candidato a património mundial; Baixa de Lisboa candidata a Património Mundial”.

<sup>7</sup> Leccionada pelo Professor Pedro Prista, orientador deste trabalho.



Fig. 1: *Outdoor* colocado na zona da Praça de Espanha (12.08.2004)

A intensa visibilidade mediática do fenómeno do turismo de cruzeiros, tanto na comunicação social, como nas “acções de divulgação” do município lisboeta, começou a alimentar a minha curiosidade e a fazer nascer interrogações várias: *Quem são os actores sociais envolvidos, neste tipo de turismo, na cidade de Lisboa? Porque razão a autarquia da capital se empenha tanto em divulgar o seu crescimento? Que consequências e/ou benefícios traz este turismo para a cidade e para a zona ribeirinha? Que relações se estabelecem (ou não) entre os “visitantes” e os “visitados”? Que infraestruturas e dispositivos de recepção existem/funcionam actualmente, e quais estão a ser projectados?*

Os navios de cruzeiro e as inter-relações que se estabelecem entre eles (e quem trazem a bordo) e a cidade de Lisboa, transformaram-se no objecto enigmático, que importava conhecer melhor. Encontrava-me, assim, perante um potencial *terreno*, extremamente complexo e vasto, que me era totalmente “exótico” apesar de contemporâneo e espacialmente próximo, que seria o meu ponto de partida para uma iniciação à investigação etnográfica, no contexto urbano e ribeirinho lisboeta.

## **Lisboa** bate record

### *Novo porto para navios de cruzeiro*

O porto de Lisboa bateu em 2003 o recorde de escalas de navios de cruzeiro – 264 barcos deste tipo aportaram à capital portuguesa no ano passado, transportando um total de mais de 209 mil passageiros.

A crescente procura de Lisboa para escala ou destino de navios de cruzeiro colocou, no ano passado, a cidade no topo dos portos atlânticos da Europa neste segmento de mercado, à frente, por exemplo, de S. Petersburgo, Bergen, Helsínquia, Copenhaga e Estocolmo.

Estes números representam um aumento de cerca de 30 por cento em relação a 2002. As previsões para 2004 são de que esta taxa de aumento vai continuar, esperando-se 300 escalas e cerca de 250 mil passageiros. Por isso, uma nova gare marítima para navios de cruzeiro vai ser construída entre Santa Apolónia e a zona do Jardim do Tabaco. A obra, orçada em 30 milhões de euros, deve estar concluída em 2006.

Até agora, os navios de cruzeiro que faziam escala em Lisboa utilizavam os cais da Rocha do Conde de Óbidos, de Alcântara, de Santa Apolónia e, esporadicamente, o cais junto ao Jardim do Tabaco.

De acordo com a Administração do Porto de Lisboa (APL), “nenhuma das instalações tem condições para ser transformada num terminal com dimensão necessária para responder ao aumento do tráfego”.

Assim, a construção da nova gare vai passar pela reabilitação dos cais entre Santa Apolónia e o Jardim do Tabaco e pela ampliação do terreno de apoio a estes cais. O objectivo é construir “uma gare moderna”, com capacidade para receber cinco navios em simultâneo.

O concurso público para esta obra gigantesca vai ser lançado ainda este ano e, de acordo com a APL, engloba a gare e a zona envolvente, na qual se pretende apostar nas áreas de lazer, comércio e entretenimento. Este novo porto para navios de cruzeiro deverá ficar na área onde a Câmara Municipal de Lisboa tem um projecto para a construção de um grande casino, no Jardim do Tabaco.

Fig. 2: Notícia extraída da revista *Lisboa Step by Step*, Primavera-Verão 2004<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Revista publicada pela *Associação Turismo de Lisboa – Visitors and Convention Bureau* (ATL), mais conhecida como *Turismo de Lisboa* - uma associação de direito privado, sem fins lucrativos, cuja área de intervenção corresponde à da área promocional de “Lisboa e Vale do Tejo”, definida pela Secretaria de Estado do Turismo – e, em cuja Direcção (de acordo com os respectivos estatutos) está sempre representada a Câmara Municipal de Lisboa. Esta associação reúne inúmeras entidades, tais como: AIP - Associação industrial Portuguesa; FIHSP - Federação da Indústria Hoteleira e Similares de Portugal; UACDL - União das Associações de Comerciantes do Distrito de Lisboa; APAVT- Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo; AHP - Associação dos Hotéis de Portugal; TAP - Air Portugal; RN - Rodoviária Nacional; bem como outras entidades, que desenvolvem actividades complementares no sector do turismo.



## 1.2. Enquadramento teórico

### 1.2.1. *Importância de uma contextualização histórica*

Na perspectiva das ciências sociais, a compreensão do fenómeno turístico passa pelo entendimento “das forças que o originaram e o têm modelado” pois, o turismo, “enquanto facto de cultura e sociedade”, “não pode ser dissociado do contexto histórico que o configura” (Henriques, 1996:25).

O turismo contemporâneo, “com as características formais e materiais que se lhe reconhecem actualmente (férias, infra-estruturas hoteleiras, serviços de apoio diversos...) e o valor simbólico e cultural que se lhe atribui – é um produto da sociedade moderna, capitalista e industrial. De facto, foi nos últimos dois séculos que, lentamente, se acumularam as condições (culturais, materiais e organizativas) que permitiram ao turismo conquistar a alargada base social que hoje o caracteriza e passar a participar efectivamente nas rotinas da vida familiar. Foi a nova ordem social, económica e cultural instaurada pela Revolução Industrial que possibilitou, em última análise, o desenvolvimento do turismo moderno” (Henriques, 1996:28).

Em finais do século XVIII, o *Grand Tour* - viagem de aprendizagem da cultura clássica *in loco* – estava já sedimentado nos hábitos culturais da aristocracia britânica e do Norte da Europa. O itinerário contemplava, em regra, uma viagem a Paris e visitas às principais cidades italianas, como Roma, Veneza, Florença e Nápoles, e eventualmente a outros locais (em Espanha ou na Grécia) (Lögfren, 1999: 157-161).

Com o caminho de ferro – “o mais poderoso instrumento de transformação social do século XIX” -, o uso do tempo livre transformou-se radicalmente. Aliado à navegação a vapor, e aos primórdios das viagens organizadas por agências (como as excursões promovidas por Thomas Cook), o caminho de ferro “tornou a viagem acessível às multidões”.

Na segunda metade do século XIX, surgiu uma “«nova» ordem dos lazeres”, com o acesso das classes médias a passatempos e diversões até então reservados às elites ricas. Com a revolução dos transportes e o aparecimento das férias pagas (no último terço do século, graças à revolução industrial), as viagens tornaram-se mais confortáveis e acessíveis, dando início ao turismo de massas (Corbin, 1995: 19-36).

A mega-indústria contemporânea do turismo deve, portanto, ser entendida enquanto produto de várias transformações tecnológicas e sociais, que tiveram início na segunda metade do século XIX, desde logo com o encurtamento radical das distâncias, proporcionado pelas novas tecnologias de transportes.

Mais tarde, já no século XX, o acesso a férias remuneradas generalizou-se, ao mesmo tempo que a sua duração aumentava.

A importância da indústria turística internacional acentuou-se sobretudo depois da 2.<sup>a</sup> Guerra mundial, enquadrada por discursos formatadores da *ciceronia*<sup>9</sup> e pela emblematização dos destinos turísticos em contextos nacionalistas.

“Pela primeira vez na história e para largos segmentos da população, a disponibilidade de tempo livre combinava-se com um aumento generalizado do rendimento e uma mobilidade facilitada pela evolução dos transportes (vulgarização do automóvel, desenvolvimento da engenharia aeronáutica e das técnicas de navegação aérea,...). O resultado da conjugação destas condições foi a progressiva democratização do turismo, com reflexos no aumento do número de turistas e dos fluxos de divisas gerados por esta actividade” (Henriques, 1996:34).

“Increased mobility, technological advances and the general thrust of globalisation have significantly impacted on tourism production and producer interaction over the past number of years. This occurs at two levels. First, the interface between different types of producers has increased and degrees of interaction are more intense. This is concomitant with changed production activities and methods. Second, and related to this intensified engagement, is a heightened level of competition among producers.” (Cornelissen, 2005:81)

### **1.2.2. Clarificação de conceitos**

De acordo com as recomendações da Organização Mundial do Turismo (UNWTO, 2007:14-26), o termo «viagem» (*travel*), designa a deslocação de pessoas entre

---

<sup>9</sup> Conceito apresentado pelo Professor Pedro Prista, no âmbito da parte escolar do Mestrado em Antropologia Urbana, na disciplina de «Espaço e Turismo» e que é relativo à mediação, inerente à generalidade dos relacionamentos turísticos, de um cicerone – “ou seja, pelo discurso e pela ideologia de alguém que aparece legitimado para dar a ver a uns e para ensinar a mostrar-se a outros. Alguém que organiza o real em função das expectativas duma indústria e da sua cultura; ao mesmo tempo que constrói a experiência do turista marcando-lhe a narrativa e prefigurando-lhe as lições morais nas imagens do que é: lindo, hospitaleiro, correcto, excitante, etc.; as mesmas que servirão para rememorar e re-narrar a outros, criando a “fama” dos “sítios” (Prista, 1998:158).

localizações geográficas distintas, para qualquer fim e com qualquer duração<sup>10</sup>; mais restrito, o termo «turismo» (*tourism*) compreende apenas alguns tipos de deslocamentos, sendo definido como: a actividade de pessoas que se deslocam para lugares diferentes da sua residência habitual, e que ali permanecem por um período não superior a um ano, tendo por motivo principal o lazer, negócios, ou outros (excluindo-se o exercício de actividades remuneradas no lugar visitado)<sup>11</sup>.

Contudo, as definições propostas pela OMT não são particularmente estimulantes para uma abordagem científica ao turismo na perspectiva das ciências sociais, nomeadamente porque o definem apenas do ponto de vista da “procura” (na perspectiva do produto e de quem o consome), ignorando o lado da “oferta” (das empresas e instituições produtoras); bem como, as várias esferas de regulação e os múltiplos níveis de interacção entre os actores sociais envolvidos na actividade (Cornelissen, 2005:4-5;14).

### **1.2.3. Sobre a abordagem antropológica ao turismo**

“(…) The significance of tourism as a subject today goes far beyond the enormous amounts of money invested in this ever-growing global industry and the increasing number of human communities dependent on the visits of tourists for their livelihood, although that in itself should be enough to justify paying the subject attention. The human implications of tourism developments raise a host of broader social, political, and ethical issues that demand cross-cultural scrutiny and the kind of critical thinking and close ethnographic study that anthropology brings to the inter-disciplinary mix of tourism research.”

(Gledhill, 2007:6)

Apesar da existência de turismo na generalidade dos terrenos antropológicos, a sua presença foi, durante décadas, ignorada ou secundarizada na generalidade das produções académicas da disciplina. De facto, somente *no início dos anos 60* se

---

<sup>10</sup> Dentro do mesmo país ou região, são *viagens domésticas*; e, se envolvem mais do que um país, são *viagens internacionais*. Aqueles que viajam são designados como viajantes (*travelers*).

<sup>11</sup> Os indivíduos que fazem viagens de turismo são designados como «visitantes» (*visitors*), que se subdividem em duas categorias: os «turistas» (*tourists or overnight visitors*), que são os que permanecem pelo menos uma noite, em alojamento público ou privado, no local visitado; e, os «excursionistas» (*excursionists or same-day visitors*), cuja viagem não inclui pernoita.

começou a falar em Antropologia do Turismo, enquanto subcategoria do conhecimento antropológico.

Vários autores (Smith,1978:1; Crick,1994:2) assinalam como marco fundador a publicação, em 1963, do estudo de Theron Nuñez sobre “*weekendismo*” no México<sup>12</sup>. Outro marco no reconhecimento e institucionalização acadêmica desta subdisciplina, foi a realização, em 1974, do encontro da *American Anthropological Association*, do qual resultaria a publicação emblemática, organizada por Valene Smith, de *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism* (1978).

Os primeiros estudos antropológicos sobre turismo foram dominados por preocupações com o impacto do turismo de massa nas sociedades anfitriãs, com uma avaliação predominantemente positiva nos anos 60, e negativa nos anos 70 - com o turismo a ser entendido como uma forma de “imperialismo” ou “neocolonialismo” (Nash, 1978). Malcolm Crick (1994:3;10), critica o exagero e a ingenuidade desses primeiros estudos, ao sobre-valorizarem os efeitos sócio-culturais do turismo, em detrimento de outros factores de transformação concomitantes ou anteriores, bem como o enviesamento, causado pela ausência de profundidade histórica, nalgumas pesquisas.

Outras abordagens antropológicas, passaram pela tentativa de sistematizar tipologias de turismo e de turistas (ex: Smith, 1978; Cohen, 1996b); por perspectivas “turnerianas”, mais centradas nos aspectos simbólicos, ritualizados, entendendo o turismo como forma de peregrinação ou viagem sagrada (Graburn, 1978; MacCannell, 1999).

A partir do final dos anos 80, e sobretudo durante os anos 90, com a reflexão crítica e o auto-questionamento no seio da Antropologia - um período de *reflexividade ansiosa*, segundo Crick (1994:10) -, alguns dos primeiros trabalhos foram “rectificados” - reconhecendo-se a simplificação excessiva de algumas interpretações - e, realizaram-se vários “*restudies*”<sup>13</sup>.

Nos últimos anos, vários autores têm sublinhado o contributo que a Antropologia pode dar ao estudo do turismo, num quadro interdisciplinar e, também, a importância do fenómeno turístico para o repensar das práticas profissionais e o desenvolvimento teórico-metodológico da disciplina.

---

<sup>12</sup> “Tourism, tradition and acculturation. *Weekendismo* in a Mexican village”, *Southwestern Journal of Anthropology*, 1963, 34:328-36.

<sup>13</sup> Como os que constam na 2.<sup>a</sup> Edição de *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism* (em 1989).

Para Malcolm Crick, (1994:4;10), o turismo internacional, enquanto “sistema complexo com forças globalizantes”, obriga “à reconceptualização de conceitos como cultura e sociedade”, podendo traduzir-se numa “oportunidade para escrutinar as teorias e métodos da antropologia”. Este autor (1994; 1996), aponta várias vias de aproximação antropológica ao turismo, que passam:

- pelo estudo das representações simbólicas - particularmente representações da “alteridade” - e, das relações entre o poder e a criação de significados;
- pela análise das mudanças sócio-culturais, dos processos inter-culturais, dos novos agentes/mediadores culturais e, dos novos papéis sociais associados ao turismo;
- pela compreensão das complexidades da indústria do turismo e da economia política internacional;
- pela análise das múltiplas vozes, percepções e reacções locais face ao turismo (frequentemente dissonantes e contraditórias).

Maria Carneira da Silva (2004:7) defende que: “a antropologia do turismo, constituída operatória e instrumentalmente como fórum de discussão, oferece terrenos privilegiados para a reafirmação da especificidade da antropologia, sem recusar o desafio das formas culturais emergentes na contemporaneidade, nem deprimir a disciplina face a supostas ameaças da transdisciplinaridade”. Esta autora, considera a grande diversidade dos encontros turísticos contemporâneos e os “efeitos recíprocos nas negociações auto-identitárias dos seus participantes”, consentâneos com as “práticas metodológicas mais microscópicas da antropologia”, que se pode destacar, entre as restantes ciências sociais, na análise dos *lugares turísticos* e respectivos processos de construção de representações.

Por seu turno, Tom Selwyn (2007) sustenta que os estudos antropológicos e etnográficos do turismo mais recentes, se centram nos processos simbólicos e político-económicos inerentes à transformação de “*matérias-primas*” - como o tempo, o espaço, o capital humano ou geográfico - em produtos da indústria turística (a nível local e global). Estes processos - da ordem de uma “economia política do encantamento”, para Selwyn -, podem envolver vários actores, individuais ou colectivos, públicos ou privados, do nível local ao nível internacional, mobilizando objectos, imagens, paisagens, narrativas e corporalidades.

O *turista* não é, pois, o “alvo” principal das actuais investigações antropológicas<sup>14</sup>, cujo interesse incide, preferencialmente, nas *relações e processos motivados turisticamente*. O olhar antropológico remete-nos, portanto, para a contextualização do fenómeno turístico em processos históricos, económicos e sócio-culturais mais amplos, observando “de perto”, através de estudos empíricos, os *lugares turísticos*, e, indo ao encontro das múltiplas vozes que neles se encontram e se disputam e, das diversas escalas que neles se cruzam.

#### 1.2.4. *Contributos multidisciplinares*

No âmbito da Antropologia Urbana, as aproximações teóricas e metodológicas à complexidade dos contextos urbanos (desde logo pela promoção de intercâmbios disciplinares), podem vir a revelar-se úteis para a compreensão dos processos turísticos.

Na produção intelectual de Georg Simmel, no início do século XX, podemos já encontrar figuras complexas, ambíguas e analiticamente inspiradoras, precursoras dos modernos “turistas”, como o *flâneur*, ou o *estranho* (“étranger”).

Mais recentemente, autores como Ulf Hannerz, George Marcus, ou Arjun Appadurai, têm trazido propostas teórico-metodológicas para fazer face aos novos desafios que os contextos sócio-culturais globalizados colocam à Antropologia. Abordagens às redes de redes, aos hibridismos e fluxos (Hannerz), etnografias multi-situadas (Marcus e Hannerz), ou análises às múltiplas disjunturas geradas pela globalização (Appadurai), permitem uma melhor compreensão dos processos sociais contemporâneos, entre os quais se incluem formas de mobilidade associadas às migrações, mas também ao turismo.

Por outro lado, noutras ciências sociais (sobretudo na Sociologia, na Geografia e na História), existem já muitos trabalhos sobre turismo, em geral e, também, especificamente sobre turismo em contextos urbanos, que são particularmente interessantes.

---

<sup>14</sup> Daí as críticas, de Selwyn (2007) ou Silva (2004: 9), às abordagens que tomam o *turista* “como actor principal do turismo” ou como “sintoma da contemporaneidade”, incorrendo em simplificações excessivas – patentes, por exemplo, na noção do “pós-turista”, na generalização do “tourist gaze” às performances quotidianas; ou em algumas teorizações sobre o “consumo” e a “autenticidade” (ex: Urry, 1991).

Na área da sociologia, importa destacar autores como: Dean MacCannell (1999), designadamente o seu conceito de “autenticidade encenada”; os trabalhos de George Ritzer (1997; 1999) ou Mark Gottdiener sobre os novos modos de consumo (incluindo o “consumo turístico” dos lugares); John Urry (sobre o “olhar turístico” e a figura do “pós-turista”), ou Carlos Fortuna (sobre turismo em cidades).

Alguns trabalhos muito recentes, como o de Van der Duim – com o conceito de “paisagens turísticas” (*tourismscapes*) – propõem diversas vias de aproximação empíricas que se assemelham à que (muito “intuitivamente”) se adoptou nesta investigação, nomeadamente no decurso do trabalho de campo:

“Actor-network theory enables a reconceptualization of tourism through *tourismscapes*. Analytically, these are actor-networks connecting, within and across different societies and regions, transport-systems, accommodation and facilities, resources, environments, technologies, and people and organizations. *Tourismscapes* consist of relations between people and things dispersed in time-space-specific patterns.

(...) tourism is not simply social: although it is materially heterogeneous, implicated in and implicating people, it also includes and produces documents, codes, texts, architectures, buildings, environments, and other physical devices. Thus, following actors in *tourismscapes* means following both humans and non-humans.” (Van der Duim, 2007:967; 971)

No que respeita ao turismo de cruzeiros, são poucos os trabalhos publicados no nosso país: numa perspectiva mais histórica, destaca-se Luís Miguel Correia; no âmbito da geografia, os principais trabalhos são da autoria de João Figueira de Sousa; por fim, existem várias publicações associadas ao porto de Lisboa, como os textos da Eng.<sup>a</sup> Natércia Cabral.

Relevantes para esta pesquisa sobre turismo de cruzeiros foram, igualmente, textos do sociólogo Robert Wood, do geógrafo Adam Weaver, ou do historiador Alain Corbin.

### **1.3. Considerações metodológicas**

A abordagem efectuada neste trabalho, é de natureza exploratória e tendencialmente panorâmica, procurando cobrir várias escalas, níveis de actuação e intervenientes. O contexto de realização da pesquisa, os vários locais de observação, os ritmos de trabalho (turnos, por exemplo), as próprias características pessoais (minhas e daqueles com quem

me cruzei), e outros aspectos imponderáveis, determinaram os encontros e as abordagens possíveis.

Esta pesquisa, incluiu um período de trabalho de campo necessariamente curto, por se enquadrar numa dissertação de mestrado, e datado, por se centrar num momento circunscrito deste fenómeno. A observação participante teve lugar durante cerca de três meses, entre Outubro e Dezembro de 2006, e as unidades de observação seleccionadas foram os três terminais de cruzeiro, actualmente em funcionamento: Santa Apolónia, Alcântara e Rocha do Conde D'Óbidos.

A *observação participante* foi complementada com a recolha de imagens (fotografias) e com o registo diário e sistemático de notas de campo – sempre que possível, nas horas seguintes à presença no “terreno”. Nas *notas de campo*<sup>15</sup>, para além dos apontamentos resultantes das *conversas informais* com os vários interlocutores quotidianos (em discurso indirecto e com recurso à memória), procurei fixar por escrito as minhas observações, impressões e reflexões pessoais e, anotar interrogações e possíveis pistas de análise que foram surgindo. A escrita de notas de campo, teve início antes do trabalho de campo propriamente dito, abarcando as primeiras ideias que conduziram a esta pesquisa (daí que algumas datas reportem às primeiras divagações e visitas introdutórias).

Por opção pessoal e metodológica, procedi à realização e gravação de *entrevistas* somente no último mês de trabalho de campo – sobretudo com alguns dos intervenientes que trabalham nos terminais de cruzeiro, em várias funções (desde a vigilância, às lojas de artesanato)<sup>16</sup>.

Na sequência dos contactos estabelecidos durante o trabalho de campo, foram, posteriormente, agendadas várias entrevistas,<sup>17</sup> com alguns interlocutores ligados à actividade (Ex: Direcção de Cruzeiros da APL, Agentes de Navegação, Operadores

---

<sup>15</sup> Os excertos das notas de campo, incluídos neste trabalho, mantêm no essencial o texto “fixado em primeira mão”, embora com pequenas alterações – reorganização de frases, substituição de palavras, correcção de tempos verbais, etc. –, inerentes à dinâmica da escrita, com vista ao aperfeiçoamento, à simplificação e/ou à clarificação do texto “final”.

<sup>16</sup> Procurando, sempre, que estas entrevistas - que tiveram lugar nas instalações portuárias dos terminais de cruzeiro de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos - não perturbassem o normal funcionamento de trabalho, realizando-as em períodos de menor actividade, ou já depois de cumprido o respectivo horário de serviço dos entrevistados.

<sup>17</sup> Todas estas entrevistas mais formais foram, também, gravadas com o acordo dos entrevistados.



Turísticos, Agências de Viagens, etc.). Nesta “segunda ronda” de contactos - uma espécie de “trabalho de campo descontínuo” subsequente, nos meses de Janeiro a Março de 2007 -, tomei contacto com um “outro lado” da actividade de muitos destes intervenientes no turismo de cruzeiros – os respectivos escritórios -, onde decorre o “trabalho administrativo” que prepara e acompanha o “trabalho no cais”<sup>18</sup>.

As entrevistas efectuadas, em ambas as “fases” do trabalho de campo<sup>19</sup>(cada uma com cerca de uma a duas horas de duração) seguiram um guião flexível, preparado a partir das observações no trabalho de campo. A maioria das entrevistas gravadas foi transcrita na íntegra, e as restantes foram resumidas ou transcritas parcialmente.

Por razões éticas, optou-se por preservar o anonimato dos interlocutores citados<sup>20</sup>, (condição anunciada a quem se mostrou disponível para conversar comigo, formal ou informalmente). Esta opção, podendo retirar visibilidade a alguns protagonistas, protege todos os que colaboraram na realização deste estudo (por exemplo, permitindo que as respectivas opiniões não comprometam relacionamentos ou responsabilidades profissionais). As referências identitárias explícitas mantêm-se, no entanto, quando provenientes de textos publicados (imprensa, por exemplo), ou quando oriundas de comunicações apresentadas publicamente (em conferências, seminários, etc.).

Quanto às fotografias, as imagens apresentadas, exceptuando as que contenham referência a outras fontes, são da minha autoria e contêm, nas legendas, uma breve descrição, com a identificação do local e data respectiva.

Obviamente, nem todos os actores sociais intervenientes na actividade do turismo de cruzeiros em Lisboa foram contemplados na mesma medida – atendendo à extensão e complexidade do terreno e aos condicionalismos temporais da investigação, mas também às próprias metodologias adoptadas (mais de índole qualitativa e sem uma intenção de representatividade). Tenho plena consciência de que, inevitavelmente,

---

<sup>18</sup> Quando chega um navio de cruzeiros a Lisboa, muitos destes profissionais têm, também, os dias em que saem dos seus locais de trabalho habitual (escritórios) e vão (também!) para “o terreno” – ou seja, para os cais e áreas dos terminais de cruzeiro (onde eu estive, compartilhando alguns momentos).

<sup>19</sup> No total, foram realizadas 17 entrevistas gravadas, com 16 entrevistados, que incluíram: 2 agentes de navegação, 2 agências que organizam excursões, 1 operador turístico grossista, 3 lojistas dos terminais de cruzeiro, 6 funcionários da APL (com categorias e funções diversas) e 2 seguranças nos terminais de cruzeiro. Das 17 entrevistas: 5 tiveram lugar no Terminal de Cruzeiros da Rocha do Conde de Óbidos, e 3 no Terminal de Cruzeiros de Alcântara; enquanto as restantes 9, foram efectuadas nos escritórios dos interlocutores entrevistados.

<sup>20</sup> Embora alguns se possam auto-identificar ao lerem este trabalho.

apenas cobri parte deste imenso sector e que ficaram por abordar muitos interlocutores com histórias para contar. Espero, no entanto, que esta primeira aproximação (que, pela minha parte, pretendo aprofundar futuramente), possa catalizar a realização de outros estudos.

#### **1.4. Estrutura da dissertação**

Depois deste capítulo de apresentação, seguem-se vários capítulos de contextualização. O capítulo 2, situa o turismo de cruzeiros contemporâneo no quadro global de transformações das cidades portuárias e respectivos processos de “turistização”; enquanto o capítulo 3 se centra nas transformações funcionais e morfológicas do porto de Lisboa, indissociáveis da própria configuração urbana e ribeirinha da cidade.

O capítulo 4, dá conta da evolução do transporte marítimo de passageiros, no plano internacional, desde a segunda metade do século XIX, até ao turismo de cruzeiros dos nossos dias. E, o capítulo 5 visa uma compreensão das transformações no transporte marítimo de passageiros no porto de Lisboa, nomeadamente no que respeita aos dispositivos de recepção aos passageiros e à consolidação da recepção turística nacional.

O capítulo 6, introduz o turismo de cruzeiros contemporâneo, descrevendo alguns dos aspectos mais relevantes deste fenómeno social global.

No capítulo 7, apresentam-se algumas considerações de ordem metodológica, e inicia-se a abordagem ao “terreno” do turismo de cruzeiros na cidade de Lisboa.

O capítulo 8, é dedicado ao funcionamento desta actividade em Lisboa, identificando-se os principais actores sociais nela envolvidos, as respectivas responsabilidades e diversos níveis de actuação e interacção, bem como alguns aspectos da “cultura material” desta indústria turística.

Na sequência da abordagem etnográfica, em que se procura “dar voz” aos intervenientes no turismo de cruzeiros em Lisboa, este trabalho conclui-se com as reflexões que têm lugar no capítulo 9.

## 2. SINGULARIDADE E EVOLUÇÃO DAS CIDADES PORTUÁRIAS

Entre as trinta e cinco maiores áreas metropolitanas mundiais, cerca de um terço são cidades portuárias. Ao longo dos tempos, as zonas portuárias têm sido lugares centrais das cidades, marcando o seu desenvolvimento territorial e transaccional. Espaços dinâmicos, de acção e de interacção por excelência, as zonas portuárias são constantemente sujeitas a reordenamentos “no sentido de responder a situações várias de obsolescência e de renovação”, apresentando potencialidades ao nível da consolidação da cidade, mas também da abertura à “inovação social e tecnológica” (Ferreira; Castro, 1999:30-31).

Lugares plurais, com uma grande diversidade de actividades, não apenas de carácter económico, mas também, cada vez mais, de índole cultural, ambiental, turística e recreativa, os portos constituem *matrizes identitárias* das cidades que deles nasceram, com eles cresceram e se têm transformado.

### 2.1. Patrimónios e identidades das cidades portuárias

As cidades portuárias são repletas de *imagens e imaginários, patrimónios materiais e imateriais* próprios (Mathé, 1997:389-401), desde logo pela relação particular entre a *luz* e a *água*, que caracteriza os espaços litorais e marítimos - os plano de água e as atmosferas aquáticas intensificam os reflexos, brilhos e cores, criam paisagens misteriosas e sedutoras. Nas paisagens destas cidades, surpreendem os horizontes aquáticos, que espreitam em certas ruas e miradouros, os navios que se aproximam como aparições, o tilintar das velas nos mastros, os apitos dos navios e máquinas, o cheiro a lodo ou a maresia, os diversos trânsitos que se confundem.

Paradoxalmente tão próximos da natureza, do clima e das marés, e tão fortemente industrializados e próximos da *civilização* (das cidades e do mundo globalizado), os portos são lugares únicos, povoados de facetas contrastantes. Armazéns, docas, gruas e guindastes, recantos inesperados; cais, muralhas, carris, cargas e contentores, a par com velhas embarcações e alguns espaços abandonados, são outras imagens características da *portuaridade*.

Imaginários povoados de viagens, imensidão, horizontes sem fim, que evocam o longínquo e desconhecido, inseparáveis de saberes específicos, como o conhecimento

dos fundos e rotas de aproximação costeiras, da leitura de cartas e instrumentos náuticos.

Por outro lado, enquanto fronteiras, os portos sempre convocaram mecanismos próprios de controlo e segurança, nomeadamente militares/policiais, alfandegários e sanitários. Muitos construíram fortificações defensivas, procurando minimizar os riscos de invasões (por piratas, nações inimigas ...); enquanto os riscos de contaminação, por doenças trazidas de outras terras, procuravam evitar-se através das quarentenas e dos lazaretos.

Para além da incerteza perante o “estranho” vindo de outras paragens, o perigo é também um elemento integrante dos imaginários portuários, associado aos naufrágios e tempestades no mar; mas também à obscuridade e à perdição, ao lado sombrio: da marginalidade e do crime, roubos, tráfico e contrabandos; do álcool, da violência, dos desacatos; das tabernas, bares e prostituição - que se cruzam nos mundos menos visíveis, da solidão dos homens do mar, do trabalho nas noites e madrugadas, das vidas duras de operários (Mathé, 1997:396-399).

A singularidade das cidades portuárias assenta, por outro lado, no peso económico da função portuária, constitutiva de uma comunidade de interesses e de um poder local mais ou menos forte; na complexidade, riqueza e antiguidade do seu *tecido social*; bem como na importância do dispositivo portuário no espaço urbano, congregando num mesmo território uma grande diversidade de empresas (Fabre, 1992:180).

Nas frentes de água destas cidades existem, igualmente, diversas edificações com valor monumental, histórico, ou arquitectónico, tanto ligadas à actividade portuária ou industrial, como a outras funções urbanas (residencial, religiosa, defensiva, etc.).

Nos últimos anos, estas e outras características têm vindo a ser revalorizadas (e reinventadas) enquanto *patrimónios portuários* e *marcas identitárias* das cidades portuárias, num contexto de crescente competição global entre cidades e, de acentuada transformação da actividade portuária, com consequências na articulação cidade-porto, a nível territorial, funcional e simbólico (Ferrão, 2004:189; Castejon, 2004:195; Muselier, 2004:17-19)<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Intervenções na 9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos – *Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias*.

## 2.2. A revolução da contentorização e a reestruturação das frentes de água

“While each port city retains its individuality within its own specific geographical, political, economic and technological environments, and as a result develops its own special complexities and problems, any individual cityport nevertheless represents to a greater or lesser extent the overall trends that characterise all such locations and which reflect global rather than local factors.” (Hoyle, 1994:4)

Na segunda metade do século XX, vários factores, como o crescimento e diversificação dos tráfegos, ligados ao aumento da produção e à internacionalização das economias, ou a evolução tecnológica na actividade marítima, no que respeita às embarcações e às modalidades de acondicionamento das cargas, induziram transformações morfológicas e funcionais significativas em muitos portos mundiais (Barata, 1996:125).

Brian Hoyle (1994:7-16) sistematiza a evolução histórica das inter-conexões porto-cidade, em cinco fases:

I) Porto primitivo (*primitive cityport*): período antigo-medieval até ao século XIX; caracterizado pela interdependência espacial e funcional entre a cidade e o porto.

II) Expansão portuária (*expanding cityport*): entre o século XIX e o início do século XX; o rápido crescimento comercial e industrial faz o porto crescer para além dos confins urbanos, com cais lineares e indústrias especializadas (como as graneleiras).

III) Porto industrial moderno (*modern industrial cityport*): meados do século XX; o crescimento industrial, nomeadamente na indústria petrolífera (exigindo novos meios para recepção e refinação do crude), e a introdução de contentores e tecnologias ro-ro<sup>22</sup>, exigem mais espaço e maior distância entre determinadas actividades portuárias e a cidade.

IV) Retirada da frente de água (*retreat from the waterfront*): anos 60-80; transformações na tecnologia marítima aumentam o desenvolvimento de áreas marítimo-industriais afastadas das cidades e dos núcleos portuários originais<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Ro-Ro: abreviatura de *Roll In – Roll Off*. Designação associada ao grupo de navios com grandes conveses, aptos para o transporte automóvel. Incluem-se nesta categoria *ferryboats* assim como grandes *car carriers*. Fonte: <http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionario#>.

<sup>23</sup> Consoante o planeamento sócio-económico à escala local e regional, Hoyle (1994: 11-12) assinala a importância da atitude das respectivas autoridades e comunidades nas opções de localização e/ou expansão das indústrias relacionadas com a actividade portuária, nomeadamente atendendo ao contexto

V) Reconversão da frente de água (*redevelopment of the waterfront*): anos 70-90; os grandes portos modernos requerem grandes áreas em terra e no mar e transferem-se para locais com mais espaço; dá-se uma renovação urbana dos núcleos portuários primitivos<sup>24</sup>.

Com a obsolescência de muitas indústrias associadas aos portos, e com a modernização tecnológica do próprio sector, requerendo muito menos mão-de-obra, as consequências fizeram-se sentir em diversas cidades portuárias, provocando, em muitas delas, crises urbanas significativas: com repercussões nos níveis de desemprego (sobretudo em bairros com vivências mais ligadas aos portos); fenómenos de exclusão e degradação social; e, alterações demográficas, com perdas de população, ou fenómenos de gentrificação (Fabre, 1992:184-85; Hayot, 1992:194-95).

“The amount of port manpower required in relation to the capital investment for a fixed output constitutes one of the major distinctions between containerisation and the conventional general cargo system. A container terminal requires only one-tenth of the man-hours per ton needed by a conventional terminal handling a similar amount of traffic.” (Hayuth, 1994:59)

Neste contexto, o “carácter único” e a “atmosfera tradicional”, que as gentes do mar conferiam às frentes de água, mudou radicalmente. Até ao início da “era da contentorização”, em meados dos anos 60, os navios permaneciam nos portos por uma semana ou mais, permitindo que tripulações desembarcadas estivessem em terra durante períodos consideráveis. Actualmente, as tripulações drasticamente reduzidas<sup>25</sup> dos

---

ecológico/factores ambientais. Assim, a tendência em diversos portos estuarinos foi deslocarem-se rio abaixo, para águas mais profundas, acentuando a separação entre o porto e a cidade.

<sup>24</sup> Na Europa, este fenómeno da separação cidade-porto é bem visível, por exemplo, em Antuérpia, Roterdão ou Zeebruugge; no Médio Oriente e no Japão a separação é levada ao extremo, com a construção de portos marítimos em ilhas artificiais.

<sup>25</sup> A contentorização, o novo *design* dos navios e as transformações tecnológicas (como a automatização das salas de máquinas; avanços nos sistemas de informação e pilotagem; os satélites de navegação; e, a rapidez e o controlo centralizado das telecomunicações), exigem outras responsabilidades no comando dos navios, e menos tripulantes a bordo (Chadwin *et al*, 1990:7).

De acordo com um entrevistado, o tempo de estadia nas escalas e a constituição dos navios de carga alterou-se muito: no início dos anos 70, como as viagens eram muito longas, alguns navios chegavam a ter piscina a bordo (Ex: o *Congo*). Muitas tripulações dos navios de carga tinham mais de 40 pessoas, e incluíam, por exemplo: um telegrafista, um carpinteiro, um padeiro, um dispenseiro e pessoal de câmaras; enquanto hoje em dia, há navios de carga com apenas 6 tripulantes (e, geralmente, não têm mais de 12).

navios porta-contentores, dos navios *ro-ro*, ou mesmo dos petroleiros, fazem escala em muito menos portos e por muitíssimo menos tempo do que o que era necessário para os convencionais navios de carga - as antigas escalas de vários dias, ou mesmo semanas, transformaram-se em paragens curtas, de apenas algumas horas. Muita da vida nocturna, que nas cidades portuárias existia associada às tripulações e aos passageiros marítimos, perdeu a clientela original (Hayuth, 1994:60-61).

Ainda assim, apesar da re-localização de diversas actividades portuárias, muitas actividades conexas (companhias e agentes de navegação, despachantes, alfândegas, companhias de seguros, serviços administrativos e financeiros diversos) têm-se mantido nas localizações tradicionais, em geral próximas das frentes de água (Hayuth, 1994:63) – segundo este autor, um dos factores explicativos desta permanência é a proximidade de outros serviços, necessários a estas actividades (bancos, seguradoras, etc.), que tendem, igualmente, a concentrar-se nos centros históricos das cidades portuárias.

Por outro lado, este “epifenómeno” de ordem multidimensional (Chaline, 1997:347), que conduziu à obsolescência e desactivação de muitas indústrias, instalações portuárias e infraestruturas ferroviárias, permitiu a libertação de áreas urbanas significativas - em grande parte frentes de água, próximas de centros históricos - para outros usos.

De acordo com Timothy Sieber (1999:64), a reestruturação das frentes de água constituiu “um fenómeno das sociedades em fase de capitalismo avançado”, que teve início no período pós-Segunda Guerra Mundial, com o aparecimento de “tecnologias de transporte de mercadorias e contentores”, e que originou “em todas as cidades portuárias, durante os anos 1950 e 1960, um crescente abandono dos extensos e intermináveis quilómetros de frentes de água urbanas”. Para Sieber (*op. cit.*) “a reestruturação das frentes de água ocorreu mais cedo nos Estados Unidos, sobretudo porque essa transição para o aparecimento de contentores foi aí pioneira”.

O movimento de reestruturação das *waterfront* foi englobando progressivamente todo o continente norte-americano, estendendo-se depois, sobretudo a partir dos anos 80, à Europa e a outras regiões (Barata, 1996:129-30; Sousa, Mesquita, 2003:327).

No actual contexto global de mudança económica, social e cultural – em que a economia das cidades deixou de basear-se na indústria, assistindo-se à flexibilização da produção, à crescente mobilidade de pessoas e de capital, a uma competição acérrima entre lugares, e a uma maior fragmentação social e cultural -, o turismo assume uma crescente importância para as cidades. Por isso, as cidades investem em estratégias de

*marketing*, que «fabricam» e promovem a sua *identidade* - como se fossem produtos que se pretendem “vender” a potenciais consumidores (D. Judd; S. Fainstein, 1999:261; Holcomb, 1999: 54).

Nesta “conjuntura urbana” de competitividade entre cidades, a reestruturação das frentes de água torna-se indissociável das *estratégias identitárias* das cidades portuárias, conjugando a “valorização do património portuário” e a “produção de novos ícones urbanos” (Ferrão, 2004:189). Vítor Matias Ferreira e Alexandra Castro sublinham o *reencontro* das cidades europeias com a água, analisando as particularidades territoriais, simbólicas e culturais das chamadas *Cidades de Água*<sup>26</sup>:

“Assistimos, hoje, a uma aproximação da cidade relativamente à sua frente de água, que passa pela *revalorização do papel da água*, visível não apenas numa dimensão mais material da sociedade – nos mecanismos de intervenção urbana e nos modos de vida da população – mas, também, numa *dimensão simbólica* – de representações, sensibilidades e significações culturais.

(...) o recurso aquático é recuperado, não já como um recurso produtivo, mas como um valor estético, mediaticamente utilizado no «marketing» urbano (...)” (Ferreira; Castro, 1999:24, 31, sublinhados meus).

O crescente valor atribuído às zonas ribeirinhas prende-se, também, com uma maior consciencialização ambiental global. Nos anos 80, nos Estados Unidos, vários grupos de cidadãos mobilizaram-se e pressionaram as autoridades portuárias para que se acelerassem as operações de requalificação em frentes de água (Hayuth, 1994:52).

Para Jean-Lucien Bonillo (1992:205), a “simbiose cidade-natureza” e a qualidade de vida associada ao “contacto com a água”, inserem-se num conjunto mais vasto de “valores” e “mitos” adoptados pela “civilização urbana” que, desde o final do século XX, se pretende *lúdica e futurista*.

Por seu turno, Timothy Sieber (1999:73) assinala a necessidade de um “ambiente rodeado de água que seja limpo e sem poluição”, como enquadramento para os novos hábitos lúdicos e recreativos, nas zonas litorais da cidade pós-industrial - que assentam em “parques, esplanadas, calçadas, desporto e equipamentos de entretenimento, restaurantes, bares e cafés, marinas e outros equipamentos recreativos de navegação e pesca, e turismo em geral”. A *proximidade* e os *acessos visuais* à água passam a

---

<sup>26</sup> *Cidades de Água* - cidades históricas, cuja frente urbana, marítima ou fluvial, assume um papel emblemático na estreita articulação entre a terra e a água.



dominar o planeamento e o desenho urbano, constituindo-se como valor acrescentado no mercado imobiliário. Para este antropólogo norte-americano (1999:65), a reestruturação das frentes de água de cidades portuárias como Boston, São Francisco, Nova Iorque ou Baltimore, ao nível da habitação, do comércio e dos espaços recreativos, surgiu “como uma resposta às necessidades de consumo e de lazer” de “novas legiões de profissionais” e visitantes urbanos - empresários, conferencistas, turistas, residentes suburbanos -, que são “fundamentalmente estranhos a estes espaços e enfrentam necessidades semelhantes de relacionamento com os locais e tradições”.

Sieber (1999:72;71;75), argumenta que “dado que os actuais utentes das zonas ribeirinhas não têm praticamente nenhuma relações históricas recentes com os espaços que frequentam”, existe uma tentativa de os ajudar a “estabelecer uma compreensão autêntica do espaço”. Aquários, museus, celebrações públicas, festivais e comemorações históricas diversas, cumprem, então, o papel de “*contextos educacionais estruturados* que medeiam a relação do público com o ambiente” e com a história dos lugares.

A “reaproximação” às frentes de água, e os novos usos, essencialmente de carácter recreativo, constituem um fenómeno generalizado, mas que implica novos desafios e oportunidades em cada contexto específico, exigindo análises cuidadosas e objectivas, que fundamentem a formulação de políticas (Hoyle, 1994:13-15):

“(…) as waterfront sites become available, there is competition for the redevelopment of at least some of the most advantageous locations, both from land-based concerns (housing, restaurants, shopping complexes) and from maritime interests (marinas, recreation, water-based facilities).” (p. 13)

Daí que, em torno dos projectos de reordenamento das frentes de água, surjam diversas críticas e preocupações: seja pela adesão «acrítica» a modelos ou *estereótipos de revitalização* (Pinder, D.; Hoyle, B.; Husain, S., 1994:256; Gaspar, 1999:148); ou, pela multiplicação de *operações-vitrine*, efémeras e/ou pouco integradas no tecido da cidade e no seu funcionamento, que tendem a projectar uma cidade mais para quem a visita, do que para quem nela habita (Bonillo, 1992:205-8; Ferreira e Castro, 1999:36).

### 2.3. O turismo como potenciador de novas relações cidade-porto?

Actualmente, as relações cidade-porto são bastante complexas e multi-dimensionais. A actividade portuária já não se caracteriza por uma unidade espacial, fraccionando-se em diversas dimensões territoriais, de acordo com logísticas multimodais. A crescente autonomização da actividade portuária em relação ao tecido urbano é, porém, menos vincada quando se pensa em termos económicos, com a prevalência de interdependências a várias escalas, nomeadamente a nível regional (áreas metropolitanas), nacional e internacional (Fabre, 1992:180-82).

“Le port est solidaire d’un système d’échanges mondiaux avec ses avant-ports sur une échelle de plus en plus large, autant que de systèmes économiques locaux et de dynamiques urbaines ou métropolitaines. Un port tisse sa toile d’araignée dans un réseau où les espaces d’émissions de flux à chaque échelle, urbaine, nationale, internationale sont mis en relation, plus souvent en concurrente qu’en coopération.” (Fabre, 1992:182)

Como refere Fabre (*op. cit.*), é no interface urbano que se articulam as diversas escalas, e as múltiplas relações, em torno da economia portuária. A centralidade e importância económica dos portos tornam difíceis e delicadas as operações de reconversão e reestruturação, pelos interesses e actores em jogo, pelos imaginários urbanos que mobilizam, pelas transformações sociais que implicam.

Para as autoridades portuárias, as principais dificuldades prendem-se, essencialmente, com a aquisição, o planeamento e o desenvolvimento de novas áreas e infraestruturas portuárias. Para as administrações urbanas, a renovação das frentes de água constitui um processo caro e sensível, que implica escolhas criteriosas em termos de desenvolvimento e de “timing”, mobilizando diversos actores, a várias escalas, e com consequências a longo prazo. O facto de os portos, geralmente, não libertarem de uma só vez a frente de água que ocupam, ou a existência de múltiplas autoridades e/ou proprietários, regra geral, dificultam as abordagens integradas, que contemplem toda a frente de água urbana (Hayuth, 1994:63).

Por outro lado, hoje em dia, os próprios portos tendem a integrar usos recreativos, culturais e turísticos na sua actividade. Nos “negócios portuários” configuram-se, pois, para além das funções materiais “hard”, funções imateriais “soft”, que constituem o “terciário portuário” (Chaline, 1994:14). A este nível, para além de actividades como a náutica de recreio, os portos também gerem e dinamizam o respectivo património -

rentabilizando espaços e promovendo iniciativas diversas: exposições, eventos, etc.-; investem em serviços “não tradicionalmente portuários” (hotéis, comércio, restauração, discotecas), ao mesmo tempo que promovem em acções de *marketing*, ou procuram captar navios de cruzeiro.

Neste quadro de “exigência emergente do desenvolvimento turístico” nas cidades portuárias (Renaud Muselier, 2004:17-19), é comum a recuperação de edifícios e espaços portuários, alguns reconvertidos para outras funções, outros reapropriados como património, transformados em museus e lugares de recuperação da memória.

No que respeita ao turismo e lazer, os *referentes identitários e patrimoniais* nas cidades portuárias são partilhados pelas administrações locais e pelas autoridades portuárias. As oportunidades turísticas constituem, pois, uma potencial via de (re)aproximação e diálogo entre cidades e portos (Rosa Castejon, 2004:152).

No plano discursivo, é já consensual a importância da relação cidade-porto: através do diálogo entre autoridades portuárias e administrações urbanas; e, da adopção de parcerias estratégicas que viabilizem o *desenvolvimento sustentável* das cidades portuárias.

#### 2.4. Qual o papel do turismo de cruzeiros neste contexto relacional?



Fig. 3: *Queen Mary 2* em Lisboa, Terminal de Alcântara, 25/06/06 (Imagem de Daniel R. Carneiro).

No conjunto das actividades lúdico-turísticas das cidades portuárias, destacam-se os cruzeiros marítimos, muitos dos quais são gigantescos *hotéis/resorts flutuantes*, que transformam a paisagem dos portos onde atracam (Castejón, 2004:195). Com a recente expansão do turismo de cruzeiros na Europa, sobretudo a partir dos anos 90, muitas cidades portuárias têm, inclusive, investido na construção de novos dispositivos de recepção destes navios e dos seus passageiros - os chamados *terminais de cruzeiro* -, que substituem (espacial e/ou funcionalmente) as antigas estações marítimas.

Dada a valorização turística, económica e simbólica das frentes de água, a construção dos novos terminais assume, por vezes, uma dimensão de *mega-projecto* (Van den Berg, L.; Van den Borg, J.; Russo, A. P., 2003:298). Para João Figueira de Sousa (2001; 2003:49) e Stephen McGrane (2001), estes terminais de passageiros constituem locais privilegiados para o estabelecimento de relações porto-cidade, por poderem desempenhar um duplo papel: como infra-estrutura portuária e como equipamento urbano. Nos terminais de cruzeiro “de nova geração”, procuram-se conciliar múltiplos usos (culturais, comerciais, etc.), para além do acolhimento aos passageiros e dos serviços prestados aos navios:

“(…) cities always benefit from a relationship with the water. A cruise ship terminal is well suited to benefit fully from this relationship. The terminal can and should create metaphorical connections. It is the connection between land and sea, cities and ships. It is a portal or gateway that greets and welcomes newly arrived visitors to the host city. The new generation terminal forms an invitation for tourists and travellers to visit and explore the city, while local people are invited to admire and inspect magnificent ships at close range. (...) Cruise terminals, by their central location, can be magnets for large gatherings in the city, the hub of festivals, parties, receptions and entertainments. This dual usage, cruise terminal and exhibition / reception venue, ensures constant usage, economic stability and a healthy mix of uses.” (McGrane, 2001)

De um modo geral, o turismo e o turismo de cruzeiros tendem a ser percebidos positivamente pelas autoridades portuárias e pelas administrações locais. As notícias difundidas através dos *media*, sublinham o aumento do número de turistas, ou o crescimento das escalas de navios de cruzeiro, como sendo sinónimo de crescimento económico. Os discursos de cidades e portos parecem convergir a este respeito - nomeadamente em Lisboa, em perspectivas partilhadas pelo Turismo de Lisboa e pelo porto de Lisboa -, prevalecendo a percepção de uma mais valia, sobretudo económica,

para as cidades portuárias. Por um lado, a localização privilegiada dos terminais de cruzeiro, nas frentes de água e, tendencialmente, junto aos centros históricos, enfatiza a dimensão simbólica dos cruzeiros: a imagem poderosa dos navios, a sua mobilidade, a dimensão cosmopolita associada aos milhares de turistas, dão vida à *identidade marítima* das cidades portuárias. Por outro, para além do efeito económico directo, durante a presença dos turistas de cruzeiro na cidade, existe a noção de que os próprios turistas podem constituir um meio de publicidade e promoção da cidade – com uma boa impressão podem um dia voltar, e ainda transmitir a outrém uma imagem atractiva da cidade.

*Mas, será que esta aproximação que o turismo de cruzeiros promove, ao nível do diálogo entre cidades e portos, se traduz igualmente em estratégias, políticas e actuações concertadas? Até que ponto o investimento em novos terminais garante um “interface” entre o porto e a cidade, promove uma maior aproximação da cidade e dos cidadãos ao porto e às frentes de água, ou se traduz numa melhor relação dos turistas/passageiros com a cidade?* Estas são, também, questões que este estudo procura problematizar, no caso concreto do turismo de cruzeiros em Lisboa.

Antes, contudo, importa compreender a importância das relações cidade-porto em Lisboa, à luz das especificidades geográficas e históricas que as enquadram, objecto do próximo capítulo.

### **3. A CIDADE, O RIO E O PORTO DE LISBOA: UM HISTORIAL DE MÚLTIPLAS RELAÇÕES.**

Como vimos no capítulo anterior, actualmente, as transformações nas cidades portuárias vão no sentido de uma generalizada separação espacial e funcional entre portos e cidades, embora os processos de separação sucedam a diversas escalas, ao longo do tempo, consoante os distintos contextos geográficos, económicos, tecnológicos e sócio-políticos (Hoyle, 1994; Bonillo, 1992:205; Riley e Shurmer-Smith, 1994:50).

Para uma melhor compreensão da evolução histórica das relações entre a cidade e o porto de Lisboa, importa ter em conta que esta evolução reflecte, em larga medida, as tendências globais.

#### **3.1. Da Lisboa *anfibia* à margem consolidada<sup>27</sup>**

##### ***3.1.1. Período antigo-medieval: a estreita interdependência espacial e funcional entre a cidade e o porto primitivo***

“Lisboa, como elemento cartográfico de qualquer mapa mental, tem o Oceano e o Tejo que aí desagua como atributos discriminantes. Lisboa faz parte do conjunto das cidades ribeirinhas com uma história que se confunde com a dos mares, das grandes descobertas marítimas, das primeiras tentativas que Fenícios e Gregos fizeram para sondar os mistérios do Atlântico.

(...) A sorte da capital portuguesa resultou do seu sítio admirável, em que as características dominantes são de natureza aquática: o maior rio da Península Ibérica encontra aqui o Oceano Atlântico (...).”(Gaspar, 1994:13)

Na capital, os primórdios da relação cidade-porto perdem-se no tempo. Recuando à Idade Média, Lisboa desenha-se no topo da colina do castelo, rodeada por muralhas que a protegem do mar e dos piratas. No final do século XIV, a cidade estende-se por novos territórios, definindo-se um novo limite muralhado – a chamada Cerca Nova ou Cerca Fernandina -, que passou a integrar a colina de Santana e a zona de Alfama, deixando de fora a Mouraria (Brito, 1977:24).

Por esta altura, era comum chamar-se *mar* ao Tejo, pois “o rio era mais largo, a ilusão de mar maior”, com água “salgada, feita em sal quando preciso” e “movediça em altura, subindo e descendo como as marés do mar” (Marques,1988:396). Um “mar”

---

<sup>27</sup> A expressão «*Lisboa anfibia*» é da autoria do Professor Pedro Prista.

fundamental para a economia das populações ribeirinhas, pelas salinas, a pesca, a apanha de ostras e outros mariscos (Ribeiro, 1986:52).

O Tejo era também a principal via de circulação, e exportação, para os produtos provenientes das “indústrias” que se desenvolviam em redor do estuário: “A exportação do vinho e do sal fazia-se a partir dos inúmeros ancoradouros naturais existentes, e, nos esteiros, havia já muitos estaleiros navais e moinhos de maré, estes últimos localizados, sobretudo na Margem Sul, entre Almada e o Montijo” (Barata, 1996:133; APL, 1987:5).

A margem da cidade era então uma extensa praia, pontuada por pequenos cais e velhos varadouros e, no início do período áureo dos Descobrimentos, o principal ancoradouro do porto de Lisboa situava-se no Restelo, de onde partiram as grandes expedições dos Descobrimentos<sup>28</sup>.

Nos séculos XV e XVI, a capital tornou-se “o grande empório comercial do ocidente”, que “desbancara Génova e Veneza”, e para onde “convergiavam todas as navegações”. O porto de Lisboa era então um “alfobre de marinheiros”, dinamizado pelo comércio de escravos:

“Tinha o peregrino muito gosto em ver à beira Tejo tanta chusma de gentio, tanto concurso de vadios e birbantes, negros, negras semi-nuas, apenas com umas tangas andrajosas, e carregadas com quartas de água (levarão uns quatro cântaros dela), que elas vão tirar com muita ordem a uns chafarizes que por aí correm.

Ainda há três ou quatro mil almas dessa gentalha; tão certo é dizer-se ser Lisboa mãe da negraria. Andam por ali vendendo “cutido” que assim dizem à moda da sua terra ameijoas muito maiores que as de Hespanha, arroz cosido e outras coisas, que a turba devora, e de que há um tráfego certo e sabido.” (Mendes, 1951:18-28)<sup>29</sup>

Durante o reinado de D. Manuel I (1495-1521), realizaram-se importantes intervenções na zona ribeirinha da cidade. A própria margem do Tejo, foi a primeira área de expansão da cidade, em terrenos ganhos ao rio por colmatagem natural, ou através de construções ou entulhos (Brito, 1977: 25).

---

<sup>28</sup> Como a armada conduzida por Vasco da Gama, a 8 de Julho de 1497, rumo à descoberta do caminho marítimo para a Índia; ou, a de Pedro Álvares Cabral, em 1500, rumo ao Brasil.

<sup>29</sup> Citação da obra *El peregrino curioso*, do viajante espanhol Bartolomeu de Villalba y Estefia.



Fig. 4: Vista panorâmica de Lisboa no século XVI (fonte:URBAN).

A zona da *Ribeira*, para além do intenso dinamismo comercial e industrial (construção naval na Ribeira das Naus), adquiriu uma nova importância simbólica, ao ser eleita local de residência dos monarcas, que trocaram a Alcáçova no topo da colina, pela efervescência cosmopolita da beira Tejo. As obras do Paço da Ribeira tiveram início em 1505, e o palácio consistia num edifício de dois andares: “No pavimento térreo ficavam as Casas da Guiné, da Índia e da Mina, destinadas à recepção das cargas que vinham daquelas paragens. No andar superior ficava a residência real”. Aliás, foi a partir da construção do Paço, que o terreiro da Ribeira passou a ser conhecido por *Terreiro do Paço*, designação que ainda se conserva embora nunca tivesse sido oficializada (Carvalho, 2000:11-19).

“A colina «genética» do Castelo perde a preponderância e o núcleo da cidade passa a ser a Baixa, enquadrada por duas formosas praças, uma aberta para o mar – o Terreiro do Paço – e outra para as hortas, quintas e olivais dos arredores – o Rossio. Definem-se assim os que são, ainda hoje, os dois fulcros principais da estrutura urbana de Lisboa.” (Ribeiro, 1994a: 104)

Foi também neste período que se iniciaram algumas construções monumentais, como o Mosteiro dos Jerónimos (1501-1601), e várias fortalezas (visando o reforço da segurança e vigilância na barra do Tejo), entre as quais a Torre de Belém (1515-1521, Arq.º Francisco de Arruda).



Durante o século XVI, a importância do porto de Lisboa acentuou-se, “com a transferência dos centros de comércio com o Oriente do Mediterrâneo para Lisboa”:

“O comércio com a África, Oriente e Brasil é intenso. O Japão e a China entram nos circuitos comerciais; o ouro e a prata chegam correntemente à Europa e contribuem para o ciclo de industrialização que não parou de crescer até aos nossos dias. Mas estas relações são também importantes no aspecto cultural, com divulgação, no Oriente e em África, do ensino de línguas e ciências do Ocidente, com o envio de livros e de máquinas impressoras, entre outros materiais.

A perda da independência (1580) perturbou consideravelmente não só o desenvolvimento do porto como a intensidade de todas as relações comerciais, culturais e políticas com o resto do mundo. Mas logo restabelecida a independência (1640), embora ainda perturbada por lutas e reveses, o porto retoma incremento.

Entre os navios estrangeiros que frequentavam o Tejo com mais assiduidade distinguiam-se os ingleses e os holandeses que transportavam, entre outras mercadorias, cereais, madeiras, tecidos, materiais para fornecimento de navios de guerra e, quando vinham de Nova Inglaterra e da Terra Nova, também arenques e bacalhau ” (*op. cit.*, pp. 137-38).

Revogada a proibição de construir fora das muralhas, Lisboa começou a expandir-se para Oeste, urbanizando-se a margem entre o Terreiro do Paço e o actual Cais do Sodré, inicialmente com tendas e boticas de mercadores e com alguns palácios de fidalgos.

O Bairro Alto de hoje, chamava-se então Vila Nova de Andrade, era um bairro de feição aristocrática, com diversos palácios de fidalgos. Em torno do Convento de Santos-o-Velho desenvolveu-se um núcleo suburbano, que precedeu Belém como vestíbulo marítimo da cidade (Brito, 1977:27).

O porto, e o crescimento económico a ele associado, constituiu um estímulo fundamental do desenvolvimento da cidade. Em finais do século XVI, tinham-se construído, ao longo da margem, inúmeros “desembarcadouros privativos, ou de mareantes ou de produtos – cais do carvão, do tojo, da madeira.” Com entalhes perpendiculares ou oblíquos à margem, os *boqueirões* (de que ainda hoje se conservam vestígios na toponímia ribeirinha) constituíam abrigo seguro, permitindo que as embarcações pequenas se aproximassem dos armazéns e entrepostos (*idem*, p. 32).

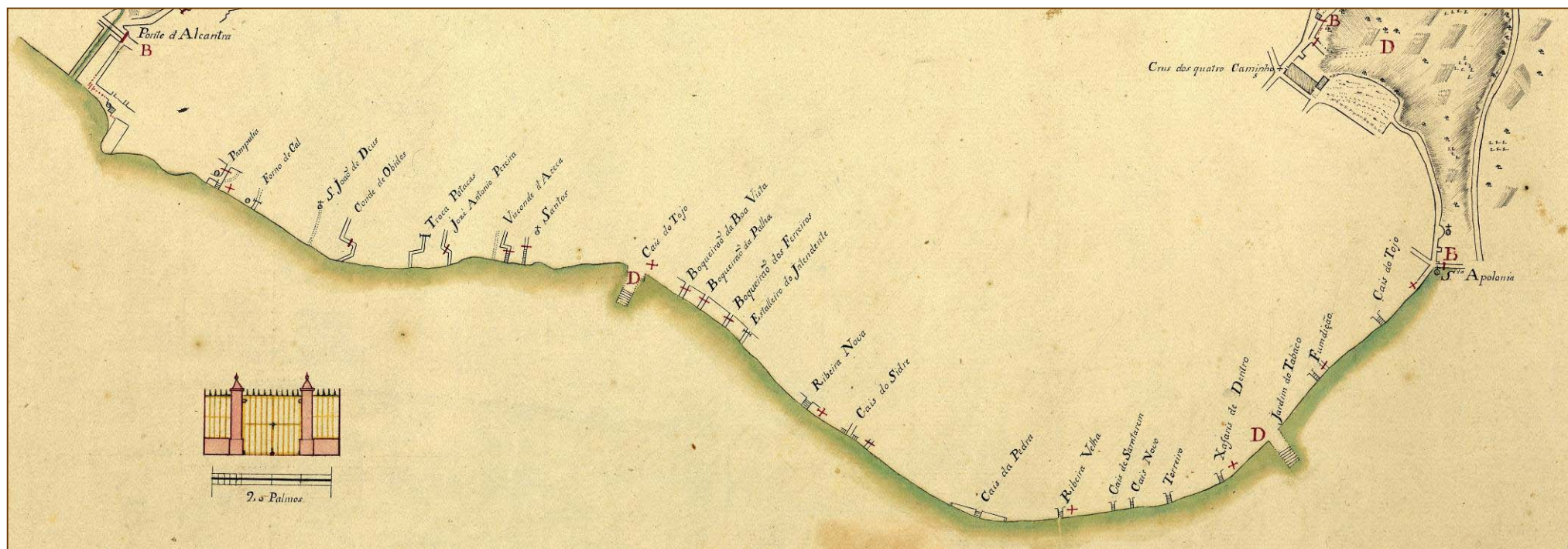


Fig. 5: LIGEIRA CONFIGURAÇÃO / DOS CONTORNOS DE LISBOA / DESDE ALCANTRA ATHE Sta. APOLLONIA, junto ao rio indicam-se os diversos cais; com a ponte de Alcântara representada (fonte: IGP, excerto da carta CA 361, s/a, s/d – indicia ser anterior ao terramoto de 1755).

A estrutura urbana da capital desenhou-se também em função do relevo. As elites e a burguesia urbana endinheirada, foram escolhendo o topo das colinas para erguer os seus palácios e palacetes, tirando partido dos “bons ares” e das vistas privilegiadas sobre o Tejo e, evitando os inconvenientes de uma proximidade excessiva ao rio. A localização estetizante e cénica, dos pontos altos, assegurava uma distância confortável das intempéries, e também das pestilências, de um rio tantas vezes feito local de despejos.

As construções mais modestas, foram ocupando as zonas mais declivosas e as próximas da margem. Esta Lisboa “de costas voltadas ao Tejo” protegia-se, como podia, das investidas e das adversidades do rio, voltando as fachadas principais das habitações para as ruas e avenidas paralelas à margem, artérias principais de circulação na cidade.

O acesso ao rio mantinha-se por boqueirões, becos e travessas perpendiculares à linha de água – muitos dos quais ainda existem hoje (embora desembocando em terra, já a largos metros das águas do Tejo), por exemplo: *Travessa do Cais da Alfândega Velha, Travessa dos Algarves, Travessa dos Escaleres, Travessa das Galeotas; Beco da Ré; Beco da Boavista; Travessa do Cais da Lingueta, Boqueirão da Fonte da Lama, Boqueirão da Praia da Galé*, entre muitos outros locais e topónimos evocativos das antigas margens.

No século XVIII, na sequência do grande terramoto de 1755, as novas prioridades, protelariam por mais de um século a realização das grandes obras portuárias<sup>30</sup>, embora, no decurso das obras de reconstrução de Lisboa, lideradas pelo Marquês de Pombal, se tenham realizado alguns melhoramentos portuários.

Nesta época, Lisboa ainda mergulhava no rio a sua extensa praia, pontuada por “uma miríade de pequenos cais” - *cais do carvão, da pedra, da embarcação das bestas; cais de Ver-o-Peso, da Ribeira Nova, da Bica do Sapato, dos Remolares, de Santarém, etc.* -, alguns dos quais foram reconstruídos ou beneficiados depois do terramoto<sup>31</sup>.

Entre os melhoramentos levados a cabo, procedeu-se à reconstrução do antigo Arsenal da Ribeira das Naus (iniciada em 1759, segundo um projecto de Eugénio dos Santos), e à sua posterior transformação no Arsenal da Marinha<sup>32</sup>. Foram, também,

---

<sup>30</sup> O primeiro projecto de melhoramentos do porto de Lisboa é atribuído ao Arq.º Carlos Mardel, e provavelmente foi elaborado ainda antes da catástrofe, por volta de 1750.

<sup>31</sup> APL, 1987:60 (sublinhados meus).

<sup>32</sup> Construído em 1792 e provido de um dique para a reparação de navios, que seria a primeira doca seca do país.

criadas novas instalações, nomeadamente na zona do Jardim do Tabaco (incluindo armazéns e depósitos, entre os quais o celeiro público do Terreiro do Trigo, onde viria posteriormente a funcionar a Alfândega de Lisboa). E, entre 1761 e 1775, construíram-se os faróis da Barra de Lisboa: o do Bugio (Torre de S. Lourenço da Cabeça Seca), o de S. Julião da Barra; bem como os da Guia, Roca e Arrábida (posteriormente transferido para a Torre de Outão, em Setúbal) (APL, 1987:56).

### **3.1.2. *Do final do século XIX ao início do século XX: a expansão portuária e a linearização da orla litoral***

Em Lisboa, o século XIX assinala o início de um longo período de separação entre a cidade e o Tejo, com a interrupção da relação *anfíbia* e *orgânica* entre ambos, consequência da progressiva industrialização da margem, estabelecendo diversos obstáculos intransponíveis – em especial, as linhas de caminho de ferro (como a Linha de Cascais), e a delimitação da zona portuária.

A primeira grande intervenção na margem - o chamado *Aterro da Boavista*<sup>33</sup> -, iniciou-se em 1858, na sequência de um surto de febre amarela, que, em 1857, causou cerca de 5000 vítimas mortais em Lisboa.

O primeiro troço do *Aterro* correspondia, aproximadamente, à zona entre a Praça Duque de Terceira (ao Cais do Sodré) e os antigos areais de Santos. Tratava-se de uma zona pantanosa, com lamas e “lodos mefíticos”, que se considerava um foco de epidemia a debelar (Mendes, F. 1951:59).

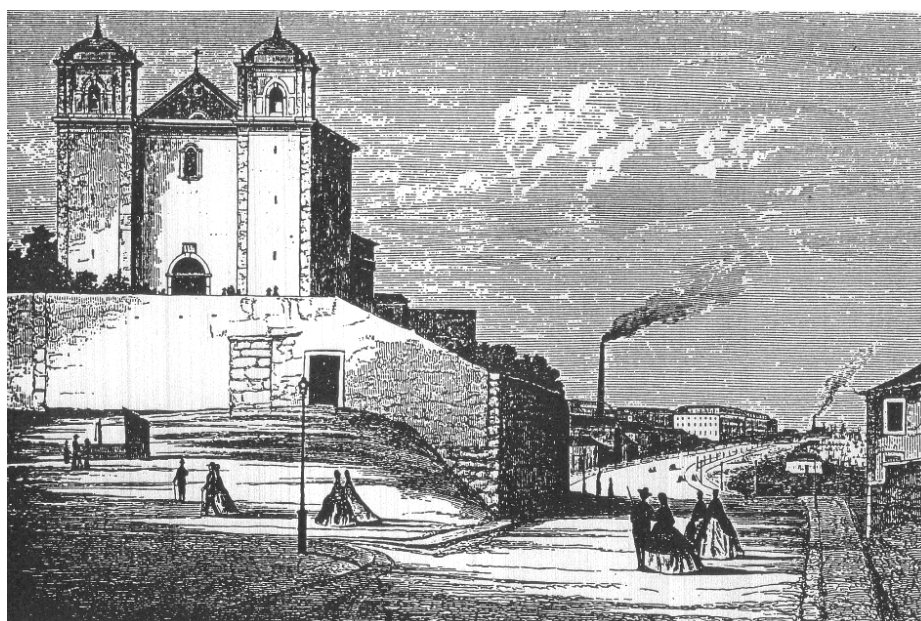
“A acumulação de areias e lamas sobre a margem da cidade obstrue as embocaduras dos canos de limpeza, e é origem de exalações incommudas e prejudiciaes sempre que succede descobrirem-se esses lodaças nas vasantes da maré. O remedio para semelhante mal só póde ser o de completar esses aterros, e fazer sobre elles construcções regulares.”<sup>34</sup>

Com as obras do aterro da Boavista, empreendidas pelo Eng.º José Vitorino Damásio, conquistou-se ao Tejo um novo espaço urbano, inicialmente muito criticado, mas aos poucos apropriado pelos cidadãos.

---

<sup>33</sup> Nalguns textos, grafado *Boa Vista*.

<sup>34</sup> *Relatório da Epidemia de Febre Amarela em Lisboa no anno de 1857 feito pelo Consellho Extraordinário de Saúde Pública do Reino* (in Ramos, 1987:8).



Figs. 6A e 6B: A - Óleo sobre tela, da autoria de Tony de Bergue (1855): cortejo régio passando em frente da Igreja de Santos-o-Velho, junto à praia de Santos. Fonte: Arquivo Fotográfico Municipal.

B - Entrada da «Rua de Vinte e Quatro de Julho», junto da Igreja de Santos-o-Velho (1863). Fonte: *APL, 100 anos do Porto de Lisboa, 1987:69*, originalmente publicado no *Archivo Pittoresco*, tomo VI, 1863:313.

“Já Lisboa toda, desde 1867, se costumara com gosto ao desafogado terreiro marginal. Já todas as oposições tinham emmudecido. Já os incredulos viam no Aterro, ainda então em meio, o mais bello dos passeios publicos. Havia tardes, na primavera e no outomno, em que a sociedade concorria ali, áquele salão enorme, a ver o Tejo, que é o amigo de nós todos, e a contemplar as magnificencias da grande orchestra de tons luminosos com que o sol se despedia. Desde a Rainha, a senhora D. Maria Pia, (...), até á humilde varina, e á pobre rapariguinha operaria, encontrava-se ali toda a gente, passeando em certas tardes; e Lisboa atonita de si mesma, confraternisava em primeira mão com o mar, que representava e representa as nossas melhores e mais firmes tradições.” (Castilho, 1893: 686)

Enquanto o tecido urbano se expandia para norte, através das Avenidas Novas, a cidade vivia a sua “revolução dos transportes urbanos”, primeiro com os *americanos*<sup>35</sup>, depois com os eléctricos, e com a construção dos primeiros troços de caminho de ferro (nacionais e ligados à rede ferroviária internacional).

Por esta altura, eram já inúmeros os estudos e projectos de melhoramentos para o porto de Lisboa. Em 1883, num relatório apresentado nas cortes, a opinião dos ministros da Fazenda e das Obras Públicas, respectivamente os Conselheiros Hintze Ribeiro e António Augusto de Aguiar, é a seguinte:

“O porto de Lisboa parece suficientemente estudado. Agora o que falta é fazê-lo. A análise de todos os projectos nos conduz, com pequenas divergências, constantemente à mesma conclusão: é preciso estabelecer ao longo da margem direita do Tejo uma linha de cais, que pode ser mais ou menos extensa, mais ou menos sinuosa, e mais próxima ou afastada da linha de cais actual.

*O desideratum* deve ser que essa linha se afaste da terra o mais possível, para que ganhemos a profundidade de água indispensável aos navios de maior lotação, que ela seja bastante extensa, e pouco sinuosa, oferecendo um cais suficientemente longo para o movimento actual e futuro do nosso porto, e em harmonia com as exigências do comércio moderno, e as comodidades dos viajantes.” (Mendes, 1951: 68-69)

O projecto definitivo dos melhoramentos do Porto de Lisboa, da responsabilidade dos engenheiros João Joaquim de Matos e Adolfo Loureiro, seria finalmente

---

<sup>35</sup> Veículos semelhantes a carros eléctricos abertos, que, movidos a tracção animal, se deslocavam sobre *rails* ou carris-de-ferro. Os primeiros começaram a circular em 1873, e funcionavam como transportes públicos de passageiros, podendo transportar cerca de 30 pessoas (in *Dicionário da História de Lisboa – Transportes*).

adjudicado, por empreitada, ao construtor francês Pierre Hildernet Hersent, em 9 de Abril de 1887.

A cerimónia de lançamento da primeira pedra teve lugar em Alcântara, no dia 31 de Outubro desse ano, com a presença do rei D.Luís I (no dia do seu 49.º aniversário), e o plano dos trabalhos, compreendia quatro secções:

- a 1.<sup>a</sup>, de Santa Apolónia a Alcântara;
- a 2.<sup>a</sup>, de Alcântara à Torre de Belém;
- a 3.<sup>a</sup>, a montante de Santa Apolónia;
- e a 4.<sup>a</sup>, a Margem Sul.

Durante os vinte anos em que a exploração do porto esteve confiada ao empreiteiro das obras, H. Hersent (até 1907), “a obra compreendeu a regularização das margens, desde Santa Apolónia à Torre de Belém, abrangendo a construção das docas do Bom Sucesso, Belém, Santo Amaro, Alcântara (inacabada no fim do contrato), Alfândega e Terreiro do Trigo, tomando a configuração que tem actualmente, com poucas modificações. A regularização do troço compreendido entre Alcântara e o extremo da Cordoaria, com uma extensão de 2 km e um avanço sobre o rio de cerca de 300 m, foi feita por conta da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*, para conclusão da Linha de Cascais, que adjudicou a empreitada igualmente ao empreiteiro Hersent” (Barata, 1996:136).

Em 1907, através da Carta Lei de 11 de Março, o porto de Lisboa passou para a posse definitiva do Estado, e foi nomeado o seu primeiro Conselho de Administração autónomo, tendo por primeiro Presidente o Par do Reino José Adolfo de Mello e Sousa. A sede, da então *Exploração do Porto de Lisboa* (E.P.L.), foi construída no Cais do Sodré, no edifício junto ao relógio da hora legal.

Como refere o Arq.º Luís Bruno Soares (2004:126), em Lisboa “a «aliança porto-indústria» representou a segmentação do espaço urbano, a funcionalização da frente de Rio na lógica das actividades portuárias e industriais, e o conseqüente isolamento da vida urbana em relação ao Rio”. Efectivamente, ao nível territorial, o porto, o caminho de ferro e as indústrias ribeirinhas, instituíram uma separação física entre a cidade e rio - quebrando a “relação anfíbia” de outrora. No entanto, se analisarmos a *paisagem social*, neste mesmo período (final do século XIX e início do século XX), deparar-nos-emos com uma intensa relação das populações com o Tejo, em larga medida promovida pela actividade portuária, mas também pela pesca e venda de pescado.

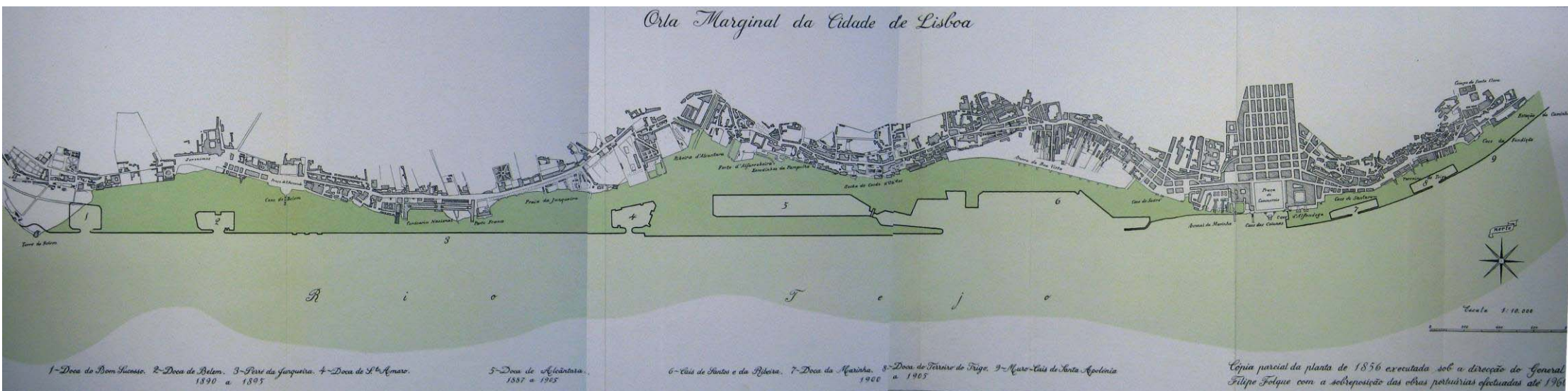


Fig. 7: ORLA MARGINAL DA CIDADE DE LISBOA, cópia parcial da planta de 1856, executada sob a direcção do General Filipe Folque, com a sobreposição das obras portuárias efectuadas até 1960 (fonte: BEBIANO, 1960).



“La relation du port avec le reste de la ville prend sa structure contemporaine dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Conjointement aux grands travaux initiés sur le port en 1887 et mettant en place des docks abrités, des murs et des quais, la modification de toute la rive entre Belém à l’ouest et Beirolas à l’est et aboutissant de fait à la création d’une zone portuaire, s’achèvent en 1886 les travaux de la nouvelle avenue de la Liberté, sur l’ancien “Passeio Público”, constituant un nouvel axe de développement urbain perpendiculaire au fleuve. La ville et le port se séparent et au début du XX<sup>e</sup> siècle la rupture du couple ville/port est entérinée par la création, en 1907, d’un organisme de droit public, l’Administration du Port de Lisbonne, chargé encore aujourd’hui de gérer l’exploitation du port.” (Estevens, 1994:107-108).

No início do século XX, consolidou-se, inclusive, a “vocalização marítima” de alguns *bairros ribeirinhos* da capital (Bica<sup>36</sup>, Madragoa, Alfama, Alcântara, ou Bairro Alto), com vagas migratórias de populações de outras zonas litorais do país, “tendo povoado o seu quotidiano de tal maneira que fixou definitivamente uma certa imagem da sua vida cultural” (Cordeiro, 1994:138)<sup>37</sup>.

Estas migrações terão começado nas primeiras décadas do século XVIII, inicialmente de modo sazonal - “Na sazão do sável, chegavam os varinos, após tormentosas e prolongadas viagens (...) abrigando-se nos portos do Aterro da Boavista, na Torre de Belém (...) até Paço de Arcos” -; depois, com uma sedentarização progressiva dos *varinos*<sup>38</sup> em regiões à beira-rio e próximas de mercados (Cordeiro, 1994:138, citando Soares, 1991).

Em paralelo, impulsionados pela industrialização ribeirinha, foram também nascendo novos bairros “de feição industrial”, tanto a oeste (Alcântara), como a este (Santa Apolónia, Xabregas, Beato): “fábricas, armazéns, residências obreiras, subverteram quintas e campos ou transformaram velhos palácios e conventos em acumulações promíscuas de gente humilde” (Ribeiro, 1994a:107).

---

<sup>36</sup> No bairro da Bica, a antropóloga Graça Índias Cordeiro (1994:138) identificou, através da análise de registos de nascimento, um fluxo de homens e mulheres oriundos do Algarve, cuja “migração em cadeia” terá transferido “famílias completas de Olhão para as ruas da Bica”, em especial entre as últimas décadas do século XIX e os anos 20. Até meados dos anos 30, os homens da Bica trabalhavam, regra geral, como *marítimos*.

<sup>37</sup> Sobre estas questões, ver também Cordeiro, 1997a e 1997b.

<sup>38</sup> Designação que abrangia cumulativamente «Ílhavos», «Ovarinos» e «Murtoseiros».



Fig. 8: Varina a vender peixe (1922)<sup>39</sup>.

Até ao período do Estado Novo, os melhoramentos no porto de Lisboa prosseguiram, embora sem mais grandes obras que transformassem o perfil ribeirinho, dado que os trabalhos incidiram sobretudo na construção de várias infra-estruturas de apoio, como armazéns. Uma nova fase de grandes obras, começou no final dos anos 30 e teve o seu auge a partir de 1946<sup>40</sup>, com novos avanços territoriais da cidade sobre o rio, através da realização de aterros e obras que lhe redesenharam a margem, sobretudo na zona oriental<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> Imagem de A. W. Cutler, publicada na *The National Geographic Magazine*, como ilustração do texto “Lisbon, the City of the Friendly Bay”, de Clifford Albion Tinker, contendo a seguinte legenda: “A Deal in Fish – This scene was recorded before the «victims» became aware the presence of the camera man, and it is accordingly a true picture of a phase of Portuguese life at the capital”.

<sup>40</sup> Quando foi publicado o Decreto-lei n.º 35.716 de 24 de Junho de 1946, denominado Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa.

<sup>41</sup> Em Marvila, realizou-se um aterro para a instalação da Fábrica de Gás da Matinha (1938); em Santa Apolónia, fizeram-se aterros na zona frente ao Vale Escuro (1940), que abriram caminho para a Avenida Infante Dom Henrique (rasgada nos anos 50). Foram também construídos os cais acostáveis entre Xabregas e o Poço do Bispo e a doca do Poço do Bispo; regularizaram-se as margens entre a Matinha e Beirolas; construiu-se a Doca dos Olivais, destinada a base de hidroaviões, e a Doca de Pesca de Pedrouços; e, em 1950, realizaram-se obras de regularização marginal junto ao Forte do Bom Sucesso (APL, 1998).

No início dos anos 50, estava praticamente definido o recorte, que hoje conhecemos, dos cerca de 18 km da margem de Lisboa. A margem denteada e flexível (com areias e pântanos), que prevalecera até meados do século XIX, deu lugar à actual margem fixa e rectilínea com muralhas e docas portuárias. De então para cá, as principais transformações na relação entre a cidade e o rio, deixaram de ser de carácter morfológico, passando a ser, essencialmente, de carácter funcional.



Fig. 9: Descarga de carvão de um navio no Cais do Sodré (1907). Fotografia da autoria de Joshua Benoliel, fonte: Arquivo Fotográfico Municipal.

“Hoje uma azáfama febril agita-se nos cais. Os ruidosos guindastes, as monumentais cábreas que se movem com calma, os monta-cargas, etc., são como que gigantes habitantes desta parte da Cidade onde o trabalho nunca cessa, tanto no carregamento como no descarregamento dos navios, que junto à muralha encostam suas carcassas. Das intermináveis oficinas saem rolos de fumo. Passando a linha férrea depara-se-nos um mundo novo dentro desta cidade. Homens e mulheres, denegridos pelo carvão que em cestos transportam, movimentam aquêlê cenário um pouco estranho para quem se habituou sòmente a vaguear pelas ruas da baixa.

(...) Assim o palpitar febril duma artéria faz viver um ser, assim naquela vasta artéria, junto ao Tejo, palpita também uma vida, própria de um pôrto de mar, - a vida de uma cidade.”  
(Sanches, 1945:216)

No final dos anos 60, início dos anos 70, ainda o mercado da Ribeira Nova fervilhava de actividade com a venda do peixe, nos bairros existia venda ambulante, as

fragatas ainda cruzavam o Tejo, e o trabalho braçal dos estivadores marcava fortemente a paisagem portuária.

### 3.2. A contentorização e a reestruturação das frentes de água em Lisboa

No nosso país, o início dos anos 70 trouxe uma mudança radical nas características do trabalho portuário, com a modernização dos meios de acondicionamento e movimentação de cargas, dentro e fora dos navios (contentorização, paletização). O primeiro terminal de contentores da Península Ibérica, foi criado pelo porto de Lisboa na zona de Santa Apolónia, e entrou em funcionamento em 1970 (APL, 1998).

Nesta altura, a crise da indústria portuária no estuário do Tejo começou também a fazer-se sentir - acompanhando a tendência mundial da “falência de um modelo industrial” -, levando ao encerramento de diversas empresas e a uma redução drástica do volume global de emprego, com dificuldades praticamente em todos os sectores: química pesada, construção naval, óleos alimentares, siderurgia, etc. (Barata, 1996: 121).

Esta evolução do sector portuário, veio permitir uma maior racionalização das áreas de operação portuária, libertando áreas para outros usos, mas implicou também uma drástica redução do número de trabalhadores necessários - , na estiva, como noutros sectores<sup>42</sup> -, com repercussões, ainda por estudar, nas populações ribeirinhas.

Hoje em dia, a marca das populações de origem marítima, “permanece no imaginário e nas práticas culturais de parte da população lisboeta”, reflectindo-se, por exemplo, no desfile anual das Marchas dos Bairros de Lisboa, na noite de S.<sup>10</sup> António, com a «existência» dos bairros tornada visível, a sua *imagem e identidade* “tornada espectáculo” (Cordeiro, 1994:138-41):

“É (...) o momento em que a cidade se celebra nas suas raízes históricas e na sua população mais genuína, porque mais de acordo com esta imagem de um passado histórico baseado na existência de determinadas camadas e grupos sociais, e algumas profissões emblemáticas da sua condição de urbe portuária, administrativa e comercial: marinheiros e pescadores, comerciantes e vendedores ambulantes, criadinhos e aristocratas, varinas, fadistas e também artesãos e operários, entre outros.

---

<sup>42</sup> No decurso de uma década, o número de trabalhadores no Porto de Lisboa decaíu drasticamente: 1985 - 2755 trabalhadores, em 1990 - 894 trabalhadores, e 1994 - 237 trabalhadores (Cabral, 1997:88).

(...) A cidade tem-se servido destes bairros «populares», classificados num único conjunto susceptível de partilhar a mesma emoção do desfile das marchas, também elas «populares», para a construção de uma imagem coerente e em continuidade com o passado, de um «ethos» próprio, de um tipo de urbanidade em sintonia com a sua história e cultura.”

Por outro lado, a atribuição de valor patrimonial e as intervenções de reabilitação urbana nestes bairros – os chamados *bairros históricos* –, acompanham a sua crescente apropriação enquanto *lugares turísticos*.

Quanto à frente ribeirinha de Lisboa, em finais dos anos 80, início dos anos 90, surgiram “novas sensibilidades institucionais”, numa conjuntura marcada por múltiplos acontecimentos (Ferreira; Castro, 1999:26; Soares, 2004:126-127), como:

- a realização do *Concurso de Ideias para a Zona Ribeirinha de Lisboa* (1988);
- o desenvolvimento de um conjunto de “instrumentos urbanísticos” ao nível da Metrópole de Lisboa - Plano Estratégico e Plano Director Municipal (1990-93);
- o rompimento de “uma barreira institucional” que se interpunha entre a cidade e o rio, com a adopção de uma nova atitude por parte da APL, relativamente aos espaços portuários, que conduziria à realização de diversos estudos e planos de ordenamento, entre os quais o polémico POZOR – Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (1993/94);
- a realização de eleições autárquicas em 1989, com a “relação da Cidade com o Rio” a dominar a campanha eleitoral na capital, e com a subsequente intervenção municipal, no mandato 1990-94, a abrir uma “nova fase” nas relações entre a CML e a APL;
- a (também polémica) construção do Centro Cultural de Belém (1992): um “grande projecto de Estado” e “um forte sinal de vontade política de promover o regresso de Lisboa ao Rio”;
- por último, a realização da Expo’98, como motor da reconversão da zona industrial Oriental da cidade, numa “nova área urbana ligada ao Rio”.

As intervenções de requalificação por parte da APL, iniciadas nos anos 90, contemplaram diversas vertentes, “como a construção de infra-estruturas portuárias para a náutica de recreio, a construção de novas interfaces de transporte terrestre-fluvial, a valorização de edifícios portuários e industriais com interesse histórico e cultural, ou a criação e arranjo paisagístico de espaços para o recreio e o lazer urbanos” (Soares, 2004:127).

Os antigos armazéns do entreposto de Alcântara Norte foram demolidos ainda em finais dos anos 80, e, em 1994, a Doca de Alcântara foi reconvertida parcialmente em doca de recreio, sendo também recuperados alguns antigos armazéns portuários para serviços institucionais e empresas ligadas ao porto, bem como para núcleos culturais, comerciais e de restauração. A Doca de Santo Amaro (antiga Doca do Pinho) abrigava equipamento flutuante de dragagens, até 1990, quando foi reconvertida para a náutica de recreio. Em 1995, toda a sua envolvente foi valorizada pelo Porto de Lisboa, reconvertendo-se os antigos armazéns, embora mantendo a traça original, para actividades comerciais e de restauração. A zona do terraplano da Junqueira tem vindo a ser requalificada, sobretudo a partir de 1994, ano em que se iniciou, igualmente, a reabilitação da zona envolvente da Central Tejo<sup>43</sup>. A Doca de Belém foi remodelada pelo Porto de Lisboa em 1992, e, em 1998 foi remodelada a Doca do Bom Sucesso, aumentando os postos de acostagem. Em 1995, foram demolidos os pavilhões do Mercado do Povo, e procedeu-se ao arranjo da envolvente do Museu de Arte Popular.

Em 1995, foi inaugurado o Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia, num antigo armazém adaptado para o efeito – “cuja localização permite um acesso privilegiado ao centro histórico da cidade”. A zona envolvente do novo Terminal foi requalificada, com a construção de um edifício e de um pontão flutuante de apoio ao tráfego local e às actividades marítimo-turísticas, e com a recuperação de antigos armazéns para fins comerciais.

Actualmente, o cais fronteiro à Gare Marítima de Alcântara é um cais “multiuso” – para navios de cruzeiro, Ro-Ro e carga geral. A Gare Marítima de Alcântara, por seu turno, foi alvo de obras de beneficiação, em 1990 e 1996, funcionando também como apoio a actividades culturais.

No final dos anos 90, recuperaram-se antigos armazéns portuários na zona do Jardim do Tabaco, que foram adaptados para actividades comerciais e de restauração, mantendo a traça original.

Em 1997, a Cordoaria foi recuperada pela Câmara Municipal de Lisboa, para a realização de actividades culturais. Na zona ribeirinha entre Santos e o Cais do Sodré, foi criado um passeio ribeirinho com mobiliário urbano, ao longo do talude empedrado,

---

<sup>43</sup> A Central Tejo foi construída, em 1909, para produção de energia, dispondo de um cais próprio para descarga de carvão e de tubagens para tomada de água no rio. Foi desactivada em 1975, sendo convertida em Museu da Electricidade pela EDP, em 1986. O terminal de areias, que funcionou a jusante da Central Tejo, até 1992, foi realocado na zona da Doca do Poço do Bispo (APL, 1998).

e foram construídos parques de estacionamento. Nesse mesmo ano, a CML requalificou a Praça do Comércio, que se encontrava transformada em parque de estacionamento, “devolvendo-lhe dignidade”.

Em 1998, teve início a construção do terminal de contentores de Xabregas e foi recuperado o Cais do Poço do Bispo, reordenando-se os terminais de areias ali existentes. Foi, também, delimitada a zona operacional portuária de Santa Apolónia, permitindo disciplinar o tráfego portuário e cidadão.

## 4. A EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Este capítulo, tem por objectivo contextualizar historicamente o transporte marítimo de passageiros, dando conta da evolução até à moderna indústria do turismo de cruzeiros.

### 4.1. Das linhas regulares de passageiros aos cruzeiros turísticos

Durante séculos, o único meio de transpôr os oceanos, foi a navegação à vela. As travessias dependiam da aleatoriedade dos ventos e, no início do século XIX, a travessia entre Nova Iorque e Le Havre, demorava cerca de trinta dias (quarenta no sentido inverso). O conforto nos veleiros era reduzido, e o número de passageiros limitado, pois os navios dispunham de poucas cabinas, por se destinarem, sobretudo, ao transporte de mercadorias (Marin, 1989:14-16).

A navegação a vapor teve início na segunda década do século XIX (embora só tenha suplantado por completo a navegação à vela já perto do final do século) - em 1819, o navio americano *Savannah*, foi o primeiro vapor a atravessar o Atlântico; e, em 1838, os ingleses estabeleciam um serviço regular de travessias, com dois vapores – o *Sirius* e o *Great Western*. Com a Revolução Industrial, e a intensificação das trocas comerciais entre os Estados Unidos da América e a Europa, multiplicaram-se os armadores e as companhias de navegação a vapor dispondo de linhas regulares, para transporte de passageiros, mercadorias e correio<sup>44</sup>.

Começara a época dos grandes *liners* transatlânticos, com forte concorrência entre as várias companhias, sobretudo inglesas, francesas e alemãs. As travessias tornaram-se cada vez mais rápidas - no final do século XIX, atravessar o Atlântico demorava menos de seis dias -, instituindo-se o famoso troféu “Estandarte Azul” (*Blue Riband, Ruban Bleu*), atribuído ao navio detentor do recorde de velocidade.

No entanto, apesar dos inúmeros progressos tecnológicos, até às primeiras décadas do século XX os acidentes, incêndios e naufrágios eram muito frequentes, sendo a tragédia mais marcante, na história da navegação marítima, aquela que ensombrou a viagem inaugural do *Titanic* - tendo partido de Southampton com destino a Nova

---

<sup>44</sup> Em 1840, Samuel Cunard (armador que mais tarde daria o seu nome à celebre companhia *Cunard*) fundava *The British North American Royal Mail Steam Packet* (Marin, 1989:17-18).



Iorque, com 1316 passageiros e 892 tripulantes a bordo, o navio viria a colidir com um *iceberg*, na noite de 14 para 15 de Abril de 1912, sendo rapidamente engolido pelas águas e arrastando consigo 1503 vítimas.

Este dramático naufrágio, motivou a revisão das leis relativas à segurança a bordo dos paquetes, passando a ser exigido um número de lugares nos botes salva-vidas, suficiente para acolher todos os passageiros e tripulantes<sup>45</sup>.

Para o historiador francês Alain Corbin (2001:59-90), os paquetes constituem laboratórios privilegiados para o estudo da modernidade e dos usos do tempo da «classe de lazer» internacional, que se estruturou no final do século XIX. De acordo com este autor, a partir da segunda metade do século XIX, configuraram-se novos *usos sociais do tempo*, graças à revolução industrial e à reformulação dos ritmos de trabalho, bem como novas *práticas do espaço*, em virtude da revolução dos transportes. A disponibilidade – entendida mais como a liberdade no uso do tempo pessoal, do que como uma sequência temporal sem trabalho – tornou-se, pois, um marcador social das elites.

No século das grandes explorações do planeta e das “figuras da aventura induzidas pela colonização, a estadia exótica, o apelo do deserto, o prestígio do Extremo Oriente”, as *técnicas de distinção* da chamada classe de lazer, passavam pela “invenção de novas modalidades de itinerância”, por “uma teatralidade social inédita baseada no gasto ostentatório” e pelo “desenho de novas formas de relação associadas a um comum sistema de apreciação da natureza” (*Idem*, 66-67). As travessias oceânicas e o *espaço e tempo vagos* que proporcionavam, fizeram dos paquetes cenários, por excelência, dessas novas práticas e usos do tempo.

“A classe de lazer – adoptemos a expressão, se bem que muitos passageiros só fossem ociosos durante o tempo da travessia – conseguiu impor esta vacuidade por ela considerada indispensável à disponibilidade do seu tempo no decurso das suas deslocações (primeira classe do paquete e do comboio de luxo) e hospedagens (o *palace hotel*).

Durante este curto período, o paquete é o cenário de um jogo complexo entre a relação social, a mundaneidade, a gala e a disponibilidade do tempo simbolizados na cabina e na «transat» (a

---

<sup>45</sup> O naufrágio do *Titanic* teve bastante relevância social, uma vez que a bordo viajavam vários passageiros milionários que também perderam a vida. Uma das principais polémicas, na época, decorreu do facto de (embora cumprindo as normas legais) as baleeiras apenas poderem socorrer cerca de 1178 pessoas, quando a bordo seguiam 2208. Mesmo assim, apenas foram recolhidos 706 sobreviventes, com uma taxa de sobrevivência superior entre os homens que viajavam em primeira classe, do que nas crianças que viajavam em terceira classe... (Wall, 1978:131-137)

cadeira de convés), como sendo tudo o que, no navio, convida ao cuidado pessoal. Uma contiguidade original do público e do privado impõe aqui uma economia inédita do tédio e da distração, um equilíbrio a descobrir entre o vazio e o cheio das horas no decurso de uma travessia que parece inscrever quem a efectua fora do espaço e do tempo.” (Corbin, 2001:67-68)

#### **4.1.1. *A distinção social a bordo: Da «classe do lazer» ao “inferno da 3.<sup>a</sup> classe”***

As referências históricas e culturais, reflectindo os gostos e imaginários de cada época e de cada contexto sócio-político, inscreveram-se no interior dos principais paquetes – transformados em lugares de exibição e projecção das nações, verdadeiros «embaixadores dos mares». Contudo, uma abordagem histórica aos paquetes e seus passageiros não pode resumir-se à análise da chamada *High Seas Society* (Wall, *op. cit.*), isto é, ao ambiente e vivências da primeira classe.

A prosperidade das companhias de navegação, foi também fruto das grandes vagas de emigração, sobretudo ao longo da segunda metade do século XIX e princípios do século XX. A expansão económica nos Estados Unidos carecia de mão-de-obra, enquanto a Europa atravessava crises várias (como as vagas de fome na Irlanda, os conflitos nos Balcãs e Europa de Leste, ou a pobreza extrema em várias regiões), o que motivou um grande afluxo de pessoas, rumo ao “sonho americano”; enquanto no sentido inverso crescia, nos americanos mais prósperos, a procura das viagens de luxo à Europa.

Se, nas primeiras travessias, as condições a bordo para os passageiros da primeira classe eram sofríveis, as viagens dos emigrantes eram verdadeiros tormentos, a que nem todos resistiam. Nos navios, a terceira classe (onde viajava a quase totalidade dos que emigravam) era, sobretudo, constituída por cabinas colectivas (para dezenas ou mesmo centenas de pessoas), situadas nos *decks* inferiores; por vezes, alguns passageiros de 3.<sup>a</sup> eram também colocados na popa dos paquetes.

O dinheiro das passagens dos emigrantes, apenas cobria a travessia, um local para se poderem lavar, e água potável (nem sempre de qualidade aceitável); por isso, estes passageiros tinham que transportar consigo a sua própria comida e respectivos utensílios necessários, bem como a sua cama (colchão e roupa). As condições de higiene e

conforto eram tão más, que os emigrantes eram tratados quase como animais, e “pouco melhor que a carga” (Wall, 1978:92-94).

Os tripulantes, viajavam igualmente com baixo conforto e higiene, geralmente na parte inferior do navio, sujeitos a uma disciplina brutal, e, sabendo que havia muitos desempregados dispostos a substituí-los, contentavam-se com uma alimentação à base de biscoitos e arroz cozido.

Afim de conter doenças como o tifo, que proliferavam devido às deficientes condições de higiene e salubridade, os E.U.A. e Inglaterra começaram a tomar medidas para evitar a sobrelotação de emigrantes, através de legislação que estabelecia o espaço mínimo exigível para cada passageiro, e que obrigava as companhias a realizarem uma distribuição semanal de rações (*Idem*).

Contudo, as más condições das viagens em terceira classe, perdurariam ainda, nos primeiros anos do século XX, em várias companhias e navios – como atesta esta reveladora citação, de um artigo de Arnaldo Fonseca, publicado na revista *Ilustração Portuguesa*, em 1908, que dá conta da marcada diferenciação a bordo do *König Wilhelm II*, da *Hamburg-Amerika Linie*, entre “o inferno da 3.<sup>a</sup> classe” (com 700 passageiros) e a opulência da 1.<sup>a</sup> (com 270 passageiros):

“(…) à pôpa e à prôa a miseria da emigração fermenta como n’um pateo de sonho no acolamento de 700 infelizes que a Hespanha expelle á Argentina como escoria insustentavel e inassimilavel. É esta a 3.<sup>a</sup> classe, d’onde, como do inferno, emerge o palacio encantado da 1.<sup>a</sup>, com os seus sons musicaes de paraíso e os seus anjos de branco e grenha de ouro.

N’um dos dias de maximo balanço, entre restos de comida, trouxas e vomitos, o abandono de toda essa infeliz malta, estendida, acaçapada com os corpos arrumados uns aos outros n’uma modorra de irracionaes (...)

(…) A vida rica a bordo é n’este barco allemão feita de muitas refeições, com muitos mólhos, muitos biscoitos, muitas batatas e muito aborrecimento. Tres refeições fortes, tres refeições fracas, musica tres vezes. Por vezes annuncia-se baile á noite e dança quem quer, por vezes succede que mesmo sem annunciar entramos todos a dançar mesmo sem querer, o que com a severidade dos trajes de *soirée*... é quasi tragico de comico. ”

#### **4.1.2. O luxo dos primeiros cruzeiros**

De acordo com Alain Corbin (2001:76-77), os primeiros circuitos turísticos no Mediterrâneo (que ainda não se designavam como cruzeiros) remontam a 1844, com

organização da *Peninsular and Oriental*, a partir de uma ideia dos seus fundadores Wilcox e Anderson<sup>46</sup>. Inicialmente, predominavam nestes circuitos o Mediterrâneo e as “rotas exóticas” do Oriente, progressivamente alargados a viagens circulares (com início e fim no mesmo local), organizadas pelas grandes agências de viagens, noutros “destinos”.

Estes “cruzeiros” implicavam uma série de excursões, em que os passageiros saíam para visitar locais mais ou menos distantes dos portos de escala, sendo organizados no período de Inverno (à excepção do «cruzeiro de férias», organizado no Verão), e tendo uma duração média de cinco a seis semanas.

Salvatore L’Abbate (n/p, 2004:5), por seu turno, atribui a Thomas Cook<sup>47</sup> a organização do primeiro “cruzeiro” (enquanto viagem por via marítima, com fins turísticos e um itinerário estabelecido) no ano de 1875. Com um itinerário ao longo da costa norueguesa, através dos fiordes, a ideia de Cook nascia como uma alternativa de rentabilização económica, durante o período obrigatório de inactividade dos navios, que o negócio do transporte de passageiros impunha.

Analisando as profundas mudanças que tiveram lugar nos paquetes, entre o início da década de 1860 e meados do século XX, Alain Corbin (2001:78) considera que ocorreu uma “metamorfose do sacrificio em prazer”.

Num primeiro momento, entre 1860 e 1880, a arquitectura da 1.ª classe dos navios procura recriar “a atmosfera familiar da casa burguesa e o ambiente de clube”, apesar de a maior parte do tempo dos «passageiros de cabina» ser passada “no sofá de uma cabina exígua, de higiene rudimentar e atmosfera confinada”, o que, conjuntamente com a constante ameaça de enjoo, torna os passageiros “ávidos de conforto”, durante as cerca de duas semanas da travessia do Atlântico.

A partir de 1880-90, a clientela do crescente tráfego transatlântico diversifica-se, e “estabelece-se uma nova relação entre o paquete e o grande hotel”, aumentando o conforto e o luxo. Os passageiros da 1.ª classe passam a dispor de água à discrição e de

---

<sup>46</sup> Ricardo Murias López (*Tesis doctoral*, 2002:14), cita propaganda de um armador de Hamburgo, publicada no *Leipziger Illustrierte Zeitung*, anunciando, já em 1845, a realização de um cruzeiro de “volta ao mundo”.

<sup>47</sup> Thomas Cook é reconhecido como um agente de viagens pioneiro, inicialmente na organização de viagens turísticas ferroviárias; e depois na organização de cruzeiros à volta do mundo, em paquetes como o *Franconia*, da Cunard - que transportava cerca de quatrocentos passageiros, na sua maioria americanos, idosos e ricos, todos em primeira classe (Porter, 2001: 32-36).

quarto de banho nos apartamentos de luxo. Aumenta a dimensão e qualidade dos espaços públicos, já dotados de electricidade e aquecimento a vapor.

A partir da última década do século XIX, alguns navios passaram a ser reconvertidos, ou mesmo construídos de raiz, exclusivamente para a realização de cruzeiros de luxo, apenas com 1.<sup>a</sup> classe a bordo<sup>48</sup>. Depois de 1905, o *hotelismo* triunfa: alguns navios passam a integrar jardins de inverno, salões de leitura, de correspondência, e um grande salão de baile. Vários grandes transatlânticos (*liners*) desta época efectuavam também cruzeiros (no Mediterrâneo; Antilhas; América do Sul; etc.), aproveitando a época baixa, ou seja, no Inverno, quando havia menos passageiros para as travessias das linhas regulares<sup>49</sup>.

A 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial, de 1914-18, interrompeu a crescente tendência cruzeirística, com grande parte dos navios a serem requisitados para o transporte de tropas (Decrey, n/p, 2004:11; Wall, 1978:209-220)<sup>50</sup>. Durante a guerra, vários navios foram apresados (nomeadamente navios alemães, tomados pela marinha norte-americana), e muitos outros acabaram destruídos (ex: *Lusitania*, da Cunard, em 1915), com perdas muito significativas para ambos os lados.

A generalização da prática dos cruzeiros, pelas principais companhias de navegação marítima, terá ocorrido no período entre guerras (1918 a 1939) – embora, na época, este tipo de viagens ainda constituísse um privilégio (que se tornaria moda), reservado às elites e classes mais abastadas (Corbin, 2001:77). Nos anos 20 e 30, as principais

---

<sup>48</sup> Caso do *Vectis*, da *Peninsular and Oriental*, adaptado, em 1903, para transportar 150 passageiros de cruzeiro, em 1.<sup>a</sup> classe; ou, do navio alemão *Prinzessin Victoria Louise*, da *Hamburg America Line*, desenhado especificamente para viagens de cruzeiros, e construído em 1901 (Murias López, 2002:18-21).

<sup>49</sup> A partir de 1907, a *Cunard* oferecia viagens de volta ao mundo, nos seus navios de linha (*Mauretania*, *Lusitania* e *Aquitania*), organizadas em conjunto com as agências de viagens *Thomas Cook* e *American Express* (Murias López, 2002:20).

<sup>50</sup> Chegou mesmo a ser ponderada a utilização de alguns grandes transatlânticos como navios de guerra, mas as avultadas quantidades de carvão que estes navios consumiam, e por conseguinte os recorrentes abastecimentos de combustível necessários, acabaram por inviabilizar essa hipótese.

No entanto, graças à sua enorme capacidade de transporte, muitos *liners* foram colocados “ao serviço da guerra” e utilizados no transporte de soldados, nos abastecimentos às tropas, ou como navios-hospital. Nessas circunstâncias, alguns navios foram camuflados com pinturas ao estilo *Dazzle Painting/Razzle Dazzle* - magníficos esquemas de camuflagem, inspirados nas correntes artísticas da época, em particular o cubismo -, que visavam confundir o inimigo, dificultando a percepção da direcção do navio (Wall, 1978:209-220).

companhias com construção de paquetes (inglesas, francesas, alemãs e americanas), competiam entre si, na afirmação da elegância, luxo, *glamour* e conforto, a bordo dos seus navios.

Acompanhando a crescente velocidade e regularidade das travessias, surgem novas cadências horárias, marcadas pelas refeições e pelas diversas actividades oferecidas aos passageiros (cinema, orquestra, espectáculos diversos). Com as novas condições a bordo (por exemplo, a nível da climatização dos espaços e da multiplicação de lavabos privados), as travessias da 1.<sup>a</sup> classe passam a ser sinónimo de prazer.

Dá-se uma recomposição da vida social a bordo, através da abertura da alta sociedade internacional à convivência com as vedetas de cinema, *music-hall* e moda, promovendo-se um ambiente de “festa itinerante”. Os cuidados com o corpo (seguindo a tendência da época, de crescente hedonismo), passam a ser parte integrante das actividades a bordo, introduzindo-se a prática de diversos desportos – como o *shuffle board* ou o *deck tennis* -, e a utilização de piscinas e do *solarium* na ponte dos navios, recriando uma “estância balnear flutuante”.

“Tal como o grande hotel, o paquete transformou-se numa coisa muito diferente de um alojamento. Permite a afirmação de um sentimento de pertença. É o cenário privilegiado de um modo de reconhecimento. Contribui para moldar o comportamento dos indivíduos que compõem uma alta sociedade internacional sujeita, permanentemente ou durante o tempo de uma travessia, a um vazio de tempo que assume e apresenta como lazer ostentatório.

O paquete, outrora reino do mal-estar, torna-se um lugar terapêutico, um templo para os cuidados do corpo.” (Corbin, 2001: 74)

“In the 1920s, cruising became the thing to do for the world’s well-to-do. Being pampered in such great style was fashionable – and is still the underlying concept of cruising. The ship took you and your belongings anywhere, and fed you, accommodated you, relaxed you, and entertained you. At the same time, it even catered for your servants – who, of course, accompanied you.”(Ward, 2007:38)

Neste período, a adopção de políticas de imigração muito restritivas por parte dos E.U.A (e do Canadá e Argentina) – com nova legislação e imposição de quotas –, terá contribuído para a reconversão das companhias de navegação, que, com a queda do “negócio da emigração”, se foram adaptando a novas clientelas.

Por outro lado, nos Estados Unidos, as políticas proibicionistas dos anos 30 terão também fomentado a realização de cruzeiros de curta duração, (com a instituição dos chamados *booze cruises*):

“After all, just a few miles out at the sea, you were free to consume as much liquor as you wished. And cheap three- and four-day weekend “booze cruises” out of New York were preferable to “bathtub gin”. Then came short cruises, with destinations as well as alcohol. In time, the short cruises was to become one of the principal sources of profit for the steamship companies of the day.” (Ward, 2007:38)

Durante a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial (1939-45), interromperam-se, mais uma vez, as viagens regulares de passageiros, assim como as viagens de cruzeiro; retomando-se a adequação de frotas mercantes às exigências da guerra (ex: *Queen Mary*, adaptado para o transporte de tropas).

No pós-guerra, algumas companhias de navegação tiveram um novo fôlego, tanto no transporte de passageiros, como na realização de cruzeiros (as perdas de navios nalgumas frotas, beneficiariam as restantes, ao eliminarem competidores num mercado restabelecido). Tal como tinha sucedido depois da Grande Guerra, a decoração interior dos navios sofreu remodelações, adequando-se às tendências da época.

Contudo, este novo período áureo seria breve: o transporte marítimo de passageiros iniciara o seu irreversível declínio, perdendo terreno para as linhas aéreas.

#### ***4.1.3. O aparecimento das linhas aéreas e declínio irreversível do transporte marítimo de passageiros***

“L’après-guerre représentera les plus beaux jours de l’industrie, alors même que la concurrence du transport aérien commence à se faire ressentir. On dira: «le style transatlantique atteint son apogée au moment même où les paquebots semblent voués à la disparition».”(Decrey, n/p, 2004:12)

No início dos anos 60, ainda era mais barato atravessar o Atlântico de navio do que de avião, mas isso mudaria rapidamente, com a introdução do *Boeing 747*, no início dos anos 70. Em 1962, mais de um milhão de pessoas efectuaram a travessia por via marítima; em 1970, esse número decrescera para 250.000 (Ward, 2007:39).

“It was, all in all, a modest enough start, but aviation, of all sciences, was boosted by the war years far beyond anything engineers thought possible in 1939.

(...) When the war ended, the big long-range airplane was a fact. With jet power installed, man had discovered the perfect alternative to the superliner as a method of intercontinental passenger transport.

(...) Whereas eighty-six express liners worked the service in 1939, by 1953 the figure was down to forty, and some of these were over forty-years-old. In that year 38 per cent of travellers preferred to cross by air. Four years later the total had risen to 55 per cent. By 1960, the airlines had taken 69 per cent of the business, carrying almost two million passengers. By then, it was clear to all who cared to notice that the big liners were doomed as commuter vehicles.” (Wall, 1978:243)

O encerramento do Canal do Suez (em 1956-57 e entre 1967 e 1975), constituiu um factor adicional de competitividade para as linhas aéreas, obrigando as companhias de navegação a alterar as tradicionais rotas para Oriente – pois a circumnavegação obrigatória do continente africano, para atingir o Índico e a Austrália, aumentava demasiado o tempo e os custos das viagens marítimas (L’Abbate, n/p, 2004:7).

O próprio aumento do preço dos combustíveis, com as crises no sector petrolífero, terá, também, sido determinante (Decrey, n/p, 2004:12) para a crise do transporte marítimo de passageiros.

Vivia-se o fim de uma época, com o progressivo desaparecimento das linhas regulares de passageiros, asseguradas pelos grandes paquetes. Multiplicou-se o desemprego no sector, várias companhias faliram, muitos navios foram vendidos por baixo preço, ou desmantelados.

#### **4.1.4. *A transição para a “nova era” do turismo de cruzeiros***

Nos anos 70, as companhias de navegação “sobreviventes”, que ainda efectuavam transporte marítimo de passageiros, começaram a alternar esta prática com a realização de cruzeiros turísticos. Segundo Salvatore L’Abbate (n/p, 2004:8) na sequência da crise no sector, algumas companhias viram-se forçadas a reformular a própria concepção dos navios. Velhos transatlânticos foram reestruturados e reconvertidos, e começaram a construir-se outros navios, já adaptados para a realização de cruzeiros turísticos.

Enquanto nos navios para transporte de passageiros, o objectivo era chegar ao destino, o mais brevemente possível; a divisão entre classes sociais era rígida e



condicionadora da organização a bordo, com um tratamento distinto aos vários tipos de passageiros; com o aumento da procura turística e o decréscimo do transporte de passageiros, os navios passaram a cumprir outros desígnios, adaptando-se ao transporte de turistas e à realização de cruzeiros.

“Those [ships] that survived attempted to mix transatlantic crossings with voyages south to the sun. The Caribbean (including the Bahamas) became appealing, cruising became an alternative, and an entire new industry was born, with new lines being formed exclusively for cruising.

Then smaller, more specialized ships arrived, capable of getting into the tiny ports of developing Caribbean islands (there were no commercial airlines taking vacationers to the Caribbean then, and few hotels). Instead of cruising long distances south from more northerly ports such as New York, companies established their headquarters in Florida. This not only avoided the cold weather, choppy seas and expense of the northern ports but also saved fuel costs with shorter runs to the Caribbean. Cruising was reborn.” (Ward, 2007:39).

A crescente *massificação* do turismo conduziu à “nova era” da moderna indústria do turismo de cruzeiros. A escolha dos itinerários e respectivas escalas (portos visitados), tornaram-se fundamentais; ao mesmo tempo que se impôs a democratização a bordo, com o desaparecimento da distinção classista no interior do navio: a generalidade dos serviços e dos espaços comuns passaram a estar acessíveis a todos os passageiros. Na moderna indústria de cruzeiros, existe uma única classe a bordo, com áreas de restauração comuns e acesso livre de todos os passageiros às áreas públicas; as diferenças entre os passageiros, residem unicamente na localização, tamanho e luxo interior dos camarotes (áreas privadas do navio) – os preços da viagem são estabelecidos em função do tipo de alojamento e não em função da qualidade do serviço prestado a bordo (comum a todos os passageiros) (Murias López, n/p, 2002:85).

A partir do início dos anos 80, deu-se um verdadeiro *boom* na construção de navios, com o turismo de cruzeiros a assumir uma importância crescente no mercado americano, em particular nas Caraíbas. Desde então, a actividade dos cruzeiros intensificou-se também, progressivamente, na Europa.

A partir dos anos 90, acentuaram-se algumas tendências (João Figueira de Sousa, 2003:14-24), nomeadamente uma forte *industrialização da actividade*, com a lógica comercial, dos grandes grupos económicos, a dominar o sector. O estabelecimento de

parcerias com operadores turísticos e companhias de aviação, facilita a distribuição dos cruzeiros como produtos turísticos, com a criação de “pacotes” apelativos e competitivos.

Tem-se assistido, também, ao reforço da “expressão territorial” dos cruzeiros turísticos, com a *expansão das áreas geográficas* e a densificação da respectiva rede de fluxos, através da adopção de novos itinerários e da diversificação das regiões e portos visitados.

Outra tendência, tem sido o *aumento da capacidade das frotas* e a construção de navios de cruzeiro cada vez maiores (*gigantismo*): o maior navio a navegar actualmente - o *Freedom of the Seas*, da Royal Caribbean -, tem capacidade para transportar 4900 passageiros e 1385 tripulantes, soma que, em utilização máxima, ultrapassa as 6000 pessoas a bordo. Por outro lado, a crescente oferta de cruzeiros de curta duração (3-4 dias a 7 dias), tem igualmente contribuído para uma *democratização* dos cruzeiros, com a progressiva captação das classes médias (graças às tarifas mais reduzidas, que os menores itinerários e as economias de escala permitem). Embora ainda existam segmentos de luxo no mercado dos cruzeiros, a criação de cruzeiros que se enquadram no chamado “turismo de massas” (hoje a principal quota de mercado), tem sido a grande aposta.

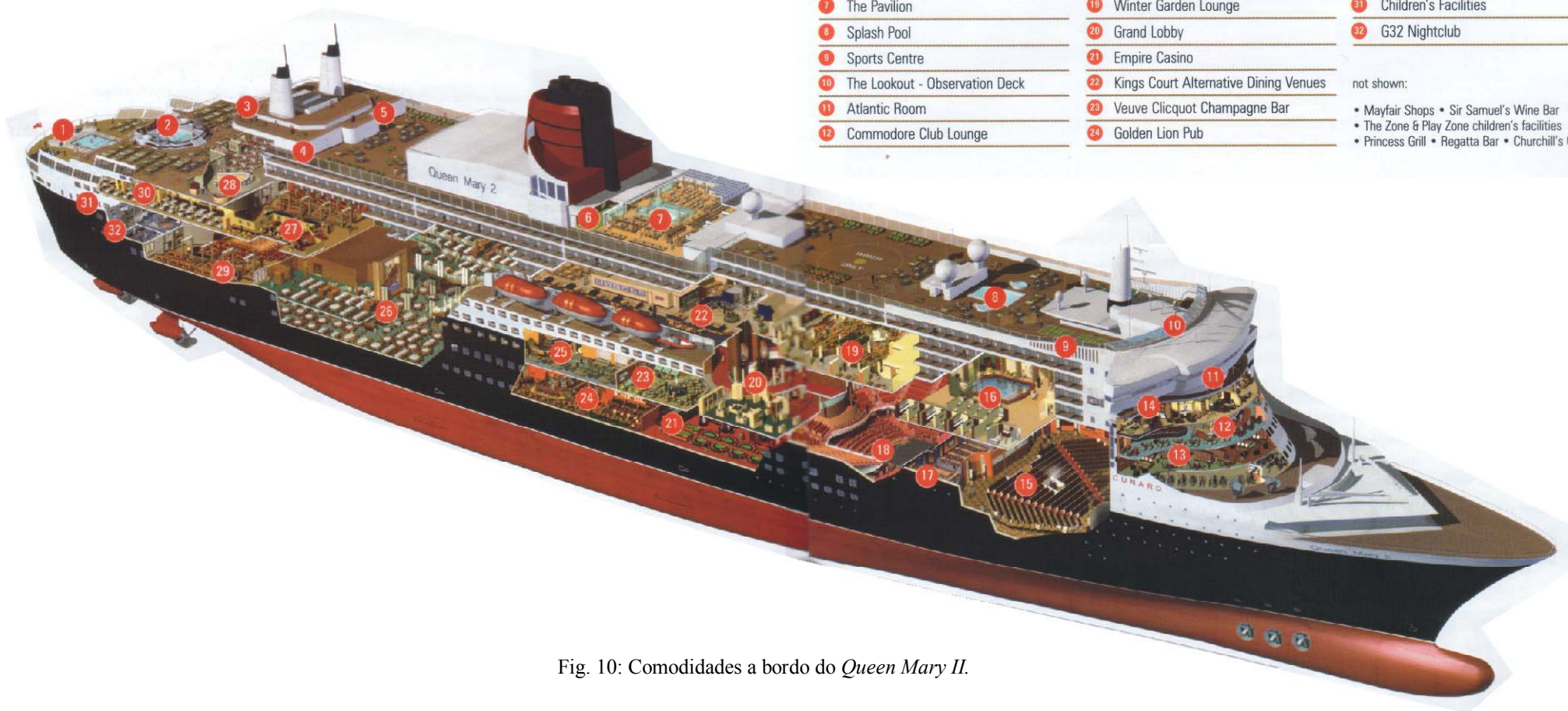
A *diversificação e a especialização da oferta* são também características do sector, multiplicando-se os cruzeiros temáticos (exploração, natureza, gastronómicos, desportivos, de negócios, culturais, etc.), e os dirigidos a determinados clientes-alvo (famílias, jovens, *single*, *gay*, etc.). Paralelamente, diversificam-se as actividades disponíveis a bordo: espectáculos de cinema, teatro, musicais; jogos, concursos, palestras com especialistas convidados, *spa*, *surf*, *karaoke*, *ateliers* para crianças, escalada, etc.. Muitos navios de cruzeiro transformaram-se em verdadeiros *resorts* flutuantes.

Como vimos, entre o final do século XIX e os nossos dias, as transformações nas viagens marítimas foram tão profundas, que os primeiros cruzeiros turísticos já nada têm em comum com os de hoje. As companhias de navegação, e respectivos navios, deixaram de estar orientadas para a prestação de um *serviço de transporte*, para passarem a oferecer um *produto turístico* (síntese evolutiva no Quadro I).

**Quadro I – Do transporte regular de passageiros aos cruzeiros turísticos: síntese evolutiva**

|  |                                   |   |
|--|-----------------------------------|---|
| Circuitos turísticos sobretudo reservados às elites                        | <b>Século XIX</b>                 | <p>Ínicio da navegação a vapor (2.<sup>a</sup> década)</p> <p>Distinção social a bordo, com áreas distintas para as várias classes</p> <p>Rentabilização dos navios de linha nos períodos de inactividade no transporte de passageiros (2.<sup>a</sup> metade)</p> <p>Aparecimento dos primeiros navios só com 1.<sup>a</sup> classe a bordo, para a realização de circuitos turísticos de luxo</p> |
|  | <b>Início do Século XX</b>        | <p>Melhoria das condições a bordo dos paquetes</p> <p>Triunfo do <i>hotelismo</i></p>   |
|  | <b>Período entre guerras</b>      | <p>Generalização da realização de cruzeiros pelas principais companhias de navegação (ainda reservados às classes mais abastadas)</p> <p>Auge da elegância, luxo e <i>glamour</i> a bordo</p> <p>Expansão dos chamados <i>Booze Cruises</i> (EUA)</p> <p>Políticas de restrição à imigração e quebras no negócio de transporte de passageiros</p>   |
|  | <b>Pós- 2.<sup>a</sup> Guerra</b> | <p>Novo fôlego no transporte de passageiros e na realização de cruzeiros turísticos</p>   |
| Crise no transporte marítimo<br>Transição para os novos navios de cruzeiro | <b>Anos 50</b>                    | <p>Ínicio do declínio, com o aparecimento das linhas aéreas</p> <p>Encerramento do Canal do Suez (1956-57) obriga à alteração de rotas, aumentando o tempo e os custos das viagens marítimas</p>  |
|  | <b>Anos 60</b>                    | <p>Expansão das linhas aéreas</p> <p>Crise no sector do transporte marítimo de passageiros; fim da “era dourada” dos grandes transatlânticos</p>  |
|  | <b>Anos 70</b>                    | <p>Período de transição, em que coexistem velhos <i>liners</i> e novos navios de cruzeiro (com democratização, i. e. sem distinção de classes, a bordo)</p> <p>Crises no sector petrolífero e aumento do preço dos combustíveis</p>   |
| “Nova era” dos cruzeiros marítimos   | <b>Anos 80</b>                    | <p>Explosão do fenómeno dos cruzeiros no mercado americano, e em particular nas Caraíbas</p>  |
|  | <b>Anos 90</b>                    | <p>A indústria dos cruzeiros aproxima-se da mega-indústria das viagens e do turismo</p> <p>Gigantismo dos navios</p>  |
|  | <b>Século XXI</b>                 | <p>Diversificação da oferta</p> <p>Expansão do turismo de cruzeiros</p>   |

Fonte: Elaboração própria, a partir de Corbin, 2001 e L’Abbate, 2004



## QM2 AT A GLANCE

- |                                    |  |                              |
|------------------------------------|--|------------------------------|
| 1 Minnows Pool                     | 13 Library & Bookshop                    | 25 Chart Room Bar and Lounge |
| 2 Terrace Pool                     | 14 Royal Suites with private lift access | 26 Britannia Restaurant      |
| 3 Grand Duplex & Duplex Apartments | 15 Illuminations - Theatre & Auditorium  | 27 Queens Grill Lounge       |
| 4 Kennels                          | 16 Canyon Ranch SpaClub                  | 28 Todd English Restaurant   |
| 5 Boardwalk Café                   | 17 Cunard ConneXions™                    | 29 Queen's Room - Ballroom   |
| 6 Fairways - Golf Simulators       | 18 Royal Court Theatre                   | 30 Queens Grill              |
| 7 The Pavilion                     | 19 Winter Garden Lounge                  | 31 Children's Facilities     |
| 8 Splash Pool                      | 20 Grand Lobby                           | 32 G32 Nightclub             |
| 9 Sports Centre                    | 21 Empire Casino                         |                              |
| 10 The Lookout - Observation Deck  | 22 Kings Court Alternative Dining Venues |                              |
| 11 Atlantic Room                   | 23 Veuve Clicquot Champagne Bar          |                              |
| 12 Commodore Club Lounge           | 24 Golden Lion Pub                       |                              |
- not shown:
- Mayfair Shops • Sir Samuel's Wine Bar
  - The Zone & Play Zone children's facilities
  - Princess Grill • Regatta Bar • Churchill's Cigar Lounge

Fig. 10: Comodidades a bordo do *Queen Mary II*.

Actualmente, o “produto cruzeiro” (cada vez mais acessível às classes médias, e competindo directamente com os hotéis e *resorts* em terra) consiste num pacote de serviços, com extensão e composição variáveis, cujo núcleo central é composto por uma *viagem multidestinos*, a bordo de um navio que oferece o serviço turístico-hoteleiro de base, para além de uma série de serviços complementares que funcionam como elementos distintivos (L’Abbate, n/p, 2004:54).

## 5. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS NO PORTO DE LISBOA

No capítulo anterior, assinalámos as principais transformações que conduziram o transporte marítimo de passageiros (da navegação a vapor, aos grandes *liners*, e às significativas vagas migratórias transatlânticas) até à moderna indústria do turismo de cruzeiros. Neste capítulo, regressamos ao porto de Lisboa, para situar historicamente as principais transformações, no movimento de passageiros marítimos, que aqui tiveram lugar.

Como vimos, a partir da segunda metade do século XIX, os novos *usos sociais do tempo* da chamada «classe do lazer», assinalaram os primórdios das viagens marítimas de carácter turístico (reservadas às elites), que coexistiam nos mesmos navios com o transporte de mercadorias e correio e com outros tipos de passageiros (de outras classes, emigrantes, colonos, prisioneiros, etc.).

Nesta altura, pela sua localização estratégica “no extremo ocidental da Europa e no caminho dos grandes países do norte para as Américas, para a África, e para o Mediterrâneo”, o porto de Lisboa constituía um importante porto de escala com “condições, como nenhum outro da Península para constituir o caminho mais curto das viagens transatlânticas” (Perestrelo, 1936). Lisboa era o último porto antes das grandes viagens, e o primeiro porto depois das travessias.

### 5.1. Síntese geral do transporte marítimo de passageiros no porto de Lisboa<sup>51</sup>

Em Lisboa, na segunda metade do século XIX, a emigração representava o principal fluxo no movimento marítimo de passageiros. Os portugueses que emigravam dirigiam-se, maioritariamente, para a América do Sul, e em especial para o Brasil. Na sequência da ligação por caminho de ferro entre Lisboa e Vila Nova de Gaia, em 1864, o fluxo migratório das populações do Norte do país, rumo ao Brasil, passou a deslocar-se para Lisboa, daqui partindo nas carreiras transatlânticas estrangeiras (Alves, 1993: 412).

“No início da década de 60, os veleiros e os vapores eram concorrentes no transporte de carga e de passageiros. Os vapores ofereciam a vantagem da velocidade e regularidade da máquina,

---

<sup>51</sup> Considera-se aqui apenas o tráfego de passageiros de navegação marítima (não se inclui, portanto, o tráfego de passageiros de navegação fluvial, entre as margens do Tejo).

mas implicavam elevados investimentos iniciais, e o carvão era mais caro que o vento e ocupava muito espaço que de outro modo seria destinado a carga.

(...) A cronologia da substituição da vela pelo vapor foi diferente para diferentes cargas, passageiros e rotas. (...) No caso do transporte de passageiros entre Portugal e o Brasil, a substituição começou com os paquetes dos anos 50, mas (...) ocorreu essencialmente na primeira metade da década de 70.” (Leite, 1991: 746-747)

Por volta de 1870, das diversas carreiras regulares que faziam escala no porto de Lisboa, a maioria dos vapores eram estrangeiros (ingleses, franceses ou alemães), enquanto a maioria dos veleiros eram portugueses, pois “os portugueses continuavam a ser capazes de construir, armar e gerir uma grande frota de veleiros, mas revelavam-se incapazes de absorver a nova tecnologia, com maiores exigências de capital e organização” (Leite, 1991: 749).

Durante este período, o sector de comunicações e transportes registou mudanças profundas, não apenas graças aos comboios e aos vapores, mas também a “todo um conjunto de inovações e melhoramentos – do telégrafo à composição tipográfica, da distribuição de correio às instalações portuárias -, que produziram um efeito combinado de informação, velocidade, regularização e organização” (*op. cit.*: 741).

The Pacific Steam Navigation Company

**Caes do Sodré, 64, 1.º**

LISBOA

OS AGENTES—E. Pinto Basto & C.ª



Viagens rapidas para o Brasil e portos do Pacifico. Carreira quinzenal (às quartas feiras alternadas. Grandes paquetes, luz electrica, luxo e todas as commodidades. Preços modicos para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Valparaiso, portos do Chile e Peru, e, na volta, para La Pa-llice Liverpool.

Compagnie des Messageries Maritimes

Paquebots poste français

**Linha Transatlantica**



Para Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres

Os passageiros de 3.ª classe podem dirigir-se a OREY ANTUNES & C.ª—4, Praça dos Remo-lares.

Para passagens, carga e todas as informações trata-se na Agencia da Companhia—32, Rua Aurea.

Os agentes, SOCIEDADE TORLADES

**MALA REAL INGLEZA**

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



Viagens quinzenaes

PARA O

**BRASIL E RIO DA PRATA**

Pelos magnificos vapores d'esta antiga Companhia

Prestam-se todas as informações na rua d'El-rei, 31.

OS AGENTES

JAMES RAWES & C.ª

Empreza Nacional de Navegação



Itinerario das carreiras parr a Costa occidental e oriental d'Africa

SAHIDAS—Dia 17 Para Madeira S. Vicente, S. Thiago, Principe S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes.

Dia 1: S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique

Dia 21: S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio da Zaire, Amorizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes.

Para carga e passagens trata-se no escriptorio da Empreza, Rua da Prata, 8, 1.º.

EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO



Para **Madeira, S.ª Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia) S. Jorge, Caes do Pico, Fayal.**

Sae o vapor **Açôr**, com mandante Carlos Pereira Vidinha, no dia 5 de Dezembro às 40 horas da manhã.

Trata-se com os agentes—Caes do Sodré, 84, 2.º

Serrão, Germano Arnaud

Fig. 11: Anúncios de Companhias de Navegação publicados em 1905 (in *Brazil-Portugal*).



Fig. 12: Emigrantes russos com destino ao Brasil<sup>52</sup>.

A emigração constituía então um importante negócio, mobilizando desde engajadores a agentes das companhias de navegação. O próprio Estado retirava dividendos, cobrando selo e emolumentos pela emissão de passaporte (obrigatório para todos os passageiros da 3.<sup>a</sup> classe, mas dispensável para os da 1.<sup>a</sup> depois de 1907). Segundo Joaquim da Costa Leite (1996: 393):

“(…) a maior fatia dos negócios da emigração correspondia à passagem transatlântica. (...) as companhias de navegação a vapor retinham cerca de dois terços das receitas das passagens, cedendo um terço, em comissões, aos agentes e subagentes. Estes estavam hierarquicamente organizados, desde os agentes principais em Lisboa e Porto até aos angariadores locais. Nos anos de ponta da emigração a rede de agentes deveria abranger alguns milhares de pessoas que, tendo geralmente outros proventos, aproveitavam também as oportunidades de um negócio muito irregular, mas, aparentemente, bastante lucrativo. A intermediação de passagens e passaportes abria ainda a oportunidade para o financiamento dos emigrantes, com empréstimos a juros elevados garantidos por hipoteca.”

Curiosamente, em Lisboa, ainda hoje existem diversos agentes de navegação com antecedentes que remontam a finais do século XVIII (ex: *G. Laidley & C.<sup>a</sup>, Rawes & C.<sup>a</sup>, E. Pinto Basto*)<sup>53</sup> – cujas referências à história da empresa e aos respectivos

<sup>52</sup> Fonte: AML-AF; data provável: 1923, fotógrafo não identificado.

<sup>53</sup> Existirão, certamente, muitas «histórias de família» interessantes nesta actividade, traduzindo uma elevada continuidade geracional, e revelando um enraizamento na sociedade portuguesa da imigração associada aos negócios, por classes abastadas.



antepassados fundadores (em diversos casos, estrangeiros que se fixaram, desde essa altura, no nosso país, alguns estabelecendo-se no Porto e posteriormente criando delegações em Lisboa), se encontram actualmente em diversas páginas *internet*.

Em 1907 (204-211), o Eng.º Adolpho Loureiro reconhecia a ausência, até então, de um registo regular do número de passageiros marítimos que entravam e saíam em Lisboa. Os dados que conseguira recolher<sup>54</sup>, assinalam a importância do movimento de passageiros rumo ao Brasil, Rio da Prata e África – entre 1902 e 1905, verificou-se uma média superior a 20.000 passageiros/ano, nessas carreiras, embarcados e desembarcados em Lisboa; em 1905, o número total de passageiros foi superior a 100.000 (e o de tripulantes superior a 105.000), e o número de passageiros em trânsito ultrapassou os 73.000 (fig.12).

| Anos       | Vapores da carreira da África e do Brasil |                           | Por outras embarcações           |                   |                                       |                   | Total  |
|------------|---|---------------------------|----------------------------------|-------------------|---------------------------------------|-------------------|--------|
|            | Passageiros embarcados                    | Passageiros desembarcados | Passageiros embarcados ou saídos |                   | Passageiros entrados ou desembarcados |                   |        |
|            |   |                           | Longo curso                      | Pequena cabotagem | Longo curso                           | Pequena cabotagem |        |
| 1902 . . . | 17:682                                    | 25:400                    | -                                | -                 | -                                     | -                 | 43:082 |
| 1903 . . . | 19:466                                    | 24:193                    | -                                | -                 | -                                     | -                 | 43:659 |
| 1904 . . . | 23:837                                    | 25:095                    | 4:500                            | 3:566             | 4:825                                 | 4:424             | 66:247 |
| 1905 . . . | 24:857                                    | 24:573                    | 4:923                            | 3:672             | 4:792                                 | 3:775             | 66:592 |
| Media . .  | 24:815                                    | 21:460                    | 4:711                            | 8:819             | 4:808                                 | 4:100             | 66:420 |

| Anos           | Navios entrados | Arqueação em metros cubicos | Tripulantes | Passageiros |             | Sommas  |
|----------------|-----------------|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|---------|
|                |                 |                             |             | Para Lisboa | Em transito |         |
| 1899 . . . . . | 2:082           | 2.421:636                   | 85:312      | 28:135      | 39:236      | 67:371  |
| 1900 . . . . . | 2:227           | 2.641:860                   | 86:742      | 33:034      | 47:347      | 80:381  |
| 1901 . . . . . | 2:357           | 2.489:163                   | 87:810      | 31:516      | 46:341      | 77:857  |
| 1902 . . . . . | 2:364           | 2.725:384                   | 96:178      | 29:145      | 45:341      | 74:486  |
| 1903 . . . . . | 2:501           | 3.185:519                   | 105:518     | 27:148      | 50:246      | 77:394  |
| 1904 . . . . . | 2:447           | 3.299:870                   | 103:673     | 28:043      | 57:789      | 85:832  |
| 1905 . . . . . | 2:570           | 3.202:573                   | 105:804     | 27:580      | 73:049      | 100:629 |
| Media . . . .  | 2:364           | 2.892:287                   | 95:862      | 29:229      | 51:335      | 80:565  |

Fig. 13: Exemplo de dados relativos ao movimento de passageiros marítimos no porto de Lisboa, compilados pelo Eng.º Adolpho Loureiro (1907).

Para além dos emigrantes (e dos homens de negócios, aventureiros e visitantes, que então viajavam na 1.ª e 2.ª classe dos navios), os militares constituíam outro importante fluxo de passageiros.

A partir de 1917, os registos existentes são mais fidedignos (Rodrigues, 1979:69). Verifica-se, através da análise do quadro II, que os passageiros em trânsito têm constituído o fluxo predominante no porto de Lisboa, exceptuando os anos 1940-1946 (como consequência da 2.ª Guerra Mundial), em que os fluxos de passageiros embarcados e desembarcados foram mais relevantes.

<sup>54</sup> Nos quais, curiosamente, também se referem as tripulações.

De acordo com Fátima Rodrigues (1979:69), o volume de passageiros embarcados, regra geral, supera o de passageiros desembarcados, embora esta tendência se tenha invertido “em períodos de crise económica internacional, que motivaram o regresso de emigrantes, como sucedeu no período de 1930 a 1933 ou de 1943 a 1948”.

Para esta autora, num período em que não existiam outros meios de transporte acessíveis, os fluxos de embarque e desembarque de passageiros no porto de Lisboa, foram determinados, sobretudo pela emigração portuguesa - para continentes e “países de além-mar” – e, por colonos, que utilizavam a via marítima.

Por outro lado, o estatuto de «neutralidade colaborante» do país, durante a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, fez de Lisboa um porto fundamental – “uma porta aberta”-, onde os beligerantes faziam circular os seus agentes, trocavam prisioneiros, ou se desembaraçavam de civis incómodos (Pina, 1999:107, citando um texto do jornalista Harvey Klemer, publicado na *National Geographic Magazine*, em 1941).

Depois de 1960, a emigração portuguesa passou a dirigir-se para “novos rumos”, na Europa, acessíveis por transporte terrestre. Por outro lado, a guerra colonial – “que rebentou em Angola, em 1961, e se propagou às outras colónias” – mobilizou a deslocação de grandes contingentes militares para África por via marítima, contrabalançando o decréscimo de passageiros emigrantes.

Entre 1961 e 1975, a generalidade dos embarques e desembarques de passageiros era constituída por tropas, verificando-se um decréscimo brusco nestes movimentos, na sequência da revolução de Abril. No período de 1971 a 1975, o fluxo de passageiros desembarcados em Lisboa superou o de passageiros embarcados, em virtude da “evacuação maciça das forças armadas provenientes das ex-colónias” e dos “colonos retornados” (Rodrigues, 1979: 71-73).

Em finais dos anos 70, assistia-se à redução progressiva do tráfego de passageiros de navegação marítima - dada a “concorrência acérrima dos transportes terrestres e aéreos, mais rápidos e mais cómodos”, o «transporte marítimo de passageiros» entrava em declínio. Em 1976 (último ano na análise da autora), o movimento de passageiros de navegação marítima foi bastante reduzido, “com o predomínio de passageiros em trânsito, normalmente em circuito turístico” (Rodrigues, 1979: 66; 73).

Após vários anos de decréscimo, o número de passageiros marítimos retoma uma tendência de crescimento em 1988, que se acentua nos anos 90, essencialmente graças ao aumento do número de cruzeiros com escala em Lisboa.

**Quadro II - Evolução dos passageiros de navegação marítima no porto de Lisboa**

| Anos | Embarcados | Desembarcados | Em trânsito | Total Geral |
|------|------------|---------------|-------------|-------------|
| 1917 | 28.069     | 15.285        | -           | 43.354      |
| 1918 | 24.954     | 17.523        | -           | 42.477      |
| 1919 | 28.975     | 37.588        | 108.647     | 175.210     |
| 1920 | 52.868     | 41.893        | 114.637     | 209.398     |
| 1921 | 31.938     | 38.614        | 103.927     | 174.479     |
| 1922 | 38.646     | 34.552        | 119.842     | 193.040     |
| 1923 | 39.149     | 37.332        | 168.738     | 245.219     |
| 1924 | 34.264     | 35.124        | 178.380     | 247.768     |
| 1925 | 33.656     | 32.860        | 178.840     | 245.356     |
| 1926 | 45.359     | 35.499        | 196.045     | 276.903     |
| 1927 | 37.916     | 31.663        | 183.059     | 252.638     |
| 1928 | 42.966     | 34.077        | 192.855     | 269.898     |
| 1929 | 48.664     | 36.628        | 207.041     | 292.333     |
| 1930 | 35.501     | 37.247        | 188.222     | 260.970     |
| 1931 | 21.962     | 30.551        | 125.549     | 178.062     |
| 1932 | 20.348     | 26.255        | 142.004     | 188.607     |
| 1933 | 22.957     | 23.819        | 144.868     | 191.644     |
| 1934 | 25.044     | 24.209        | 153.975     | 203.028     |
| 1935 | 28.907     | 28.299        | 140.353     | 197.559     |
| 1936 | 36.326     | 34.572        | 155.627     | 226.525     |
| 1937 | 46.222     | 34.719        | 134.925     | 215.866     |
| 1938 | 40.881     | 33.900        | 128.092     | 202.873     |
| 1939 | 41.114     | 30.690        | 94.484      | 166.288     |
| 1940 | 39.875     | 19.423        | 18.776      | 78.074      |
| 1941 | 55.057     | 12.965        | 12.011      | 80.033      |
| 1942 | 25.802     | 15.945        | 4.437       | 46.184      |
| 1943 | 22.524     | 25.909        | 2.140       | 50.573      |
| 1944 | 29.312     | 34.392        | 3.313       | 67.017      |
| 1945 | 26.305     | 35.234        | 8.005       | 69.544      |
| 1946 | 28.784     | 36.908        | 18.369      | 84.061      |
| 1947 | 35.339     | 33.864        | 37.296      | 106.499     |
| 1948 | 34.987     | 36.211        | 64.664      | 135.862     |
| 1949 | 43.078     | 33.083        | 78.438      | 154.599     |
| 1950 | 52.468     | 36.349        | 130.661     | 219.478     |
| 1951 | 59.061     | 36.959        | 126.569     | 222.589     |
| 1952 | 84.051     | 42.840        | 136.903     | 263.794     |
| 1953 | 76.813     | 45.513        | 155.939     | 278.265     |
| 1954 | 75.326     | 45.218        | 166.786     | 287.330     |
| 1955 | 72.054     | 50.876        | 166.446     | 289.376     |
| 1956 | 70.635     | 50.647        | 138.616     | 259.898     |
| 1957 | 77.879     | 55.168        | 149.737     | 282.784     |
| 1958 | 81.478     | 55.802        | 163.569     | 300.849     |
| 1959 | 80.433     | 57.933        | 141.200     | 279.566     |
| 1960 | 76.471     | 61.378        | 130.963     | 268.812     |
| 1961 | 67.106     | 67.039        | 156.915     | 291.060     |
| 1962 | 81.077     | 60.569        | 174.089     | 315.735     |
| 1963 | 74.209     | 64.020        | 182.161     | 320.390     |
| 1964 | 76.893     | 68.131        | 196.360     | 341.384     |
| 1965 | 80.537     | 68.169        | 206.101     | 354.807     |
| 1966 | 81.970     | 72.642        | 247.296     | 401.908     |
| 1967 | 81.514     | 77.369        | 243.670     | 402.553     |
| 1968 | 84.403     | 75.950        | 262.854     | 423.207     |
| 1969 | 80.221     | 75.888        | 259.984     | 416.093     |
| 1970 | 78.408     | 74.471        | 246.740     | 399.619     |
| 1971 | 76.083     | 79.066        | 226.192     | 381.341     |
| 1972 | 66.242     | 67.630        | 197.873     | 331.745     |

**Quadro II - Evolução dos passageiros de navegação marítima no porto de Lisboa (continuação)**

| Anos | Embarcados | Desembarcados | Em trânsito | Total Geral |
|------|------------|---------------|-------------|-------------|
| 1973 | 56.033     | 64.059        | 178.595     | 298.687     |
| 1974 | 30.919     | 41.609        | 149.018     | 221.546     |
| 1975 | 24.202     | 36.323        | 130.778     | 191.303     |
| 1976 | 6.102      | 6.020         | 89.782      | 101.904     |
| 1977 | 3.187      | 5.263         | 68.754      | 77.204      |
| 1978 | 3.581      | 4.286         | 71.974      | 79.841      |
| 1979 | 2.327      | 2.772         | 68.242      | 73.341      |
| 1980 | 2.293      | 3.195         | 71.545      | 77.033      |
| 1981 | 1.400      | 2.601         | 73.093      | 77.094      |
| 1982 | 2.219      | 1.767         | 54.285      | 58.271      |
| 1983 | 2.286      | 2.153         | 53.500      | 57.939      |
| 1984 | 1.636      | 1.249         | 50.986      | 53.871      |
| 1985 | 1.875      | 2.273         | 60.046      | 64.194      |
| 1986 | 3.358      | 3.342         | 52.043      | 58.743      |
| 1987 | 4.304      | 5.286         | 48.054      | 57.644      |
| 1988 | 11.460     | 11.875        | 43.699      | 67.034      |
| 1989 | 6.112      | 5.582         | 62.547      | 74.241      |
| 1990 | 4.924      | 4.759         | 67.580      | 77.263      |
| 1991 | 4.695      | 5.247         | 78.915      | 88.857      |
| 1992 | 4.443      | 5.401         | 74.981      | 84.825      |
| 1993 | 10.114     | 11.358        | 76.926      | 98.398      |
| 1994 | 11.122     | 10.308        | 69.316      | 90.746      |
| 1995 | 17.851     | 15.683        | 72.152      | 105.686     |
| 1996 | 12.071     | 11.418        | 91.686      | 115.175     |
| 1997 | 15.175     | 14.830        | 83.471      | 113.476     |
| 1998 | 16.585     | 16.833        | 106.432     | 139.850     |
| 1999 | 29.334     | 28.762        | 103.638     | 161.734     |
| 2000 | 38.235     | 39.434        | 112.180     | 189.849     |
| 2001 | 21.668     | 23.375        | 103.812     | 148.855     |
| 2002 | 15.742     | 15.881        | 132.636     | 164.259     |
| 2003 | 24.317     | 20.675        | 166.987     | 211.979     |
| 2004 | 17.809     | 17.464        | 206.284     | 241.557     |
| 2005 | 20.882     | 23.211        | 195.431     | 239.524     |
| 2006 | 20.404     | 20.564        | 229.925     | 270.893     |

Fonte: APL - *Relatório e Contas* (vários anos).

**Evolução passageiros navegação marítima (1917-2006)**

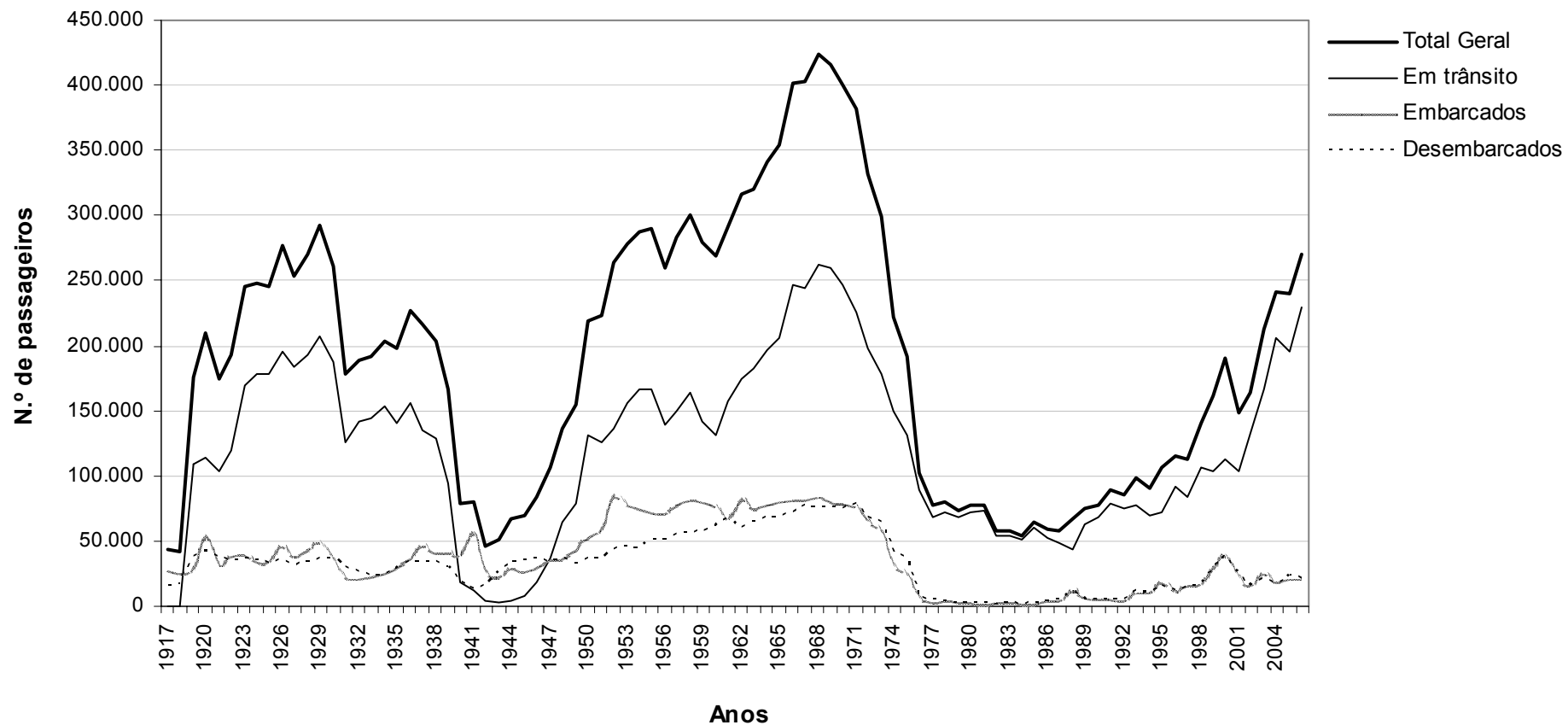


Fig. 14: Gráfico com a evolução dos passageiros de navegação marítima (1917-2006).

### 5.1.1. *As companhias de navegação nacionais*

Em Portugal, os primeiros paquetes a vapor efectuavam sobretudo ligações fluviais (Ex. Lisboa-Santarém, pelo *Conde de Palmella*, em 1821) ou costeiras (Ex: carreiras regulares Lisboa-Porto-Lisboa, pelo *Paquete Lusitano*, em 1822). Na segunda metade do século XIX, surgiram as primeiras companhias portuguesas de navegação a vapor de longo curso, com linhas regulares para os Açores, Madeira, África e Brasil<sup>55</sup>.

As primeiras companhias portuguesas de navegação a vapor, constituídas entre 1820 e 1871, tiveram uma existência efémera, como constata Luís Miguel Correia (1992:11): “Reflectindo de alguma forma o atraso do País”, estas companhias “não conseguiram estabelecer com êxito comunicações regulares entre Portugal, os territórios insulares e ultramarinos e o estrangeiro”. A excepção terá sido a carreira marítima de Lisboa ao Porto, que, a partir de 1864, cederia os passageiros ao transporte ferroviário.

Depois de 1871, iniciou-se um período de maior estabilidade, com a formação de vários armadores, nomeadamente a *Empresa Insulana de Navegação* (EIN), que passou a assegurar as ligações entre o Continente e os principais portos dos Açores e da Madeira. A partir de 1885, a Insulana iniciou também um serviço transatlântico, ligando Lisboa, Cádiz, Boston e Nova Iorque, com escala nos Açores (primeiro com o vapor *Benguella*, e, depois de 1890, com o paquete *Vega* – com capacidade para 580 passageiros, 80 em camarotes de 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe e 500 emigrantes, instalados nas cobertas) (*op. cit.*).

Em 1880, a formação da *Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa* (ENN) tornou-se decisiva para o desenvolvimento da navegação para África. Com contrato de exclusividade, nos transportes do Estado para a África Ocidental, a ENN estava obrigada a realizar 12 viagens anuais na carreira Lisboa-Moçâmedes<sup>56</sup>, tendo que transportar em cada viagem, gratuitamente, o correio e 6 colonos.

Em 1888, foi criada a *Mala Real Portuguesa*, que visava o estabelecimento de carreiras para as colónias da costa ocidental e oriental de África, incluindo na sua frota os maiores e mais luxuosos paquetes portugueses da época, faziam parte da frota da *Mala Real* - o *Rei de Portugal*, o *Loanda*, o *Moçambique* e o *Malange* (Correia, 1992: 32-33).

---

<sup>55</sup> (Correia, 1992: 7).

<sup>56</sup> Viagens redondas, com duração de 70 dias e escala na Madeira, São Vicente e São Tiago (Cabo Verde), Príncipe, São Tomé, Rio Zaire, Ambriz, Luanda e Benguela.

“Os paquetes da classe Rei de Portugal, tinham alojamento para 220 passageiros, dos quais 75 em 1.<sup>a</sup> classe, 25 em 2.<sup>a</sup> e 120 em 3.<sup>a</sup>, além de 240 praças e 12 degredados. Na época era corrente o envio de presos degredados para as colónias, e havia também que assegurar o transporte de forças militares entre a metrópole e as colónias. Estes paquetes tinham 91 tripulantes.<sup>57</sup>”

Em 1898, a *Mala Real* passou a fazer exclusivamente viagens ao Brasil<sup>58</sup> mas, apesar da reestruturação e dos subsídios estatais, não conseguiu manter-se em actividade, sendo liquidada em 1902.

Entretanto, apesar da concorrência, a *ENN* continuou a desenvolver-se, ampliando a respectiva frota e serviços prestados. Para além das carreiras regulares, com transporte de carga e passageiros, o Estado afretava periodicamente os paquetes da Empresa Nacional, para o transporte de tropas, para a Índia ou para Moçambique<sup>59</sup> (Correia, 1992: 37). Após a aquisição do segundo paquete *Portugal*, a *ENN* inaugurou em 1903 a carreira da África Oriental, entre Lisboa e os principais portos de Moçambique<sup>60</sup>. Os paquetes *África*, *Lusitania* e *Lisboa*<sup>61</sup>, seriam construídos expressamente para esta carreira.

---

<sup>57</sup> Estes foram dos primeiros navios com a 1.<sup>a</sup> classe instalada a meio do navio, a 2.<sup>a</sup> classe à popa e a 3.<sup>a</sup> à proa. A tradição dos alojamentos da 1.<sup>a</sup> classe à popa vinha dos veleiros, mas com a introdução das máquinas e da propulsão por hélice, a popa passou a ser uma zona menos confortável e com mais vibrações.

<sup>58</sup> A crise da companhia sobreveio por não existirem muitas trocas comerciais com Moçambique, além de existirem interesses estrangeiros (ingleses, franceses e alemães), com navegação própria, pelo que a *Mala Real* tinha pouca carga e passageiros para transportar e uma frota sobredimensionada.

<sup>59</sup> Caso do *Ambaca*, que viajou com tropas para Moçambique, de 22 Abril a 21 de Junho de 1895; e para Mormugão, de 1 de Maio a 19 de Junho de 1896.

<sup>60</sup> As viagens entre Lisboa e Lourenço Marques não podiam demorar mais de 28 dias, nem a viagem redonda Lisboa-Lourenço Marques-Lisboa mais de 75 dias. O contrato com a *ENN* previa a realização de uma viagem por mês, com escalas em Leixões, São Tomé, Luanda, Lourenço Marques e Beira.

<sup>61</sup> Construído em 1910, na fase mais próspera da *ENN*, o *Lisboa* podia transportar 1328 passageiros, em quatro classes: 120 em 1.<sup>a</sup>, 64 em 2.<sup>a</sup>, 144 na 3.<sup>a</sup> e 1000 em 4.<sup>a</sup> (destinada a emigrantes, soldados ou indígenas), alojados nas cobertas. Este navio dispunha de salão de fumo, orquestra de bordo, 3 cozinhas – dirigidas às várias classes a bordo -, salão de barbeiro, padaria, lavandaria e estufa de secagem da roupa, hospital, farmácia, rede telefónica e tipografia. A viagem inaugural, com 164 passageiros e 129 tripulantes, teve início no dia 1 de Julho de 1910, com largada do cais da Fundação. Na sua segunda viagem, durante a qual se daria a queda da Monarquia, o *Lisboa* encalhou a norte da Cidade do Cabo.



Fig. 15: Partida de tropas para África (1916)<sup>62</sup>.

Durante a 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial, as frotas existentes em Portugal (da *Insulana* e da *ENN*) eram insuficientes para os transportes marítimos necessários (incluindo transportes militares), pelo que o Estado recorreu ao afretamento de paquetes estrangeiros.

Em 1918, a *ENN* foi transformada em sociedade anónima, passando a chamar-se *Companhia Nacional de Navegação* (CNN). Os navios da *CNN* mantiveram as cores da antecessora e a bandeira dos quatro quadrados alternados em azul e branco (das cores nacionais ao tempo da fundação da *ENN*), assegurando as mesmas carreiras marítimas.

Na sequência da guerra, os navios ex-alemães apresados em Portugal passaram a constituir a frota dos *Transportes Marítimos do Estado* (TME), utilizados em carreiras para as Colónias, o Brasil e os EUA (ex: paquetes *Índia*, *Lima*, *Lourenço Marques*, *Mormugão*, *Quelimane*, *Porto*, *S. Jorge*, *S. Vicente* e *Tráz-os-Montes*). Os *Transportes Marítimos do Estado* viriam a ser liquidados, por má gestão, em 1922, sendo a respectiva frota vendida em hasta pública.

Entretanto, surgiram novas companhias de navegação, duas das quais incluíram navios de passageiros nas suas frotas: em 1919, foi fundada a *Sociedade Geral de Comércio*

---

<sup>62</sup> Fonte: AML-AF; fotógrafo não identificado.



*Indústria e Transportes* (SG), ligada ao Grupo CUF; e, em 1922, foi fundada, em Angola, a *Companhia Colonial de Navegação* (CCN).

Quando a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial deflagrou, em Setembro de 1939, Portugal dispunha de dez paquetes de longo curso, oito dos quais faziam a carreira de África. À *Companhia Nacional de Navegação* pertenciam os paquetes *Angola*, *Lourenço Marques*, *Nyassa* e *Quanza*; enquanto a frota da *Companhia Colonial* integrava os seguintes navios de passageiros: *Colonial*, *Guiné*, *João Belo* e *Mouzinho*.

Durante a guerra, a maioria dos paquetes estrangeiros deixaram de escalar em Lisboa, enquanto afluíam à cidade milhares de refugiados, que procuravam embarcar para as Américas. Por isso, em 1939 e 1940, a *CNN* retirou o *Angola* da linha de África e colocou-o na carreira do Brasil, onde a solicitação era maior (Correia, 1992:95). Neste período, os paquetes portugueses mantiveram em funcionamento as carreiras regulares dos Açores, Madeira e África, para além de carreiras extraordinárias para a América do Norte e Central, o Brasil e a Argentina; por outro lado asseguraram o transporte de tropas entre os vários territórios nacionais (incluindo as colónias).

No pós-guerra, devido ao reduzido número de navios de passageiros em serviço entre a Europa e a América Latina, apesar da grande procura, surgiram alguns armadores, que se especializaram no transporte de emigrantes<sup>63</sup> (Correia, 1992:137). Em Portugal, também graças às receitas extraordinárias com as viagens à América, o ministro da Marinha, Comandante Américo Thomaz, publicou a 10 de Agosto de 1945 o célebre «Despacho 100», com as linhas de orientação para a renovação da marinha de comércio nacional, prevendo a construção de 70 novos navios, entre os quais 9 paquetes<sup>64</sup>. “Um dos aspectos do «Despacho 100» que na época se revestiu de maior significado político foi o estabelecimento da carreira do Oriente, pela *Companhia Nacional de Navegação*, com os paquetes *Índia* e *Timor*” (Correia, 1992:112).

---

<sup>63</sup> Os italianos chegaram a comprar porta-aviões de escolta aliados, que acabariam transformados em navios de passageiros – armadores como a *Costa* atingiram grande desenvolvimento nesta actividade.

<sup>64</sup> O paquete *Pátria*, ao serviço da *CCN*, efectuou a sua viagem inaugural – verdadeiro acontecimento nacional – no dia 26 de Janeiro de 1948, rumo a Moçambique. O *Império*, que foi visitado por Salazar aquando da sua chegada a Lisboa (em 27 de Junho de 1948), partiu na sua viagem inaugural rumo à África Oriental, a 20 de Julho.



Fig. 16 : Anúncio da Companhia Nacional de Navegação (Fonte: *Diário de Lisboa*, Julho de 1958, Suplemento Especial dedicado ao Turismo, p. 32).

O *Vera Cruz*<sup>65</sup> e o *Santa Maria* (com lotação para mais de 1200 passageiros), viriam a ser integrados na frota da CCN, e colocados na linha do Brasil. Estes navios foram verdadeiramente os primeiros paquetes portugueses, uma vez que todos os navios anteriores eram unidades mistas de passageiros e carga.

Na década de 50, face ao crescimento do movimento de passageiros na linha de África, foram construídos novos paquetes mistos, com capacidade para transportar carga e passageiros em *classe turística*: o *Uige* (CCN) e o *Niassa* (CNN). Nas décadas de 60 e 70, estes navios viriam a ser bastante utilizados no transporte de tropas e material de guerra.

Em 1956, foi promulgado o «Despacho 123», que pretendia, até 1966, dar continuidade à renovação e expansão da frota, mas com o aumento dos encargos com a

<sup>65</sup> O *Vera Cruz* chegou a Lisboa no dia 2 de Março de 1952, sendo visitado pelas grandes figuras do regime. No dia 20 de Março, largou da estação marítima da Rocha do Conde de Óbidos, para a viagem inaugural, rumo ao Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires e Montevideu. Alguns artistas portugueses colaboraram também na decoração dos interiores do navio - cujos interiores eram considerados luxuosos para a época, “incluindo numerosos salões, bares, cinemas, jardim-de-inverno, 2 piscinas e amplos tombadilhos e solários, hospital com 5 enfermarias, salas para crianças e todas as facilidades consideradas necessárias para um grande transatlântico, incluindo ar condicionado”. O *Vera Cruz* tinha cerca de 350 tripulantes, dos quais 38 oficiais (Correia, 1992:117-118)..

defesa do Ultramar, a partir de 1961, as dificuldades financeiras deixariam por concretizar a maioria desses projectos, exceptuando a construção dos paquetes *Príncipe Perfeito* (CNN), *Infante Dom Henrique* (CCN), e *Funchal* (EIN) que entraram ao serviço em 1961 (Correia, 1992:143-144).

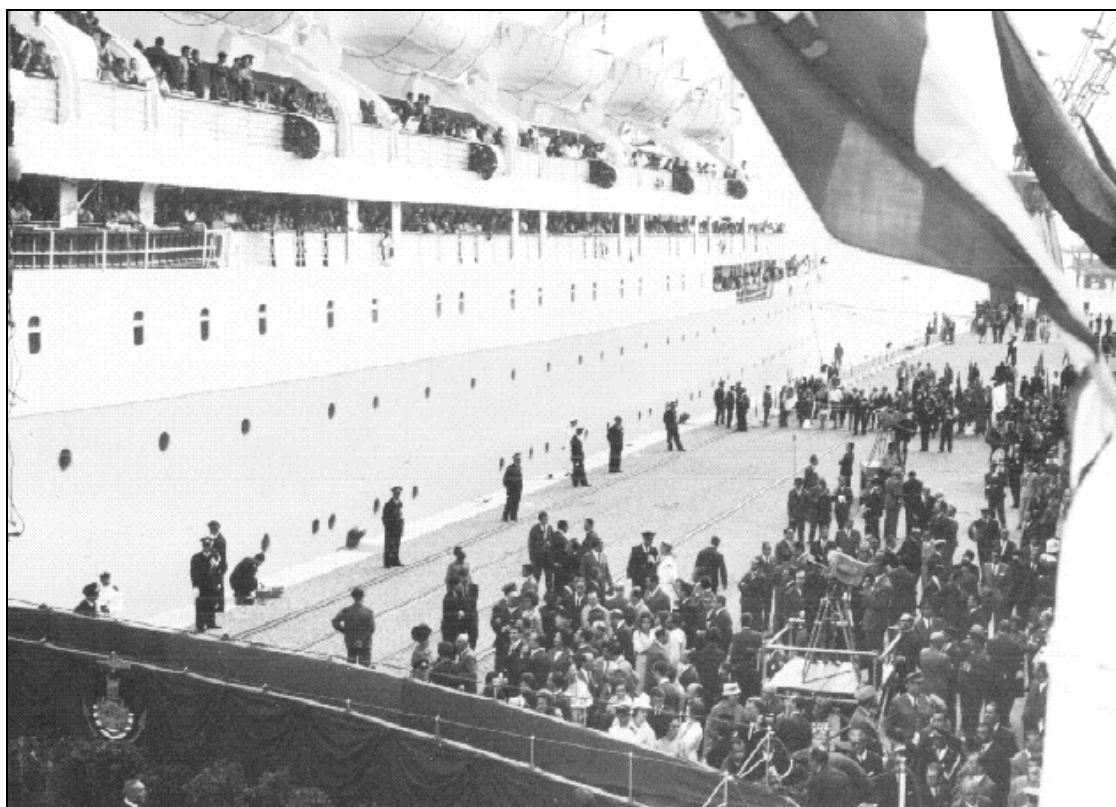


Fig. 17: Embarque do Chefe de Estado, Almirante Américo Tomás, para Moçambique, no navio Príncipe Perfeito - Cais de Alcântara, 1966 (fotografia de Garcia Nunes; fonte: AML-AF).

Depois do início da guerra no Ultramar, em 1961, uma das principais ocupações dos paquetes portugueses passou a ser o transporte de tropas e material de guerra (inicialmente para Angola; a partir de 1963, também para a Guiné; e, no ano seguinte, para Moçambique), com o fretamento de vários navios pelo Ministério do Exército.

Este incremento das utilizações militares levou ao abandono da carreira do Brasil, que a *Colonial* mantinha desde 1940. “Os navios eram fretados, normalmente à viagem, passando a ter capitão de bandeira e direito ao uso de flâmula e demais prerrogativas concedidas aos navios de guerra”. Paralelamente, as carreiras regulares para África passaram a incluir muitos militares – que “seguiram para o Ultramar em comissão ou regressavam à Metrópole” - entre os seus passageiros, assim como funcionários do Estado e respectivas famílias (Correia, 1992:168-171).

“No começo da década de sessenta, os paquetes portugueses marcavam presença constante nos cais de Lisboa. Nessa época, o Tejo era francamente mais interessante que nos dias de hoje. O Porto de Lisboa estava sempre repleto de navios, tanto portugueses como estrangeiros, que fundeavam ou atracavam aos cais por entre inúmeros rebocadores, batelões, galeões, fragatas e varinos.

Nas docas vivia-se uma azáfama constante: manobras de navios, operações de carga e descarga, reparações, navios com os cascos a serem pintados; enfim, um mundo que parecia durar sempre, cheio de cores e sons, desde o trabalhar dos guindastes a vapor dos cargueiros aos apitos solenes dos grandes paquetes nas Estações Marítimas.” (Correia, 1992:165)

Como refere Luís Miguel Correia, por esta altura o desenvolvimento das linhas aéreas ainda não tinha afectado muito as ligações marítimas, registando-se o auge da actividade dos paquetes, entre viagens regulares, fretamentos militares, viagens oficiais e cruzeiros turísticos.

“O desenvolvimento da aviação comercial, que ganhou nova dimensão em 1958 com a introdução dos primeiros Boeing 707 nas rotas transatlânticas, não fez esmorecer a confiança dos grandes armadores mundiais no futuro dos navios de passageiros, pelo que nos anos cinquenta e sessenta se construiu uma última geração de grandes paquetes clássicos destinados a linhas regulares, ou, nalguns casos, a carreiras e cruzeiros na estação baixa. Nesta época, os cruzeiros eram ainda considerados um privilégio inacessível ao grande público, e a frota era naturalmente reduzida. Em Portugal, além de cruzeiros esporádicos, os paquetes serviam fundamentalmente para assegurar as ligações entre os diversos territórios ultramarinos e insulares.” (Correia, 1992:149)

O declínio, irreversível até hoje, da frota de paquetes portugueses, começou em 1968 (Correia, 1992:183), ano em que os primeiros navios da frota de comércio portuguesa, então constituída por 26 navios de passageiros, começaram a ser retirados de serviço e/ou vendidos para sucata (como o *Quanza* e o *Lima*). Nos anos seguintes, multiplicar-se-iam as immobilizações, vendas e desmantelamentos de paquetes.

Em Portugal, a expansão do transporte aéreo de passageiros, acentuou-se sobretudo a partir de 1972, ano em que a TAP introduziu os *Boeing 747* nas linhas de África, e a Força

Aérea adquiriu dois *Boeing 707*, “que passaram a assegurar o transporte de tropas entre a Metrópole, Angola e Moçambique”<sup>66</sup>.

Neste período, as companhias de navegação portuguesas sofreram uma reestruturação<sup>67</sup>: a frota da *Sociedade Geral* foi absorvida pela *CNN* (em 1972); a *Companhia de Navegação Carregadores Açorianos* foi integrada na *Insulana* (Dezembro de 1973); e, por fim (em Fevereiro de 1974), a *Insulana* fundiu-se com a *Colonial*, resultando dessa fusão a *CTM - Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos*.

Depois do 25 de Abril de 1974, vários navios foram utilizados para trazer refugiados de África, “cujas bagagens e viaturas se amontoavam então nos cais de Lisboa. O *Príncipe Perfeito* chegou a ser utilizado pelo IARN – Instituto de Apoio ao Retorno de Nacionais para alojar retornados de África, no cais da Fundação (Correia, 1992: 196).

A partir de 1976, o *Funchal* foi reactivado como navio de cruzeiros, passando a ser fretado por operadores turísticos portugueses e estrangeiros (como a agência de viagens Abreu, ou o operador sueco *Fritidskryss*) para cruzeiros na Escandinávia, Mediterrâneo, Açores, Madeira, Canárias e Norte de África, e na América do Sul (Correia, 1992: 197, 202). Com as sucessivas vendas de navios de passageiros portugueses, em 1980, o *Funchal* (então propriedade da *CTM*) era o único pacote de longo curso a operar com a bandeira nacional.

Em 1985, o Governo presidido pelo Dr. Mário Soares decretou a liquidação da *CNN* e da *CTM*, com a venda em hasta pública das frotas remanescentes.

---

<sup>66</sup> “Em 1966, a maioria dos passageiros transportados entre a Metrópole, São Tomé, Angola e Moçambique ainda utilizavam a via marítima, mas em 1970 o avião já transportava mais 51316 passageiros que o paquete” (Correia, 1992:183; 192).

<sup>67</sup> Fruto da política de Marinha Mercante do almirante Pereira Crespo, ministro da Marinha de Marcello Caetano - baseada na renovação da frota de navios de carga, internacionalização da actividade dos armadores portugueses e concentração das principais empresas de navegação em apenas duas companhias (Correia, 1992:194).

## 5.2. «Ciceronia» e dispositivos de recepção aos passageiros marítimos

### 5.2.1. Segunda metade do século XIX: o Lazareto e a defesa sanitária do porto

Como vimos, na segunda metade do século XIX, a via marítima ainda constituía o principal acesso, de passageiros e mercadorias, ao nosso país. Enquanto ponto de passagem fundamental nas rotas marítimas internacionais, Lisboa era atravessada por um intenso movimento de passageiros marítimos, de diversas proveniências, que aqui embarcavam, desembarcavam, ou faziam escala.

Perante o risco de propagação de epidemias, como a cólera ou a febre amarela, então associado a estes fluxos, impunha-se a adopção de medidas de defesa sanitária nos portos, como o isolamento em estabelecimentos especiais – os chamados *lazaretos*<sup>68</sup>.



Fig. 18: A febre amarela, os doentes do navio *Lanfranc* no lazareto de Lisboa (Junho de 1909, fotografia de Joshua Benoliel)<sup>69</sup>.

<sup>68</sup> Segundo José Victorino de Freitas (1910:134), os primeiros *Lazaretos* destinavam-se a doentes leprosos, e, em 1403, “começaram a ser applicados á hospitalisação de indivíduos pestosos, levantando-se o primeiro na ilha de Santa Maria de Nazareth”. Por seu turno, João Nêu (1994:194) refere que a designação de *lazareto* terá tido origem em Itália, e “provém de terem sido os frades da ordem de São Lázaro quem fundou o primeiro conhecido, em 1403, na Ilha de Nossa Senhora da Nazaré, perto de Veneza”.

<sup>69</sup> Fonte: AML-AF.

“Durante toda a nossa história como país e até há bem pouco tempo não só os surtos de doenças contagiosas e muito mortais eram frequentíssimos, como, praticamente, a única maneira conhecida de os combater era a fuga ao contágio. Assim, notando-se que os males vinham do exterior, foram-se tomando desde muito cedo e ao longo dos tempos as medidas que as circunstâncias iam permitindo, traduzidas por via de regra por tentativas não só de isolar os doentes em hospitais próprios, como também de pôr barreiras à entrada de pessoas e bens vindos de países atacados por pestilências. E sendo o Tejo a principal porta de entrada do reino, de pessoas e coisas vindas por mar de regiões contaminadas, e Belém a guarda avançada do Porto de Lisboa, foi à sua volta que desde épocas bastante recuadas se criaram os meios de defesa julgados adequados ou somente possíveis para tal.” (Néu, 1994:192)

No século XVIII, o lazareto localizava-se na Trafaria, sendo transferido, em 1813, para a Torre Velha, ou de S. Sebastião de Caparica – uma antiga fortaleza, mandada construir por D. João II, em 1490, a cerca de 500 metros a oeste de Porto Brandão, numa zona fronteira à Torre de Belém. A “impropriedade” do lazareto da Torre Velha, onde os quarentenários tinham de passar o tempo de quarentena “em pontões (...) sem comodidade de especie alguma e em uma acumulação, contra a qual embalde todos reclamavam”, acabaria por impôr a necessidade de se construir um “logar conveniente e com todas as condições exigidas pela sciencia moderna e pela humanidade” (Adolpho Loureiro, 1907:416-418).

Assim, e na sequência de novas epidemias de cólera e de febre amarela na capital, em 1854 e 1856, que deram azo a “clamores” gerais, o governo “arrastado por uma propaganda sem treguas”, “procurou acudir ao mal com as obras que lhe eram aconselhadas”. As novas construções, situadas “não propriamente na Torre Velha, mas numa zona plana, de razoável tamanho, existente um pouco acima da fortificação e na sua área de influência, para o lado do Porto Brandão”, com capacidade para cerca de 800 passageiros, possuíam mais comodidade para acolher os quarentenários, e eram dotadas de uma capela privativa e de um cemitério destinado exclusivamente “aos falecidos sob impedimento”<sup>70</sup>. Este novo lazareto de Lisboa dispunha, ainda, de armazéns-estufas para a desinfecção de mercadorias, de uma delegação aduaneira e respectiva casa de despacho,

---

<sup>70</sup> O lazareto estava organizado para distinguir três classes sociais, com distintas comodidades: “havia um criado para cada seis passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, ou para dez de 2.<sup>a</sup>, ou ainda para quinze de 3.<sup>a</sup>” (Néu, 1994:209; 214-15).

de estufas para desinfecção de bagagens por ácido sulfuroso, e também por acção do calor, e de ventilação (Frazão, 1897:113-118).

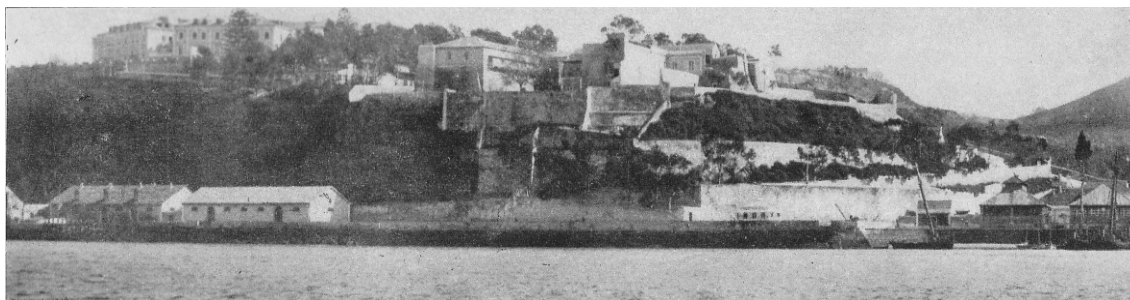


Fig.19: O velho Lazareto de Lisboa - em primeiro plano, no topo da colina (1905)<sup>71</sup>.

Contudo, apesar das melhorias implementadas, o lazareto continuava a ser bastante criticado, pelas demoras e incómodos causados aos passageiros, sendo comparado a: um «Hotel-Prisão»; um ”phantasma que, de longos annos, vinha apavorando os *touristes* e os expatriados que regressavam n’uma ancia de ajoelhar na terra que os vira nascer”<sup>72</sup>. Assim protesta Bordallo Pinheiro, que regressava do Brasil e foi forçado a cumprir quarentena:

“Estas pobres paginas reúnem as recordações que ao voltar á patria formulei, de muitas coisas que deixei ao longe nas terras que em linguagem nobre se chamam ainda de *Santa Cruz*, e exprimem ao mesmo tempo as primeiras impressões que senti quando, ao pousar o pé no torrão natal, no momento de estender os braços á *imagem querida da patria*, em vez de ser apertado pelos braços amigos, fui *apertado* pelos guardas de saude e metido no Lazareto (...)

No fim de vinte dias de viagem avisto a praia Occidental. Oh! Saltam-me as lagrimas dos olhos. Estendo-lhe os braços. Ella estende-me os braços. Intento dar-lhe um osculo. O ministerio do reino mette a bandeira amarella<sup>73</sup> entre nós. Desembarco considerado para todos os effeitos um emissario do VOMITO NEGRO. As commodidades offerecidas aos passageiros na praia occidental, são as que se vêem.”<sup>74</sup>

Enquanto uns elogiavam a “acertada gestão” da hospedaria do lazareto, conseguindo retirar “importantes lucros para o estado” (Frazão, 1897), outros contestavam a exploração dos quarentenários (pelo capelão, pela alfândega, pelos fiscaes, pelos barqueiros, pelos mendigos), visando o seu dinheiro (Pinheiro, 1881).

<sup>71</sup> in *Brasil-Portugal*, A.7, vol. 7, n.º 162 (16 Out. 1905), p. 288.

<sup>72</sup> Idem.

<sup>73</sup> Bandeira amarela quadrada, içada nos navios em quarentena, de acordo com o *Regulamento Geral de Saúde Marítima*, de 1874 (Néu, 1994:212).

<sup>74</sup> (1881: dedicatória; 25-26).



O *Regulamento de Sanidade Marítima*, de 12 de Dezembro de 1874, estabeleceu as diversas “medidas impeditivas” a impôr às embarcações entradas nos portos portugueses, consoante os respectivos portos de procedência (e, se estes se classificavam como *limpos*, *suspeitos* ou *inficionados*). Entre outros procedimentos, este regulamento definia o modo como deveriam efectuar-se as *visitas de saúde* (que deveriam preceder as da alfândega e polícia), indicando as perguntas que deveria ser feitas ao capitão da embarcação e ao piloto da barra; descrevendo, também, as condições para se poder conceder «*livre practica*» às embarcações (Freitas, 1910:13-15)

Seguiu-se o Regulamento de 1889, que aumentava o quadro de pessoal do lazareto; e, em Janeiro de 1897, sendo ministro do Reino Hintze Ribeiro, foi decretado um novo Regulamento de Sanidade Marítima, posteriormente alterado, em algumas disposições, pelo *Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública*, de 24 de Dezembro de 1901.

De acordo com o regulamento de 1901, para além do lazareto, o serviço de saúde do porto de Lisboa compreendia a *Estação de Saúde do Bom Sucesso*<sup>75</sup>, e um *Posto Marítimo de Desinfecção*, que entraria em funcionamento em Março de 1906, também na margem direita do Tejo, em Alcântara.

Com o novo posto de desinfecção, o lazareto passou a ser cada vez menos utilizado, acabando por ser desactivado, em virtude do desaparecimento progressivo dos isolamentos quarentenários<sup>76</sup>.

“Era tempo de acabar com as dificuldades e empecilhos levantados a cada passo com as cautellas pela saude publica, a qual saude se embuseava timorata atraz dos muros do lazareto, de trabuco engatilhado e apontado ao papão da febre amarella.

De uma cajadada mata-se uma enfiada de coelhos: civilisamo-nos – attraimos concorrência – metemos dinheiro na bolsa (...) e estrangulamos sem piedade o catraeiro lisboeta.

---

<sup>75</sup> A *Estação de Saúde*, com existência antiga, chegou a estar instalada “numa casa acanhada, velha e mal situada”, distante do rio; tendo sido inauguradas novas instalações, junto da doca do Bom Sucesso, e “com serventia directa para o rio”, no dia 13 de Maio de 1901 (Loureiro, 1907: 443-445). De acordo com o *Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública*, de 1901, tratando-se de uma Estação de saúde de 1.ª classe, era presidida por um médico sanitário privativo, com o título de *guarda-mór*, contando com pessoal auxiliar competente, de escrivães intérpretes, guardas de saúde e remadores.

<sup>76</sup> Com a evolução dos conhecimentos científicos, generalizou-se a percepção de que o internamento de pessoas sãs era injustificado, sendo os passageiros doentes passíveis de tratamento nos hospitais “civis” (Freitas, 1910:140-142).

(...) Acabam as travessias nas execradas jaulas para transporte de pestíferos – as idas e vindas por causa das bagagens – as gorjetas arrelentas – a exploração de carroceiros e demais personagens da beira-rio – e pômos em terra firme o passageiro sem quisilias e má vontade contra os selvagens que até aqui os recebiam com duas pedras em cada mão.<sup>77</sup>”

Numa descrição d’*O desembarque d’um paquete da América*<sup>78</sup>, em Lisboa, em 1906, o movimento de passageiros no «Caes da Europa» aparece vivo e ruidoso, povoado de personagens carismáticas a caminho do posto marítimo de desinfecção, como: os “dois oficiais francezes com as suas fardas vistosas”, seguidos por “homens de bom aspecto, morenos, d’olhos negros, as barbas compridas, vestidos à ingleza”, “com senhoras pelo braço”; “soldados de calças emballonadas, emagrecidos pelas febres das colonias francezas”, que “marchavam de braços pendentes”; “os officiaes que vinham de Dakar”; “os ricos negociantes e os opulentos creadores de gado argentino”; “as lindas mulheres argentinas e brasileiras, que chegavam com as suas peliças e com os seus saquinhos de mão, espartilhadas em corpetes ducaes”; e os homens “de *bonnets* de viagem”. Ao serviço dos passageiros, existem vapores de transporte, com preço fixo, a cargo da Alfândega. E, no exterior do Posto de Desinfecção, à espera de quem desembarca, encontram-se, “n’uma fileira contida pela polícia”, os “corretores de hotéis e os trens de praça”. Quem escreve recorda, sem saudade, “aquelle tempo do Lazareto da Outra Banda” onde, na praia, os catraeiros – “homens de andadura bamboleante, vestidos com camisolas de castorina, as mangas arregaçadas, o cachimbo entre os dentes e os braços cabelludos”- aguardavam as suas *presas*, “de remos no ar”:

“O Brazil era para o catraeiro a imagem seductora, o solo onde se dava pontapés nas patacas, e o Tejo, para o viajante que o quizesse atravessar na *Flor do Dafundo* ou no *Bella Elisa* fedorentas a peixe, devia ser o Pactolo do catraeiro, onde aquelles novos midas, chegados da America, midas modernos, teriam que mergulhar o seu dinheiro e algumas vezes o seu corpo”.

Em 1914, a Administração do Porto de Lisboa já tinha criado um serviço facilitado, com transporte gratuito, para os passageiros que pretendiam apanhar o *Sud-Express*:

L’administration du port a pris également à sa charge le transport à terre des passagers arrivant sur les paquebots provenant de l’Amérique du Sud, et qui veulent prendre le Sud-Express, de façon que

---

<sup>77</sup> “Posto de desinfecção”, *Brasil-Portugal*, A.7, vol. 7, n.º 162 (16 Out. 1905), p. 285-287, il..

<sup>78</sup> *Ilustração Portuguesa*, s. 1, vol. 1, n.º 9, 1906, p. 278-282, il..

ces passagers, lorsqu'ils désirent suivre immédiatement vers leur destination, soient débarqués et dédouanés avec toute rapidité possible. A cette fin, un employé de l'Administration du Port (...) se rendait, sur un petit vapeur de l'Exploitation, à bord des paquebots arrivant de l'Amérique du Sud, pour s'occuper des passagers qui se destinaient au train susvisé, prendre charge de leurs bagages, transporter gratuitement les uns et les autres au Poste Maritime de Désinfection, signer au bureau de douane la libération des bagages, enfin accompagner les passagers et leur procurer toutes facilités jusq'à leur départ pour la gare de Rocio, d'où part quotidiennement le train qui fait le trajet de Lisbonne à Paris en 31 heures." ( APL, s/d:82)

Outro serviço importante, era o transporte e colocação em cais das malas postais (na ordem das 45.000 por ano), que vinham nesses paquetes da América do Sul, destinadas a outros países europeus. Passavam todas por Lisboa – primeira escala europeia dos paquetes, o que permitia um ganho no tempo de transporte -, seguindo depois para o seu destino através do *Sud-Express* (APL, s/d: 85-88).

### ***5.2.2. Das primeiras instituições turísticas à ideologização do turismo no Estado Novo***

Nos primeiros anos do século XX, as preocupações com a *imagem* de Portugal começaram a tornar-se prementes. Desde o início do século, algumas iniciativas turísticas foram sendo patrocinadas por empresas privadas: como a edição das primeiras cartas e guias automobilísticos, ou a sinalização turística das estradas, a cargo do *Automóvel Clube de Portugal*, em colaboração com a *Vacuum Oil Company* (antecessora da *Mobil*) (Pina, 1988:27). Na imprensa da época, divulgavam-se as principais atracções turísticas (clima, miradouros, monumentos, termas, praias, etc.) e multiplicavam-se os «convites» para se visitar o país e a capital e publicavam-se opiniões sobre como o país e a cidade se mostravam (e sobre como se deveriam mostrar) ao turista.

“Se paciencia nos sobejasse e tu, leitor da America, houvesse por bem acompanhar-nos, guiarte-íamos carinhosamente, como bons *ciceroni* pelo labyrintho da planta abaixo [planta da cidade de Lisboa e das instalações marítimas na margem direita do Tejo]. Iriamos esperar-te a um dos caes acostaveis na margem do Tejo, á chegada do primeiro transatlantico vindo do Sul e, com um compendio de historia debaixo do braço e os olhos bem abertos, deslisariamos, por uma bella manhã de sol, de rua em rua, de avenida em avenida, a ver Lisboa. Crê, leitor, que de longe , de

além-mar, nos contemplas por lentes esfumadas pela distância, crê que vale a pena uma visita a este *pays du soleil (...)*”<sup>79</sup>

“Não deixa também de impressionar desagradavelmente o turista o facto de muitos indivíduos da classe baixa (peixeiras, vendedores ambulantes de fruta, garotos de jornais) andarem nas ruas de pé descalço – costume que, felizmente, se vai restringindo. A contrapor a êste espectáculo, nota-se uma elegância refinada nas altas classes sociais, vestindo a mulher de Lisboa pelo último figurino de Paris, com uma distinção e uma *souplesse* que pouco tem a invejar às mulheres mais *chics* dos *boulevards*.”<sup>80</sup>

Em 1906, foi constituída a *Sociedade Propaganda de Portugal*, projecto liderado por Leonildo de Mendonça e Costa<sup>81</sup>, com um “insólito ecletismo político e religioso”, “onde ombreavam irmanados num objectivo comum, monárquicos e republicanos, católicos e maçons”. Esta instituição, de cariz privado, desenvolveu várias “acções de divulgação e sensibilização para a problemática turística, através de artigos na imprensa e de conferências proferidas pelos seus sócios, espalhados pelo país”, tendo-se filiado na *Federação Franco-Hispânica dos Sindicatos de Iniciativa*<sup>82</sup>.

Pioneira nas iniciativas relativas ao aperfeiçoamento da indústria hoteleira, a Sociedade Propaganda de Portugal foi, também, precursora na publicação de materiais publicitários (cartazes e folhetos) e na organização de acções promocionais - como a «viagem educacional», que em 1913 trouxe a Portugal “um influente grupo de jornalistas britânicos” (Pina, 1988:15).

Com a instauração da República, em 1910, a Sociedade Propaganda de Portugal inicia um novo ciclo - com Sebastião Magalhães de Lima na presidência e o afastamento do fundador monárquico Leonildo de Mendonça e Costa -, marcado pela gradual “transferência de atribuições”, em matéria de turismo, para o Estado.

---

<sup>79</sup> In: “Porto de Lisboa – Aspecto das docas e planta de Lisboa: uma notícia em primeira mão”, *Brasil-Portugal*, A. 7, vol. 7, n.º 164 (16 Nov. 1905), p. 308-309, il..

<sup>80</sup> Proença, 1991[1924]:186.

<sup>81</sup> Jornalista e proeminente ferroviário, fundador e director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e autor do *Manual do Viajante em Portugal* (1907) (Pina, 1988:13).

<sup>82</sup> Filiação que permitirá a realização em Portugal do IV Congresso Internacional de Turismo, em 1911, na Sociedade de Geografia de Lisboa.

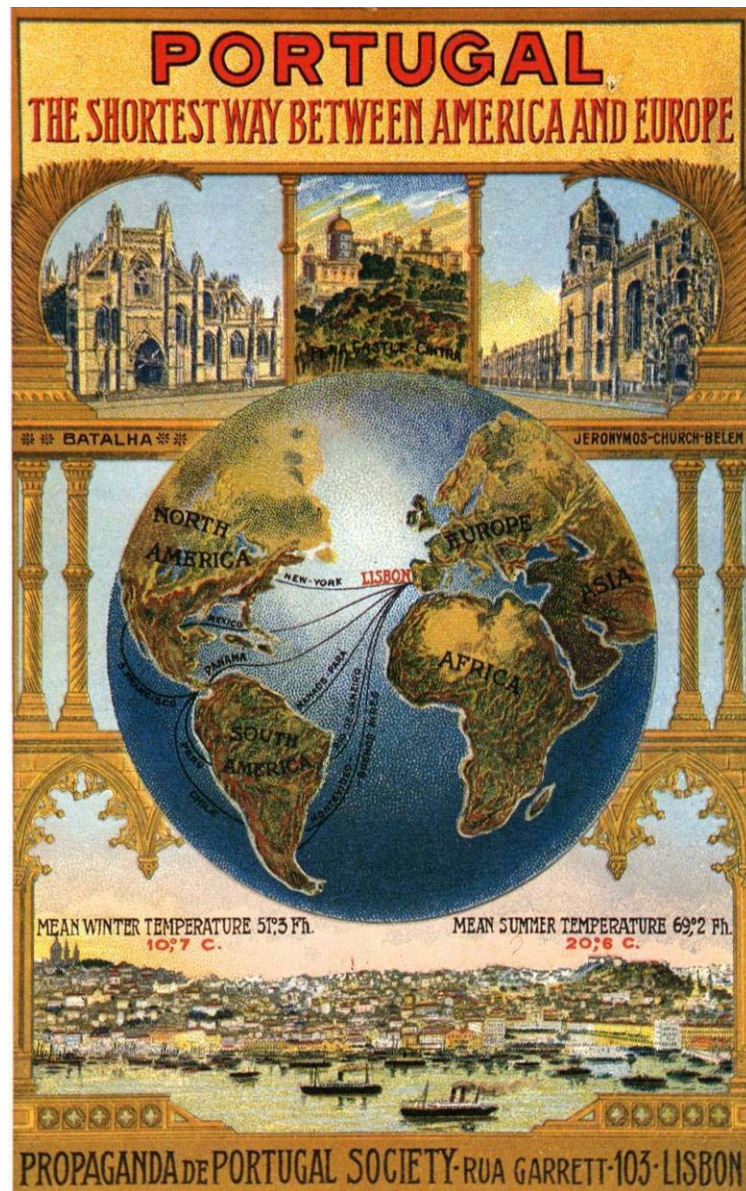


Fig. 20: Primeiro cartaz turístico português, editado pela Sociedade Propaganda de Portugal (1907).<sup>83</sup>

Em Maio de 1911, na sequência da realização, em Lisboa, do IV Congresso Internacional de Turismo, o Governo Provisório da República adopta “prontamente a recomendação dos congressistas”, anunciando a criação de um organismo oficial do turismo. Assim surge, no seio do Ministério do Fomento, o *Conselho de Turismo*, coadjuvado por uma *Repartição de Turismo*.

Durante alguns anos, a coexistência do Conselho de Turismo e da Sociedade Propaganda de Portugal, foi marcada por colaborações pontuais, situação para a qual terá contribuído o acumular da presidência de ambas as instituições por Sebastião Magalhães

<sup>83</sup> Retirado de Pina, 1999:6.

de Lima – um “bicefalismo ambíguo”, justificado pelas dificuldades da estrutura oficial, num contexto de guerra e de omnipresente instabilidade governativa (Pina, 1988:17).

Com maior flexibilidade institucional, e finda a 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial, a Sociedade Propaganda de Portugal dedicou-se às actividades promocionais no estrangeiro, estabelecendo um *bureau de renseignements*, em Paris. No entanto, apesar da atribuição do estatuto de «Instituição de Utilidade Pública» em 1920, e do apoio que prestou à instalação de *Comissões de Iniciativa* pelo país, a Sociedade Propaganda de Portugal acabaria por se tornar inoperante (Pina, 1988:19).

Entretanto, a nível oficial, o turismo sofria restrições de meios humanos e financeiros. Durante o seu tempo de vigência, a produção da *Repartição de Turismo*<sup>84</sup>, em matéria de propaganda, “incidiu fundamentalmente num restrito naipe de folhetos de divulgação turística, rubricados no entanto por nomes sonantes das letras e das artes portuguesas”; enquanto, “paralelamente, iam sendo editados os tradicionais mapas turísticos, as listas de hotéis e os omnipresentes postais ilustrados” (Pina, 1988:69).

As décadas de 1910 e 1920, constituíram um período de “intenso patriotismo”, com “uma intensificação sem precedentes do trabalho de invenção de tradições identitárias ligadas à nação”(Leal, 2000:57). Durante o Estado Novo, “o conceito de Nação” permaneceria “na «raiz e origem» de toda a teoria e prática política”, com Oliveira Salazar a encabeçar a “missão” de “explicar aos portugueses a *identidade de si*”, num processo de “endoutrinação sistemática e tentacular da sociedade civil” (Ó, 1999:19; 30)<sup>85</sup>.

Com a criação do *Secretariado da Propaganda Nacional* (SPN), em 1933, e a liderança de António Ferro, o turismo viria a conquistar um protagonismo político sem precedentes no nosso país<sup>86</sup>, potenciado pelo seu “altíssimo papel de encenador e decorador da própria Nação” (Ferro, 1949:34). O “plano de turismo” de Ferro, requeria determinadas “condições mínimas” - “higiene, conforto sem luxo, pitoresco sem artificio,

---

<sup>84</sup> Chefiada pelo advogado e publicista José de Ataíde, entre 1911 e 1942 (Pina, 1988:23).

<sup>85</sup> Entre os agentes veiculadores do seu sistema de representações nacionalista, o regime contaria com diversas instituições, como: o Secretariado da Propaganda Nacional (SPN), a partir de 1944 transformado em Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo (SNI); a Junta Nacional de Educação (JNE); a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT); a Mocidade Portuguesa (MP); a Mocidade Portuguesa Feminina (MPF); ou, a Obra das Mães pela Educação Nacional (OMEN).

<sup>86</sup> Reforçado em 1939, quando Salazar transferiu o turismo central (serviços do Conselho Nacional de Turismo) para o SPN (Pina, 1988:91; 93).

bom-gosto, boas maneiras” - tornando-se necessário “criar regras, imprimir directrizes, estabelecer padrões” (Ferro, 1949:40).

Neste contexto, a *ciceronia* oficial assumiu um duplo papel, “ensinando” os visitantes a ver e os visitados a mostrar-se. No processo de *encenação turística* do país, de norte a sul, procedeu-se à selecção do que dar a ver (ou ocultar), e como dar a ver, escrutinando até a arte e cultura popular (como no concurso «A aldeia mais portuguesa de Portugal»), através de processos de ”estetização” e “fabricação de uma imagem idílica do mundo rural” (Alves, 1997:249).

“Se nos compreendermos, como espero, se percebermos que a nossa finalidade é comum, poderemos realizar uma grande obra, transformar Portugal, em poucos anos, no país *número 1* do turismo, numa Suíça com menos encenação, mais rústica. O país metropolitano não é grande e não será difícil, com método e paciência, ir retocando, pouco a pouco, a sua fachada, dando-lhe a tonalidade, a graça e a frescura duma aguarela viva.” (Ferro, 1949: 39-40)

“O turista, acima de tudo, é um esfomeado de pitoresco, um caçador de coisas diferentes, de novas sensações e visões. Ora, Portugal é um cofre de velhas e coloridas coisas que não é difícil trazer à superfície, flauta rústica onde dormem velhos ritmos e melodias e um dos mais sugestivos guarda-roupas da Europa” (...) “Vamos, pois, para a valorização do *folclore* nacional, através de concursos de trajos, arranjos das habitações rústicas, das canções populares, etc., etc...” (Pina,1988:84)

Neste período, como refere Paulo Pina (1988:97), o “ideário promocional” do SPN assentava, na “ênfatisação dos recursos de cariz «popular»”, contrapondo “à monumentalidade dos grandes centros turísticos internacionais, o tipismo das nossas vilas e aldeias; à portentosa museologia estrangeira, a garridice ingénua do nosso artesanato; à *féerie* das diversões cosmopolitas, a coloração festiva do nosso folclore; aos requiebrs mundanos dos grandes centros de vilegiatura, a singeleza franca da hospitalidade do nosso povo; à restauração requintada das grandes metrópoles, a candura substanciosa da culinária regional”. O SPN, tinha por objectivo “desenvolver nos portugueses o culto pela tradição, estimulando o regionalismo nacional”, ao mesmo tempo que pretendia “combater por todos os meios ao seu alcance a penetração no país de quaisquer ideias perturbadoras e dissolventes da unidade nacional” (Brito, 1982:511).

Na “política do espírito”, o programa para a actividade turística contemplava múltiplos “meios de acção”, entre os quais se incluíam a agilização das burocracias administrativas nas fronteiras – com vista a facilitar o acesso aos “desejáveis, àqueles que nos interessa

que venham a Portugal”-; bem como, a aposta no *conforto, higiene, pitoresco e arte* - “condições indispensáveis a um país que deseja contar com o seu turismo como fonte de riqueza e de poesia” (Ferro, 1949: 7-20).

À medida que se expandia a intenção de aproveitamento turístico, evidenciavam-se também deficiências de ordem logística, a nível de transportes e capacidade de alojamento (Pina, 1988:49; 53),

“Sem conforto (conforto na fronteira, na estrada, no caminho de ferro, no hotel) não há optimismo nem boas impressões possíveis. Todas as críticas são duras com fronteiras duras, estradas duras, assentos duros, camas duras. Sem higiene não há limpeza na própria visão das coisas. As moscas, as nódoas nas toalhas, a farrapagem dos mendigos, são inimigos da alegria de viver, sujam, irremediavelmente os olhos dos turistas...” (Ferro, 1949:16)

A preocupação com a qualidade das infraestruturas e serviços, prestados aos visitantes estrangeiros, levou à construção de *Pousadas de Turismo*, baptizadas com nomes de santos populares, “convenientemente decoradas e mobiladas pelo Secretariado de Propaganda Nacional” e, “construídas e arranjadas com o intuito principal de servir de modelo” a uma nova orientação da indústria hoteleira em Portugal. Um “modelo” em que se substituíram “os clássicos criados ou malcriados (de *smokings* lustrosos nas bandas e no resto), por desenxovalhadas raparigas que lembram, na alegria e na simplicidade dos seus trajos regionais, a própria paisagem que se enquadra nas janelas” (Ferro, 1949:65; 68-69).

No que respeita à “orientação” da actividade hoteleira, o SPN publicou a *Cartilha da Hospedagem Portuguesa*, tendo igualmente criado duas *Brigadas de Hotéis* “com a seguinte missão: arranjar, retocar, libertar as paredes do pesadelo de certas gravuras e calendários, ensinar a colocar os móveis que são bonitos ou feios conforme a sua posição, dar conselhos sobre a indumentária dos criados, vestir as lâmpadas cuja nudez aflige, mudar certas cores que logo nos expulsam dos hotéis que abordamos, convencer os hoteleiros a cuidar não apenas da comida que vai para a boca mas também daquela que vai para os olhos, fazer o apostolado incessante do bom-gosto e da higiene”, que efectuavam vistorias aos hotéis e pensões, em nome da “nova era” da «hospitalidade portuguesa» (Ferro, 1949:51; 71).

Paralelamente, ao nível propagandístico, o SPN apostou na criação de uma *Agência Oficial de Turismo*, no então “desaproveitado *hall* do Secretariado”; assim como na



instituição de Casas de Portugal, em Paris e em Londres; e, na abertura de um Posto em Vilar Formoso - “boas vindas de Portugal” (Ferro, 1949:57-59).

Para além da ênfase do “perfume rústico” da “terra portuguesa” e da apologia do *sorriso*, e da “bondade espontânea da nossa gente” (Ferro, 1949:26-28), o regime investiu na realização de grandes obras e celebrações públicas, exaltando o *passado glorioso* e a *identidade nacional*.

A *Exposição Histórica do Mundo Português* (em 1940, no âmbito das Comemorações do Duplo Centenário<sup>87</sup>), foi o corolário simbólico da “nova renascença” (Ferro, 1939:23) – um palco, “destinado a reinventar as melhores heranças pátrias”, promovendo as “formas arquetípicas da *diferença lusitana*” (Ó, 1999:177; 189).

Para além de todo o “dispositivo cultural” (Ó, 1999), formatador do turismo durante o Estado Novo - com o Eng.º Duarte Pacheco<sup>88</sup>, como Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Presidente da Câmara Municipal de Lisboa - promoveram-se, neste período, transformações significativas na capital, com a construção de obras emblemáticas, como: o Estádio Nacional, o Aeroporto de Lisboa, ou a Avenida Marginal, entre Lisboa e Cascais.

Entre as operações de ciceronia promovidas pelo Estado Novo, encontra-se também a construção das novas Estações Marítimas de Passageiros, em Alcântara e na Rocha do Conde D’Óbidos, da responsabilidade do Arq.º Pardal Monteiro<sup>89</sup>.

### **5.2.3. O papel das estações marítimas**

Apesar da situação privilegiada do porto de Lisboa, como porto de escala, para os paquetes de transporte de passageiros, entre o Norte da Europa e a América do Sul, e vice-versa, a má reputação do “atemorizante” Lazareto, afastava muitos navios e muitos passageiros. No início do século XX, na sequência da entrada em funcionamento do Posto

---

<sup>87</sup> Duplo centenário da Fundação (1140) e da Restauração (1640) da Nacionalidade.

<sup>88</sup> Ministro das Obras Públicas entre 1932 e 1936, e de 1938 até à sua prematura morte, em 1943 - período em que acumulou as funções de Ministro, com as de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa -, Duarte Pacheco desencadeou diversas intervenções nos domínios do reordenamento territorial e dos trabalhos públicos; foi igualmente um dos principais responsáveis pela organização da *Exposição do Mundo Português* (Ferreira, 2004:298-305).

<sup>89</sup> Actualmente os edifícios das gares marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde d’Óbidos encontram-se em vias de classificação, pelo Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR).

Marítimo de Desinfecção da Rocha do Conde de Óbidos (em 1906), e das iniciativas promovidas pela Sociedade de Propaganda de Portugal, crescia a necessidade de “aperfeiçoamento do serviço de passageiros”, perante uma “terrível concorrência” entre portos (Straus, 1910: 8;13):

“(...) ha o maior empenho e interesse em tornar essa escala aqui commoda, facil e agradavel tanto á navegação como ao passageiro, quer este se limite a aqui desembarcar umas horas, quer aproveite a situação especialissima de Lisboa para aqui começar ou terminar a parte maritima da sua viagem. Só levando ao maximo realisavel o quantum de commodidades e de facilidades que presentemente procura e exige o passageiro transatlantico rico, que em grupos numerosissimos transita, em correntes cada dia mais intensas, entre as opulentissimas cidades da America do Sul e os grandes centros, Paris e Londres, a que se dirige e de onde parte aquella corrente no seu constante fluxo e refluxo, conseguiremos estabelecer no porto de Lisboa o que se tem chamado o *Caes da Europa*, ou melhor, a situação de *porto de velocidade* para o transito dos passageiros, a que acima se allude.”

O texto do Eng.º Luiz Strauss, de há cerca de um século, incide na importância dos diversos dispositivos de recepção aos passageiros marítimos (infra-estruturas, informação em língua estrangeira, etc.), referindo diversos intervenientes que então asseguravam o funcionamento dessa actividade (das cessantes “sinistras *gondolas* do Lazareto”, aos serviços de sanidade marítima, aos pilotos da barra, à exploração portuária, aos serviços aduaneiros, ou aos agentes policiais,...)<sup>90</sup>.

Até 1928, a maioria dos paquetes de passageiros ficava fundiada ao largo, a meio do rio, e essa situação só se alterou ao ser decretada a obrigatoriedade de atracação dos paquetes aos cais (a 15 de Fevereiro), depois de dragados e iluminados os cais, e dispondo o porto dos necessários “rebocadores de força”. Segundo o Contra-Almirante Paiva Curado, essa decisão feriu alguns interesses (de quem auferia lucros com a situação anterior, nomeadamente: serviços de gasolineiras, rebocadores, fragatas, etc.), mas foi tomada a bem da “colectividade nacional”, trazendo vantagens para o comércio da atracação dos paquetes aos cais, facilitando o desembarque dos cerca de 196.000 passageiros anuais em trânsito, que assim, ao irem a terra, deixavam “ouro no país” (1928:5).

---

<sup>90</sup> Alertando, inclusive, para a importância de manter competitivas (ou seja, não elevadas) as diversas tarifas que incidiam sobre a navegação; e, sugerindo a criação de uma entidade governamental representativa das diversas instâncias, que promovesse “o rapido andamento de assuntos do conjunto”.

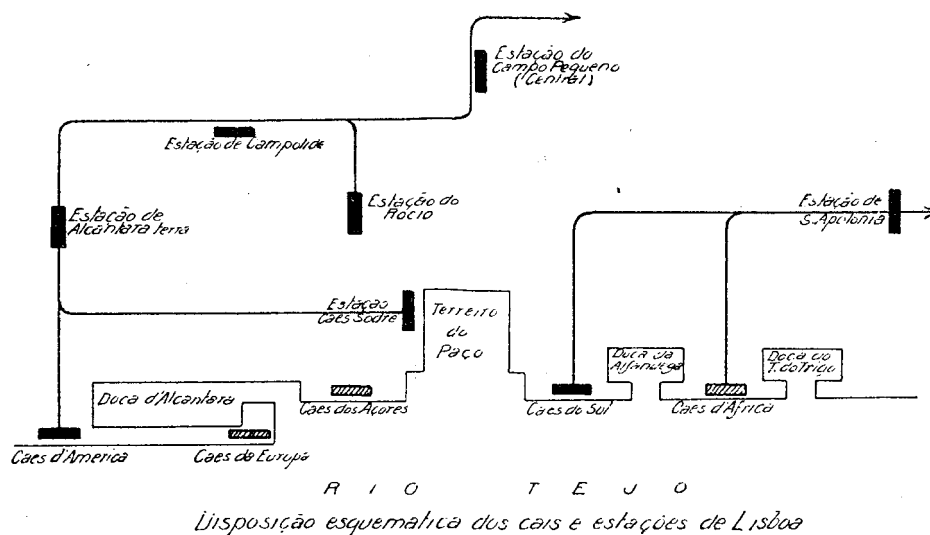


Fig. 21: Cais e estações de Lisboa, em 1928<sup>91</sup>.

Este autor, sublinha a “indispensabilidade” e a “urgência da construção” de uma gare marítima, propondo mesmo “a ligação da via marítima com a via férrea, trazendo os comboios internacionais ao terraplano do cais donde deverão partir, podendo portanto os passageiros desembarcar dos paquetes e tomarem acto contínuo os seus lugares nos combóios que os conduzirão às cidades a que se destinarem”, e sugerindo a sua localização em Alcântara (1928: 11-12; 19).

“Tôda a gente tem notado o grande número de automóveis, que *em bicha*, conduzindo estrangeiros, atravessam a cidade amiúdados vezes.

Quando atraca ao cais de Alcântara um grande paquete vindo da América do Sul, conduzindo cêrca de 600 passageiros que são esperados por outros tantos parentes ou amigos, é grande o movimento que se estabelece sôbre o cais. Junte-se a isto a recepção e embarque de bagagens e mercadorias; o embarque de passageiros que se destinam ao norte da Europa; e mais, o que já tem acontecido, coincidir a atracação ao cais de três navios, é fácil de supôr que o cais não tem, mas precisa de ter, edificio próprio para abrigar e receber condignamente todos estes passageiros.” (Curado, 1928:46)

Nesta época, existiam já diversos projectos como o do Eng.º António Belo (1920), que propunha a construção da estação marítima na zona do terraplano da Alfândega, a leste do

<sup>91</sup> Fonte: Curado, 1928:8, referindo que o desenho esquemático se encontrava no cabeçalho de um impresso utilizado, pela Administração do porto, na distribuição de navios pelos diversos cais, em função da sua proveniência.

Terreiro do Paço (sensivelmente onde viria a ser construída a estação fluvial Sul e Sueste); ou, o da Comissão de Classificação dos Portos (1928), que preconizava a construção de uma gare marítima monumental, na zona do Cais do Sodré.

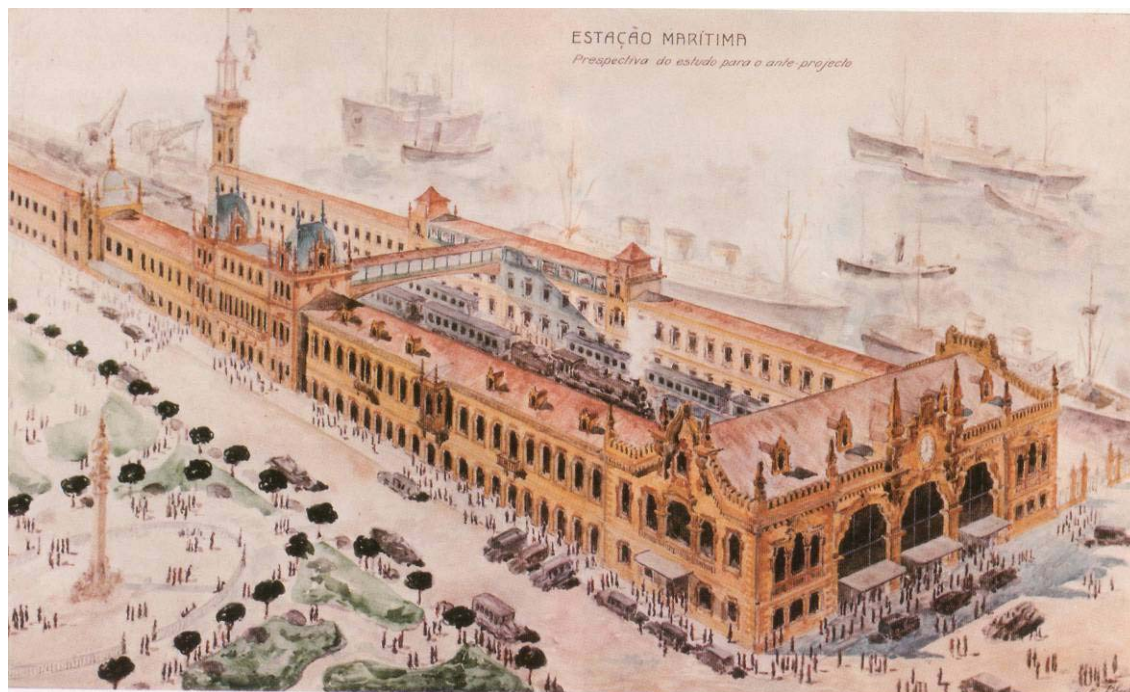


Fig. 22: Anteprojecto de estação marítima e ferroviária na zona do Cais do Sodré (1928)<sup>92</sup>.

Em 1936, na *tese* apresentada no I Congresso Nacional de Turismo, o Eng.º Cid Perestrelo voltava a frisar a necessidade de construção de uma estação marítima de passageiros no porto de Lisboa. Numa altura em que se registava um grande afluxo de navios ao serviço da “grande navegação transatlântica” e os “barcos de turismo” começavam a ganhar importância<sup>93</sup>, encontrava-se já em estudo a opção por “duas simples estações marítimas, a construir respectivamente em Alcântara e na Rocha do Conde de Óbidos” (Perestrelo, 1936).

<sup>92</sup> Fonte: retirado de *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (p. 168). O original encontra-se exposto no gabinete do Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa, Dr. Manuel Frasquilho.

<sup>93</sup> De acordo com este autor, “a atracação dos grandes paquetes de passageiros e de turistas (...) atingiu no ano de 1934 a elevada cifra de 928, ou seja uma média de 2 a 3 por dia”, “sendo 811 escalas e 117 cruzeiros de turismo, feitos principalmente por navios ingleses (80), alemães (24) e franceses (5); e, em 1935, o número de «excursionistas» terá sido de 57.771 (incluído nos passageiros de navegação internacional, cujo número total ascenderia a cerca de 200.000 passageiros) (Perestrelo, 1936, não paginado).

Finalmente, em 1939, começaram as obras da estação marítima de Alcântara, cuja inauguração teve lugar em 1943, sendo a estação marítima da Rocha do Conde de Óbidos inaugurada em 1948. Ambas se encontram decoradas (no interior do piso superior), com magníficas pinturas murais de José de Almada Negreiros, pautadas por imaginários marítimos e representações da Lisboa ribeirinha - em Alcântara, encontram-se os painéis intitulados *D. Fuas Roupinho*, a *Nau Catrineta* (tríptico), *Ó Terra onde nasci*, e *Quem nunca viu Lisboa não viu coisa boa* (tríptico); e, na Rocha do Conde de Óbidos, os dois trípticos *A Partida dos Emigrantes* e *Domingo Lisboeta*.

“Que linda, na verdade, é Lisboa, esta que donairoza vai ao encontro do turista logo passada a barra! Grandes transatlânticos, com viajeiros que fortuitamente se debruçam no Tejo, ou outros que por vontade própria o escolheram para escala, nas suas excursões aqui entram, porque Lisboa, quarto porto da Europa, a todos receberá e porque todos caberão no amplo abraço do estuário do Tejo. (...) A recebê-los, já não estavam os casarões seculares mas duas lindas estações marítimas, desafogadas, belo cartaz de Lisboa (...)

- Raminhos de violetas!

- Laranjas de Setúbal!

Raparigas de busto fenício, quem sabe se alguma Amália de garganta de oiro, passeiam os seus olhos de sonho sobre turista. Da Madragoa ribeirinha vem um lamento fadista; algures, de uma taberna de Alcantara, rompe um som de fado gutural...

Lisboa recebe os seus turistas. Recebe-os com as suas flores, os seus frutos e os seus fados.<sup>94</sup>”

Em pleno Estado Novo, as gares marítimas de passageiros foram entendidas como “sedutores cartazes de turismo” que engrandeciam a capital, e os estrangeiros que nelas tinham passado como bons “elementos de propaganda” (Nunes, 1943:35-36). No entanto, com a concorrência do transporte aéreo, após o fim da 2.<sup>a</sup> Guerra, o transporte marítimo de passageiros descreceu significativamente, e foram, sobretudo, os contingentes militares para o Ultramar que, nos anos 60, mais contribuíram para a dinamização das gares.

---

<sup>94</sup> “Chegada a Lisboa por via marítima”, *Diário de Lisboa*, Julho de 1958, Suplemento Especial dedicado ao Turismo, p. 31.

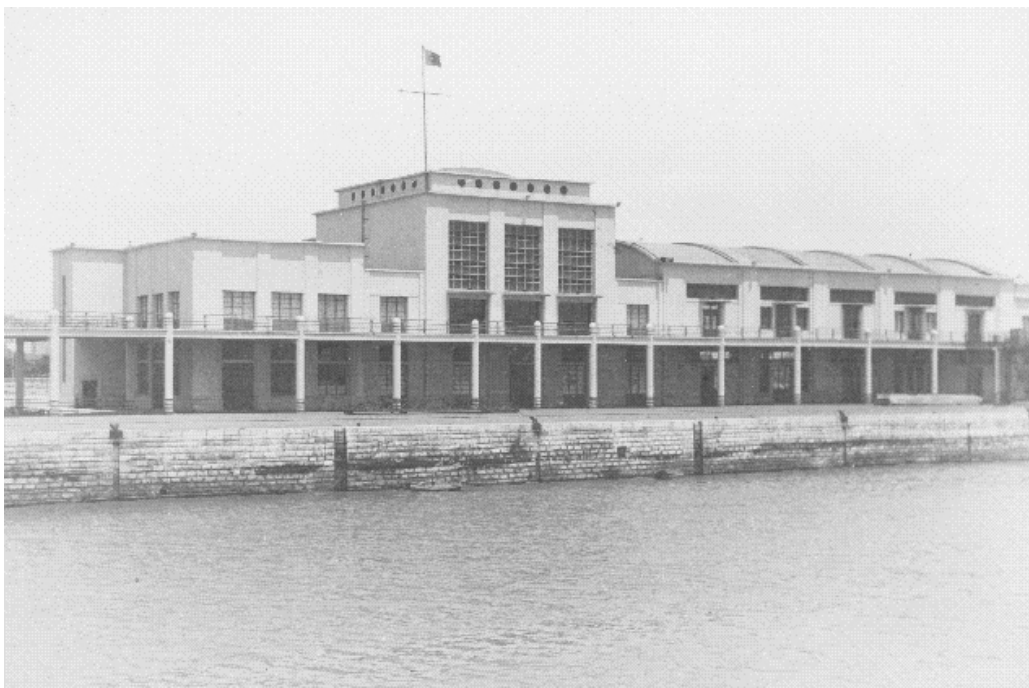


Fig. 23: Estação Marítima de Alcântara, vista do Tejo<sup>95</sup>.



Fig. 24: Estação Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, vista do Tejo<sup>96</sup>.

Depois da azáfama do transporte de tropas e “retornados”, o movimento nas gares decresceu muitíssimo. Nessa altura já os fluxos de emigrantes optavam por outros destinos

---

<sup>95</sup> Fotografia de Eduardo Portugal, data: 12/06/1949 (fonte: AML-AF).

<sup>96</sup> Fotografia de Eduardo Portugal, data: 06/1945 (fonte: AML-AF).

e meios de deslocação, sem recurso ao transporte marítimo. Gradualmente, o movimento de passageiros nas estações marítimas de Lisboa, passou a resumir-se ao dos “barcos de turismo”.

No final dos anos 70, existiam ainda poucos “paquetes de turismo”, e os poucos que passavam por Lisboa, pertenciam sobretudo a um segmento de luxo. Nas memórias de alguns dos interlocutores abordados, destaca-se o requinte dos táxis de turismo da época, e o elevado poder de compra dos passageiros (especialmente dos americanos) –por exemplo, quem vende (desde então) artesanato nas gares, recorda como se vendiam muito bem os caros e genuínos bordados da Madeira, ou de Viana do Castelo, hoje substituídos por produtos estampados «*made in China*».

*“Os barcos, antigamente eram barcos de 600, 700 passageiros – era a lotação dos barcos. Mas nós já sabíamos que aquilo era tudo gente com dinheiro!*

*(...) posso-lhe dizer que os barcos de excursão há uns anos – há uns 30 anos -, havia 60 barcos de excursão durante o ano todo; agora, isso há passado um mês! Portanto, está a ver... só viajava a gente com muito dinheiro. E agora não. Eu agora, se quiser viajar, pago a viagem em 12 meses e vou viajar também! Agora, as agências de viagem já fazem tudo isso – fazem cá, como fazem lá. Agora toda a gente viaja! Passam é a não gastar dinheiro durante a viagem, mas a viagem toda a gente faz.*

[Entrevista, 19/12/06]

## 6. O TURISMO DE CRUZEIROS COMO FENÓMENO SOCIAL GLOBAL

*Cais negramente reflectido nas águas paradas,  
Bulício a bordo dos navios,  
Ó alma errante e instável da gente que anda embarcada,  
Da gente simbólica que passa e com quem nada dura,  
Que quando o navio volta ao porto  
Ha sempre qualquer alteração a bordo!*

[In *Ode Marítima*, Fernando Pessoa]

A natureza global do turismo de cruzeiros possui especial interesse para os investigadores na área do turismo, da globalização e do desenvolvimento (Wood, 2006:1).

“No other form of tourism – or arguably just about any other industry – is more deeply rooted in globalization processes than cruise tourism.

(...) While the Caribbean region continues to attract about half of the world’s cruise business, the rapid growth of cruise tourism has meant its extension to more and more ports around the world.

(...)Cruise ships themselves have become global microcosms.” (Wood, 2006:1)

### 6.1. Breve panorama actual da indústria

A indústria dos cruzeiros é um importante negócio mundial, cujo impacto na economia europeia ronda os 19,1 mil milhões de euros, num sector que gera mais de 187 mil empregos e perto de 6 mil milhões de euros de massa salarial, dinamizando diversas actividades: equipamentos tecnológicos, fornecedores (alimentação, água, combustíveis), têxteis, banca, seguros, agências de viagens, linhas aéreas, construção e reparação naval, etc.<sup>97</sup>.

No ano de 2006, dos 842 milhões de turistas em todo o mundo, cerca de 15 milhões (1,8%) efectuaram cruzeiros (APL, 2007:2). Desde 1980, a procura mundial de cruzeiros tem vindo a registar um crescimento médio anual de cerca de 8%, prevendo-se que, em 2010, os passageiros de cruzeiros sejam cerca 20,7 milhões (WTTC *et al*, 2002:15; 43).

---

<sup>97</sup> Dados do estudo *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* (citado em APL, 2007:2-3). Relativamente a Portugal, este estudo estima um impacto económico directo do sector na ordem dos 85,1 milhões de euros, gerando cerca de 4 745 empregos e 50 milhões de euros de massa salarial.



### 6.1.1. *Concentração*

Actualmente, o sector é dominado por três grandes grupos económicos, que detêm mais de 70% do mercado mundial dos cruzeiros<sup>98</sup>:

- *Carnival Corporation & PLC* (que inclui as companhias: Carnival Cruise Lines, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Cunard Line, Ocean Village, Costa Cruises, Aida Cruises, Iberocruceiros, e P&O Cruises) – sediado em Miami (Florida, EUA);
- *Royal Caribbean Cruises* (ao qual pertencem: a Celebrity Cruises e a Royal Caribbean International) – também sediado em Miami;
- *Star Cruises Group* (com as companhias: NCL America, Norwegian Cruise Line, Orient Lines e Star Cruises) – com sede em Kuala Lumpur, na Malásia.

São as companhias de cruzeiros (embora integradas em grandes grupos, mantêm a identidade de marca original) que organizam, produzem, gerem e vendem o produto cruzeiro. Na maioria dos casos, a companhia de cruzeiros é também proprietária da embarcação que opera, embora existam casos em que o proprietário cede os direitos de utilização e gestão dos navios para a realização de cruzeiros a outro armador (através de aluguer ou fretamento ocasional) (di Cesare, s/d:5).

Nalguns casos (ex: *Thomson* ou *My Travel*), as companhias de cruzeiros fazem parte de operadores turísticos que também possuem as próprias cadeias hoteleiras e companhias de aviação (e até as próprias seguradoras e retalhistas). Esta tendência de “verticalização dos sistemas de distribuição” – em que os operadores procuram “evitar a dependência dos fornecedores de serviços e ultrapassar a dificuldade de estabelecer negociações duradouras com todos eles”, maximizando o controlo e a gestão das suas operações e, gerando mais lucro - tem também vindo a acentuar-se (Cunha, 2007:311-314).

### 6.1.2. *Comercialização e canais de distribuição*

Os operadores de cruzeiros, podem ser entendidos como vendedores grossistas (*wholesalers*), e os agentes de viagens – tradicional canal de distribuição do sector -, como vendedores a retalho (*retailers*) ou intermediários (*brokers*). No entanto, muitos operadores também vendem directamente aos consumidores finais, actuando

---

<sup>98</sup> Fontes: Ward, 2007:122; <[www.carnivalcorp.com/](http://www.carnivalcorp.com/)>.

simultaneamente como grossistas e retalhistas, conseguindo preços mais atractivos e margens de lucro superiores (Gibson, 2006:18).

### 6.1.3. Segmentação

Como vimos, actualmente a distinção social a bordo dos navios de cruzeiro esbateu-se, quase por completo. Os turistas que partilham o mesmo navio de cruzeiro, ainda podem ter espaços privados diferenciados, variando entre si, no espaço disponível e/ou nas comodidades oferecidas (camarotes internos ou externos, com janela ou varanda, ou suites de luxo - com preços substancialmente mais elevados), mas a generalidade das áreas públicas e serviços a bordo (piscinas, espectáculos, biblioteca, lojas, casino, bares e restaurantes, etc.), são comuns e de livre utilização por todos os passageiros<sup>99</sup>.

A distinção social, transferiu-se, antes e sobretudo, para a aquisição de cruzeiros turísticos diferenciados à partida, de acordo com os vários segmentos da indústria, que contemplam uma oferta bastante diversificada, orientada para diversos gostos e bolsas. Cada segmento, ou categoria, possui características distintas (Gibson, 2006:31):

- *Luxury*: classificação para um serviço de luxo, com máximo conforto e qualidade a bordo (correspondendo aos cruzeiros mais caros do mercado, equiparáveis a hotéis de 5 ou “6” estrelas). Os navios que operam neste segmento são, salvo algumas excepções, relativamente pequenos, transportando poucos passageiros (menos de 400) e, dispendo de alojamentos e áreas públicas espaçosos.
- *Niche* (ou *Speciality*): cruzeiros mais especializados (como expedições de índole científica ou cultural, em destinos invulgares), normalmente dirigidos a viajantes experientes. Mais comuns em navios pequenos, ou em veleiros.
- *Premium* – serviço acima da média; elevado número de cabinas exteriores com varanda; boas áreas (*ratio*) por passageiro; amplo leque de ofertas, adaptadas a diversas faixas etárias.
- *Contemporary* (ou *Resort*): cruzeiros equivalentes a *floating resorts*, em navios que podem ir do tamanho médio (400 a 1000 passageiros), até aos meganavios (com capacidade para mais de 2000 passageiros); grande diversidade de serviços e

---

<sup>99</sup> Nalguns navios, a utilização de alguns serviços a bordo está sujeita a pagamentos suplementares (taxas de serviço) – por exemplo no *spa*, ou em certas áreas de restauração (mais privadas e/ou especializadas). Nos navios da *Cunard*, a localização dos camarotes ainda determina a correspondente zona de restauração acessível aos passageiros - um vestígio da separação por classes a bordo.

comodidades, com algumas inovações (como um ringue de patinagem, ou uma parede de escalada, a bordo).

- *Budget* (também designado *Value*, ou *Traditional*): cruzeiros em navios mais antigos e clássicos, com menos comodidades a bordo, e preços mais acessíveis.

Entre as várias segmentações possíveis da indústria do turismo de cruzeiros, a que se apresenta, no Quadro III, foi a mais completa que se encontrou: cruzando aspectos relativos ao tamanho dos navios, os itinerários mais comuns, uma estimativa do custo médio diário por pessoa em cada categoria, e as principais companhias de cruzeiro conotadas com cada segmento.

**Quadro III - Segmentação da indústria do turismo de cruzeiros**

| Segmento            | Quota (Share) | Duração do Cruzeiro | Navios                  | Companhias   | Itinerários                              | Custo diário médio por pessoa (USD) |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------------|--|--|-------------------------------------|
| <i>Luxury</i>       | 2%            | 7 ou + dias         | Pequenos e médios       | <i>Crystal, Silversea, Seabourn, Radisson 7 Seas, Seadream Yacht, Cunard, Windstar, Hapag Lloyd</i>              | Por todo o mundo                         | 300 - 2000                          |
| <i>Niche</i>        | 4%            | 7 ou + dias         | Pequenos                | <i>A&amp;K, Swan Hellenic, Star Clippers, Clipper, Lindblad Explorer, Orient Cruise Lines</i>                    | Por todo o mundo, Antártico, Gronelândia | 200 - 900                           |
| <i>Premium</i>      | 30%           | 7-14 dias           | Novos, médios e grandes | <i>Celebrity, Holland America, Cunard</i>  | Caraíbas, Mediterrâneo, Alaska           | 150 - 300                           |
| <i>Contemporary</i> | 59%           | 3-7 dias            | Novos, grandes e mega   | <i>Carnival, Royal Caribbean, NCL, Princess, Costa, Royal Olympia, Ocean Village, Aida, Island Cruise, Arosa</i> | Caraíbas, Mediterrâneo                   | 100 - 150                           |
| <i>Budget</i>       | 5%            | variável            | Mais antigos, pequenos  | <i>My Travel, Thomson, Royal Olympia</i>   | Caraíbas, Mediterrâneo, Báltico          | 80 - 125                            |

Fonte: adaptado de *Cruise Operations Management* (Gibson, 2006:12, citando Bjornsen, 2003)

#### **6.1.4. Distribuição geográfica mundial**

Segundo dados da *Cruise Lines International Association* (CLIA), em 2006, as Caraíbas foram o principal destino mundial de cruzeiros (com 39,23% de camas x dia); em segundo lugar, surge o Mediterrâneo (com 12,90%); seguindo-se a Europa (8,35%), o Alasca (7,80%), as Bahamas (7,46%) e a costa ocidental do México (6,40%); os cruzeiros de “volta ao mundo” representaram apenas 0,42%<sup>100</sup>. Entre outras regiões e subregiões mundiais emergentes, destacam-se: a América do Sul, a Australásia, o Pacífico Sul, o Sul de África, o Oceano Índico e o Médio Oriente/Golfo Pérsico (WTO, 2003:133).

No turismo de cruzeiros, as áreas de operação variam ao longo do ano, pois a mobilidade das frotas permite reposicionamentos<sup>101</sup> consoante as épocas do ano – é usual considerarem-se dois períodos alargados: o *Verão* (Abril a Setembro) e o *Inverno* (Outubro a Março).

Os itinerários são estabelecidos em função das épocas preferenciais de férias em cada região, e das variações sazonais no Hemisfério Norte e no Hemisfério Sul. As frotas dos cruzeiros que têm lugar no Mediterrâneo, no Norte da Europa e no Alasca no período de Verão, costumam reposicionar-se nas Caraíbas no período de Inverno.

O traçado das rotas também procura evitar zonas com conflitos, ou áreas perigosas - como aquelas onde a pirataria ainda é frequente, nomeadamente: o Extremo Oriente (Indonésia, Bornéu, Malásia, Filipinas); a costa oriental da América do Sul, perto do Brasil; e, a costa oriental de África (Murias López, n/p, 2002:229)<sup>102</sup>.

#### **6.1.5. Bandeiras de conveniência**

Cada navio é registado sob uma determinada bandeira, operando de acordo com o enquadramento legal e as regras impostas por esse país (ou bandeira). A tradição das chamadas “bandeiras de conveniência” (*flags of convenience – FOC*), remonta a períodos de guerra, quando os navios mercantes, para evitarem os ataques e protegerem os seus

---

<sup>100</sup> CLIA, *The 2006 Overview*.

<sup>101</sup> Os navios maiores - os chamados *post-Panamax* - estão mais circunscritos em termos regionais, pela impossibilidade de transporem o canal do Panamá e de efectuarem reposicionamentos entre as Caraíbas e o Alasca.

<sup>102</sup> Muito embora os navios de cruzeiro não constituam o alvo preferencial dos ataques dos piratas, mais interessados em navios mercantes, com tripulações reduzidas a bordo.

passageiros e cargas, navegavam com a bandeira de um país neutral (Dickinson; Vladimir, 1997:65)

Actualmente, a maioria dos navios de cruzeiro navega com bandeiras de conveniência, cujo registo é efectuado em países como o Panamá, as Bahamas ou a Libéria, o que permite aos proprietários reger-se por padrões internacionais menos exigentes, nomeadamente no que respeita às regulamentações de segurança, à legislação laboral e aos impostos (Mather, 2002).

As bandeiras de conveniência são particularmente úteis no que respeita às condições de recrutamento, trabalho e remunerações das tripulações (não apenas nos navios de cruzeiro), permitindo, nalguns casos, salários baixíssimos (geralmente sem direito a pagamento de horas extraordinárias), para períodos e horários de trabalho demasiado longos<sup>103</sup>.

## 6.2. O navio como destino em si

“What all cruise ships have in common is that ports of call are now little more than extras along the way; the ship itself is the destination that sells the cruise, and is designed, promoted and operated accordingly.

(...)Cruising today is entertainment from start to finish, from show lounge to shore visits – excerpts of which may be screened that evening on cabin TV, both to amuse those who took part and to attract any doubters next time. The ship itself is designed as an ongoing show, with each destination an interval.” (Quartermaine; Peter, 2006:23; 69)

Os cruzeiros marítimos conjugam duas vertentes: a do navio, e a de um hotel flutuante. Aliás, o facto de o navio se deslocar e visitar diversos portos, é divulgado como uma vantagem face a uma viagem equivalente em terra: “*you only have to unpack once*” - é uma referência frequente nos *sites* e brochuras das companhias de cruzeiros. A bordo, 75% da distribuição espacial corresponde à vertente hoteleira, e 25% à naval.

---

<sup>103</sup> Num estudo da International Transport Workers’ Federation, com cerca de 400 trabalhadores de navios de cruzeiro, mais de 95% trabalhavam 7 dias por semana. Mais de 1/3 dos que trabalham nos cruzeiros fazem 10-12 horas de trabalho por dia, e muitos outros chegam a cumprir 12-14 horas/dia. Alguns tripulantes auferem salários que não ultrapassam os 45 dólares por mês, sob pretexto de que receberão gorjetas, o que os torna extremamente vulneráveis (em caso de doença, por exemplo, o trabalhador só recebe o salário-base) (Mather, 2002).

À semelhança das estrelas que classificam os hotéis, existem também várias classificações (*ratings*) para os navios de cruzeiro, que têm em consideração a qualidade dos serviços a bordo (alojamento, alimentação, comodidades, rácio espaço/passageiro, rácio passageiros/tripulação, etc.) - como as publicadas anualmente no guia *Berlitz* (Ward, 2007:689-691).

Imitando a arquitectura dos hotéis modernos, muitos navios possuem átrios que atravessam vários pisos, oferecendo a bordo a generalidade dos serviços que podem encontrar-se nos hotéis (WTO, 2003:22-23). Os materiais nobres e o luxo da “era dourada”, têm vindo a dar lugar à fantasia e ao *pastiche* pós-moderno – com muitas luzes, cromados, e espelhos; plantas e estátuas de plástico.

Na viagem de cruzeiro paga pelos passageiros, o preço inclui o transporte, o alojamento, a pensão completa, as taxas portuárias e as distrações e actividades a bordo. Já as excursões organizadas nos portos visitados (*shore excursions*), a maioria das bebidas fora das refeições, e as gorjetas, são extras não incluídos no preço da viagem (Decrey, n/p, 2004:14). Outras fontes de receita adicionais das companhias de cruzeiro, durante as viagens, são: o casino; os serviços de fotografia e vídeo; utilização de telefone (com recurso a satélite, bastante dispendioso) e *internet*; os leilões de arte; ou, os salões de beleza e *spas* (Berger, 2004:8-9).

Frequentemente, os passageiros podem optar pela compra do chamado *fly-cruise* -um “pacote” que inclui os vãos necessários e os respectivos *transfers* (até ao porto de partida e/ou a partir do porto de chegada do navio). E, na maioria dos casos, existe também a possibilidade de efectuar uma estadia prévia (*pre-cruise*) ou posterior ao cruzeiro (*post-cruise*), nos portos de embarque e desembarque, sendo propostos vários hotéis.

As companhias de cruzeiro têm vindo a diversificar a sua oferta, dirigindo-se a determinados segmentos-alvo. Os grandes grupos do sector mantêm as identidades distintivas das companhias que os compõem, apostando em estratégias de *marketing* que valorizam essa diferenciação.

As opções de cruzeiros disponíveis são inúmeras, combinando diversas variáveis: a qualidade do serviço prestado e a sua relação com o preço proposto; a dimensão e tipologia do navio; a área geográfica de circulação e o itinerário proposto; a duração do cruzeiro; o equilíbrio entre o tempo a bordo e o tempo nas escalas; as infraestruturas existentes e as actividades e entretenimento disponíveis (di Cesare, s/d: 24).



Fig. 25: Interminável corredor com quartos (cabins) no interior do *Millenium* (30/03/2007); e átrio que atravessa vários pisos - com “obelisco” da área temática egípcia, em primeiro plano -, no *Independence of the Seas* (14/05/2008).

Cada vez mais, os navios transformam-se em *destinos turísticos em si mesmos* (Decrey, n/p, 2004), diversificando os serviços e as actividades a bordo, combinando características de um *resort* (solário, piscinas, spa, ginásios, etc.), de um *centro comercial* (com “avenidas” de lojas diversas), e mesmo de um *parque de diversões* (com cinemas, teatros, espectáculos, casino, discotecas, etc.).

“(…) O Independence of the Seas (...) não é apenas o MAIOR navio de cruzeiros do Mundo, mas também é uma porta que transforma qualquer sonho em realidade, sem limites.

Um navio que eleva a inovação, o desenho e a tecnologia à dimensão de arte. O maior centro de lazer flutuante do planeta onde a INDEPENDÊNCIA de escolhas, de espaços e de conceitos são apenas alguns atributos que nos transportam para um mundo de experiências inesquecíveis e únicas.”<sup>104</sup>

<sup>104</sup> Fonte: Melair, excerto do *convite* para a visita no dia 14 de Maio de 2008.



Fig. 26: A *Royal Promenade* – uma “avenida” no interior do *Independence of the Seas*, com lojas, restaurantes e esplanadas (14/05/08)<sup>105</sup>.

Num navio como o *Independence of the Seas*, da Royal Caribbean International, as actividades a bordo incluem, por exemplo: um ringue de boxe, uma parede de escalada, mini-golfe, um ringue de patinagem, uma piscina de ondas para a prática de surf; festas e noites temáticas; aulas de danças de salão; jogos de sala; uma biblioteca e postos de acesso à *internet*; provas de vinhos e aulas de culinária; tatuagens temporárias; ou, *karaoke*.

No que respeita à alimentação, as propostas são também bastante diversificadas: para além das tradicionais salas de refeições, existem espaços de *self-service*, um restaurante italiano, hamburguers, sushi, etc.

A “carnavalização” é uma das tendências nos cruzeiros (Berger, 2004:46, citando Mikhail Bahktin) - patente nos *fun ships* da Carnival<sup>106</sup>, ou nos cruzeiros da Disney -,

<sup>105</sup> Existem, aliás, cabinas com *vista* para a *Royal Promenade* (onde também há espectáculos e desfiles).

<sup>106</sup> Que, desde os anos 70, popularizam os cruzeiros junto das famílias americanas com rendimentos médios, propondo novos divertimentos a bordo, incluindo actividades dirigidas às crianças.



sobretudo nos mega-navios destinados ao turismo de massas, que constituem o segmento dominante da indústria, com uma quota de 59%.

Por outro lado, multiplicam-se os “cruzeiros temáticos” que, geralmente, associam actividades a bordo (com conferências, demonstrações ou espectáculos com personalidades conceituadas), a particularidades dos locais visitados no itinerário. Os temas propostos são muito diversos: da música (ópera, jazz), ao desporto (golfe, *fitness*) passando pela história (batalhas) e arqueologia, ou pela gastronomia (vinhos).

### 6.3. Entrevendo os bastidores: o outro lado do “sonho”

“The image that we are sold is of fun, magic, romance, luxury, exotic ports of call from the relative safety of our floating hotel, and the comfort of knowing that our every need will be met by willing crew members.

Cruise ship employees too are often excited by the thought of working for such world-famous names as Disney or Carnival or Princess, in luxury conditions, with the chance to ‘see the world’ and earn money at the same time. For those from the developing world, work on board a cruise ship represents the dream of a better future, a way of providing for their desperately impoverished families at home.” (Mather, 2002:1)



Fig. 27: Pausa com vista para o Tejo (*Millenium*, 30/03/2007).

Os serviços hoteleiros e de entretenimento, bem como a componente naval, são assegurados por tripulações multinacionais – que podem integrar pessoas de mais de 50 nacionalidades -, com cerca de um terço do número de passageiros (número variável consoante o tipo de navio, as características e segmento dos cruzeiros).

As ocupações a bordo são fortemente hierarquizadas, distribuindo-se normalmente por três categorias principais: oficiais (*officers*), tripulantes (*crew*) e outro pessoal (*staff*). O Comandante (*Captain*) é a autoridade máxima a bordo, podendo inclusive realizar casamentos, ou prender pessoas no navio. No topo, seguem-se os oficiais, mais qualificados e ocupando posições com maior responsabilidade; distribuídos por quatro departamentos principais: *deck*, *engineering*, *radio* e *hotel services*. Os tripulantes, em maior número e múltiplas subcategorias, também costumam distribuir-se por estes quatro departamentos. O restante pessoal (*staff*), muitas vezes contratado por intermédio de concessionários, ocupa-se de outros serviços: lojas, estética (cabeleireiros, massagistas,...), entretenimento (animadores, actores, músicos,...), fotografia, casino, etc. (Gibson, 2006:92).

Em muitos casos, os navios são também locais de trabalho muito segregados, em função do género, da nacionalidade e/ou da cor da pele. Os cargos principais e os que implicam um relacionamento directo com o público, tendem a ser atribuídos a europeus e/ou indivíduos de pele mais clara; cabendo aos trabalhadores “não-ocidentais” e de países em vias de desenvolvimento, os lugares menos visíveis, menos bem pagos e com condições mais duras – circunscritos aos decks inferiores, muitos passam a maior parte do tempo abaixo da linha de água (Mather, 2000; Wood, 2000:253).

“There is something very old-fashioned, colonial even, about the way that cruise ships are organised. Or perhaps it is simply a microcosm of the world economy today.

You can pretty much determine who works where on board a cruise ship, and what wages they get, by their gender and nationality/skin-colour. And your job determines where on the vessel you are and are not allowed. It is a deeply stratified and hierarchical world, where the different the layers are kept apart.” (Mather, 2002:12).

Nos nossos dias, a estratificação social ainda se faz sentir a bordo, agora entre os seus trabalhadores, embora este seja um aspecto menos visível da indústria dos cruzeiros – que pode ser entendido ainda como “reminiscência colonial” ou como um “microcosmos da economia global”. Tal como acontece hoje com a imigração ilegal, em muitos países surgem redes de angariadores e intermediários, que exploram aqueles que querem

trabalhar em navios de cruzeiro, cobrando taxas ilegais (muitas vezes difíceis de pagar e criando espirais de endividamento nas famílias) (Mather, 2000).

Para o sociólogo Robert Wood, a estratificação étnica a bordo dos navios de cruzeiro, configura uma “etnopaisagem” compacta e diversificada:

“The study of changing patterns of ethnic stratification within the “international” crew category has the potential for shedding light on how economic globalization intersects with historic patterns of ethnic relationships and identities. It is hard to conceive of a more compact and diverse “ethnoscape” than that of a cruiseship, nor of one more directly linked to the global mediascapes, technoscapes, finanscapes and ideoscapes that Appadurai (1990) has described in his widely-cited effort to map connections and disjunctures between cultural flows in the global economy.” (Wood, 2000:353-54)

Por outro lado, no funcionamento da *microsociedade* que é um navio de cruzeiro, chegam a surgir verdadeiras “economias paralelas”:

“The work intensity has led to a second economy operating on board. Those who wish to shed some of their burden pay others to do it. For example, a cabin steward who is expecting good tips may choose to spend some of it on paying, say, a laundryman to make the beds in his set of cabins. There is generally someone willing to do it, to make up for their own low wages, even if it means a 15 or more hour day. Effectively, this is saving the company from having to hire the necessary staff for the work at hand. Money passes all through the layers, as services are bought and sold. As Klein notes, a waiter may pay the dining room manager to get a larger station or one that is nearer the kitchen, the cooks to prioritise his orders, and the laundry to get his uniform cleaned quickly. Klein says that «workers quickly become aware of a ‘mafia’ on board».” (Mather, 2002:16)

#### **6.4. Importância das cidades portuárias**

A grande maioria dos itinerários é concebida de modo a que o navio permaneça nos portos de escala durante o dia, permitindo que os passageiros realizem visitas e excursões em terra. Habitualmente, o navio zarpa ao final da tarde, navegando durante a noite, para chegar ao amanhecer ao porto de escala seguinte (Murias López, n/p, 2002:118).

O porto, em si, não é o único factor decisivo no êxito de um cruzeiro (embora, a nível das condições portuárias, seja muito importante a existência de uma boa oferta de serviços, facilidade de amarração, molhes acondicionados e seguros, etc.). A oferta cultural e paisagística de uma cidade, ou região, é condição essencial para a respectiva inclusão nos

itinerários dos cruzeiros.. A qualidade das acessibilidades rodoviárias e a “agilidade burocrática” das autoridades locais, são igualmente significativas (Murias López, n/p, 2002:180-81). A realização de embarques e desembarques – as chamadas operações de *turnaround* – exige às cidades portuárias requisitos adicionais: a proximidade e disponibilidade de um aeroporto; a existência de hotéis adequados ao segmento do cruzeiro; ou, a facilidade de serviços de aprovisionamento ou reparação naval.

#### **6.4.1. Ramificações do turismo de cruzeiros em terra**

Outra tendência na indústria, é a expansão comercial das companhias de cruzeiro a outros serviços e produtos em terra, por exemplo investindo em serviços e infra-estruturas nos portos (terminais de cruzeiro, ou lojas nas zonas portuárias), ou mesmo construindo *resorts* e “vilas turísticas” próprias:

“Star, for example, has fostered the development of port facilities in Asia, including its own Port Kelang terminal on the west coast of Malaysia. Carnival owns and operates port facilities at Puerta Maya on Mexico’s Cozumel Island and has recently entered into partnership with a Mexican entrepreneur to build a ‘cruise port village’ south of Cancun, Mexico, that will receive four ships at a time. It is also developing homeport facilities in Long Beach, California. A number of cruise companies also own Caribbean islands and resort areas” (Mather, 2002: 9).

Nas Caraíbas, algumas companhias, para além de controlarem zonas comerciais em muitos portos, exploram as suas próprias ilhas ou praias privadas, retirando os lucros desses serviços turísticos exteriores ao navio (lojas, restauração, desportos aquáticos, etc.).

Também no que respeita aos serviços e ao abastecimento aos navios, os benefícios do turismo de cruzeiros para as economias locais (nas Caraíbas, como porventura noutros destinos), acabam por ter pouca expressão, uma vez que as companhias de cruzeiro têm sistemas logísticos próprios (muito associados a outras empresas norte-americanas), recorrendo pouco a fornecedores locais:

“The proportion of Caribbean products purchased by cruise lines also remains small. (...) The list of significant Caribbean suppliers is short (...) The result is that not only are most cruise ships supplied by US companies, but that fresh produce from outside the region is also flown or shipped into the Caribbean during a cruise. Thus, in one ludicrous example, a barge from Venezuela filled with bananas was sent to supply the cruise ships in St Lucia, one of the Caribbean’s major banana producers.” (Pattullo: 2005:200)

#### 6.4.2. *Impactos nos locais visitados*

Por outro lado, as pressões ambientais e sociais têm vindo a suscitar críticas, nalguns dos destinos de cruzeiro mais populares (nomeadamente nas Caraíbas). Este tipo de turismo, sobretudo quando tão massificado e intensivo, não é isento de consequências, que se fazem sentir, ainda mais, em pequenas comunidades locais e/ou em zonas ecologicamente sensíveis (como é o caso dos recifes de coral).

“Cruise tourism also has an impact on the communities and environments visited by the cruise ships. Some communities visited are no more than small villages, with populations as low as a few hundred or a few thousand people. These coastal settlements can sometimes be relatively remote by land, and so the arrival of several thousand day-trippers several times a week can be a ‘shock to the system’. Klein calls it ‘people pollution’.” (Mather, 2002:21)

“A second area of concern is the volume of waste produced by a cruise ship and the environmental practices of the industry as it deals with these wastes. There are problems with accidental discharges of sewage, waste water and oil. And there are issues around the fact that a cruise ship produces air emissions equivalent to 12.240 automobiles, 20 tons of solid waste per day, and as much as 15 gallons of toxic waste per day.” (Klein, 2003:1)

Por vezes o número de visitantes/turistas ultrapassa largamente o número de residentes/nativos, surgindo problemas associados à *capacidade de carga* dos locais. Os turistas consomem recursos e produzem lixo em quantidades consideráveis, e muitas vezes as infra-estruturas locais não estão preparadas para dar resposta às necessidades adicionais.

## 7. APROXIMAÇÃO ETNOGRÁFICA AO TURISMO DE CRUZEIROS EM LISBOA

Neste capítulo, procurarei dar conta do meu percurso de aproximação ao turismo de cruzeiros em Lisboa, explicitando o processo tateante da construção deste “terreno”. No meu caso, a insegurança perante esta experiência “iniciática” foi sendo “naturalizada”, graças às conversas com o meu orientador e à (re)leitura de textos relativos a aspectos metodológicos<sup>107</sup>, que me foram ajudando a lidar com a(s) ansiedade(s) do terreno e constituíram bons auxiliares na passagem à escrita.

Não existem “receitas” sobre como se faz etnografia: aprende-se fazendo – dizem-no professores e livros. E, afinal, “parece que a própria ansiedade pré-metódica tem em si mesma um grande potencial «metodogénico»” (Sarró; Lima, 2006:23), pelo que resolvi assumir, como parte do processo, a angústia e as dúvidas.

“Tal como o rito de iniciação, o trabalho de campo é uma experiência total, profundamente marcante, dolorosa e individualizante. Ela retira o indivíduo do contexto habitual e previsível em que ele se encontrava para um contexto novo, imprevisível e, portanto, atemorizante”. (Pina Cabral, 1983:327)

“L’enquête s’apprend en se faisant, d’une manière sinueuse et chaotique. L’enquêteur ne cesse d’explorer différentes voies qui se révèlent être parfois des impasses ou des chemins de traverse. Ce n’est qu’après de longs détours qu’il retombe sur ses pieds. Un cours ou un guide sur l’enquête ne peut pas se substituer à la pratique. Rien ne peut remplacer les essais et les erreurs personnels, la recontre directe des difficultés, le «doute», l’expérience de la «solitude du terrain».” (Beaud; Weber, 1998:12)

Metodologia, por excelência, do trabalho antropológico, a *etnografia*<sup>108</sup> pressupõe uma presença (mais ou menos longa) do investigador no terreno, o estabelecimento de relações de proximidade e de confiança com certos interlocutores, a observação e a escuta atentas, e um trabalho paciente de vários meses ou anos (Beaud; Weber, 1998:8). Na etnografia,

---

<sup>107</sup> Como o precioso *Guide de L’Enquête de Terrain* (Beaud; Weber, 1998), recomendado, no decurso da parte escolar do Mestrado, pela professora Graça Índias Cordeiro; juntamente com outras referências: (Hammersley; Atkinson, 1995); (Bailey, 1996); (O’Reilly, 2005); (Agar, 1996); (Schensul; LeCompte, 1999).

<sup>108</sup> Para além de se referir ao «processo» de investigação, o termo *etnografia* é, por vezes, também utilizado para designar o «produto» que resulta dessa mesma investigação – uma «narrativa» escrita e/ou visual (Agar, 1996:53).

também designada *trabalho de campo*, ou *pesquisa de terreno* (*fieldwork*, *enquête de terrain*), “o principal instrumento de pesquisa é o próprio investigador”, que “observa os locais, os objectos e os símbolos, observa as pessoas, as actividades e os comportamentos, as interacções verbais, as maneiras de fazer, de estar e de dizer, observa as situações, os ritmos, os acontecimentos”, participando “no quotidiano desses contextos e dessas pessoas” (Costa, 2003:132).

É da partilha quotidiana de experiências, no decurso do trabalho de campo, que resulta “a legitimidade do conhecimento produzido pelo antropólogo” – ou seja, a autoridade científica tem por base o “carácter experiencial” do processo de aquisição do conhecimento (Sarró; Lima, 2006: 18). É, portanto, através de um olhar “de perto e de dentro” – de uma *observação participante* - que o etnógrafo procura contribuir para o conhecimento da realidade social (Magnani, 2002: 11).

### 7.1. Primeiros passos: estranha num terreno estranho

*Ontem fui ver o Queen Mary II. Fez-me sorrir o entusiasmo de antecipar a sua presença, e a sua imponência quando o vislumbrei.*

*Vários curiosos (cerca de duas dezenas) aguardavam a sua largada ou admiravam-no simplesmente, junto ao Op Art – na Doca de Sto. Amaro, de onde se consegue ver o navio no cais de Alcântara. Muitos tiravam fotografias. (...) A grandiosidade do navio impressiona! (...) A música de bordo (Elvis, Sinatra, “Laranjina C”,...) chegava até nós, trazida pelo vento.*

*(...) O Queen Mary II apitou. Tudo estava a postos. O som ecoou pelo rio, invadiu a margem – um som grave, potente, impressionante! Dois “barquitos” rondavam a ponte 25 de Abril vigiando/auxiliando as manobras (?). O navio começou as manobras para sair do cais (...) O momento esperado era a passagem debaixo da ponte: o navio é tão alto que parece que vai roçar no tabuleiro inferior.*

*Demorou alguns minutos – o paquete é enorme e anda “devagar”, não se move assim sem mais nem menos! Passa à vontade, e apita novamente ao cruzá-la. Alguns condutores lá em cima apitam em resposta - saudação? despedida? Quem se apercebe, não fica indiferente à “magnitude do evento”!*

[Notas de campo sobre “visita de observação”, 04/06/04]

Estranha porque anónima, num terreno estranho porque desconhecido – como todos os terrenos, para quem começa uma pesquisa, tanto mais num contexto urbano, “sinuoso” e complexo. Uma das primeiras dificuldades nesta investigação foi, precisamente, a delimitação do próprio “terreno”, a definição do lugar (dos lugares, neste caso) de

observação. Por isso, o desenho da pesquisa foi sendo construído (muito intuitivamente), à medida que as múltiplas tentativas de aproximação ao “tema” foram trazendo obstáculos e a necessidade de decisões que permitissem ultrapassá-los; à medida que se revelaram novos horizontes, inquietações, questionamentos. Este meu primeiro “terreno”, é esse trajecto de escolhas.

Nas primeiras deambulações (em Abril, Maio de 2006), limitei-me a aproximar-me das zonas portuárias de acesso restrito em redor das gares marítimas, que funcionam como terminais de cruzeiro, e a observar, ao longe, o que dali conseguia captar. Não sabia ainda onde me posicionar para começar as observações; por isso, decidi dar-me tempo, “ver navios”, e começar por explorar, aos poucos, a zona ribeirinha e portuária da cidade. À beira-rio, fui caminhando, atenta às actividades e circulações da zona portuária e das áreas urbanas adjacentes (residências, comerciais, culturais, etc.). Foi tempo de sentir, de interiorizar, de aprender a ler na paisagem a matriz marítima da cidade: a corrosão do sal nas casas antigas, o desenho urbano protegendo as casas dos inconvenientes ribeirinhos, os velhos cais agora afastados das margens, as memórias inscritas nas ruas e nos seus nomes, as caravelas de pedra embutidas nas fachadas.



Fig. 28: Mergulhos no Tejo, com o *Oriana* em fundo (Terminal de Alcântara, 12/07/06).

A coexistência de universos sociais contrastantes ainda surpreende na frente de água lisboeta. Só no âmbito dos lazeres, os frequentadores são muito diversificados:



desportistas vários (praticantes de remo, ou vela; adeptos da corrida, da caminhada, ou da bicicleta); clientes (diurnos ou nocturnos) dos restaurantes, bares e discotecas das docas; namorados, visitantes e turistas (e os arrumadores de carros, ou vendedores ambulantes que deles tiram partido); etc. Outra presença constante, e marcante, nesta cidade à borda d'água, ainda por estudar, é a dos pescadores à linha – que se podem encontrar todos os dias, em quase todas as horas, nos locais mais urbanos, junto aos cais dos cacilheiros, ou nos mais isolados e inusitados recantos<sup>109</sup>. Ainda há, em Lisboa, quem se alimente do Tejo “a seus pés”!? E ainda há (como é possível?!?) quem nele tome banho, como numa praia.

Ao reduzir a distância aos locais onde os navios de cruzeiro atracam, redireccionei o foco de interesse, para os navios e as movimentações várias em seu redor (de mercadorias, passageiros, táxis, autocarros, etc.), enquanto observava, escutava e fotografava, nos espaços públicos com acesso visual aos navios de cruzeiro, misturando-me com outros curiosos, transeuntes, e turistas. Nalgumas destas primeiras visitas às imediações dos terminais de cruzeiro, beneficiei da magia da serendipidade com alguns encontros fortuitos que me trouxeram novas pistas, nomeadamente, com dois autores (independentes) de *sites internet* - um nacional, sobre transportes, incluindo os marítimos; outro brasileiro, sobre cruzeiros<sup>110</sup> - relacionados com a temática desta investigação, que, como eu, fotografavam à distância os navios de cruzeiro, e que me despertaram, ambos, a curiosidade para novos aspectos e rumos possíveis de pesquisa.

Nesta altura, através de pesquisa na *internet* e de notícias divulgadas na comunicação social, comecei a tentar decifrar quais os actores sociais envolvidos nesta actividade em Lisboa, procurando perceber (ainda de modo incipiente) as respectivas responsabilidades e as múltiplas interacções, nacionais e internacionais. Através do *site* do porto de Lisboa, consegui programar as primeiras observações e partir para a pesquisa de elementos complementares.

---

<sup>109</sup> Quantos são? Quem são? O que pescam? Porque pescam? É seguro consumir esse pescado? – são algumas das questões sem resposta. A ausência de estudos actuais no nosso país, sobre a pesca à linha, nomeadamente em contextos urbanos, como Lisboa, pode dever-se ao facto de esta actividade -“o passatempo do «povinho»” - não pertencer ao elenco de lazer das classes dominantes (Corbin, 2001:397).

<sup>110</sup> <<http://www.transportes-xxi.net/>> e <<http://www.cruising.com.br/>>.

| <b>Paquetes no PTLIS - Março de 2006 . COORDENAÇÃO E OPERAÇÃO MARÍTIMA</b>                  |                   |                |              |                 |                |                |               |
|---|-------------------|----------------|--------------|-----------------|----------------|----------------|---------------|
| <b>Data última actualização: 28 Fevereiro 2006</b>  |                   |                |              |                 |                |                |               |
| <b>chegada</b>  | <b>partida</b>    | <b>navio</b>   | <b>local</b> | <b>bandeira</b> | <b>proced.</b> | <b>destino</b> | <b>agente</b> |
| <b>dia . hora</b>   | <b>dia . hora</b> |                |              |                 |                |                |               |
| 06. 12:00   | 06. 20:00         | BLACK PRINCE   | TPR          | NORUEGA         | CASABLANCA     | SOUTHAMPTON    | B.KNUDSEN     |
| 08. 08:00   | 08. 18:00         | BOUDICCA       | TPR          | NORUEGA         | AGADIR         | DENVER         | B.KNUDSEN     |
| 17. 07:00   | 17. 17:00         | COSTA VICTORIA | TPR          | ITALIA          | FUNCHAL        | CADIZ          | OREY          |
| 18. 06:00   | 18. 17:00         | CORAL          | TPR          | GRECIA          | TANGER         | CADIZ          | JAMES RAWES   |
| 18. 08:00   | 22. 19:00         | PRINCESS DANAE | TPA          | PORTUGAL        | LISBOA         | FUNCHAL        | NINFETRANS    |
| 20. 09:00   | 20. 18:00         | MIDNATSOL      | TPA          | NORUEGA         | TANGER         |                | JAMES RAWES   |
| 20. 10:00   | 20. 23:00         | SILVER WIND    | TPR          | BAHAMAS         |                |                | MACANDREWS    |
| 20. 11:00   | 21. 08:00         | ISLAND ESCAPE  | TPR          | BAHAMAS         | FUNCHAL        | PALMA MAIORCA  | JAMES RAWES   |
| 22. 06:00   | 23. 08:00         | ISLAND STAR    | TPR          | BAHAMAS         | FUNCHAL        | PALMA MAIORCA  | JAMES RAWES   |
| 28. 06:30   | 28. 18:00         | SEABOURN PRIDE | TPR          | BAHAMAS         | FUNCHAL        | SEVILHA        | GARLAND       |
| O movimento de navios indicado, por ser de natureza previsional, está sujeito a alterações. |                   |                |              |                 |                |                |               |

Fig. 29: Exemplo de instrumento inicial de pesquisa - quadro com informação mensal sobre navios de cruzeiro, disponível no *site* da APL (<http://www.portodelisboa.com/>).

Quando iniciei a aproximação ao terreno, a informação disponibilizada mensalmente pela APL, relativa ao movimento de navios de cruzeiro, incluía: as datas em que havia navios, com o respectivo nome e as horas previstas para a sua chegada e partida; o local de acostagem (terminal de cruzeiros); a nacionalidade (bandeira) do navio; o porto de procedência (anterior a Lisboa), e o de destino (porto seguinte do itinerário); bem como, o agente (de navegação) responsável (figura 22).

Partindo destes elementos, construí alguns instrumentos de apoio à observação, criando documentos com informações complementares, como: o número de passageiros e tripulantes de cada navio, (importante para deduzir o respectivo tamanho e características), a descrição dos itinerários que incluíam Lisboa; os preços, consoante as viagens (segmento, duração, portos de escala, etc.); ou, as excursões propostas na cidade. Em paralelo, através dos *sites* das companhias de cruzeiros, solicitei - como potencial cliente - várias brochuras turísticas (que me foram enviadas por correio).

No quente Verão de 2006, a acumulação de observações (ainda distantes e “anónimas”) nas imediações das gares marítimas, foi trazendo uma outra percepção da actividade: a presença das tripulações e dos trabalhadores portuários foi-se revelando, conjuntamente com a importância de outros intervenientes: taxistas, autocarros de excursões, guias turísticas, etc.

Os navios ganharam uma “voz” e uma outra presença. Nas zonas públicas, adjacentes aos terminais, as sonoridades portuárias – os apitos nos navios; as instruções aos

passageiros, soando dos altifalantes a bordo, antes da partida; os avisos sonoros da ponte pedonal da Rocha do Conde de Óbidos; o marulhar do Tejo - passaram a sobrepôr-se ao burburinho urbano envolvente. Nos navios atracados, passei a ver vida: passageiros em roupão, nas varandas dos camarotes; passageiros em fato de banho, nas piscinas dos terraços superiores; passageiros com coletes salva-vidas, em exercício pré-embarque; tripulantes, em operações de limpeza, ou de manutenção do navio; “excreção” de resíduos; e, “alimentação”, por camiões de fornecedores (mantimentos), canalizações (água de cisternas), ou outros navios (combustível).

Depois deste período inicial, centrado na recolha de informação, mas também na aproximação progressiva às zonas portuárias onde têm lugar as escalas, os embarques e os desembarques dos navios de cruzeiro, apercebi-me de que a continuidade da pesquisa dependeria do meu acesso às zonas de acesso restrito (para lá das vedações de segurança, que até aí me impediam de estar mais perto do que acontecia).



Fig. 30: Curiosos junto à vedação que delimita a zona portuária do Terminal de Santa Apolónia, durante a escala do *Splendour of the Seas* (15/05/06).

Assim, no início do mês de Agosto, solicitei formalmente à Administração do Porto de Lisboa autorização para realizar trabalho de campo nos terminais de cruzeiro. No mês de Setembro, foram acordadas as condições da minha presença na *Zona Internacional* dos cais/terminais, atendendo às várias autoridades com responsabilidade nestas áreas que

deveriam estar ao corrente (APL, Capitania/Polícia Marítima, SEF). Nestes contactos, que envolveram a troca de correspondência, e-mails, telefonemas e a realização de duas reuniões (com responsáveis da *Direcção de Segurança Portuária e Ambiente* (APL) e, com a *Capitania do Porto de Lisboa*), foram-me transmitidas as normas e os procedimentos básicos de segurança, indispensáveis ao meu acesso e permanência nos terminais de passageiros<sup>111</sup>. A minha presença foi autorizada, numa primeira fase até ao final de Novembro, e, posteriormente, prorrogada até ao final de Dezembro.

### **7.1.2. O processo de integração: romper o silêncio, encontrar o (meu) «lugar»**

“En el comienzo de su investigación de campo el antropólogo es un ser despersonalizado, ya que para la comunidad en la que pretende integrar-se carece de una identidad específica. Su dominio es impersonal y no tiene un espacio propio que le identifique, tampoco tiene una historia tras de sí y, a falta de un sistema propio de relaciones, es algo semejante a lo que Marc Augé (1993) ha denominado un «no lugar». (...) El gran reto que tiene ante sí el antropólogo al iniciar su trabajo de campo no es otro que el de hacerse un sitio inteligible para la comunidad en la que se desenvuelve.” (Mairal Buil, 2000:180)

Negociado o acesso aos terminais de cruzeiros, o cumprimento dos requisitos formais necessários (como a posse e repetida apresentação das autorizações e documentos exigidos) acabaria por, simultaneamente, legitimar a minha presença.

O trabalho de campo nas instalações dos terminais de cruzeiro, teve lugar durante cerca de três meses (de Outubro a Dezembro de 2006). Nas primeiras entradas nos terminais, no final de Setembro, contei com a colaboração da *Direcção de Segurança Portuária e Ambiente* (APL), e de alguns funcionários que me orientaram, me receberam, e me deram a conhecer as instalações (nomeadamente em Santa Apolónia e em Alcântara).

Para tentar abranger a diversidade que situações e intervenientes que esta actividade implica, em primeiro lugar tornou-se necessário diversificar as observações (pelos vários dias da semana, em diferentes períodos horários) nos três terminais de cruzeiro em funcionamento: Rocha do Conde de Óbidos, Alcântara e Santa Apolónia. A distribuição das observações acabou por seguir a frequência de utilização dos terminais de cruzeiro, pelo que estive mais dias no terminal da Rocha (para mim também o mais acolhedor), do que em Alcântara, ou em Santa Apolónia (terminal com menos utilização).

---

<sup>111</sup> Por exemplo, relativamente às restrições na captação de imagens, que havia solicitado (que não poderiam envolver elementos das autoridades presentes, nem equipamentos de segurança).

Depois do breve acompanhamento inicial fiquei “por minha conta”, com um “estatuto” formal que me permitia estar do lado “de dentro” das áreas vedadas, mas ainda sem quaisquer relacionamentos pessoais. A aprendizagem desse “estar ali” foi uma nova etapa – com uma solidão (especialmente no início), quase constante; novos ritmos; diversos sítios por onde optar, para situar as observações; e, novas aproximações e distâncias interpessoais para gerir. Nas semanas iniciais de permanência no terreno consegui, sempre que achei necessário, um tempo de pausa e um espaço de recolhimento mínimo (nas próprias gares marítimas, no cais, ou já no meu carro), para passar à escrita as impressões mais “urgentes”. O caderno de campo foi útil para atravessar os períodos de menor actividade nos terminais, “digerir” algumas preocupações, e fixar determinadas experiências por escrito. Fotografar de perto os navios e os passageiros, e algumas das actividades e situações que ia presenciando nos cais e nas gares marítimas, também fez parte deste processo de “familiarização territorial”, em que fui conhecendo os diversos terminais e os espaços de observação, possíveis e preferenciais, em cada um deles.

Entretanto, a interacção com interlocutores privilegiados foi-se estabelecendo, essencialmente, com base na empatia. E, foi graças ao acolhimento por parte de algumas pessoas e aos laços que foram nascendo, que esta investigação ganhou novas dimensões e se tornou tão gratificante. Nalguns casos partiu de mim a aproximação; noutros, os encontros produziram-se graças à curiosidade que a minha presença despertou, e que fez com que algumas pessoas tomassem a iniciativa de me abordar; noutros ainda, os contactos deram-se através de interlocutores “intermediários”, que me conduziram a terceiros.

Muito cedo (na primeira semana!), fui “adoptada” por um «interlocutor-chave», que se tornaria um amigo. Sem ele, o terreno nunca teria sido tão divertido e agradável, nem tão rico de interacções humanas e caminhos descobertos. Não nos cruzámos todos os dias, devido à rotatividade do trabalho por turnos e terminais, mas quando as minhas observações coincidiam com os seus horários, senti-me sempre mais “em casa”.

Claro que, com alguns interlocutores, as conversas foram mais frequentes do que com outros, em virtude da conjugação de encontros fortuitos, e/ou do grau de comunicação e empatia. Nem sempre uma maior frequência de contactos significou um aprofundar de relacionamentos. Mas, também aconteceram encontros ocasionais, (que, pelas circunstâncias do próprio terreno, não voltariam a repetir-se), extremamente ricos no que respeita às memórias e ao conhecimento que essas pessoas me transmitiram.

“Participating in relationships with the members in the setting is the basis of the interpretative process that is so central to field research. These relationships are the foundation of what field researchers come to know in the setting.”

“Interactions with others in the setting are often easier to establish if the key actor makes introductions. The key actor can help you gain entry, establish rapport, provide explanations, and perform a host of other useful tasks. (...) The key insider helps resocialize the field researcher into the ways of the members.” (Bailey, 1996:49;55)

Partindo da perspectiva de Mairal Buil (2000:181), a construção do meu «lugar» antropológico neste terreno urbano-portuário lisboeta, passou por três dimensões: 1) a definição de uma identidade pessoal inteligível no contexto de investigação; 2) a participação num sistema de relações sociais; e, 3) a posse de uma história particular, conhecida ou identificável pelas pessoas no terreno. Ou seja, para poder construir relacionamentos pessoais, tive também, para além de justificar a minha presença - explicitando os objectivos e o contexto de realização da pesquisa -, que me dar a conhecer como pessoa, o que passou por partilhar momentos, memórias, expectativas, circunstâncias, vivências pessoais. E implicou saber ouvir, gerir relações, conflitos, disponibilidades, humores, afectos, respeitar e salvaguardar (in)confidências.

A construção do meu «lugar» no terreno, não se fez sem que existissem, também, algumas “representações equivocadas”. Por vezes erreí, nas observações e apreciações iniciais (como quando tomei por turista americana a funcionária da limpeza, que entrou no terminal com óculos escuros, no meio de outros turistas, saindo da casa de banho, minutos depois, já fardada). Noutras situações, fui percebida, sobretudo por turistas, como parte integrante do “sistema de recepção” (solicitando-me informações ou auxílio). E, em algumas ocasiões, pessoas que já tinham “naturalizado” a minha presença (por se cruzarem comigo mais frequentemente), demonstraram expectativas acerca do meu “papel” no terreno, que me surpreenderam e me obrigaram a reflectir:

*“Este o que é que traz?” – perguntou-me a senhora de uma das lojas dos terminais. Repeti a pergunta. Não percebi a que é que ela se estava a referir. Quando compreendi que ela queria saber a nacionalidade dos passageiros que vinham a bordo do navio (Galaxy), respondi que não sabia. Ela pareceu desiludida, e ripostou: “- Pensei que podia ser minha informante, mas afinal não.”*

[Notas de campo, 06/12/06, TPR]

A oportunidade de ir, pela primeira vez, a bordo de um navio de cruzeiro, surgiu em Dezembro de 2006. Depois de vários pedidos e tentativas infrutíferas, nomeadamente

junto de alguns agentes de navegação, houve uma representante da *MacAndrews* que facilitou o meu acesso ao interior do *Galaxy* (da *Celebrity Cruises*) - dizendo que eu me encontrava “em formação” no agente portuário -, e acompanhou-me numa curta visita guiada pelo navio. Depois de tanto tempo a observar navios do lado de fora, foi muito emocionante sentir a ligeira trepidação do motor debaixo dos pés, e aperceber-me que já não estava em terra firme: embora sem sair do cais, o “Bem-vinda a bordo” soou mesmo a boas-vindas! Posteriormente, na sequência de contactos com a *Melair*, tive a possibilidade de entrar em mais dois navios de cruzeiro ancorados em Lisboa - no *Millenium*, a 30/03/07; e no *Independence of the Seas*, a 14/05/08 -, integrada em visitas destinadas a agentes de viagens e à comunicação social.

Embora ainda não tenha realizado nenhum cruzeiro, foi muito importante poder visitar pessoalmente estes três navios, para ter uma outra perspectiva da vivência a bordo e das reais dimensões destas embarcações. As fotografias, que se apresentam neste trabalho, do interior destes “belíssimos monstros” (como lhes chamou um interlocutor ocasional), são fruto destas idas a bordo.

## **7.2. Caracterização geral do turismo de cruzeiros no porto de Lisboa**

A localização privilegiada e as características únicas do porto de Lisboa favorecem a sua inclusão em diversas rotas de cruzeiros, designadamente as do Mediterrâneo Ocidental e as das Ilhas Atlânticas. Adicionalmente, Lisboa funciona como “placa giratória para a mudança de rota Mediterrâneo/Norte da Europa, e Caraíbas/Europa ou Mediterrâneo, acolhendo, assim, grande número de viagens de reposicionamento” (MEPAT, 1997: 300).

Por um lado, o porto de Lisboa oferece boas condições para os navios de cruzeiro, tanto ao nível das infraestruturas portuárias (cais, terminais de cruzeiro), e das condições de segurança para navios e passageiros; como no que respeita aos serviços de apoio aos navios.

Por outro, sendo uma cidade-capital, Lisboa reúne diversos elementos-chave, que a tornam atractiva enquanto porto de escala e embarque/desembarque de cruzeiros: dispõe de um aeroporto internacional e de uma boa oferta hoteleira, bem como de diversos pontos de interesse para a realização de excursões turísticas em terra (*shore excursions*), tanto na cidade como nos arredores.

### **7.2.1. Principais itinerários em que a cidade se insere**

De acordo com o Relatório de Cruzeiros da APL, em 2006, os itinerários dos navios que fizeram escala em Lisboa distribuíram-se do seguinte modo:

- *Atlântico* (23% do tráfego, relativos a 69 viagens), incluindo as ilhas Atlânticas, o Norte de África, o Estreito de Gibraltar, a costa portuguesa, o Norte de Espanha, e as ilhas Britânicas;

- *Norte da Europa e Mediterrâneo* (22%, 67 viagens - sobretudo reposicionamentos entre o Báltico e o Mediterrâneo);

- *Mediterrâneo Ocidental* (21%, 61 viagens);

- *Travessias Transatlânticas* (14%, 41 viagens), especialmente reposicionamentos de navios dos EUA ou do Brasil para a Europa e vice-versa;

- *Southampton /Mediterrâneo/Southampton* (13%, 38 viagens);

- «*Triângulo Dourado Europeu*» (5%, 15 viagens), um itinerário que inclui mais de 30 cidades históricas de 7 países europeus - Inglaterra, Alemanha, Holanda, Bélgica, França, Espanha e Portugal;

- *Norte da Europa* (1%, 4 viagens)

- *Ilhas Atlânticas e Mediterrâneo* (1%, 3 viagens)

- *Volta ao mundo* (1 viagem).

Os reposicionamentos de frotas têm sobretudo a ver com a variabilidade climática das diversas zonas mundiais: como a maioria dos cruzeiros se realiza durante o Verão, muitos navios mudam a sua zona de operação, em busca do bom tempo.

A época de furacões no Atlântico ocorre entre o início de Junho e o final de Novembro, pelo que muitos navios que costumam operar nas Caraíbas se reposicionam na Europa e no Mediterrâneo durante esse período (regressando no final da época). Por outro lado, entre Junho e Setembro, também se verificam movimentações de navios da área do Mediterrâneo para a Europa do Norte, afim de aproveitarem o curto período de Verão na região.









|  |  |
|--|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Atlântico</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Canaries Christmas Cruise</i></p> <p>16 dias no navio <i>Black Prince</i> (Fred Olsen Cruises), partida a 20/12/2006; preços desde £1599 por pessoa em cabine dupla interior.</p>            | <p style="text-align: center;"><b>Norte da Europa e Mediterrâneo</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>City, country, river in western Europe - From Nice to Kiel</i></p> <p>14 dias (início a 24/04/2006) a bordo do <i>MV. Columbus</i> (Hapag-Lloyd); preços por pessoa desde 1,780€ em cabine dupla interior.</p> |
| <p style="text-align: center;"><b>Mediterrâneo Ocidental</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Ancient Treasures - W. Mediterranean</i></p> <p>12 dias (partida de Lisboa a 20/04/06) a bordo do <i>Rotterdam</i> (Holland America Line).</p>                                 | <p style="text-align: center;"><b>Travessias Transatlânticas</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Classic Atlantic Crossing - Miami to Lisbon,</i></p> <p>9 dias, partida a 29/04/2006, no <i>Crystal Symphony</i> (Crystal Cruises).</p>   |
| <p style="text-align: center;"><b>Southampton /Med./Southampton</b></p>  <p style="text-align: center;"><i>Mediterranean Explorer</i></p> <p>12 dias a bordo do <i>Queen Mary 2</i> (Cunard), partida a 15/06/2006; preços desde \$2,549 por pessoa em cabine dupla interior.</p> | <p style="text-align: center;"><b>Ilhas Atlânticas e Mediterrâneo</b></p>  <p>Itinerário de 15 dias, a bordo do navio <i>Maxim Gorki</i> (Phoenix Reisen), com partida a 30/09/06.</p>   |

Fig. 31: Exemplos de itinerários em que Lisboa se inclui.

### 7.2.2. Posicionamento do porto de Lisboa

Nos últimos anos, tendencialmente, no Porto de Lisboa o número de escalas de navios de cruzeiro e o respectivo número de passageiros, tem vindo a aumentar.

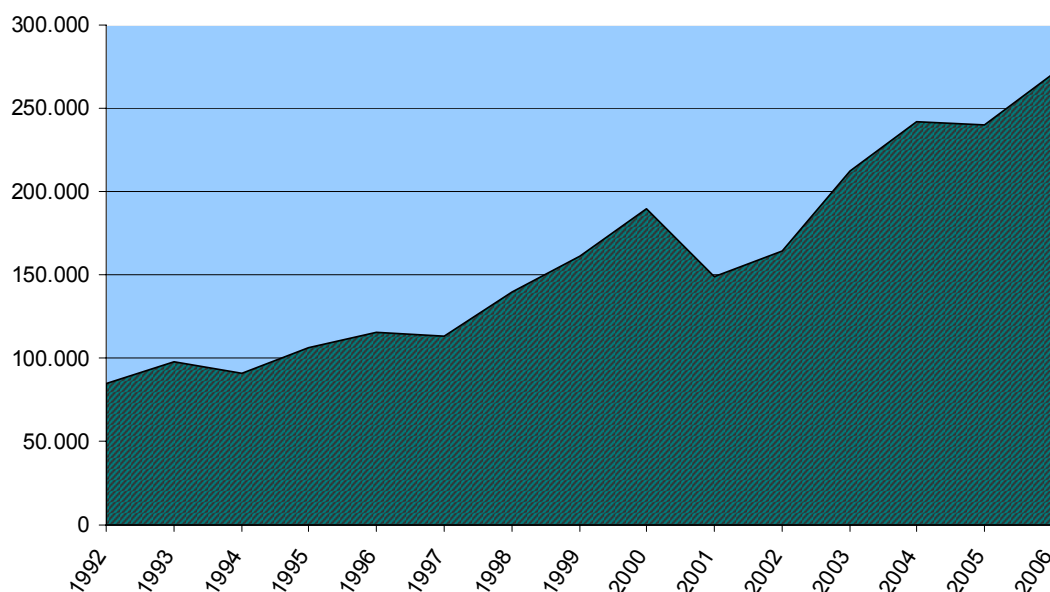


Fig. 32: Gráfico com evolução dos passageiros de cruzeiro (1992-2006), com base em dados da APL.

**Quadro IV – Evolução do tráfego de cruzeiros em Lisboa**

|                     | 1997    | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>N.º Escalas</b>  | 170     | 217     | 225     | 237     | 211     | 218     | 265     | 270     | 251     | 269     |
| <b>Passageiros:</b> | 113.476 | 139.850 | 161.734 | 189.849 | 148.855 | 164.259 | 211.979 | 241.557 | 239.524 | 270.893 |
| - Emb.              | 15.175  | 16.585  | 29.334  | 38.235  | 21.668  | 15.742  | 24.317  | 17.809  | 20.882  | 20.404  |
| - Desemb.           | 14.830  | 16.833  | 28.762  | 39.434  | 23.375  | 15.881  | 20.675  | 17.464  | 23.211  | 20.564  |
| - Trânsito          | 83.471  | 106.432 | 103.638 | 112.180 | 103.812 | 132.636 | 166.987 | 206.284 | 195.431 | 229.925 |

Fonte: elaboração própria a partir de dados da APL.

Relativamente às características operacionais, Lisboa funciona, simultaneamente, como porto de escala de cruzeiros (*port of call*)<sup>112</sup> e como porto onde se realizam embarques e desembarques de passageiros – as chamadas operações de *turnaround*.

<sup>112</sup> Nas escalas normais, os navios e os passageiros de cruzeiro encontram-se *em trânsito*, apenas permanecendo por algumas horas no porto.

As oscilações no segmento de *turnaround*, nos últimos anos, prendem-se com a quase inexistência de operadores que utilizem Lisboa como *porto base*, ou seja, com operações de *turnaround* regulares, à excepção da *Classic International Cruises* - único operador sediado em Lisboa e que trabalha com o mercado português em determinadas épocas do ano (Relatório e Contas APL, 2006).

No conjunto dos portos nacionais (quadro VI), Lisboa ocupa um lugar de destaque, sendo apenas ultrapassado pelo Funchal, que, em 2007, teve um número superior de escalas e de passageiros de cruzeiro. No entanto, o porto de Lisboa é líder no segmento de *turnaround* (operações de embarque e desembarque), entendido como gerador de maiores benefícios directos e indirectos para os portos e cidades, pois acolher o início ou fim de um cruzeiro, significa mais receitas potenciais (nos aeroportos, nos hotéis e demais serviços de recepção turística - restauração, monumentos, comércio, etc.), sobretudo quando os turistas prolongam a sua estadia *pré* ou *pós-cruzeiro*.

Em 2006, das 269 escalas realizadas em Lisboa, 64 (cerca de 24%) foram escalas com operações de *turnaround* (embarque/desembarque).

**Quadro V - Posicionamento dos portos nacionais com escalas de cruzeiros (2006)**

| Porto            | N.º Escalas | N.º Passageiros |               |               |                |
|------------------|-------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|
|                  |             | Total           | Embar.        | Desemb.       | Trânsito       |
| Lisboa           | 269         | 270.893         | 20.404        | 20.564        | 229.925        |
| Funchal          | 248         | 294.331         | 5.878         | 5.431         | 283.022        |
| Leixões          | 45          | 20.616          | 74            | 87            | 20.455         |
| Ponta Delgada    | 45          | 50.979          | 77            | 77            | 50.825         |
| Portimão         | 41          | 26.645          | 414           | 1             | 26.230         |
| Horta            | 12          | 9.450           | -             | -             | 9.450          |
| Praia da Vitória | 4           | 1.884           | -             | -             | 1.884          |
| Porto Santo      | 3           | 1.289           | 5             | -             | 1.284          |
| Aveiro           | 1           | 119             | -             | -             | 119            |
| <b>Total</b>     | <b>668</b>  | <b>676.206</b>  | <b>26.852</b> | <b>26.160</b> | <b>623.194</b> |

Fonte: Adaptado de Costa, 2007

No plano internacional (quadros VII e VIII), o porto de Lisboa encontra-se entre os 10 principais portos da Península Ibérica, e também entre os 10 principais portos da *Cruise Europe* – uma organização, a que Lisboa pertence, que reúne cerca de 100 portos da Europa Atlântica (incluindo o Báltico)<sup>113</sup>.

<sup>113</sup> Na Europa não existe nenhuma entidade que reúna as estatísticas relativas à actividade dos cruzeiros. A maioria das estatísticas disponíveis são elaboradas por empresas privadas de consultoria – como a G. P. Wild – e os respectivos relatórios são vendidos a preços bastante elevados. O porto de Lisboa também integra a

**Quadro VI - Posicionamento dos 10 principais portos da Península Ibérica**

| N.º de ESCALAS |      |      |      | N.º de PASSAGEIROS (Total) |           |           |           |
|----------------|------|------|------|----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Porto          | 2005 | 2006 | 2007 | Porto                      | 2005      | 2006      | 2007      |
| Barcelona      | 690  | 706  | 820  | Barcelona                  | 1 221 664 | 1 405 192 | 1 765 838 |
| Baleares       | 660  | 652  | 708  | Baleares                   | 1 056 675 | 1 026 895 | 1 219 788 |
| Tenerife       | 382  | 350  | 397  | Tenerife                   | 503 520   | 446 355   | 521 293   |
| Las Palmas     | 345  | 352  | 477  | Las Palmas                 | 388 471   | 336 099   | 436 568   |
| Funchal        | 265  | 248  | 262  | Funchal                    | 302 820   | 294 331   | 337 419   |
| Lisboa         | 251  | 269  | 256  | Lisboa                     | 239 524   | 270 893   | 305 185   |
| Baía Cádiz     | 222  | 272  | 227  | Málaga                     | 204 535   | 222 133   | 292 567   |
| Málaga         | 213  | 231  | 243  | Vigo                       | 131 020   | 171 268   | 150 478   |
| Valência       | 107  | 82   | 155  | Baía Cádiz                 | 128 680   | 129 268   | 185 274   |
| Vigo           | 101  | 99   | 87   | Valência                   | 104 502   | 88 170    | 179 209   |

Fonte: Adaptado de Relatórios de Cruzeiros da APL

**Quadro VII - Posicionamento dos 10 principais portos da Cruise Europe**

| N.º de ESCALAS |      |      |      |      | N.º de PASSAGEIROS (Total) |         |         |         |         |
|----------------|------|------|------|------|----------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Porto          | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | Porto                      | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    |
| S. Petersburgo | 303  | 364  | 299  | 274  | Southampton                | 548 000 | 701 000 | 737 728 | 798 463 |
| Copenhaga      | 264  | 276  | 280  | 291  | Copenhaga                  | 320 000 | 428 000 | 458 000 | 502 000 |
| Talin          | 230  | 323  | 287  | 270  | Lisboa                     | 241 557 | 239 524 | 270 893 | 305 185 |
| Lisboa         | 270  | 251  | 269  | 257  | S. Petersburgo             | 252 553 | 299 703 | 305 835 | 299 288 |
| Southampton    | 205  | 230  | 253  | 243  | Talin                      | 205 000 | 292 000 | 296 632 | 288 564 |
| Estocolmo      | 204  | 259  | 260  | 252  | Estocolmo                  | 210 000 | 228 000 | 287 000 | 281 000 |
| Bergen         | 222  | 245  | 249  | 231  | Oslo                       | 144 739 | 186 000 | 206 233 | 197 173 |
| Cádiz          | 197  | 201  | 272  | 224  | Helsínquia                 | 195 000 | 240 000 | 270 000 | 259 064 |
| Helsínquia     | 208  | 247  | 257  | 238  | Cádiz                      | 160 000 | 125 877 | 171 608 | 190 000 |
| Geiranger      | 159  | 156  | 155  | 144  | Bergen                     | 157 263 | 190 055 | 218 185 | 198 919 |

Fonte: Adaptado de *Cruise Europe News*, vol. 14, n.º 4, Dezembro 2007

### 7.2.3. Sazonalidade da actividade

Em Lisboa existem dois picos de actividade, nos meses de Maio e Setembro, tanto em número de escalas, como em número total de passageiros, associados aos reposicionamentos dos navios de cruzeiro. Nos últimos anos, tem-se verificado uma tendência para o prolongamento da época dos cruzeiros, com mais escalas durante a “época baixa” (de Dezembro a Março).

---

Associação *MedCruise* (a cujas estatísticas não tive acesso), que reúne 73 portos de cruzeiro do Mediterrâneo.

Quanto às operações de *turnaround*, os meses de Abril e Novembro costumam ser aqueles que registam um maior número de embarques e desembarques, o que também se prende com o reposicionamento de navios (associado ao início e ao fim da época de cruzeiros no Mediterrâneo).

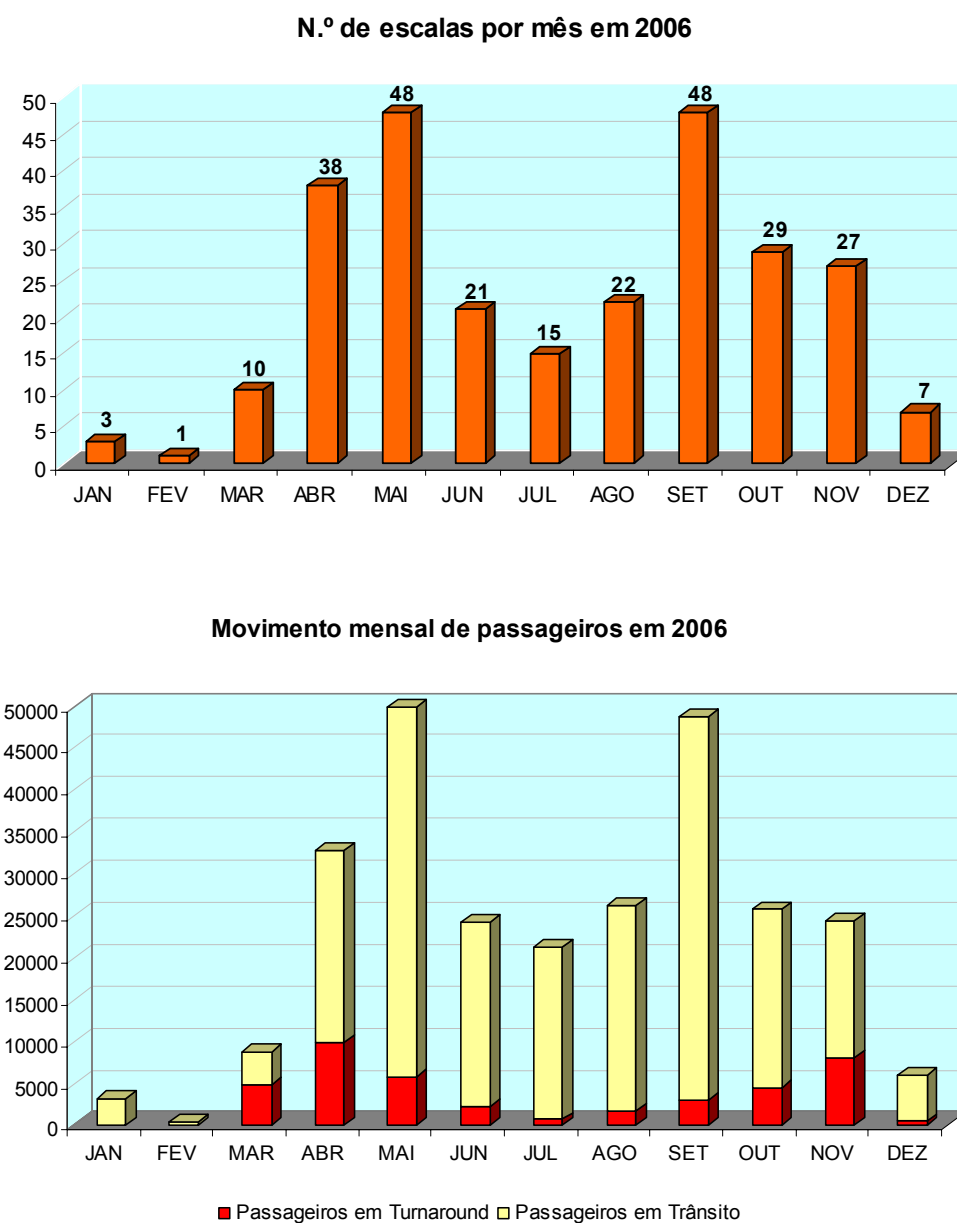


Fig. 33: Gráficos com a distribuição mensal de escalas e de passageiros em 2006. Fonte: elaboração própria a partir de dados da APL.

#### ***7.2.4. Distribuição de cruzeiros em Portugal***

Relativamente aos canais nacionais de distribuição de cruzeiros, os principais actores existentes são responsáveis, sobretudo, pela venda aos clientes nacionais. Dos portugueses

que fazem cruzeiros (cerca de 25 a 30.000, em 2007), a maioria não passa por portos nacionais, optando por itinerários noutras zonas da Europa (cerca de 70%), ou nas Caraíbas (20%) (Teixeira, 2007, n/p).

No nosso país, as companhias de cruzeiro que possuem uma representação com escritórios próprios são: a *Classic International Cruises*, a *Costa*, e a *Pullmantur*.

A *Melair*, o *Clube de Cruzeiros*, a *Nortravel* e a *James Rawes* funcionam como operadores grossistas, que organizam acções de formação e divulgação junto de outros agentes de viagens, que por sua vez vendem directamente ao público. A *Nortravel* e a *James Rawes*, também vendem cruzeiros directamente aos consumidores finais.

No âmbito das acções de promoção e formação junto das agências de viagens, é comum os operadores grossistas organizarem visitas a bordo, para dar a conhecer *in loco* as características dos navios<sup>114</sup> (e as características dos produtos turísticos, que posteriormente irão vender). Quando as verbas que as companhias disponibilizam para acções de marketing o permitem, alguns operadores chegam a convidar agentes de viagens para realizarem viagens de familiarização em cruzeiros (as chamadas *fam trips*).

*“Já há uns anos que fazemos formação de agentes de viagens, onde explicamos exactamente as diferenças que existem entre as várias companhias de cruzeiros. (...) Não só a nível de preços, mas a nível também do conceito de viagem que cada companhia de cruzeiros tem, pelo que o próprio agente de viagens vai fazendo essa selecção nos seus clientes: Já sabe que há companhias de cruzeiros de luxo, que têm um ambiente muito formal; há outras companhias de luxo que têm um ambiente mais informal (...) Sabemos que existem companhias de cruzeiros que têm barcos muito grandes, e quando são barcos muito grandes o ambiente a bordo é um; quando são barcos mais pequeninos, o ambiente a bordo é mais intimista, é mais aquele prazer da viagem por mar mesmo.*

*Ou seja, o próprio agente de viagens já consegue tipificar e já consegue orientar o cliente, consoante aquilo que existe no mercado.”*

[Entrevista, 06/02/2007]

*“Nós temos formações em que vamos a várias cidades do país, e convidamos os agentes de viagens da zona a virem uma formação (que é numa sala num hotel), onde falamos exactamente do produto, dos itinerários que vão fazer (que vão ser postos à venda ) (...); em que apresentamos as várias companhias de cruzeiros.*

---

<sup>114</sup> Graças à possibilidade de acompanhar duas destas visitas, destinadas aos agentes de viagens, consegui ir a bordo de dois navios, visitando-os durante as respectivas escalas em Lisboa.

*Além disso, quando nós temos escalas em Lisboa (...) nós aproveitamos essas escalas para levar os agentes de viagens a visitarem os navios, e conhecemos as áreas públicas dos navios; mostramos os camarotes - eles ficam com alguns conhecimentos de como é que será a vida a bordo, e as instalações que têm, o que oferecem, e mesmo a qualidade, o nível de qualidade dos serviços.*

*(...) Quando temos oportunidade, também convidamos os agentes de viagens para fazerem cruzeiros. São viagens de familiarização - podem ser três, quatro dias -, onde o agente de viagens faz um cruzeiro, ou parte de um cruzeiro, com as nossas companhias de cruzeiros.”*

[Entrevista, 06/02/2007]

Para conseguirem uma maior penetração no mercado português, os operadores introduzem, por vezes, adaptações à clientela nacional. A *Nortravel*, por exemplo, inclui o acompanhamento por guias turísticas portuguesas, nos seus programas pré-cruzeiro, bem como a assistência por pessoal próprio especializado no decorrer de toda a viagem (Gama, 2007, n/p). Por seu turno, a *Classic International Cruises* – que no logotipo ostenta uma Caravela portuguesa e a Torre de Belém, e cujos navios estão registados na Madeira, e têm bandeira Portuguesa, com a maioria dos oficiais e tripulação de nacionalidade portuguesa -, anuncia “Os Únicos Cruzeiros em Língua Portuguesa com Saída e Chegada a Lisboa”. Também a *Melair*, ao fretar o navio *Island Escape*, para algumas viagens destinadas ao mercado português, solicita algumas especificidades:

*“(...) nós fizemos charters no Island Escape no ano passado, e há dois anos também, fizemos o Lisboa-Santos. E aí, pronto, o mecanismo é muito simples: todos os lugares são vendidos através da Melair, ou seja, nós pomos à venda, através de todas as agências de viagens do país, e ele é vendido como sendo um produto para Portugal, com algumas características a bordo que se adaptem melhor ao mercado português.*

*- Por exemplo?*

*- Por exemplo, com tripulação que fale português; a nível de alimentação, nós podemos ter um chefe cozinheiro português, com alguns pratos mais típicos portugueses; a nível de entretenimento, podemos ter algum grupo que toque alguma coisa de língua portuguesa; também a nível de espectáculos, podemos dar mais atenção a espectáculos que sejam mais música, aqueles espectáculos tipo Broadway, mais por essa linha do propriamente comedy shows ou outra coisa onde a língua possa ser uma dificuldade para passageiros portugueses. E depois, a nível da informação que é disponibilizada a bordo, ou seja, o jornal de bordo ser editado em português, correctamente; informação sobre as escalas em português; guias portuguesas nos vários portos de escala...*

*(...) Nós solicitamos... A própria companhia de cruzeiros, principalmente a Royal Caribbean ou a Celebrity, ou, neste caso, a Island Cruises - que é do mesmo grupo da Royal Caribbean ou da*

*Celebrity -, eles têm uma estrutura tão dinâmica e tão internacional, que acabam por ter tripulação de vários países a trabalhar com eles, e vão adaptando conforme o mercado. (...) Nós podemos dizer que queremos um cozinheiro português, podemos dizer que queremos ementas em português, e depois é ela própria que tem uma estrutura que lhe permite fazer essa adaptação.”*

[Entrevista, 06/02/2007]



## 8. O FUNCIONAMENTO DA ACTIVIDADE EM LISBOA

### 8.1. Os actuais terminais de cruzeiros: espaços de transição e fronteira

Actualmente, o porto de Lisboa dispõe de três terminais de cruzeiros: o da Rocha do Conde d'Óbidos, o de Alcântara, e o de Santa Apolónia<sup>115</sup>. Os terminais da Rocha e de Alcântara funcionam nas antigas estações marítimas, projectadas pelo Arq.º Pardal Monteiro, que foram alvo de obras de beneficiação nos anos 90.



Alcântara

Rocha do Conde de Óbidos

Santa Apolónia

Fi

g. 34: Localização dos actuais terminais de cruzeiros de Lisboa

O terminal de passageiros da Rocha do Conde d'Óbidos (TPR), é o que regista a maior taxa de ocupação: em 2006 acolheu 166 escalas, 62% do total. Com cerca de 650m de cais (485m na frente rio, e 165m no lado interior do espigão que limita a entrada da Doca de Alcântara), este terminal tem capacidade para receber três navios em simultâneo, dispondo de fundos com -8m ZH.

O terminal de Alcântara (TPA), onde em 2006 acostaram 87 navios de cruzeiro, pode receber dois navios em simultâneo, dispondo de um cais com 465m e fundos que rondam

<sup>115</sup> Excepcionalmente - por exemplo nos dias com muitos navios, em que todos os cais já estejam ocupados -, existe a possibilidade de os navios atracarem ao largo (nomeadamente em Algés, junto à Torre VTS), e de os passageiros virem até ao cais nas lanchas do próprio navio.

os -10m ZH. Sendo o terminal onde a profundidade junto ao cais é maior, é o mais vocacionado para os navios de maiores dimensões (maior calado). Nos anos 40, o cais da estação marítima de Alcântara encontrava-se no mesmo enfiamento do da estação marítima da Rocha do Conde de Óbidos, mas em 1965, o cais que serve o actual terminal foi avançado em 80 metros sobre o rio. É no terraplano, que resultou desse avanço do cais, que opera, desde 1985, o terminal de contentores concessionado à Liscont.

O terminal de Santa Apolónia (TPSA), que recebeu 14 navios de cruzeiro em 2006, apenas permite realizar operações de trânsito, dispondo de 400m de comprimento de cais e fundos de -8m ZH. Inaugurado em 1995, este terminal resultou da adaptação de antigos armazéns de carga (Cais do Carvão) (Cabral, 2001a:153).

Estes terminais, constituem uma peça-chave no acolhimento aos navios de cruzeiro, e aos respectivos passageiros e tripulantes. São espaços de transição, do mar para terra, e de fronteira, uma vez que o navio é, oficialmente, um “outro país”. Funcionam como “portas de entrada” no território nacional, e é neles que se medeia o acesso, de pessoas e mercadorias, ao navio (e, do navio para o porto). Concentram, por isso, um conjunto amplo e diversificado, tanto de serviços (telefones públicos, venda de artesanato, informação turística, etc.), como de actores sociais (autoridades, agentes económicos, etc.), associados ao funcionamento desta actividade.

O terminal de cruzeiros da Rocha<sup>116</sup>, é o único que dispõe de lojas, que vendem essencialmente artesanato e *souvenirs* (vinho e outras bebidas espirituosas nacionais, louça pintada, postais, ímanes para o frigorífico, T-shirts, bordados, toalhas, pegas de cozinha, figuras de Nossa Senhora de Fátima, etc.). Nos terminais de Alcântara e Santa Apolónia, existem apenas “pontos de venda” desmontáveis (que funcionam nos dias em que há navios de cruzeiro, e cujos produtos se encontram guardados em armários de madeira, que se convertem em expositores quando há movimento de passageiros e tripulantes. Estes pontos de venda, são também explorados pelos lojistas com negócio no terminal da Rocha.

Cada terminal tem um trajecto de circulação específico, com uma zona reservada aos fluxos de saída de pessoas, e outra, independente, destinada aos fluxos de entrada. Os fornecedores e as mercadorias têm um acesso próprio (distinto do dos passageiros e tripulantes). Uma das críticas apontadas, por uma das pessoas que trabalha nestas lojas e

---

<sup>116</sup> Existe também um restaurante “*O último porto*”, que serve sobretudo quem trabalha nas imediações da estação marítima (trabalhadores portuários, funcionários do SEF, etc.)

pontos de venda<sup>117</sup>, prende-se, precisamente, com o facto de a actual circulação dos passageiros e tripulantes nas gares, só permitir que estes se apercebam da existência de produtos à venda no interior dos terminais de cruzeiro, quando regressam ao navio (e já fizeram as suas compras na cidade, noutros locais).



Fig. 35: Lojas no interior do terminal da Rocha (à esquerda) e “pontos de vendas desmontáveis” no terminal de Alcântara (à direita).

É, também, na área dos terminais de passageiros, que operam outros serviços portuários: muitas empresas prestam assistência aos navios (agentes de navegação, amarradores, rebocadores, bagageiros, recolha de resíduos, etc.), ou efectuam serviços de abastecimento (de água, combustíveis, ou mantimentos). Por outro lado, junto aos terminais, reúnem-se os diversos meios de transporte ao serviço dos passageiros e tripulantes, para deslocações à cidade e arredores (autocarros em serviço de excursão e *shuttle*, táxis, carros de aluguer com motorista, etc).

Relativamente à recepção turística, para além dos painéis de boas-vindas do porto de Lisboa, e da distribuição gratuita de mapas da cidade, a APL assinou um protocolo de cooperação com a Associação de Turismo de Lisboa, que resultou na presença frequente de uma carrinha “Ask me Lisboa”, no Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbidos, com disponibilização de informação e venda de serviços (*Lisboa Card*, *Táxi Voucher*) aos passageiros.

---

<sup>117</sup> Entrevista realizada no dia 19/12/06, no TPA.



Fig. 36: Painel de boas-vindas e disponibilização de mapas da cidade de Lisboa, aos passageiros que saem do navio e entram no terminal de cruzeiros da Rocha do Conde d'Óbidos (26/09/06, visível parte do *Legend of the Seas* – em escala).

### **8.1.1. Medidas de controlo e segurança**

Na sequência dos atentados de 11 de Setembro de 2001, houve um incremento de medidas de segurança nas instalações portuárias (e, por conseguinte, nos terminais de cruzeiro), especialmente com a entrada em vigor do código ISPS (a 1 de Julho de 2004), adoptado pela *International Maritime Organization*. As exigências do código ISPS, determinam um conjunto de medidas de protecção, controlo e vigilância, que se traduzem, nomeadamente: em restrições no acesso às instalações portuárias e na circulação nos terminais (limitada a pessoas autorizadas e identificadas previamente); na adopção de sistemas de video-vigilância; no controlo e monitorização de passageiros (através de detectores de metais) e bagagens (inspeccionadas com raio-x).

As medidas de segurança, estendem-se aos procedimentos de entrada nos navios de cruzeiro, com um controlo e vigilância muito rigorosos. Se, em tempos, chegaram a existir vendedores ambulantes que iam a bordo (por exemplo: vendedores de filigranas), hoje em dia a maioria dos navios não permite a entrada de quaisquer visitantes.



Fig. 37: Placa informativa colocada no cais, junto ao acesso a bordo, onde é bem visível a proibição da entrada de visitantes (*Black Prince*, 26/11/06).

### 8.1.2. A chegada do navio e a “livre prática”

O meio aquático impõe aos navios um ritmo próprio, e a imprevisibilidade do clima e do mar ainda provocam alguns atrasos e alterações nas escalas previstas; embora, actualmente, as tecnologias permitam uma comunicação muito mais rápida entre todos actores envolvidos.

Quando os navios de cruzeiro se aproximam de Lisboa, a entrada na barra é efectuada com o auxílio (obrigatório) de pilotos certificados, ao serviço do porto de Lisboa<sup>118</sup>. Normalmente, o piloto segue numa lancha (que sai da Doca do Bom Sucesso) até ao navio, onde entra por uma escada quebra-costas; depois, sai no cais e volta de táxi para a doca (à saída faz o inverso, vem de táxi até ao cais, e depois vai uma lancha buscá-lo ao navio). Nalguns casos, os pilotos embarcam/desembarcam na zona da Baía de Cascais; noutros embarcam/desembarcam nas imediações da Torre VTS (torre inclinada, na zona de Algés).

A entrada e permanência em porto, dos navios de cruzeiro, obriga a um conjunto prévio de procedimentos, exigindo autorizações várias: por exemplo, a Autoridade Portuária (porto de Lisboa) só permite a entrada dos navios com autorização por parte da Capitania. As burocracias necessárias, habitualmente, são tratadas por agentes de navegação (que, por sua vez, podem recorrer a serviços de despachantes).

<sup>118</sup> Excepto no caso de embarcações cujo Comandante seja titular do certificado de isenção de pilotagem.

Ao chegar ao porto, e depois de atracado (com o apoio de um grupo de amarradores), o navio ainda tem hasteada uma bandeira amarela, que significa que o acesso ao cais ainda está encerrado. Após a colocação dos passadiços que permitem a entrada a bordo, é realizada uma “vistoria” por representantes das autoridades locais: Autoridade Portuária; Polícia Marítima; Alfândega e SEF<sup>119</sup>. Só depois da visita de verificação, é que é declarada “livre prática” - a bandeira amarela é retirada e, a partir desse momento, os passageiros já podem sair do navio.

## 8.2. Principais intervenientes nas relações navio-porto

Para melhor se compreender o funcionamento do turismo de cruzeiros em Lisboa, importa identificar os principais actores sociais envolvidos nesta actividade, assim como as respectivas responsabilidades, e principais interacções entre os diversos intervenientes.

No porto de Lisboa, as autoridades com competências nesta matéria são: a Autoridade Portuária, a Capitania do Porto de Lisboa (e a Polícia Marítima, sob a sua alçada), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, a Alfândega, a Brigada Fiscal da GNR; e, a Sanidade Marítima. Estas autoridades, por sua vez, correspondem a diferentes tutelas: o porto de Lisboa, ao MOPTC; o SEF, ao Ministério da Administração Interna (MAI); a Capitania, ao Ministério da Defesa Nacional (MDN); a Alfândega, ao Ministério das Finanças e da Administração Pública (MFAP); a Sanidade Marítima, ao Ministério da Saúde –, o que nem sempre facilita uma actuação concertada entre elas<sup>120</sup>.

A Autoridade Portuária (APL), é responsável pela coordenação da actividade (por exemplo, através da alocação de cais aos navios de cruzeiro; ou, da realização de dragagens, quando necessário), gere o funcionamento dos terminais de cruzeiro (controla as entradas e saídas de pessoas e mercadorias; disponibiliza serviços – bagageiros, guias, remoção de resíduos, etc. - aos navios), exerce fiscalização e zela pela segurança no domínio portuário (nomeadamente no que respeita ao comprimento do código ISPS). Em paralelo, a APL tem vindo a desenvolver acções de promoção do porto de Lisboa no mercado dos cruzeiros: tanto a nível internacional – com a participação em exposições internacionais como a *Seatrade Cruise Shipping Convention*, ou a *Seatrade Mediterranean*

---

<sup>119</sup> Pelo que me foi dado a conhecer, a Sanidade Marítima só vai a bordo caso, durante a visita oficial, as outras autoridades entendam ser necessário.

<sup>120</sup> De acordo com uma entrevistada, em Espanha, a Guardia Fiscal exerce as funções que no nosso país estão repartidas pelo SEF, pela Alfândega, pela Brigada Fiscal e pela Polícia Marítima.

*Cruise & Ferry Convention* (com o apoio do ICEP); como a nível nacional – por exemplo, os navios que vêm a Lisboa em primeira escala ou em viagem inaugural, são recebidos de forma especial: com escolta por rebocadores que lhes lançam jactos de água de boas-vindas, com animação no cais (actuação da banda Sinfónica da PSP, etc.) e, com a entrega de placas comemorativas aos comandantes e de brindes aos passageiros.

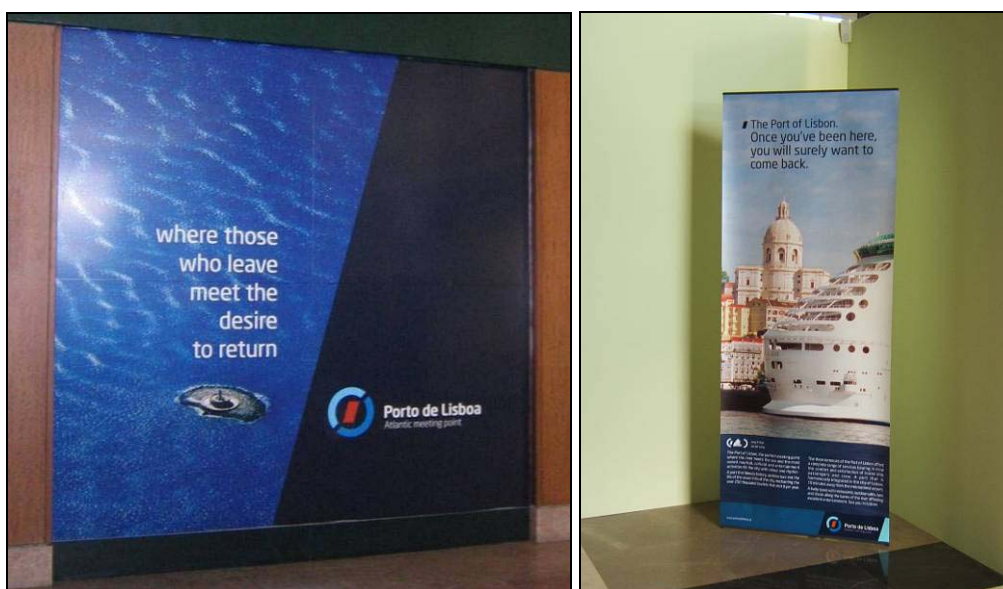


Fig. 38: Auto-promoção do porto de Lisboa, convidando os passageiros dos navios de cruzeiro a regressar (à esquerda: painel fixo, à saída do TPR; à direita, painel amovível no TPA).

A Capitania do Porto de Lisboa, é uma estrutura funcional da Marinha, que é responsável, entre outros aspectos, pelo controlo da documentação dos navios e verificação dos registos internacionais, e pelos processos administrativos relativos à saída de navios do porto (através do despacho de largada). O capitão do porto de Lisboa, é, por inerência, comandante local da Polícia Marítima, à qual compete a fiscalização e controlo do espaço marítimo - no caso concreto da Capitania do Porto de Lisboa, existem 80 agentes que têm a seu cargo uma área de 400km<sup>2</sup>.

O domínio de actuação do SEF, prende-se com o controlo documental de passageiros e tripulantes – nomeadamente para prevenção da imigração ilegal -, uma vez que o porto de Lisboa possui o estatuto de um posto de fronteira Schengen<sup>121</sup>.

<sup>121</sup> No chamado Espaço Schengen - designação que tem base no nome da cidade luxemburguesa onde foram assinados os primeiros acordos - existe livre circulação de pessoas, isto é, vigora a abolição dos controlos nas fronteiras internas dos países signatários. Actualmente, as disposições do acervo de Schengen são

Tudo o que se prende com a circulação de mercadorias relacionadas com os navios de cruzeiro, está sob a fiscalização da Alfândega (Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo); bem como o controlo de substâncias e espécies proibidas; ou, a confirmação de alguns produtos a bordo, declarados na «store list» (tabaco, bebidas alcoólicas, armas, medicamentos, perfumes, etc.). À Brigada Fiscal, da GNR, cumpre dar apoio à Alfândega, velando pelo cumprimento das leis.

Por seu turno, a Sanidade Marítima, actualmente com uma actuação residual, é responsável pela protecção da saúde pública e pela adopção de medidas relativas a matérias do foro sanitário, avaliando as situações que possam obstar à concessão de livre prática aos navios, bem como as que determinem a necessidade de realizar a visita de saúde a bordo, a imposição de quarentenas, ou de restrições ao movimento de pessoas ou navios por causas sanitárias. É no conjunto de edifícios do velho Posto Marítimo de Desinfecção (inaugurado em 1906), que ainda hoje está instalada a Sanidade Marítima<sup>122</sup>, e também a Brigada Fiscal da GNR – numa área que já se encontra fora da área portuária vedada.

Em paralelo, existem outros actores sociais (de carácter privado), indispensáveis para a actividade dos cruzeiros no porto de Lisboa, entre quais se destaca o papel do agente de navegação (também designado agente portuário). O agente de navegação funciona como um intermediário, que representa localmente as companhias de cruzeiro (ver quadro síntese, com os agentes de navegação e operadores que representam, no Anexo II) junto da autoridade portuária e demais autoridades locais, sendo, igualmente, responsável por grande parte da logística durante a presença dos navios de cruzeiro em porto.

*Nós somos agentes de navegação, somos representantes do dono, do armador, tratamos de tudo o que tem a ver com a escala física do navio e tripulação. (...) Nós, ao fim ao cabo estamos a actuar como se fossemos o armador aqui. Ele dá-nos essa responsabilidade – paga-nos para isso, para nós tratarmos de tudo do navio, como se fosse ele! É esse o nosso papel.*

[Entrevista, 11/01/2007]

---

aplicadas na íntegra por 13 Estados Membros da União Europeia: Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Grécia, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal, Espanha, Suécia –, bem como pela Noruega e pela Islândia. O Reino Unido e a Irlanda, ainda se encontram fora do Espaço Schengen, tendo optado por manter os controlos nas fronteiras com os outros Estados Membros.

<sup>122</sup> Onde trabalham dois funcionários, e onde existe um cão, para as eventuais inspecções sanitárias a bordo dos navios de cruzeiro.



Cabe ao agente de navegação transmitir as informações necessárias, acerca dos navios de cruzeiro e respectivas escalas, embarques e desembarques previstos, às autoridades locais (Capitania, APL, SEF, Alfândega); e tratar, junto destas, das devidas autorizações para a efectivação das diversas operações (abastecimentos, descargas de resíduos sólidos e líquidos, etc.), aquando da chegada dos navios que agencia. Por outro lado, o agente de navegação comunica ao comando do(s) navio(s) o local de atracação atribuído pela Autoridade Portuária, bem como a legislação local e os procedimentos a cumprir.

Durante as escalas dos navios - tanto nas de trânsito, como nas de embarque e desembarque -, o agente de navegação vai a bordo, logo que o navio de cruzeiro atraca (dar as boas-vindas e trocar informações com o Comandante), e acompanha no cais o desenrolar das operações, procurando dar resposta às diversas solicitações do navio. Durante a presença do navio em porto, há situações muito diversas que podem requerer a actuação dos agentes de navegação, como:

*“desalfândegar mercadorias que ainda não estavam despachadas; chamar uma ambulância quando alguém parte uma perna; contratar um electricista para substituir lâmpadas ou fazer pequenas reparações; contratar alguém para afinar um piano; etc.”*

[Notas de campo, na sequência de uma conversa informal com um agente de navegação, Outubro de 2006].

Por outro lado, o agente de navegação é um elo de ligação a vários actores locais secundários, contratando, sempre que necessário, empresas de despachantes e diversos fornecedores locais (de mantimentos, ou outros serviços).

*Tudo o que é internacional, é o armador que trata. (...) Nós temos aqui (...) temos oito ou nove camiões tir, cheios de tudo o que há: de comer, de beber, vários fornecimentos de toda a ordem... Aquilo é o armador que pediu - foi o navio que pediu, aos escritórios dele, do armador, e o armador fez as encomendas. Fazem para a Holanda, Espanha, Alemanha, Estados Unidos, onde têm os grandes centros... (...) O navio pede para lá, e depois eles juntam, vêem e coordenam com o melhor porto onde vai estar, e tal, porque essas coisas também demoram tempo. (...) E depois têm toda a logística – vão carregar, por exemplo, a Miami, carregam tudo lá, e depois vem de barco para cá, os contentores com tudo, depois é entregue aqui. Essa parte logística fazemos nós – a recolha do contentor no terminal de contentores, fazer transportá-lo para o cais, e arranjar pessoal depois. (...) Isso, seja carga que venha – subseletores de bordo que venham por via marítima, ou por via aérea ou por via terrestre... Camiões, outras que vêm por via marítima,*

*outras que vêm por carga aérea – e essa logística tratamos, claro. E das legalidades todas! Dos despachos aduaneiros, etc.*

*(...) Combustível é o armador, normalmente. Normalmente tem um «broker», tem um agente que compra pelo mundo todo, para sair mais barato, mais em conta – tem um cliente e um fornecedor que lhe cobra pelos portos todos.*

[Entrevista, 11/01/2007]



Fig. 39: Operações de abastecimento ao *Island Escape* (23/11/06).

O agente de navegação é, ainda, responsável pelos tripulantes que embarquem ou desembarquem em Lisboa (e pelos correspondentes *transfers* para o aeroporto; alojamento, etc.), o que acontece mesmo quando o navio se encontra em trânsito - por exemplo, devido ao início ou final de contrato, ou por motivos de saúde.

Por outro lado, caso possua a respectiva licença, o agente de navegação pode também acumular as funções de um operador turístico e/ou de uma agência de viagens, nomeadamente vendendo cruzeiros (como grossista, a outras agências, ou directamente ao público)<sup>123</sup>.

---

<sup>123</sup> Em Lisboa, é o caso do agente de navegação *James Rawes*, que também representa algumas companhias de cruzeiros na qualidade de agente de vendas (a outras agências de viagens e ao público).

### 8.2.1. *Caracterização dos passageiros e tripulantes que vêm a Lisboa*

Efectuando um cálculo do tempo médio dos navios no porto de Lisboa (em 2006), chega-se a um valor de cerca de 9 horas para os navios em trânsito (embora existam muitos navios que, nas escalas, não permanecem mais do que 4 a 6 horas em porto)<sup>124</sup>.

Quando chega um navio de cruzeiro, as centenas, ou mesmo milhares, de passageiros que efectuam visitas em Lisboa, saem do navio e, num curto espaço de tempo, transpõem os terminais de cruzeiro e dirigem-se para a cidade (a pé, ou de transportes públicos), ou para os meios de transporte (autocarros, táxis) à sua disposição; o regresso, normalmente, também costuma dar-se de modo concentrado e rápido.

Para um observador que pretenda estabelecer interacção com estes visitantes, torna-se difícil criar possíveis “encontros etnográficos” com os passageiros de cruzeiro, nas suas curtas escalas em Lisboa. Desde logo, por serem tantos e tão efémeros, que num ápice desembarcavam às centenas e desapareciam na cidade, a pé, nos autocarros, nos táxis... Senti também algum “pudor”, em os incomodar com eventuais questionários, necessariamente curtos e, como eles próprios, “em passagem” e, por isso, centrei-me antes em interacções mais sustentadas, com interlocutores menos fugazes, e construídas com mais tempo, empatia, negociações.

“A key difficulty in studying tourists is methodological: the tourists move so fast through the sites that it is hard to keep up with them. The problem is not one of gaining rapport, for the tourists are accessible, but of finding an opportunity for an extended conversation. It is relatively easy to begin a discussion, but in the middle of a sentence the tour leader announces that the group is moving to the next site, and your informant has disappeared.” (Bruner, 1995:225)

Para tentar aproximar-me mais destes difíceis interlocutores, ainda ensaiei algumas infrutíferas “perseguições”, na camuflagem do anonimato urbano – que apenas me permitiram observar alguns problemas que se colocam a quem se aventura, de modo independente, numa cidade como Lisboa: sem sinalética e informação em língua estrangeira; com poucas condições de circulação para os peões; ou, com riscos acrescidos para quem tem mais idade e está num sítio que não conhece, por exemplo no atravessamento da linha férrea na zona da Rocha do Conde de Óbidos. Noutros contactos

---

<sup>124</sup> Assim, segundo as definições da OMT, a maioria dos passageiros destes navios são “excursionistas”, e não propriamente “turistas”, uma vez que não pernoitam no local visitado.

episódicos/esporádicos com passageiros, tomaram-me por parte integrante do próprio “sistema turístico”, imersa que estive na multiplicidade, tantas vezes equívoca, de intervenientes, responsabilidades e expectativas.

Uma abordagem mais “de perto aos passageiros de cruzeiro teria implicado a adopção de outras metodologias, como o acompanhamento de algumas excursões organizadas, a realização de trabalho de campo nos locais visitados (por exemplo, nalguns dos hotéis com programas pré ou pós-cruzeiro), ou mesmo a experiência partilhada de uma viagem de cruzeiro, mas estas hipóteses, que espero poder concretizar futuramente, ficaram para além das possibilidades deste estudo.

Assim, apresentam-se alguns elementos de caracterização destes passageiros, partindo de dados de base da APL/Direcção de Cruzeiros e, também, do *Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro* (2007), promovido pelo Observatório do Turismo de Lisboa e pela APL.

No que respeita à nacionalidade dos passageiros de cruzeiro que visitaram Lisboa, em 2006 (quadro IX), verifica-se que os ingleses representam mais de 50% do número total de passageiros, seguindo-se os americanos (20%), os alemães (10%), os italianos (5%). Os passageiros de nacionalidade portuguesa representam 3% do número total de passageiros, percentagem que sobe para 20% se se considerarem apenas os passageiros das operações de *turnaround* em Lisboa.

Os passageiros de nacionalidade inglesa encontram-se no topo dos passageiros em trânsito (59%), seguindo-se os passageiros americanos (17%), alemães (11%), italianos (5%) e franceses (2%). Os restantes passageiros em trânsito (6%) distribuem-se por diversas outras nacionalidades.

**Quadro VIII - Nacionalidade dos passageiros (2006)**

| Nacionalidade | Total de Passageiros | %   | Nacional.    | Em Trânsito    | %   | Nacional.    | Em Turnaround | %   |
|---------------|----------------------|-----|--------------|----------------|-----|--------------|---------------|-----|
| Inglesa       | 141.825              | 52% | Inglesa      | 135.269        | 59% | Americana    | 16.447        | 40% |
| Americana     | 55.322               | 20% | Americana    | 38.875         | 17% | Portuguesa   | 8.160         | 20% |
| Alemã         | 27.412               | 10% | Alemã        | 24.356         | 11% | Inglesa      | 6.556         | 16% |
| Italiana      | 12.540               | 5%  | Italiana     | 12.407         | 5%  | Alemã        | 3.056         | 7%  |
| Portuguesa    | 8.223                | 3%  | Francesa     | 3.591          | 2%  | Canadiana    | 2.262         | 6%  |
| Outras        | 25.571               | 9%  | Outras       | 15.427         | 6%  | Outras       | 4.487         | 11% |
| <b>TOTAL</b>  | <b>270.893</b>       |     | <b>Total</b> | <b>229.925</b> |     | <b>Total</b> | <b>40.968</b> |     |

Fonte: elaboração própria a partir de dados da APL (Relatório de Cruzeiros 2006)

Em 2006, a maioria dos passageiros que embarcaram ou desembarcaram em Lisboa, foram passageiros de nacionalidade americana (40%), seguindo os portugueses (20%), os ingleses (16%), os alemães (7%), os oriundos do Canadá (6%), e os passageiros de outras nacionalidades (11%).

De acordo com os resultados do referido inquérito, entre os passageiros que fazem escala em Lisboa, verificou-se que a maioria possui um nível de escolaridade bastante elevado (mais de 80% com frequência universitária). Existe uma ligeira predominância de passageiros do sexo feminino (55,8%), face aos do sexo masculino (44,2%). E, no que respeita à distribuição etária, mais de 75% têm uma idade superior a 56 anos (e cerca de 39% têm mais de 65 anos)<sup>125</sup>.

**Distribuição etária dos passageiros em 2007 (%)**

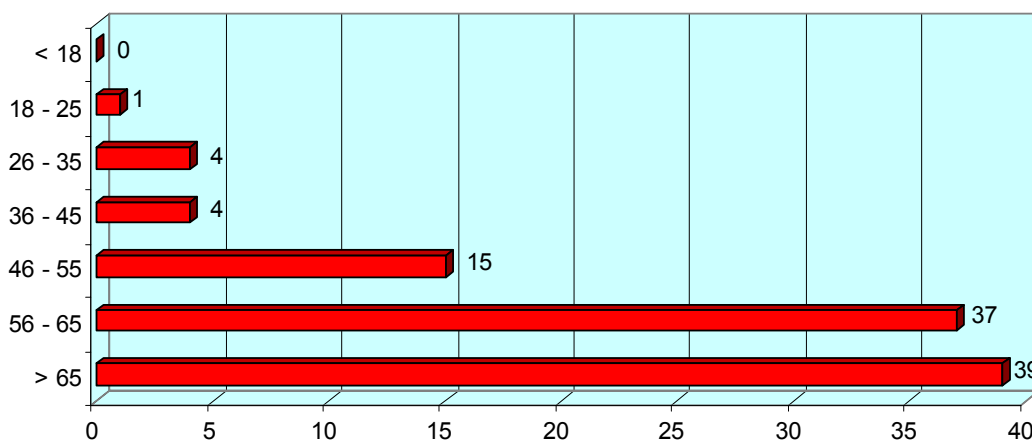


Fig. 40: Gráfico com a distribuição etária dos passageiros em 2007. Fonte: elaboração própria a partir do *Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro*<sup>126</sup>.

Quanto aos tripulantes, a sua presença tende a ser ignorada nas notícias, publicações, discursos e opiniões que vêm a público. À excepção de algumas referências efectuadas em comunicações no Workshop *Cruzeiros – Shipping ou turismo?* promovido pela APL, em Novembro de 2007 – aludindo-se, nomeadamente, à “escravatura encapotada” a bordo -,

<sup>125</sup> A observação no decurso do trabalho de campo já evidenciava uma presença considerável de passageiros com idade avançada, muitos dos quais, aliás, com dificuldades de mobilidade (deslocando-se com o apoio de bengalas, ou em cadeiras de rodas).

<sup>126</sup> N = 1065 passageiros de nacionalidade estrangeira, numa amostra de 48 navios, que fizeram escala em Lisboa entre Maio e Dezembro de 2007; realização a cargo da empresa *Data Crítica, Estudos de Opinião e Mercado, Lda.*

parece não existir interesse em conhecer melhor as necessidades e práticas dos tripulantes, dos navios de cruzeiro que vêm a Lisboa, nem enquanto utilizadores dos serviços portuários, nem enquanto visitantes da cidade (que muitos também são).

Na opinião de um interlocutor informal estrangeiro – amante dos cruzeiros, que se encontrava em Lisboa enquanto turista (embora, desta vez, não como passageiro de cruzeiro) -, as relações que existem entre os navios de cruzeiro e as cidades por onde passam, devem-se sobretudo aos tripulantes, que criam laços com os territórios em que escalam mais frequentemente, que tendem a ser mais profundos e permanentes, do que os da maioria dos passageiros. No seu ponto de vista, os tripulantes estabelecem relações inter-pessoais e espaciais nos portos e cidades, onde os navios de cruzeiro em que trabalham escalam mais frequentemente (criando circuitos de frequência próprios); o mesmo não acontece com a generalidade dos passageiros, muitos dos quais passam apenas uma vez na vida nas cidades em que o navio faz escala (e alguns nem saem do navio, enquanto outros saem para se enfiarem logo num autocarro de excursões).

Através de dados disponibilizados pelo SEF, o n.º total de tripulantes de navios de cruzeiro em Lisboa, em 2006, foi de 158.833 (dos quais 153.378 em trânsito, e 5.455 em turnaround – com 2.136 desembarques e 3.139 embarques).

Quanto à nacionalidade, estes tripulantes distribuíam-se por mais de uma centena de países de origem, com destaque para: as Filipinas, com 49.557 tripulantes (31,2%); a Índia, com 20.758 tripulantes (13,1%); a Rússia, com 12.144 (7,7%); o Reino Unido, com 8.783 (5,6%); e, Portugal, com 8.000 tripulantes (5%).

Um aspecto curioso, relativamente às tripulações filipinas que passam por Lisboa, é a “base de apoio” que possuem em terra, em torno do restaurante *Manila Karaoke* (no Centro Comercial Lusíadas, em Alcântara), pertencente um ex-tripulante filipino, que se fixou em Lisboa, criando o seu próprio negócio, em parte alimentado pelos tripulantes filipinos, que vêm a Lisboa nos navios de cruzeiro<sup>127</sup>. Para além do *Manila Karaoke*, e de uma loja adjacente, com *souvenirs*, produtos de conveniência e especialidades filipinas, o Mário (como é conhecido por todos) presta serviços de transporte aos tripulantes, na sua carrinha branca: assegurando uma espécie de serviço de *shuttle* entre os terminais de cruzeiro e o seu restaurante.

---

<sup>127</sup> Aliás, o *Manila Karaoke Bar*, costuma encerrar para férias na época em que existem menos cruzeiros em Lisboa (de Dezembro a Março) – um período do ano em que este “imigrante” e a família regressam ao seu país de origem.



Fig. 41: Ementa do *Manila Karaoke Bar*, afixada à entrada do Centro Comercial Lusíadas; e, folha publicitária distribuída aos tripulantes, junto aos terminais de cruzeiro.

As tripulações também são utilizadoras dos serviços disponibilizados nos terminais de cruzeiro e suas imediações – por exemplo, devido aos elevados custos das comunicações a bordo (telefone e *internet*), muitos tripulantes aproveitam os momentos em que podem sair do navio, para utilizar as cabines telefónicas que se encontram na zona portuária, e assim poderem contactar com familiares e amigos. Por outro lado, também constituem uma clientela significativa das lojas e pontos de venda existentes:

*A nossa clientela, presentemente, são as tripulações. Porque meteram tripulações indianas e tripulações das Filipinas. São povos excessivamente religiosos. E através da Nossa Senhora de Fátima, o grande negócio aqui, presentemente, nas estações marítimas, é o comércio religioso. (...) Posso-lhe dizer que 80% das minhas vendas são de comércio religioso: são terços, são imagens de Fátima, são lençinhos com a Fátima, tudo relacionado com a Nossa Senhora de Fátima.*

[Entrevista, 19/12/2006]

### 8.3. Escalas, embarques e desembarques

#### 8.3.1. Operações de trânsito

Durante as escalas, muitos passageiros aproveitam para visitar as cidades que fazem parte do seu itinerário de cruzeiro: alguns fazem-no integrando excursões organizadas (as

chamadas *shore excursions*); outros fazem-no de modo independente (explorando os locais autonomamente); outros ainda, optam por não sair do navio (ficando a descansar e/ou a usufruir dos serviços a bordo, quando o navio está mais vazio).

Normalmente, enquanto grande parte dos passageiros se encontra fora do navio, em passeio, têm lugar diversas operações (como a remoção de resíduos) e abastecimentos (de água, combustível, mantimentos). Também são comuns algumas operações de manutenção das embarcações, como pequenas reparações e/ou retoques na pintura efectuadas por tripulantes.



Fig. 42: Operações de manutenção dos navios durante as escalas - à esquerda, no *Black Prince* (04/11/06, TPA); e, à direita, no *Van Gogh* (14/11/06, TPR).

Por vezes, o navio permanece em porto durante a noite, partindo apenas no dia seguinte (o que não acontece com muita frequência nas situações de trânsito, mas mais quando há operações de *turnaround*) – situação designada como *overnight*.

### **8.3.2. Operações de *turnaround***

Quanto aos embarques e desembarques, há toda uma logística adicional que é mobilizada (para além dos habituais fornecimentos e serviços de apoio ao navio). No porto de Lisboa, estas operações, na maioria dos casos, envolvem navios com menos de 600 passageiros.

Muitos navios realizam as operações de *turnaround* – em que termina um cruzeiro e há desembarque desses passageiros, e se inicia outro itinerário, com o embarque de novos passageiros - num só dia (a maioria); enquanto outros, só dão entrada aos novos passageiros, no dia seguinte ao do desembarque dos anteriores. Num período de horas,



várias centenas de passageiros (com as respectivas bagagens), têm que abandonar o navio (e o porto), enquanto se organiza a recepção aos novos passageiros que começam a chegar pouco tempo depois.

*De facto, fala-se que o turnaround é o «fillet mignon» da indústria, porque, por princípio, originará mais receitas turísticas, não é? (...) Há sempre taxas aeroportuárias que eles pagam; (...) há sempre uma percentagem de passageiros que faz um pré ou um pós-cruzeiro em terra.*

*(...) De 800 pessoas que desembarcam em Lisboa, há sempre uma percentagem que ficará, a dormir uma noite aqui... uma ou duas, por regra. E portanto, à partida, gastarão sempre mais dinheiro no destino. Daí o dar-se tanto ênfase a essa parte.*

*Para o porto, é somente a questão da taxa, mais nada. (...) Aqui o impacto, de facto, será no destino turístico.*

[Entrevista, 09/02/2007]



Fig. 43: Exemplo de decoração colocada no cais, à entrada de um navio, numa operação de embarque - com uma passadeira vermelha, plantas decorativas, e os habituais dispensadores de creme desinfetante para as mãos<sup>128</sup> (Prinsendam, TPR, 17/10/06).

Segundo o Regulamento de Tarifas da APL, relativo a 2008, o valor das taxas portuárias, pela utilização dos terminais de cruzeiro, é de 2,781€ por passageiro em

<sup>128</sup> Geralmente colocados à entrada dos navios, e dispersos por diversos locais a bordo, com vista a evitar a disseminação de doenças contagiosas.

trânsito; no desembarque ou embarque, o valor por passageiro é superior: 9,579€ – uma vez que envolve o serviço de *handling* de bagagens (por bagageiros que efectuam o transporte de e para o navio). De acordo com um entrevistado, as características das marés de Tejo, obrigam à utilização de tapetes rolantes, do navio para terra (e vice-versa), enquanto noutros portos mediterrânicos, sem marés, as malas podem ser retiradas do navio com empilhadoras.

Dentro dos terminais, existem diversos espaços onde podem ter lugar as operações de *check-in*, e a colocação e disposição das diversas estruturas desmontáveis e/ou amovíveis - balcões, mesas, cadeiras, postes de delimitação de filas para os passageiros, etc. -, permite, com bastante flexibilidade, adequar as instalações existentes aos requisitos e intenções de cada companhia. No terminal de cruzeiros da Rocha do Conde d'Óbidos, por exemplo, assisti a operações de embarque no átrio da entrada principal, mas também a outras que tiveram lugar no piso superior da estação marítima.

#### 8.4. A transição para a cidade e arredores: outros actores sociais envolvidos



Fig. 44: Concentração de autocarros de excursão junto ao terminal, durante a escala de um navio de cruzeiro (*Navigator of the Seas*, TPR, 16/05/07).

À saída dos terminais de cruzeiros, (já fora da esfera de actuação da Autoridade Portuária e das restantes autoridades oficiais), concentra-se um conjunto de outros intervenientes, que fazem a ligação entre os passageiros dos navios de cruzeiro e a cidade de Lisboa e arredores, designadamente:

- os operadores turísticos/agências de viagens, que organizam as excursões (*shore excursions*), os serviços de *shuttle* (dos terminais para o centro da cidade – habitualmente para a Praça do Comércio - e vice-versa) e de *transfer* (dos terminais para o aeroporto e vice-versa);
- os taxistas;
- os motoristas de táxis letra A (ou T);
- os motoristas dos autocarros;
- as guias turísticas;
- e, por vezes, o posto móvel de informação do Turismo de Lisboa (carrinha “Ask me Lisboa”).

Uma escala de um mega-navio de cruzeiros, como o *Navigator of the Seas* (que transporta mais de 5000 pessoas – 3840 passageiros e 1185 de tripulantes), mobiliza perto de 40 autocarros de turismo, que se concentram em redor do terminal de cruzeiros, e depois circulam nos acessos à cidade e arredores – geralmente cerca de 20 para excursões, e outros tantos em serviço de *shuttle* (Leite, 2007). E, em certos dias, Lisboa pode receber três ou mais escalas destes navios, em simultâneo<sup>129</sup>.

#### **8.4.1. Serviços das empresas que organizam excursões**

Actualmente, as principais empresas que organizam excursões para as companhias de cruzeiro são a *Shoretours* (com mais de 70% de quota de mercado) e a *Ibercruises* (com 20 a 25% do mercado) – ver quadro VIII. Ambas trabalham em exclusivo com companhias de cruzeiros: a *Shoretours* é uma agência de viagens nacional, que no mercado há cerca de quinze anos; e, a *Ibercruises* é uma empresa ibérica, que surgiu por uma *joint venture* entre a *Agência Ferraz* (agência de viagens madeirense, que também trabalha com cruzeiros), e a *Viages Fermentor* (parceiros espanhóis, com sede em Palma de Maiorca, que são líderes de mercado na área dos cruzeiros em Espanha). A estrutura fixa destas empresas é bastante reduzida, pois funcionam com serviços subcontratados (autocarros, guias turísticas – que trabalham em regime *free lancer* -, *catering*, etc.)<sup>130</sup>.

<sup>129</sup> No dia 16/05/07, por exemplo, Lisboa recebeu mais de 9000 passageiros e de 3000 tripulantes, em três navios: o *Navigator of the Seas*, o *Oceana* e o *Queen Mary 2*.

<sup>130</sup> Numa escala, podem estar envolvidas muitas empresas de camionagem (Ex: Barraqueiro; Carris/Carristur; Citur; Cisterbus; Cityrama; Estremadura; Isidoro Duarte; Transaloia; Turilis; VT; etc.), cujos autocarros foram alugados para excursões, e até autocarros subalugados a outras empresas.

*Como é uma área sazonal, as margens são muito menores do que eram há uns anos (...) E, hoje em dia há muita competitividade, não é? Isto envolve... é uma área, um mercado que envolve muita gente, e então as margens das agências baixam, tudo vai descendo. Ou seja, convém não ter custos fixos muito pesados!... Se tivermos uma estrutura muito grande, já não conseguimos ter a competitividade que é demonstrada, por isso optamos por subcontratar quase tudo, e não ter uma estrutura muito pesada.*

*(...) Isto, trocado por miúdos, é fazer o link entre os fornecedores e os armadores. (...) Os fornecedores, ou seja: as guias, os autocarros...*

*As pessoas que vêm no navio querem visitar Lisboa nesse dia, e o nosso papel é organizar tudo. Tudo significa: desde contratar a guia, contratar o autocarro, organizar o itinerário, e avisar os monumentos. (...) Nós não temos o papel de..., o operador não tem o papel de fazer de guia para o cliente. No fundo quem faz a excursão é o motorista, é a guia, são os monumentos, são os restaurantes que visitam... É um aglomerado, um conjunto de serviços. Agora, nós temos o papel de controlar se os clientes estão bem encaminhados, se a guia está lá, se o autocarro está a funcionar...*

[Entrevista, 31/01/2007]

**Quadro IX – Empresas que organizam excursões identificadas e companhias de cruzeiros com que trabalham (2006)**

|  |   |
|--|---|
| SHORETOURS<br>(± 70 a 75% do mercado)  | <i>Crystal Cruises; Cunard; Fred.Olsen; Hansa Touristik; Holland America Line; P&amp;O Cruises, Peter Deilmann; Princess Cruises; Regent Seven Seas Cruises; Silversea Cruises; Transocean Tours; Travelscope; Windstar Cruises; Page &amp; Moy; Hanseatische</i> |
| IBERCRUISES<br>(± 20 a 25% do mercado) | <i>Celebrity Cruises; Royal Caribbean International; Louis Cruise Lines; Norwegian Cruise Lines; Marline Universal; Orient Cruise Lines; Star Clippers</i>  |
| PORTIMAR                               | <i>Unicom Management; Phoenix Reisen</i>  |
| BLANDY                                 | <i>Costa Cruises</i>  |
| MILTOURS/TUI                           | <i>Hapag-Lloyd; Thomson</i>   |
| HOTELBEDS                              | <i>Oceania Cruises</i>  |
| INTERCRUISES                           | <i>Island Cruises</i>   |
| DIANATOURS                             | <i>Kristina Cruises</i>   |

Fonte: Elaboração própria, a partir de entrevistas e observação no terreno.

Uma “operação de *Shorex*” – organização de excursões, por agências de viagens ou operadores turísticos contratados pelos armadores/companhias de cruzeiros – envolve uma

comunicação à distância (usualmente via *e-mail*), entre a agência local e a companhia de cruzeiros (ou os escritórios dos grandes grupos em que estas se inserem). Os contactos necessários, começam com uma grande antecedência (por vezes de mais de um ano) e depois vão-se multiplicando, à medida que a escala em Lisboa se aproxima.

Os passageiros de cruzeiro, podem comprar as *shore excursions* através da internet (nos *sites* das companhias de cruzeiro) antes de o seu itinerário ter início, ou já durante a viagem, no existe um departamento ou balcão específico para a venda de excursões que existe a bordo. As excursões, nas escalas do navio de cruzeiro, também constituem uma fonte de receitas adicional para as companhias de cruzeiro – que negociam um preço com as agências de viagens locais, e cobram um preço superior aos seus passageiros. Também são as companhias que seleccionam os programas de excursão disponíveis – a duração, os locais a visitar, o grau de dificuldade (se implicam andar a pé, ou apenas de autocarro, etc.).

*Nós tratamos das propostas e as excursões é tratado directamente, normalmente, é com Miami - que é onde estão as bases de quase todos os armadores. Há uns que estão em Génova, há outros que estão na Grécia, mas... Pronto, nós aqui falamos de Miami – Miami é o «Central Office» das Excursões, são eles que decidem que excursões é que vão operar, os preços, negociam...etc.. Isto para quase todos os armadores.(...) Há mínimos e máximos para operar uma excursão: mínimos para garantir o preço e a ocupação do autocarro e máximos para garantir a qualidade da mesma.*

[Entrevista, 31/01/2007]

Quando o navio chega a Lisboa, os passageiros que têm as excursões compradas, saem consoante a “organização de saída” efectuada no navio, dirigindo-se depois aos respectivos autocarros, que estão identificados (e/ou numerados) com o “tour” a que se destinam. A sinalização dos autocarros, costuma incluir letreiros amovíveis: com a indicação de “serviço ocasional”; e, identificadores da companhia de cruzeiros (nome/logotipo), n.º do autocarro e designação da excursão (ou se se trata de um autocarro em serviço de *shuttle*); por vezes há também placas identificativas da empresa que organiza as excursões, ou o serviço de *shuttle* ou *transfer*).

Juntamente com a guia turística, em cada autocarro costuma ir um tripulante (do departamento de excursões, ou de outras áreas do navio) – o chamado *escort* -, que vai como representante do navio, e como acompanhante/auxiliar, para dar apoio à guia caso

seja necessário: “para contar as pessoas, ver se está tudo bem, ajudar a resolver se houver um cliente que se sinta mal, por exemplo”.

*Os «escorts» são o rapaz do bar, a dançarina, o pianista, enfim...! São pessoas que no navio, que trabalham no navio, e que se oferecem, digamos, se inscrevem para ir como «escorts». Quer dizer, para eles, também será uma forma de conhecer certas coisas, não é? Saem do navio e vão também conhecer certas coisas, que doutra forma não poderiam ir, porque também não iriam pagar a excursão, digamos, não iriam pagar o «tour», para ir fazer!... Portanto, é uma forma que eles têm também de ir conhecer as coisas.*

[Entrevista, 26/01/2007]



Fig. 45: Exemplos de identificadores colocados nos autocarros de excursão ou *shuttle*.

Em Lisboa, “a maior parte das excursões não são de dia inteiro, não incluem almoço, são meios-dias, ou de manhã, ou à tarde” (entrevista, 26/01/2007), por isso os passageiros costumam almoçar nos respectivos navios de cruzeiro.

As excursões de “meio-dia” (*half-day*), costumam ter uma duração entre três e quatro horas, enquanto as de dia inteiro (*full-day*) podem durar até oito horas. Quanto aos locais visitados (de que se encontram exemplos no Anexo III), as excursões mais curtas incidem principalmente na zona ribeirinha de Lisboa (Belém, Baixa, Parque das Nações), ou, nos arredores da cidade, sobretudo nas zonas de Sintra e Cascais; enquanto as excursões mais longas podem contemplar distâncias maiores, com a Arrábida, Óbidos, Évora ou Fátima entre os principais itinerários.

Para além das excursões em autocarros, também há passageiros que solicitam *tours* privados, em *mini-bus*, carrinhas, táxis ou táxis de turismo - “os chamados «letra T», normalmente os Mercedes pretos, dos motoristas de turismo”:

*(...) por exemplo, às vezes vem uma família a bordo, ou um casal, e querem um carro com um motorista só para eles; ou querem um carro e uma guia para fazer um «tour»; ou querem uma carrinha, porque são mais do que duas pessoas, são quatro, ou são seis, às vezes juntam-se casais a bordo, e querem uma carrinha com motorista, ou com motorista e com uma guia...*

[Entrevista, 26/01/2007]

Em regra, existem excursões com diferentes “graus de dificuldade”: algumas incluem passeios a pé (mais ou menos exigentes); outras são adequadas aos passageiros com dificuldades de mobilidade.

*(...) temos o «walking tour», que é a pé, em que eles são transportados de autocarro até um ponto da cidade, e fazem o tour a pé, e depois vão no autocarro para o navio outra vez. Portanto, obviamente, esse é para as pessoas que não têm dificuldade, o que não quer dizer que não nos apareça “um coxo”, de vez em quando, como a gente diz! [risos]*

*Mas depois há tours: por exemplo uma “Panorâmica de Lisboa”, sem paragens, ou só com uma paragem, que só sai quem quer e quem consegue.*

[Entrevista, 26/01/2007]

Por outro lado, embora os sítios visitados não variem muito, existem ofertas diferenciadas no conteúdo das excursões (locais propostos e/ou experiências específicas oferecidas), consoante os segmentos em que as companhias de cruzeiro operam.

*(...) os itinerários são tipo «tailor made» - ou seja, raramente uma excursão é igual para o mesmo armador, porque eles depois querem pormenores, conforme o segmento deles... Um tour de Lisboa pode ser muito diferente, mesmo muito diferente. E é raríssimo ser igual para um armador, porque eles depois também querem as suas especificidades; já têm os programas assim e querem operar assim.*

*Claro que depois também não varia muito! Há sempre os «ex-libris», as coisas que as pessoas querem visitar mais. É difícil um «tour» de Lisboa não ter uma paragem na Torre de Belém! É difícil não parar nos Jerónimos!*

[Entrevista, 31/01/2007]

Além disso, ocasionalmente, alguns departamentos de recursos humanos também já pedem excursões para a tripulação - “como eles passam muitas horas a bordo”-, geralmente para irem a Fátima (entrevista, 26/01/2007).

Actualmente, grande parte dos passageiros escolhe visitar Lisboa de modo independente, isto é, sem ser integrado numa excursão organizada<sup>131</sup>. Em regra, são as empresas que organizam as excursões que também organizam o serviço de *shuttle*<sup>132</sup> - que é o serviço mais utilizado pelos passageiros independentes, e também por muitos tripulantes, para se deslocarem até ao centro da cidade.

*Com o passar do tempo também tem acontecido haver muito mais independentes, e com isso o serviço de «shuttle» – que, como sabe, é um serviço de cortesia do navio para o centro da cidade. Antigamente era por cortesia, ou seja não se pagava. E cada vez mais as companhias estão a fazer esse serviço pago, porque há muita gente que, realmente, usam esse serviço e depois não vão em excursão, e eles têm que rentabilizar – nem é rentabilizar, é pelo menos amortizar os custos que têm com o «shuttle».*

[Entrevista, 31/01/2007]

Outro serviço prestado por estas empresas, é o “apoio nos *turnarounds*” – que envolve transporte de bagagens, *transfere*s para o aeroporto, e para os hotéis<sup>133</sup> - por vezes, quando as pessoas prolongam a estadia em Lisboa. De acordo com um entrevistado, há uns anos, eram as empresas que organizam as excursões, que se encarregavam das reservas dos hotéis - “com o acordo das companhias de cruzeiros, que vinham e conheciam os hotéis, e escolhiam”, mas agora, na maioria dos casos, são as companhias de cruzeiros que fazem directamente os contratos com os hotéis “até porque eles muitas vezes fazem contratos com cadeias de hotéis, e podem se calhar negociar em várias cidades, portanto acaba por lhes ser mais vantajoso!”

*As companhias de cruzeiros quando vendem o pacote, quando vendem o cruzeiro ao passageiro...:*

---

<sup>131</sup> De acordo com os resultados do *Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro* (2007), a maioria dos inquiridos (cerca de 79%) foram visitantes independentes; enquanto cerca de 19,6% preferiram participar numa excursão organizada. Os restantes passageiros encontravam-se na situação de iniciar ou terminar um cruzeiro em Lisboa. Quanto às actividades preferenciais na cidade, cerca de 86,4% dos passageiros inquiridos passearam a pé; 68% realizaram compras; e 40,8% efectuaram visitas a monumentos/atracções.

<sup>132</sup> Salvo algumas excepções, como a *P&O Cruises*, que costuma contratar uma empresa distinta (neste caso, a *Citur*) para o serviço de *shuttle*.

<sup>133</sup> Nos programas pré ou pós-cruzeiro, alguns hotéis da capital - como o *Ritz*, o *Marriot*, o *Meridien*, o *Sheraton*, o *Lapa Palace*, etc. - são também actores sociais (embora mais indirectos) nesta actividade.



1) ou podem vender só o cruzeiro – e aí a pessoa tem os transferes independentes, portanto vai parar ao navio, ou sai do navio, independente, por si;

2) ou, vendem o pacote do cruzeiro com os transferes, e isso, normalmente, é no caso em que a pessoa chega ao porto de embarque no dia do embarque – e aí, esses transferes são nossa responsabilidade;

3) ou, ainda há uma 3.<sup>a</sup> opção, que é, comprar o cruzeiro, os transferes e uma estadia na cidade – isto tanto para quem embarca, como para quem desembarca: é o chamado «pre-cruise» e «post-cruise». E aí somos também responsáveis, pelo «transfer» de chegada ao aeroporto para o hotel, do hotel para o cais, e vice-versa – portanto, do navio para o hotel, e depois do hotel para o aeroporto.

[Entrevista, 26/01/2007]

Quando são os turnarounds, (...) para além dos transferes do aeroporto para os hotéis, nós depois no hotel temos um serviço de «hospitality desk», para dar informações aos clientes, enfim para lhes dar todo o apoio (...) onde temos «staff» nosso também, guias nossas que estão lá, a dar todo o apoio aos clientes, de tudo aquilo que eles possam precisar.

(...) Aí, bom, para já damos as informações todas, referentes à saída para o aeroporto (no caso dos que desembarcam) e, ao embarque para o navio, não é? - Por exemplo, o cliente chega ao aeroporto e vai para o hotel, e depois tem que embarcar, no dia tal – no dia a seguir, ou dois dias depois. Portanto, as pessoas que estão aí dão todas as informações aos clientes, de como é que vai ser o embarque. (...) E depois, às vezes há «tours» opcionais que podem ser vendidos no «desk» - por exemplo, as pessoas chegam três dias antes, e nós propomos: “- Olhe, amanhã vamos ter um «tour» opcional a Sintra, se quiser ir... “-, portanto, que é também organizado por nós.

Ou a pessoa quer... precisa de uma sugestão de um restaurante, ou quer... precisa de ir comprar uma coisa qualquer, portanto... Não quer dizer que não possam perguntar isso ao hotel, mas normalmente, os passageiros preferem, se têm um «desk» da companhia, preferem ir ao «desk» da companhia perguntar. Ou, sei lá... Ou até para fazer um bocadinho a ponte com o navio, às vezes, tipo, chegarem ao «desk» e dizer: “- Olhe, eu queria, quando chegasse a bordo, ter não sei quê na cabine...” E portanto... Elas, no fundo, estão lá, as guias estão lá, como representantes da companhia de cruzeiros. Portanto, acabam por ser a ponte com a companhia de cruzeiros.

[Entrevista, 26/01/07]

#### **8.4.2. Taxistas**

Junto aos terminais, os passageiros independentes (que não compraram excursões, ou serviços de *shuttle* ou *transfer*) podem optar por utilizar os transportes públicos da cidade, ou recorrer aos táxis existentes. No entanto, a percepção que a generalidade dos

intervenientes, no turismo de cruzeiros em Lisboa, tem dos taxistas é bastante negativa, sobretudo pela agressividade na angariação de clientes e pelos preços excessivos que tentam cobrar.

*O que poderia ser melhorado são os taxistas, as atitudes dos taxistas, que deveriam ser vigiados e fiscalizados. São ordinários, mal-criados, ladrões... fazem de tudo e mais alguma coisa. (...) Nem todos, felizmente! Há taxistas que são impecáveis, não é? Mas há histórias muito tristes em relação aos taxistas: insultam-se, puxam os clientes, roubam os clientes uns aos outros – são cenas degradantes, ali nas gares marítimas.*

[Entrevista, 01/02/07]



Fig. 46: Taxistas a angariar passageiros, à saída dos terminais de cruzeiros (fotografias com tratamento de imagem, para protecção de identidade dos retratados) (TPA, 16/11/06).

Os problemas, em torno dos taxistas, prendem-se sobretudo com a atitude “predatória” que alguns adoptam, competindo ferozmente entre si, na abordagem aos potenciais clientes (passageiros/”presas”). Muitos saem dos seus táxis, e concentram-se junto à saída do terminal de cruzeiros e, em vez de prestarem o habitual serviço de transporte (com ou sem *táxi voucher*<sup>134</sup>), tentam vender “excursões” aos passageiros, ostentando cartazes apelativos (com ou sem imagens dos destinos propostos): “Táxi Tours / English Speaking Driver / Lisbon, Sintra, Cascais, Fátima, Estoril, Óbidos, Nazaré”; “English Speaking Cab Driver, Ask Me”, etc.

<sup>134</sup> O *táxi voucher* é um serviço pré-pago de ida e volta, a que se adquire no posto móvel da ATL (carrinha *Ask me Lisboa*). De acordo com um entrevistado, “o *táxi voucher* é um serviço mais caro, mas que é a forma de o passageiro comprar, e não há troca de dinheiro com o taxista, e não há, digamos, possibilidade de enganar ou de abusos ou de outro tipo de situações” (Entrevista, 09/02/07).

*E então, os taxistas querem vender excursões (...) não querem levar os clientes à Praça do Comércio... É uma praga! Já tive situações em que pessoas do navio quase que andavam à batatada com os taxistas, porque eles não deixam as pessoas passar e sair, e é muito desagradável! Isso é a principal coisa que corre pior, no Porto de Lisboa.*

[Entrevista, 31/01/07]

*(...) o que me choca é o angariar directo: o sair, e aquele assédio, tipo marroquino, às pessoas, isso é que me põe os nervos em franja! (...) porque eles não percebem que estão a estragar a imagem do país, não é?(...) É assim, isto só se resolve com uma presença de polícia constante.*

[Entrevista, 09/02/07]

### **8.4.3. Outros mediadores**

Para além dos intervenientes mais visíveis, existem outros, mais secundários, mas, muitas vezes, não menos importantes. É o caso, por exemplo, dos funcionários da empresa privada de segurança, que assegura a vigilância e o controlo de entradas nos terminais de cruzeiros, que, muitas vezes, se tornam verdadeiros anfitriões, prestando informações e auxílio aos passageiros e tripulantes.

Na ausência da carrinha de informação turística da APL, e/ou pela sua localização-chave nas entradas e saídas dos terminais, alguns destes funcionários (tanto do *Grupo 8*, como da APL) são, efectivamente, mediadores informais, que se mostram disponíveis para conversar, trocar experiências e dar apoio aos passageiros e tripulantes.

Em paralelo, a experiência de vida de algumas destas pessoas traz-lhes uma mais valia, que colocam ao serviço da sua actual profissão: por exemplo, um período de emigração na Alemanha, com aprendizagem da língua, faz com que um dos seguranças, que trabalha nas estações marítimas, se transforme num interlocutor privilegiado para os passageiros de nacionalidade alemã.

### **8.5. A arte da transformação: extensíveis, desmontáveis, e camaleónicos**

A utilização de fardas, como elemento de distinção e identificação visual, encontra-se ainda muito presente no turismo de cruzeiros, tanto pelo grande número de autoridades envolvidas (nomeadamente, em Lisboa: nos elementos do SEF, da Alfândega, da Polícia Marítima, da Brigada Fiscal da GNR), como pela própria tradição marítima (com o estilo

“náutico” ainda presente nos uniformes de algumas tripulações) ou de recepção turística (dos “mordomos”, ou das “hospedeiras”). No porto de Lisboa, essa identificação exterior existe, também, no caso dos funcionários da APL (com coletes reflectores cor-de-laranja), dos pilotos (com uniformes próprios), dos bagageiros (fatos-macaco com a inscrição “bagageiro” nas costas), dos amarradores (com coletes reflectores verdes), e dos seguranças privados (com farda da empresa, neste caso do Grupo 8).

Em paralelo, nos cais e suas imediações são também utilizados outros marcadores identitários, nomeadamente objectos amovíveis/desmontáveis, que temporariamente delimitam as áreas de influência de certos intervenientes. Nos embarques, os navios “estendem” a companhia de cruzeiros até aos cais e aos terminais de cruzeiros, utilizando-os nas operações de *check-in* e nos “cerimoniais de boas-vindas” aos passageiros. Os navios trazem para terra os seus próprios computadores (com programas informáticos específicos), material identificativo da companhia de cruzeiros (por exemplo, balcões de *check-in* desmontáveis, com os respectivos logótipos), e painéis desdobráveis (com cenários para as sessões fotográficas pré-embarque, ou indicativos das zonas de *check-in/embarque*).



Fig. 47 : Fotógrafos do navio, registam o momento pré-embarque de um passageiro, sobre um cenário que montaram no cais (*Delphin*, TPR, 17/12/06).



Fig. 48: Balcões de embarque e painel de boas-vindas desmontáveis, com a imagem da companhia de cruzeiros (*Crystal Cruises*), colocados no átrio do Terminal de Cruzeiros da Rocha (15/11/06, embarque no *Crystal Serenity*).

Por outro lado, as companhias de cruzeiros transferem a sua “imagem” para alguns dos agentes que contratam em terra, seja nas operações de *check-in*; nos serviços de acompanhamento no aeroporto (associados aos *transfers*); nas excursões; e/ou nos programas pré e pós-cruzeiro, quando há serviços de “hospitality desk”, em alguns hotéis de Lisboa.

É o que acontece com muitos dos guias turísticos (na maioria mulheres), contratados pelas agências de viagem que organizam excursões, que se transformam temporariamente em “representantes” da companhia de cruzeiros - quando ostentam crachás, ou cartões identificativos com o logótipo da companhia de cruzeiros; ou, quando envergam uniformes ou acessórios (lenços, gravatas, pastas, etc.) que os identificam como “extensões do navio” em terra.

*O material – os balcões, ou os «signs», são das companhias (...); os computadores, tudo isso é do navio. Até porque aquilo tem um sistema próprio, tem um programa próprio, que está ligado ao navio - tem uma antena, que eles normalmente põem e está ligada ao navio.*

*(...) A única coisa que nós tratamos, digamos, são as pessoas. Portanto, todo o «staff» que está no cais - excepto uma ou duas pessoas do navio, obviamente, ou da companhia, que estão ali a coordenar -, todas as pessoas que estão no cais a fazer o check-in, nas entradas da estação, portanto, a organizar o movimento das pessoas, isso somos nós que arranjamos.*

*(...) Quando são os turnarounds (...) há mais material que é preciso (...) Por exemplo, tínhamos uns casacos (...), mas que eram horríveis, e enfim... [riso envergonhado] nós temo-nos esquecido*

um bocadinho dos casacos! Mas pronto, normalmente o que eles mandam é: lenços; gravatas; os «badges», das próprias companhias (para as guias usarem), onde nós pomos o nome, e que distribuímos pelas pessoas que estão a trabalhar connosco, que é para haver uma identificação. (...) Portanto eles, normalmente no princípio do ano, perguntam-nos se precisamos de pastas, se precisamos de etiquetas para as bagagens, se precisamos de lenços, de gravatas, tudo isso.

[Entrevista, 26/01/07]



Fig. 49: Balcões de *check-in* no piso superior do Terminal da Rocha e painel de boas-vindas colocado no cais, durante as operações de embarque no *Island Escape* (23/11/06).

Assim, a “identidade comercial” das companhias de cruzeiro acompanha os passageiros até ao cais e, muitas vezes, também pela cidade e locais visitados, tanto por intermédio das guias e *escorts*, como através dos identificadores amovíveis colocados nos autocarros de excursão, *shuttle* e *transfer*; ou, dos serviços prestados em alguns hotéis da cidade. Por outro lado, estes dispositivos de identificação amovíveis e temporários (cuja utilização corresponde a um período de contratação de serviços), “mascaram” a presença de outros actores secundários e/ou invisíveis (por exemplo, no caso dos alugueres e sub-alugueres das empresas de camionagem; ou de outros intermediários – como algumas empresas que organizam excursões, ou serviços de *shuttle* e passam incógnitas na “camuflagem identitária” das companhias de cruzeiros<sup>135</sup>).

<sup>135</sup> Não esqueçamos, aliás, como as próprias identidades de marca das companhias de cruzeiros (e também de outros intervenientes na indústria do turismo, como as companhias aéreas, as agências de viagem, ou as cadeias hoteleiras) ocultam o monopólio dos grandes grupos a que pertencem.

## 8.6. A situação actual: alguns problemas identificados pelos actores sociais

### 8.6.1. Pontos críticos nos terminais de cruzeiro

Para além dos conflitos relativamente aos taxistas, existem outros problemas identificados pelos principais intervenientes na actividade. Relativamente aos terminais de cruzeiros, as críticas apontadas prendem-se essencialmente com:

- a falta assistência e informação turística (permanente e em todos os terminais);
- a falta de investimento nas estações marítimas (passadiços modernos, pintura dos edifícios, etc.)
- a falta de maior cooperação entre as diversas entidades e a ausência de "espírito de equipa";
- a falta de outros serviços, disponibilizados aos passageiros e tripulantes, como: uma cafetaria; correios/venda de selos; venda de cartões telefónicos; venda de jornais estrangeiros; multibanco internacional; computadores com acesso à internet; venda de produtos de conveniência (medicamentos básicos, preservativos, pensos higiénicos, etc.)
- a escassez de estacionamento para autocarros junto dos terminais, e a má gestão dos espaços existentes (nomeadamente, no caso do Terminal de Sta. Apolónia).

Durante a realização do trabalho de campo, eu própria presenciei alguns congestionamentos à entrada dos terminais de cruzeiros, especialmente no regresso dos passageiros ao navio, relacionados com a escassez de pórticos detectores de metais e máquinas de raio-x para bagagens de mão. A inexistência de espaços cobertos confortáveis, para abrigar os passageiros (muitos dos quais idosos, e/ou com dificuldades de mobilidade) nesses períodos de espera, foi uma das carências que pude constatar<sup>136</sup>.

A falta de efectivos da polícia marítima foi apontada, por alguns intervenientes, como possível justificação para estes congestionamentos de passageiros; o regresso concentrado dos passageiros, foi outra justificação apresentada.

*Nós tentamos que as excursões não saiam todas à mesma hora, mas, realmente, quando só temos seis horas, as excursões duram quatro, nós não conseguimos fazer milagres!*

---

<sup>136</sup> Já em Maio do corrente ano, durante a visita ao *Independence of the Seas*, verifiquei que já foram introduzidos alguns melhoramentos, nomeadamente no Terminal de Alcântara, com um novo circuito de entrada no terminal, que passou a incluir mais área coberta; e, também, com o acesso dos autocarros de excursões à zona de cais, mais perto do navio.

*E quando temos metade do navio a ir independente, em «shuttles», nós não conseguimos dizer: “-Olhe, esteja cá às...”. Não podemos controlar isso. Isso são coisas que, o máximo que eu posso fazer, eu faço, que é espaçar as excursões à saída, e automaticamente elas espaçam-se à chegada, mas... é muito difícil de gerir.*

[Entrevista, 31/01/07]



Fig. 50: Congestionamento de passageiros no regresso ao navio, que motivou protestos - incluindo um vozear colectivo (Costa Magica, TPR, 29/09/06).

*Por um lado há certos hábitos antigos que se adquiriram, apesar de o pessoal ter mudado 50%, mas pronto... há hábitos antigos... uma postura ainda um bocado... do antigamente, relativamente a este negócio. E depois, houve de facto uma... um conjunto de factores que vieram complicar o negócio no terreno: são as questões de segurança, é a questão da alteração do controle de fronteiras – que era feito pela Brigada Fiscal, passou a ser feito pelo SEF...*

[Entrevista, 09/02/07]

*Pronto, isto também carece de algum investimento. (...) A gente ainda está a usar os passadiços que usava para carregar os militares...! Isto é um histórico! Isto quando sair daqui, vai para um museu! Temos que apanhar um de cada, que ainda são rebitados... se bem que já levaram, alguns, umas solas novas... A gente está a olhar para um passadiço que dura... que foi feito para durar para aí uns dez anos... Já lá vão, sei lá, 30 ou 40! Já levou para aí uns «upgrazesitos»!... [risos]. Mas, num país qualquer que queira apostar nisto, é óbvio que tem que fazer investimento, não é?*



*(...) Por exemplo, não se compreende que num Porto destes... com três ancoradouros não haja um terminal de computador para ver internet! (...) Fizeram uma cegada para correr com a mulher dos selos ... que ela tinha um negócio paralelo que era falso, chegou-se a provar que era falso... acabou-se com os correios! Quer dizer, uma coisa... que não há correios, não há um selo, não há um cartão...*

*(...) Como é que uma pessoa vai a uma feira internacional apresentar uma imagem de um porto... turismo, e... paquetes: Venham! E depois, chegam cá... e é tão mau, que nem sandes têm!*

*(...) Nem tens táxis aqui, não tens táxis à porta durante a noite...*

*Todas essas coisas, são carências que... não é bom para o negócio!*

[Entrevista, 07/11/06]

*E o estacionamento, no cais da Rocha, hoje em dia já está ultrapassado – já não chega -, aquele estacionamento. Como se não bastasse, as pessoas estacionam no lugar dos autocarros os carros dos civis. Muitas vezes, se reparar, em frente ao SEF estão lá carros estacionados. Devia haver uma área maior de estacionamento para os autocarros. No cais da... eu tenho às vezes 40 autocarros num dia, e estacionar aquilo tudo, só tenho 18 lugares... E depois tenho as excursões a partir...*

*Santa Apolónia, é... é um caso flagrante, porque aquilo, não sei se sabe, é um parque de estacionamento que está concessionado, e nos dias das escalas nos é reservada uma área.*

*O que acontece é que aquele parque só se pode estacionar 24 horas, mas há pessoas que estacionam 48, 50, porque vão ao Porto e voltam passado 72 horas, não voltam logo. E o que acontece é eu ter um parque, que até tem uma área relativamente simpática, mas tenho cinco ou seis carros lá no meio, que me atrapalham imenso as manobras dos autocarros e já reduz o meu parque de estacionamento para metade! Eu uma vez tive um navio de... foi o Voyager of the Seas, eu tinha 35 autocarros em excursão, mais não sei quantos «shuttles» – eu tinha um exagero de autocarros! Eu tinha os autocarros todos entupidos! Todos! Eu não sei como é que eu consegui libertar aquilo! Mas, está a perceber, o navio estava cá seis horas..., levou sete! Os autocarros estavam entupidos, eu não conseguia partir nas excursões! Aquilo era o caos...*

[Entrevista, 31/01/07]

*Posso ser crítico, em relação ao que existe actualmente aqui, onde há, se calhar sessenta ou setenta anos, não é feito investimento a sério, com pés e cabeça, na área dos navios de passageiros e cruzeiros. E claro que sou crítico, porque não há nada feito.*

*Temos um terminal, ali na Rocha Conde de Óbidos, que está entalado ali, entre a água e um terminal de contentores, o que... há qualquer coisa que não funciona muito bem...*

*E o projecto que têm, ali para o Jardim do Tabaco, se as acessibilidades forem bem construídas - é um terminal novo – tudo bem. Se não forem e for como está... Penso que o tráfego e as acessibilidades têm que ser conseguidas, porque senão...*

[Entrevista, 11/01/07]

### 8.6.2. Pontos críticos na cidade de Lisboa

Por outro lado, os actores envolvidos no turismo de cruzeiros, identificam um conjunto de outros problemas relativamente à cidade, tanto ao nível das infra-estruturas, como no que respeita à organização da recepção turística:

- praticamente não existem casas de banho públicas;
- faltam condições para pessoas com mobilidade reduzida (bons acessos, casas de banho adaptadas, etc.);
- não há locais de estacionamento para os autocarros de excursões (por toda a cidade);
- faltam locais para os autocarros do serviço de *shuttle* poderem parar (para deixar e levar os passageiros); há dificuldade em operar o *shuttle* na Praça do Comércio;
- falta coordenação do IPPAR e do Instituto Português de Museus, com as agências de viagens (com descontos e entrada organizada para grupos).

*(...) Na minha opinião pessoal, acho que Lisboa, sendo uma cidade que vive muito do Turismo não está... não facilita! Não facilita! Por exemplo, temos um caso, que me lembrei agora de repente: o serviço de shuttle, que fazemos para a Praça do Comércio... É assim, nós paramos ali na placa central, como param as outras companhias que fazem o shuttle, mas é complicado! Por exemplo, se houver vários navios em Lisboa, com serviços de shuttle, é complicado!*

*(...) Não há um sítio em Lisboa onde se possa parar, para fazer o serviço de shuttle, que é uma coisa que é importante para a cidade! Porque, se nós levarmos “n” autocarros por dia para a cidade, são centenas, senão milhares de pessoas que nós transportamos para a cidade e que, provavelmente, nem que comprem três postais, deixam cá dinheiro! E não há, efectivamente, no centro da cidade um espaço próprio!*

*(...) Antigamente parávamos no Rossio, foi proibido parar no Rossio! Não se pode parar no Rossio, nos Restauradores não se pode parar também! Portanto, optou-se pela Praça do Comércio, e paramos ali numa zona, onde pára a Carristour (...) Agora, aquilo não tem condições para fazer um serviço destes!*

[Entrevista, 26/01/07]

*Há pequenas coisas que, realmente, podiam ser mais pensadas. Sobretudo, é assim: o governo faz imensas coisas, isto não só a nível de cruzeiros, faz imenso marketing, e o ICEP gasta imenso dinheiro em acções lá fora; e há coisas tão importantes, como umas simples casas de banho públicas no Rossio... - Que se paguem! Que se pague 1€!... As pessoas vão; se estiverem limpas, as pessoas vão - E isso, não há! Há coisas básicas que não há: casas de banho e estacionamento para os autocarros... E o turismo, é muito bonito quando as pessoas vêm; mas depois, fornecer condições básicas, falta muito!*

[Entrevista, 31/01/07]

*(...)Falta coordenação do IPPAR e do Instituto Português de Museus com as agências de viagens, porque não há vantagens; não há descontos; as guias têm que andar com o dinheiro para pagar os monumentos... devia haver uma atenção - facilitarem a vida!*

*Por exemplo, não há entradas para grupos – o bilhete devia ser pré-reservado e comprado antes, mas não há uma entrada para grupos... -, o que já acontece noutros países: em Barcelona, por exemplo, existe um «rappel» [comissão] para os melhores clientes (que levam mais visitantes). Ou, um desconto para as agências de viagens devia existir.(...) Isso acontece com alguns grupos, por exemplo de escolas, que recorrem às guias dos monumentos, e em que as visitas são organizadas em conjunto com os serviços educativos dos museus; mas, as agências já levam guias oficiais e, talvez por isso, têm que se sujeitar a um tratamento menos cuidado...*

*Cada monumento quase que tem a sua própria política, os seus próprios horários e descontos; há diferentes entidades que os regulam; mas, em geral, não há uma comunicação com as agências – por exemplo, não informam as agências do aumento dos preços – o que, para as agências, é fundamental, pois está directamente relacionado com o preço das excursões...*

[Idem]

## **8.7. O projecto do novo terminal de cruzeiros**

Em Lisboa, apesar das transformações portuárias que já tiveram lugar, permitindo a reestruturação de áreas significativas da frente de água (como vimos no final do capítulo 3), as actividades portuárias (nomeadamente as que se relacionam com a carga contentorizada) ainda ocupam uma área central e privilegiada da capital, o que gera pressões (políticas, dos cidadãos, do sector imobiliário, etc.) relativamente às opções de desenvolvimento portuário e ao conseqüente desenvolvimento urbano nas áreas que o porto vai libertando para a cidade.

No porto de Lisboa, contrariamente ao que já se verificou noutros portos mundiais (veja-se o modelo apresentado por Brian Hoyle no capítulo 2, pp. 17-18), a fase de separação entre o porto e a cidade ainda não foi atingida. Porventura a localização do porto, já tão próxima do mar, dificulta a sua transferência para outra zona a jusante (tendência que se tem verificado noutros países). Embora já se equacionem hipóteses nesse sentido, como a localização de um novo terminal de contentores na Trafaria, o futuro desenvolvimento e reestruturação do porto de Lisboa é uma questão muito complexa, e indissociável do planeamento sócio-económico a longo prazo, à escala local, regional e mesmo nacional.

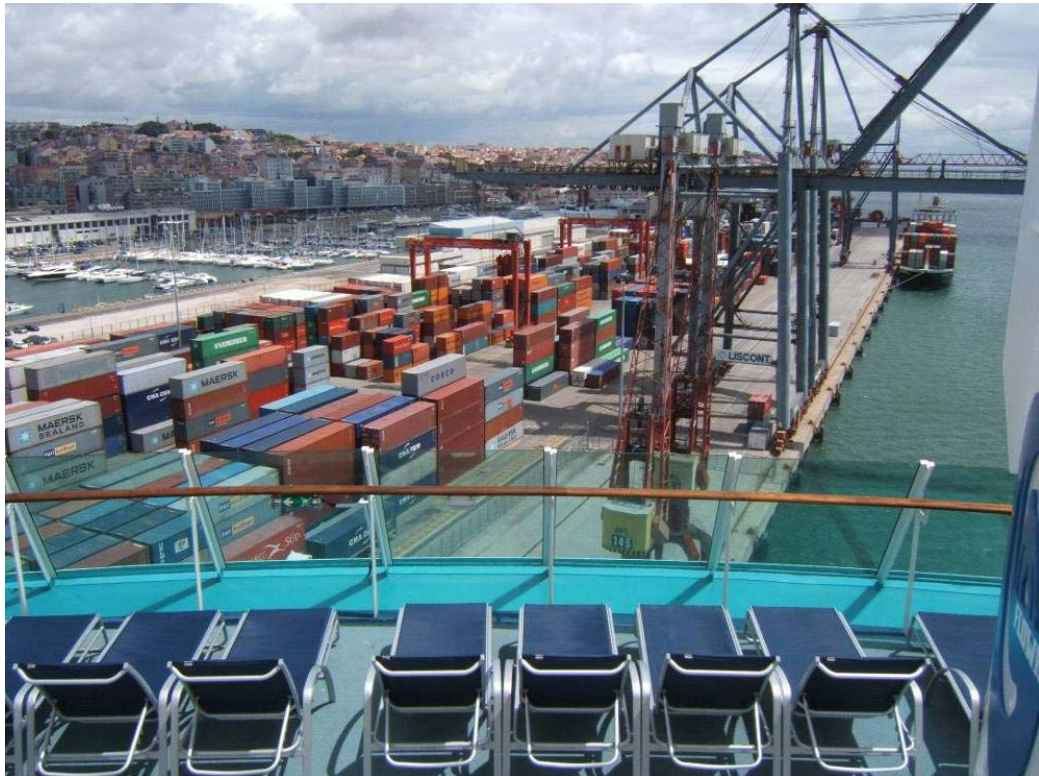


Fig. 51: Perspectiva sobre o terminal de contentores de Alcântara a partir do *Independence of the Seas* (14.05.08).

Entretanto, o porto de Lisboa dispõe de uma área limitada para gerir e para se expandir e, por isso, a localização prevista para o novo terminal de cruzeiros prende-se com as opções de desenvolvimento da restante actividade portuária, nomeadamente das opções relativas à operação da carga contentorizada, como a expansão do terminal de contentores da Liscont, cuja localização preferencial é em Alcântara, onde as profundidades de cais são superiores. O novo terminal de cruzeiros, com capacidade para receber cinco navios em simultâneo, será assim deslocado outra área portuária disponível – a zona entre o Jardim do Tabaco e Sta. Apolónia -, menos funcional para a operação de cargas contentorizadas.

Para a APL, a importância da carga contentorizada na economia regional e nacional é muito clara, sobrepondo-se ao peso das críticas ao “impacto visual dos contentores”:

*O porto de Lisboa manipula mais contentores do que todos os outros portos nacionais juntos. É importante ou não é importante? (...) De toda a carga contentorizada do país, cerca de 60% é para Lisboa. E, posso-lhe dizer que, desses 60%, quase 80% é para a margem Norte do rio. Toda a actividade, toda a riqueza está do lado Norte ainda. E os destinos, estão do lado Norte.*

*(...) Então, quer dizer, para os lisboetas não quererem os contentores em Alcântara, vamos encher as estradas de camiões? Quem é que vai pagar isso? Depois o produto aparece mais caro, porque chega-nos a casa mais caro...*

*(...) Alcântara é o cais principal do porto de Lisboa, em termos de fundos, para receber navios grandes. Quanto maiores forem os navios, mais produtividade há na operação do porto, mais barato fica o transbordo da carga, mais baratas ficam as mercadorias que nós recebemos em casa. (...) A estrada precisa de ser arranjada até à Docapesca, mas Alcântara tem uma das melhores acessibilidades em termos rodoviários, e os camiões nem precisam de entrar na cidade. (...) Que melhor localização é que há, em relação à localização do terminal [de contentores] do que esta? Não há!*

[Entrevista, 01/02/07]

*Os contentores, é uma coisa que, o comum do cidadão não gosta, não é?! Esquecem-se que nós compramos mais barato no supermercado, é porque vem em carga marítima!*

*E portanto, o Porto de Lisboa, de facto, sempre teve uma tradição como porto, e a carga faz parte do porto - hoje em dia vem em contentores, pronto!*

[Entrevista, 09/02/07]

A expansão do terminal de contentores da Liscont, integrada no projecto “Nova Alcântara”, apresentado pelo MOPTC em Abril de 2008, implica que as gares marítimas de Alcântara e da Rocha Conde d’Óbidos deixem de funcionar como terminais de cruzeiros, pelo que se torna fundamental a existência de uma outra infra-estrutura que cumpra esse papel. Ou seja, a localização do novo terminal de cruzeiros, não surge como uma decisão justificada em função das próprias necessidades do sector dos cruzeiros, mas antes integrada num conjunto mais vasto de decisões estratégicas do porto de Lisboa.

De acordo com a Eng.<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino (2007), o perfil traçado para o Porto de Lisboa contempla: “a aposta na vertente multi-funcional do porto; a consolidação da sua posição na carga geral, em particular na carga contentorizada, através de uma aposta na optimização e modernização das infra-estruturas; a promoção de uma melhor integração na área urbana envolvente; e o reforço da posição de primeiro porto de cruzeiros do continente, tornando-o uma referência nas rotas turísticas internacionais.” Na sua intervenção, por ocasião da assinatura do auto de consignação da construção do Terminal de Cruzeiros de Sta. Apolónia, a Secretária de Estado dos Transportes sublinhou a actual importância dos portos “na captação e valorização do turismo nacional”.

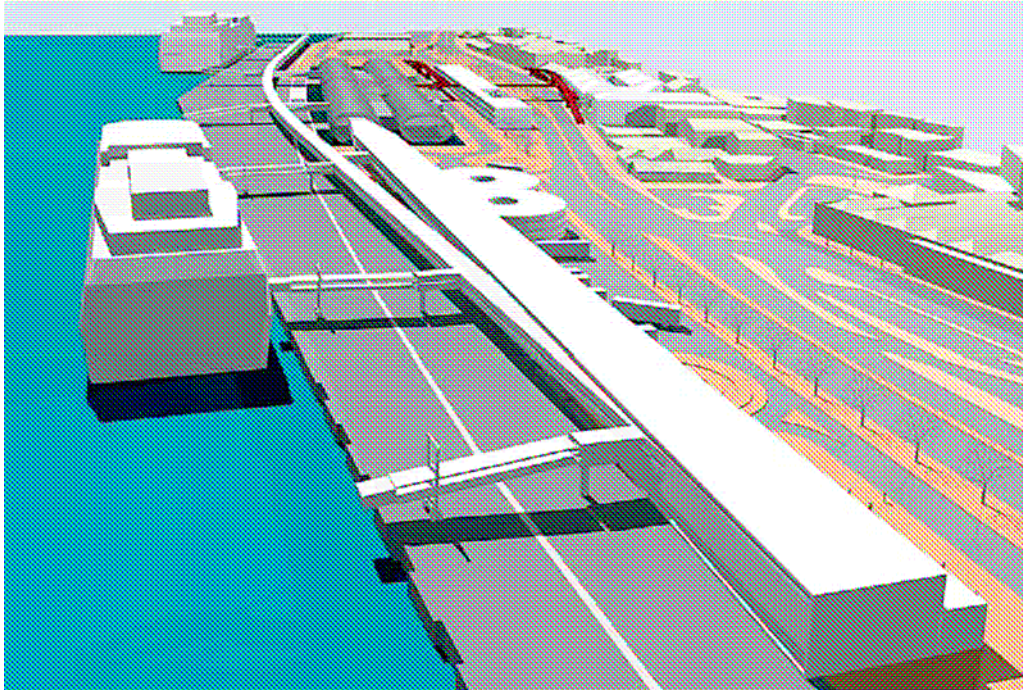


Fig. 52: Imagem virtual do novo terminal, que se estenderá desde a Doca da Marinha até à Estação de Santa Apolónia<sup>137</sup>.

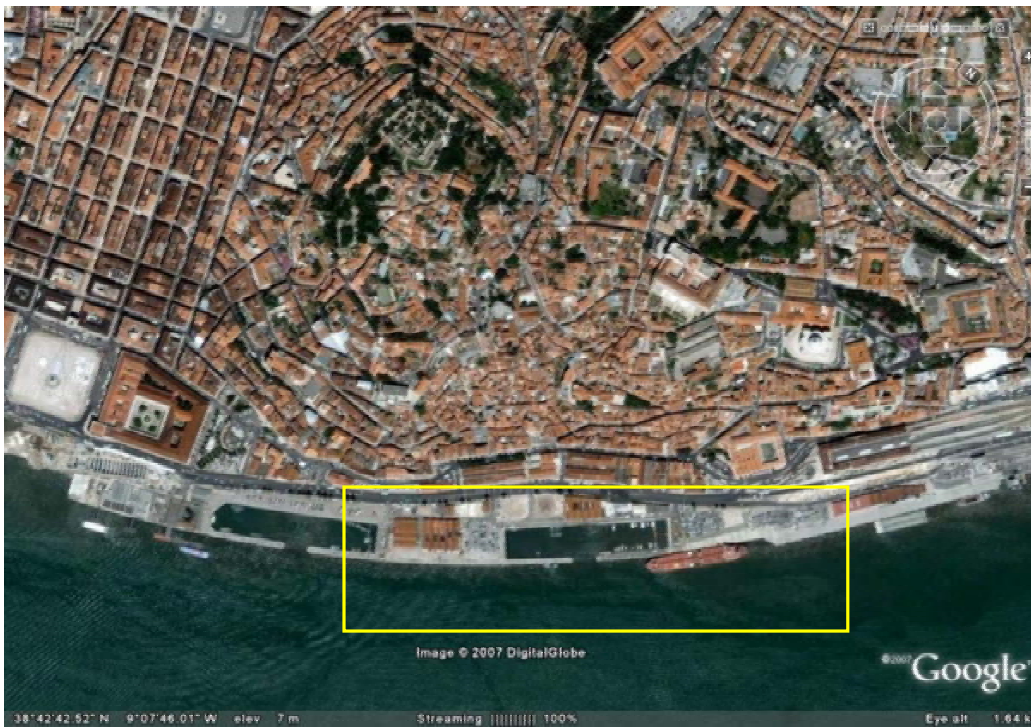


Fig. 53: Localização prevista para o novo terminal de cruzeiros de Lisboa, entre Sta. Apolónia e o Jardim do Tabaco.

<sup>137</sup> Fonte: *Público - Suplemento Local*, 20 de Abril de 2007, p. 26.

# Terminal de cruzeiros de Santa Apolónia pronto em 2010 e inclui hotel e comércio

O projecto do Porto de Lisboa, que pretende concentrar os cruzeiros numa zona nobre da cidade, custa 45 milhões de euros e vai ter um financiamento comunitário de 40 por cento

## Inês Boaventura

● O terminal de cruzeiros de Santa Apolónia, em Lisboa, que representa um investimento de 45 milhões de euros a concluir até ao Verão de 2010, vai integrar, além da gare marítima, um hotel com dois pisos, uma área de escritórios, zonas comerciais e estacionamento.

A secretária de Estado dos Transportes sublinhou que esta obra, cuja primeira fase foi ontem consignada a um consórcio formado pelas empresas Somague e Seth, vai “beneficiar as condições de recepção de navios de cruzeiros”, concentrando o tráfego “numa zona nobre da cidade”. O projecto, acrescentou Ana Paula Victorino, pretende também “permitir a reorganização espacial do Porto de Lisboa, disponibilizando a área

dos actuais terminais de Alcântara e Rocha do Conde d’Óbidos para a operação de contentores”.

O segundo trimestre de 2008 é o período avançado pela Administração do Porto de Lisboa (APL) para a conclusão da obra de “reabilitação e construção do primeiro alinhamento de cais”, que está orçada em 13,6 milhões de euros. Numa segunda fase, que deverá prolongar-se até ao terceiro trimestre de 2009, vai decorrer a “reabilitação e construção do segundo alinhamento de cais e tratamento e consolidação dos lodos e aterro da doca”, com um custo de 24 milhões de euros.

Só numa terceira fase arrancará a “construção da nova gare marítima, acessibilidades e envolvente”, obra que segundo o vogal do conselho de administração da APL se pretende

que seja “autofinanciável”, através do investimento dos comerciantes que aqui vão instalar os seus negócios. Nessa altura, sublinhou Daniel Esaguy, ficará concentrada num só local toda a actividade dos navios de cruzeiros, actualmente dispersa entre Santa Apolónia, Alcântara e a Rocha do Conde d’Óbidos.

O novo terminal de cruzeiros, que foi apresentado pelo responsável pela divisão de arquitectura e urbanismo da APL, vai incorporar o actual cais de Santa Apolónia e toda a frente de acostagem até à Doca da Marinha, implicando o fecho da Doca do Terreiro do Trigo. O projecto da gare marítima, explicou Rui Alexandre, da APL, integra dois edifícios cilíndricos “com uma certa transparência”, nos quais existirão estruturas móveis através das quais se faz o acesso aos navios.

## Sexto no ranking

O Porto de Lisboa, que em 2007 espera receber mais de 300 mil passageiros de navios de cruzeiros, é o sexto em toda a Península Ibérica que mais visitantes atrai, captando 14 por cento do volume de passageiros dos dois países. Com o novo terminal, o objectivo é tornar o porto uma referência nas rotas turísticas internacionais.



Vai também ser construído um hotel, com dois pisos e uma área de 7800 metros quadrados, que vai ter um acesso directo à gare marítima, que ocupa uma área de 11 mil metros quadrados. O projecto contempla ainda áreas comerciais, escritórios, estacionamento para 1065 viaturas, incluindo autocarros e táxis, e uma ponte pedonal que vai fazer a ligação “entre o lado mais urbano e a zona portuária”, como explicou Rui Alexandre.

O presidente do conselho de administração da APL, Manuel Frasquilho, acrescentou que este empreendimento, que tem um financiamento comunitário de 40 por cento, vai “permitir o início da recuperação de uma área relativamente degradada da zona ribeirinha da cidade e da consolidação das suas acessibilidades”.

Fig. 54: Notícia sobre o novo terminal de cruzeiros. Fonte: jornal *Público* (Suplemento Local, p. 26), de 20 de Abril de 2007.

Do ponto de vista do actual governo, o investimento num novo terminal de cruzeiros visa: “marcar uma posição de futuro na indústria dos cruzeiros” e “adaptar a oferta dos serviços portuários e logísticos às necessidades do mercado e às exigências dos operadores”. Assim, os objectivos fundamentais da construção do novo terminal, são três:

- 1) “beneficiar as condições de recepção de navios de cruzeiro e seus passageiros e tripulantes”;
- 2) “permitir a reorganização espacial do Porto de Lisboa, disponibilizando a área dos actuais terminais de Alcântara e Rocha do Conde d’Óbidos para a operação de contentores”; e
- 3) “melhorar a integração urbana, concentrando o tráfego de navios de cruzeiro numa zona nobre da cidade, com melhoria da qualidade do serviço oferecido aos turistas que nos chegam por via marítima.”

#### **8.7.1. Opiniões e preocupações dos intervenientes na actividade**

A discussão relativamente ao projecto do novo terminal não é nova, e a maior parte dos actores intervenientes na actividade criticam o atraso nos investimentos e, quando “já se ouve falar nisso há tantos anos”, alguns já nem acreditam na concretização destes projectos. Na opinião de um entrevistado, este impasse deve-se ao facto de a APL ser nomeada pelo governo e ter “orientações que vêm de cima”, por isso as opções estratégicas relativamente à localização do terminal de cruzeiros também têm mudado consoante quem está no poder, o que tem atrasado sucessivamente estes processos (entrevista, 09/02/07).

*Tenho curiosidade, em saber se sempre arranca, se não arranca, e quando, porque penso que é urgente, se Lisboa quer ser uma opção de paragem de cruzeiros - e estamos a falar de navios de cruzeiros cada vez maiores, e que trazem cada vez mais pessoas à cidade de Lisboa; e quando não vêm à cidade de Lisboa, vão para Fátima, vão para Cascais, ou vão para o Estoril, com excursões organizadas. (...) Ou seja, eu penso que é urgente, e seria uma pena se Lisboa não aproveitasse este boom de navios que vêm cá. (...) É uma oportunidade, não só quando o turista vem, por umas horas, conhecer a cidade, e que fica surpreendido com a beleza de Lisboa, como penso que gera ainda mais oportunidades, porque essas pessoas vão falar a outros turistas, vão falar com a família, com outros amigos, e podem voltar a Lisboa, exactamente porque ficaram bem impressionados. Por isso é uma pena não...*



*Já ouvi falar que se está a pensar e a falar no novo terminal, mas também já há alguns anos que oiço essa referência! Não sei, exactamente como é que está esse projecto, mas acho que, para a cidade de Lisboa, era uma pena muito grande não aproveitarem os cruzeiros, porque é uma oportunidade, mesmo a nível de actividade económica da cidade.*

[Entrevista, 06/02/07]

Apesar das expectativas, em relação à construção de raíz de uma infra-estrutura para receber os navios de cruzeiro, alguns dos actores sociais envolvidos nesta actividade consideram que o bom funcionamento do turismo de cruzeiros em Lisboa passa por outros factores, independentes do novo terminal, que se prendem mais com as infra-estruturas e condições de acolhimento da própria cidade (nomeadamente através da resolução dos problemas identificados no ponto 8.6.2.).

*Acho que se fizerem o novo terminal vai ser uma coisa muito mais moderna e muito mais adaptada à realidade, quer nos raio-x, quer nos embarques de bagagens - que, hoje em dia, é uma coisa mais rudimentar, porque têm os carrinhos, e depois levam até ao navio...*

*Mas eu acho que... não é isso que faz um porto! (...) Às vezes são pequenos pormenores, como seja os taxistas; como seja, mais estacionamento para os autocarros...*

*Por exemplo, uma coisa importantíssima era os autocarros poderem passar naquele viaduto em Alcântara (...) Assim, à hora de ponta, têm que subir o Viaduto da Infante Santo, ir à Estrela, Marquês, Avenida da Liberdade, até chegar à Praça do Comércio; ou, ir pela D. Carlos I e pela 24 de Julho, que também está empatada a essa hora - por isso o shuttle demora uma hora, quando o centro da cidade é ali ao lado.*

[Entrevista, 31/01/07]

No entanto, alguns dos actuais intervenientes no sector manifestam o seu descontentamento, pelo facto de não terem sido considerados (pelo menos até à conclusão deste estudo) nos processos de planeamento e decisão relativos ao projecto do novo terminal. Por exemplo, um dos entrevistados referiu que tinha sido convidado a participar um órgão consultivo criado no porto de Leixões, a propósito do respectivo terminal de cruzeiros, queixando-se da falta de diálogo e comunicação no caso do porto de Lisboa. Outros, criticaram o facto de terem conhecimento dos projectos apenas através do que vem a público nos jornais, e muitos consideram que a sua experiência de longa data deveria ser valorizada e integrada nos projectos em curso.

*Aqui no porto de Lisboa, até hoje não fomos informados de nada sobre o novo projecto do Terminal de passageiros. Não nos mostraram planos nenhuns, nem nos perguntaram a*

*mínima opinião que possamos ter em relação a isso – que eu acho que é essencial, considerando que as pessoas que o vão usar são os nossos clientes! Portanto, acho que o lógico seria falar com as pessoas:*

*1) que estão no cais todos os dias*

*2) com o agente, que conhece a realidade da representada, portanto das companhias de cruzeiros.*

*(...) As decisões são tomadas a um nível muito superior, muitas vezes por pessoas que nunca pisaram um cais!*

[Entrevista, 24/01/07]

*Eles quando reestruturaram a estação [TPR] caíram no erro de não consultarem quem trabalhava cá... E então... Não só aqueles [balcões à entrada do TPR, que raramente são utilizados], como havia aqui ao meio outros balcões idênticos... E ali na Alfândega, exactamente o mesmo - que acabou por, objectivamente, não servir para nada! Era um desenho muito bonito, era um esquema muito perfeito, mas em termos de eficácia não era funcional. (...) Não estava adequado às necessidades que estão aqui neste serviço. (...) E aquilo não correspondia, prontos, às necessidades, foi tudo arrancado. Como ali dentro, na Alfândega também.*

*É assim: aí é uma falha do porto de Lisboa. Por norma, nunca se consulta quem é entendido aqui nos serviços, e quem trabalha aqui.*

*(..)Acontece como os torniquetes: o porto de Lisboa – alguém – achou por bem pôr os torniquetes. Não sei para controlar quem, se foi para controlar o número de pessoas, se foi para controlar o movimento das pessoas... Uma coisa é certa: nunca foi utilizado!...*

*Pelo contrário... Não só por ser torniquetes criam dificuldades na passagem, como a forma como foram colocados - com uma rampazinha - que cria uma armadilha fac à faixa etária que este movimento normalmente realiza.*

[Entrevista, 06/12/06]

Para além das questões relacionadas com a participação, dos intervenientes na actividade no “desenho” do novo terminal; outras, como as acessibilidades rodoviárias; os lugares de estacionamento e os circuitos de circulação, entrada e saída no novo terminal; a compatibilização de vários usos (comercial *versus* portuário, por exemplo); ou, a importância de separar as operações de *turnaround* das escalas normais – o que poderá implicar a manutenção do actual terminal de cruzeiros de Santa Apolónia, a funcionar em paralelo à infra-estrutura que irá ser construída -, também preocupam os actores sociais com quem falei.

*(...) A minha perspectiva é que isto não deve ser privatizado. Pelo menos não totalmente, ou se o for, por uma empresa de capital misto, onde a APL também esteja. Porque... apesar de*

*isto ser um negócio turístico – que o é -, mas assenta sobre navios, não é?! E, portanto, tem especificidades próprias, que não podem ser descuradas, em detrimento de uma qualquer área comercial, ou de restaurantes, ou de lazer, não é?! As coisas não são incompatíveis, mas... há questões que se têm que acautelar em qualquer coabitação de usos, não é? E, de facto, os navios trazem cada vez mais necessidades logísticas, do ponto de vista de cais e do ponto de terra – por causa do volume dos autocarros...*

*(...) Nós, actualmente, temos 1300 metros de cais, mais ou menos, no total 1350m. O novo terminal, ficamos com 1070m. Tem uma vantagem, porque seria um cais no mesmo local, seguido...; ele não é contínuo, porque ele faz uma inflexão, portanto não dá para atracar, não é uma linha direita, mas teria alguma vantagem em relação a este espaçamento. No entanto, a gente não íamos aumentar de capacidade, íamos diminuir! (...) Eu defendo que se mantenha a actual estação de Santa Apolónia. Não perspectivo que só com um terminal que nós dêmos vazão àquela área de cais. Portanto eu acho que devemos manter no mínimo dois pólos, duas estações. (...) Uma coisa que fazemos aqui constantemente, misturamos navios, não é? Não se faz isso, não se deve fazer isso! Portanto, se eu tenho um embarque, esse navio deve estar sozinho, a fazer o embarque sossegado! Eu não devo meter lá mais pessoas...*

[Entrevista, 09/02/07]

A construção do novo terminal de cruzeiros obriga, também, a reflectir sobre o destino das antigas estações marítimas de passageiros, de Alcântara e da Rocha Conde d'Óbidos – que perderão definitivamente essa função, podendo contudo, de acordo com alguns entrevistados, vir a converter-se em espaços museológicos relacionados com a actividade portuária e marítima (ali poderá nascer, por exemplo, o Museu do Porto de Lisboa).

*(...) Confesso, que a mim dá-me um bocado de pena também, ver as Estações Marítimas (...) Poder-se-á, enfim, desaproveitar do lado de mar para os cruzeiros, e ficar para os contentores; e do lado de terra transformar-se num Museu, ou transformar-se... Há muita coisa em aberto!*

[Entrevista, 09/02/07]

Finalmente, a localização do futuro terminal suscita novas questões, no que respeita à relação do porto e do turismo de cruzeiros com a cidade, e à relação cidade-rio na zona entre o Jardim do Tabaco e Santa Apolónia.

*(...) Santa Apolónia, fica muito mais perto do centro da cidade, isso fica! Qualquer passageiro ali, poderá ser mais roubado pelos carteiristas [riso] mas... vai a pé, para Alfama, vai a pé para o Castelo, vai a pé... Portanto, ali tem outra vantagem, quanto a mim, que é: torna o*

*negócio mais visível ao comum do lisboeta! Do lisboeta, ou das pessoas que aqui trabalham! (...) E de facto, quando eles passam ali no Terreiro do Paço... quando atracam em Santa Apolónia, aquilo dá um impacto...! Portanto, tem essa vantagem também, não é?! A cidade aperceber-se-á melhor que isto existe, que isto está cá.*

[Entrevista, 09/02/07]

*O porto de Lisboa deveria ter mais apoio nisto dos cruzeiros!*

*(...) Porque, ao fim ao cabo, quem ganha mais com os passageiros nem é o porto, é a cidade. E a Câmara deveria apoiar este tipo de actividade ao nível do porto. Porque são eles que lucram com os passageiros: eles saem e fazem as despesas lá fora, e os consumos lá fora. Não é o porto que ganha com isso, são eles, são os comerciantes, e é a Câmara!*

[Entrevista, 01/02/07]

Segundo o *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa*, elaborado pela Câmara Municipal de Lisboa, o novo terminal de cruzeiros “na área histórica da cidade, permitirá reformular a oferta turística em terra, dando continuidade ao progressivo aumento de turistas”, criando “uma série de oportunidades para renovação de um espaço nobre da frente ribeirinha, entre a principal gare de comboios da cidade, e o centro, representado pelo Terreiro do Paço” e, “para valorizar e promover as ligações directas e por modo pedonal à cidade história”, pelo que poderá ser o “impulso necessário para a renovação urbana dos bairros históricos” (CML, 2008: 41;60). No entanto, as poucas notícias até hoje vindas a público, sobre o novo terminal de cruzeiros, já deram azo a polémicas<sup>138</sup>.

Apesar do compromisso de diálogo, estabelecido entre o porto de Lisboa (seguindo a orientação da Tutela) e o município lisboeta, no que respeita ao desenvolvimento e concretização do projecto do novo terminal de cruzeiros, resta saber até que ponto existirá uma efectiva articulação deste projecto com o tecido urbano e social envolvente (que, desde logo importa conhecer aprofundadamente). Terão os habitantes locais uma participação mais activa neste processo? Que repercussões advirão para o centro histórico de Lisboa? Embora ainda pouco estudada e equacionada no âmbito do turismo urbano, qual será a *capacidade de carga* para a recepção de turistas/visitantes nesta zona da cidade? Que novas utilizações e que utilizadores para esta frente Tejo? Que

---

<sup>138</sup> Que motivaram, inclusivé, a apresentação, por parte da APL, de uma queixa-crime por difamação contra o jornalista Miguel Sousa Tavares (veja-se o comunicado com esclarecimentos públicos pela APL em: <<http://www.portodelisboa.pt/portal/pls/portal/docs/1/1828003.PDF>>).

políticas existem relativamente ao futuro do turismo de cruzeiros em Lisboa, e que actores sociais estão envolvidos?

Em suma, o projecto do novo terminal torna-se ainda mais relevante, por suscitar interrogações e discussões alargadas, em torno das opções de desenvolvimento portuário, urbano e turístico na orla litoral da capital.

## 9. REFLEXÕES FINAIS

*(...) Os cruzeiros são um bocadinho esquecidos. Os cruzeiros para a cidade de Lisboa... São bonitos para aparecer na notícia, e tal... O navio, ou vem o Queen Mary e tal, aparece... Mas, esta promoção tem que ter sustentabilidade, não é?*

*(...)De facto, em termos nacionais não há estratégia! E as orientações da Secretaria de Estado dos Transportes, não apontam nada para os cruzeiros (...) As pessoas não conhecem esta indústria, não conhecem... Agora, isto de facto são turistas que entram!*

[Entrevista, 09/02/07]

Esta pesquisa teve como ponto de partida a presença ostensiva dos navios de cruzeiro no porto de Lisboa, nos últimos anos, que se tem traduzido em visibilidade mediática, em publicidade autárquica, e em debates públicos em torno da localização do novo terminal de cruzeiros.

O fenómeno do crescimento do turismo de cruzeiros em Lisboa, desencadeou uma questão activa na sociedade, que envolve, ao mesmo tempo, aspectos de carácter político, questões relativas ao ordenamento do território e à paisagem urbana, e questões culturais, tudo questões que mobilizam a problemática da identidade urbana. Curiosamente, apesar deste facto, verifica-se uma escassez de produção científica nacional sobre esta temática complexa. A importância do turismo parece limitar-se à vertente económica, e as decisões continuam a recolher-se ciosamente às instâncias administrativas e técnicas. A dimensão sócio-cultural do fenómeno do turismo de cruzeiros é peremptória, mas com que contornos, com que alcance, em que dimensões? Foi partindo destas interrogações que se desenhou esta investigação.

A compreensão do fenómeno do turismo de cruzeiros convoca, pois, diversos temas: do transporte marítimo de passageiros, ao turismo de massas contemporâneo; das transformações portuárias, à crescente turistização (ou turistificação) das frentes de água urbanas. Neste estudo, centrado no caso de Lisboa, a ênfase dada à perspectiva diacrónica partiu da necessidade de compreender mais aprofundadamente os processos de transformação da cidade e do porto, que enquadram o turismo de cruzeiros dos nossos dias – processos enraizados nas especificidades geográficas, culturais, económicas e sócio-políticas locais mas, simultaneamente, indissociáveis das transformações à escala mundial.

No que respeita à construção metodológica desta pesquisa, as gares marítimas acabariam por tornar-se lugares-chave, eleitos unidades centrais de observação no decurso do trabalho de campo. Intuitivamente, a aproximação aos navios de cruzeiro conduziu-me aos terminais de cruzeiro, que se constituem como “nós” obrigatórios na fluída rede de trânsitos (efémeros) dos passageiros e tripulantes dos navios de cruzeiro, congregando, ao mesmo tempo, inúmeros actores sociais (formais e informais) que intervêm nesta actividade em Lisboa. Aqui, contrariamente ao que se tem verificado na maioria dos estudos antropológicos na capital (em bairros, por exemplo), não se trata de um contexto residencial mas de um contexto de trabalho, pelo que, nas relações com os interlocutores, foi dada mais ênfase a aspectos relacionados com o universo profissional, em detrimento de outros dados biográficos. Apercebi-me da importância das memórias, das relações familiares, e dos próprios contextos residenciais, nas vivências da *portuaridade* e da *maritimidade*, de muitos dos que trabalham na área do porto de Lisboa (funcionários da APL, e não só), mas estas questões ultrapassavam o âmbito desta dissertação, pelo que serão objecto de estudos posteriores.

Dada a complexidade do contexto urbano, a abordagem etnográfica nesta pesquisa não se limitou ao espaço físico dos terminais e áreas adjacentes, ensaiando outros percursos e territórios: “seguindo” os trajectos de alguns intervenientes (passageiros, tripulantes,...) - e todas as pistas que permitissem traçá-los (conversas, notícias de jornais, folhetos publicitários, etc.); visitando outros (agentes de navegação; operadores turísticos; autoridades, etc.), nos seus locais de trabalho habituais, disseminados pela cidade (muitos ainda, e tradicionalmente, situados na zona ribeirinha – como os dos agentes de navegação).

Para tentar compreender a macro-escala, essa imensa «teia de redes»<sup>139</sup> da indústria do turismo de cruzeiros, a estratégia da pesquisa foi (também) – na linha de flexibilização da metodologia etnográfica defendida por Gupta e Ferguson (1997:37) - a multiplicação e diversificação de fontes: fotografias, relatórios institucionais, estatísticas, inquéritos, sites internet, imprensa, documentários, jornais de bordo, brochuras publicitárias das companhias de cruzeiro, etc..

Esta investigação permitiu verificar como o turismo de cruzeiros se transformou numa indústria globalizada, caracterizada pela desterritorialização do capital, da mão-de-obra e do próprio lugar turístico: através da mobilidade e capacidade de

---

<sup>139</sup> Expressão utilizada por Cristiana Bastos (1997:413).

reposicionamento dos navios; da utilização das “bandeiras de conveniência”; da concentração em grandes grupos económicos com capital multinacional; ou, do recrutamento de mão-de-obra à escala global, com tripulações com mais de 50 nacionalidades em cada de navio (Wood, 2000: 350; 352-353). À semelhança do que acontece noutros sectores da indústria turística, a lógica dos grandes grupos económicos conduz à maximização do controlo e gestão dos subsectores associados ao turismo de cruzeiros, seja ao nível da distribuição (agências de viagens, seguradoras), das companhias aéreas e cadeias hoteleiras, da logística internacional de abastecimento dos navios, ou da expansão comercial nos portos visitados (investindo até nos próprios terminais de cruzeiro).

No contexto global de grande competitividade entre lugares, a afirmação das “identidades marítimo-portuárias” passa também pela relevância simbólica do turismo de cruzeiros, último reduto da navegação marítima de passageiros. Ícones de uma portuaridade mais *soft*, menos polémica que a dos mal-amados contentores, os navios de cruzeiro evocam imaginários cosmopolitas e românticos, trazendo a bordo os tão desejados “turistas” (que na realidade são, na maioria, excursionistas, que não pernoitam na cidade).

No caso concreto de Lisboa, uma das problemáticas norteadoras da pesquisa foi, precisamente, a de quais seriam as interacções e intervenientes locais, associados ao turismo de cruzeiros, e como é que estes se articulariam “glocalmente” (Robertson, 1995) com a(s) escala(s) de actuação desta indústria global. Deste modo, através de uma abordagem etnográfica, identificaram-se os principais actores sociais locais e respectivos níveis de actuação, procurando compreender as especificidades locais, mas também as relações existentes a diversas escalas.

As diversas autoridades que actuam no contexto do porto de Lisboa (APL, Capitania, SEF, Alfândega, Sanidade Marítima), juntamente com os agentes de navegação, são, essencialmente, responsáveis pelas relações entre o navio e o porto, e pelos aspectos associados à navegação e segurança (das embarcações, dos passageiros e do próprio porto). A partir do momento em que os passageiros (e, nalguns casos, também os tripulantes) transpõem os terminais de cruzeiro, passam de imediato para o domínio das agências que organizam excursões, ou ficam por sua conta (independentes), ou, noutros casos, utilizam o serviço e *shuttle* até ao centro da cidade e a partir daí ficam autónomos. Assim, o que o trabalho de campo indicia, é a ausência de



comunicação entre estes dois mundos: o das relações “navio-porto”, e o das relações “navio-cidade”.



Fig. 55: *Voyager of the Seas* à partida do terminal de Santa Apolónia (15.05.06).

Ou seja, apesar da imagem poderosa e marcante destes navios - que se impõem na paisagem e na contemporaneidade turística de Lisboa - lhes garantir uma presença nos *media* e nos discursos políticos, a visibilidade deste fenómeno não tem tido reflexo na concertação de estratégias e actuações, ao nível dos diversos poderes públicos (várias autoridades com diferentes tutelas; poder central e poderes locais), e entre estes e os intervenientes do sector privado<sup>140</sup>, como ficou demonstrado, através das opiniões de diversos actores sociais envolvidos nesta actividade. Actualmente, à excepção da colaboração entre a APL e a ATL, e da intenção de cooperação entre o porto e a CML, em torno do projecto do novo terminal de cruzeiros, não parecem existir parcerias entre os diversos intervenientes e interessados nesta actividade (incluindo: os agentes de

---

<sup>140</sup> Alguns interlocutores com quem falei consideram, aliás, que não existe uma verdadeira política portuária a nível nacional, nomeadamente no que respeita ao turismo de cruzeiros (sendo que existem vários investimentos em curso, e os próprios portos nacionais podem vir a competir entre si).

navegação; os taxistas; os motoristas de autocarros, e/ou as empresas de camionagem alugadas e sub-alugadas; os hotéis da capital com programas pré e pós-cruzeiro; ou até, os responsáveis dos monumentos e museus).

Através da abordagem etnográfica ao turismo de cruzeiros em Lisboa, constatou-se a complexidade local deste fenómeno, a começar pela diversidade segmentada e multinacional dos próprios navios – com diversos tamanhos e classes de luxo -, e dos passageiros e tripulantes que visitam Lisboa. Embora esta pesquisa não tenha desenvolvido os aspectos mais urbanos, das relações dos passageiros e tripulantes com a cidade (com eventuais contactos com outros “hosts”), o que sobressai é a diversidade de intervenientes e a imensa desmultiplicação de intermediários culturais e turísticos (Smith, 2001:276-277), no acolhimento a estes visitantes, que entram em Lisboa pela porta marítima do Tejo.

Neste terreno, a oposição *hosts – guests* (Smith, 1978) perde significado, perante as múltiplas intermediações que se estabelecem entre os *visitantes* e os *visitados*. Para começar, a própria transitoriedade extrema dos visitantes/passageiros de cruzeiro, parece inviabilizar o estabelecimento de quaisquer relações com os “visitados/nativos/locais”. Depois, surge a dificuldade de distinguir claramente os passageiros de cruzeiro dos restantes visitantes: especialmente no caso dos independentes, ao disseminarem-se pela cidade, perdem-se no anonimato urbano, misturando-se com outros visitantes, turistas e utilizadores multiculturais de Lisboa; a que acresce, na complexidade cosmopolita da cidade contemporânea, a dificuldade em perceber quem podem ser os “anfitriões/visitados” (Hannerz, 1993; Sieber, 1997a; Pujadas, 2005).

Em paralelo, a análise do turismo de cruzeiros em Lisboa evidencia o carácter comercial e “instrumental” (Nuñez,1978:212) das relações entre visitantes e anfitriões, também permeadas por conflitos (como os que advêm do carácter “predatório” de alguns anfitriões, como os taxistas). Além disso, a perspectiva mais “microscópica” sobre este fenómeno social, alerta para a existência de actores sociais menos visíveis (como os tripulantes e as suas ligações em terra); e, para o “potencial de metamorfose” do turismo de massas contemporâneo, com os seus jogos de “máscaras” (nomeadamente no “guarda-roupa” dos intervenientes, nos “cenários” adoptados, e nos diversos “dispositivos de identificação amovíveis”), que dificultam, embora tornem mais apaixonante, o trabalho dos antropólogos e de outros investigadores destas temáticas (Velho, 1994; Cazes & Courade, 2004).

Em Lisboa, o turismo de cruzeiros é assumido, por diversas entidades e poderes públicos (governo, MOPTC, ICEP, porto de Lisboa, município, ATL, etc.) como sinónimo de mais valia para a cidade e para o país. Os investimentos (*marketing*, participação em feiras internacionais, melhoria das infra-estruturas existentes e construção do novo terminal), vão no sentido de atrair mais navios de cruzeiro e mais passageiros. No entanto, ao partir do pressuposto “quanto mais navios e mais passageiros, melhor”, têm-se descurado investigações aprofundadas sobre as dinâmicas locais concretas, geradas por estes movimentos de navios, passageiros e tripulantes<sup>141</sup>. Adicionalmente, existe o risco de que a atenção excessiva ao projecto do novo terminal, faça esquecer, ainda mais, as carências nas condições de recepção turística da própria cidade. Como afirmaram alguns interlocutores, há “coisas básicas” – como a existência de casas de banho públicas limpas, ou estacionamento para os autocarros de turismo – que poderiam realmente marcar a diferença.

Esta investigação permite, portanto, concluir que existe ainda um grande desconhecimento acerca desta actividade em Lisboa. Desde logo, no que respeita aos visitantes que vêm a bordo dos navios de cruzeiro, desconhecem-se os itinerários turísticos dos passageiros independentes (que não compram excursões organizadas e visitam a cidade autonomamente) e as respectivas práticas – *Que locais visitam? Como ocupam o seu tempo na cidade? Que meios de transporte utilizam nas suas deslocações?* Quanto aos benefícios que este tipo de turismo pode trazer para a cidade, faltam estudos que, por exemplo, avaliem a real importância económica local dos *turnarounds* e dos programas pré e pós-cruzeiro, e que avaliem os gastos dos passageiros e tripulantes na cidade, durante as escalas dos navios. Relativamente ao desejado crescimento do movimento de navios de cruzeiro, e ao projecto do novo terminal, importa, também, avaliar os possíveis impactos destes fluxos, efémeros mas massivos, na cidade e arredores e, em particular, no centro histórico lisboeta – *Qual a “capacidade de carga” da cidade e do centro histórico? Que interações se estabelecem entre os passageiros e tripulantes e a população local? Como é que o turismo de cruzeiros se reflecte na vida urbana e nos habitantes e utentes da cidade?*

---

<sup>141</sup> Nesta óptica, que privilegia os “turistas” (aliás, excursionistas), a maioria dos dispositivos de recepção locais são pensados apenas para os passageiros, esquecendo-se as necessidades dos tripulantes (muitos dos quais também são visitantes e/ou utilizadores dos serviços portuários e da própria cidade), e mesmo dos outros actores sociais que trabalham no sector.

Finalmente, recoloca-se a interrogação: *Em que medida é que a identidade turística e marítima de Lisboa se constrói para e através do turismo de cruzeiros?*

Quanto aos possíveis desenvolvimentos deste estudo, a compreensão dos aspectos mais urbanos do fenómeno, isto é, das relações turísticas (e não só) que se proporcionam (ou não) através das visitas efémeras dos passageiros e tripulantes dos navios de cruzeiro, na cidade de Lisboa e arredores, torna-se indispensável. Existe, também, a possibilidade de se estabelecerem análises similares e comparativas com outras cidades portuárias (nacionais e/ou internacionais).

Por outro lado, poderá ser interessante analisar os discursos e as representações que constróem a imagem turística da cidade, associada ao turismo de cruzeiros, nomeadamente através da mediação cultural exercida pelas próprias companhias de cruzeiros<sup>142</sup>, ao promoverem os portos visitados nos jornais de bordo e brochuras turísticas, e através dos departamentos de excursões dos navios e da sua articulação com os operadores turísticos locais .

---

<sup>142</sup> Que se incluem nas “cadeias de intermediários” que proporcionam a vinda dos “*guests*”.

## Today's Shore Excursions

### Lisbon Shuttle Bus Service

There is a continuous shuttle bus service from ship to Commerce Square, Downtown, Lisbon and vice versa that takes approximately 20 minutes.

Please note we anticipate our busiest time to be approximately 8:00am – 9:45am, therefore please plan your morning accordingly.

**On the actual day, you may purchase a Shuttle Bus Ticket from the Hostess on the bus and this will be charged to your onboard account.**

*Tour participants should carefully read tour tickets for meeting place.*

**Last Shuttle Bus leaves from Commerce Square at 9:00pm**

In order to avoid long line-ups and lengthy waiting periods at the pier, it is recommended that all guests should avoid taking the last Shuttle Bus back to the ship.

| Tour # | Excursion                   | Departure |
|--------|-----------------------------|-----------|
| LS01A  | Fatima & Batalha            | 8:45am    |
| LS02A  | City of Lisbon              | 9:15am    |
| LS03A  | Sintra & Cascais            | 9:00am    |
| LS04A  | Lisbon, Sintra & Cascais    | 9:30am    |
| LS05A  | Lisbon City Panoramic Drive | 10:00am   |
| LS07A  | Fatima On Your Own          | 9:45am    |


Guests holding tickets for **the above excursions** are asked to **meet in the Celebrity Theater, Deck 7.**

|       |                               |        |
|-------|-------------------------------|--------|
| LS06A | Lisbon by Tram                | 9:45am |
| LS08A | Arrábida                      | 8:30am |
| LS09A | Guincho By Bike & Beach Break | CxI    |
| LS10A | Sintra & Cascais 4WD Safari   | CxI    |
| LS14A | Lisbon Walking Tour           | 9:45am |
| LS25A | Lisbon & Aquarium             | 9:30am |
| LS27A | Medieval Obidos               | 8:45am |
| LS28A | Evora - Unesco Heritage Site  | 8:45am |

Guests holding tickets for **the above excursions** are asked to **meet in the Rendez-Vous Square, Deck 6.**

As no announcements will be made over the Public Address system, please be on time, and remember to bring your tour tickets with you.


Onboard Recycling



## Celebrity Showtime

Celebrity Cruises is Proud to Present

# Portuguese Folkloric Show



## 7:45pm • One Show Only!

Celebrity Theater, Decks 6,7

PLEASE NOTE: Video and audio taping of all shows is prohibited. No children in the front row. Smoking is not permitted in the Theater. For your own convenience and comfort please be seated before the show begins. Seating on a first come basis. Thank You.

Celebrity Today • Galaxy • Wednesday, December 6, 2006

Fig. 56: Excertos de jornal de bordo do navio *Galaxy* (Celebrity Cruises).

## 10. BIBLIOGRAFIA

- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (2007) *Tráfego de cruzeiros 2006: Relatório de Actividade*, Lisboa: APL - Direcção de Cruzeiros. Disponível online em: <[http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA/CRUZEIROS/ESTATISTICAS](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/CRUZEIROS/ESTATISTICAS)>.
- \_\_\_\_\_ (2006) *Tráfego de cruzeiros 2005: Relatório de Actividade*, Lisboa: APL - Direcção de Cruzeiros.
- \_\_\_\_\_ (1998), *Frentes Ribeirinhas no Porto de Lisboa*, CUNHA, Ana Cristina dos Reis e (Org.), Lisboa: APL.
- \_\_\_\_\_ (1991) *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa: APL.
- \_\_\_\_\_ (1987) *100 anos do Porto de Lisboa*, investigação histórica de NABAIS, António José Castanheira Maia; RAMOS, Paulo Oliveira. Lisboa: APL.
- \_\_\_\_\_ (s/d, 1914?) *Le Port de Lisbonne*, Lisbonne: Administration du Port de Lisbonne/Imp. A Editora Limitada.
- ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA (AGPL) (1958) *Imagens do Porto de Lisboa*, Lisboa: AGPL.
- \_\_\_\_\_ (1948) *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*, Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda..
- AGAR, Michael H. (1996) *The professional stranger: an informal introduction to ethnography*, San Diego: Academic Press.
- ALVES, Vera Marques (1997) “Os Etnógrafos Locais e o Secretariado da Propaganda Nacional. Um Estudo de Caso.”, *Etnográfica*, 1(2), p. 237-257.
- APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) (1996) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, London and New York: Routledge.
- APOSTOLOPOULOS, Yiorgos (1996) “Introduction: Reiventing the Sociology of Tourism” in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, London and New York: Routledge.
- APPADURAI, Arjun (2004)[1996] *Dimensões Culturais da Globalização: A modernidade sem peias*, Lisboa: Teorema.
- \_\_\_\_\_ (1991) “Global Ethnoscapes: Notes and Queries for a Transnational Anthropology” in FOX, Richard G., *Recapturing anthropology: working in the present*, Santa Fé, New Mexico: School of American Research Press.
- ARAÚJO, Norberto de (1993) [1938-1939] *Peregrinações em Lisboa – IX*, Lisboa: Vega (2.<sup>a</sup> Edição).
- ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA (2004) *9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, Lisboa: AML.
- ASHWORTH, G. J. & J. E. TUNBRIDGE (2000) “The tourist city” in *The Tourist-Historic city: Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*. London: Pergamon/Elsevier, pp. 53-81.

- ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES (1988) *Lisboa a Cidade e o Rio : Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa*, Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.
- ASSOCIATION OF SOCIAL ANTHROPOLOGISTS OF THE UK AND COMMONWEALTH (2007) *Thinking through tourism – Conference programme and book of abstracts*, Annual Conference, London Metropolitan University, 10<sup>th</sup>-13<sup>th</sup> April.  
Disponível online em: <<http://www.nomadit.co.uk/downloads/asa07book.pdf>>.
- AUGÉ, Marc (1994) [1992] *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*, Lisboa: Bertrand Editora,
- AURINDO, Maria José (2006) *Portugal em cartaz: representações do destino turístico (1911-1986)*, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Estudos de Geografia Humana e Regional, Nova série, N.º 48.
- BAILEY, Carol A. (1996) *A Guide to Field Research*, Thousand Oaks: Pine Forge Press.
- BAPTISTA, Luís; NUNES, João Pedro Silva (Orgs.) (2005) "Editorial - Dossier Cidade Lúdica, Cidade Residencial", *Forum Sociológico*, n.ºs 13/14 (2.ª Série), pp. 31-46.
- BARATA, Hermínio Dias (1996) *O porto de Lisboa: o porto, a economia regional e o território*, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa.
- BASTOS, Cristiana (1997) "Macroantropologia: como chegar aos imponderáveis quotidianos na aldeia global", in *Dinâmicas Multiculturais, Novas Faces, Outros Olhares – Actas das sessões temáticas do III Congresso Luso-Afro-Brasileiro*, Vol. III, p. 409 – 415, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais.
- BAUDOQUIN, Thierry; COLLIN, Michèle; PRELORENZO, Claude (Coords.) (1997) *Urbanité des Cités Portuaires*, Paris: L'Harmattan
- BEAUD, Stéphane; WEBER, Florence (1998) *Guide de l'enquête de terrain*, Paris: Éd. La Découverte.
- BERGER, Arthur Asa (2004) *Ocean Travel and Cruising: A Cultural Analysis*, New York: The Haworth Hospitality Press.
- BRITO, Joaquim Pais de (1982) "O Estado Novo e a aldeia mais portuguesa de Portugal", in *O fascismo em Portugal – Actas de Colóquio*, Lisboa: A Regra do Jogo.
- BOISSEVAIN, Jeremy (Ed.) (1996) *Coping with Tourists. European Reactions to Mass Tourism*, Providence - Oxford: Berghahn Books.
- BOYER, Marc (2002) "Comment étudier le tourisme?" *Ethnologie française*, XXXII, 2002, 3, pp. 393-404.
- BRITO, Raquel Soeiro de (1977) *Lisboa: esboço geográfico*, (Sep. Bol. Cultural da Junta Distrital de Lisboa, 82), Lisboa: Ramos, Afonso & Moita.
- BONILLO, Jean-Lucien (1992) "L'espace aux limites: la nouvelle architecture de la ville portuaire", in BONILLO, Jean-Lucien; DONZEL André; FABRE, Mario (Dirs.) *Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*, Les Cahiers de la Recherche Architecturale, N.º 30/31, pp. 203-212, Paris: Éditions Parenthèses.
- BRUNER, Edward M. (1995) "The Ethnographer/Tourist in Indonesia", in LANFANT, Marie-Françoise; ALLCOCK, John B. e BRUNER, Edward M. (Eds.), *International tourism: identity and change* pp. 224-241, London: Sage Publications.
- \_\_\_\_\_ (1989) "Of Cannibals, Tourists, and Ethnographers", *Cultural Anthropology*, Vol. 4, No. 4, (Nov., 1989), pp. 438-445.

- BURGESS, Robert G. (1997) [1984] “Dos campos de coral às ruas da cidade: a pesquisa de terreno «à casa torna»”, in *A Pesquisa de Terreno: Uma Introdução*, pp. 11-31, Oeiras: Celta Editora.
- BURNS, Peter M. (1999) *An introduction to tourism and anthropology*, London: Routledge.
- CABRAL, Natércia Rêgo (2004) “Portugal: A Experiência de Lisboa” in II Curso Internacional de Relaciones Puerto-Ciudad: La Gestion de los frentes marítimos, Santander. Disponível online em: [http://www.aml.pt/rete/webstatic/publicacoes/sugere/\\_docs/Santander\\_2004.pdf](http://www.aml.pt/rete/webstatic/publicacoes/sugere/_docs/Santander_2004.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2001a) “O desenvolvimento dos cruzeiros turísticos e as gares de passageiros de Lisboa” in SOUSA, João Figueira de (Ed.) *Transportes aquáticos e interfaces terra-água na área metropolitana de Lisboa*, pp. 135-171, Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.
- \_\_\_\_\_ (2001b) “Revitalização das frentes ribeirinhas no porto de Lisboa”, *Portus*, Ano 1, N.º 1, Setembro, pp. 33-38.
- \_\_\_\_\_ (1997), “Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa”, *Mediterrâneo*, N.º 10/11, Jan.-Dez. 1997.
- CAETANO, Carlos (2004) *A Ribeira de Lisboa: Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*, Lisboa: Pandora.
- CALDEIRINHA, Vítor (2004) “Lisboa: uma nova identidade porto/cidade. A actividade portuária como função urbana”, in *9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, pp. 133-135, Lisboa: AML.
- CASTILHO, Júlio de (1893) *A Ribeira de Lisboa : descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*, Lisboa: Imprensa Nacional. Disponível online, na Biblioteca Nacional Digital, em: <http://purl.pt/6637/3>.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2008) *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa*, Lisboa: CML - Departamento de Planeamento Urbano da Direcção Municipal de Planeamento Urbano. Disponível online em: [http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/004/pifir/documento\\_enquadramento.pdf](http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/004/pifir/documento_enquadramento.pdf)
- \_\_\_\_\_ (2004) *Dossier de Candidatura da Baixa Pombalina a Património Mundial*, Lisboa: CML - Vereação do Licenciamento Urbanístico e Reabilitação Urbana. Disponível online em <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/006/pdf/dossier.zip>
- \_\_\_\_\_ (1993) *Atlas de Lisboa: A Cidade no Espaço e no Tempo*, Lisboa: Contexto Editora, Lda.
- CAPOCACCIA, Fabio (2001) “Crociere nel Mediterraneo”, *Portus*, Ano 1, N.º 2, Setembro, pp. 14-19.
- CARVALHO, Rómulo de (2000) *Memória de Lisboa*, Lisboa: Relógio D’Água Editores.
- CASTEJÓN, Rosa; CHARLIER, Jacques (Dirs.) (2000) *El renacer de los cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Madrid: Fundacion Portualia.
- CASTEJÓN, Rosa (2004) Intervenções na *9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, Lisboa: AML. p. 152 e p. 195.
- CAZES, Georges; COURADE, Georges (2004) “Les Masques du Tourisme”, *Revue Tiers Monde*, t. XLV, n.º 178, avril-juin 2004.



- CHADWIN, Mark L.; POPE, James A.; TALLEY, Wayne K. (1990) *Ocean Container Transportation: An Operational Perspective*. New York: Taylor & Francis.
- CHALINE, Claude (1997) “Forme urbaine et territoire en transition dans la ville portuaire de notre temps”, in BAUDOIN, Thierry; COLLIN, Michèle; PRÉLORENZO, Claude (Coords.), *Urbanité des Cités Portuaires*, pp. 345-358, Paris: L’Harmattan.
- CHAMBERS, Erve (1997) “Introduction: Tourism’s Mediators” in CHAMBERS, Erve (Ed.) *Tourism and culture: an applied perspective*, pp. 1-11, Albany: State University of New York Press.
- COHEN, Erik (1996a) [1984] “The Sociology of Tourism: Approaches, issues and findings”, in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 51-71, London and New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (1996b) [1984] “A phenomenology of tourist experiences”, in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 90-114, London and New York: Routledge.
- COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO (1995) *Navegando no Tejo*, Lisboa: CCRLVT.
- CORBIN, Alain (2001) [1995] *História dos tempos livres*, Lisboa: Teorema.
- CORDEIRO, Graça Índias; BAPTISTA, Luís Vicente; COSTA, Antonio Firmino da (Orgs.) (2003) *Etnografias urbanas*, Oeiras: Celta Editora.
- CORDEIRO, Graça Índias; FRIAS, Anibal (Resp.) (2001) *La ville sensible - Recherches en Anthropologie au Portugal*, n.º 7 Lisboa: Instituto Camões.
- CORDEIRO, Graça Índias (1997a) *Um lugar na cidade: quotidiano, memória e representação no Bairro da Bica*, Lisboa: Publicações Dom Quixote
- \_\_\_\_\_ (1997b) "Integração entre Perspectivas Micro e Macro em Antropologia Urbana: o Caso das Festas dos Santos Populares em Lisboa", in *Dinâmicas Multiculturais, Novas Faces, Outros Olhares - Actas das Sessões Temáticas do III Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 443-456.
- \_\_\_\_\_ (1994) “A Construção Social de um Bairro de Lisboa: a vocação marítima da Bica através dos seus registos de baptismo e de nascimento (1886-1970)”, *Ler História*, 26 (1994): 125-149.
- CORNELISSEN, Scarlett (2005) *The global tourism system: governance, development and lessons from South Africa*. Aldershot; Burlington: Ashgate.
- CORREIA, Luís Miguel (2007) *Lisboa na rota do mundo: Paquetes de Lisboa*, Lisboa: Porto de Lisboa.
- \_\_\_\_\_ (1992) *Paquetes Portugueses*, Lisboa: Edições Inapa.
- COSTA, António Firmino da (2003) [1986] “A pesquisa de terreno em sociologia”, in SILVA, Augusto Santos e PINTO, José Madureira (Orgs.) *Metodologia das Ciências Sociais*, Lisboa: Edições Afrontamento, 12.ª Edição.
- \_\_\_\_\_ (2002) “ Identidades culturais urbanas em época de globalização”, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Vol. 17, N.º 48, pp.15-30.
- COSTA, António Firmino da; BRITO, Joaquim Pais de; FERREIRA, Vitor Matias (1994) “Mesa-redonda sobre a cidade de Lisboa”, *Sociologia -Problemas e Práticas*, N.º 15, pp. 155-174.
- CRAVEIRO, Teresa (1997) “Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995”, *Mediterrâneo*, N.º 10/11, Jan-Dez: 47-67.

- CRICK, Malcolm (1996) [1989] “Representations of International Tourism in the Social Sciences: Sun, sex, Sights, Savings and Servility”, in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 15-49, London and New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (1994) *Resplendent Sites, Discordant Voices: Sri Lankans and international tourism*, Chur: Harwood Academic Publishers.
- CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (s/d) *The 2006 Overview*. Disponível online em: <<http://www.cruising.org/Press/overview%202006/2006OV.pdf>>
- CUNHA, Licínio (2007)[2001] *Introdução ao turismo*, Lisboa: Verbo (3.ª Edição).
- CURADO, B. de Paiva (1928) *O porto de Lisboa: ideias e factos*, Lisboa: Livraria Rodrigues.
- DANN, Graham; COHEN, Erik (1996) “Sociology and Tourism” in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 301-314, London and New York: Routledge.
- DAHLES, Heidi (1996) “The Social Construction of Mokum: Tourism and the Quest for Local Identity in Amsterdam”, in BOISSEVAIN, Jeremy (Ed.) *Coping with Tourists. European Reactions to Mass Tourism*, pp. 227-246, Providence - Oxford: Berghahn Books.
- DIAS, Marina Tavares (2003) [2001] *A Lisboa de Eça de Queiroz*. 2.ª Edição, Lisboa: Quimera Editores.
- \_\_\_\_\_ (1998) *A Lisboa de Fernando Pessoa*, Lisboa: Assírio & Alvim.
- di CESARE, Francesco (s/d) *L'industria crocieristica - Introduzione al settore*. Dispensa didattica per il corso di promoter crocieristico – Cesvitec Napoli. Disponível online em: <[venus.unive.it/ciset/cisetnew/file/Dispensa%20crocieristico.pdf](http://venus.unive.it/ciset/cisetnew/file/Dispensa%20crocieristico.pdf)>.
- DICKINSON, Bob; VLADIMIR, Andy (1997) *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*, New York: John Wiley & Sons Inc..
- DOMINGUES, Celestino M. (2000) *4 Décadas de Turismo: Contributo de uma Instituição*, Lisboa: Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo.
- DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (2006) “Contenedores y turistas: Reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto al inicio del siglo XXI”, *Revista Geografía, Espacio y Sociedad*, VOL. 1, nº 1. Disponível online em: <<http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php>>.
- ERIKSEN; Thomas Hylland; DØVING, Runar (1992) “In limbo: Notes on the culture of airports”, Paper presented at the workshop *The Consequences of globalisation for social anthropology* 2nd EASA Conference, Prague 30 Aug--3 Sept 1992. Disponível online em: <<http://folk.uio.no/geirthe/Airports.html>>.
- ESTEVENS, Dominique Larrouy (1994), “Lisbonne: un nouveau monde sur les rives du tague”, in CHALINE, Claude (Dir.) *Ces ports qui créent des villes*, pp. 103-130, Paris: Éditions L’Harmattan.
- FABRE, Mario (1992), “Les nouveaux territoires de l’économie portuaire”, in BONILLO, Jean-Lucien; DONZEL André; FABRE, Mario (Dir.) *Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*, Les Cahiers de la Recherche Architecturale, N.º 30/31, pp. 179-191 Paris: Éditions Parenthèses.
- FAINSTEIN, Susan S.; GLADSTONE, David (1999) “Evaluating Urban Tourism” in JUDD and FAINSTEIN (Eds.) *The Tourist City*, pp. 261-272, New Haven and London: Yale University Press.

- FAINSTEIN, Susan S.; JUDD, Dennis R.; (1999) “Cities as Places to Play”, in JUDD and FAINSTEIN (Eds.) *The Tourist City*, pp. 261-272, New Haven and London: Yale University Press.
- FERRÃO, João (2004) “A relação cidade/porto: iniciar um novo ciclo de debate”, in *9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, pp. 188-190, Lisboa: AML.
- FERREIRA, Vítor Matias (2004), *Fascínio da Cidade: Memória e Projecto da Urbanidade*, Lisboa: Centro de Estudos Territoriais (CET - ISCTE) e Ler Devagar.
- FERREIRA, Vítor Matias e CASTRO, Alexandra (1999), “Cidades de Água: a lenta «descoberta» da frente marítima de Lisboa”, in FERREIRA, Vítor Matias; INDOVINA, Francesco (Orgs.) *A cidade da Expo '98*, pp. 17-40, Lisboa: Bizâncio.
- FERRO, António (1949) *Turismo, fonte de riqueza e de poesia política do espírito*. Lisboa: S.N.I.
- FONSECA, Arnaldo (1908) “De Lisboa ao Rio de Janeiro”, *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, S. 2, vol. 6, n.º 149, pp. 817-824.
- FORTUNA, Carlos (2003) “Simmel e as cidades históricas italianas – Uma introdução”, *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.º 67, Dezembro 2003, pp. 101-107.
- \_\_\_\_\_ (1999) *Identidades, Percursos, Paisagens Culturais*. Oeiras: Celta.
- \_\_\_\_\_ (Org.) (1997) *Cidade, Cultura e Globalização. Estudos de Sociologia*. Oeiras: Celta.
- FORTUNA, Carlos; FERREIRA, Claudino (1996) “O Turismo, o Turista e a (Pós)Modernidade”, *Oficina do CES*, n.º 80. Disponível online em: <http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/080/80.pdf>.
- FRASQUILHO, Manuel (2007) “Reabilitação da imagem pública do Porto de Lisboa”, *Portus*, N.º 14, pp. 40-45.
- \_\_\_\_\_ (2006) “O porto como factor de desenvolvimento”, Comunicação na *10.ª Conferência de Cidades de Portos*, Sydney 2006. Disponível online em: [http://www.aml.pt/rete/webstatic/publicacoes/sugere/\\_docs/AIVP\\_APL.pdf](http://www.aml.pt/rete/webstatic/publicacoes/sugere/_docs/AIVP_APL.pdf).
- FRAZÃO, António (1897) “Lazareto de Lisboa”, *Branco e Negro: Semanario Ilustrado*, Tomo III, 2.º Anno, N.º 60, 23 de Maio de 1897, pp. 113-118, Lisboa: Livraria de Antonio Maria Pereira – Editor.
- FREITAS, José Victorino de (1910) “Sanidade Marítima: Lições professadas no Instituto Central de Hygiene”, *Bibliotheca Popular de Legislação – Periodico Juridico*, N.º 26, 30 de Janeiro, Série 1910, Lisboa: Typ. “A Popular”.
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN (1982) *Cartografia Portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque 1750-1900: O Património Histórico Cartográfico do Instituto Geográfico e Cadastral*. Lisboa: FCG.
- GAGO, C. Correia (1984) “O Turismo, Lisboa e o seu porto”, *Boletim do Porto de Lisboa*, Ano XXXIII, Maio-Junho, N.º 261, pp. 2-7.
- GAMA, Elisabete e MIRANDA, Ilda (1997) “Lisboa Ribeirinha e as suas Estações – Síntese histórica”, in *Actas das Sessões do II Colóquio Tremático Lisboa Ribeirinha*, pp. 201-224, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural/Divisão de Arquivos.
- GASPAR, Jorge (1994) “Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território”, in *Lisboa Subterrânea*, pp. 13-20, Catálogo da Exposição apresentada pela Sociedade Lisboa 94 no Museu Nacional de Arqueologia, Milão: Lisboa 94 e Electa.

- GIBSON, Philip (2006) *Cruise Operations Management*, Burlington: Butterworth-Heinemann.
- GLEDHILL, John (2007) "Welcome, From the Chair of ASA", in *Thinking through tourism - Conference programme and book of abstracts* – Annual Conference of the Association of Social Anthropologists of the UK and Commonwealth, London Metropolitan University, 10<sup>th</sup>-13<sup>th</sup> April, 2007.  
Disponível online em: <<http://www.nomadit.co.uk/downloads/asa07book.pdf>>.
- GONÇALVES, Rui-Mário (2005) *Almada Negreiros: O menino de olhos de gigante*, Coleção Caminhos da Arte Portuguesa no Século XX, Direção de Bernardo Pinto de Almeida e Armando Alves, Lisboa: Editorial Caminho.
- GOTTDIENER, Mark (Ed.) (2000) *New forms of consumption: consumers, culture, and commodification*, Lanham: Rowman and Littlefield Publishers.
- GRABURN, Nelson H. H. (1978) "Tourism: The Sacred Journey" in SMITH, Valene L. (Ed.) *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism*, pp. 33-47, Oxford: Basil Blackwell.
- GUPTA, Akhil; FERGUSON, James (1997) "Discipline and Practice: «The Field» as Site, Method and Location in Anthropology" in GUPTA, Akhil; FERGUSON, James (Eds.) *Anthropological Locations: Boundaries and Grounds of a Field Science*, pp. 1-46, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- HAMMERSLEY, Martyn; ATKINSON, Paul (1995) *Ethnography: principles in practice*, London: Routledge (2nd ed.).
- HANNERZ, Ulf (2003) "Being there... and there... and there! Reflections on multi-site ethnography", *Ethnography*, Vol. 4 (2): 201-216.
- \_\_\_\_\_ (1993) "The Cultural Role of World Cities", in COHEN Anthony P.; FUKUI, Katsuyoshi (Eds.) *Humanising the city? Social contexts of urban life at the turn of the millennium*, pp. 67-84, Edinburgh: Edinburgh University Press.
- \_\_\_\_\_ (1992) "The global ecumene as a network of networks", in KUPER, Adam (Ed.) *Conceptualizing society*, pp. 34-56, London: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (1990) "Cosmopolitans and Locals in World Culture", in FEATHERSTONE, Mike (Ed.) *Global culture: nationalism, globalization and modernity* (a Theory, Culture & Society special issue), London: Sage Publications.
- \_\_\_\_\_ (1980) *Exploring the city: Inquiries toward an urban anthropology*, New York: Columbia University Press.
- HAYUTH, Yehuda (1994) "Changes on the waterfront: a model-based approach" in HOYLE, B. S.; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (Eds.) (1994) *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, pp. 52-64, Chichester: John Wiley.
- HENRIQUES, Eduardo Brito (1996) *A Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade: a construção de um lugar turístico urbano*, Lisboa: Edições Colibri.
- HENTHORNE, Tony L. (2000) "An Analysis of Expenditures by Cruise Ship Passengers in Jamaica", *Journal of Travel Research*, Vol. 38, February 2000, 246-250.
- HOLCOMB, Briavel (1999) "Marketing Cities for Tourism", in JUDD and FAINSTEIN (Eds.) *The Tourist City*, pp. 54-70, New Haven and London: Yale University Press.
- HOYLE, Brian (1994) "Development dynamics at the port-city interface", in HOYLE, B. S.; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (Eds.) *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, pp. 3-19, Chichester: John Wiley.

- HOYLE, B. S.; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (Eds.) (1994) *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, Chichester: John Wiley.
- ISEMAR (2000) “Les croisières : « défis portuaires et enjeux touristiques »”, *Synthèse* n°27, Septembre  
Disponível online em:  
<[http://www.isemar.asso.fr/fr/ressources/notes.php?affichage=anciennes\\_notes](http://www.isemar.asso.fr/fr/ressources/notes.php?affichage=anciennes_notes)>.
- \_\_\_\_\_ (2000) “Développer l’accueil des croisières dans les ports européens”, *Synthèse* n°26, Mai  
Disponível online em:  
<[http://www.isemar.asso.fr/fr/ressources/notes.php?affichage=anciennes\\_notes](http://www.isemar.asso.fr/fr/ressources/notes.php?affichage=anciennes_notes)>.
- JAAKSON, Reiner (2004) “Beyond the tourist bubble? Cruiseship Passengers in Port”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 31, No. 1, pp. 44–60.
- KLEIN, Ross A. (2003) *Cruising – Out of Control: The Cruise Industry, The Environment, Workers, and the Maritimes*, Halifax: Canadian Centre for Policy Alternatives – Nova Scotia. Disponível online em: <[http://www.georgiastrait.org/files/share/PDF/Cruising\\_CCPA.pdf](http://www.georgiastrait.org/files/share/PDF/Cruising_CCPA.pdf)>.
- LAFANT, Marie-Françoise; ALLCOCK, John B.; BRUNER, Edward M. (Eds.) (1995) *International Tourism. Identity and Change*, London: Sage.
- LEAL, João (2000) *Etnografias portuguesas (1870-1970): cultura popular e identidade nacional*, Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- LEITE, Joaquim da Costa (1996) “Os negócios da emigração (1870-1914)”, *Análise Social*, vol. XXXI (136-137), 1996 (2.º-3.º), 381-396.
- \_\_\_\_\_ (1991) “O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914”, *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3.º-4.º), 741-752.
- LIMA, Antónia Pedroso de; SARRÓ, Ramon (Orgs.) (2006) *Terrenos Metropolitanos: ensaios sobre produção etnográfica*, Lisboa: ICS, Imprensa de Ciências Sociais.
- LÖFGREN, Orvar (1999) *On Holiday. A History of Vacationing*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- LLOYD, Justine (2004) “The Word Between”, *Space & Culture*, vol. 7 no. 1, February, pp. 6-8.
- \_\_\_\_\_ (2003) “Dwelltime: Airport Technology, Travel, and Consumption”, *Space & Culture*, vol. 6 no. 2, May, pp. 93-109.
- LOUREIRO, Adolpho (1907) *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas adjacentes*, Volume III, Parte II, Lisboa: Imprensa Nacional.
- MACCANNELL, Dean (2001) “Tourist agency”, *Tourist Studies*, vol. 1(1), pp. 23–37.
- \_\_\_\_\_ (1999) [1976] *The Tourist: A New Theory of Leisure Class*, Berkeley e Los Angeles: University of California Press.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor (2002) “De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana”, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Jun 2002, vol.17, no.49, p.11-29. Disponível online em: <<http://www.scielo.br/>>
- MAGRINYÀ, Francesc; MAZA, Gaspar (2005) “Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)”, *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. IX, núm. 193. Disponível online em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>>
- MAIRAL BUIL, Gaspar (2000) “Una exploración etnográfica del espacio urbano”, *Revista de Antropología Social*, 2000, 9: 177-191.

- MARCUS, George E. (1995) "Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography", *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- MARIN, Pierre-Henri (1989), *Les paquebots: ambassadeurs des mers*, Paris: Gallimard.
- MARQUES, António H. de Oliveira (1988) "Lisboa, cidade marítima", in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, 2.º Volume, pp. 395-397, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.
- MATHÉ, Aude (1997) "Images et imaginaires du port", in BAUDOUIN, Thierry; COLLIN, Michèle; PRÉLORENZO, Claude (Coords.) *Urbanité des cites portuaires*, pp. 389-401, Paris: L'Harmattan.
- MATHER, Celia (2002) *Sweatships: What It's Really Like to Work on Board Cruise Ships*, London: War on Want; ITF. Disponível online em: <<http://www.waronwant.org/Dream20versus20reality20+2860.twl>>
- MCGRANE, Stephen (2001), "The New Passenger Terminals: Architecture and Layout. Cruise ship terminals - making the connections." in *International Conference «Ships in the City»*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venice; Stazioni Marittime di Genova, S.p.A.. Disponível online em: <<http://www.citiesonwater.com/sito/shipsinthecity/inglese/pag2.htm>>.
- MENDES, Fonseca (1951) *Lisboa e os curiosos fastos do seu porto*, Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa.
- MENDONSA, Eugene L. (1982) "Turismo e estratificação na Nazaré", *Análise Social*, vol. XVIII (71), 1982 (2º), 311-329.
- MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO (1997) *Política Marítimo Portuária Rumo ao Século XXI – Livro Branco*, Lisboa: MEPAT.
- MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (2008) *Apresentação do projecto Nova Alcântara*, Lisboa: MOPTC – Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes. Disponível online em: <[http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/A41472CD-2FA7-40E3-835A-CB047057811E/0/Nova\\_Alcantara.pdf](http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/A41472CD-2FA7-40E3-835A-CB047057811E/0/Nova_Alcantara.pdf)>
- \_\_\_\_\_ (2006) *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário* (Versão para consulta), Lisboa: MOPTC - Secretaria de Estado dos Transportes.
- MUSELIER, Renaud "Intervenção na abertura oficial" in *9.ª Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, pp. 17-19, Lisboa: AML.
- NASH, Dennison (1978) "Tourism as a Form of Imperialism" in SMITH, Valene L. (Ed.) *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism*, pp. 33-47, Oxford: Basil Blackwell.
- NÉU, João B. M. (1994) *Em volta da Torre de Belém: evolução da zona ocidental de Lisboa; defesa marítima e sanitária do porto de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte.
- NUNES, Leopoldo (1943) "Gares de Lisboa", *Revista Municipal*, N.º 15, p. 32-36.
- NUÑEZ, Theron (1978) "Touristic Studies in Anthropological Perspective", in SMITH, Valene L. (Ed.) *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*, pp. 207- 216, Oxford: Basil Blackwell.
- Ó, Jorge Ramos do (1999) *Os anos de Ferro. O dispositivo cultural durante a "política do espírito" 1933-1949: ideologia, instituições, agentes e práticas*, Lisboa: Estampa.

- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE LISBOA e ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (2007) *Inquérito a Passageiros Internacionais de Cruzeiro*. Disponível online em: <[http://www.visitlisboa.com/pdf/6Inquerito\\_a\\_Passageiros\\_Internacionais\\_de\\_Cruzeiros\\_2007.pdf](http://www.visitlisboa.com/pdf/6Inquerito_a_Passageiros_Internacionais_de_Cruzeiros_2007.pdf)>
- O'REILLY, Karen (2005) *Ethnographic Methods*, London: Routledge.
- PATTULLO, Polly (2005) *Last Resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean*, London: Latin America Bureau.
- PESSOA, Fernando (2004) "Ode Marítima", *Seleção*, pp.11-44, Lisboa: Assírio & Alvim.
- \_\_\_\_\_ (1997) [ ] *Lisboa: o que o turista deve ver = Lisboa: what the tourist should see*, Coleção Cidade de Lisboa, Lisboa: Livros Horizonte, 2.ª Edição (1.ª em 1992).
- PERESTRELO, A. de M. Cid (1936), "Os portos e o turismo", tese apresentada na III.ª Secção do I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa.
- PERNES, Fernando (1970) "Os frescos de Almada Negreiros nas gares marítimas", *Colóquio: revista de artes e letras*, N.º 60 (Out. 1970), p. 12-19.
- PERON, Françoise; RIEUCAU, Jean (1996) *La Maritimité Aujourd'hui*, Paris:L'Harmattan.
- PINA CABRAL, João de (1983) "Notas críticas sobre a observação participante no contexto da etnografia portuguesa", *Análise Social*, vol. XIX (76), 1983-2.º, 327-339.
- PINA, Paulo (1988) *Portugal: o turismo no século XX*, Lisboa: Lucidus.
- PINHEIRO, Ana (2003) "Os cruzeiros marítimos e as relações porto-cidade: o porto e a cidade de Lisboa", pp. 81-97 in SOUSA, João Figueira de (Ed. e Coord.) (2003) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.
- PINHEIRO, Ana Cristina (2001) "O Funchal na Rota do Turismo de Cruzeiro", *Portus*, Ano 1, N.º 2, Setembro, pp. 28-33.
- PINHEIRO, Raphael Bordallo (1881), *No Lazareto de Lisboa*, Lisboa: Empreza Litteraria Luso-Brasileira – Editora.
- PINDER, David; HOYLE, Brian; HUSAIN, Sohail (1994) "Retreat, redundancy and revitalization: forces, trends and a research agenda", in HOYLE, B. S.; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (Eds.) *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, pp. 247-260, Chichester: John Wiley.
- PIRES, José Cardoso (1997) *Lisboa - Livro de bordo. Vozes, olhares, memorações*. Lisboa: Publicações Dom Quixote/Expo' 98.
- PORTER, Roy. (2001) [1995] "Os Ingleses e o lazer", Capítulo 1, p. 21-58, in CORBIN, Alain (Org.) *História dos Tempos Livres*, Lisboa: Teorema.
- PRISTA, Pedro (2006) "Lisboa atrás (um documentário que gostaria de ver feito)", in *Panorama. Mostra do Documentário Português*, Lisboa: Gráfica Imprensa Municipal de Lisboa, p. 36.
- \_\_\_\_\_ (1998) "O Turismo nos Campos", in *Essas Outras Histórias que Há para Contar*, Lisboa: Salamandra, 156-161.
- PROENÇA, Raúl (1991) [1924] *Guia de Portugal: Generalidades, Lisboa e arredores*. (1.º volume) Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- PUJADAS, Joan J. (2005) "Cidades acolhedoras? Transformações urbanas, imaginários e actores sociais", *Forum Sociológico*, n.ºs 13/14 (2.ª Série), pp. 31-46.

- \_\_\_\_\_ (2001) “A propósito de Lisboa: espacios urbanos, historia y memoria”, *Revista de Antropología Social*, 2001, 10:123-149.
- \_\_\_\_\_ (1996) “Antropología Urbana”, in PRAT, Joan y Angel MARTINEZ (Eds.) *Ensayos de antropología cultural: homenaje a Claudio Esteva-Fabregat*, Barcelona: Editorial Ariel.
- QUARTERMAINE, Peter; PETER, Bruce (2006) *Cruise: Identity, Design and Culture*, London: Lawrence King Publishing.
- RAMOS, Paulo Oliveira (1987) “A Zona Ribeirinha de Lisboa (História de uma relação)”, *URBE - Cadernos 1, A Área Metropolitana de Lisboa e o Estuário do Tejo*, pp. 5-11.
- RIBEIRO, Orlando (1994a) [1964] “Lisboa, a cidade e a região” (texto destinado ao Plano Director da Região de Lisboa) in RIBEIRO, Orlando *Opúsculos Geográficos – Vol. V: Temas Urbanos*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- \_\_\_\_\_ (1994b) “Fragmentos sobre Lisboa - Lisboa e o Tejo”, in RIBEIRO, Orlando *Opúsculos Geográficos – Vol. V: Temas Urbanos*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- \_\_\_\_\_ (1986) “Lisboa e o Tejo (Fragmento de um livro em preparação sobre Lisboa)”, *Olisipo*, N.º 149: 49-54.
- RILEY, Ray; SHURMER-SMITH, Louis (1994) “Global imperatives, local forces and waterfront redevelopment”, in HOYLE, B. S.; PINDER, D. A.; HUSAIN, M. S. (Eds.) *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, pp. 38-51, Chichester: John Wiley.
- RITZER, George (1999) [1998] “The «New» Means of Consumption: A postmodern Analysis”, in *The MacDonaldisation thesis: explorations and extensions*, pp. 117-133, London: Sage.
- RITZER, George; LISKA, Allan (1997) “‘McDisneyzation’ and ‘Post-tourism’: Complementary perspectives on contemporary tourism”, in ROJEK, Chris; URRY, John (Eds.) *Touring cultures: transformations of travel and theory*, pp. 96-109, London: Routledge.
- ROBERTSON, Roland (1995) “Glocalization: Time-Space Compression and Homogeneity-Heterogeneity” in FEATHERSTONE, Mike; LASH, Scott; ROBERTSON, Roland (Eds.) *Global modernities*, pp. 25-44, London: Sage.
- \_\_\_\_\_ (1992) *Globalization: Social Theory and Global Culture*, London: Sage.
- ROCHE, Maurice (1996) “Mega-events and Micro-modernization: On the sociology of the new urban tourism” in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 315-347, London and New York: Routledge.
- RODRIGUES, Fátima (1979) *O porto de Lisboa no país e na cidade*, I.N.I.C., Estudos de Geografia Urbana, N.º 10, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.
- ROJEK, Chris (2000) “Mass Tourism or the Re-Enchantment of the World? Issues and Contradictions in the Study of Travel” in GOTTDIENER, Mark (Ed.) *New forms of consumption: consumers, culture, and commodification*, pp. 51-69, Lanham: Rowman and Littlefield Publishers.
- ROJEK, Chris; URRY, John (Eds.) (1997) *Touring cultures: transformations of travel and theory*, London: Routledge.
- SACCHI, Emilio (2001) “O desenvolvimento dos cruzeiros marítimos e a integração porto-cidade” in SOUSA, João Figueira de (Ed.) *Transportes aquáticos e interfaces terra-água na área metropolitana de Lisboa*, pp. 129-133, Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.



- SANCHES, José Dias (1945) “O Pôrto de Lisboa através dos séculos”, in *Olisipo*, Número 32, Ano VIII, Outubro, pp. 201-216.
- SANTANA, Agustín e ESTÉVEZ, Fernando (1996) “Antropología del Turismo”, in Joan Prat e Ángel Martínez (Eds.) *Homenage a Claudio Esteva-Fabregat*, pp. 286-293, Barcelona: Ariel.
- SANTANA, Francisco e SUCENA, Eduardo (Dirs.) (1994) *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados – Consultores, Lda.
- SANTOS, Carla Almeida (2004) “Framing Portugal: Representational Dynamics”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 31, No. 1, pp. 122–138.
- SARAMAGO, José (2002) [1984] *O Ano da Morte de Ricardo Reis*, Porto: Público Comunicação Social SA, Coleção Mil Folhas.
- SCHENSUL, Jean J.; LECOMPTE, Margaret D. (1999) *Ethnographer's toolkit*, 7 volumes, Walnut Creek: Altamira Press.
- SELWYN, Tom; SCOTT, Julie (2007) “From the conference convenors” in *Conference programme and book of abstracts - Thinking through tourism*, pp. 7-11, Annual Conference of the Association of Social Anthropologists of the UK and Commonwealth, London Metropolitan University, 10<sup>th</sup>-13<sup>th</sup> April, 2007. Disponível online em: <<http://www.nomadit.co.uk/downloads/asa07book.pdf>>.
- SELWYN, Tom (2007) “The political economy of Enchantment: formations in the anthropology of tourism” in *Thinking through tourism*, Annual Conference of the Association of Social Anthropologists of the UK and Commonwealth, London Metropolitan University, 10<sup>th</sup>-13<sup>th</sup> April. Disponível online em: <<http://www.nomadit.co.uk/asa/asa07/plenaries.php5?PanelID=209>>.
- SHARPLEY, Richard (2008) *Tourism, tourists and society*, Cambridgeshire: Elm Publications.
- SHELLER, Mimi; URRY, John (2004) *Tourism mobilities: places to play, places in play*, London: Routledge.
- SIEBER, Timothy (1999) “Intervenção nas frentes de água das cidades americanas” in FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco (Orgs.) *A cidade da Expo '98*, pp. 63-77, Lisboa: Bizâncio.
- \_\_\_\_\_ (1997a) “Waterfront revitalization in post-industrial port cities of North America: a cultural approach”, *Mediterrâneo*, N.º 10/11, Jan.-Dez. 1997, pp. 133-148.
- \_\_\_\_\_ (1997b) “Urban Tourism in Revitalizing Downtowns: Conceptualizing Tourism in Boston, Massachusetts” in CHAMBERS, Erve (Ed.) *Tourism and culture: an applied perspective*, pp. 59-76, Albany: State University of New York Press.
- \_\_\_\_\_ (1993) “Public Access on the Urban Waterfront: A Question of Vision” in ROTENBERG Robert; MCDONOGH, Gary (Eds.) *The cultural meaning of urban space*, Westport: Bergin & Garvey.
- SILVA, Maria Cardeira da (2004) “Introdução. Por uma antropologia dos lugares turísticos.” in SILVA, Maria Cardeira da (Coord.) *Outros Trópicos: Novos destinos turísticos. Novos terrenos da Antropologia*, pp. 7-18, Lisboa: Livros Horizonte.
- SIMMEL, Georg (1990) [1908] “Digressions sur l'étranger” in *L' école de Chicago*, pp. 53-59, textes traduits et présentés par Yves GRAFMEYER et Isaac JOSEPH, Paris: Aubier.
- \_\_\_\_\_ (1979) [1902] “A metrópole e a vida mental”, in VELHO, Octávio (Org.) *O fenómeno urbano*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, pp. 11-25.

- SMITH, Valene L. (2001) "The Culture Brokers" pp. 275-282, in SMITH, Valene L.; BRENT, Maryann (Co-Ed.) *Hosts and Guests Revisited: Tourism Issues for the 21<sup>st</sup> Century*, New York: Cognizant Communication Corporation.
- \_\_\_\_\_ (Ed.) (1978) *Hosts and Guests. The Anthropology of Tourism*, Oxford: Basil Blackwell.
- SOARES, Luís Jorge Bruno (2004) "Transformações Portuárias e reconfiguração urbana na reconstrução da identidade ribeirinha de Lisboa", in *9.<sup>a</sup> Conferência Internacional Cidades e Portos: Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias – Discursos e Comunicações*, pp. 124-128, Lisboa: AML.
- SOUSA, João Figueira de & MESQUITA, Anabela (2003), "A transformação dos grandes portos urbanos – O caso de Lisboa" in SOUSA, João Figueira (Ed. e Coord.) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, pp. 323-337, Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.
- SOUSA, João Figueira de (Ed. e Coord.) (2003) *Portos, Transportes Marítimos e Território*, Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.
- \_\_\_\_\_ (Ed.) (2001a) *Transportes aquáticos e interfaces terra-água na área metropolitana de Lisboa* Lisboa: Instituto de Dinâmica do Espaço, FCSH-UNL.
- \_\_\_\_\_ (2001b) "A Indústria dos Cruzeiros Turísticos", *Portus*, Ano 1, N.º 2, Setembro, pp. 6-12.
- \_\_\_\_\_ (2001c) "The importance of the passenger terminal within the urban planning process", in *International Conference «Ships in the City»*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venice; Stazioni Marittime di Genova, S.p.A.. Disponível online em: <<http://www.citiesonwater.com/sito/shipsinthecity/inglese/pag2.htm>>.
- STEIL, Carlos Alberto (2006) "Antropologia do Turismo: Comunidade e desterritorialização" in PERALTA Elsa; ANICO, Marta (Orgs.), *Patrimónios e identidades: ficções contemporâneas*, Oeiras: Celta Editora.
- STRAUS, Luiz (1910) "Porto de Lisboa – Comunicação feita na sessão de 29 de Maio de 1909 da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses", in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Separata dos n.ºs 472 a 474, Abril a Junho de 1909, Lisboa: Typographia Universal.
- TINKER, Clifford Albion (1922) "Lisbon, the City of the Friendly Bay", *The National Geographic Magazine*, Volume XLII, Number Five, November 1922, pp. 505-552.
- URRY, John (2001) "Globalising the Tourist Gaze", published by the Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, UK, at: <<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Globalising-the-Tourist-Gaze.pdf>>.
- \_\_\_\_\_ (1996) "Tourism, Culture and Social Inequality" in APOSTOLOPOULOS, Yiorgos; LEIVADI, Stella; YIANNAKIS, Andrew (Eds.) *The sociology of tourism: theoretical and empirical investigations*, pp. 115-133, London and New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (1994) [1990] *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*, London: Sage Publications.
- UNITED NATIONS WORLD TOURISM ORGANIZATION, *International Recommendations on Tourism Statistics (IRTS) - Provisional draft*. Disponível online em: <[http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS\\_provisional\\_draft.pdf](http://www.unwto.org/statistics/forum/files/IRTS_provisional_draft.pdf)>.
- VAN DEN BERG, Leo, VAN DEN BORG, Jan; RUSSO, Antonio Paolo (2003) "The Infrastructure for Urban Tourism: a European Model? A Comparative Analysis of Mega-Projects in Four Eurocities" in JUDD, Dennis (Ed.) *The Infrastructure of Play*, pp. 296-319, Armonk: M.E. Sharpe.

- VELHO, Gilberto e KUSCHNIR, Karina (Orgs.) (2003) *Pesquisas Urbanas: desafios do trabalho antropológico*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- VELHO, Gilberto (Org.) (1999) *Antropologia Urbana. Cultura e sociedade no Brasil e em Portugal*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- \_\_\_\_\_ (1994) *Projecto e metamorfose*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- \_\_\_\_\_ (Coord.) (1980), *O Desafio da Cidade: Novas Perspectivas da Antropologia Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Campus.
- VITORINO, Ana Paula (2007) *Consignação do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia - Intervenção da Secretária de Estado dos Transportes, na assinatura do Auto de Consignação da Construção do Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia*, Terminal de Cruzeiros de Sta Apolónia, 19 de Abril de 2007.  
Disponível online em:  
<[http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos\\_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20070419\\_MOPTC\\_Int\\_SET\\_Terminal\\_Cruzeiros.htm](http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20070419_MOPTC_Int_SET_Terminal_Cruzeiros.htm)>
- \_\_\_\_\_ (2006) *Apresentação do projecto do Terminal de Cruzeiros de Leixões - Intervenção da Secretária de Estado dos Transportes na apresentação do Projecto do Novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, em Matosinhos*, 22 de Novembro de 2006. Disponível online em: <[http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos\\_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20061122\\_MOPTC\\_Int\\_SET\\_Leixoes.htm](http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20061122_MOPTC_Int_SET_Leixoes.htm)>
- WALL, Robert (1978) *Ocean Liners*, St. James Place/London: William Collins Sons & Co Ltd..
- WARD, Douglas (2007) *Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships 2007*, London: Berlitz Publishing.
- WEAVER, Adam (2005a) "Spaces of Containment and Revenue Capture: 'Super-Sized' Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves" *Tourism Geographies*, Vol. 7, No. 2, 165–184, May 2005.
- \_\_\_\_\_ (2005b) "The McDonaldization Thesis and Cruise Tourism", *Annals of Tourism Research*, Vol. 32, No. 2 (April), pp. 346–366.
- \_\_\_\_\_ (2005c) "Interactive service work and performative metaphors: The case of the cruise industry", *Tourist Studies*, vol. 5(1) 5–27.
- WILD (INTERNATIONAL) LIMITED, G.P.; BUSINESS RESEARCH & ECONOMIC ADVISORS (2007) *Contribution of cruise tourism to the economies of Europe*, Disponível online em: <[http://www.mif-eu.org/ECC\\_Report\\_6%20.pdf](http://www.mif-eu.org/ECC_Report_6%20.pdf)>.
- WIRTH, Louis (1979) [1938], "O urbanismo como modo de vida" in VELHO, O. (Org.) *O fenómeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, pp. 90-113.
- WOOD, Robert E. (2006) "Neoliberal Globalization: The Cruise Ship Industry as a Paradigmatic Case", Paper presented at the annual meeting of the American Sociological Association, Montreal Convention Center, Montreal, Quebec, Canada, Aug 11, 2006. Disponível online em: <[http://www.allacademic.com/meta/p103239\\_index.html](http://www.allacademic.com/meta/p103239_index.html)>
- \_\_\_\_\_ (2004) "Cruise Ships: Deterritorialized Destinations" in LUMSDON, Les M.; PAGE, Stephen (Eds.) *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*, pp. 133-145, Oxford: Elsevier.
- \_\_\_\_\_ (2000) "Caribbean Cruise Tourism: Globalization at Sea", *Annals of Tourism Research*, Vol. 27, nº 2 (April), p. 345-370.

- WORLD TOURISM ORGANIZATION (2003) *Worldwide Cruise Ship Activity*, Madrid: WTO.
- WTTC; IFTO; IH&RA; ICCL (2002) *Industry as a partner for sustainable development – Tourism*. Disponível online em: <[http://www.uneptie.org/pc/tourism/library/wssd\\_report.htm](http://www.uneptie.org/pc/tourism/library/wssd_report.htm)>.
- YARNAL, Careen M.; KERSTETTER, Deborah (2005) “Casting Off: An Exploration of Cruise Ship Space, Group Tour Behavior, and Social Interaction”, *Journal of Travel Research*, Vol. 43, May 2005, 368-379.

### 10.1. Teses

- ALVES, Jorge Fernandes (1993) *Os Brasileiros, Emigração e Retorno no Porto Oitocentista*, dissertação de doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Disponível online em: <<http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id06id135&sum=sim>>.
- DECREY, Valentine (2004) Travail réalisé pour l’obtention du diplôme: *Les croisières: une destination en soi?*, Directeur de mémoire: Eric Troutot, Deuxième lecteur: Paul Egli; École Suisse de Tourisme de Sierre. Disponível online em: <<http://www.esis.ch/clubest/td/TD-volee-2004/decrvale.pdf>>.
- FUJITA, Dennis Minoru (2005) *Hospitalidade nos cruzeiros no litoral brasileiro: Estudo de caso da companhia Costa Cruzeiros*, Programa de Mestrado em Hospitalidade, Universidade Anhembi Morumbi, São Paulo, Disponível online em: <[http://tede.anhembi.br/tesesimplificado//tde\\_arquivos/1/TDE-2006-06-22T103842Z57/Publico/304381.pdf](http://tede.anhembi.br/tesesimplificado//tde_arquivos/1/TDE-2006-06-22T103842Z57/Publico/304381.pdf)>
- L’ABBATE, Salvatore (2004) Tesi di Laurea: *L’organizzazione e la gestione dell’attività crocieristica: il caso Costa Crociere*, Relatore: Giuseppe Vito; Università degli Studi di Napoli, Facoltà Economia - Corso Economia del Turismo. Disponível online, mediante pagamento, em: <<http://www.tesionline.it/default/tesi.asp?idt=11526>>.
- MURIAS LÓPEZ, Ricardo (2002), Tesis doctoral: *La industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*, Director: Joan Olivella Puig; Universitat Politècnica de Catalunya, Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas. Disponível online em: <<http://www.tdx.cbuc.es/TDX-0303105-170555/index.html#documents#documents>>.

### 10.2. Comunicações em conferências, seminários, workshops (não publicadas)

- GAMA, António (2007) “Cruzeiros – Um produto Turístico” in APL Workshop: *Cruzeiros – Shipping ou turismo?*, 8 de Novembro de 2007, Lisboa, Terminal de Cruzeiros de Alcântara.
- LEITE, Maria (2007) “Turismo de Cruzeiros em Lisboa e Vale do Tejo” in APL Workshop: *Cruzeiros – Shipping ou turismo?*, 8 de Novembro de 2007, Lisboa, Terminal de Cruzeiros de Alcântara.
- SIMÃO, José Luis (2007) “Excursões - Lisboa e arredores” in APL Workshop: *Cruzeiros – Shipping ou turismo?*, 8 de Novembro de 2007, Lisboa, Terminal de Cruzeiros de Alcântara.
- TEIXEIRA, Francisco (2007), “Cruzeiros, Um Produto Turístico – Mercado Português” in APL Workshop: *Cruzeiros – Shipping ou turismo?*, 8 de Novembro de 2007, Lisboa, Terminal de Cruzeiros de Alcântara.

### 10.3. Filmografia

*As the Sun Begins to Set* (Documentário), Julie Moggan (Realização, Argumento e Fotografia), Reino Unido, Zorky Film Production, 2005, 58', cor

*En croisière sur le Queen Mary 2* (Série de Documentários), Frank Cuvelier (Realização), França, Co-produção: ARTE, Dune, Ardent, Leapfrog, 2004, 26' x 5, cor

*Cannibal Tours* (Documentário), Dennis O'Rourke (Realização), França/Nova Guiné, Institut of Papua New Guinea Studios, 1988, 70', cor

*Queen Mary II, reine des mers* (Documentário), Rob Rombout (Realização), França, Co-produção: ARTE France, Dune, Ardent, Leapfrog, Sophimages, Sokan, 2004, 75'

*The Cruise. Rules and rituals.* (Documentário), Pia Andell (Realização), Finlândia, Production House, 1999, 56', cor

## **ANEXO I**

### **Distribuição Geográfica Mundial dos Cruzeiros**

## ANEXO I - Distribuição Geográfica Mundial dos Cruzeiros \*

| DESTINATION        | 1987       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       | 2005    | 2006       | 2006    | 2006 VS    |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------|------------|---------|------------|
|                    | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | ----       | ----    | ----       | ----    | ----       |
|                    | TOTAL      | TOTAL      | TOTAL      | TOTAL      | TOTAL      | TOTAL      | PCT     | TOTAL      | PCT     | 2005       |
|                    | BED-DAYS   | BED DAYS   | BED DAYS   | BED DAYS   | BED DAYS   | BED DAYS   |         | BED DAYS   |         | PCT CHANGE |
| CARIBBEAN          | 8,828,791  | 21,833,347 | 26,741,052 | 28,999,049 | 31,210,605 | 31,450,239 | 40.72%  | 31,956,041 | 39.23%  | 1.61%      |
| MEDITERRANEAN      | 841,051    | 7,546,816  | 6,497,444  | 8,153,251  | 9,704,398  | 9,734,348  | 12.60%  | 10,504,243 | 12.90%  | 7.91%      |
| ALASKA             | 1,715,197  | 4,698,538  | 5,052,907  | 5,265,159  | 5,913,967  | 6,417,134  | 8.31%   | 6,356,226  | 7.80%   | -0.95%     |
| BAHAMAS            | 1,922,386  | 4,698,724  | 2,876,295  | 3,305,636  | 3,656,705  | 4,397,472  | 5.69%   | 6,072,858  | 7.46%   | 38.10%     |
| TRANS CANAL        | 970,191    | 2,396,424  | 2,092,723  | 2,783,975  | 2,930,528  | 2,718,752  | 3.52%   | 2,803,538  | 3.44%   | 3.12%      |
| MEXICO WEST        | 1,131,462  | 1,166,756  | 3,386,475  | 3,390,768  | 4,827,262  | 5,759,636  | 7.46%   | 5,214,100  | 6.40%   | -9.47%     |
| EUROPE             | 357,516    | 4,837,375  | 6,922,608  | 7,721,741  | 7,560,171  | 5,522,005  | 7.15%   | 6,799,517  | 8.35%   | 23.13%     |
| BERMUDA            | 1,141,121  | 1,269,952  | 1,226,806  | 1,476,443  | 1,324,690  | 1,329,274  | 1.72%   | 1,388,138  | 1.70%   | 4.43%      |
| TRANSATLANTIC      | 339,388    | 1,129,669  | 1,005,665  | 1,145,651  | 1,425,596  | 1,747,363  | 2.26%   | 1,467,492  | 1.80%   | -16.02%    |
| HAWAII             | 602,728    | 1,557,438  | 1,903,302  | 1,953,200  | 2,629,458  | 2,907,444  | 3.76%   | 2,885,034  | 3.54%   | -0.77%     |
| SOUTH PACIFIC      | 352,983    | 1,158,044  | 835,464    | 1,099,056  | 683,506    | 657,382    | 0.85%   | 1,448,806  | 1.78%   | 120.39%    |
| SOUTH EAST ASIA    | 272,592    | 429,550    | 346,196    | 123,350    | 20,372     | 58,120     | 0.08%   | 610,556    | 0.75%   | 950.51%    |
| AFRICA             | 0          | 401,011    | 259,962    | 188,964    | 17,640     | 67,624     | 0.09%   | 42,688     | 0.05%   | -36.87%    |
| CANADA\NEW ENGLAND | 283,714    | 1,138,975  | 1,150,950  | 1,105,274  | 1,488,585  | 1,174,160  | 1.52%   | 1,233,276  | 1.51%   | 5.03%      |
| FAR EAST (ORIENT)  | 465,608    | 215,022    | 360,022    | 219,358    | 403,538    | 644,148    | 0.83%   | 127,208    | 0.16%   | -80.25%    |
| MISSISSIPPI        | 231,392    | 403,956    | 0          | 0          | 0          | 0          | 0.00%   | 0          | 0.00%   | 0.00%      |
| WORLD              | 0          | 613,046    | 582,314    | 375,384    | 462,934    | 460,670    | 0.60%   | 339,827    | 0.42%   | -26.23%    |
| SOUTH AMERICA      | 620,396    | 1,422,755  | 1,394,808  | 1,653,535  | 1,088,569  | 1,417,357  | 1.84%   | 1,446,298  | 1.78%   | 2.04%      |
| U.S. COASTAL WEST  | 64,444     | 1,944,752  | 216,338    | 376,709    | 643,792    | 433,436    | 0.56%   | 161,486    | 0.20%   | -62.74%    |
| INDIAN OCEAN       | 0          | 227,483    | 93,708     | 23,148     | 10,544     | 38,440     | 0.05%   | 10,176     | 0.01%   | -73.53%    |
| UNCLASSIFIED       | 0          | 239,774    | 233,258    | 290,163    | 989,750    | 60,544     | 0.08%   | 195,572    | 0.24%   | 223.02%    |
| TRANS PACIFIC      | 17,904     | 67,120     | 143,020    | 78,930     | 11,600     | 50,184     | 0.06%   | 98,856     | 0.12%   | 96.99%     |
| U.S. COASTAL EAST  | 132,794    | 80,312     | 147,422    | 837,540    | 60,072     | 34,056     | 0.04%   | 80,951     | 0.10%   | 137.70%    |
| ANTARCTICA         | 0          | 48,517     | 73,176     | 108,598    | 219,296    | 151,168    | 0.20%   | 197,006    | 0.24%   | 30.32%     |
| PARTY CRUISES      | 85,336     | 56,010     | 43,296     | 10,635     | 14,888     | 0          | 0.00%   | 14,462     | 0.02%   | 0.00%      |
|                    | -----      | -----      | -----      | -----      | -----      | -----      | -----   | -----      | -----   | -----      |
| BROO6BDY           | 20,376,994 | 59,581,366 | 63,585,211 | 70,685,517 | 77,298,466 | 77,230,956 | 100.00% | 81,454,355 | 100.00% | 5.47%      |
|                    | =====      | =====      | =====      | =====      | =====      | =====      | =====   | =====      | =====   | =====      |

\* Fonte: CLIA, *The 2006 Overview*, p. 39.

## **ANEXO II**

**Agentes de navegação e operadores que representam (2006)**



**Agentes de navegação e operadores que representam (2006)**

| <b>AGENTE DE NAVEGAÇÃO</b>    | <b>OPERADOR</b>                 | <b>NAVIOS<br/>(com escala em Lisboa)</b> | <b>N.º<br/>ESCALAS</b> | <b>N.º<br/>EMB./DES.</b> |
|-------------------------------|---------------------------------|--|------------------------|--------------------------|
| AMINTER                       | Transocean Tours                | ASTOR                                    | 3                      | -                        |
|                               |                                 | ASTORIA                                  | 3                      | -                        |
|                               | MTC Hamburg                     | DELPHIN                                  | 3                      | 1                        |
|                               | Unicom Management               | MAXIM GORKIY                             | 3                      | -                        |
| AMUNDSEN                      | Seabourn                        | SEABOURN LEGEND                          | 1                      | 1                        |
|                               |                                 | SEABOURN PRIDE                           | 3                      | 3                        |
|                               | Hebridean International Cruises | HEBRIDEAN SPIRIT                         | 1                      | 1                        |
|                               | Kristina Cruises                | KRISTINA REGINA                          | 2                      | -                        |
| Norwegian Coastal Voyage Inc. | NORDNORGE                       | 2  | -                      |                          |
| BARWIL KNUDSEN                | Fred.Olsen                      | BLACK PRINCE                             | 10                     | -                        |
|                               |                                 | BLACK WATCH                              | 3                      | -                        |
|                               |                                 | BOUDICCA                                 | 6                      | -                        |
|                               |                                 | BRAEMAR                                  | 2                      | -                        |
|                               | Noble Caledonia Limited         | ISLAND SKY                               | 2                      | 2                        |
|                               | Star Clippers                   | STAR CLIPPER                             | 2                      | 2                        |
|                               |                                 | ROYAL CLIPPER                            | 2                      | 2                        |
|                               | Oceania Cruises                 | INSIGNIA                                 | 3                      | 2                        |
| REGATTA                       |                                 | 1  | 1                      |                          |
| Metropolis Tur                | GRAND VICTORIA                  | 2  | -                      |                          |
| BURMESTER                     | Sea Cloud Cruises               | SEA CLOUD II                             | 5                      | 4                        |
|                               |                                 | SEA CLOUD                                | 1                      | 1                        |
|                               | Hapag-Lloyd                     | BREMEN                                   | 1                      | 1                        |
|                               |                                 | C.COLUMBUS                               | 1                      | -                        |
|                               |                                 | EUROPA                                   | 3                      | 3                        |
| Rederij Clipper               | STAD AMSTERDAM                  | 1  | -                      |                          |
| COTANDRE                      | Phoenix Reisen                  | ALEXANDER VON HUMBOLDT                   | 1                      | -                        |
|                               |                                 | AMADEA                                   | 3                      | -                        |
|                               | Regent Seven Seas Cruises       | SEVEN SEAS NAVIGATOR                     | 2                      | -                        |
|                               |                                 | SEVEN SEAS VOYAGER                       | 2                      | -                        |
| GARLAND                       | Cunard                          | QUEEN ELIZABETH 2                        | 8                      | -                        |
|                               |                                 | QUEEN MARY 2                             | 3                      | -                        |
|                               | Majestic International Cruises  | OCEAN MAJESTY                            | 2                      | -                        |
| JAMES RAWES                   | P&O Cruises                     | ARCADIA                                  | 6                      | -                        |
|                               |                                 | ARTEMIS                                  | 4                      | -                        |
|                               |                                 | AURORA                                   | 4                      | -                        |
|                               |                                 | OCEANA                                   | 9                      | -                        |
|                               |                                 | ORIANA                                   | 4                      | -                        |
|                               | Holland America Line            | ROTTERDAM                                | 4                      | 2                        |
|                               |                                 | PRINSENDAM                               | 3                      | 3                        |
|                               | Windstar Cruises                | WIND SPIRIT                              | 2                      | 2                        |
| WIND SURF                     |                                 | 4  | 4                      |                          |
| WIND STAR                     |                                 | 2  | 2                      |                          |

| AGENTE DE NAVEGAÇÃO          | OPERADOR  | NAVIOS<br>(com escala em Lisboa) | N.º<br>ESCALAS | N.º<br>EMB./DES. |
|------------------------------|---|----------------------------------|----------------|------------------|
| JAMES RAWES (Cont.)          | Louis Cruise Lines                                  | ARIELLE                          | 1              | -                |
|                              |   | CALYPSO                          | 4              | -                |
|                              |   | CORAL                            | 2              | -                |
|                              | Princess Cruises                                    | GOLDEN PRINCESS                  | 3              | -                |
|                              |   | GRAND PRINCESS                   | 1              | -                |
|                              |   | SEA PRINCESS                     | 2              | -                |
|                              | Thomson   | THOMSON DESTINY                  | 4              | -                |
|                              |   | THOMSON CELEBRATION              | 4              | -                |
|                              |   | THOMSON SPIRIT                   | 4              | -                |
|                              | Saga  | SAGA ROSE                        | 5              | -                |
|                              |   | SAGA RUBY                        | 3              | -                |
|                              | Aida Cruises  | AIDABLU                          | 2              | -                |
|                              |   | AIDA CARA                        | 2              | -                |
|                              | Holiday Kreuzfahrten                                | LILI MARLEEN                     | 1              | -                |
|                              |   | MONA LISA                        | 1              | -                |
|                              | Island Cruises                                      | ISLAND ESCAPE                    | 2              | 2                |
|                              |   | ISLAND STAR                      | 2              | 1                |
|                              | Happy Days Shipping                                 | ALBATROS                         | 2              | -                |
|                              | Iberojet  | GRAND VOYAGER                    | 1              | -                |
|                              | Marline Universal                                   | VISTAMAR                         | 2              | -                |
| MTC Hamburg                  | DELPHIN RENAISSANCE                                 | 1                                | -              |                  |
| Norwegian Coastal Voyage Inc | MIDNATSOL   | 2                                | 1              |                  |
| Orient Cruise Lines          | MARCO POLO  | 2                                | -              |                  |
| Peter Deilmann               | DEUTSCHLAND   | 2                                | -              |                  |
| Swan Hellenic                | MINERVA II  | 2                                | -              |                  |
| Travelscope                  | VAN GOGH  | 4                                | -              |                  |
| KELLER MAR.                  | Hansa Touristik                                     | PALOMA 1                         | 2              | -                |
| MACANDREWS                   | Royal Caribbean International                       | BRILLIANCE OF THE SEAS           | 2              | -                |
|                              |   | JEWEL OF THE SEAS                | 1              | -                |
|                              |   | LEGEND OF THE SEAS               | 11             | -                |
|                              |   | SPLENDOUR OF THE SEAS            | 2              | 2                |
|                              |   | VOYAGER OF THE SEAS              | 2              | -                |
|                              | Silversea Cruises                                   | SILVER CLOUD                     | 3              | 2                |
|                              |   | SILVER WHISPER                   | 3              | -                |
|                              |   | SILVER WIND                      | 3              | 3                |
|                              | Celebrity Cruises                                   | MILLENNIUM                       | 1              | -                |
|                              |   | GALAXY                           | 2              | -                |
| CENTURY                      |   | 3                                | -              |                  |
| Compagnie des Îles du Ponant | LE DIAMANT  | 2                                | -              |                  |
|                              | LE LEVANT   | 1                                | 1              |                  |
| MSC                          | MSC Cruises (Italiana)                              | MSC LIRICA                       | 1              | -                |
|                              |   | MSC RHAPSODY                     | 1              | -                |
|                              | Mediterranean Shipping                              | MONTEREY                         | 1              | -                |
| NINFETRANS                   | Arcália Shipping<br>(Classic International Cruises) | PRINCESS DANAE                   | 8              | 7                |
|                              |   | FUNCHAL                          | 6              | 5                |
|                              |   | ATHENA                           | 7              | -                |

| <b>AGENTE DE NAVEGAÇÃO</b> | <b>OPERADOR</b> | <b>NAVIOS<br/>(com escala em Lisboa)</b> | <b>N.º<br/>ESCALAS</b> | <b>N.º<br/>EMB./DES.</b> |
|----------------------------|-----------------|--|------------------------|--------------------------|
| OREY                       | Costa Cruises   | COSTA ATLANTICA                          | 2                      | -                        |
|                            |                 | COSTA CLASSICA                           | 2                      | -                        |
|                            |                 | COSTA CONCORDIA                          | 1                      | -                        |
|                            |                 | COSTA MAGICA                             | 3                      | -                        |
|                            |                 | COSTA ROMANTICA                          | 1                      | -                        |
|                            |                 | COSTA VICTORIA                           | 1                      | -                        |
| PINTO BASTO                | Crystal Cruises | CRYSTAL SERENITY                         | 3                      | 1                        |
|                            |                 | CRYSTAL SYMPHONY                         | 2                      | 1                        |
|                            | NYK Cruises     | ASUKA II                                 | 1                      | -                        |
|                            | Clipper Cruises | CLIPPER ADVENTURER                       | 1                      | 1                        |

### **ANEXO III**

**Excursões na cidade de Lisboa e arredores: alguns exemplos**

## Shore Excursions

### Lisbon Highlights

Explore the Jeronimos Monastery. Learn about Portugal's history of exploration, and visit the city's medieval Moorish quarter which survived the earthquake of 1755.

#### WHAT YOU VISIT

**Jeronimos Monastery** - Built near the spot where Vasco de Gama sailed in search of a route to India, the monastery is an example of Manueline architecture, an amalgam of Moorish and Gothic styles. The 16th-century church was financed by the wealthy spice trade that flourished in De Gama's wake.

**Maritime Museum** - Housed in a building at the Jeronimos Monastery, the museum focuses on Portugal's voyages of discovery and the development of navigational arts. The displays include ship models, original maps and nautical instruments from the Middle Ages to the present.

**Alfama** - Take a brief guided walk through Lisbon's medieval Moorish quarter, which survived the earthquake of 1755. Stroll the narrow, twisting streets and view the old houses elaborately decorated with blue and white azulejos tile work.

#### PHOTO OPPORTUNITIES

**Monument to The Discoveries** - This modern monument on the banks of the Tagus commemorates Portugal's great seafarers. The monument is shaped like the prow of a carvel.

**Alto do Parque Belvedere** - The beautiful park offers splendid city vistas.

**Belem Tower** - The turrets and open balconies of this old chalk-colored fort make for an interesting photo. The tower was built to defend the harbor and also served as a prison.

#### WHAT YOU SEE ALONG THE WAY

Drive through the city, traveling along the Avenue of Liberty to Pombal Square and the Alto do Parque Belvedere. On your return, pass under the 25th of April Bridge and you might be able to glimpse the Christ the King monument in the distance. Your tour ends at the ship, though you may choose to remain on the motorcoach and transfer to Praca do Comercio (Comerce Square) in the city's center. However, you are then responsible for your return to the pier.

#### SPECIAL NOTES

On Mondays and public holidays, the Jeronimos Monastery and Maritime Museum are closed. Your guide will explain the Monastery from the outside only and a visit to the Christ the King Belvedere will be substituted for the Maritime Museum.

Ongoing construction may be taking place in the Alfama District. A drive over the 25th of April Bridge with views of Lisbon will be substituted in the case the walk in the Alfama District is not possible.

#### TOUR ID

LIS-A

#### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

#### DURATION

Approximately 3 1/2 hours

#### PRICE

Adult: \$44  
Child: \$36 (12 & Under)

#### ACTIVITY LEVEL

Substantial level of activity



#### ACTIVITY TYPE

Bus Ride; Motorcoach Ride;  
Museum; Scenic Drive;  
Sightseeing

## Gulbenkian Museum & Lisbon City Drive

See the city's principal sights on a narrated drive through Lisbon and then visit a museum boasting a private collection of art from 2800 B.C. to the present.

### WHAT YOU VISIT

Gulbenkian Museum - The museum's vast collections include ancient Asian, Greco-Roman and European art and artifacts ranging in age from 2800 B.C. to the present day.

### PHOTO OPPORTUNITIES

Belem Tower - The turrets and open balconies of this old chalk-colored fort make for an interesting photo. The tower was built to defend the harbor and also served as a prison.

Monument to The Discoveries - This modern monument on the banks of the Tagus commemorates Portugal's great seafarers. The monument is shaped like the prow of a carvel.

Alto do Parque Belvedere - The beautiful park offers splendid city and park vistas.

### WHAT YOU SEE ALONG THE WAY

Your narrated drive travels along the Avenue of Liberty to Pombal Square and the Alto do Parque. Pass the Moorish style bullring and Rossio and Black Horse Squares. Drive along the Tagus River passing by the 25th of April Bridge, and taking in views of Christ the King monument in the distance. As you head for the Belem Tower, you pass the Jeronimos Monastery and the Monument to the Discoveries. Your tour concludes at the ship. You may choose to remain in town to shop and browse; however, your return to the pier is your responsibility.

### SPECIAL NOTES

This tour is not available on Mondays and public holidays, as the museum is closed.

#### TOUR ID

LIS-B

#### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

#### DURATION

Approximately 3 1/2 hours

#### PRICE

Adult: \$49  
Child: \$38 (12 & Under)

#### ACTIVITY LEVEL

Substantial level of activity



#### ACTIVITY TYPE

Bus Ride; Motorcoach Ride;  
Museum; Scenic Drive;  
Sightseeing

## Lisbon By Tram & Coach

Explore this city of seven hills on an easy-paced tram ride while sampling port wine and a local Lisbon delicacy — Pastéis de Nata de Belem.

### WHAT YOU SEE ON YOUR TRAM RIDE

Your tram makes a leisurely circuit of Lisbon's seven hills. You pass the Parliament building, Se Cathedral, a lovely 12th-century church in the heart of the Alfama district, and Black Horse Square.

### PHOTO OPPORTUNITIES

Belem Tower - The turrets and open balconies of this old chalk-colored fort make for an interesting photo. The tower was built to defend the harbor and also served as a prison.

Monument to The Discoveries - This modern monument on the banks of the Tagus commemorates Portugal's great seafarers. The monument is shaped like the prow of a carvel.

Alto do Parque Belvedere - The beautiful park offers splendid city views.

### WHAT YOU SEE ALONG THE WAY

Your narrated drive travels along the Avenue of Liberty to Pombal Square and the Alto do Parque. Pass the Moorish style bullring and Rossio and Black Horse Squares. Drive along the Tagus River passing by the 25th of April Bridge, with views of Christ the King monument in the distance. As you head for the Belem Tower, you pass the Jeronimos Monastery and the Monument to the Discoveries. Your tour concludes at the ship. You may choose to remain in town to shop and browse; however, your return to the pier is your responsibility.

#### TOUR ID

LIS-C

#### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

#### DURATION

Approximately 3 1/2 hours

#### PRICE

Adult: \$99 per person  
Child: \$99 per person

#### ACTIVITY LEVEL

Substantial level of activity



#### ACTIVITY TYPE

Bus Ride; Motorcoach Ride;  
Scenic Drive; Sightseeing; Trolley  
Tour

## Lisbon By Private Vehicle - Car Class

A private vehicle is the perfect solution for passengers who wish to tour privately or who want the flexibility of designing their own itinerary. For your guidance, we suggest that half day private tours are appropriate for Lisbon, Sintra or Cascais only. All other sites or combinations will require a full day to visit.

### WHAT YOU SHOULD KNOW

Vehicles with an English-speaking guide, or with driver only, are offered on a half-day (four hours; morning or afternoon) or full-day (eight hours) basis. No deviations to duration, departure or return time can be made. If you choose the driver-only option, keep in mind that the drivers' command of English varies and that drivers cannot act as tour guides. This is a private arrangement; those accompanying you are the family or friends with whom you agree to share costs. We do not match groups of passengers to form a private group for the vehicle. Vehicles and guides are of extremely limited availability; reserve early. These tours are ordered per vehicle. One person in your party places the order for the vehicle; the entire cost of the vehicle is charged to that person's shipboard account and cannot be divided among the party. Once onboard, you will receive a letter requesting details about your travel plans. Please complete this information and return to the Tour Office as soon as possible.

For your guidance, we suggest that half day private tours are appropriate for Lisbon, Sintra or Cascais only. All other sites or combinations will require a full day to visit.

**LIS-T1/T2 - Half Day with Guide and Driver (4 hours) - One to three (1-3) passengers (Maximum capacity requires three people in back seat)**

\$599 per vehicle

**LIS-T3 - Full Day with Guide and Driver (8 hours) - One to three (1-3) passengers (Maximum capacity requires three people in back seat)**

\$1099 per vehicle

**LIS-V1/V2 - Half Day with Driver Only (4 hours) - One to four (1-4) passengers (Maximum capacity**

#### TOUR ID

LIS-T/V

#### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

#### DURATION

None Specified

#### PRICE

Adult: \*\*See Below

#### ACTIVITY LEVEL

null

#### ACTIVITY TYPE

Private Car Drive

**requires three people in back seat)**

\$345 per vehicle

**LIS-V3 - Full Day with Driver Only (8 hours) - One to four (1-4) passengers (Maximum capacity requires three people in back seat)**

\$650 per vehicle

**Please be sure to request this tour by indicating the number of vehicles you wish to have - not the number of passengers.**

**SPECIAL NOTES**

- \* All private vehicle bookings are non-refundable.
- \* Actual vehicle type may vary depending on final number of passengers and availability.
- \* Visiting more than one site often requires a full day.
- \* Vehicles are air-conditioned with and are provided with a driver (Drivers' language skills vary; they cannot act as guides).
- \* Vehicles are available with English-speaking tour guides (Foreign language guides may be requested once on board).

Private Vehicle Bookings do not include:

- \* Entrance fees (We suggest you use local currency for entrance fees).
- \* Meals, gratuities and refreshments.

**The Baroque Art Of Tiles**

The word "baroque" comes from the Portuguese word "barroco" and describes the architectural and decorative style which flourished throughout Europe in the 17th and 18th centuries; some say it is the art of extravagance, others the art of embellishment. Visit two of the finest examples of Baroque art in Lisbon.

**WHAT YOU VISIT**

Basilica da Estrela - This vast neoclassical monument was built in the second half of the 18th century, with a huge dome and a façade with twin bell towers decorated with an array of statues of saints and allegorical figures. The spacious baroque marble interior contains an elaborate Empire-style tomb of Queen Maria I, and a life-size Christmas manger composed of more than 500 figures.

Tile Museum - The museum houses five centuries of decorative ceramic tiles or azulejos, tracing the history and production of the art form. Its collection, the only one of its kind in the world, contains a splendid array of tiles from as early as the 15th century along with displays on how the tiles are made. The highlight of the museum is a blue and white composition of 1300 tiles, 75 feet in length, of Lisbon's cityscape made in 1738, prior to the Great Earthquake, and reputedly the country's longest tile piece.

**SHOPPING**

Your visit to the Tile Museum includes time to browse the museum's store including replicas of tiles or just relax in the garden.

**WHAT YOU SEE ALONG THE WAY**

Your narrated drive travels along the Avenue of Liberty and past Rossio and Black Horse Squares. Drive along the Tagus River passing by the 25th of April Bridge, and taking in views of Christ the King monument in the distance.

**TOUR ID**

LIS-FA

**VALID DATES**

Year-round

**DURATION**

Approximately 3 1/2 hours

**PRICE**

**ACTIVITY LEVEL**

Substantial level of activity



**ACTIVITY TYPE**

None Specified



## Visit To Fátima

Every year, pilgrims journey to the shrine of Our Lady of Fátima to pray at the site where the Virgin made her miraculous appearance in 1917. Your guide introduces you to the modern basilica, the Chapel of Apparitions and visit the shepherds' houses.

### WHAT YOU VISIT

Our Lady Of Fátima Basilica - The shrine of Fátima marks the site where the Virgin miraculously appeared to three shepherds on 13 May 1917. The Virgin asked the children to pray for peace and promised to return on the 13th day of every month until October. Thousands soon flocked to the sight and swore they saw the sun rotating on the Virgin's final appearance. Today, the faithful continue to visit, seeking one of the miraculous cures that have occurred there. In 1982, Pope John-Paul II addressed more than a million people in the basilica's square. Your guide introduces you to the modern basilica, which boasts a 213-foot tower surmounted by a bronze crown weighing seven tons and a transparent cross illuminated during night services. The square is dominated by the Chapel of Apparitions built on the place where the Virgin Mary appeared and where the statue of our Lady is kept. You have approximately two-and-a-half hours of independent time at this revered site. Lunch will be on your own.

### SHOPPING

Browse amidst the square for mementos and religious articles.

### WHAT YOU SEE ALONG THE WAY

Departing the pier, you travel north from Lisbon via Avenida de Ceuta, passing the airport, to the new highway to Fátima.

### SPECIAL NOTES

Euros are recommended to purchase your lunch. This tour will only operate on calls with a minimum duration in Lisbon of 8 hours.

## Experience Évora

Included in the UNSECO World Heritage List, Évora is the finest example of a city of the golden age. The many monuments erected by the major artist of each period now testify to Évora's lively cultural, artistic and historical past.

### WHAT YOU VISIT

Church of St. Francisco - Dating back to the 16th century, the Bones Chapel is intimately linked with the great events of Portuguese overseas expansion and has become a true symbol of the town.

The Cathedral - Dating from the 12th century, the Cathedral is a monument of Roman-Gothic architecture, with its three majestic naves.

Roman Temple - Évora's Acropolis is an architectural relic constructed in the Corinthian style and is unique in Portugal.

### SHOPPING AND LUNCH

Stroll through the narrow streets of Évora; browse for local handicrafts in Rua 5 de Outubro, and choose a restaurant in the town for lunch on your own.

### PHOTO OPPORTUNITIES

In Évora discover a world of unexpected contrasts; capture labyrinthine streets, squares flooded with light, Renaissance fountains, Moorish courtyards and Gothic doorways and turrets.

### WHAT YOU SEE ALONG THE WAY

Drive towards the south of the country and discovering the long plains of this very remote and seldom explored province of Portugal.

### TOUR ID

LIS-H

### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

### DURATION

Approximately 6 1/2 to 7 hours

### PRICE

Adult: \$82  
Child: \$59 (12 & Under)

### ACTIVITY LEVEL

Substantial level of activity



### ACTIVITY TYPE

Bus Ride; Motorcoach Ride;  
Scenic Drive; Sightseeing

### TOUR ID

LIS-K

### VALID DATES

Jan 01, 2006 -  
Dec 01, 2006

### DURATION

Approximately 6 1/2 to 7 hours

### PRICE

Adult: \$93  
Child: \$69 (12 & under)

### ACTIVITY LEVEL

Most active shore excursions



### ACTIVITY TYPE

City Walking Tour; History  
Walk; Motorcoach Ride;  
Scenic Drive; Shopping;  
Sightseeing

## Princess Golf: Penha Longa Golf Club

Penha Longa is a fabulous 18-hole championship layout situated in a beautiful historic hotel resort estate that forms part of a protected region of Sintra.

### YOUR GOLF GAME

The course offers beautiful views over the Sintra mountain range and the designer Robert Trent Jones II has taken full advantage of the steeply sloping terrain and breathtaking scenery. The first three holes are laid out in a valley wooded with pines and studded with granite outcrops while the sixth to 13th holes are built on a hill over stupendous views over the surrounding landscape. It hosted the Portuguese Open in 1994 and 1995 and has been voted by golf professionals as one of the best courses on the European Circuit. Par 72, 6,290 Yards.

#### TOUR ID

LIS-PE

#### VALID DATES

Year-round

#### DURATION

Approximately TBA hours

#### PRICE

Adult: Seasonal

Child: Seasonal

#### ACTIVITY LEVEL

Most active shore excursions



#### ACTIVITY TYPE

Bus Ride; Golf

## Shore Excursions



### (LIS-F) Fado – The Spirit of Lisbon

Port: Lisbon, Portugal

3 Hours | \$125.00 | Evening | 01 Nov 2006

**This tour involves moderate walking on cobble streets. Comfortable shoes are recommended.**

Soak up Lisbon's true spirit by experiencing an evening of Portugal's most charming treasure - the classic folk songs called Fado. These nostalgic songs were first sung by the wives and families of the sailors absent on voyages of discovery. The Fado originated as a song of considerable sadness sung by the poorer classes, expressing tales of unrequited passion, tragedy and jealousy. As more affluent families took interest in Fado in the 18th century, it became more lighthearted and commented on topical events of the day.

From the ship, a short sightseeing tour of Lisbon takes you to a typical restaurant quarter where Fado is performed. In keeping with the spirit of the songs, the décor, furniture and fittings of the restaurants often typify the taverns of the period between the 15th and 18th centuries. While dinner is served, Fado singers and folklore dancers perform for your pleasure. Afterwards, return to the ship having savored one of Lisbon's most nostalgic encounters.

## **LIS-B) Romantic Sintra & Queluz Palace**

Port: Lisbon, Portugal

4 Hours | \$74.00 | Afternoon | 01 Nov 2006

**There is moderate walking in Sintra and Queluz.**

A visit to Lisbon would not be complete without a trip to one of the most delightful areas located a short driving distance from the city. Begin your tour with the one-hour drive on the beautiful coastal road from Lisbon to the popular town of Sintra.

### **Sintra**

Once a favorite with 19th-century European aristocrats, Sintra's fairytale setting today draws visitors from all over. This enchanting town, nestled among tree-clad hills, was hailed by Lord Byron as "Glorious Eden." During your visit you will have ample time to explore the town center and view the distinct huge, cone-shaped chimneys of the Sintra Palace, which are a prominent landmark. Enjoy Sintra's old-world charm as you stroll around its center and perhaps check out some of the shops.

Leaving Sintra, a 20-minute drive brings you to Queluz and its amazing 18th-century palace.

### **Queluz Palace**

Officially known as the Palacio Nacional de Queluz, this magnificent palace was once an old hunting lodge turned into a summer palace by Dom Pedro III. Its Rococo-style architecture is reminiscent of a miniature Versailles. Enjoy a guided tour of the elegant rooms including the Hall of the Ambassadors featuring gilded thrones and precious Chinese vases. The building's pink-washed wings enclose a series of beautiful 18th-century formal gardens. Although preserved as a museum, the palace retains a strong sense of its past royal owners.

Following your visit you will drive back to Lisbon.

## **(LIS-C) Snapshots Of Lisbon**

Port: Lisbon, Portugal

4 Hours | \$48.00 | Afternoon | 01 Nov 2006

**Sites on this tour are mostly viewed by coach. This tour is suitable for guests with walking difficulties.**

This introduction provides a look at the highlights of Portugal's charming capital. As you head to the oldest part of the city, your guide will point out some of the major sights that can be enjoyed from the coach.

### **The Alfama Quarter**

The kasbah-like layout of this ancient quarter will intrigue you with its ambiance, maze of alleyways and narrow, cobbled streets lined by closely packed houses, many of Moorish design. Continue with your drive through the city center to Alto do Parque Belvedere for a photo stop and to enjoy the magnificent view over the city. Then proceed traveling toward the Belém section, home to some of Lisbon's most prominent monuments.

### **Jeronimos Monastery**

Nearby stands the 16th-century architectural masterpiece designed in Gothic Manueline style. The riches brought back by Portuguese explorers paid for this splendid religious monument. (Exterior visit of the monastery's church.)

### **Belém Tower**

Next, proceed to Lisbon's prominent landmark dominating the bank of the Tagus River. From this lavishly decorated tower, Portuguese explorers were given a rousing send-off. (Photo stop)

### **Monument to the Discoveries**

Close by stands this monumental sculpture, built to commemorate the 500th anniversary of the death of Prince Henry, the mastermind navigator behind Portugal's voyages of exploration and subsequent fantastic wealth. (Photo stop)

Leaving the Belém area, you will head back to the port.

SELECT A LAND PROGRAMME

Package Name

**Portugal's Royal Past: 3-Nights Post-Cruise**

Port Name

Lisbon, Portugal

**Portugal's Royal Past: 3-Nights Post-Cruise**  
3 nights | Post-Cruise

*From the Roman ruins of Conimbriga to the impressive Gothic monastery of Batalha, medieval castles and baroque palaces will take you on a fascinating journey back in time.*

**Day 1**

**DISEMBARK / LISBON / BUSSACO**

After you disembark this morning in Lisbon you'll be treated to a delightful tour of this historic and scenic corner of Portugal. Begin with a panoramic drive of Lisbon and a visit to the district of Belém, the area where the old harbor was located and from where the navigators of old departed on their historic voyages. A visit is made to the Belém Tower and the Memorial to the Navigators. Then drive to the Palace of Queluz, a summer residence of the Portuguese Royal family decorated in the 18th century in the French style and known as the Portuguese Versailles. An elegant restrained structure, it is regarded as the country's finest example of Rococo architecture. The palace displays a beautiful collection of furniture, porcelains, rugs and portraits of the Royal family. Lunch will be served at "Cozinha Velha" (the old kitchen) housed in the former kitchen of the palace. Next you travel to the Bussaco forest, a giant arboretum which may well be one of the most beautiful places in Portugal thanks to Portuguese explorers who carried in trees from all over the world. In the heart of this forest is the Palace Hotel built as the last summer residence of Portuguese monarchy. The hotel combines elegance and tradition in a way that can only be found in old Europe. Dinner and overnight is at the hotel.

**Day 2**

**BUSSACO / COIMBRA**

Following breakfast you depart for Coimbra situated on the banks of the Mondego River. Coimbra, the first capital of Portugal is known as the university city since it was here that in 1290 the king Dinis founded the third oldest university in the world. Your visit to the university includes the Royal chapel and the spectacular library built in the 18th century and known as a masterpiece of baroque art. Lunch is at the Quinta Das Lagrimas. In the afternoon, visit the Roman ruins of Conimbriga, the most important archeological center of the country that demonstrates how important this Roman city was during the 2nd century B.C. Returning to Bussaco and the Palace Hotel, the balance of the afternoon is at leisure. Dinner this evening is at the hotel.

**Day 3**

**BUSSACO / SINTRA**

From Bussaco travel to Obidos a rare example of an extremely well preserved medieval town. Walking through the narrow, picturesque streets is like traveling back in time. In the pillory square is the Santa Maria church, a medieval church of the 17th century known for its remarkable collection of tiles and paintings. You may also tour the sentry walk and enjoy the lovely view over the valley. Lunch is in the Pousada, housed in the formal royal palace and residence of the governor. Following lunch depart for **Batalha** (Battle Abbey), a spectacular gothic monastery built to celebrate Portugal's greatest military victory and evolved over time to an exuberant Manueline design characterised by spiraling columns and decorative motifs of the high seas and the Indies. You may visit the Royal Pantheon and the church of our Lady Santa Maria da Victoria. Following this visit drive to Sintra and the Hotel Palace of Seteais a fine example of palace architecture of the 18th century. Dinner and overnight is at the hotel.

**Day 4**

**SINTRA / LISBON**

Following breakfast transfer to Lisbon International Airport for your flight home.

**Fares from:**

Cruise Only:

€2030.00

**ANEXO IV**

***Curriculum vitae***

**Alexandra Duarte Baixinho**

Rua Tomás da Anunciação, N.º 18, 2.º Dto., 2675-454 Odivelas

Tel.: 933427300

e-mail: [alexandra.baixinho@gmail.com](mailto:alexandra.baixinho@gmail.com)

Local e data de nascimento: Lisboa, 2 de Julho de 1972

---

HABILITAÇÕES

---

**Mestrado em Antropologia Urbana**

2008

*ISCTE, Lisboa / Universidad Rovira i Virgili, Tarragona*

Parte escolar, que confere pós-graduação, concluída em Fevereiro de 2005 (Média final: 17 valores).

**Licenciatura em Antropologia**

1998-2002

*Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), Lisboa*

Média final: 15 valores.

**Frequência da licenciatura em Engenharia do Ambiente**

1991-1995

Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

---

ESTÁGIOS

---

**Museu Nacional de Etnologia**, Lisboa, orientado pelo Prof. Dr. Joaquim Pais de Brito, com a supervisão da Profª. Dr.ª Graça Índias Cordeiro (ISCTE).

Out. 2002 – Out. 2003

Relatório: *“Digitalização e tratamento museológico do espólio de Michel Giacometti. Estudo da região de Trás-os-Montes”*.

Estágio de formação  
(Nível 5 - 720 horas)

(Bolsa PRODEP. Classificação final: 19 valores).

**Université de Bretagne Occidentale**, Faculté des Lettres et Sciences Sociales  
Victor Segalen, Département de Géographie, Brest, França

Fev. – Jun. 1995

Relatório: *“La politique environnementale de la Communauté Urbaine de Brest: le Plan Bleu et la participation des citoyens”*.

(Bolsa ERASMUS).

---

 EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
 

---

|   |                       |
|---|-----------------------|
| <i>Instituto de Ciências Sociais – ICS, UL</i>  | Desde Junho de 2008   |
| Colaboradora nos projectos <i>CONSENSUS</i> e <i>RISKAR LX</i>  |                       |
| <i>Instituto de Ciências Sociais – ICS, UL</i>  | Jan. - Dez. 2005      |
| Estagiária de Investigação no projecto <i>SEPARA® - Sensibilização para a Recolha Selectiva de Resíduos Sólidos Urbanos (TRATOLIXO/ICS/OBSERVA/CEEETA)</i>          |                       |
| <i>Centro de Estudos de Antropologia Social – CEAS, ISCTE</i>   | Dez. 2004 - Jun. 2005 |
| Colaboradora (Biblioteca).  |                       |
| <i>Museu Nacional de Etnologia</i>  | Out. 2002 - Out. 2003 |
| Antropóloga Estagiária.   |                       |
| <i>Sociedade Portuguesa de Grupanálise</i>  | Jul. 2001 - Mar. 2002 |
| Secretariado.   |                       |
| <i>Escola EB1 de Santo António dos Cavaleiros</i>   | 2000                  |
| Animadora Cultural.   |                       |
| <i>EXPO 98</i>  | 1998                  |
| Guest Relations.  |                       |
| <i>Carpe Diem</i>   | 1997                  |
| Monitora em actividades promocionais e de animação.   |                       |
| <i>Delegação Regional de Lisboa do Instituto Português da Juventude</i>   | 1997                  |
| Apio Administrativo no Posto de Informação à Juventude.   |                       |
| <i>Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente, FCT-UNL</i>   | 1995, 1996            |
| Assistente de Investigação. Colaboração em Estudos de Impacte Ambiental; Projecto Ambiente, Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Concelho de Oeiras. |                       |

---

 OUTRAS ACTIVIDADES
 

---

Investigadora integrada no *Centro de Estudos de Antropologia Social* (CEAS, ISCTE - <http://ceas.iscte.pt/>). Membro do Núcleo de Turismo, Ambiente e Património. Colaboradora nas actividades do Núcleo de Antropologia Visual (NAV) e na organização do Seminário de Antropologia Visual.